

## ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΟΝ ΜΙΜΗ ΔΕΣΠΟΤΙΔΗ

Γιά τὰ «Σύγχρονα Θέματα» ή άποτίμηση τής πολύπλευρης παρέμβασης του Δημήτρη Δεσποτίδη στην πνευματική και πολιτιστική ζωή του τόπου και στη δημιουργική ώθηση δύο ή και τριών γενιών Έλλήνων καλλιτεχνών και έπιστημόνων θά άποτελέσει άντικείμενο μαρτυριών, στο έγγύτερο μέλλον. Η θλίψη για τό θάνατο του Δεσποτίδη, δημιουργού και έμψυχωτή των εκδόσεων «ΘΕΜΕΛΙΟ», φέρνει στη μνήμη μας τίς ώρες και μέρες, πού μέ τή μεστή του κριτική στήριζε τό περιοδικό μας στα πρώτα του δύσκολα δήματα.

Ξεκινούμε στο τεύχος αυτό μέ μιά πρώτη κατάθεση.

### Η ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Η σημερινή Αθήνα θυμίζει την Πράγα του Κάφκα: Είναι πόλη χωρίς μνήμη. Στους δρόμους της τίποτα δέν ξαναδένει τό παρόν μέ τό παρελθόν.

Στό μυθιστορηματικό χώρο του Κάφκα οί δρόμοι είναι δίχως όνόματα ή μέ όνόματα διαφορετικά από τά χτεσινά.

Σ' αυτή την Αθήνα, ο' αυτή τή συγκεκριμένη πολιτεία ή μορφή του Μίμη Δεσποτίδη σφράγισε τό διάστημα πού όρίζεται από μιά έπική άρχή (τά χρόνια του ΕΑΜ και τής Έθνικής Αντίστασης) και μιά σειρά καταστροφών (έμφύλιος ως την τελευταία δικτατορία) μέ άπόληξη τό σημερινό τέλμα.

Πέρα από την ποίηση και τό μύθο, ένας τρόπος ύπαρχει για νά άντιμετωπιστεί ή πραγματικότητα: Η όργάνωση των άντιστάσεων πού μπορούν νά δράσουν ενάντια στη φθορά και την άλλοίωσή της. Η έπίμονη και δύσκολη προσπάθεια ένεργοποίησης τής μνήμης, για τή συνέχιση τής ζωντανής παρουσίας του Μίμη Δεσποτίδη ανάμεσά μας, εντάσσεται στο πλαίσιο αυτό. Έδώ, σαν μιά πρώτη κατάθεση, μερικές σκόρπιες σκέψεις και μνήμες.

Τόν γνώρισα Γενάρη του 71 στο Λονδίνο, την εποχή του άνεγκαστικού του έκπαρτισμού. Μιά γνωριμία πού έμελλε νά γίνει μόνιμο και σταθερό σημείο αναφοράς.

Η δικτατορία στην άκμή της, οί προοπτικές δυσοίωνες, και ήταν αυτός πού μάς παρότρυνε νά μελετήσουμε, νά μεταφράσουμε, νά γράψουμε, μεταγγίζοντάς μας τή δική του αίσαοδοξία και πίστη μέ τό δικό του διακριτικό και «άφανη» τρόπο.

Ο «άφανής» Μίμης Δεσποτίδης. Διάλεξε τή θέση του όχι στην έπιφάνεια τής ιστορίας αλλά στις βαθιές σήραγγές της, εκεί όπου προετοιμάζεται και κυφορείται ή έξέλιξη της. Υπόγεια άθόρυβη πηγή πού άρδευε συνειδησεις και συνέδεε τά όράματα και τίς άξίες μίας γενιάς μέ τά όράματα και τίς άξίες μίας όλόκληρης σειράς γενιών.

(Στόν Εύαγγελισμό, καλοκαίρι του 1980, ό Μήτσος Παρτουλίδης, έπίκεντρο των λαϊκών έπαναστατικών κινημάτων, σύμβολο τής ίδιας τής ιστορίας, άφησε την ψυχή του λίγα όήματα έξω από τό δωμάτιο νοσηλείας του Μίμη Δεσποτίδη, πού ήδη άκολουθούσε την αυτοκαταστροφική του τροχιά).

### Τό πλαίσιο

Μέσ' από την πείνα, τό θάνατο και την ταπείνωση ξεπετάχτηκε τό ΕΑΜ. Η ανάγκη για έπιβίωση όδήγησε στα μεγάλα όράματα. Ο κάθε Έλληνας, ό κάθε νέος, παραμέρισε τό έγώ και τή μοναξιά του για άρχές και άξίες πέρα και πάνω άπ' αυτόν. Όταν πιά χάθηκαν όλα ό δρόμος πού άνοίχτηκε ήταν τής φυλακής και τής έξορίας. Μύθος στο δρόμο αυτού του μαρτυρίου ό Μίμης Δεσποτίδης, για την υπεργήρανη στήση του, άρνιέται νά λειτουργήσει στην κατεύθυνση έπικύρωσης του μύθου.

Μπρωτά στη δυστυχία πού είναι ό πόλεμος και ό κατακτητής ένώνονται όλοι οί Έλληνες, για νά πέσουν άμέσως μετά στη μεγαλύτερη δυστυχία τους, πού είναι ό έμφύλιος πόλεμος. Για τό Μίμη Δεσποτίδη «ή δυστυχία» αυτή προκαλεί τή σκέψη.

Τριάντα χρόνια άργότερα, όταν ή μνεία των βασανιστηρίων και των όλοκαυτωμάτων συνεχίζεται σά μέθοδος συναισθηματικής ύποταξης και πειθούς, εκείνος πάλι άρνιέται ήρωες και άγιους σαν αναφορά δέους και σωπής.

Σέ οργανωμένες έπισκέψεις στη Μακρόνησο ή αντίδραση του ήταν άποδοκιμαστική: «Όχι στη Μακρόνησο. Καλύτερα στις Θερμοπύλες ή στον Μαραθώνα». Ένδιαφέρει ή ιστορική διάσταση — όχι ή συναισθηματική φόρτιση.

### Φαντασία και άνανεωτική προοπτική.

«Μιά μειοψηφία βρέθηκε πάντοτε από τους άρχαίους καιρούς ίσαμε σήμερα νά έμπιστευτεί στη Φαντασία. Και μ' αυτήν νά υπερακοντίσει τή μεγαλύτερη άνασχετική δύναμη του ανθρώπου: Τή σκοπιμότητα».

Ο Μίμης Δεσποτίδης άνήκε σέ κείνο ακριβώς τό σπάνιο είδος ανθρώπων, πού, έχοντας άπωθήσει κάθε ίχνος ιδιοτέλειας, παρουσιάζονται άδρά και καθαρά μέ τή δυναμική τής φαντασίας. Αν ή φαντασία για έναν ποιητή σαν τόν Έμπειρικό όδηγεί στον παραλογισμό των πρώτων υπερρεαλιστικών κειμένων, πού είναι κατά βάση μιά ίχνογράφηση του παραλογισμού των γεγονότων, για έναν έπαναστάτη είναι ή έντατική όξυνση τής κριτικής σκέψης, ή άνατροπή μίας κατεστημένης και δεσμευτικής λογικής, ή προώθηση μίας άλλης άντίληψης, πού σέ όρισμένες στιγμές — και για όρισμένους — μπορεί ίσως νά φαίνεται ή νά είναι ούτοπιστική.

Για τόν έπαναστάτη, δυνατότητα τής φαντασίας και ίσως του όνειρου είναι ή ούσία μίας άνανεωτικής και συνεχώς άνανεούμενης έπαναστατικής προοπτικής.

Η φαντασία δέν άποτελεί φυγή από την πραγματικότητα αλλά, αντίθετα, έναν τρόπο στενότερης και άποτελεσματικότερης γνωριμίας μέ την πραγματικότητα αυτή.

Η κριτική σαν μέθοδος άutoγνωσίας και γνώσης του άλλου προϋπόθεση πρώτη. Ο διάλογος και ή συνεχής προσπάθεια διερεύνησης έμπλουτισμού και έμβάθυνσης αυτής τής έπικοινωνίας, ήταν για τόν Μίμη Δεσποτίδη τρόπος ζωής. Ο μεστός προφορικός του λόγος άνάδλυζε στους δρόμους και τίς γωνιές τής καθημερινότητας σαν από άόρατη μυστική πηγή. Οί πραγματικά μεγάλες ιδέες είναι έπιδημικές. Ξεκινάνε σαν ψίθυρος. Άνεξάρτητα τόπου και χρόνου, πάντοτε παρών, άνέλυε την πολύδουλη έπικαιρότητα, τή συνέδεε μέ την ιστορία διέγραφε προοπτικές. Ένα άρχείο κρι-

τικού σχολιασμού της μεταπολεμικής μας πορείας σκορπισμένο στον αέρα. Αυτί, μάτι και γλώσσα μιά ανανεωτικής λειτουργίας σε μιά εποχή που κανείς δεν θέλει να άκούσει τίποτε τό κακό, να δει τίποτε τό κακό.

Ο Μίμης Δεσποτίδης μπορούσε να βλέπει καθαρά. Τόν έκμιαυλισμό, τόν καθημερινό κίτριτισμό, τόν άκραιο και γενοκευμένο έπαγγελματισμό. Έβλεπε τό κακό, άκουγε τό κακό, διαισθανότανε τό κακό. Κυρίως όμως δνόμαζε τό κακό. Κι αυτό ήταν πολύ κακό και προβληματικό...

### Κριτική και μαιευτική λειτουργία.

Ο άνθρωπος αυτός που άρνήθηκε να προβάλλει τά δημιουργικά του άποτυπώματα, υπήρξε ο έμπνευστής μιάς μεγάλης ανανεωτικής κίνησης, που δεν ολοκληρώθηκε. Μέ την άσπρηση καθαρόαιμου λαγωνικού, ανακάλυπτε συνέχεια νέους ανθρώπους και τούς καθοδηγούσε, μέ την πιο ουσιαστική σημασία. Έξερε να ξεχωρίζει τούς νέους — όχι μόνο η κυρίως στην ηλικία — και να τούς ώθει σε δημιουργική ένταση και έκταση. Έξερε να θυθομετράει, πρόσωπα, σκέψεις, αντιδράσεις. Έξερε να εκμιαεύει πολιτικά. Άφειτηρία του ή Άριστερά. Κάποτε τό ένιαίο-ΚΚΕ, ύστερα ή ΕΔΑ, ύστερα τό ΚΚΕ έσωτερικού, οι ίδεές του εύρωκομμουνισμού. Βασικό κεντρικό σημείο άναφοράς και άξονας τών πολυποικίλων δραστηριοτήτων του, άκόμη και σε φάσεις δξύτατων διαφορών και συγκρούσεων. Καθημερινοί άγώνες κριτικής σε όλα τά μέτωπα, άπαλλαγμένοι από κάθε προσωπική ή κομματική σκοπιμότητα. Τό δίδαγμα σαφές: Μπορεί ακόμα και σήμερα να είναι κανείς Άριστερός μονάχα όταν, και άν, κάνει άμελικτη κριτική προς όλες τις κατευθύνσεις. Γιατί

άλλιώς δεν υπάρχουν περιθώρια. Δεν του άπομένει παρά να δεχτεί έναν ρόλο οργάνων σε μιά χαλασμένη ύπόθεση. Ούτε ένα πόντο σκόντο.

Ο Διαλεκτικός Δημήτρης Δεσποτίδης, στην άναζήτηση της πολιτικής ουσίας ήτανε φανατικός. Αυτό που έβλεπε σαν έπιτακτική άνάγκη ήταν ή ύπαρξη ενός μηχανισμού που θα συατείρωνε κάθε μαχόμενη ανανεωτική πρωτοπορία. Ένός μηχανισμού που δεν θα γινόταν αυτοσκοπός, αλλά φορέας ξεκαθαρισμένων άρχών και στόχων.

Όμως μέσα σε ένα κλίμα φθοράς και άποσιωπήσεων, μιά προοπτική τέτοια γίνεται άφάνταστα δύσκολη.

«Η μεγαλύτερη άμαρτία στο χώρο της κριτικής δεν είναι τό να 'χουμε μιά ιδεολογία αλλά τό να την κρύβουμε στην σιωπή. Ένοχη σιωπή. Λέγεται αυτοεξαπάτηση ή κακή πίστη».

### Τό κόμμα σαν παιδευτικός οργανισμός.

Άν άξονας και σταθερό σημείο άναφοράς ήταν ή Άριστερά, ή όλη κριτική θεώρηση του Μίμη Δεσποτίδη δεν μπορούσε παρά να έμβαθύνει στο νόημα της Εύρωκομμουνιστικής στρατηγικής, του Δημοκρατικού δρόμου προς τό Σοσιαλισμό. Η άναζήτηση και ή πάλη για τή Δημοκρατία και την ουσία του Σοσιαλισμού προϋποθέτουν μιά βαθιά Παιδεία. Προϋποθέτουν τή συνεχή και έπίπονη προσπάθεια για τήν άναγνώριση της άλήθειας. Για τόν Μίμη Δεσποτίδη τό κόμ-

## Η ΕΚΔΟΤΙΚΗ ΔΟΥΛΕΙΑ ΤΟΥ ΘΕΜΕΛΙΟΥ

Οί άπόψεις του αυτές παρουσιάζονται άνάγλυφα και έμπρακτα μέσα από τήν έκδοτική στρατηγική του ΘΕΜΕΛΙΟΥ, του όποιου υπήρξε ή ψυχή. Ο βασικός κορμός όλης της δραστηριότητάς του ήταν οι εκδόσεις αυτές. Δουλειά έντατικής ένασχόλησης. Άς θυμηθούμε έδώ τήν προδικτατορική μικρή μαρξιστική σειρά που έπαιξε τόσο καθοριστικό ρόλο στη γενιά της δεκαετίας του '60, αλλά και άργότερα. Μέ τή μεταπολίτευση επανεκδίδει τή σειρά αυτή, όμως μέ μιά ουσιαστική προσθήκη: Πρόλογοι γραμμένοι από σύγχρονους θεωρητικούς (κύρια Ίταλούς) του Μαρξισμού. Στην ίδια μεταδικτατορική περίοδο είναι που διαμορφώνονται κυρίως οι σειρές ή «βιβλιοθήκες» μ' επίκεντρό τους τή διερεύνηση της Έλληνικής Ίστορίας και της σύγχρονης Έλληνικής Κοινωνίας και Οικονομίας. (Βιβλιοθήκη Νεοελληνικής Ίστορίας, που ξεκινά από τήν Έπισκόπηση του Ν. Σβορώνου). Μελέτες πάνω στους Έκπαιδευτικούς Μηχανισμούς, Βιβλιοθήκη της Έθνικής Άντίστασης, μέ μαρτυρίες και άναμνήσεις από τήν εποχή, Βιβλιοθήκη Δημοκρατικού Διαλόγου).

Ένας δεύτερος άξονας της έκδοτικής δραστηριότητας ήταν τά Σύγχρονα Θεωρητικά και Ίδεολογικά ρεύματα. (Θεωρητικοί και πολιτικοί του Εύρωκομμουνισμού — Carillo, Berlinguer, Ellenstain, Cerroni, κ.ά.), όπως και ή σειρά σύγχρονων Μαρξιστικών θεωριών. Διαπιστώνει κανείς πως ή έκδοτική έπιλογή είναι τέτοια που να μην περιορίζεται στη μιά έρμηνεία του Μαρξισμού. Έκδίδεται όχι μόνο ο Πουλαντζάς αλλά και ή κριτική στις άπόψεις του, από τόν Milliband και Φάυ. Έκδίδεται όχι μόνο ο Althusser, αλλά και ο αντίλογος του J. Lewis.

Μέ τόν τρόπο αυτό ο Μαρξισμός αντιμετώπιζεται όχι πιά σαν ένα κλειστό μονοσήμαντο σύστημα αλλά σαν μιά μέθοδος έρευνας που δεν άποκλείει τις συγκρούσεις και τις διαφορές.

Γιά τόν Δημήτρη Δεσποτίδη, τό ΘΕΜΕΛΙΟ γίνεται έργαλειό μιάς διαδικασίας θεωρητικής καλλιέργειας και ιστορικής άυτογνωσίας.

μα δέν θά μπορούσε νά είναι ένας χώρος ύπαρξιακῆς ἡρεμίας καί ἀσφάλειας, ένας χώρος πνευματικῆς ὀκνηρίας.

Ὁ Μαρξισμός δέν θά μπορούσε νά είναι ἕνα ὑπνωτικό ἢ διεγερτικό ὑποκατάστατο.

Στά κόμματα - προπαγανδιστικούς μηχανισμούς ενός δόγματος ἢ μιᾶς λαϊκιστικῆς δημαγωγίας, εἶχε νά ἀντιπροτείνει τό κόμμα - παιδευτικός οργανισμός.

Στίς μεθόδους πού ἐπιλέγονται γιά τή συσκότιση τοῦ νοῦ τοῦ ἀγρότη, τοῦ ἐργάτη τοῦ «λαοῦ», εἶχε νά ἀντιπαραθέσει τήν ἀνάγκη ενός νέου, ἀμφίδρομου «διαφωτισμοῦ». Ὁ ὄραματισμός ενός σοσιαλιστικοῦ μετασχηματισμοῦ, ἐμπειρεῖχε τό SINE QUA NON μιᾶς οὐσιαστικῆς παιδείας γιά ὅλους τοὺς ἐργαζόμενους. Αὐτή τήν παιδευτική καί πολιτισμική διάσταση καί φυσικά σέ μεγαλύτερη ἔνταση τήν ἔβλεπε σάν κεντρική λειτουργία τῶν νεολαιίστικων φορέων.

Εἶχε βαθιά ριζωμένη τήν πεποίθηση πῶς ένας πολιτικός σχηματισμός πού ἐπιζητεῖ τήν «ἡγεμονία» σ' ἕνα χώρο πρέπει ν' ἀντιμετωπίζει τή σχέση αὐτή σάν μιᾶ σχέση κατ' ἐξοχήν «παιδευτική», μέ τήν ἴδια ἔννοια πού ἔδωσε κάποτε ὁ Γληνός κι ὁ Gramsci:

«Ὅσοι ἀγωνίζεστε γιά τήν ἀλήθεια, γιά τή δικαιοσύνη καί τήν ἀπολύτρωση τοῦ ἀνθρώπου ἀπαντᾶτε στίς βρισιές καί στίς συκοφαντίες τῶν ἀντιδραστικῶν μέ θετική ἐργασία. Μελετᾶτε σοβαρά, ἐμβαθύνετε ἐπιστημονικά στίς ἰδέες σας, κηρύχνετε τίς μέ πίστη καί ἐνθουσιασμό, ἀντρίζετε· τό μέλλον εἶναι δικό σας». (Δ. Γληνός, «Ἀναγέννηση», Ἰούλ-Αὐγ. 1927).

«Μορφωθεῖτε πρώτιστα γιατί θά χρειαστοῦμε ὅλη τήν ἐξυπνάδα σας, τίς ἰδέες σας. Κινητοποιηθεῖτε, γιατί θά χρειαστοῦμε ὅλο σας τόν ἐνθουσιασμό. Ὁ ξεκρέμαστος ἀκτιβισμός εἶναι ἀχρηστος, ἀν δέν ὑπάρχει τό ὑπόβαθρο τῆς αὐτογνωσίας». (Γκράμσι, «Ὁρντινε Νουόβο», 1920).

Τήν ἐποχή τοῦ γενικοῦ ὀλοκαυτώματος ὁ Μίμης Δεσποτιδῆς ὀρέθηκε συχνά ἀντιμέτωπος μέ τό θάνατο. Ὅμως τότε τόν ἀπόφυγε.

Στήν τριακονταετία πού ἀκολούθησε, οἱ φυλακίσεις, οἱ ἐξορίες, οἱ ἐκτοπισμοί δέν μπόρεσαν νά μειώσουν τή δημιουργική ζωτικότητα του...

Εἶναι σίγουρο ὅτι τά φοβερά βασανιστήρια πού ὑπέστη τήν ἐπαχὴ ἐκείνη — καί πού ποτέ δέν μιλοῦσε γι' αὐτά — ἐτηρέασαν σοβαρά τήν υγεία του. Ὡστόσο ὁ θάνατος τοῦ Μίμη Δεσποτιδῆ δέν ἦταν ἀποτέλεσμα τῶν χτυπημάτων τῆς Μακρονήσου, ἀλλά πολύ περισσότερο δέν ἦταν ἀποτέλεσμα ενός ἀτυχήματος.

Ἀπό τό χορὸ πού σέρνει ἀσθενῆς, μέ τίς πυζάμες τοῦ νοσοκομείου τῆς Μόσχας στήν Κόκκινη Πλατεία τό 1961, γιά νά γιορτάσει τήν ἐπέτειο τῆς Ὀκτωβριανῆς ἐπανάστασης, μέχρι τό ρεφραῖν πού ἐπαναλαμβάνει τόν τελευταῖο χρόνο, μετά τήν εἰσβολή τῶν σοβιετικῶν στό Ἀφγανιστάν, ἔχουν συντελεστεῖ πολὺ ὀδυνηρές διεργασίες.

«... Καί στήν Καμπούλ χιλιάδες χρόνια... σφάζουν ἀκόμα προλεταρίους ἥρωικούς...».

Ὅμως, πέρα ἀπό τίς πολλαπλές ἀναντιστοιχίες ὀραμάτων καί πραγματικότητας, καί τά πολλαπλά ἀδιέξοδα, δέν μπόρουν νά ὑπάρξουν ἀποκλειστικῆς καί μονοσήμαντες ἐρμηνεῖς τοῦ ἀργοῦ βασανιστικοῦ ἐσωτερικοῦ τοῦ ὀλοκαυτώματος.

Στέφανος Πεσμαζόγλου  
Φεβρουάριος 1981

## Γιά τόν Κώστα Μπίτσιο

Στά τέλη τοῦ περασμένου Νοέμβρη, πέθανε ξαφνικά ὁ ἀρχιτέκτονας Κώστας Μπίτσιος, μέλος τοῦ Δ.Σ. τῆς ΕΛ.Ε.Μ.Ε.Π., ἄλλοτε Πρόεδρος τοῦ Συλλόγου Ἀρχιτεκτόνων καί ἀντιπρόεδρος τοῦ Τ.Ε.Ε. Γιά τό θάνατο τοῦ πολύτιμου φίλου καί συνεργάτη, τό Δ.Σ. τῆς ΕΛ.Ε.Μ.Ε.Π. ἐξέδωσε τό ἀκόλουθο ψήφισμα πού δημοσιεύτηκε στὸν ἡμερησιο τύπο.

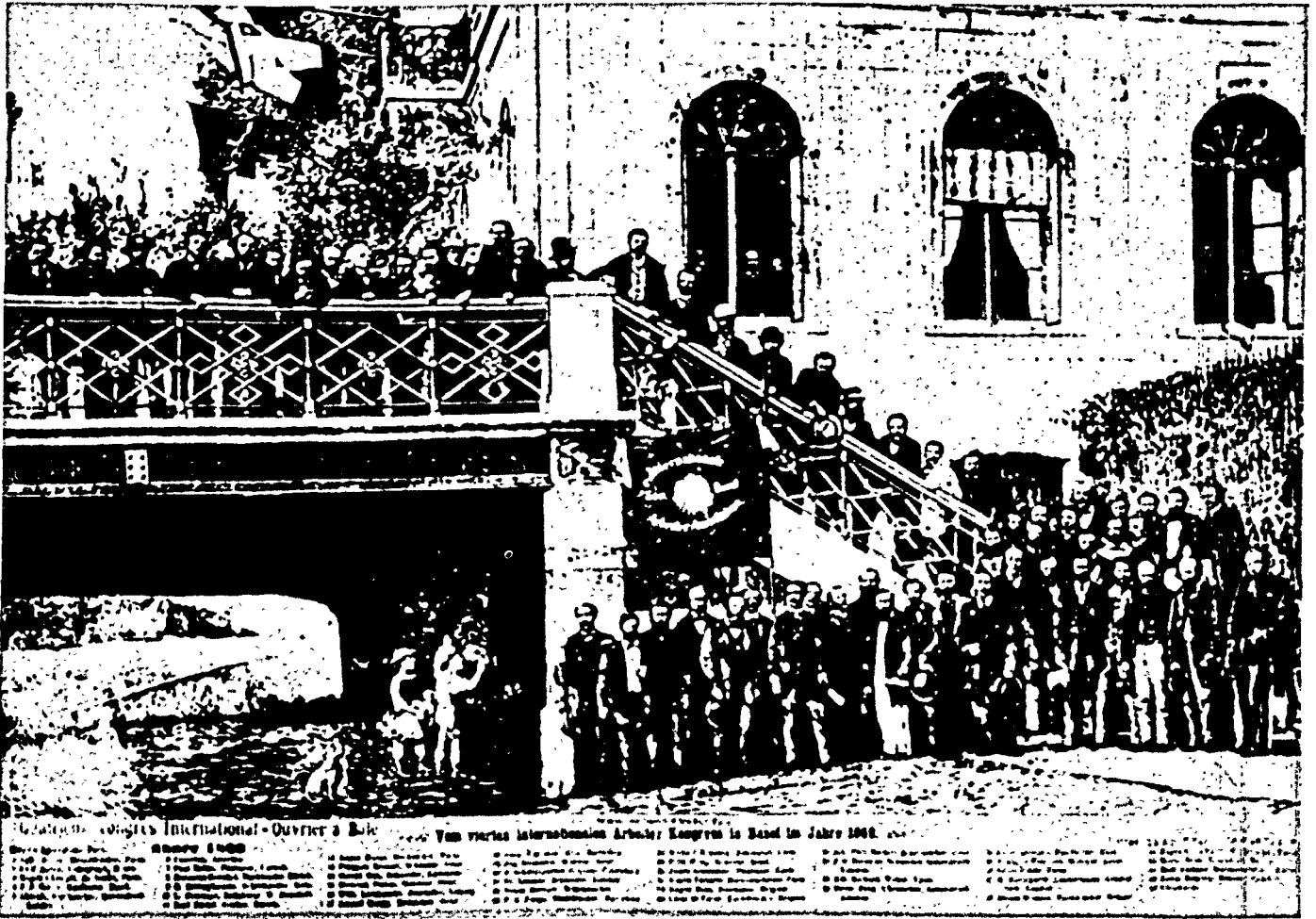
### ΨΗΦΙΣΜΑ

Στό θλιβερό ἄγγελμα τοῦ ἀδόκητου θανάτου τοῦ Συμβούλου τῆς Ἑλληνικῆς Ἐταιρίας Μελετῶν καί Ἐπιστημονικοῦ Προβληματισμοῦ (ΕΛ.Ε.Μ.Ε.Π.) Κώστα Μπίτσιου, Ἀρχιτέκτονα, ἰδρυτικοῦ μέλους τῆς Ἐταιρίας καί ἀκαταπόνητου ἀγωνιστῆ τοῦ δημοκρατικοῦ κινήματος τῶν ἐπιστημόνων τῆς χώρας μας, τό Διοικητικό Συμβούλιο τῆς ΕΛ.Ε.Μ.Ε.Π. ἀποφάσισε:

- (α) Νά καταθέσει στή μνήμη του τό ποσό τῶν Δρχ. 5.000 γιά τοὺς σκοποὺς τῆς Κίνησης τῆς Ἐνωμένης Ἐθνικῆς Ἀντίστασης,
- (β) Νά συλλυπηθεῖ τήν οἰκογένειά του,
- (γ) Νά παραστεῖ στήν κηδεῖα τοῦ ἐκλιπόντος,
- (δ) Νά δημοσιευτεῖ τό παρόν στίς ἐφημερίδες.

Ἀθήνα, 3 Δεκεμβρίου 1980

Τό Δ.Σ. τῆς ΕΛ.Ε.Μ.Ε.Π.



## Ο Νίκος Πουλαντζᾶς και ὁ μαρξιστικός δομισμός:

### Περικλῆς Βαλλιάνος

\*Τό κείμενο πού ἀκολουθεῖ ἀποτελεῖ ἐπεξεργασμένη διατύπωση ὀμίλης πού ἔδωσε ὁ συγγραφέας σέ ἐκδήλωση πρὸς τιμῆ τοῦ Νίκου Πουλαντζᾶ πού ὁργάνωσε στή Βοστώνη, τόν περασμένο Ἀπρῖλιο, ὁ ταπικός σύλλογος Ἑλλήνων σπουδαστῶν.

### I. Μαρξιστικός δομισμός και ἀποσταλινοποίηση.

Στή διάρκεια τοῦ μεσοπολέμου τά πράγματα γιά ἓνα μαρξιστῆ-λενινιστῆ ἦταν βολικά τακτοποιημένα. Ἡ ἰδεολογία του και ἡ

πρακτική του ἐφάρμοζαν ἄρτια σέ ἓνα κόσμο χωρισμένο στό μαῦρο και στό ἄσπρο. Δέν ὑπῆρχε καμιᾶ ἀμφιβολία δι τὸ πρῶτο καθήκον ἦταν ἡ υπεράσπιση τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσης ἀπὸ τίς ἐπιβουλεύσεις τῆς κεφαλαιοκρατικῆς Δύσης, πού προσπαθοῦσε μέχρι τὴν τελευταία στιγμή νά σπρώξει τόν Χίτλερ πρὸς ἀνατολάς. Χωρὶς δισταγμὸ ὁ κομμουνιστῆς ἔθετε τόν ἑαυτὸ του κάτω ἀπὸ τὴ «σιδερένια πειθαρχία» μιᾶς γράμμῆς πού ἐκπορευόταν ἀπὸ τὸ ΚΚΣΕ και διακήρυσσε δι ἡ ἱστορία κάπλαζε μὲ αὐστηρὴ ἀναγκαιότητα πρὸς τὴν κορύφωση τῆς, μιᾶ μορφῆς σοσιαλισμοῦ πού οἱ βάσεις του εἶχαν κιάλας χτιστεῖ στή σταλινικὴ Ρωσία. Μέσα στό πλαίσιο αὐτὸ οἱ σταλινικῆς ἐκκαθαρίσεις δέν ἀποτελέσαν γιά τοὺς περισσότερους παρά δευτερεύουσες ἐνοχλήσεις, τὰ ἀναπόφευκτα «σπασμένα αὐγά» μιᾶς ὀμιλέτας πού στό σύνολό τῆς δέν ἔπαυε νά εἶναι νοστιμότητα.

Τὰ πράγματα φυσικά ἄλλαξαν ραγδαία μετὰ ἀπὸ τὸν πόλεμο. Τὰ ἐγκλήματα τοῦ Στάλιν καταγγέλθηκαν ἀπὸ τὸ ἴδιο τὸ κόμμα του, και ἔγινε φανερὸ μὲ πόση ἀγριότητα εἶχαν πλῆξει τὴ βάση τοῦ μπολσεβικικοῦ κόμματος ἀλλά και τὸ σοβιετικὸ λαὸ γενικά τίς παραμονές μιᾶς φοβερῆς ἐπιδρομῆς. Ἀργότερα

ή «ιδεολογική» διαμάχη Σοβιετικής Ένωσης και Κίνας (πού στις μέρες μας έχει πιά έκφυλιστεί σε μιά καθαρά εθνικιστική και μεγαλοδυναμική αντιπαράθεση) συσκότισε περισσότερο την κατάσταση. Οί αυθεντίες κατέρρευσαν. Καί έγινε επιτακτική μιά διερεύνηση και επεξήγηση του πώς άλώθηκε από μέσα ο σοσιαλισμός από τή σταλινική έκδοχή που αντιπροσώπευε τήν άρνηση βασικών αρχών τής μαρξιστικής θεωρίας.

Γενική ήταν ή πεποίθηση ότι ο σταλινισμός αποτέλεσε μιάν ουσιώδη παρέκκλιση που έπρεπε νά αναιρεθεί, γιά νά γυρίσει ο μαρξισμός στις γνήσιες ρίζες του. Ή έπιστροφή στον Λένιν και στον Μάρξ τέθηκε επί τάπητος, τόσο μέσα στη Σοβιετική Ένωση (άσχετως αν εκεί ή προσπάθεια καταπνίγηκε έγκαιρα μέσα από τή «θεωρία» τής προσωπολατρίας) όσο και σε άλλες χώρες. Τό φαινόμενο αυτό πήρε διάφορες μορφές σύμφωνα με τίσ τοπικές συνθήκες και παραδόσεις. Παντού όμως οί μαρξιστές ξαναγύριζαν μέσα από τέτοιες διεργασίες τόν έναυτό τους, ανακάλυπταν ξανά τήν προσωπική και τήν εθνική τους φυσιογνωμία και βούληση, χειραφετούμενοι από έξωγενείς και άδασάνιστες «μονολιθικότητες».

Έδώ μάς ενδιαφέρει μιά παραλλαγή αυτού του φαινομένου, μέσα στην όποία εντάχθηκε ή σκέψη του Νίκου Πουλαντζά. Πρόκειται γιά τήν τάση που έχει συσχετισθεί με τόν Λ. Άλτουσσέρ, και ή όποια συνενώνει τό γενικό αίτημα τής έπιστροφής στον Λένιν με τά διδάγματα που ή γαλλική φιλοσοφική σχολή του δομισμού (στρουκτουραλισμού) άποκόμισε από τήν ιδιαίτερη τομή τής κοινωνίας που άποτόλμησε.

Συνοψίζοντας με βάση τίσ ανάγκες αυτής εδώ τής παρουσίασης λέμε ότι ή βασική έννοια που παρήγαγαν οί έρευνες του μαρξιστικού δομισμού είναι αυτή του υπερκαθορισμού ή τής «κυριαρχούμενης δομής» (πού εκφράζουν διαφορετικά τό ίδιο πράγμα). Πάνω από όλα ο Άλτουσσέρ έπαναστατεί άπέναντι στη σταλινική θεώρηση τής ιστορίας, ή όποία σχηματοποιεί τό πλουσιότατο και άέναα πρωτότυπο γίνεσθαι με μιά φύχτα «άπαράβατων νόμων». Ή σταλινική γενίκευση κατασκευάζει ένα γραμμικό ρυθμό και μιάν άπαρέγκλιτη διαδοχή φάσεων. Βλέπει δηλαδή μιάν άνέλιξη που «όλοένα άνεβαίνει» σε όλο και πιο άνώτερες μορφές κατά τρόπο έγγυημένο εκ των προτέρων.

Ο σκελετός αυτής τής άνάβασης άποτελείται από διάφορες μορφές τής Οικονομίας, ή όποια μόλις λάβει ένα συγκεκριμένο σχήμα συμπαρασύρει σε τροχιά όλόγυρά της τό υπόλοιπο κοινωνικό ύλικό και τό συντάσσει κατά άλληλοδιάδοχους Τρόπους Παραγωγής. Πρόκειται γιά μιά τεολογική έρμηνεία, που θέτει έξαρχής τό σταλινικό Κράτος -θεωρούμενο σαν τήν τέλεια έκφανση του σοσιαλιστικού τρόπου παραγωγής- σαν τό ιδανικό που λανθάνει μέσα στα σπλάχνα του εμπειρικού ύλικού και στο τέλος μιάς πορείας που τό καθιστά όλο και πιο προφανές και πιο αναπόφευκτο λάμπει σε όλη του τή δόξα.

Μέσα σ' αυτό τό πλαίσιο ο προοδευτικός δυναμισμός τής ιστορίας νοείται σαν άφ' έαυτού, αυτόματος, κάτι σαν παγκόσμιος παλμός. Άρκει κανείς νά τόν παραδεχθεί νοητικά, γιά νά συμπετάσχει στις άλλες πού έπιφέρει. Αύτός ο «καθαρός» διαλεκτικός ρυθμός, αυτή ή προοδευτική άποθέωση τής Ίδανικής Οικονομίας, είναι ή Ούσία που διαφαίνεται και εκλάμπει άλλιώτικα κατά τόπους και χρόνους. «Συγκεκριμένη πολιτική πράκτική», έτσι, δέν είναι τίποτα άλλο παρά νά καραδοκει κανείς τήν έκλαμψη αυτού του άπριόρι μέσα από τίσ άκαθαρο-

οίες τής ιστορικής στιγμής που τό άμαυρώνουν, γιά νά ταυτιστεί έγκαιρα μαζί του.

Πολύ σωστά ο Άλτουσσέρ συνδέει αυτή τή μακροϊστορική σύλληψη με τόν έγελιανισμό, και τήν άντιπαράθεσή με τή γνήσια μαρξινή άντίληψη. Ή τελευταία, σύμφωνα με τίσ ίδιες τίσ διακηρύξεις του Μάρξ, δέν έχει τίποτα τό κοινό με τή χυδαία αισιοδοξία που παρουσιάζει τήν ιστορία σαν παιχνίδι εκ προοιμίου παιγμένο, σαν κίνηση άυστηρά προδιαγραμμένη από κάποιο μυστικό και παντογνώστη νου. Κάτω από αυτές τίσ συνθήκες τό πάθος τής ιστορικής ύπαρξης θά ήταν κάτι πλαστό και έπιφανειακό.

Ή μέθοδος του υπερκαθορισμού είναι ή άπόπειρα του Άλτουσσέρ νά καταργήσει αυτά τά υπερβατικά σχήματα, που παραδιάζουν τήν άυθορμσία και τήν άυτοτέλεια του ιστορικού γίνεσθαι. Ή ιστορία κατ' αυτόν δέν είναι άυτο-έκφραση κατά άυστηρά προδιατεταγμένα στάδια ενός προϋπάρχοντος ιδανικού. Μέσα από τά άνώμαλα σωριασμένα ύλικά που συγκροτούν τήν κάθε πρωτότυπη ιστορική στιγμή, δέν ξεθάβουμε τήν προ-αιώνια ιδέα σε κάποιο στάδιο τής επίγειας ύπαρξης της, είτε «παγκόσμιος νους» λέγεται αυτή είτε «κοινωνική μυσση». Άντίθετα σε κάθε στιγμή τό γνήσια κοσμικό άτομο ή ομάδα βρίσκει «έν καταστάσει», δηλαδή έμπεδωμένο μέσα σε μιά πολλαπλότητα και πολυπλοκότητα δυνάμεων, διαφερόντων, άναγκών, ενεργειών, συντεταγμένων κατά δεδομένο τρόπο.

Οί δεσμοί που συνδέουν αυτά τά στοιχεία πρέπει νά ταξινομηθούν, νά έρμηνευτούν, νά άποτιμηθούν άντικειμενικά, γιά νά άποκαλυφτεί έτσι τό βασικό χαρακτηριστικό που δίνει στη δομή αυτή τήν ιδιαιτερότητά της. Αύτή ή συγκεκριμένη διάταξη έπιπέδων άποτελεί τόν εμπειρικό όρίζοντα του ζωντανού ύποκειμένου, του έπιστημονικού παρατηρητή ή του πολιτικού κόμματος. Μέσα σ' ένα τέτοιο λαβύρινθο πρέπει καθένας νά κινηθεί, χαράζοντας πορεία με βάση τήν άντικειμενική χαρτογράφηση του τοπίου.

Αυτό δέν σημαίνει ότι δέν βρίσκει πλέον κανείς νόημα μέσα στη δοσμένη ιστορική στιγμή διου άνήκει. Άν και είναι προφανές ότι τό νόημα αυτό παύει νά είναι άυτονόητο ή μονοσήμαντο. Ή κινητήρια άντίφαση, που μιά άντικειμενική έπισκόπηση τής ιστορίας άποκαλύπτει, ή σύγκρουση δηλαδή των τάξεων γιά τόν έλεγχο των μέσων παραγωγής, δέν παύει νά διαποτίζει τήν παρούσα συμπλοκή περιστάσεων, τή συγκυρία, μέσα στην όποια ενεργούν ομάδες και άτομα. Κι όμως αυτή ή άντίφαση δέν παρουσιάζεται ποτέ «καθαρή» σε άπλότητα παραδειγματική, κατά «ιδανικό» κι άρα προφανή κι άναντίρρητο τρόπο. Πάντοτε χρωματίζεται από τά συστατικά που συγκροτούν τό ιστορικό ύπέδαφος, μέσα από τό όποίο εκλάσσει. Ή «κύρια» και «βασική» άντίφαση δέν προϋπάρχει τής ιστορικής της λειτουργίας, άπομονωμένη τάχα σε κάποιο υπερβατικό ούρανό. Παρά νοείται μόνο σαν ένα από τά πολυποίκιλα ρεύματα που άρδεύουν τό αισθητό πεδίο ιστορικής πρακτικής, σε δυναμική άλληλοεπήρεια με όλους τούς άλλους παράγοντες τής εμπειρίας. Γιά νά τήν καταλάβουμε πρέπει νά νοήσουμε πώς άντανακλά μέσα στο ίδιο της τό είναι τόν ιστορικό περίγυρο μέσα στον όποιο και μόνο είναι δυνατή ή ύπαρξή της.

Ἡ βασική αντίφαση *υπερκαθορίζεται* λοιπόν από τά συστατικά της πραγματικής δομής, μέσα στην οποία και μόνο λειτουργεί. Πρακτικές του παρελθόντος, ιδιαίτερα ἔθνικά χαρακτηριστικά, συνήθειες και παραδόσεις, ιδεολογικές ροπές,πίστεις και προκαταλήψεις, ὅλα αὐτά εἶναι ἡ ἀτμόσφαιρα πού ἀναπνέει ἐκεῖνο τό μυθικό ὄν, ἡ Ἀντίφαση, γιά νά ἐκφραστῆί κάθε φορά μέ τρόπο πρωτότυπο καί ἀνεπανάληπτο, σάν παρακλάδι τοῦ νευρικοῦ ἴστού τῆς ἴδιας τῆς ζωῆς. Οἱ ταξικές συγκρούσεις εἶναι πάντοτε συγκεκριμένες, καί ξετυλίγονται μέσα σέ μιά περιρρέουσα διάταξη παραγόντων πού τούς ἐπιβάλλει πολύμορφες καί ἀπρόβλεπτες τροπές. Μιά κατάλληλη συρροή τέτοιων πραγματικῶν καταστάσεων δημιουργεῖ σταδιακά τήν «κρίσιμη μάζα» πού ἐκλύει τήν ἐκρηκτική ἐνέργεια μιᾶς ἐπανάστασης, λόγου χάρι. Μιᾶς ἐπανάστασης πού ἐκφράζει τήν ἐνδογενή καί πρωτότυπη δυναμικότητα τοῦ ἱστορικοῦ ὕλικου πού ἀναδιατάσσει.

Ἡ πολιτική ἐπιλογή τώρα συνίσταται στό νά μελετήσῃ κανεῖς ὄλους τούς παράγοντες καί τίς γωνίες κατά τίς ὁποῖες συντέμνονται, γιά νά παρέμβῃ στό κομβικό σημεῖο ὅπου θέλει νά προσθέσῃ τό δάρος του καί νά ἀνατρέψῃ τήν ἰσχύουσα ἰσορροπία πρὸς νέα κατεύθυνση. Ἡ πολιτική πράξη, ἔτσι ἰδωμένη, δέν ἔχει τίποτα τό κοινό μέ μεγαλοστομίες σχετικά μέ τή «μακροπρόθεσμη» ἀναγκαιότητα αὐτοῦ ἢ ἐκείνου τοῦ ἀποτελέσματος (π.χ. τοῦ σοσιαλισμοῦ). Μιά τέτοια στάση εἶναι ἐκλογίκευση πρακτικῆς ἀνικανότητας καί ἀδράνειας. Ὁ φακός ἔχει πιά ἐστιαστῆί ἄλλου: τώρα πιά θρῃσκόμεστε θυθισμένοι μέσα στήν πολυσιχιδῆ ὕλικότητα τῆς παρούσας στιγμῆς, πού ἔξανθεῖ ἀκατάσχετα ὄλο καί νέες ἐμπειρίες.

Τό κάθε δεδομένο ἐπηρεάζεται ἀπό χίλιες ἄλλες προϋποθέσεις καί ἐρεθισμούς πού καθορίζουν τό στίγμα του μέσα στή συγκυρία. Οἱ ἀφηρημένες διατυπώσεις τῶν ἐγγχειριδίων κοινωνιολογίας δέν ἀρκοῦν γιά νά θρεῖ κανεῖς τήν πορεία του μέσα σ' αὐτό τόν κυκεῶνα.

Τό πρόβλημα εἶναι ὅτι ὁποῖος συμμετέχει ἐνεργητικά στή ζωῆ ἐνός τόπου —καί δέν τήν ἐποπτεύει ἀπό κάποιο ἀπομακρυσμένο βᾶθρο ἀπέχοντας ἀπό τήν ἀντιφατικότητα τῆς ροῆς τῆς— ἔχει πάντα μιάν *ἐξαιρετική*, μιάν *ἀτυπική*, μιάν *ἀνώμαλη* πλοκή περιστάσεων νά ἀντιμετωπίσει. Ἐδῶ εἶναι ἀχρηστες οἱ ἀθηνεῖς τῆς «μακρᾶς προθεσμίας». Ἡ ἀληθινή δράση δοκιμάζεται κάθε στιγμή στό καμίνι τῆς καλπάζουσας πραγματικότητας. Καί ἐπιτυχημένη δράση εἶναι ἐκεῖνη πού καταφέρνει νά τυπώσῃ, ὅσο ἀνεπαίσθητα κι ὅσο διακριτικά, τό ἰδανικό της πάνω στό λειωμένο καί ρευστό μέταλλο τῆς ἀπειρόμορφης ἐμπειρίας. Κερδισμένος θγαίνει ἐκεῖνος πού ξέρει νά δάξει τήν κάθε συνιστώσα τῆς ἐμπειρίας στή θέση της, καί νά χαράζει ἔτσι τήν ἐφικτή πορεία μέσα ἀπό τό πλέγμα τῶν συγκρουόμενων δυνάμεων.

Οἱ ἰδέες αὐτές πού ἐνέπνευσαν τή δομική ἐρμηνεία δέν ἦταν πρωτόφαντες. Ἴσως νά ἐκφράσθησαν μέ τό χαρακτηριστικό γαλλικό τρόπο. Στό βᾶθος ὅμως, ὅπως τό ὑπογραμμίζει ὁ Ἀλτουσσέρ, δέν ἀποτελοῦν παρά μιάν ἀναψηλάφηση τῶν κύριων ἀρχῶν τῆς σκέψης τοῦ Λένιν, τοῦ κατεξοχῆν θεωρητικοῦ τῆς πράξης. Ὅπως εἶναι γνωστό ὁ Λένιν ἔδωσε τεράστια ἐμφαση στή συγκεκριμένη ἀνάλυση τῆς συγκεκριμένης ἱστορικής στιγμῆς, γιά τήν ἐξακρίβωση τοῦ συσχετισμοῦ δυνάμεων μέσα στόν ὁποῖο ὤφειλε τό κόμμα του νά ἐλιχθεῖ. Μέ βάση

πάντα αὐτή τήν ψυχρή ἀποτίμηση τῶν ὑπαρκτῶν καταστάσεων ἐπέλεγε πάντα αὐτήν ἢ ἐκεῖνη τή δυνατότητα δράσης. Αὐτή ἡ ἀπόφαση, ἂν καί συχνά ἐρχόταν σέ ἀντίφαση μέ παλιότερες ἐκτιμήσεις, ἐν τούτοις ὁ Λένιν τήν θεωροῦσε σωστή γιά τή συνολική προώθηση τῆς πάλης κάτω ἀπό τίς δεδομένες συνθήκες.

Μέ ἐπιμονή μιλοῦσε ὁ Λένιν γιά τήν «πονηριά τῆς πραγματικότητας». Μέ αὐτό ἐννοοῦσε ὅτι πάντα μεσολαβεῖ ἓνα χάσμα ἀνάμεσα καί στίς πιό λεπτοσηγμένες θεωρητικές κατασκευές καί στήν ἀκατέργαστη καί πρωτόγονη λάβα τῆς καθημερινῆς ἐπειρίας πού κοχλάζει. Ἡ πραγματικότητα πάντα ξεγελά καί διαφεύγει ἀπό τίς σαγήνες τῆς «καθαρῆς» θεωρίας. Οἱ δῆθεν «σιδερένιοι» νόμοι δέν ἀποτελοῦν καμία ἐγγύηση ἐναντία σέ καταστροφές καί πωσωγυρίσματα. Ἐάν αὐτό ἰσχυρίζεται ὁ μαρξισμός, τότε ὁ Μάρξ διαμαρτυροῦταν ὅτι ὁ ἴδιος δέν ἦταν μαρξιστής. Ποτέ δέν ἀπόκλειε τήν πιθανότητα νά ξαναπέσει ἡ Εὐρώπη στή βαρβαρότητα ἀντί νά προοδεύσῃ πρὸς τό σοσιαλισμό. Οἱ «προβλέψεις» του ἀποτελοῦσαν ἐκτιμήσεις πάνω στή βάση τῶν ἀντικειμενικῶν τάσεων πού νόμιζε ὅτι παρατηροῦσε, καί δέν προφασίζονταν τήν ἰσχύ παγκόσμιων νόμων. Κανένα «ἰδανικό» μέλλον δέν μᾶς εἶναι ἐξασφαλισμένο, ξεκομμένο ἀπό τή σκέψη καί τήν πράξη τῶν ζωντανῶν ὄντοτήτων πού κονταροχτυπιοῦνται μέσα στή ζωῆ. Δέν ὑπάρχει πουθενά καμία αἰθέρια θεά Διαλεκτική πού γυρνάει τό ροδάνι, φέρνοντας κάθε λεπτό κοντύτερα τή σοσιαλιστική μας Σωτηρία, πέρα ἀπό τίς πρακτικές ζωντανῶν ἀνθρώπων μέ βούληση.

Δουλεύοντας μέ αὐτές τίς ἀρχές κατέληξε ὁ Λένιν καί στίς πολυδιαφημισμένες καί ἀποσθητισμένες ἀντιλήψεις τῆς ἀνισόμερης ἀνάπτυξης τοῦ παγκόσμιου κεφαλαιοκρατικοῦ συστήματος καί τοῦ «ἀσθενοῦς κρῖκου», πού περιγράφει εἰδικότερα τήν κατάσταση τῆς Ρωσίας στίς ἀρχές τοῦ αἰῶνα μας. Καί σέ ἀντίθεση μέ κάθε πρόβλεψη, προκάλεσε τή σοσιαλιστική ἐπανάσταση στή χώρα ὅπου δέν τό περίμενε κανεῖς, καί τελευταῖοι ἀπ' ὄλους ὁ Μάρξ καί οἱ σοσιαλιστές τοῦ καιροῦ του. Οἱ ἰδέες ἐκεῖνες, πού πιπιλίστηκαν ἀπό τούς μεταγενέστερους σάν ἄλλες τόσες μαγικές συνταγές, δέν ἐκφράζον ἀνά τήν ἀπλούστατη διάγνωση τοῦ *ἀνεξάντλητου* τῆς ἱστορικής πρώτης ὕλης, πού ἐκδράζει ἀπό τά σπλάχνα τῆς συνεχῶς πρωτόφαντα σχήματα.

Ἡ δομική λοιπόν σκέψη μέσα στό μαρξισμό προσπάθησε νά μᾶς φέρι πίσω σέ μιά τέτοια θεώρηση τῆς ἱστορικής πρακτικῆς. Ὁ δομισμός ἀποσηματοποιεῖ τό ἱστορικό γίνεσθαι. Τό ἀπελευθερώνει, τονίζοντας τήν πρωτοτυπία τῆς συγκυρίας καί τήν ἀνισομέρεια τῶν ἐπιπέδων πού τήν ἀποτελοῦν. Αὐτό εἶναι τό πρωταρχικό κύτταρο ἀπό τό ὁποῖο χτίζεται ὁ πλατύτερος ἱστορικός εἰρημός. Καί ἡ χάραξη συγκεκριμένης πολιτικῆς ἐπιλογῆς ἀπαιτεῖ τήν ἀνάλυση τῶν αὐτόνομων κινήσεων τοῦ ἑαυτοῦ συμμετόχου στοιχείου τῆς συγκυρίας.

## II. Ἡ συμβολή τοῦ Νίκου Πουλαντζᾶ: ἡ μελέτη τοῦ πολιτικοῦ ἐποικοδομήματος.

Ὁ Νίκος Πουλαντζᾶς ἀσπάστηκε τίς μεθοδολογικές ἀρχές τοῦ μαρξιστικοῦ δομισμοῦ καί προσπάθησε μέ ἐπιτυχία νά τίς ἐφαρμόσῃ καί νά τίς βαθύνῃ μέ τή μελέτη τοῦ *πολιτικοῦ*

έποικοδομήματος στον κεφαλαιοκρατικό κοινωνικό σχηματισμό.

Η θεωρία του υπερκαθορισμού είχε ήδη καλλιεργήσει την έννοια της αυτόνομης αποτελεσματικότητας των στοιχείων που συγκροτούν μιά εμπειρική δομή. Δεν έχουμε πλέον την ευχέρεια μιάς άπλης και άβασάνιστης αναγωγής των διαφόρων επιπέδων στην οικονομική τους βάση. Είναι πιά ανεπίτρεπτο να γυμνώνουμε την οικονομική αντίφαση από τα πολιτικοϊδεολογικά εξαρτήματα και διαύλους μέσα από τους οποίους και μόνο λειτουργεί στην τελευταία ανάλυση σαν κρίκος συνεκτικός της συγκυρίας. Μιά ανάλυση της οικονομικής κατάστασης, όσο και λεπτομερειακή, από μόνη της δεν παρέχει τις κινητήριες δυνάμεις της συγκυρίας. Αντίθετα χρειάζεται να μελετηθεί ή ιδιαίτερη λειτουργία του κάθε επιπέδου της εμπειρίας μέσα στη δική του σφαίρα, για να γνωσθούν οι επιδράσεις του πάνω σε όλα τα άλλα. Στη συνέχεια συνταιριάζουμε όλες αυτές τις ετερόκλητες λειτουργίες για να βρούμε πώς συναρμολογούνται και ποιά δίνει στη συνολική δομή τον κυρίαρχο τόνο. Οι οικονομικές αντιθέσεις δεν αποτελούν τό μοναδικό υπόψηφιο. Ο συγκεκριμένος καθορισμός μπορεί να προέρχεται από οποιοδήποτε άλλο συστατικό επίπεδο, αν και στην «τελευταία ανάλυση» τό οικονομικό αποτελεί τη βάση.

Έτσι συχνά βλέπουμε τά στοιχεία που θά έπρεπε να κυριαρχούν σύμφωνα με την καθαρή θεωρία, να υποτάσσονται σε ανώτερες έπιρροές. Τό οικονομικό σύστημα, πολλές φορές, μαρφοποιείται από πολιτικές σκοπιμότητες, ενώ σε άλλες καμπές, καθαρά έθνικές ή ιδεολογικές έπιλογές ύπαγορεύουν την τροπή των πραγμάτων. Η γενική και μόνιμη αυτόνομια των στοιχείων παρέχει μιά πολυμέρεια αλληλοσχέσεων, και αυτές κάνουν αναγκαία την πιο αυστηρή επιστημονική εξέταση του δοσμένου υλικού.

Μέ δεδομένη την αυτόνομια του πολιτικού ό Πουλιαντζάς έστιάζεται έπάνω του για να μελετήσει την ιδιαιτερότητά του. Θέλει να συνθέσει μιά «περιφερειακή θεωρία» της πολιτικής σφαίρας μέσα στο κεφαλαιοκρατικό καθεστώς. Έχει τό δικαίωμα να κάνει αυτή την έπιλογή; Χωρίς άμφιβολία, γιατί είναι κοινός τόπος στο μαρξισμό ότι τό πρόβλημα του κοινωνικού μετασχηματισμού λύνεται πάντα με βάση τό ποιός κατέχει την πολιτική έξουσία. Η επανάσταση άποφασίζει ποιός θά νέμεται από δω και πέρα την κρατική δομή. Τό κράτος λοιπόν είναι τό κλειδί της οικονομικής και κοινωνικής άλλαγής. Στο πολιτικό επίπεδο συμπυκνώνονται και όξύνονται οι κοινωνικές αντιθέσεις. Τό κράτος άντανακλά τις κοινωνικές σχέσεις, αλλά ταυτόχρονα τις έστιάζει, τις βάσει σε ένα πολιτικό πλαίσιο, τις σχηματοποιεί με τρόπο που κάνει δυνατή μιά συγκεκριμένη παρέμβαση από οργανωμένα ταξικά συμφέροντα για την άνατροπή της ισχύουσας ίσορροπίας.

Κατά τον Πουλιαντζά αυτό είναι τό στοιχειώδες της μαρξιστικής διδασκαλίας σχετικά με τις τάξεις: κάθε οικονομικός άγώνας παραμένει λειψός χωρίς την πολιτική του διάσταση. Μόνο ή τελευταία του προσδίδει την ιστορική του βαρύτητα και προοπτική. Η πλήρης έννοια της κοινωνικής τάξης λοιπόν περιλαμβάνει και άλλες πρακτικές έκτός από την αυστηρά οικονομική. Η ιδεολογική και πολιτική λειτουργία των τάξεων είναι έξίσου σημαντικές, και μάλιστα καθορίζουν την ιδιαίτερη

ταυτότητά τους και τον ιστορικό σκοπό. Γι' αυτό και ό Λένιν επέμενε ότι ή ολοκληρωμένη μορφή της ταξικής πάλης δεν περιλαμβάνει μόνο τους στενά οικονομικούς άγώνες των εργατών. Αυτός ό περιορισμός είναι μή επαναστατικός «οικονομικός». Η ταξική πάλη τελειοποιείται, γίνεται δηλαδή πράγματι επαναστατική, από τη στιγμή που άποκτά και την πολιτική της έκφραση, και άρχίζει να άμφισβητεί την άσκηση κρατικής έξουσίας από τους κεφαλαιοκράτες. Γι' αυτό και είναι τόσο άπαραίτητο στη λενινιστική λογική τό κόμμα, που έκφράζει αυτήν άκριβώς την πολιτική συνειδητοποίηση της εργατικής τάξης και βάσει θέμα κοινωνικής άλλαγής μέσω της άλωσης του κράτους.

Τό ίδιο παρατηρούμε και στο έργο του Μάρξ. 'Ατέλειωτες είναι οι συζητήσεις για την έννοια της τάξης που βρίσκουμε εκεί. 'Αλλά κατά τον Πουλιαντζά δεν χωράει άμφιβολία ότι ή οικονομική λειτουργία πάλι δεν έξαντλεί την έννοιά της. Η τάξη γίνεται «δι' έαυτήν» (μέ συνείδηση της άποστολής της) μόνο στο πολιτικό επίπεδο. Στη στενά οικονομική πρακτική της ή τάξη είναι μόνο «έν έαυτή», μ' άλλα λόγια δεν έχει άκόμα έκδηλώσει την ιστορική της προοπτική. Βέβαια, σύμφωνα με τη δομική θεωρία, οι όροι αυτοί που τους συναντούμε στην 'Αθλιότητα της φιλοσοφίας, έργο του 1847, στο μεταίχμιο άκριβώς της ώριμότητας του συγγραφέα της, αποτελούν κατάλοιπα από την έγγεληνη προβληματική του ύποκειμένου που διέπει τά πρώιμα γραπτά του Μάρξ.

Κι όμως, παρ' όλα αυτά, κρύβουν κατά τον Πουλιαντζά ένα πραγματικό πρόβλημα, μιά ανώτερη έπιστημονική θεώρηση της κοινωνικής δομής, έφάσον νηθοούν σωστά. Δεν πρέπει να έρμηνευθοούν ιστορικιστικά: ή τάξη δεν είναι ένα ένιαίο ύποκειμενο που άρχίζει την κοινωνική του λειτουργία σαν οικονομικός οργανισμός που καθώς «μεγαλώνει και ώριμάζει» άποκτά, σε μιά γραμμική και αναγκαία εξέλιξη, την πολιτική συνειδητότητά του. Η διαφορά της οικονομικής και της πολιτικής λειτουργίας των τάξεων αναφέρεται στα διαφορετικά και σχετικά άποκομμένα επίπεδα πρακτικής μέσα στην ίδια δομή, μέσα στο παρόν και ολοκληρωμένο σύστημα του άναπτυσμένου καπιταλισμού. Αυτά τά διαφορετικά επίπεδα που άφορούν την έμπειρικά αισθητή λειτουργία της τάξης πρέπει να τά νοήσει μαζί, να τά συνθέσει, παρ' όλες τις στρεβλώσεις και τις διαφορές φάσης που τά ξεχωρίζουν, ή έπιστημονική σκέψη για να συλλάβει την τάξη στη λειτουργική της όλότητα.

Τό θέμα λοιπόν δεν είναι γενητικό, ή χρονολογική σειρά με την όποία γεννιούνται τό ένα μετά τό άλλο, με φυσική άς τό πούμε άναγκαιότητα, τά στοιχεία που συναπαρτίζουν την τέλεια προσωπικότητα της τάξης. Τό θέμα είναι συγχρονικό—δομικό, άφορά δηλαδή τον τρόπο με τον όποιο τά διάφορα επίπεδα πρακτικής της τάξης έπενεργούν τό ένα στο άλλο την ίδια στιγμή που διατηρούν την αυτόνομια τους.

'Ακριβώς λοιπόν έξαιτίας αυτής της αυτόνομίας και της πρωταρχικής σημασίας που έχει δώσει ή μαρξιστική παράδοση στη θέση—κλειδί του πολιτικού επιπέδου ό Πουλιαντζάς αισθάνεται την άνάγκη να τό άπομώσσει και να τό αναλύσει έπιστημονικά. Τό κράτος πράγματι άντανακλά την κοινωνική τοι βάση, αλλά όχι κατευθείαν παρά στρεβλά και συγκεκριμένα χωρίς άπόλυτη άντιστοιχία των κοινωνικών και των πολιτικών

δομών. Ἐπειδὴ λοιπὸν τὸ κράτος διατηρεῖ τὴ σχετικὴ του αὐτοτέλεια, ταυτόχρονα συγκεντρώνει καὶ μορφοποιεῖ τὶς ἀντιθέσεις, τῶν ὁποίων ἡ λύση περνάει μέσα ἀπὸ τὴν πολιτικὴ σφαῖρα. Τὸ κράτος ἀποτελεῖ τὴ συμπαγῆ ἔκφραση τῶν σχέσεων κοινωνικῆς δυνάμης πού χαρακτηρίζουν τὸ συγκεκριμένο σχηματισμό.

Πρὶν ἐπεκταθοῦμε μέ περισσότερῃ λεπτομέρεια στὸν τρόπο πού εἶδε ὁ Πουλαντζᾶς τὴ λειτουργία τοῦ κράτους, θά ἦταν καλὸ νὰ ἐπιμείνουμε στὸ γενικὸ δομικὸ πλαίσιο μέσα στὸ ὁποῖο τοποθετεῖ τὸ θέμα. Ὅπως καὶ ὁ Ἄλτουσσέρ, ἔτσι καὶ ὁ Πουλαντζᾶς ἀνατρέχει σὶς θεωρητικὲς βάσεις πού ἔβαλε ὁ Λένιν.

Αὐτὸ πού τὸν ἐνδιαφέρει εἶναι πῶς προκύπτει μέσα ἀπὸ τὴν δομικὴ ἀνάλυση ἢ συγκεκριμένη γνώση τῆς «παρούσας στιγμῆς», τῆς ἀπτῆς συγκυρίας δηλαδή, πού ἀποτελεῖ τὸ ὑποστῆριγμα μιᾶς ἀσταθοῦς κοινωνικῆς ἰσορροπίας. Τὸ οὐσιαστικὸ λοιπὸν δὲν εἶναι ἡ κατασκευὴ μεγαλειωδῶν σχημάτων ὠρίμανσης τοῦ Ἰδανικοῦ μέσα στὴ μήτρα τῆς Ἱστορίας, ἀλλὰ ἡ οἰκειότητα μέ τοὺς κρίσιμους μοχλοὺς πού ἐπιτρέπουν στὸν ἔλεγκτῆ τους νὰ ἀλλοιώσει τὸν κρατοῦντα συσχετισμὸ δυνάμεων. Πολιτικὴ πράξη θά πεῖ στέρεος ἔλεγχος τῆς συγκυρίας, καὶ ὄχι κινήγι «ἀγνῶν» μακροϊστορικῶν μοντέλων, πού διατάσσουν τὸ σύνολο τῆς ἱστορίας κατὰ ἀναγκαῖες περιόδους.





Ἄπὸ ἐπιστημονικὴ σκοπιὰ εἶναι ἀπαράδεκτη ἢ κατ' ἀναλογίαν παρουσίαση τῆς ἱστορίας σάν ἓνα Ὑποκειμένο πού κυοφορεῖ κάποιον σωτήριο Τέρμα, γονιμοποιημένη ἀπὸ λογῆς λογῆς «σπερματικούς λόγους». Ὁ Πουλαντζᾶς χτυπάει σκληρά τὸν ἱστορισμὸ στὴν ἐγγελιανή ἢ στὴ χυδαιομαρξιστικὴ του μορφῆ. Ἡ ἱστορία δὲν εἶναι καμιά «αὐτο-εκφραζόμενη ὁλότητα» πού παράγει αὐτόματα ἀπὸ μέσα της διαδοχικὰ σχήματα τοῦ ἴδιου τοῦ ἑαυτοῦ της σέ ὄλο καὶ πῶς τέλεια μορφῆ. Δὲν εἶναι μεταφυσικὸ πρόσωπο πού κοιλοπονᾷ ἓνα ἰδανικὸ καὶ προϋπάρχον τέλος. Ἀντίθετα εἶναι μιά συρραφὴ πρωτότυπων στιγμῶν, μιά παράταξη δομῶν πού κάθε μιά τους χαρακτηρίζεται ἀπὸ μιά μοναδικὴ συμπλοκὴ ἐπιπέδων κοινωνικῆς, πολιτικῆς, ἰδεολογικῆς πρακτικῆς.

Δὲν εἶναι ἐκ τῶν προτέρων λοιπὸν προβλεπτό πῶς μιά δομὴ θὰ ξεπηδήσει μέσα ἀπὸ τὴν προηγούμενη. Αὐτὸ πού ἀπαιτεῖται εἶναι νὰ πάρεις τὸ μικροσκοπικὸ σου σάν εὐσυνείδητος ἐπιστήμονας καὶ νὰ θυσιάζεις ὁ ἴδιος μέσα στὴν ἐσώτατη διάρθρωση τοῦ ἀντικειμένου σου. Μόνο ἀπὸ αὐτὴ τὴ σκοπιὰ θὰ μπορέσεις νὰ παρατηρήσεις ἄμεσα τὴν πρακτικὴ τῶν παραγόντων τῆς συγκυρίας καὶ νὰ βγάλεις συμπεράσματα γιὰ τὴν πιθανὴ ἐπίλυσή της.

Ἡ ἐπιστημονικὴ σκέψη, λοιπὸν, διάκειται ἐχθρικὰ ἀπέναντι σὸ μῦθο τοῦ ὑποκειμένου πού ξεδιπλώνει τὸν ἑαυτὸ του κατὰ βούληση. Ἀσφαλῶς δὲν εἶναι κάτι τέτοιο ἢ ἱστορία. Ἀλλὰ ὁ δομισμὸς τοῦ Πουλαντζᾶ προχωρᾷ πῶς πέρα κι ἀπ' αὐτό. Ἀκόμα κι ὅταν κατεδούμε σὸ μικροῖστορικὸ – ἢ δομικὸ – ἐπίπεδο πρέπει ἐπίσης νὰ ἀποβάλλουμε τὴ συνήθεια νὰ εἰσαγάγουμε στὶς ἐξισώσεις μας τὰ ἀνθρώπινα ἄτομα σάν ψυχολογικὰ μονάδες. Σάν τέτοιες δὲν ἔχουν καμιά ἐπήρεια πάνω στὸν τρόπο λειτουργίας τῶν δομῶν. Ἄπὸ τὴ θεωρητικὴ πλευρὰ τὰ ζωντανὰ ὑποκείμενα δὲν εἶναι παρὰ «μέτοχοι» δομῶν ἢ «στηρίγματα» κοινωνικῶν συστημάτων. Ἡ ἀντιφατικὴ λειτουργία αὐτῶν τῶν συστημάτων μέσα σὸ ἱστορικὸ παρὸν καθορίζει ἀπόλυτα τὴν πρακτικὴ τῶν ἀτόμων. Τὰ ἄτομα ἐμπεριέχονται. Δὲν εἶναι αὐτοδύναμα, παρὰ ἀγονταὶ καὶ φέρονται ἀπὸ τὸν αὐτοτελῆ δυναμισμὸ τῶν δομικῶν συστημάτων πού τὰ ἄτομα ὑπηρετοῦν.

Ὁ «θεωρητικὸς ἀντι-ανθρωπισμὸς» τῶν δομιστῶν κάθε ἀπόχρωσης εἶναι πασίγνωστος, καὶ ἐδῶ τὸν βλέπουμε νὰ ἀναπαράγεται στὴ σκέψη τοῦ Πουλαντζᾶ. Θὰ σχολιάσουμε σὸ τρίτο μέρος αὐτῆς τῆς ἀποτίμησης τὰ πιθανὰ προβλήματα τοῦ ἀντι-ιστορισμοῦ καὶ τοῦ ἀντι-ανθρωπισμοῦ τῶν δομιστῶν.

Μέσα σ' αὐτὰ τὰ μεθοδολογικὰ πλαίσια ἀναπτύσσεται καὶ ἡ θεωρία τοῦ κράτους ἀπὸ τὸν Πουλαντζᾶ. Ποιές εἶναι οἱ εἰδικότερες ἔννοιες πού κάνουν κατανοητὴ τὴ λειτουργικότητά του; Ἐδῶ πρέπει νὰ εἰσαγάγουμε τὴν ἔννοια τῆς ἡγεμονίας, πού ἀποδίδει τὴν ἰδιαίτερη φύση τῆς ἐξάσκησης τῆς ἐξουσίας μέσα στὸν κεφαλαιοκρατικὸ σχηματισμὸ. Ὁ Πουλαντζᾶς ἀναγνωρίζει στὸν Γκράμοι τὴν πατρότητα τῆς ἔννοιας. Ἀλλὰ ἄς σημειωθεῖ ὅτι δὲν θεωρεῖ τὸν ἑαυτὸ του γκαρμειανό. Κατὰ τὸν Πουλαντζᾶ ἡ θεωρητικὴ προβληματικὴ τοῦ Γκράμοι, ἐπειδὴ εἶναι ἀπὸτοκὴ ἱστορικῶν ἀναλύσεων τῆς γένεσης τοῦ σύγχρονου κράτους μέσα ἀπὸ τὴ διάλυση τοῦ φεουδαλισμοῦ στὴν Ἰταλία, βαρύνεται ἀπὸ ἓνα ἱστορισμὸ πού ὁ δομισμὸς δὲν συμμερίζεται. Παρ' ὄλα αὐτὰ, συνεχίζει ὁ Πουλαντζᾶς, ὁ νέος αὐτὸς

ὄρος τοῦ Γκράμοι ὑποδηλώνει μιά νέα δέσμη κοινωνικῶν προβλημάτων τῆς ἀναπτυσσόμενης φάσης τῆς κεφαλαιοκρατίας πού εἶχαν μέχρι τώρα ἀγνοηθεῖ. Ὁ Πουλαντζᾶς λοιπὸν υἱοθετεῖ τὸν ὄρο ἡγεμονία, ἀποσπώντας τον ὁμῶς ἀποφασιστικὰ ἀπὸ τὸ ἱστορικιστικὸ του πλαίσιο. Ἄς παρακολουθήσουμε τὸ ἐγχείρημα αὐτό.

Τὸ κεφαλαιοκρατικὸ κράτος παρουσιάζει τὸν ἑαυτὸ του σάν κράτος ἔθνικὸ, σάν ἀντιπρόσωπο τῆς Γενικῆς Βουλῆσης. Γιὰ πρώτη φορὰ στὴν ἱστορία, στὶς σχέσεις ἀνάμεσα σὸ κράτος καὶ στὸν πολίτη δὲν ὑπεισέρχονται κοινωνικο-οικονομικοὶ ὑπολογισμοί. Τὸ κοινωνικὸ ὑπόστρωμα ἐξατομκεύεται: ὅσον ἀφορᾷ τὶς πολιτικὲς σχέσεις δὲν ἔχει σημασία σέ ποιά τάξη ἀνήκει ὁ πολίτης. Ὁ τελευταῖος μπαίνει στὴν ἐξίσωση σάν ἓνα γυμνὸ ἢ καθαρὸ ἄτομο, ἀπαλλαγμένο ἀπὸ τὶς κοινωνικὲς παραμέτρους πού προσδιορίζουν τὴν πραγματικὴ του ὑπαρξή. Τὸ κεφαλαιοκρατικὸ κράτος διατείνεται ὅτι εἶναι ἀταξικὸ, μὲ τὴν ἔννοια ὅτι ὄλοι οἱ πολῖτες εἶναι ἴσοι κάτω ἀπὸ ἓνα τυπικὸ σύστημα νόμων πού εἶναι τυφλὸ στὶς διακρίσεις οικονομικῆς καὶ κοινωνικῆς δύναμης. Αὐτὴ εἶναι φυσικὰ, κατὰ τὸν Πουλαντζᾶ, μιά διαστρέβλωση τῆς πραγματικότητας, μιά «ἰδεολογικὴ» συσκότιση τῶν ταξικῶν ἀντιθέσεων. Τὸ κράτος ἀπορρέει ἀπὸ τὶς σχέσεις ταξικῆς κυριαρχίας καὶ καταναγκασμοῦ πού ἰσχύουν στὴν κοινωνία. Ὅμως τὸ κράτος εἶναι τόσο εὐαίσθητο ἀπέναντι στὴν ταξικὴ ἀνισότητα πού ἀποτελεῖ τὸ οὐσιαστικὸ του περιεχόμενο, πού θέλει νὰ τὴν ἀποκρύψει ὅσο πῶς δραστικὰ μπορεῖ. Ἡ μυθολογία τοῦ «καθαροῦ ἀτόμου» (πού ἔχει τὴν πραγματικὴ τῆς ἀναφορὰ στὴ διαδικασία «ἀπελευθέρωσης» ἢ ἀπογύμνωσης τοῦ παραγωγοῦ ἀπὸ τὰ μέσα παραγωγῆς, μὲ τὰ ὁποῖα ἦταν προηγούμενα δεμένος, κατὰ τὸ μεταβατικὸ στάδιο ἀπὸ τὸ φεουδαλισμὸ στὸν καπιταλισμὸ (ὅπως περιγράφηκε ἀπὸ τὸν Μάρξ στὶς *Γκρουντρίσε*) κρύβει ἀκριβῶς αὐτὴ τὴν προσπάθεια τοῦ κράτους νὰ ἐξορκίσει τὴν ταξικὴ πάλη μέσα στὴν ὁποία ἔχει τὶς ρίζες του. Μὲ τὸν τρόπο αὐτὸ ἐπιβάλλεται σὸ κοινωνικὸ ὑπόστρωμα ἓνας κατακερματισμὸς, πού ἐπιδιώκει νὰ ἀποσπᾷ τὸ ἄτομο ἀπὸ τὴν ὁλότητα μέσα ἀπὸ τὴν ὁποία καὶ μόνο ὑπάρχει. Αὐτὴ εἶναι ἡ «ἀπομόνωση» τὴν ὁποία ἐπιβάλλει στὸν πολίτη τὸ σύγχρονο κράτος κατὰ τὸν Πουλαντζᾶ, πείθοντάς τον ὅτι ἡ ταξικὴ του ἐνταξὴ εἶναι ἀσχετὴ μὲ τὴν πολιτικὴ του ταυτότητα. Στὸ μυαλὸ τοῦ καθενὸς εἶσι διαλύεται ἡ πραγματικότης τῶν τάξεων. Καὶ σάν ἀντίβαρο προβάλλει τὸ πολιτικὸ κράτος σάν ὁ καθολικὸς ὀρίζοντας τῆς πολιτικῆς ἐμπειρίας τοῦ ἀτόμου. Τὸ κράτος προτείνει τὸν ἑαυτὸ του σάν τὸν κοινὸ τόπο, τὴν ἐνιαία πατρίδα, πού ἐνώνει ὄλους τοὺς πολῖτες χωρὶς ἐξαιρέσεις πάνω σέ ἓνα γενικὸ συμφέρον.

Αὐτὴ εἶναι ἡ ἰδεολογία τοῦ σύγχρονου κράτους, ἓνα σύστημα ἰδεῶν πού ἀποσκοποῦν σὸ νὰ ἐξαλείψουν τὶς κοινωνικὲς ἀντιθέσεις καὶ νὰ δημουργήσουν σὸ ἄτομο μιά «ψεύτικη συνείδηση» ἐνταξῆς σ' ἓνα ὑπαρκτὸ πλαίσιο πού δὲν ἔχει λόγους νὰ ἀμφισβητηθεῖ.

Αὐτὴ ἡ ἰδεολογία δὲν εἶναι φυσικὰ σκέπη ἀερολογία. Γιὰ νὰ γίνει πλατιά ἀποδεκτὴ καὶ νὰ λειτουργήσει πρέπει νὰ ὑλοποιηθεῖ σάν μιά σειρά ἀντιπροσωπευτικῶν θεσμῶν καὶ διαδικασιῶν μὲ βάση τὴν καθολικὴ ψηφοφορία, πού δίνουν σὸ ἄτομο τὸ αἶσθημα ὅτι μετράει ὄντως σάν καθαρὸ ὑποκείμενο ἐξίσου μὲ κάθε ἄλλο στὴ χάραξη τῆς πορείας τοῦ ἔθνους. Ὁ

πολίτης βιώνει έτσι απλά την καθαρή και άταξική πολιτική του ταυτότητα. Και η εμπειρία αυτή είναι η απόδειξη που επιτρέπει στο κράτος να έδραιώσει μέσα στην κοινή συνείδηση τον καθολικό του χαρακτήρα.

Άλλα η υλοποίηση της ιδεολογίας προχωρεί πάρα πέρα. Μέ βάση ένα επιπρόσθετο χαρακτηριστικό της πολιτικής εξουσίας, όπως ασκείται μέσα στο σύγχρονο κράτος, τό γεγονός δηλαδή ότι πηγάζει και έλέγχεται από ένα πολυμερές και έσωτερικά αντιφατικό *συσσωμάτωμα (μπλόκ) εξουσίας*, τό κράτος έχει τή δυνατότητα να προσφέρει άκόμα πιό χειροπιαστές άποδείξεις του ρόλου του σαν υπερασπιστή του Έθνους γενικά πάνω από τάξεις. Αυτό τό πετυχαίνει μέ τόν έξής τρόπο: για να δικαιωνίσει τή *συνολική* ισορροπία εξουσίας και να άμβλύνει ιδιαίτερα όξείες διενέξεις, τό κράτος πολλές φορές παίρνει τό μέρος τμημάτων των κυριαρχούμενων τάξεων στίς οικονομικές τους διεκδικήσεις άπέναντι σε τμήματα του συνασπισμού εξουσίας, και έξαναγκάζει τά τελευταία να ενδώσουν.

Οί λόγοι για κάτι τέτοιο είναι πολυσύνθετοι: από τήν ανάγκη να έκτονωθεί μία ιδιαίτερα όξεία ταξική αντιπαράθεση που άπειλεί γενικότερες έπιπτώσεις μέ μία στρατηγική ύποχώρηση που αφήνει άθικτες τίς πολιτικές δομές, μέχρι και προμελετημένη έκστρατεία εναντίον κάποιου μέλους του ίδιου του μπλόκ εξουσίας για να άναγκαστεί να εγκαταλείψει όχυρά του και να περάσει έτσι τό καθοριστικό βάρος σε άλλη κυρίαρχη τάξη ή τμήμα της. Και στίς δύο περιπτώσεις δέν άλλοιώνεται ή ούσιαστική ύφή του κοινωνικού καθεστώτος, οί άνακατατάξεις όμως αυτές προφανώς δημιουργούν μία καινούργια κατάσταση.

Η συνθετότατη φύση του κοινωνικού συνασπισμού από τόν όποιο πηγάζει ή εξουσία δίνει λοιπόν στους χειριστές της περιθώρια για σημαντικούς έλιγμούς. Αυτό που ενδιαφέρει στενότερα εδώ είναι ότι μέσα από αυτή τήν ευέλεια γίνεται δυνατή ή ίκανοποίηση μερικών αξιώσεων των κυριαρχούμενων τάξεων ή στρωμάτων, που έχει σοβαρές έπιπτώσεις στον τρόπο ζωής τους που έξύφθαλμα βελτιώνεται. Αυτό δίνει στο κράτος τήν ευκαιρία να ύπογραμμίσει πειστικότερα τό χαρακτήρα του ως αντιπροσώπου του έθνικού συμφέροντος γενικά.

Μέ όλους αυτούς τούς θεσμούς, τακτικές και διαδικασίες, οί κυρίαρχες τάξεις άπολαμβάνουν τήν ευχέρεια να επιβάλλουν τή δική τους ιδεολογία πάνω στους κυριαρχούμενους μέ τρόπο λίγο πολύ άβιαστο και φυσικό. Η σύνθετη σύμπλεξη των επιπέδων πρακτικής μέσα στο σχηματισμό δίνει στους κρατούντες τήν άνεση να πείσουν τίς έκμεταλλεζόμενες τάξεις ότι εκπροσωπούνται και προστατεύονται από τίς ισχύουσες διαρθρώσεις. Στηριγμένες πάνω στην τεχνητή «άπομόνωση» του κοινωνικού ύπόβαθρου, και άπολαμβάνοντας μονοπώλιακό έλεγχο πάνω στους ιδεολογικούς μηχανισμούς του κράτους ό συνασπισμός εξουσίας άνάγει τό ταξικό του συμφέρον σε καθολικό. Μέσα από αντιφατικές διαδικασίες, που επιβάλλουν και στίς κυρίαρχες τάξεις να άναγνωρίσουν τήν ανάγκη κάποιου συμβιβασμού μέ τίς κυριαρχούμενες και να προνοήσουν έτσι και για τήν ευμάρεια των τελευταίων, ή κυρίαρχη ιδεολογία διαποτίζει («γλυστρά άνάμεσα» κατά τή φράση του Πουλαντζά) όλες τίς σφαίρες και παράγοντες κοινωνικής ζωής, άπαλύνει τίς αντιθέσεις τής ώμής πραγματικότητας, και έξα-

σφαλίζει τή *συναίνεση* όλων στή διαιώνιση του καθεστώτος. Αυτή άκριβώς είναι ή *ήγεμονία* του κυρίαρχου συνασπισμού: μία κατάλληλη λειτουργία του κεφαλαιοκρατικού σχηματισμού που επιτρέπει τό «ταιμεντάρισμα» τής δομής μέσω μιας γενικής άποδοχής τής κυρίαρχης ιδεολογίας.

Μέσα σε αυτά τά πλαίσια πρέπει να άναλυθεί τό πρόβλημα τής βίας μέσα σε ένα αντιπροσωπευτικό καθεστώς. Όσο λειτουργεί ή ήγεμονία, ή βία άποσύρεται σε ένα έμμεσο επίπεδο. Στην κεφαλαιοκρατία όντως για πρώτη φορά στην ιστορία τό κράτος διαθέτει τό μονοπώλιο κάθε είδους ύλικής βίας. Και όμως, ένόσω λειτουργούν οί μηχανισμοί αντιπροσώπευσης και συνεπώς *νομιμοποίησης* τής ισχύουσας δόμησης πολιτικών σχέσεων στην συνείδηση των πολιτών, ή βία έξασκείται μέσα σε γενικά άποδεκτά νομότυπα πλαίσια, και κάτω από τόν έλεγχο των όργάνων που έκφράζουν τή λαϊκή βούληση. Η βία εδώ λοιπόν στηρίζει ένα γενικά άποδεκτό πολιτικό σύστημα και άποτρέπει παράνομες άπόπειρες βίαιης άνατροπής του. Η ύλική βία κατά τόν Πουλαντζά δέν προηγείται πλέον σαν τό άμεσο εργαλείο κοινωνικής συνοχής, παρά ένεδρεύει σαν ή τελευταία, και ει δυνατόν, άποφευκταία καταφυγή των κρατούντων. Η βία «ένισχύει τή γενική συναίνεση», δέν τήν έκδιάζει. Άν συνέβαινε τό τελευταίο τότε ή ήγεμονία δέν θά λειτουργούσε και θά θρικόμαστε στα πρόθυρα κάποιας ριζικής μεταβολής. Τό ιδεολογικό σκυρόδεμα που δένει τούς άρμούς του συστήματος θά είχε διαβρωθεί. Η εύστάθεια του καθεστώτος άπορρέει από τό ότι καταφέρνει να *νομιμοποιηθεί* στην συνείδηση των πολιτών του.

Για να άποδειχτεί πόσο βασανιστικά περίπλοκη είναι ή λειτουργία των συγκυλιόμενων ίμάντων και των συστρεφόμενων σφαιρών που συγκροτούν τήν παρούσα δομή, ως διερευνήσουμε τήν προέλευση εκείνου του συσσωματώματος (μπλόκ) από τό όποιο όπως είδαμε πηγάζει ή πολιτική έξουσία και τό όποιο καθιστά δυνατή τή λειτουργία τής ήγεμονίας.

Η βασική άρχή τής δομικής σκέψης είναι ότι πρέπει να καταδύεται ό έρευνητής μέσα στο ύλικό τής αντικειμενικής εμπειρίας και να τό ταξινομή στην άμεσότητά του. Έφαρμόζοντας αυτή τήν άρχή στην άνάλυση του κοινωνικού γίγνεσθαι, λέμε ότι κάθε συγκεκριμένη πολιτική πράξη διεξάγεται μέσα σ' ένα ζωντανό *κοινωνικό σχηματισμό*. Η έννοια αυτή χρησιμοποιείται άπρόσχετα σαν να ήταν ταυτόσημη μέ τήν έννοια κάποιου ιδεατού *τρόπου παραγωγής*. Στην πραγματικότητα όμως οί όροι είναι τελείως διαφορετικοί, και πρέπει να διαχωριστούν αυστηρά. Ο κοινωνικός σχηματισμός είναι μία αντιφατική συστοιχία ύπαρκτων δυνάμεων και πρακτικών, που συγκροτούν τήν κοινωνική πραγματικότητα σαν δεδομένο τής *άμεσης εμπειρίας*. Ο τρόπος παραγωγής αντίθετα είναι μία *άφαίρεση*, ένας ιδανικός τύπος, μία συνταγή που άπαριθμεί τά κύρια συστατικά του φεουδαλικού, κεφαλαιοκρατικού, σοσιαλιστικού στάδιου σε κλινική τό καθένα άπομόνωση έτσι που να μη συγκοινωνεί ή μία δομή μέ τήν άλλη και ταυτόχρονα να μην διαθλάται ή καθαρή της ούσία από τίς προσμείξεις τής εμπειρίας. Πρέπει να γίνει σαφές ότι ό τρόπος παραγωγής δέν ύπάρχει ύλικά. Άπό τή στιγμή που κατερχόμαστε από τή θεωρητική σχηματοποιία στο εμπειρικό παρόν τότε αυτόματα παύουμε να χειριζόμαστε καθαρές έννοιες. Κατά μία δεδομένη ιστορική καμτή παρατηρούμε διαφόρους τρόπους παραγωγής.

καθώς και διαφορετικά στάδια του ίδιου τρόπου παραγωγής να συνυπάρχουν και να συμπλέκονται κατά τρόπο μοναδικό, σχηματίζοντας έτσι μία πολλαπλή εικόνα. Αυτή η τελευταία είναι ή αλήθεια. Και οι αφαιρέσεις είναι χρήσιμες μόνο στο βαθμό που μας διευκολύνουν στη συγκεκριμένη γνώση της παρούσας δομής. Η έννοια «κοινωνικός σχηματισμός» εκφράζει αυτή την παλλόμενη εμπειρική υλικότητα του Έδω και Τώρα, που είναι «άκαθαρτη», «άνώμαλη» και «μεικτή» συγκρινόμενη με τη στατική αφαίρεση του ιδεατού τρόπου παραγωγής.

Έτσι ένας δοσμένος κοινωνικός σχηματισμός μπορεί να περιέχει άπομεινάρια φεουδαλικών σχέσεων, μικροεπιχειρηματικό καπιταλισμό, καθώς και την αρχή μονοπωλιακών τάσεων ταυτόχρονα, όλα αυτά συναρθρωμένα από το σκυρόδεμα μίας ιδεολογίας που δεν εκφράζει μονοσήμαντα κανένα κοινωνικό στρώμα και ταυτόχρονα τα εκφράζει όλα μαζί. Αυτό φυσικά δεν σημαίνει ότι από όλες αυτές τις εμπειρικά ενεργές ομάδες δεν υπάρχει μία που έχει το σχετικά καθοριστικό βάρος στο παιχνίδι αυτών των αντιρροπών άνυσμάτων, και άρα στην τελική ανάλυση κυριαρχεί στην κοινωνική δομή. Αυτή που ιστορικά υπερέχει όντως σφραγίζει το σχηματισμό από την εξίσωση, μόλις κάνουμε την παραπάνω διαπίστωση. Τό αντίθετο μάλιστα. Για να πετύχει ή κυρίαρχη ομάδα την αναγνώριση του συμφέροντός της σαν πρωταρχικού από τις άλλες κυρίαρχες δυνάμεις πρέπει να ηγεμονεύσει πάνω τους, πρέπει να τις παρασύρει γύρω από την τροχιά της. Και για να το κάνει αυτό πρέπει να τις πείσει ότι κάτω από την ηγεσία της και τα δικά τους συμφέροντα εξασφαλίζονται, όχι μόνον τέλεια, αλλά όσο ικανοποιητικά θά μπορούσε κανείς να ελπίζει κάτω από τις συνθήκες. Δεν έχει περιθώριο να τις άγνοήσει, γιατί κάθε μία εξασκεί το δικό της βάρος και έχει τη δυνατότητα να προβάλει αντίσταση και να αποσπάσει παραχωρήσεις. Εάν λόγου χάρη συνασπιστούν, τότε έχουν την πιθανότητα να εκθρονίσουν τη σχετικά υπέρτερη τάξη. Το παιχνίδι λοιπόν αποτελείται από συγκρουόμενες ροπές και συμβιβασμούς. Αυτό που τελικά παράγει αυτή η δοσοληψία είναι ένας κοινός παρανομαστής, μία συνισταμένη συμφερόντων ή όποια καλύπτει όλους τους μετόχους. Μόνο κάτω από αυτή την προϋπόθεση εντάσσονται στην ηγεμονία της ιστορικά βαρύνουσας τάξης.

Αυτό φυσικά δεν σημαίνει ότι έτσι παύουν οι εσωτερικές αντιθέσεις των συμβεβλημένων. Κάθε άλλο. Με κάθε μεταβολή της συγκυρίας οι ομάδες που προηγουμένως αναγκάστηκαν να δεχθούν δευτερότερη θέση από έλλειψη δύναμης εξανίστανται για να άλλωθούν την ισορροπία προς όφελός τους. Η ισορροπία αυτή είναι ανεπαίσθητα μόνον αλλά άμεσα κινητή. Ένα από τα πολυτιμότερα διδάγματα της ανάλυσης του Πουλαντζά είναι ότι η πολιτική πρακτική κάθε ομάδας για την επιβολή των συμφερόντων της δεν κινείται σε κανένα αντισηπτικό κενό, παρά διαρκώς συγκρούεται με ταυτόχρονες απόπειρες όλων των άλλων τάξεων ή τμημάτων τάξεων να επιβάλουν τη δική τους λογική. Μόνο σαν παράγωγο αυτής της πολυκλαδικής και πολυδιάστατης διαδικασίας έχουμε τη σύμπτυξη των διαφόρων ταξικών συνασπισμών από τους οποίους πηγάζει ή κρατική εξουσία.

Τά συμπτώματα λοιπόν αυτά είναι πολυσύνθετα και εσωτερικά αντιφατικά, οι σχέσεις τους ασταθείς και συνεχώς ανα-

ρούμενες. Η πολιτική διεξάγεται κάτω από πραγματικές συνθήκες που δεν είναι σύμμετρες με τα «άγνά» πρότυπα της αφηρημένης θεωρίας. Κοινωνικές ομάδες που «πρέπει κανονικά» να ανήκουν σε ξεχωριστές ιστορικές φάσεις συμβαδίζουν και εμπλέκονται. Η πολιτική πάλη δεν έχει τίποτα το κοινό με το μανιχαϊκό σχήμα αντιπαράθεσης ενός μονολιθικού Κακού (που αντιπροσωπεύει το παρωχημένο) και ενός ξέσου μονολιθικού Καλού (που προμηνύει τη σοσιαλιστική άνοιξη), όπως τό είχε μέχρι τώρα η κυρίαρχη αντίληψη μέσα στα μαρξιστικά κόμματα. Οι διάφοροι κοινωνικοί οργανισμοί αναγκαστικά συγκοινωνούν και αλληλοεπηρεάζονται, επειδή βράζουν μέσα στο ίδιο καζάνι της κυριαρχούμενης δομής. Από την άλλη, τα αντίπαλα «στρατόπεδα» είναι εσωτερικά βαθιά διαφοροποιημένα και ανταγωνιστικά, αν και ενοποιούνται εφήμερα κάτω από τη συνεχώς δοκιμαζόμενη ηγεμονία της ιστορικά βαρύνουσας τάξης. Από αυτά τα γεγονότα, προκύπτει μία άπειρία πιθανοτήτων και συνδυασμών: μία τάξη ή στρώμα που ανήκει σήμερα στο συνασπισμό εξουσίας εκπίπτει· μία άλλη ανέρχεται και ενσωματώνεται σ' αυτόν. Έσωτερικά τα συσσωμάτωμα γνωρίζει μεταμορφώσεις καθώς ο «δείκτης κυριαρχίας» περνά από την μία ομάδα στην άλλη. Πέρα από αυτό παρατηρούμε *συμμαχίες* ανάμεσα σε μέλη του συνασπισμού εξουσίας και σε στρώματα έξω από αυτόν πάνω στη βάση βραχυπρόθεσμων συμφερόντων και των δύο. Το όλο σύστημα βρίσκεται σε διαρκή ροή.

Μιλάμε μέχρι αυτό το σημείο για το κοινωνικό συσσωμάτωμα από το οποίο πηγάζει ή πολιτική εξουσία. Ήρθε ή στιγμή να υπογραμμίσουμε αυτή τη διατύπωση: «πηγάζει» δεν σημαίνει «εξασκείται άμεσα» αλλά –ξανά– καθορίζεται στην τελευταία ανάλυση. Για να καταδειχθεί πόσο περιπλεγμένη είναι ή λειτουργία του κοινωνικού σχηματισμού στην εμπειρική του άμεσότητα ο Πουλαντζάς εισάγει ακόμα ένα διαχωρισμό. Ο κοινωνικός συνασπισμός ελέγχει την πολιτική εξουσία μέσα από μία καινούργια πολυδαίδαλη διαδικασία. Οι κοινωνικές δυνάμεις πρέπει να εκφραστούν πολιτικά. Μόνο πολιτικά κόμματα και οργανώσεις συμμετέχουν στη διοίκηση του κράτους. Έδω παρεμβαίνει ένα καινούργιο επίπεδο πρακτικής που ονομάζεται *πολιτική σκηνή*. Έδω πάνω κινούνται οι κομματικοί οργανισμοί που κατά κάποιον τρόπο αντιστοιχούν προς τις ταξικές δυνάμεις που έλλισονται στο κοινωνικό επίπεδο. Το κοινωνικό συσσωμάτωμα εξουσίας επιβάλλει λοιπόν το συμφέρον του μέσα από έναν παράλληλο αλλά και αυτόνομο συνασπισμό κομμάτων και προσωπικοτήτων. Προφανώς ο νέος αυτός διαχωρισμός εισάγει επιπρόσθετες αναντιστοιχίες και διαστρεβλώσεις. Πρώτ' απ' όλα, τα κόμματα δεν χειραγωγούνται αυτόματα από τις κοινωνικές δυνάμεις που εκπροσωπούν, αλλά διαμορφώνουν ιδιαίτερη προσωπικότητα. Κινούμενα στη σφαίρα της πολιτικής ιδεολογίας προβάλλουν τό καθένα τό γενικό συμφέρον όπως τό βλέπουν. Αγώνίζονται για τό έθνος και τό λαό ολόκληρο, και πρέπει να τό αποδείξουν αυτό με ένα πρόγραμμα που φροντίζει εμπρακτα για όλους. Έπειτα οι ιδεολόγοι και οι πολιτικοί ενός κόμματος, διανοούμενοι σε μεγάλο ποσοστό, δεν προέρχονται από την ίδια την τάξη που τό κόμμα εκπροσωπεί. Αναπόφευκτα είναι φορείς μίας πιο καθολικής ιδεολογίας, που αρνείται να ταυτιστεί με τις ιδιότητες βλέψεις της βάσης τους. Όπως τό έδειξε δραματικά και

άπτά τό έργο του Μάρξ 18 Μπρυμαίρ —καί όπως τό έχει άποδείξει άπειρες φορές ή έμπειρία— μπορούμε κάλλιστα νά φτάσουμε σέ σημείο πλήρους διάστασης ανάμεσα στην κοινωνική ομάδα καί στους ύποτιθέμενους πολιτικούς εκφραστές της.

Είναι λοιπόν αδύνατο νά κάνει κανείς μιά κατευθείαν ταύτιση κομμάτων καί τάξεων. Έδώ παίζουν άποφασιστικό ρόλο οί πολιτικές παραδόσεις καί οί ιστορικές μνήμες ενός λαού. Ένα κόμμα λόγου χάρη μπορεί νά εξακολουθει νά άποτελεί σημαντικότερο παράγοντα της πολιτικής σκηνής χωρίς κανένα αισθητό κοινωνικό αντίκρουσμα, λόγω των ιστορικών του καταβολών. Έάν ισχύουν όλοι αυτοί οί παραμορφωτικοί μηχανισμοί τότε άναμφίβολα ή ήγεμονική σχέση πού επικρατεί στον κοινωνικό συνασπισμό εξουσίας, δέν μεταφράζεται αυτόματα σέ μιά δοσμένη ένωση πολιτικών δυνάμεων. Έδώ γίνεται άναγκαία μιά καινούργια διαδικασία διαπραγματεύσεων καί συμβιβασμών από την όποία προκύπτει ή συγκεκριμένη ήγεμονική σχέση πού μορφώνει την πολιτική σκηνή, καί ή όποία δέν είναι καθόλου έκτυπο του κοινωνικού συνασπισμού.

Τό κοινωνικό καί τό πολιτικό επίπεδο είναι ασύμμετρα, καί συνεπώς διαφορετικές οί συνθήκες ήγεμονίας της κυρίαρχης πολιτικής ομάδας.

Μέσα σ' αυτό λοιπόν τό πλαίσιο είναι πού παίρνονται από τό κράτος τά μέτρα εκείνα πού βλάπτουν συγκεκριμένα συμφέροντα ενός από τά κυρίαρχα κοινωνικά στρώματα, είτε σάν προσπάθεια καθουσιασμού των εξημμένων πνευμάτων των καταπιεζόμενων μαζών, είτε σάν ανταπόκριση στις επιθυμίες ενός από τά κυρίαρχα κοινωνικά στρώματα για νά ενισχύσει ή θέση του άπέναντι σέ κάποιο άλλο καί έτσι νά διεκδικήσει την ήγεμόνευση του κυρίαρχου συσσωματώματος, είτε σάν αυτόνομο μέτρο των πολιτικών για νά ισχυροποιήσουν την πολιτική ίσορροπία άσχετα ή ακόμα καί αντίθετα προς ή γνώμη των κοινωνικών τάξεων πού εκπροσωπούν, είτε τέλος σάν άποτέλεσμα έξωτερικών κινδύνων για νά ισχυροποιήσουν τό έθνικό μέτωπο.

Πάντως πρέπει νά γίνει σαφές ότι κατά τον Πουλαντζά, όσο ουσιαστικές καί άν είναι αυτές οί παραχωρήσεις — τίμημα,



πού απαιτούνται για τη διαιώνιση της ηγεμονίας του κυρίαρχου συνασπισμού, ποτέ δέν φτάνουν στο σημείο να εκχωρήσουν τεμάχιο ουσιαστικής κρατικής εξουσίας σε τάξεις που βρίσκονται έξω από τον κυρίαρχο συνασπισμό. Το κράτος παραμένει στέρεα μέσα στις άρπάγες του μπλόκ εξουσίας και των πολιτικών του εκπροσώπων.

Αυτή είναι λοιπόν μία αρκετά σχηματική συνόψιση του τρόπου με τον οποίο ο Πουλαντζάς αναλύει την εσωτερική συνθετότητα του πολιτικού επιπέδου στην αναπτυγμένη κεφαλαιοκρατία. Βλέπουμε μία σειρά από ευαίσθητες ισορροπίες που εξασφαλίζουν την ηγεμόνευση του συσσωματώματος εξουσίας από ένα τμήμα του. Κατόπιν περνάμε στην ηγεμόνευση ολόκληρου του συσσωματώματος πάνω στην κοινωνία γενικά. Και όλα αυτά μέσω πολιτικών αντιπροσώπων που διατηρούν την αυτονομία τους και συχνότατα διίστανται και αντικρούουν τις κοινωνικές δυνάμεις που εκφράζουν. Και σαν συνεκτικός κρίκος που ένοποιεί όλες αυτές τις διεργασίες στέκεται το κράτος, που εκφράζοντας συμπτυκνωμένα την πολιτική μορφή της ηγεμονίας του κυρίαρχου συνασπισμού, εν τούτοις παρουσιάζει μάν ισχυρή εσωτερική συνοχή συνασπισμένη με την αυτονομία του από τό φάσμα των κοινωνικών δυνάμεων.

### III. Τά όρια της δομικής ανάλυσης: ό «άντι-ιστορισμός

Η δομική ανάλυση του πολιτικού επιπέδου από τον Πουλαντζά υπογραμμίζει με ζηλευτή ενάργεια την πολλαπλότητα των δυνάμεων που συνεισφέρουν στη συγκεκριμένη διάταξη ενός κοινωνικού σχηματισμού. Η κύρια αξία της σκέψης του έγκειται στην επιστημονικότητα, που αντιπαλεύει με θέρημ κάθε είδους προλήψεις.

Εάν ενδιαφέρεται να παράξει συγκεκριμένο έργο, ό πολιτικός όφείλει να έγκυψει στη μελέτη της συγκυρίας που τον περιτυλίγει. Δέν άρκοϋν πλέον οι μεγαλόστομες και κενές λόγου γενικεύσεις, τά υποστατικοποιημένα άπριόρι, μέσω των όποιων έδρισκε μέχρι τώρα δικαιολογία ό μαρξιστής για να αποφύγει την κατάδυση μέσα στο έμπειρικό ύλικό. Ό δομισμός άπορρίπτει τις μεταφυσικές άσθεντίες, που από ένα βάθρο έξω από τά έπίγεια, παραδίδουν μία γενικά έφαρμοστέα γραμμή. Άντίθετα έλευθερώνεται πιά τό έδαφος για μάν άπειρία συνειδητοποιημένων και άυτοτελών πολιτικών όντων και όργανισμών που σκέπτονται και άποφασίζουν με βάση τά γεγονότα της πραγματικότητας. Ένώ τά πολιτικά κόμματα παύουν να είναι στρατιωτικοί μηχανισμοί για την ανέλετη έφαρμογή έκείνης της περιφημής «σιδερένιας πειθαρχίας» στη γραμμή που εκπορεύεται άνωθεν, και μετατρέπονται σε κυψέλες συλλογικά σκεπτόμενων και άγωνιζόμενων ανθρώπων που σκοπεύουν την άπτη άλλαγή μέσα από έλεύθερα προετοιμασμένη πράξη.

Οί πολιτικές αναλύσεις του Πουλαντζά έδωσαν νέο βάθος στις γενικές άρχές του Άλτουσέρ. Και παρ' όλες τις αναπόφευκτες κριτικές, άναγνωρίζονται σήμερα διεθνώς σαν μία κλασική συμβολή στην αναζωογόνηση του μαρξισμού.

Ποιά είναι όμως ή σημασία του δομικού προτύπου για τη μελέτη της έλληνικής κοινωνίας, και ποιά τά προβλήματα που ένδεχομένως προκύπτουν από την έφαρμογή του;

Πάνω άπ' όλα πρέπει φυσικά να τονιστεί ή τεράστια αξία που έχει για τον έλληνικό πολιτικό και πνευματικό χώρο γενικότερα ή έπιμονή πάνω στην έπιστημονικότητα και την άμεροληψία της μεθόδου. Μέ μία νεανική και σιδαρή δροσερότητα ό δομισμός του Πουλαντζά καταπιάνεται με τό άντικείμενό του άμεσα, σαρώνοντας στην άκρη κάθε σκουριασμένη προκατάληψη. Δέν άναγνωρίζει ιερές άγγελάδες ή ταμπού. Δέν άναγνωρίζει «θεματοφύλακες» κάποιας αιώνιας μαρξιστικής αλήθειας. Συμβουλεύεται όλους τούς έπιστήμονες που έχουν σε κάτι να τον διαφωτίσουν, χωρίς να προδικάζει την προσφορά τους με κριτήριο άν είναι ή όχι μαρξιστές. Αυτή ή πλατύτητα της μόρφωσης άποτελεί ένα καινούργιο στοιχείο στην έλληνική άριστερή σκέψη, που μέχρι τώρα χαρακτηριζόταν από μία μισαλλόδοξη ξερότητα και τό μηχανικό άναμάσημα μερικων άποστηθισμένων έννοιων.

Παίροντας λοιπόν στά σοβαρά τον ισχυρισμό του μαρξισμού ότι άποτελεί έπιστήμη, ό Πουλαντζάς μορφώνει μία νέα αντίληψη της πολιτικής πάλης που καταλύει την παραδοσιακή ιδέα του κράτους σαν άδρανους εργαλείου στα χέρια μίας μονολιθικής κυρίαρχης τάξης. Περιγράφοντας έμπειρικά τη γενική και πολύπλοκη αυτονομία των επιπέδων πρακτικής μέσα σ' ένα ζωντανό κοινωνικό σχηματισμό, άναδεικνύει πλέον την πολιτική όπως όντως είναι, δηλαδή σαν μία ψύχραμη έκτίμηση πιθανοτήτων και έναλλακτικών λύσεων βασισμένη στη σωστή σύλληψη του συσχετισμού δυνάμεων και της ιδιαιτερότητας κάθε ομάδας που συμμετέχει στο παιχνίδι.

Η δομική μελέτη του πολιτικού δείχνει πόσο χοντροκομμένη είναι ή στρατηγική αντίληψη της πολιτικής πάλης, κατά την όποία δύο αντίστοιχα «στρατόπεδα» έξίσου μονολιθικά συγκρούονται κατά μέτωπο σε μίαν άποφασιστική μάχη όπου παίζονται όλα για όλα μέσα σε μία στιγμή. Τό στρατοκρατικό πρότυπο έχει την κυρίαρχη τάξη άυτοπροσώπως περιχαρακωμένη μέσα στο κράτος «της» τό όποιο δέν είναι παρά ένα όργανο βίας στα χέρια της για να καθυποτάξει τούς καταπιεσμένους που σε κάθε στιγμή είναι έτοιμοι να ξεσηκωθούν. Παράλληλα οι τελευταίοι τελείως μονωμένοι και άποξενωμένοι από τούς θεσμούς και τις διαδικασίες του κράτους τό πολιορκούν σαν φρούριο και μετόχι των κεφαλαιοκρατών, φέρνοντας τούς κριούς και τούς καταπάλτες τους και ρίχνοντας τις άνεμόσκαλες πάνω στα τείχη, την ώρα που οι έχθροί από τις πολεμίστρες τούς ραντίζουν με βέλη και ύγρον πυρ.

Αυτή ή τόσο ρομαντική εικόνα της «άποφασιστικής σύγκρουσης» δέν στεκόταν βέβαια από μόνη της. Έντασσόταν στο γενικό διάγραμμα που τονίζει την άπαράβατη άναγκαιότητα μίας «ώριμησης» της ιστορίας προς την κορύφωση της που είναι ό σοσιαλισμός. Έτσι δέν χρειάζεται κανείς σ' αλήθεια να σκοτίζεται για τό πώς και πότε θα φτάσει ή στιγμή της μεταπικτής μάχης. Είναι άναπόφευκτη, κυφορείται. Όταν είναι κοντά θα μäs είδοποιήσουν κάπως τά σημεία. Πάντως δέν έχει πληριάσει άκόμα. Μέχρι τότε ό καθαρός έπαναστάτης περιτειχίζεται μέσα στην όχυρή γωνία του, δηλ. τό Κόμμα, και διατηρεί την ιδεολογία του άγνή για να είναι έτοιμος να

πηδήξει στο τιμόνι τήν στιγμή τής αλλαγής. 'Ο «σιδηρόδρομος τής Ιστορίας» δλέπετε καλπάζει από μόνος του στήν ἀνηφόρα. Καί τό μόνο πού μένει σέ μᾶς εἶναι νά πηδήσουμε στή ράχη του τή στιγμή πού θά περνάει από μπροστά μας. 'Απ' ὅσα ἔχουν κιάλας λεχθεῖ ἡ δομική κριτική κάνει φανερό πόσο διάτρητα εἶναι τόσο τό ντετερμινιστικό ὅσο καί τό στρατοκρατικό μοντέλο.

Εἶναι περιττό νά τονιστεῖ ὅτι, πιά βαθιά καί πιά ξεροκέφαλα ἴσως ἀπό κάθε ἄλλο τμήμα τής εὐρωπαϊκῆς ἀριστερᾶς, τό ἑλληνικό μαρξιστικό κίνημα διαποτίσθηκε ἀπό τή συνήθεια ἀναντίρρησης ὑποταγῆς στά σταλινικά θέσφατα. 'Ενώ ταυτόχρονα, μετατρέποντας τήν ἀδυναμία του νά κατανοήσῃ τήν πραγματικότητα τοῦ τόπου του σέ ἀρετή, δικαιολογοῦσε βολικά τήν ἀπομόνωσή του μέ τήν ἐπίκληση τοῦ στρατοκρατικοῦ σχήματος: ἀπλῶς ἀκόνιζαν παράμερα τά ἰδεολογικά τους ὄπλα γιά τίς ἐπικείμενες στή μακριά προθεσμία ἡρωϊκές συγκρούσεις. 'Ἡ δομική σκέψη συνεισφέρει σημαντικά στήν ἐξάλειψη αὐτῆς τῆς ὀλέθριας κληρονομιάς.

Εἶναι ὁμως τάχατες ἐλεύθερη ἀπό προβλήματα ἡ εφαρμογή τοῦ δομικοῦ προτύπου στό καντό ὕλικό τῆς ἑλληνικῆς ἐμπειρίας; 'Αναμφίβολα ὄχι. Γι' αὐτό κλείνοντας αὐτή τή γενική ἀποτίμηση πρέπει νά πούμε δυό λόγια γιά τίς δυσκολίες πού παρουσιάζει ἡ δομική ἀνάλυση.

Μιά πρώτη δυσκολία ἀπορρέει ἀπό τίς γενικές ἀρχές τοῦ δομισμοῦ μέσα στίς ὁποῖες ἐντάσσεται ἡ πολιτική σκέψη τοῦ Πουλαντζᾶ. 'Αναφέρομαι στό πρόβλημα τοῦ ἀρμονικοῦ συμβιβασμοῦ τῆς συγχρονικῆς καί τῆς διαχρονικῆς διάστασης στή σκέψη τῶν δομιστῶν.

Οἱ δομιστές ὄντως ἀποσηματοποιοῦν καί ἀπελευθερώνουν τόν ἱστορικό ροῦ, σπάζουν τά ἀφηρημένα καλοῦπια πού μέχρι τώρα τόν συμπίεζαν γιά νά ἀποκαλύψουν κατά συνέπεια τό παρθένο ἔδαφος μιᾶς ἐμπειρίας πο ἐκδλαστάνει μοναδικές καί πρωτότυπες σχέσεις, γεγονότα, πρακτικές. 'Απότοκη αὐτῆς τῆς χειραφέτησης εἶναι ἡ ἔμφαση στήν παρούσα στιγμή ὡς δομῆ διατεταγμένων ἐπιπέδων. 'Ἡ ἱστορία ἀποσηματοποιεῖται, ἀλλά ταυτόχρονα ἐμφανίζεται πλέον σάν μιά συνάρτηση, συρραφή, συμπαράταξη αὐτοτελῶν δομῶν, χωρίς πιά τή «σιδερένια ἡ μαθηματική δεβαιότητα» τῶν γενικῶν νόμων πού μᾶς ἐγγυῶνται τόν τρόπο μετάβασης ἀπό τή μία στήν ἄλλη.

'Ο ἐστιασμός μας εἶναι τώρα πάνω στήν ἐσωτερική σύσταση τῆς δομῆς, στήν ἐσωτερική κατασκευή τῶν ἐπιπέδων μέ τήν ἀπειρία τῶν στρεβλώσεων καί τῶν ἀναντιστοιχιῶν: αὐτές εἶναι πιά τό ἀντικείμενο τῆς ἐπιστήμης. Τό κύριο καθήκον εἶναι ἡ ὀρθή γνώση αὐτῶν τῶν ἀλληλοσχέσεων, γιατί αὐτές εἶναι ἡ μόνη πραγματικότητα πού μᾶς δίνεται ἄμεσα στήν ἐμπειρία.

'Αλλά ὅπως εἶναι φυσικό κάτω ἀπό αὐτό τό πρίσμα τό πρόβλημα τῆς ἱστορικῆς κίνησης ὑποβαθμίζεται. Θεωρητικά ἡ γνώση τῶν συντενόμενων δυνάμεων μέσα στή δομῆ θά μᾶς παρέξει καί ἕνα αἶσθημα γενικότερης κατεύθυνσης. Εἶναι ὁμως τόσο πολύπλοκη ἡ διαδικασία γιά νά φτάσῃ κανεῖς σ' αὐτή τή γνώση, πού ἀγγίζει τό ἀνεξάντλητο, καί ἄρα ἐκ τῶν πραγμάτων τό πρόβλημα τῆς ὑπέρβασης τῶν ὀρίων τῆς δεδομένης δομῆς καί τῆς γένεσης μιᾶς ἄλλης ἀναβάλλεται ἐπ' ἀόριστον. 'Αλλά ὕστερα, ἀκόμα κι ἂν πετύχουμε αὐτό τό αἶσθημα μιᾶς γενικότερης τροχιάς πού προβάλλεται πέρα ἀπό τό Τώρα, δέν ὑπάρχει

τίποτα τό ἀπόλυτο σ' αὐτό. Μέσα στή ζέση τῆς συμπλοκῆς ἀντίρροπων τάσεων μιά ἀπρόβλεπτη ἀναδιάταξη δυνάμεων τήν ἐπόμενη στιγμή εἰσάγει νέες περιπλοκές πού ἀνατρέπουν τίς πιθανότητες πού μέχρι τώρα ὑπερίσχυαν. 'Ἡ φορᾶ καί τό νόημα τοῦ ἱστορικοῦ γίνεσθαι παρουσιάζονται ἔτσι πολύ πιά προβληματικά, ἐάν παραβληθοῦν μέ τήν ψεύτικη δεβαιότητα τῶν χυδαιομαρξιστικῶν σχημάτων.

Κάτι τέτοιο εἶναι ὑγιές: δέν σοῦ ἐπιτρέπει νά ἐπαναπαύσῃ στήν αὐτόματη κίνηση τῆς ἱστορίας γιά νά σέ πάει, σάν κύμα πού σέ σέρνει στή ράχη του, πρὸς τά ἐμπρός, ἢ γιά νά ἀποσεῖσεις τίς εὐθύνες ἀπό τούς λαθμένους χειρισμούς σου. 'Αλλά γενικά ὁ δομισμός δέν προσφέρει μόνο μιάν ὑγιά ἀμφισβήτηση τῶν κουφονόων κατασκευῶν τοῦ χυδαιομαρξισμοῦ. 'Ἡ ἴδια ἡ ἐσωτερική λογική τοῦ συστήματος μᾶς παρασύρει πρὸς τήν ἐνδοχώρα τῶν δομῶν, μακριά ἀπό τά ἱστορικά τους σύνορα. 'Εκ τῶν πραγμάτων ἡ ταξινόμηση καί διάταξη τῶν συστατικῶν στοιχείων εἶναι τόσο λεπτή καί ἐπίπονη διαδικασία πού καταλαμβάνει τόν κύριο ὄγκο τῆς θεωρητικῆς προβληματικῆς. 'Ἡ αὐτόνομη διακύμανση τῶν διαφόρων μεταβλητῶν ἐντός τῆς δομῆς παράγει ἕνα τέτοιο πλοῦτο συνδυασμόν, πού γιά νά παραμείνεις ἐπιστημονικά τίμιος δέν ἔχεις τό δικαίωμα νά χρίσεις τή μιά ἢ τήν ἄλλη μακροπρόθεση προοπτική μέ δεβαιότητα. 'Ἡ «μακριά προθεσμία» λίγο πολύ ἐξαερῶνεται σάν μυθολογικός ἀντικατοπτρισμός στή σκέψη τῶν δομιστῶν, πού ἀντιδρῶν μέ τόν τρόπο αὐτό στή σταλινική κατάχρησή τῆς. 'Ἐτσι μιά ριζική ἀοριστία καί ἀβεβαιότητα ἀγγαλιάζει σάν ὀμίχλη τό ἱστορικό τοπίο. Τό πλατύτερο νόημα τῆς ἱστορίας γίνεται πιά ἀνεξερεύνητο, πιά ἀμφίβολο. 'Ἡ συνολική φορᾶ τῆς δέν μπορεῖ πλέον νά χαραχθεῖ ἀπό τή σκοπιά τῆς ἰσχύουσας συγκυρίας. 'Οποῖος καταπιάνεται μέ κάτι τέτοιο ἀναγκαστικά ἀποπροσανατολίζεται. 'Ἡ μανία νά ἐγγυηθεῖς τήν τελική ἀπόληξη τῶν προσπαθειῶν σου καταντάει φροῦδος δραματισμός ἀπό τό περιθώριο, πού ἀναιρεῖ τήν πράξη. 'Αλλά κατά τόν Γκαῖτε ἡ ἀρχή θρῖσκεται στό θάρρος νά πράξεις, καί ἐπιτυχημένη πράξη ἐξυπονοεῖ τήν πλήρη γνώση τῆς δομῆς μέσα στήν ὁποία λαμβάνει χώρα. Δέν εἶναι πῶς οἱ δομιστές ἀρνοῦνται ἀνοιχτά τήν ἱστορία (μερικοί μὴ μαρξιστές δομιστές φτάνουν ὡς κι αὐτό τό σημείο). 'Αλλά ἐκ τῶν πραγμάτων δέν τούς σαγηνεῖ σάν ἐνοποιημένο σύστημα νόμων. Βρίσκουν τή δεβαιότητά τους – ὄση δεβαιότητα προσφέρει ἡ ἐπιστήμη – στή συγκεκριμένη μελέτη τοῦ Τώρα. Κάτω ἀπό τό ἴδιο τό βάρος τῶν μεθοδολογικῶν τους ἀρχῶν στρέφονται πρὸς τό παρόν, προσπαθώντας νά ἀποτυπώσουν τή δομῆ του ὅσο γίνεται πιά λεπτομερειακά, σάν ἕνα φωτογραφικό στιγμιότυπο. 'Ὅπως ὁμως μιά διαδοχῆ διαφανειῶν δέν κάνει μιά κινηματογραφική ταινία, ἔτσι καί μιά παράθεση ἀκίνητοποιημένων δομῶν δέν παρέχει γνήσια ἱστορική αἶσθηση.

'Ἐτσι καί στόν Πουλαντζᾶ. Μιλῆσαμε πιά πάνω γιά τόν κατηγορικό ἀντι-ιστορισμό του. Καί πράγματι δέν ὑπάρχει ἀμφιβολία ὅτι ἡ ἱστορία δέν ξετυλίγεται μέ τόν τρόπο πού ὑποστηρίζουν οἱ ἀντιεπιστημονικοί μῦθοι τοῦ ἐγελιανισμοῦ καί τοῦ χυδαιομαρξισμοῦ, δηλαδή σάν «αὐτο-εκφραζόμενη» ὀλότητα, σάν ὑπερδατικό 'Υποκείμενο πού ὠριμάζει γραμμικά μέσα στήν ἱστορική ἐμπειρία καί πετυχαίνει ὄλο καί πιά ὀλοκληρωμένες μορφές τῆς προσωπικότητάς τῆς μέχρι νά φτάσῃ τό Τέλειο.

Ἄλλὰ δὲν ὑπάρχει ἀραγε μιά τρίτη ἐκδοχή ἱστορισμοῦ, πού χωρίς νά πέφτει στίς μυθολογήσεις καί στούς διασμούς τῶν ἰδεολογιῶν πού ἀποστρέφεται ὁ Πουλαντζᾶς, ἐν τούτοις τοιμᾶ νά παρακολουθήσει τήν ἱστορική γένεση καί μόρφωση τῶν διαφόρων στοιχείων καί νά τούς προσδώσει ἔτσι ἕνα γνήσιο ἱστορικό βάθος χωρίς τό ὅποιο δέν εἶναι πλήρως κατανοητά; Μήπως κάθε ἱστορική σύλληψη ἐνός φαινομένου, πού ἀναζητᾶ τίς ρίζες του μέσα σέ προηγούμενες δομές, πρέπει νά καταλήξει ἀναγκαστικά στήν ἐγελιανή παραποίηση τοῦ γίγνεσθαι; Μήπως κάθε ἀπόπειρα νά θγοῦμε ἔξω ἀπό τά ὄρια τῆς «παρούσας δομῆς» μᾶς παραδίνει ἔρμαια στό σίφουνα τῆς ἰδεολογίας τοῦ υπερδρατικῆ Ὑποκειμένου; Σ' αὐτά πρέπει νά ἀπαντήσουμε μέ ἕνα ἀποφασιστικό ὄχι.

Κι ὅμως ἐπειδή τόν Πουλαντζᾶ τόν ἀπασχολεῖ τόσο ἐντονα ἡ ἀνατροπή τῶν μύθων τοῦ ἀντιεπιστημονικοῦ ἱστορισμοῦ δέν αἰσθάνεται ἀνετα νά ἀποτολήσει τήν ἱστορική ἀναδρομή πού δέν στρεβλώνει καί δέν ἀπλουστεύει. Αἰσθάνεται καλά προστατευμένος μέσα στό δομικό οἰκοδόμημα πού ὑψώνει, χωρίς νά βλέπει τήν ἀνάγκη νά ἐρευνήσει τήν ἱστορική καταβολή τῶν στοιχείων πού συμπλέκονται μέσα στή δομή, τήν ὁποία περιγράφει οὐδέτερα.

Γιά νά γίνει σαφέστερο αὐτό: τό δομικό πρότυπο ἐπιμένει διά μακρῶν στήν αὐτόνομη ἀποτελεσματικότητα μέσα στό σχηματισμό τῶν ἐθνικῶν χαρακτηριστικῶν, τῶν ἐθνικῶν παραδόσεων καί τῆς ἰδεολογικῆς κληρονομιάς. Ἄλλὰ ἡ ἀπλή ἀναφορά καί ἀπαρίθρηση αὐτῶν τῶν στοιχείων καταντᾶει λόγος ἀφηρημένος καί κενός, ὅταν δέν προχωράει σέ μίαν οὐσιαστική διερεύνηση ὄχι μόνο τῆς «δομικῆς λειτουργικότητος» αὐτῶν τῶν παραγόντων μέσα στό ἰσχύον σύστημα, ἀλλά καί σέ λεπτομερῆ ἐπισκόπηση τοῦ τρόπου μέ τόν ὅποιο τό παρελθόν τους μέσα στήν ἱστορία τοῦ ἑλληνικοῦ λαοῦ ἐπέτρεψε σ' αὐτά τά στοιχεία (π.χ. προοδευτικός καί ἀντιδραστικός ἐθνικισμός, ἀτομισμός, δημοκρατία, ὀρθοδοξία κτλ. κτλ.) νά ἀποκτήσουν τή σημερινή τους βαρύτητα.

Στήν πολιτική σκέψη τοῦ Πουλαντζᾶ τό ἱστορικό παρελθόν εἶναι ἀπτόν. Ἐνώ εἶναι ἀπείρως πιά παραγωγικό –καί ἐπιφελές γιά τήν ὀρθότητα τῆς ἴδιας τῆς δομικῆς ἀνάλυσης– νά ἀναγνωρίζεται ὅτι τό παρελθόν εἶναι ζωντανό καί ἐνεργό μέσα στό δομημένο τώρα, φορώντας τό προσωπείο ἐκείνου ἢ τοῦ ἄλλου στοιχείου πού ὑπεισέρχεται καί καθορίζει τήν παρούσα δομή.

Ὁ δομισμός συντάσσει, ταξινομεῖ, περιγράφει, ἀξιολογεῖ τό ἐμπειρικά δεδομένο. Αὐτές οἱ ἐπιστημονικές πράξεις ἀποτελοῦν τό κέντρο βάρους τοῦ συστήματός του. Ἄλλὰ ἑξαιτίας αὐτῶν τῶν προτιμήσεων ἡ διαχρονικότητα, ἡ ἱστορικότητα τῶν συστατικῶν καί τῶν ἐπιπέδων τῆς δομῆς παραγνωρίζεται. Κάθε ἱστορική ἀνάλυση λοιπόν ἀναστέλλεται κάτω ἀπό τό φόδητρο τοῦ «ἱστορισμοῦ».

Ὅταν λοιπόν λέμε ὅτι «ἱστορικές συνθήκες καί ἐμπειρίες» προκαθόρισαν τόν τρόπο μέ τόν ὅποιο ἡ τάδε ἰδεολογία καί πρακτική χρωματίζει τήν παρούσα συγκυρία, δέν ἔχουμε πει ὅσα ἔχουμε νά ποῦμε. Ἀκόμα κι ἂν περιγράψουμε ὅσο γίνεται πιά ἐξαντλητικά πᾶς ἀλληλοσυμπλέκονται οἱ ἱστορικές καί ἐθνικές μνήμες τοῦ ἑλληνικοῦ λαοῦ μέσα στή σημερινή συγκυρία, πάλι δέν ἔχουμε τελεώσει. Αὐτό πού μένει εἶναι ἐξίσου σημαντικό. Εἶναι ἡ λεπτομερῆς ἱστορική ζήτηση τῆς γένεσης

καί τῆς ἐξέλιξης μέσα ἀπό τούς αἰῶνες, αὐτῶν τῶν στοιχείων καί τοῦ τρόπου πού διώθηκαν ἀπό τά ἐνεργά ἄτομα, ὁμάδες καί τάξεις. Εἶναι ἡ ζήτηση τοῦ πᾶς βοήθησαν τό ἀνερχόμενο ἔθνος νά διατηρήσει τήν κοινωνική καί πολιτιστική του συνοχή κάτω ἀπό μιά σειρά δουλείες καί νά θρεῖ ἀπό πάνω τή δύναμη νά ἐγκαινιάσει μιά σειρά ἀγῶνες (πού συνεχίζονται μέχρι σήμερα) γιά μιά καινούργια καί ἀνεξάρτητη ζωῆ πιστή στίς παραδόσεις του.

Ἔτσι μόνο θά δικαιολογήσουμε γιατί κάτω ἀπό τίς σημερινές περιστάσεις πρέπει νά τά λάβουμε ὅλα αὐτά ὑπόψη μας σάν ζωντανούς καί συχνά καθοριστικούς παράγοντες. Ἡ δομική ἐξήγηση ὅτι πρέπει νά τά περιλάβουμε ἀπλῶς καί μόνο γιατί «ὑπάρχουν» μέσα στήν τωρινή ἐμπειρία δέν εἶναι ἀρκετή.

Ὅχι. Τό ἔργο τοῦ ἱστορικοῦ τῶν κοινωνιῶν καί τῶν ἰδεῶν δέν εἶναι ἀπαραίτητα μολυσμένο ἀπό τόν ἐνοχο ἱστορισμό πού πολεμᾷ ὁ Πουλαντζᾶς. Ἀντίθετα μιά σωστή ἀνασυγκρότηση τῆς ἱστορικῆς πορείας ἐνός λαοῦ, πού ἐξηγεῖ πᾶς ὀρισμένους ἀξίες (π.χ. ἐθνισμός καί δημοκρατία) χρησίμευσαν σάν κέντρισμα ἐνοποιητικό μιάς ὁλόκληρης πορείας ἀγῶνων εἶναι ἀπαραίτητη γιά νά ἄρει τόν ἐνδημικό ἐπιστημονικό ἐμπειρισμό καί ἀγνωστικισμό τῆς δομικῆς σκέψης.

Ἐάν οἱ ἔθνοιες ἔθνος, πολιτιστική κληρονομιά, ἀγωνιστικές παραδόσεις ἔχουν μίαν οὐσιαστική λειτουργικότητα μέσα στό δομικό πρότυπο –ὅπως σωστά ἐπιμένει ὁ Πουλαντζᾶς– τότε εἴμαστε ἐκ τῶν πραγμάτων ὑπόχρεοι νά ἀκολουθήσουμε τή διαχρονικότητά τους. Θά ἦταν παράλογο ἀπό τή μιά νά ἀναγνωρίζουμε τήν καθοριστική τους συμβολή στή διαμόρφωση τῆς σημερινῆς συγκυρίας, καί ἀπό τήν ἄλλη –παίρνοντας πίσω μέ τό ἀριστερό ὀ.τι δώσαμε μέ τό δεξιό– νά ἀρνούμαστε τήν ἀνάγκη γιά μιά διαχρονική ἐξέτασή τους. Κάτι τέτοιο δέν θά ἦταν μόνο ἀνακόλουθο, ἀλλά θά ἔβαζε τεράστιους φραγμούς σέ μίαν ὀρθή ἐρμηνεία τῆς ἑλληνικῆς πραγματικότητας, τό σημερινό σχῆμα τῆς ὁποίας ἀπορρέει σέ σημαντικό βαθμό ἀπό τόν τρόπο πού οἱ Ἕλληνες κατανόησαν καί ἐσωτερικέυσαν κατά καιρούς τό παρελθόν τους σέ ὅλη τήν ἔκταση καί τό βάθος του. Σ' ἕνα χώρο κατεξοχῆν ἱστορικό ὅπως ἡ Ἑλλάδα τό δομικό μοντέλο πρέπει νά ἀποφύγει νά ἀποφράξει τούς διαύλους τοῦ ἱστορικοῦ καί τοῦ ἐθνικοῦ προβληματισμοῦ. Γιατί σέ τέτοια περίπτωση ἀπό πολυτιμότερη μεθοδολογική ὑπόμνηση πού εἶναι, θά καταστήσει ἄλλο ἕνα ἄσαρκο καί ἀφηρημένο σύστημα ἐθνικῶν πού ἀρνεῖται νά καταδυθεῖ στήν πραγματικότητα καί νά διδαχτεῖ ἀπ' αὐτήν. Ἀπό κεί πού μᾶς καλοῦσε νά ξαναβιώσουμε τή μοναδική καί πρωτότυπη ἱστορική μας ταυτότητα, θά ἔφτανε μέ τόν παραπάνω τρόπο νά μᾶς ἀπαγορεύει νά ψαύσουμε τήν ἱστορική μας μνήμη σέ ὅλο της τό βάθος σέ ὄνομα μιάς κάποιας ἀπολυτοποιημένης «Δομῆς» πού δῆθεν μᾶς φυλακίζει ἐρμητικά μέσα στό Τώρα.

Ἀπό τό δομικό σχῆμα λείπει συχνά τό ἱστορικό βάθος, ἡ διαχρονική προοπτική τόσο πρὸς τά ἐμπρός ὅσο καί πρὸς τά πίσω. Συχνά ὁ δομισμός ἀπαξιώνει ἢ ἀδυνατεῖ νά ἐντάξει τήν ἀντικειμενική περιγραφή τοῦ δεδομένου μέσα στή ζωντανή ἔρη τῆς ἱστορίας τοῦ λαοῦ, ἡ ὁποία στήν περίπτωση τῶν Ἑλλήνων σάν ἕνα μεγαλειώδες σφράγισμα τῆς ἱστορικῆς ἐμπειρίας τοῦ ἀνθρώπου καί μέ τό ἄλλο σκαλίζει τά πιά ὑπέροχα τοπεία τοῦ μέλλοντος. Ὅταν μιλάμε γιά «ἐθνική ταυτότητα» δέν πρέπει νι

διατάζουμε να νοήσουμε και να αγαλιάσουμε τον πλούτο δημιουργικής εμπειρίας που κρύβει ο τύπος αυτός. Άλλιως ή δομική ανάλυση δεν θα τινάξει ποτέ γνήσιες ρίζες στο έδαφος του τόπου μας (όπως ή ίδια ή ιδέα της απαιτεί), ποτέ δεν θα μεταβληθεί σε αυτόχθονη προβληματική που μάς βοηθάει να ξαναγυρίσουμε στον έαυτό μας, παρά θά καταντήσει μηχανικό άναμάσημα ξενοφερμένων έννοιών.

#### IV... και ό «άντι-άνθρωπισμός».

Τό επόμενο μεγάλο θέμα που πρέπει να θιγεί είναι εκείνο του «θεωρητικού άντι-άνθρωπισμού» του δομικού μοντέλου, όπως τον εγκαινίασε ό Άλτουσέρ και τον άναπαράγει ό Πουλαντζάς. Άπό την πρώτη στιγμή ή στόχευση των μαρξιστών δομιστών κυνηγούσε έναν «άριστερό άντισταλισμό», ό όποιος δεν θά έπεφτε στην παγίδα ενός δεξιού, όπως τό έβλεπαν, «φιλελευθερισμού» που άντιστρατεύεται την ύλιστική και δλοιστική βάση του μαρξισμού. Τέτοιες δεξιές δήθεν άρχές ήταν κατ' αυτούς ό άνθρωπισμός, ή νέα έμφαση στα δικαιώματα του άτόμου και στην άντιπροσωπευτική δημοκρατία, που προέκυψε κατά φυσικό λόγο από την καταγγελία των εγκλημάτων του σταλινισμού.

Όπως έχει κιόλας άναφερθεί, ό Πουλαντζάς δηλώνει κατηγορηματικά ότι μιά έπιστημονική θέαση της κοινωνίας (άπό τή δομική σκοπιά) νοεί τά άτομα μόνο και μόνο ως «στηρίγματα» ή «μετόχους» δομών και συστημάτων, άπό τά όποια ζυμώνονται και καθορίζονται κατ' άποκλειστικότητα. Ό δομισμός άπορρίπτει πλήρως την έλευθερία της βούλησης, και παραμελεί την άυτεξούσια δράση του ύποκειμένου σαν «ψυχολογικό» πρόβλημα που δεν άφορά την κοινωνική «έπιστήμη».

Πάνω σ' αυτή την άντίληψη πρέπει να λεχθούν τά εξής: ότι ή Ίστορία δεν είναι όντως Ύποκείμενο δεν σημαίνει ότι δεν υπάρχουν ύποκείμενα μέσα στην ίστορία. Ότι ή Τάξη δεν είναι Ύποκείμενο που ώριμάζει άναγκαία από τό οικονομικό στο πολιτικό στάδιο της πρακτικής της δεν σημαίνει ότι δεν υπάρχουν ύποκείμενα μέσα στις τάξεις.

Τό πρόβλημα με την παραπάνω άντίληψη είναι ότι διαταράσσει την καλοζυγιασμένη διαλεκτική ίσορροπία μεταξύ του άτόμου και της όλότητας που είχε επιτύχει ό Μάρξ. Όπως είναι γνωστό κατά τον τελευταίο οι άνθρωποι φτιάχνουν την ίστορία τους αυτόβουλα μέν και άυτεξούσια, αλλά κάτω από συνθήκες που δεν έλέγχουν άπόλυτα επειδή τίς κληρονομούν άπό τό παρελθόν.

Οι ίδιες αυτές του Μάρξ καθρεφτίζουν με άκρίβεια την πολυπλοκότητα του εμπειρικού γίνεσθαι, χωρίς να άπαλείφουν κανένα από τους παράγοντες που συμμετέχουν στή διαμόρφωσή του. Ό Μάρξ δεν ίσχυρίστηκε ότι ή άναμφισβήτητη ένταξη του άτόμου σε ένα γενικότερο σύνολο άναιρεί την προσωπικότητα, την άτομική συνείδηση και τή βούλησή του. Άλλά μόνο τίς περιχαράσσει και βάζει όρους στή λειτουργία τους που πρέπει να έσωτερικευθούν, και άλλοτε γίνονται άποδεκτοί, άλλοτε άπορρίπτονται άπό τό επαναστατημένο ύποκείμενο που μέσα άπό τή συλλογική πράξη ύποσκελίζει τά όρια του παρόντος ζητώντας μιάν άνώτερη δομή. Κατά τους δομι-

στές όμως τό ύποκείμενο δεν ύπάρχει σαν πηγή έπηρεασμού τής δομής. Ό τρόπος με τον όποιο τό άτομο συνειδητοποιεί την κοινωνική του κατάσταση, τά ύπαρξιακά προβλήματα που του γεννούν οι έξωτερικοί καταναγκασμοί, και ή προσωπική παρόρμηση προς δράση άνανευτική του κόσμου που έτσι δημιουργείται, όλα αυτά είναι «ίδεολογικές» προβληματικές που άφήνουν άδιάφορους τους δομιστές.

Αυτό που γι' αυτούς βαραίνει άποκλειστικά είναι ή άλλη-λοσουσέτιση των επιπέδων τής δομής. Οι άναντιστοιχίες και διαφορές φάσεων μεταξύ των σφαιρών πρακτικής παράγουν την κοινωνική κίνηση που παρασέρνει τό άτομο προς μιά κατεύθυνση που δεν πηγάζει καθόλου από αυτό. Οι δομές σκέπτονται, πράττουν, βούλονται, διαλέγουν, έκτελούν, αλλάζουν, προχωρούν, και τό άτομο άπλώς και μόνο συμμετέχει σ' αυτές τίς έξωγενείς προς αυτό διεργασίες.

Ή θέση αυτή είναι έξαιρετικά άμφιλεγόμενη. Άποτελεί όμως βασική μεθοδολογική ύπόθεση του δομισμού, άπό την όποία άντλεί την «έπιστημονικότητα» και τον «καθαρά μαρξιστικό» ύλισμό του. Ποιό τίμημα όμως πληρώνουν οι δομιστές γιά να ίσχυρισθούν μιά τέτοια άνεπιλήπη «καθαρότητα»;

Άναφερθήκαμε πιό πάνω στις δυσκολίες που άντιμετωπίζει ό δομισμός στο να σχεδιάσει τή μετάβαση από δομή σε δομή, άρκούμενος μόνο στην έσωτερική περιγραφή τής ίσχύουσας συγκυρίας και στην (πολύ σωστή και πολύτιμη) διαπίστωση τής πολλαπλότητας των πιθανοτήτων μετασχηματισμού της. Ίσως όμως αυτή ή έγγενής άοριστία, και ή σχεδόν έξάρθρωση τής ίστορικής συνέχειας που εκ των πραγμάτων προκαλεί, να θεραπευόταν εάν άποκαταστούσαμε την ίσορροπία άτόμου-σύνολου όπως την πρωτοδιατύπωσε ό Μάρξ.

Γιατί άπό τή σκοπιά τής διαλεκτικής ίσορροπίας μπορούμε να πούμε ότι τό ιδανικό του σοσιαλισμού π.χ. είναι -όχι φυσικά ή μαθηματικά βέβαιη κορύφωση τής Ίστορίας- αλλά τουλάχιστο μιά εύλογη και κοινά επιθυμητή διέξοδος από τά άδιέξοδα στα όποια έχει φέρει τον κόσμο ή ίμπεριαλιστική κεφαλαιοκρατία. Μιά διέξοδος που όλο και περισσότερο συνειδητοποιείται σαν ή ουσιαστική λύση των καταστροφικών διλημάτων άπό τή μεγάλη πλειοψηφία των σκεπτόμενων ανθρώπων του σήμερα.

Έχει γίνει πλέον πασιφανές ότι κάτω από τή σημερινή τάξη πραγμάτων ούτε οι ύλικές ούτε οι πνευματικές άνάγκες του μέσου άτόμου έχουν περιθώριο να έκπληρωθούν, ούτε οι δημιουργικές του δυνάμεις να άναπτυχθούν και να άνθίσουν. Κι αυτό παρ' όλη την «άτομιστική» έμφαση τής κυρίαρχης ίδεολογίας. Ό άτομισμός τής κεφαλαιοκρατικής προπαγάνδας είναι τό παραπέτασμα που προσπαθεί να άποκρύψει την ήθική, πνευματική και ύλική έκμηδένιση του άτόμου κάτω από τό ίσχύον σύστημα. Τό μέσο άτομο λοιπόν έξεγείρεται γιατί ή εύγενική προοπτική τής προσωπικής έλευθερίας και χειραφέτησης τής ύποκειμενικής πρωτοβουλίας, που έδωσε τεράστια ώθηση στην επανάσταση τής άστικής τάξης, τελικά προδόθηκε, και σήμερα πιά τό άτομο καταπνίγεται μέσα στα γρανάζια μιάς τερατώδους, άυτοματοποιημένης Δομής. Αυτή είναι ή αντίφαση που περικλείνει ό ψεύτικος σεβασμός γιά τό ύποκείμενο και γιά τή δημοκρατία που διατυμπανίζουν σήμερα οι κυρίαρχες τάξεις. Αυτή είναι ή αντίφαση που συλλαμβάνουν τά καταπα-



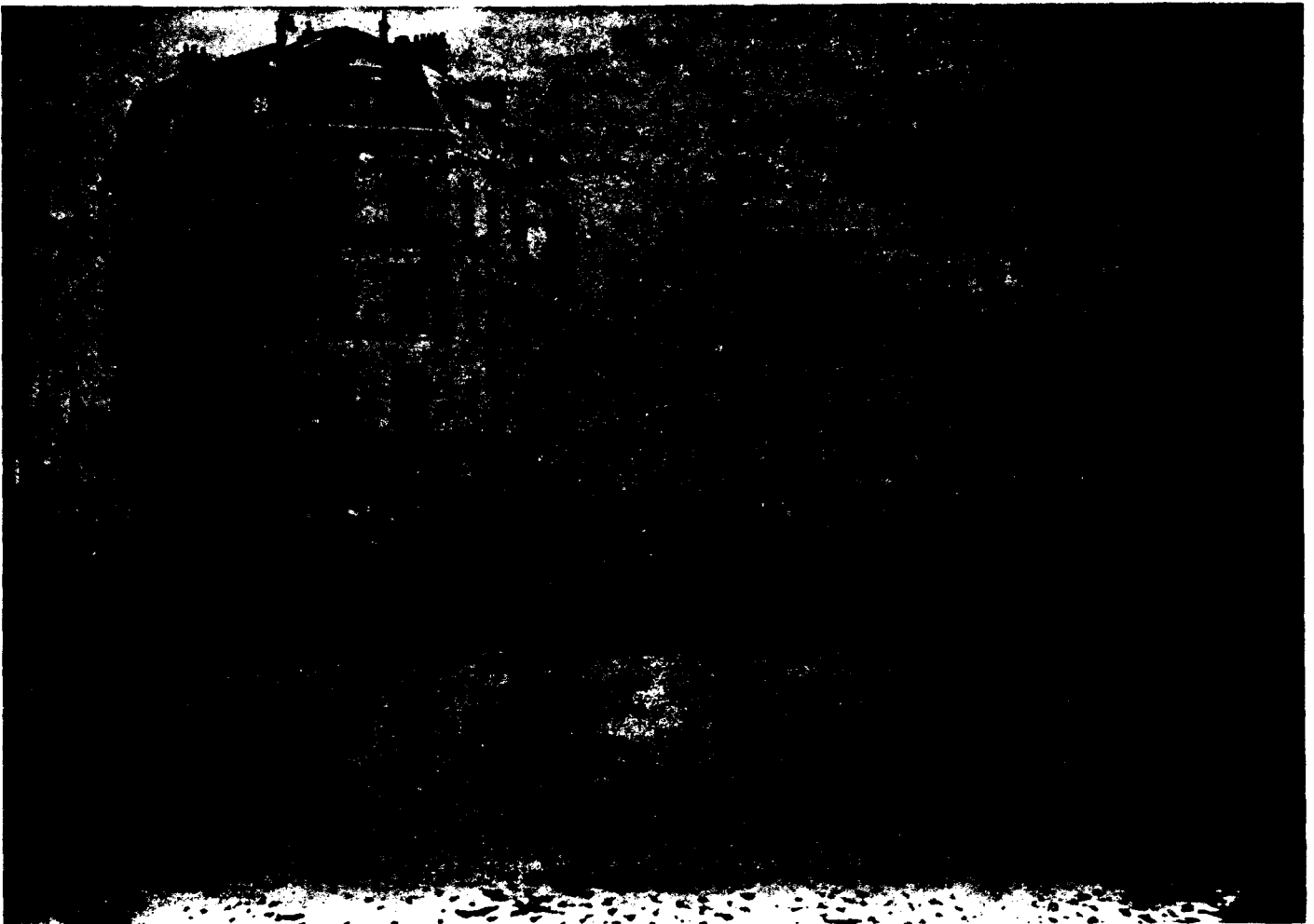
τημένα άτομα και ξεγείρονται αυτόβουλα, και συνασπίζονται για να επιφέρουν τή ριζική αλλαγή πού θά τούς επιτρέψει ακριβώς αυτό πού σήμερα τούς άρνείται ή Δομή: να πραγματώσουν δηλαδή και να βαθύνουν τά προσωπικά τους τάλαντα και ικανότητες κάτω από συνθήκες έξασφαλισμένης ύλικής εϋημερίας.

Ο καπιταλισμός δέν θά ανατραπεί επειδή έχει φτάσει σέ δομικά άδιέξοδα. Αυτό είναι μονάχα μιά πλευρά του νομίσματος. Έάν λαβαίναμε μόνο αυτό ύπόψη, τότε θά έπρεπε να ήμαστε έξαιρετικά άπαισιόδοξοι για τό ένδεχόμενο αλλαγής. Τό σύστημα άποδεικνύει καθημερινά ότι διαθέτει ακόμα άφάνταστες ύλικές δυνάμεις, πού του επιτρέπουν να έκσυγχρονίζεται αλλά και να έπεκτείνεται μέ τρόπους πού δέν μπορούσε κανείς ούτε να ύποψιαστεί πριν από λίγα χρόνια. Η έκπληκτική τεχνολογία πού καθημερινά έμπλουτίζεται είναι ισχυρότατο όπλο στα χέρια των κεφαλαιοκρατών, μέ τό όποιο όλο και περισσότερο έπηρεάζουν τίς τύχες του κόσμου περιλαμβανομένου και του λεγόμενου σοσιαλιστικού. Η τεχνολογική επανάσταση είναι τό καλύτερο φάρμακο άπέναντι στίς δομικές κρίσεις πού μαστίζουν τό σύστημα, αλλά θαυμαία ξεπερνιούνται για να προκαλέσουν άλλες ανώτερες πού θεραπεύονται μέ

άλλες ύψηλότερες τεχνολογικές πρακτικές κ.ο.κ. έπ' άπειρον. Από αυτήν τήν άποψη ή δομή όσο κι άν ζορίζεται, έχει περιθώρια να άφομοιώνει κραδασμούς, να διδάσκεται από τή έμπειρία και από τά έπιχειρήματα των έπικριτών της, για να παραμένει άθικτη. Η εϋλυγισία του συστήματος και ή ικανότητά του να ανανεώνεται συνεχώς για να διατηρηθεί άκέραυ είναι ένα έκπληκτικό φαινόμενο πού έχει άγνοηθεί από τούς μαρξιστές. Μιά τέτοια διεργασία είναι θεωρητικά αυτοδιαιωνιζόμενη, και από μίαν «άντικειμενική» και «έπιστημονική» σκοπιά πράγματι κανένας δέν μπορεί να προβλέψει άν, πώς και τότε θά ανατραπεί.

Πραγματικά ύπάρχουν λοιπόν σοβαρότατες δομικές κρίσεις. Αλλά άν παραβλέψουμε τόν παράγοντα των άφυπνισμένων μαζών, και στήν τελευταία ανάλυση του χειραφετημένου και αυτενεργού ύποκειμένου πού είναι ή συστατική μονάδα τής «μάζας», εκείνες δέν άποτελούν άφ' έαυτές ικανή συνθήκη για τήν αλλαγή. Η μετάβαση από τόν ένα στον άλλο σχηματισμό γίνεται αναπόφευκτη (κατά τή γνωστή διατύπωση) μόνον όταν οί κυρίαρχες τάξεις δέν μπορούν και οί κυριαρχούμενες δέν θέλουν να συνεχίσουν στήν προηγούμενη σχέση.

Ο σοσιαλισμός προβάλλει σαν τό δράμα πού εμπνέει τόν



κόσμο νά τραβήξει μπροστά μόνο και μόνο γιατί ή δομική ανεπάρκεια του κεφαλαιοκρατικού συστήματος επενεργεί πάνω στην προσωπικότητα, τό νου, στά συναισθήματα, στίς επιθυμίες, στίς φιλοδοξίες του υποκειμένου.

Η *διωμένη* πλέον *άτομικά* άνικανότητα του τωρινού συστήματος νά προσφέρει ύλική και πνευματική ολοκλήρωση στό μέσο άνθρωπο, όπως διατυμπανίζει ή επίσημη ιδεολογία του, άποτελεί τό υπαρξιακό έναυσμα πού συγκλονίζει την ύποκειμενική συνείδηση και χαλυδώνει την προσωπική βούληση, έξωθώντας πρὸς άνανεωτική της κοινωνίας πράξη. Στο βαθμό πού — όσο αντικειμενικά όξεία κι άν είναι ή έκμετάλλευση μέσα στό σύστημα— ό κοινός άνθρωπος δέν την συλλαμβάνει συνειδησιακά και δέν έχει έσωτερική εμπειρία μιάς έξαθλιωμένης ζωής έπειδή του προσφέρονται διάφοροι διέξοδοι, τότε δέν έχουμε βρασμό άλλαγής. Χωρίς την έξεγερμένη συνείδηση τό σύστημα είναι άσειστο.

Ό σοσιαλισμός δέν είναι επιθυμητός επειδή είναι «δομικά άρτιος» (μιά πολύ άμφισθητήσιμη πρόταση). Ούτε επειδή είναι αισθητικά πιό ολοκληρωμένος και ή άναντιστοιχία των επιπέδων δέν θά προκαλεί τόσες πολλές τριβές. Παρά μόνο και μόνο επειδή τό άτομο της κεφαλαιοκρατικής κοινωνίας σέ κάποιο κρίσιμο σημείο άρχίζει νά αισθάνεται τό βάρος της ύλικής καταπίεσης και την άσφυκτική στενότητα των πνευματικών όριζόντων μέσα στην Ισχύουσα δομή. Η άνατροπή του καπιταλισμού θά προέλθει λοιπόν μέσα από τόν ίδιο τόν καπιταλισμό, όταν όλες οι επαναστατημένες συνειδήσεις θά συνενωθούν σέ ένα ρωμαλέο ποταμό πού θά συντρίψει τά φράγματα πού σήμερα τόν περιφράζουν. Η ανεπάρκεια του αντικειμενικού συστήματος τυπώνεται πάνω στην συνείδηση του ατόμου κατά τρόπο άνεπανάληπτα προσωπικό και μόνον έτσι μεταφράζεται σέ άπόφαση πάλης. Γι' αυτό και λέμε ότι τό άτομο ξαναανώθει τή βαθιά έσωτερική του έλευθερία τή στιγμή πού δίνεται όλόψυχα σ' αυτό τόν άγώνα. Άλλιώς, άν παραδεχτούμε ότι ή έννοια άτομο δέν ύπάρχει, τότε δέν μās μένουν παρά τερατώδεις και άπολυτοποιημένες δομές πού παρελαύνουν στην όθόνη της Ιστορίας χωρίς είρμό.

Οι κριτικές αυτές παρατηρήσεις δέν είναι καθόλου πρωτότυπες. Βασίζονται κύρια στίς ιδέες του Μάρξ, σύμφωνα με τίς όποιες ή μετάβαση από τόν καπιταλισμό στό σοσιαλισμό ταυτίζεται με τή μετάβαση από τό βασιλείο της άναγκαιότητας στό βασιλείο της έλευθερίας. Τό τελευταίο προϋποθέτει τό μαρξισμό του κράτους και την έξάλειψη των τάξεων. Εάν ή *άταξική* κοινωνία δέν είναι μιά συλλογή πλήρως άποδεσμευμένων, αύτεξούσιων, ενεργητικών, πολυτάλαντων και πολύπλευρων ατόμων, πού έχουν άποτινάξει πάνω από τή συνείδησή τους τό ζυγό κάθε λογής όλοτήτων πού σήμερα άπαιτούν νά σκέπτονται και νά ενεργούν «γιά λογαριασμό» των άδρανοποιημένων ύποκειμένων, τότε τί άλλο μπορεί νά είναι; Και άν ή άπελευθέρωση του ατόμου από τή δουλεία της ταξικής κοινωνίας είναι τό τελικό αίτιο, ό ενεργοποιός σκοπός και κινητήριο ιδανικό γιά τό όποιο διεξάγονται σήμερα τόσες σκληρές μάχες και ύποφέρουν εκατομμύρια συγκεκριμένοι άνθρωποι με σάρκα και όστά, τότε πώς μπορούμε νά Ισχυριζόμαστε ότι τό άτομο, ή συνείδησή του, ή ύλική του ευημερία και πνευματική του έλευθερία είναι έννοιες πού δέν μετρούν στην λειτουργία της κρατούσας δομής;

Ό έθελοντής άγωνιστής πού παίρνει τή θέση του στην μάχη γιά ένα δίκαιο κόσμο δέν δίνει τό είναι του γιά κάποια δομή πού θά λειτουργεί άρμονικότερα. Αυτό είναι άφηρημένη θεωρητικολογία. Όποιος θέλει νά είναι δντως ριζοσπαστικός άς κατέβει ως τίς ρίζες, κι οι ρίζες της κοινωνίας είναι ό ζωντανός άνθρωπος, όπως έλεγε κι ό Μάρξ. Και αυτό πού ό ζωντανός άνθρωπος αισθάνεται και συλλογίζεται είναι ότι κάτω από τή σημερινή τάξη πραγμάτων έχει έξαθλιωθεί: με δυσκολία επιζεί, και γιά νά κατορθώσει τή μαύρη αυτή επιβίωση πρέπει νά θυσιάσει τίς ευγενικότερες και ύψηλότερες φιλοδοξίες και δραματισμούς πού έθρεψαν τή νιότη του. Γιά νά επιζήσει ζωικά πρέπει νά άπαρνηθεί και νά μισήσει τόν έαυτό του. Βλέπει τίς δημιουργικές δυνάμεις και όρμές του νά μαραίνονται μέσα του, και νά καταντάει ένα πλάσμα μαραγγιασμένο, κωλοδό, πού έκτελεί μηχανικές και άσκεπτες κινήσεις του χεριού και του μυαλού πού δέν τό άφορούν, παρά πλουτίζουν κάποιους Κυρίους στους όποιους έχει άνεξήγητα ύποταχθεί. Είναι αυτό πού θά τόν κάνει τελικά νά έξεγερθεί, με τή θέληση νά μίν ύποφέρουν και τά παιδιά του την ίδια τύχη. Ξεσηκώνεται γιατί άκριβώς άπηύδησε από την τυραννία της ξένης και έχθρικής δομής πάνω στό άτομό του, και ζητάει νά πάρει ξανά την τύχη του στά δικά του χέρια. Γι' αυτό δέχεται νά θυσιαστεί γιά ένα καθεστώς πού πρωταρχικό σκοπό του θά τάξει την έξυπνότητα και την προαγωγή του κάθε ατόμου πέρα από τάξεις, και όχι την καταδυνάστευσή του στό όνομα «γενικών σκοπών» πού έκπορεύονται από μυσηριώδη κι άνεξέλεγκτα κέντρα.

Εάν όλες αυτές οι ιδέες, πού άποτελούν τό αίμα μέσα στίς φλέβες του σοσιαλιστικού κινήματος από την εποχή πού πρωτοεμφανίσθηκε, δέν Ισχύουν, τότε οι δομιστές πρέπει νά βγούν και με παρηγορία νά διακηρύξουν ότι όλα αυτά άνήκουν στην σάπια άπόφωση, τό «Ιστοριστικό» παρακλάδι του μαρξισμού πού πρέπει νά άποκοπεί. Άλλά κι άν τό τολμήσουν αυτό είναι βέβαιο ότι δέν θά τους άκολουθήσει παρά μιά μηδαμινή πλειοψηφία, γιατί με τόν τρόπο αυτό γυμνώνουν τό σοσιαλισμό από κάθε ήθική αίγλη και κοινωνική άποτελεσματικότητα. Ό Μάρξ προσπάθησε βέβαια νά περιγράψει έπιστημονικά τή λειτουργία της κεφαλαιοκρατικής δομής. Δέν παρέλειψε όμως νά ζωγραφίσει με χρώματα έντονα και καυτά τό μαρτύριο του έργάτη, του άντρα, της γυναίκας και του παιδιού, πού συνθλιβονταν μέσα στους «σκοτεινούς, σατανικούς μύλους» της βιομηχανικής επανάστασης. Όταν διαβάσει κανείς αυτές τίς περιγραφές έχει τό αισθημα ότι βιλέπει τό πάθος όλοζώντανο πάνω στην μεγάλη όθόνη του μυαλού του. Ό Μάρξ άπευθύνεται στό αισθημα του δικαίου των άναγνωστών του, γνωρίζοντας ότι ένα μεγάλο μέρος της άπόφασης γιά δράση προέρχεται από εκεί. Είναι διαπεραστική ή ήθική του διαμαρτυρία. Κι ό σοσιαλισμός τότε προδύλλει σαν την έλπίδα γιά τή λύτρωση αυτών των τραγικά συγκεκριμένων πλάσμάτων.

Υπάρχει ένα άξιοσημείωτο παράδοξο έδώ. Ό δομισμός όρίζει τόν έαυτό του σαν έναν «άριστερό» αντισταλισισμό, άπορριπτοντας τους άνθρωπιστές σαν άδιόρθωτους ιδεολόγους. Άλλά με τόν τρόπο αυτό διαχωρίζει τόν έαυτό του από την κινητήρια ιδέα του αντισταλιστικού κύματος μέσα στην άριστερά μετά από τό 1956, πού ήταν ή συναίσθηση ότι, μετά από μιά γενιά κτηνώδους επιβολής της κομματικής και της κοατικής δομής πάνω στην συνείδηση του άπλου άγωνιστή, είχε

φτάσει ή στιγμή νά άντιστραφεί αυτή ή έγκληματική έξίσωση. 'Ο μέσος και άπλός κόσμος, αυτά τά μέχρι τώρα άδουλα στηρίγματα των δομών, άρχισε νά φωνασκει άπαιτώντας τό σεβασμό της ανθρώπινης άξιοπρέπειας και της άτομικής συνείδησης, και την πραγματική δημοκρατία μέσα στό κόμμα και μέσα στό κράτος. Αυτές οι ιδέες ήταν τό προσάναμμα από τό όποιο φούντωσε ή μεγάλη πυρκαγιά της ανανέωσης της μαρξιστικής ιδεολογίας και πρακτικής (πού περνάει μέ τή σχηματική επικεφαλίδα του «ευρωκομμουνισμού»).

'Ο δομισμός μέ την έπιμονή του στην παντοδυναμία των δομών και τή θεωρητική άνυπαρξία του ύποκειμένου άντιπαράθετε τον έαυτό του προς τό κίνημα αυτό. 'Ο δομισμός είναι αναμφίβολα ένας άντισταλινισμός. Κι όμως παραμένει από δική του έκλογή άποκομμένος από αυτές τις κοσμογονικές ανακατατάξεις. Κι έτσι καταλήγει νά γίνει ένας άντισταλινισμός πού διατηρεί μερικά από τά πιο έπιφοβα και άπωθητικά χαρακτηριστικά του συστήματος πού καταπολεμάει, μ' άλλα λόγια την άρνηση νά δεχθεί τή βάθυνση και την πλήρωση της ανθρώπινης προσωπικότητας, και τό θρησκευτικό σεβασμό της άξιοπρέπειας του άτόμου σαν τό μόνο άξιο λόγου τελικό σκοπό κάθε δομής, και πολύ περισσότερο της θεωρητικά τέλειας, δηλαδή του σοσιαλισμού.

Πιστός στις γενικές αυτές άρχές του δομισμού ό Πουλαντζάς άρνείται νά θέσει την πάλη για άτομικά δικαιώματα και τό σεβασμό της δημοκρατίας στό κέντρο της πολιτικής πάλης πού διεξάγεται σήμερα στις πιο άναπτυγμένες χώρες δυο και στην 'Ελλάδα. Γι' αυτόν ή άντιπροσωπευτική δημοκρατία δέν άποτελεί παρά την «ιδεολογία» μέσω της όποίας οι κυρίαρχες τάξεις έξασκούν την ήγεμονία τους. Μιά ιδεολογία πού έχει φυσικά κοινωνική λειτουργικότητα (δπως είδαμε πιο πάνω), παρ' όλα αυτά όμως ή κύρια άποστολή της είναι νά έξαιλεψει τις ταξικές άντιθέσεις πίσω από μία ψεύτικη πρόσωση έθνικής ένότητας.

'Η ώρωσηση αυτή έρχεται σε άντίθεση μέ τή βασική θέση του ευρωκομμουνιστικού κινήματος -τουλάχιστον όπως την καταλαβαίνω- πού όρίζει ότι μέσα από την πάνδημη πάλη για την υπεράσπιση και την ουσιαστικοποίηση της κοινοβουλευτικής δημοκρατίας και την επέκτασή της στην οικονομική σφαίρα, τό λαϊκό κίνημα όγκώνεται και δυναμώνει επιβάλλοντας όλο και πιο δυσμενείς συνδυασμούς στις άρχουσες τάξεις. 'Αποσπᾶ μεταρρυθμίσεις πού προοδευτικά θγαίνουν έξω από τή λογική του έκσυγχρονισμού της κεφαλαιοκρατικής τάξης πραγμάτων. Και πιο ουσιαστικά, άποκτά άντικτύπους και έρείσματα μέσα στον ίδιο τον κρατικό μηχανισμό άπομονώνοντας τά πιο άκραία στοιχεία, έτσι πού νά γίνεται πλέον δυνατή μία κατάληψη της έξουσίας από τις σοσιαλιστικές δυνάμεις μέσα από δημοκρατικές διαδικασίες. Γίνεται πλέον δυνατή μία έκλογική νίκη των σοσιαλιστικών κομμάτων, μία άλωση του κοινοβουλίου, πού δέν θά μπορεί νά άνταρπεί πραξικοπηματικά από τις άντιδραστικές δυνάμεις γιατί θά είναι κοινωνικά περικυκλωμένες και άπομονωμένες από τό καθολικό λαϊκό κίνημα πού θεριεύει πάνω στο αίτημα της πλήρους και βαθιάς δημοκρατίας σε όλα τά επίπεδα, την όποία παρ' όλη την προπαγάνδα τους δέν παρέχουν σήμερα οι κυβερνώσες τάξεις.

Μιά τέτοια κυβέρνηση θά προχωρούσε κάτω από την ώθηση της πάνδημης κινητοποίησης στον ουσιαστικό μετασχηματι-

σμό του κοινωνικού καθεστώτος, διατηρώντας άθικτο τό άντιπροσωπευτικό καθεστώς πού θά άποτελούσε αναγκαία συνθήκη για τή σύμπτυξη του κοινωνικού και του πολιτικού μετάποιν άπ' όπου άντλεί τή δύναμή της. Μιά κυβέρνηση ριζικής άλλα γής πού προκύπτει από δημοκρατικές διαδικασίες θά προχωρούσε σταδιακά στην έπιβολή των σοσιαλιστικών σχέσεων ποι οι συνθήκες της χώρας επιτρέπουν, πάντα κάτω από τό δημοκρατικό πολίτευμα πού της έδωσε την εύκαιρία νά γίνει κυβερνητική έξουσία. Δέν φοβάται την άπόλυτα άκώλυτη έκφραση κάθε γνώμης και κάθε κριτικής, γιατί και ή ίδια μέσα άπὲ τέτοιες διαδικασίες χαλυδώνηκε και ώρίμασε για νά επιβάλει πλατιά τή δική της προοπτική, αρπάζοντας από τά χέρια των παλιών κυρίαρχων τάξεων τό λάβαρο της δημοκρατίας πού δέν μπορούν πια νά τό σηκώσουν.

'Η πολιτική δημοκρατία του κοινοβουλίου συμπληρώνεται σιγά σιγά μέ την οικονομική και κοινωνική δημοκρατία, ποί τοποθετούν στα χέρια των εργατών τό δικαίωμα και τή δύναμη νά άποφασίζουν και νά έπωφελούνται από τή λειτουργία της οικονομίας. 'Ετσι καλύπτει όλα τά επίπεδα δημόσιας ζωής. Παράλληλα όμως και ή ίδια ή κοινοβουλευτική δημοκρατία γίνεται πιο ουσιαστική, γιατί αίρεται ή υπέρογκη δύναμη των μονοπωλιστών πού νοθεύει την έκφραση της λαϊκής θέλησης. Στην άναπτυγμένη κεφαλαιοκρατία, άλλα και μέ ιδιαίτερα όξεια μορφή σε μία σειρά χώρες όπως ή 'Ελλάδα, ή τυπική δημοκρατία, αν και στα χαρτιά έχει παραχωρηθεί (κι αυτό μετά από όδυνηρούς άγώνες), στην πράξη όμως ποτέ δέν αφήνεται νά λειτουργήσει άνόθευτη. Πάντα άλλιώνεται ή καθολική ψηφοφορία μέ μία σειρά μεροληπτικά μέτρα και παρα-δομές πού διάζουν τό φρόνημα του λαού. 'Η κραυγή λοιπόν «δημοκρατία» άποτελεί μία από τις πιο σταθερές συνταγμένες της λαϊκής πάλης, επειδή έκφράζει άκριβώς αυτή τή συναίσθηση των καταπιεζόμενων στρωμάτων ότι ή δημοκρατία πού τους επιτρέπεται είναι λειψή και ύπό όρους, και στην τελευταία άνάλυση κυριαρχείται από τά μεγάλα υφρανωμένα συμφέροντα πού πλήττουν την τεράστια πλειοψηφία του λαού, ή όποία έτσι πρέπει νά έμποδισθεί από τό νά έκφρασθεί έναντίον τους. Στις σύγχρονες συνθήκες οι άρχουσες τάξεις άδυνατούν πλέον νά σταθούν πιστές στο σύνθημα πού έδωσε τέτοια όρμη στο έπαναστατικό κίνημα του άνερχόμενου άστισμού πού ποτέ δέν εκπληρώθηκε. Σήμερα ή γερασμένη άστική τάξη τρέμει τό ίδιο τό ιδεολογικό τζίνι πού αυτή έβγαλε μέσα από την μπουκάλα εδώ και λίγους αιώνες και κάνει ό,τι μπορεί για νά τό έξορκίσει. Και όταν δέν συγκατατίθεται στην άπρόκαλυπτη κατάλυση του κοινοβουλευτικού καθεστώτος, κάνει ό,τι της περνάει από τό χέρι για νά μήν άνταποκρίνεται τό άποτελεσμα των έκλογών στη γνήσια θέληση του συνειδητοποιημένου λαού.

'Όλα αυτά είναι πια κατανοητά από τό μέσο πολίτη, ό όποιος ξέρει πια ότι έξωθώντας τις σημερινές άρχουσες τάξεις νά μείνουν πιστές στο γράμμα και στο πνεύμα της αντιπροσωπευτικής δημοκρατίας τις αναγκάζει νά ύπογράψουν τό δικό τους ένταλμα θανάτου. 'Η γνήσια λειτουργία της δημοκρατίας, ή πλήρης έκτέλεση του προδομένου προγράμματος του άστισμού, ξεπερνάει στις μέρες μας τά όρια του κεφαλαιοκρατικού συστήματος. 'Όχι: οι καταπιεζόμενες τάξεις δέν άγωνίζονται σήμερα για καμία δικτατορία πού θά ξεθεμελιώσει δήθεν τό

δημοκρατικό καθεστώς, παρά αντίθετα για την τέλεια εφαρμογή χωρίς παραμορφώσεις και σε όλα τα επίπεδα της δημοκρατίας ζωής της δημοκρατίας που δεν εξυπηρετεί πια τα συμφέροντα των δυναστών τους. Η δημοκρατία αποτελεί σήμερα την αγωνιστική κραυγή των κυριαρχούμενων τάξεων, που μέσα από αυτήν ανεβάζουν την πάλη τους σε παλλαϊκό επίπεδο και προμηνύουν για πρώτη φορά την εγκαθίδρυση του γνήσιου, δηλ. του δημοκρατικού, σοσιαλισμού. Και με τον τρόπο αυτό ξαναγυρίζουν στην αρχική εμπνευση των ιδρυτών του μαρξισμού, που φαντάσθηκαν το κομμουνιστικό κίνημα σε πλήρη συνάρτηση με την πάλη για την καθολική τότε ψηφοφορία, σαν την άριστερά πτέρυγα του δημοκρατικού κινήματος. «Άριστερά» έπειδή άκριτως στοχεύει τον πλήρη εκδημοκρατισμό όλων των επιπέδων της δομής.

Η δημοκρατική λοιπόν ιδεολογία των μαζών σήμερα όχι μονάχα δεν τίς τυφλώνει ως προς τις αντιθέσεις — όπως θα περιέμενε κανείς από μία σωστή «ιδεολογία» — αλλά αντίθετα τίς ξεσκεπάζει σε ένα βαθμό χωρίς προηγούμενο, αφού βγάζει στο φως τη ριζική διάσταση ανάμεσα στα έργα και την επίσημη ιδεολογία της κυρίαρχης τάξης. Ο αγώνας πια διεξάγεται με στόχο να αναγκασθεί ή κεφαλαιοκρατία να τιμήσει τίς ίδιες τίς αρχές της, πράγμα που είναι άνικανη να κάνει. Έτσι το ανερχόμενο λαϊκό κίνημα την αποπλίζει ιδεολογικά, της αφαιρεί κάθε πρόφαση δυναμικών παρεμβάσεων με τη δικαιολογία ότι οι σοσιαλιστικές δυνάμεις απειλούν την επιβολή κάποιας δικτατορίας, και δίνει εμπιστοσύνη στις πιο πλατιές καταπιεζόμενες μάζες να συσπειρωθούν γύρω από τα προοδευτικά κόμματα χωρίς να φοβούνται ότι αλλάζουν τον ένα με τον άλλο άνελεύθερο ζυγό, παρά με την ιδέα ότι αγωνίζονται για μία γνήσια διαπλάτυνση της ελευθερίας.

Ότι η κεφαλαιοκρατική έκδοξη και εφαρμογή της δημοκρατίας, ιδίως στις υστερότερες φάσεις, παραμένει τυπική και κολοδή, αυτό δεν όφειλεται στην ίδια τη φύση του Δημοκρατικού Ιδεώδους, που καθ' έαυτο αποτελεί μίαν από τίς πιο εύγενείς και υψηλόνοες κατακτήσεις του ανθρώπινου πνεύματος. Όταν οι καταπιεζόμενες τάξεις ξεσηκώνονται εναντίον του κυρίαρχου συνασπισμού δεν ξεσηκώνονται εναντίον της δημοκρατίας, αλλά εναντίον της παραμόρφωσης και της διακωμώδησης της δημοκρατίας από τους κρατούντες. Ξεσηκώνονται για να διασώσουν τη δημοκρατία από τους ύποκριτους της μονοπωλητές που έχουν καταντήσει οι χειρότεροι ύπονομευτές της. Οι επαναστατημένες μάζες δεν κατέχονται από καμία όρμη προς τη δημοκρατία και έρωτα προς δήθεν σιδερένιες και μονολιθικές δικτατορίες (που είναι άναθεμα για τον άληθινό σοσιαλισμό), επειδή ξέρουν ότι οι καταπιεστές τους έκαναν τό πάν να τους την στερήσουν ως ένα σύστημα που στην τέλεια ύλοποίησή του απαιτεί τον έλεγχο της έξουσίας από την τεράστια πλειοψηφία του έθνους, μ' άλλα λόγια από τίς τάξεις που σήμερα κυριαρχούν! Ο άφυπνισμένος λαός επαναστατεί άπέναντι στην αυταρχική και εγωιστική τάξη των μεγάλων κεφαλαιοκρατών που διόρισε τον ένατό της θεματοφύλακα της δημοκρατίας για να την εδνουχιζει και να την φαλκιδεύει άνενόχλητα.

Άρα όχι μονάχα δεν είναι η αντιπροσωπευτική δημοκρατία άσυμβίβαστη προς τό σοσιαλισμό, που ως «έπιστημονικό» σύστημα την καταργεί ως «ιδεολογία» και την αντικαθιστά με

κάποια (τί άλλο άραγε;) έπιστημονική δικτατορία, αλλά αντίθετα σύστοιχη με την ίδια του τη φύση. Πράγματι ό σοσιαλισμός θά μπορούσε κάλλιστα να όριστει σαν τη δημοκρατία στην πιο πλατιά και βαθιά της μορφή. Έάν ό γνήσιος σοσιαλισμός σημαίνει τό «βασίλειο της ελευθερίας», μίαν άρμονική κοινότητα από αυτεξούσια άτομα που άλληλοσυνδέονται μη άνταγωνιστικά, τότε έξυπακούεται ότι κάθε άτομο και κάθε σύνδεσμος άτόμων κατέχουν πια έξ όρισμού τό άπόλυτο δικαίωμα να καταγράφουν και να υπερασπίζονται κάθε ιδέα τους όσο παράδοξη κι όσο αίρετική, χωρίς λογοκρισία από κάποιο «έπίσημο» και άπολυτοποιημένο κράτος που δεν πρέπει τότε ούτε καν να ύπάρχει σαν έξουσιαστής και έκδιαστής συνειδήσεων.

Ο σοσιαλισμός οικειοποιείται όλες τίς πνευματικές, ήθικές και υλικές κατακτήσεις του ανθρώπινου πνεύματος, και ή ιδέα της δημοκρατίας που πρώτοι έφάρμοσαν οι αρχαίοι Άθηναίοι αποτελεί μιά από τίς πιο λαμπρές. Και όχι μόνο τίς υιοθετεί, αλλά και τίς άξιοποιεί και τίς βαθαίνει, επειδή τους αφαιρεί τό ταξικό τους υπόβαθρο, και τίς κάνει κτήμα του συνόλου. Άν κάποιος αυτοκαλούμενος σοσιαλισμός δεν είναι ικανός να τό κάνει αυτό, τότε δεν είναι σοσιαλισμός αλλά βαρβαρότητα.

Οί δομικές αναλύσεις του Πουλαντζά δεν άντανακλούν αυτές τίς ιδέες που βαθμαία κυρίαρχησαν στις τάξεις του άριστερου κινήματος στην Εύρώπη και άλλου. Γι' αυτόν ή δημοκρατία παραμένει ιδεολογία. Και παρατέρα άπ' αυτό, οι παραχωρήσεις του συνασπισμού έξουσίας προς τά κυριαρχούμενα στρώματα για τη διάσωση της ήγεμονίας του από επικίνδυνους κραδασμούς ποτέ δεν φτάνουν στο σημείο να «παραχωρηθεί ένα τμήμα έξουσίας» προς αυτά. Έδώ λοιπόν δεν προβλέπεται μιά τέτοια δλόπλευρη ανάπτυξη της λαϊκής πάλης που έξαναγκάζει τίς κυρίαρχες τάξεις να εγκαταλείψουν μερικά από τά όχυρά τους. Κατά κάποιο τρόπο ό έλεγχος του συνασπισμού έξουσίας πάνω στις έξελίξεις είναι άπόλυτος, ή ήγεμονία τους άσειστη και στεγανή, παρόλη την ένταση του λαϊκού άγώνα.

Παρ' όλη την έμφαση του δομισμού πάνω στην έσωτερική διαφορότητα του συνασπισμού έξουσίας, παρ' όλη την αστάθεια των ίσορροπιών και τη ρευστότητα των συμβιβασμών, παρ' όλη την κινητικότητα και την έπικοινωνία και άλληλεπίδραση των κοινωνικών και των πολιτικών σχημάτων, τό κράτος παραμένει έρμητικά κι άναμφίβολα τιμάριο των κεφαλαιοκρατών. Όλων των ειδών οι στρεβλώσεις και οι άναντιστοιχίες έξακολουθούν φυσικά να ίσχύουν. Άλλά παρ' όλα αυτά δεν μπορεί κανείς να δει πως άντανακλάται ή άνοδος του λαϊκού κινήματος και ή προοδευτική κατάκτηση θέσεων από αυτό στο έσωτερικό των δομών έξουσίας, σταδιακά έξαρθρώνοντας τίς σχέσεις και τους μηχανισμούς που μέχρι τώρα επέτρεπαν την άνεμπόδιση κυριαρχία του κρατούντος συνασπισμού.

Πώς τότε πρέπει να φανταστούμε τό πέρασμα στο σοσιαλισμό κάτω από αυτές τίς συνθήκες; Άναμφισβήτητα πρέπει να ύπάρξει μιά ρήξη με τό παλιό. Άλλά πως διαφοροποιείται ή έννοια αυτή από τό στρατοκρατικό πρότυπο που έχει τόσο εύστοχα καταρρίψει ό δομισμός, εάν παραδεχθούμε ότι ό δημοκρατικός δρόμος δεν επιτυγχάνει να διαβρώσει την κρατική έξουσία και τη βούληση των κυρίαρχων τάξεων να την υπερασπισθούν δυναμικά, κι ούτε να άποσπάσει τμηματικά ή να

οὐδτεροποιήσει μηχανισμούς πού βρίσκονταν πρὶν στὰ χέρια τους;

Ἐάν ἐπιπρόσθετα ὁ στρατός καὶ τὰ πανεπιστήμια λ.χ. δέν ἀποτελοῦν παρὰ μηχανισμούς κάτω ἀπὸ τὸν αὐστηρό καὶ ἀρραγῆ ἔλεγχο τῆς ἐξουσίας, ὁ πρῶτος γιὰ νὰ προβάλλει τὴ βία πού ἐκβιάζει τὴ συναίνεση, ὁ δεύτερος γιὰ νὰ ἐντάσσει ἰδεολογικά· καὶ ἐάν ἡ λαϊκὴ πάλῃ δέν ἔχει τὴ δυνατότητα νὰ ἐπιφέρει ἐσωτερικὲς χαλαρώσεις καὶ μετασχηματισμούς σ' αὐτούς τούς μηχανισμούς, τότε τί νόημα ἔχει νὰ μιλάει κανεὶς γιὰ τὸν ἐκδημοκρατισμό καὶ ἐκσυγχρονισμό τῶν πανεπιστημίων καὶ γιὰ τὴν ἔθνικὴ καὶ δημοκρατικὴ διαπαιδαγώγηση τῶν ἐνόπλιων δυνάμεων *σάν ἄμεσα πραγματοποιήσιμα αἰτήματα*, κι ὄχι ἀπατηλά «αἰτήματα ζύμωσης» πού δῆθεν πραγματοποιοῦνται μόνο κάτω ἀπὸ τὸ σοσιαλισμό; Σέ τέτοια περίπτωση αὐτὸ πού χρειάζεται εἶναι ἀπλῶς καὶ μόνο ἡ «συντριβὴ» ἀπὸ τὰ ἔξω ἐκείνων τῶν δομῶν, καὶ τὸ ξαναχτίσιμό τους πάνω σέ τελείως νέες βάσεις κάτω ἀπὸ σοσιαλιστικὲς πλέον συνθήκες.

## V. Ἡ ὕστερη διαφοροποίηση

Ὅπως γίνεται λοιπὸν φανερό, τὰ συμπεράσματα ἀπὸ τὴ λογικὴ ἐπέκταση τοῦ δομικοῦ προτύπου ὅπως τὸ διατυπώνει ὁ Πουλαντζᾶς ἔρχονται σέ διαμετρικὴ ἀντίθεση πρὸς τὸν τρόπο σκέψης τοῦ ἀνανεωτικοῦ μαρξισμού. Naί μὲν ἡ «ρῆξη» δέν θά εἶναι μετωπικὴ καὶ στρατιωτικὴ κατὰ τὴ σταλινικὴ σύλληψη, ἀλλὰ παρ' ὅλα αὐτά, ἐπειδὴ ἡ δημοκρατία καὶ ὁ ἀνθρωπισμὸς εἶναι μονάχα «ἰδεολογίες» πού δέν μποροῦν νὰ χρησιμεύσουν γιὰ τὴ συσπείρωση τῶν πλατύτατων στρωμάτων καὶ πρέπει νὰ ἀφαιρεθοῦν, ἡ ρῆξη θά πρέπει νὰ διατηρήσει ἀναπόδραστα κάποιον καταστροφικὸ καὶ σεισμικὸ χαρακτήρα. Ἐπανάσταση σημαίνει κάποιου εἶδους «συντριβὴ», ὅσο κι ἂν μὲν ἀκαθόριστο τὸ περιεχόμενο αὐτοῦ τοῦ ὄρου. Ki ἂν τὸ καλοσκεφτοῦμε αὐτὸ εἶναι ἀπόλυτα λογικὸ: χωρὶς τὴν ἐπιμονὴ στὴ δημοκρατία καὶ τὰ δικαιώματα τοῦ ἀτόμου, μονάχα μιά *μειοψηφία* τοῦ ἔθνους συσπειρώνεται γύρω ἀπὸ τὴ σοσιαλιστικὴ πρωτοπορία. Αὐτὴ ἡ μειοψηφία συνεπῶς χρειάζεται πρᾶγματι νὰ ὀργανώσει κάποιου εἶδους στρατιωτικὴ ἐφοδο, γιὰ νὰ «συντρίψει» ἀπὸ τὰ ἔξω τίς δομὲς ἐξουσίας. Αὐτὴ ἡ ἀντίληψη ὅμως δέν εἶναι στὴν τελευταία ἀνάλυση παρὰ μιά *βελτιωμένη ἐκδοχὴ* τοῦ σταλινικοῦ προτύπου.

Αὐτὸ εἶναι τὸ οὐσιαστικότερο δῆλημα πού ταλανίζει πρακτικὰ τὸ μαρξιστικὸ δομομό, ἰδίως ὅταν γίνεται παιχνίδι στὰ χέρια ἐκείνων πού ὅτε τὴν πολιτικὴ μὀρφωση καὶ ἐμπειρία ὅτε τὴν ἄγωνιστικὴ σεμνότητα τοῦ Πουλαντζᾶ εἶχαν ποτέ. Naί μὲν οἱ δομοστὲς θεωρητικὰ συντάσσονται μὲ τὴ «γενικὴ» πολιτικὴ κατεύθυνση τῶν ἀνανεωτικῶν κομμουνιστικῶν κομμάτων, στὴν πράξη ὅμως ἀσκοῦν ἐξοντωτικὴ κριτικὴ τῆς στρατηγικῆς καὶ τῆς τακτικῆς τῶν ἡγεσιῶν τους, μὲ τὸ ἐπιχείρημα ὅτι εἶναι παραδομένες σέ «δεξιὲς φιλελεύθερες» αὐταπάτες. Οἱ δομοστὲς λοιπὸν κατατάσσονται στὴ λεγόμενη «ἀριστερὴ» – καὶ μειοψηφοῦσα – πτέρυγα τοῦ ἀνανεωτικοῦ κινήματος τῆς ἀριστερᾶς. Ἡ ἐσωτερικὴ αὐτὴ διαπάλη συνέβαλε πολὺ στὴν ἀδυναμία τοῦ ἀνανεωτικοῦ κινήματος στὴν Ἑλλάδα νὰ ἐκμεταλλευτεῖ τὸ ἀρχικὸ του προβάδισμα καὶ νὰ κυριαρχήσει μέσα στὸν ἀριστερὸ χῶρο.

Ἐδῶ ἀναφύεται τὸ πρόβλημα τῶν ὑστερότερων γραπτῶν τοῦ Πουλαντζᾶ, ὅπου παρατηρεῖται μιά ἐξέλιξη ἀντίληψων. Ἀρχίζει πιά νὰ καταφέρεται ἐναντίον τῆς «κρατολατρίας» πού ἔχει παραμορφώσει τὴ μαρξιστικὴ σκέψη καὶ πρακτικὴ. Παράλληλα διατυπώνει τὴ θέση ὅτι ὁ σοσιαλισμὸς πού ἔρχεται θά εἶναι δημοκρατικὸς ἢ δέν θά εἶναι σοσιαλισμὸς.

Αὐτὲς οἱ ἀνησυχίες δείχνουν μιά νεοκεντριζομένη εὐαισθησία ἀπέναντι στοῦ αἴτημα γιὰ τὴν ἐλευθερία καὶ τὴν ἀξιοπρέπεια τοῦ ἀτόμου, καὶ τὴν ἐπιθυμία του νὰ καταλύσει τὴν τυραννίαν ὀποιασδήποτε δομῆς. Ἔτσι μποροῦμε νὰ πούμε ὅτι ὁ Πουλαντζᾶς πλησίασε τὸ κύριο ρεῦμα τοῦ ἀνανεωτικοῦ μαρξισμού, ἂν καὶ ποτέ δέν ἐγκατέλειψε τὴν ἀντίθεσή του πρὸς τὸ «φιλελεύθερο» ἀνθρωπισμό. Τὸ θέμα εἶναι βέβαια ἂν οἱ τελευταῖες αὐτὲς διαπιστώσεις μποροῦν νὰ ἐνωματωθοῦν ἁρμονικὰ μέσα στοῦ δομικὸ πρότυπο ὅπως διαμορφώθηκε κατὰ τίς πρωιμότερες φάσεις τῆς σκέψης του.

Τὸ πρόβλημα εἶναι μεγάλο καὶ δέν ἐξαντλεῖται ἐδῶ. Πάντως συνοπτικὰ νομίζω ὅτι αὐτὴ ἡ ἐνωμάτωση δέν εἶναι ἀδύνατη, ὑπὸ τὴν προϋπόθεση φυσικὰ ὅτι ἡ ἀντιπροσωπευτικὴ δημοκρατία θά πάψει νὰ χαρακτηρίζεται ὡς ἰδεολογία πού αἰρεται ἀπὸ τὸ «ἐπιστημονικὸ» σύστημα τοῦ σοσιαλισμοῦ. Ἐάν ὁ σοσιαλισμὸς πρέπει νὰ εἶναι δημοκρατικὸς, ἀπὸ αὐτὸ ἔπεται ὅτι ἡ δημοκρατία ἀποτελεῖ μόνιμο καὶ ἀξεπέραστο πλαίσιο τοῦ δημοσίου βίου. Πρέπει ἐπιτέλους νὰ ἐγκαταλειφτεῖ αὐτὴ ἡ ψεύτικη ἀντιπαράθεση (ἀστικῆς) δημοκρατίας καὶ (προλεταριακῆς) δικτατορίας, πού ἔχει ἀποξενώσει ἀπὸ τὸ σοσιαλιστικὸ κίνημα τὴν τεράστια πλειοψηφία τοῦ λαοῦ, καὶ κάνει τὸ μαρξισμό νὰ ἐμφανίζεται ὡς σύστημα ὀλοκληρωτικῶν ἰδεῶν. Παράλληλα μὲ μιά γνήσια ἱστορικὴ ἀνάλυση θά πρέπει νὰ γίνον κατανητές οἱ συνθήκες πού ἀνέδειξαν τὸ πρόβλημα τῆς δημοκρατίας ὡς τὸν κόμβο τῆς ἐκάστοτε πολιτικῆς συγκυρίας στὴν Ἑλλάδα. Ἀναγνωρίζοντας τὴν ἀναγκαιότητα τῆς δημοκρατικῆς μετάβασης πρὸς τὸ σοσιαλισμό, θά γίνει κατόπιν δυνατό νὰ διατυπωθεῖ σέ ὀργανικὴ σύνδεση μὲ τὴν προηγούμενη ἱστορικὴ ἐμπειρία τὸ ἀπαραίτητο τῆς πολυφωνικῆς καὶ πολυκεντρικῆς δημοκρατίας καὶ κάτω ἀπὸ τὸ σοσιαλισμό.

Ἐνα τέτοιο ἐγχείρημα κάνει ἀναγκαῖα μιά σοβαρὴ ἀναθεώρηση τοῦ δομικοῦ προτύπου ὅπως ἔχει μέχρι τώρα διατυπωθεῖ. Ἀπαιτεῖ τὴ διάθεση νὰ εἰσαχθοῦν μέσα στὶς δομικὲς ἀναλύσεις οἱ παράμετροι πού μέχρι τώρα ἀγνοοῦνταν. Πάνω ἀπ' ὅλα ἀπαιτεῖ τὴν ἐγκατάλειψη τῆς στείρας καὶ δογματικῆς πολεμικῆς ἐνάντια στοῦ «δεξιό» ἀνθρωπισμοῦ πού χαρακτηρίζει τὸ δομομό, καὶ ἰδίως τίς πιά «ἐκκλαϊκευμένες» καὶ ἄμεσα πολιτικὲς χρῆσεις του.

Γιὰ νὰ ἀνακεφαλαιώσουμε τὰ συμπεράσματά μας: ἡ δομικὴ ἀνάλυση τοῦ πολιτικοῦ ἐπιπέδου ἀπὸ τὸν Πουλαντζᾶ ἀποτελεῖ πολὺτιμη μέθοδο γιὰ μίαν ἐπιστημονικὴ τομὴ καὶ ἐπιτυχημένη παρέμβαση στὴν ἰσχύουσα συγκυρία. Μᾶς φέρνει πίσω στὶς βασικὲς ἀρχὲς πού καθύβησαν τὴ σκέψη τοῦ Μάρξ καὶ τοῦ Λένιν. Ὑπογραμμίζει τὴν ἀντι-δογματικὴ φύση τοῦ μαρξισμού. Κάθε διαμόρφωση συγκεκριμένης πολιτικῆς, μὲ σκοπὸ νὰ ἔχει ἀπτεῖς ἐπιδράσεις πάνω στὴν ὑφὴ τοῦ πραγματικοῦ, καὶ κάθε ἐπιστημονικὴ τομὴ τῆς ἐμπειρίας ἐμπεριέχει ἀπαραίτητα τὴ *δομικὴ διάσταση*.

Ὁ Πουλαντζᾶς μᾶς θυμίζει ὅτι οἱ ἀναλύσεις τοῦ Μάρξ καὶ τοῦ Λένιν ἐρεῖδονταν πάνω στὴ γνώση τοῦ πλέγματος ὕλικῶν

καί ιδεολογικῶν δυνάμεων πού μόρφωναν τήν πολιτική φυσιογνωμία τῆς ἐποχῆς τους. Καί μέ βάση τή ρεαλιστική ἀξιολόγηση τῶν ἀντικειμενικῶν δεδομένων κατάληξαν σέ συμπεράσματα τόσο πρωτότυπα, πού νά φαντάζουν «αίρετικά». Οἱ ἐννοίες τῆς ἀνισόμερης ἀνάπτυξης καί τῆς ἀσύμμετρης λειτουργίας τῶν ἐπιπέδων ἀποτελοῦν κλειδιά γιά τήν κατανόηση τῶν θεμελιωτῶν τοῦ μαρξισμοῦ. Μέ τόν τρόπο αὐτό ἡ δομική μέθοδος παρακάμπτει πράγματι τήν καταστροφική σταλινική κληρονομιά τῆς πολιτικῆς σάν συνθηματολογίας, ἀπορρίπτει τόν κενολόγο δογματισμό καί ἐπιστρέφει στίς γνήσιες πηγές τῆς σοσιαλιστικῆς σκέψης.

Ἐπί τήν ἄλλη μεριά δέν πρέπει νά μᾶς διαφεύγουν οἱ ἐγγενεῖς ἀτέλειες τοῦ δομικοῦ προτύπου, ὅταν μεταβάλλεται ἀπό πολύτιμη μεθοδολογική ὑπόμνηση σέ πολιτικό δόγμα βασισμένο στόν ἄκρατο ἀντι-ιστορισμό καί ἀντι-ανθρωπισμό. Στό λογικό τους τέρμα οἱ ἐννοίες αὐτές ἀντιστρατεύονται ἐπίσης τό κεντρικό νόημα τοῦ μαρξισμοῦ, καί ἐπί πλέον διαιωνίζουν μερικές δλέθριες πρακτικές τοῦ σταλινισμοῦ.

Ἡ δομική μέθοδος πρέπει πρῶτα ἀπ' ὅλα νά ἐφαρμοστεῖ στή συγκεκριμένη περιγραφή κοινωνικῶν σχηματισμῶν. Δέν πρέπει νά παραμεῖνει ἀφηρημένος κανόνας ἀλλά νά ἐπενδυθεῖ δημιουργικά μέ σάρκα ἀπό τήν ἱστορική ἐμπειρία τῶν διαφόρων λαῶν. Χρειαζόμαστε μιά σειρά ἀπό ἔργα τοῦ τύπου *18ης Μπρυμαίρ* (στό ὁποῖο κυρίως βασίζει ὁ Πουλαντζᾶς τήν ἐρμη-

νεία του) πού νά καλύπτουν σημαντικές καμπές τῆς ἱστορίας τῆς Ἑλλάδας ἢ ὁποιοῦ ἄλλου τόπου. Κάτι τέτοιο λείπει καί ἀποτελεῖ τό ἀπαραίτητο πρῶτο βῆμα.

Ἄλλά γιά νά ολοκληρωθεῖ αὐτή ἡ ἐφαρμογή κάτι παραπάνω εἶναι ἀναγκαῖο: πρέπει νά τῆς δοθεῖ τό ἱστορικό βάθος καί ἡ ἱστορική προοπτική στήν ὁποία ὑστερεῖ, χωρίς φυσικά νά πέσουμε ξανά στό λάκκο τῶν χυδαίων σχηματοποιήσεων.

Οἱ δομιστές προσπάθησαν νά μᾶς ἐρεθίσουν νά ξαναπάρουμε συναίσθηση τοῦ ἑαυτοῦ μας σάν ὑπεύθυνα πολιτικά ἄτομα μέσα στό ἔθνικό μας καί κοινωνικό μας περιβάλλον. Μᾶς κέντρισαν νά καταγράψουμε καί νά ἀλληλοσχετίσουμε ὅλες τίς ἀντιθέσεις, τίς ἐπιθυμίες, τίς ἀνάγκες, τά ὄνειρα πού δένονται καί συγκροτοῦν τόν ὀρίζοντα τῆς ἐμπειρίας μας σάν ζωντανά καί συγκεκριμένα ὄντα.

Καί ἐγώ λέω ἄς πάρουμε στά σοβαρά αὐτή τήν προτροπή τους, ἐπεκτείνοντας τή μελέτη μας ἀκόμα καί στό ὕλικο πού ἐκεῖνοι δίστασαν νά χειρισθοῦν. Ἄς ἀποκτήσουμε συνείδηση τῶν καταβολῶν μας σάν ἀτόμων καί σάν ἔθνους, σπουδάζοντας καί κατανοώντας τήν ἱστορία μας καί ἐπεξεργαζόμενοι εὐφάνταστα καί δημιουργικά τό ἀτίμητο πολιτιστικό καί πνευματικό ὕλικο πού μᾶς κληροδότησε τό μακράϊωνο πάθος τοῦ λαοῦ μας.

Ἄπριλιος 1980

# ΔΙΑΒΑΣΤΕ

ΜΗΝΙΑΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΤΟΥ ΒΙΒΛΙΟΥ

- Ἄρθρα
- Ρεπορτάζ
- Βιβλιογραφίες
- Κριτικές
- Συνεντεύξεις
- Τά best-seller τοῦ μήνα
- Βιβλιογραφικό Δελτίο
- Κριτικογραφία

# ΔΙΑΒΑΣΤΕ

# Ο ΠΟΛΙΤΗΣ

μηνιαία ἐπιθεώρηση

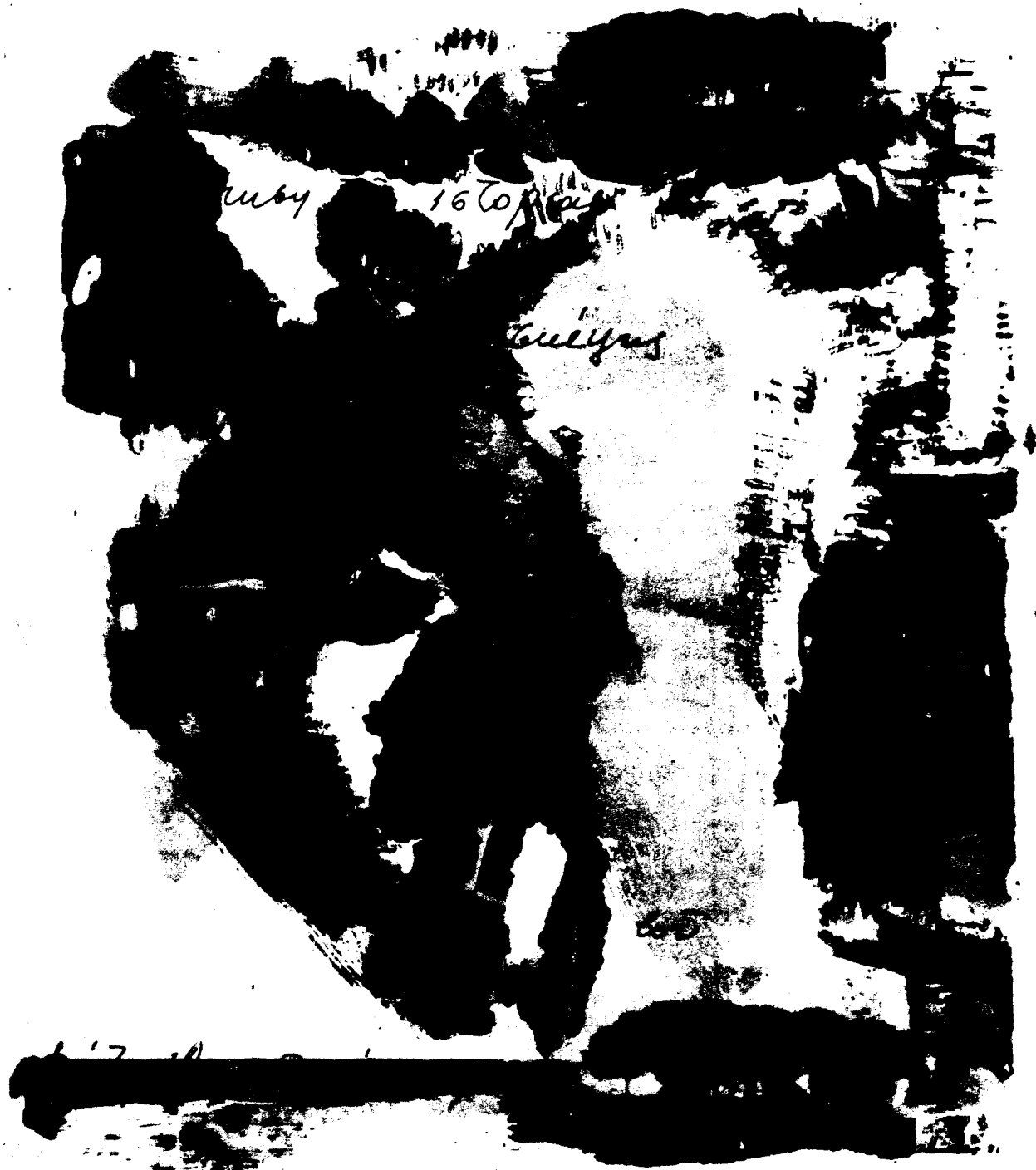
Κέκροπος 2, τ.τ. 119,  
τηλ.: 32.45.332

- Πολιτική καί κοινωνική κριτική
- Ἐπιστημονικά δοκίμια
- Θεωρητικές ἐπεξεργασίες
- Προβλήματα σοσιαλισμοῦ
- Διεθνή πολιτικά θέματα
- Βιβλιοκρισία

Κυκλοφορεῖ στά περίπτερα  
καί τά βιβλιοπωλεῖα



Ἡ εἰκονογράφηση πού ἀκολουθεῖ ἔγινε εἰδικά γιά τά «Σύγχρονα Θέματα» ἀπό τήν Χρύσα Ρωμανοῦ μέ ἀφορμή τήν δημοσίευση τοῦ ἀρθροῦ τοῦ Φ. Ἀποστολόπουλου.



## Φώτης 'Αποστολόπουλος

Ὁ Φώτης 'Αποστολόπουλος (1914-1980), ἀνήκε στή γενιά τῶν ἐπιστημόνων πού τό ἔπος τῆς Ἐθνικῆς Ἀντίστασης βρῆκε στήν πρώτη καί δημιουργικότερη περίοδο τῆς μεταφοιτητικῆς ζωῆς τους: ἡ ἔξαρση ἑνός λαοῦ, πού γιά πρώτη φορά διεκδικοῦσε νά διαφεντεύσει ἄμεσα τίς τύχες του καί νά χτίσει, στά ἐρείπια τῆς παλιᾶς, μιᾶ νέα κοινωνία, πιό δίκαιη καί πιό δημοκρατική, ἔμελλε ἀπό τότε νά σημαδέψει τά δῆμάτῶν του. Ἐμελλε νά ἀποτελέσει τή μόνιμη ἀγωνία του, τήν προτεραιότητα πού πάνω ἀπ' ὁποιαδήποτε ἄλλη σκοπιμότητα ὑπαγόρευε θέσεις, ἐπιλογές καί κυρίως μιᾶ στάση ζωῆς, πού τόσο γενναῖα καί μέ τόση ἀνθρωπιά χαρακτηρίζει τήν πορεία τῆς γενιάς του.

Γεννημένος στήν Πιλαλίστρα Μεσσηνίας, σπούδασε στή φιλοσοφική σχολή τοῦ πανεπιστημίου Ἀθηνῶν, ἀπό τήν ὁποία καί ἀποφοίτησε τό 1931. Ἦδη εἶχε ὀργανωθεῖ στό Κ.Κ.Ε. Πολέμησε στό ἀλβανικό μέτωπο καί τό 1941 ἐντάχθηκε στό ΕΑΜ, γιά νά ἀναδειχθεῖ σύντομα καπετάνιος τοῦ ΕΛΑΣ στήν Πελοπόννησο. Μετά τήν ἀπελευθέρωση, ἐξορίστηκε διαδοχικά στή Μακρόνησο καί τόν Ἄη Στράτη (1947-1952). Στόν ἀγῶνα γιά τήν ἐπίδωση, ἴδρυσε στήν Ἀθήνα τό φροντιστήριο «Κλασσικῶν Σπουδῶν», ἀπ' ὅπου πέρασαν οἱ ἑκατοντάδες νέοι τῶν πιό πρόσφατων γενιῶν πού τόν γνώρισαν καί τόν ἀγάπησαν. Ταυτόχρονα δούλεψε στήν ΕΔΑ καί ἀποτέλεσε ἰδρυτικό μέλος τῆς συντακτικῆς ἐπιτροπῆς καί τακτικό συνεργάτη τῶν προδικτατορικῶν «Σύγχρονων Θεμάτων». Μετά τό πραξικόπημα τῆς χούντας κατέφυγε στό Παρίσι, ὅπου, παρά τίς ἀντίξοες συνθήκες πού συνάντησε, κατάφερε νά ἀξιοποιήσει ἐπιστημονικά τό χρόνο του, διδάσκοντας, ἐργαζόμενος σάν ἐρευνητής στό γαλλικό Ἐθνικό Κέντρο Ἐπιστημονικῶν Ἐρευνῶν, καί ὑποστηρίζοντας διατριβή γλωσσολογίας. Στήν Ἑλλάδα ἐπέστρεψε τό 1975, γιά νά διοριστεῖ ἕνα χρόνο ἀργότερα διευθυντής μελετῶν στό Κέντρο Μικρασιατικῶν Σπουδῶν τοῦ Ὀκαβίου καί τῆς Μέλπως Μερλιέ. Παράλληλα συμμετείχε στήν ἐπιτροπή παιδείας τοῦ Κ.Κ.Ε. ἐσωτερικοῦ, στό ὁποῖο εἶχε ἐνταχθεῖ ἀμέσως μετά τή διάσπαση τοῦ 1968.

Δύο ἦταν οἱ βασικοί ἄξονες τοῦ ἔργου τοῦ Φώτη Ἀποστολόπουλου: τά ἐκπαιδευτικά θέματα καί ἡ φιλολογία — γλωσσολογία. Ἀπό τό πλῆθος τῶν δημοσιευμάτων του ξεχωρίζουμε τό συλλογικό τόμο Ἐκπαιδευτική μεταρρύθμιση, Ἀθήνα 1966, τοῦ ὁποίου καί εἶχε τήν οὐσιαστική ἐπιμέλεια, τό ἄρθρο του μέ ψευδώνυμο Δῆμος Ἀναστασίου, γιά τήν ἀποδιάρθρωση τῆς παιδείας ἀπό τή χούντα, πού δημοσιεύτηκε στό γνωστό ἀφιέρωμα γιά τήν Ἑλλάδα τοῦ περιοδικοῦ Temps Modernes (No 276 bis, σελ. 161-193), τήν ὑπό ἐκδόση στά γαλλικά διδακτορική διατριβή του La langue du roman byzantin de Callimaque et de Chrysopoé, Paris 1972, καί τέλος τόν τόμο Ἐξοδος τοῦ Κέντρου Μικρασιατικῶν Σπουδῶν, πού μόλις κυκλοφόρησε, καί ὅπου μέ εἰσαγωγή καί ἐπιμέλεια δική του δημοσιεύονται ἀνέκδοτες μαρτυρίες γιά τή Μικρασιατική Καταστροφή ἀπό αὐτόπτες μάρτυρες. Τέλος, ἐπισημαίνουμε τήν ἐξαιρετική μετάφρασή του τῶν Μαθημάτων γενικῆς γλωσσολογίας, τοῦ F. de Saussure, πού κυκλοφόρησε μέ δική του εἰσαγωγή καί ἐπιμέλεια ἀπό τίς ἐκδόσεις Παπαζήση, Ἀθήνα, 1979.

Τά «Σύγχρονα Θέματα», τιμώντας τή μνήμη τοῦ παλιοῦ συνεργάτη τους, ὁ ὁποῖος γιά πολλά ἀπό τά μέλη τῆς σημερινῆς συντακτικῆς ἐπιτροπῆς, στάθηκε δάσκαλος, ὑπόδειγμα ἠθους καί εὐθύτητας, δημοσιεύουν σέ δύο συνέχειες τρία ἀπό τά πέντε μαθήματα γλωσσολογίας πού ἔδωσε ὁ Φώτης Ἀποστολόπουλος στήν Ἐταιρία Σπουδῶν καί Νεοελληνικῆς Παιδείας τῆς Σχολῆς Μωραΐτη, τόν Ἰανουάριο καί τό Φεβρουάριο τοῦ 1976. Πρόκειται γιά σημειώσεις του σέ καθαρογραμμένο χειρόγραφο, πού ἐγγενικά μᾶς παραχώρησε ἡ σύζυγός του. Ξεχωρίσαμε τά τρία γενικοῦ ἐνδιαφέροντος μαθήματα, παραλείποντας, γιά λόγους χώρου, τά δύο πιό εἰδικά πού ἀναφέρονται στήν ἀνάπτυξη τῆς δομικῆς γλωσσολογίας στήν Εὐρώπη καί στήν Ἀμερική ἀντίστοιχα. Ἡ ἀρίθμηση καί οἱ τίτλοι τῶν ἐνοτήτων ὀφείλονται στήν κ. Μαρίκα Ἀποστολοπούλου. Περίληψη τῶν πέντε μαθημάτων ἀπό τόν ἴδιο τόν Φώτη Ἀποστολόπουλο, δημοσιεύτηκε μέ τίτλο Ἡ γλωσσική ἐπιστήμη καί ἡ μεθοδολογία της στόν Πολίτη (τ. 12, Αὐγ.—Σεπτ. 1977, σελ. 30-37).





## Σύντομη Έπισκόπηση της ιστορίας της γλωσσικής σκέψης

Φώτης Αποστολόπουλος

### Εισαγωγικά

Κανείς δέν μπορεί νά προσδιορίσει τήν ἀρχή καί τή γένεση τοῦ ἐναρθρου λόγου, πού εἶναι προνόμιο μόνο τοῦ ἀνθρώπου. Μπορεῖ ὅμως μέ βεβαιότητα νά ὑποστηριχτεῖ πώς συνδέεται, κάτω ἀπό ὀρισμένες βιολογικές προϋποθέσεις, μέ τήν κοινωνική του ζωή, πού κι' αὐτῆς οἱ ρίζες μένουν ἀνεξερεύνητες. Πραγματικά, εἶναι ἀδιανόητο νά φανταστοῦμε κοινότητα ἀνθρώπων ὅσο μικρή κι' ὅσο πρωτόγονη κι ἄν εἶναι δίχως τό λόγο, σά μέσο ἐπικοινωνίας μεταξύ τους.

Σάν τέτοιο φαινόμενο, συνυφασμένο μέ τήν κοινωνική ζωή τοῦ ἀνθρώπου, ὁ λόγος, ἡ ἀλλοιότητα ἢ γλώσσα-ἐπιφυλασσόμαστε ἄλλοῦ νά κάνουμε τίς σύγχρονες διακρίσεις- δέν ἦταν δυνατό νά μή γίνει ἀντικείμενο προσοχῆς καί ἐπιστημονικῆς μελέτης. Ἡ εὐρωπαϊκή παράδοση τῆς γλωσσικῆς σκέψης ξεκινάει ἀπό τήν ἑλληνική ἀρχαιότητα, ἀσχετη καί ἀνεξάρτητη ἀπό τήν Ἰνδική, πού γι' αὐτήν θά μιλήσουμε ἀργότερα. Οἱ ἀντιλήψεις τῶν ἀρχαίων Ἑλλήνων πάνω στό λόγο ἐντάσσονται μέσα στά γενικότερα φιλοσοφικά τους ἐνδιαφέροντα, κοσμολογικά, ὄντολογικά, γνωσιοθεωρητικά καί ὑπηρετοῦν τή φιλοσοφία. Βάση γιά τήν ἀνάπτυξη τῆς γλωσσικῆς τῶς σκέψης εἶναι ὁ γραφτός λόγος, κι' αὐτός θά σταθεῖ ὡς τά νεότερα χρόνια. Ὁ ὄρος ἄλλωστε «γραμματική», πού καθιέρωσαν οἱ ἀρχαῖοι καί πού διατηρεῖται καί σήμερα σ' ὅλο τόν εὐρωπαϊκό χώρο, δηλώνει καθαρά τήν τέχνη τοῦ γράφειν. Ἡ προτίμηση αὐτή ὀφείλεται δίχως ἄλλο στό γόητρο

---

### Διάγραμμα τῶν δύο συνεχειῶν τῆς μελέτης

#### Εἰσαγωγικά

1. Ἡ ἀρχαία γραμματική παράδοση: ἡ ἑλληνορωμαϊκή.
2. Ἡ Ἰνδική γραμματική παράδοση.
3. Ἡ συγκριτική καί ἱστορική γλωσσολογία: νεογραμματικοί.
4. Ὁ F. de Saussure (1857-1913) καί ἡ γλωσσική θεωρία του: ἡ γλώσσα εἶναι σύστημα.
5. Ὁ ὄρος δομή καί ἡ δομική (structurale) γλωσσολογία.
6. Οἱ γενικές μεθοδολογικές ἀρχές πού ἰσχύουν στή δομική γλωσσολογία τοῦ 20οῦ αἰώνα.
7. Ἡ θέση τῆς γλωσσολογίας, ἐπιστήμης ὁδηγοῦ, σήμερα.

πού απέχτησε και εξακολουθεί να διατηρεί ή απεικόνιση του λόγου με τη γραφή.

## 1. Η αρχαία ελληνική γραμματική παράδοση

Η πρώτη «άπορία» των Ελλήνων φιλοσόφων υπήρξε: Τι είναι γλώσσα; Μ' άλλα λόγια, αναζητείται η ουσία του γλωσσικού φαινομένου, που βρίσκεται στο κέντρο της κοινωνικής ζωής. Οι απαντήσεις που δόθηκαν διαχάζονται· άλλοι θεωρούν τον ανθρώπινο λόγο σαν προϊόν της φύσης, κι άλλοι σαν προϊόν της κοινωνίας. Πρόκειται για τη γνωστή αντίθεση του «φύσει» / «θέσει» ή «νόμω» του γλωσσικού φαινομένου, που θα θρέψει τις συζητήσεις των φιλοσόφων και γραμματικών ως σχεδόν τις ημέρες μας, και που δείχνει τη φιλοσοφική τοποθέτηση του προβλήματος· γιατί τό να ελπεί κανείς πώς ένας συγκεκριμένος θεσμός είναι προϊόν της φύσης σημαίνει ότι ο θεσμός αυτός κατάγεται από αιώνιες και αμετάβλητες αρχές που υπάρχουν έξω από τον άνθρωπο και που δεν υπόκεινται στο νόμο της φθοράς, κι ο θεσμός επομένως είναι αιώνιος, αμετάβλητος. Αντίθετα, η παραδοχή ενός θεσμού σαν αποτελέσματος της συνήθειας και της παράδοσης, μιās σιωπηλής συμφωνίας ανάμεσα στα μέλη της κοινότητας, σημαίνει ότι ο θεσμός έχει το στοιχείο της αυθαιρεσίας, ότι μπορεί να τροποποιηθεί ή και ν' αλλάξει, κι ακόμη πώς οι ίδιοι οι άνθρωποι που τον θέσπισαν μπορούν να τον καταργήσουν.

Οι δύο αντίθετες αυτές αντιλήψεις, που αντανακλούν τη γενικότερη κοσμοθεωρητική τοποθέτηση των φορέων τους, υπήρξαν γόνιμες στον τομέα της γλωσσικής έρευνας και αποτέλεσαν την αρχή της ευρωπαϊκής παράδοσης της επιστήμης της γλώσσας, της γραμματικής. Ο Πλάτων στον «Κρατίλο» του είναι υποστηρικτής του «φύσει» της γλώσσας· οι λέξεις, γι' αυτόν, ανταποκρίνονται κατά τρόπο «φυσικό» στα πράγματα, μόνο που δεν είναι εύκολο να γίνει αντιληπτή ή «αλήθεια» αυτή στον απλό άνθρωπο· είναι όμως στο φιλόσοφο, που κάτω από τη φαινομενικότητα της λέξης βρίσκει τη «φυσική» σχέση με το πράγμα και επομένως την αλήθεια (τό έτιμο). Έτσι οι ετυμολογικές έρευνες είναι τό κέντρο των γλωσσικών απασχολήσεων των φιλοσόφων· η λέξη μιμείται τη φύση· οι φωνές της δεν είναι παρά απομμήσεις των φωνών που παράγει τό φυσικό πράγμα. Η ανταπόκριση ανάμεσα στον ήχο της λέξης και στο νόημα που εκφράζει είναι ή αρχή της ονοματοποιίας, κατά τη σύγχρονη όμολογία, που και σήμερα δεν την αρνείται κανείς, μόνο που δεν λύνει ολοκληρωτικά τό πρόβλημα.

Οι όπαδοί της φυσικής αντίληψης διαπιστώνουν ακόμη και μιάν άλλη πλευρά του γλωσσικού φαινομένου, καθώς έρευνούν την εκφραστική αξία των γραμμάτων (= φωνημάτων)· θεωρούν λ.χ., τό -ρ- δηλωτικό της κίνησης: «ρέω», «ρή», «ρόμος», κλπ. τό -δ- δηλωτικό του δεσμού, τό -τ- της στάσης, τό -λ- του όλισθηρού και του λείου κλπ. Τίς απόψεις αυτές, που δέχθηκαν και ανέπτυξαν οι στωικοί, όνόμασαν οι σύγχρονοι γλωσσολόγοι «θεωρία του φωνητικού συμβολισμού», κατά την όποία ή φυσική γένεση των λέξεων σχετίζεται με ένα ή περισσότερους ήχους τους (= γράμματα των αρχαίων), που ανταποκρίνονται «φύσει», στην έννοιά τους.

Οί στωικοί ακόμη, καλλιερώντας τίς ετυμολογικές έρευνες, προσέφυγαν στην αρχή της μεταφοράς, της επέχτασης δηλ. της σημασίας μιās λέξης χάρη σέ κάποιο «φυσικό» δεσμό ανάμεσα στην πρώτη και στη δεύτερη χρήση της: στόμα ποταμού, κλάδος επιστήμης κ.ο.κ. Μέ τόν τρόπο αυτό διευρύνεται ή φυσική εκφραστική ικανότητα των λέξεων. Περισσότερο όμως γόνιμη στάθηκε ή αρχή της παραγωγής και της σύνθεσης που τη θεωρούσαν τότε, ιδιαίτερα οι στωικοί, σαν κάτι που απέρρεε από τη φύση.

Οί σοφιστές και προπαντός ό 'Αριστοτέλης δέχονται τόν ανθρώπινο λόγο σά σύμβαση· δεν είναι όμοιομα της φύσης, αλλά «σύμβολον ύπιστάμενον εκ της ήμετέρας έπινοίας». Τό «όνομα», είναι φωνητικό φαινόμενο που αποκτά μιā σημασία· είναι «φωνή σημαντική» που δεν αποκλείει τη μιμητική ικανότητα. Η σύζευξη της «φωνής» (της άλυσίδας δηλ. των ήχων) και της σημασίας άπαρτίζουν τίς λέξεις που ανταποκρίνονται σά αντικείμενα. Η ανταπόκριση όμως αυτή ανάμεσα στη λέξη και στο αντικείμενο πραγματοποιείται ύστερα από συμφωνία των μελών της κοινότητας. Παρά τήν κατά πολύ όρθότητα της αντίληψης του 'Αριστοτέλη και των όπαδών του «θέσει» ή «νόμω» της γλώσσας, ή τελική της συνέπεια φτάνει στην παραδοχή ότι ό λόγος δεν είναι παρά μιā *όνοματοθεσία*. Η πραγματική φύση του γλωσσικού σήματος θ' άργηση πολύ να έρευνηθεί. Όστόσο, οι στωικοί που ιδιαίτερα άσχολήθηκαν με τη γλώσσα, για να ίκανοποιήσουν τίς ανάγκες της Λογικής, φτάνουν σέ άξιοθαύμαστη θεωρητική άνάλυση του γλωσσικού φαινομένου. Τό όρίζουν σά «φωνή έναρθρος και από διανοίας έκπεμπομένη» κατ' αντίθεση προς τήν κραυγή των ζώων που είναι «ήχη ύπό όρμης πεπληγμένος». Σχετικά με τά στοιχεία του, διακρίνουν «τό λεκτόν» ή σημαίνόμενο, τό «σημαίνον» και τό «τυγχάνον». Τό «λεκτόν» είναι (τό σημαίνόμενο) ή σημασία της λεκτικής μονάδας, τό «σημαίνον» είναι οι ήχοι με τούς όποιους εκφράζεται τό σημαίνόμενο και τό «τυγχάνον» είναι τό όνομαζόμενο αντικείμενο. Η λέξη «Δίων» - είναι τό παράδειγμα τους· σά φωνή (ήχος) είναι τό «σημαίνον», τό πράγμα «σά ανταλαμδανόμεθα τη ήμετέρα διανοία» είναι τό σημαίνόμενο και τό άνθρωπος Δίων στον όποίο άναφέρονται τό σημαίνον και τό σημαίνόμενο (λεκτόν) είναι τό «τυγχάνον». Η άνάλυση αυτή θά λησμονηθεί και μόνο ή έντελώς σύγχρονη έρευνα θά τήν άξιοποιήσει.

Στό καθαρώς θεωρητικό πεδίο έρχεται από τό 2ο αι. π.Χ. ένα άλλο πρόβλημα που έδixασε τήν αρχαία σκέψη πάνω στο θέμα της γλώσσας και που λίγο ή πολύ παραμερίζεται ή αντίθεση του «φύσει»/«θέσει». Είναι τό πρόβλημα της κανονικότητας (= αναλογίας, όπως τήν έλεγαν οι αρχαίοι) στο σχηματισμό των μορφών της γλώσσας ή της μή κανονικότητας (= τής άνωμαλίας). Όπαδοί της κανονικότητας είναι κυρίως οι 'Αλεξανδρινοί γραμματικοί, της μή κανονικότητας (της άνωμαλίας) οι στωικοί. Οι πρώτοι καθοδηγούνται στην αντίληψη της αναλογίας στη γλώσσα από τίς ανάγκες της φιλολογικής κριτικής και καταγίνονται να διατυπώσουν τύπους με βάση παραδείγματα και να προχωρήσουν στην ταξινόμηση των μορφών. Η ύπαρξη όμως μεγάλου αριθμού άνωμαλιών που δημιουργούσε πρόβλήματα στην τελική ταξινόμηση έδημιούργησε τήν αντίθετη αντίληψη: «Ότι ή γλώσσα διέπεται από άνωμαλίες που δεν άφορούν μόνο τη μορφή

των λέξεων αλλά και τις ίδιες τις γραμματικές κατηγορίες καθώς και τις σημασίες τους. Η αξία, π.χ., των αριθμών ένικου/πληθυντικού έχει την έκφραση της, όμως υπάρχουν περιπτώσεις που η έκφραση αυτή ανατρέπεται: 'Αθήναι, Θῆβαι, σὸν πληθ. ἀριθμό, ἐνῶ ἐννοεῖται μία πόλη. Ἡ λέξη «παίδιον», οὐδέτερου γένους, ἐνῶ ὑποχρεωτικά εἶναι ἡ ἀρσενικοῦ ἢ θηλυκοῦ. Ἡ συνωνυμία καὶ ἡ ὁμωνυμία εἶναι φαινόμενα ἀνωμαλίας. Ἄλλωστε μόνο μὲ τὴν παραδοχὴ τῆς ἀνωμαλίας δείχνεται ὅτι ἡ γλῶσσα εἶναι προϊὼν τῆς φύσης.

Πάντως ἡ ἀντίθεση: ἀναλογία/ἀνωμαλία ὀφείλεται στὴν ἀδυναμία νὰ διακρίνουν οἱ ἀντίστοιχοι ὁπαδοὶ τοὺς τὴν *καυνοιστική* ἀπὸ τὴν *περιγραφική γραμματική*: ἡ δευτέρη διαπιστώνει καὶ περιγράφει τὰ φαινόμενα ὅπως διαμορφώνονται στὴ χρήση τοὺς ἀπὸ τὰ μέλη μιᾶς συγκεκριμένης γλωσσικῆς κοινότητας, ἐνῶ ἡ πρώτη θέλει νὰ θέσει κανόνες γιὰ τὴν ὀρθὴ τῆς χρήσης καὶ γιὰ τὴν προφύλαξή τῆς ἀπὸ τῆ διαφθορά. Εἶναι ἡ προσπάθεια τῶν ἀλεξανδρινῶν ν' ἀποκαταστήσουν τὴν πρωτότυπη μορφή τῶν παλαιότερων κειμένων καὶ νὰ ξεχωρίσουν τὸ αὐθεντικό ἀπὸ τὸ ἀπόκρυφο πού τοὺς ὀδήγησε σὸ λεγόμενο κλασικὸ σφάλμα: νὰ θεωρήσουν ὄχι ὡς γλῶσσα-ὑπόδειγμα τὴν Ἀττική, ὅπου εἶχαν γραφεῖ ἀριστουργήματα καὶ νὰ καταδικάσουν τὴν ὁμιλούμενη τῆς ἐποχῆς τοὺς ὡς διεφθαρμένη μορφή τῆς πρώτης, ἢ ὅποια ὀφείλεται στὴ χρήση τῆς γλώσσας ἀπὸ τοὺς «ἀγραμματικούς». Δὲν εἶχαν ἀντιληφτεῖ τὴ διαφορά ἀνάμεσα στὴ γραφόμενη καὶ ὁμιλούμενη γλῶσσα, ὅπως ἐπίσης καὶ τὸ γεγονός τῆς ἐξέλιξης τῶν γλωσσῶν. Φυσικά τὸ σφάλμα συνεχίστηκε σ' ὅλο τὸ μεσαίωνα καὶ στὰ νεότερα χρόνια καὶ συνεχίζεται ἀκόμη στίς ἡμέρες μας σὲ βάρος τοῦ λαοῦ πού χρησιμοποιεῖ γιὰ γλῶσσα τοὺς τὴν ἑλληνική.

Οἱ θεωρητικὲς ἀναζητήσεις τῶν ἀρχαίων ἑλλήνων καὶ οἱ πρακτικὲς ἐρευνες πάνω σὸ γλωσσικὸ φαινόμενο εἶχαν πολὺ θετικὰ ἀποτελέσματα. Ἡ χρησιμοποίηση τοῦ φοινικικοῦ ἀλφαβήτου, ἡ προσαρμογὴ του καὶ ἡ βελτίωσή του δείχνουν πόσο ἀπασχόλησε τοὺς ἑλλήνες ἡ φωνητικὴ πλευρὰ τῆς γλώσσας τοὺς. Ὁ Πλάτων, σὸν «Κρατύλο», διακρίνει τοὺς ἤχους σὲ φωνήεντα καὶ σὲ σύμφωνα· ὁ Ἀριστοτέλης, στὴν «Ποιητική» του, ἀναλύει λεπτομερειακὰ τὰ γράμματα (= ἤχους) μὲ τὰ ὅποια συντίθενται οἱ λέξεις.

Ὡς πρὸς τὶς λέξεις, ὁ Πρωταγόρας διέκρινε τὰ γένη τῶν ὀνομάτων, ἐνῶ ὁ Πλάτων διαχώριζε τὸ «ὄνομα» ἀπὸ τὸ «ῥῆμα», ὡς μέρη τοῦ λόγου. Στὰ δύο αὐτὰ μέρη ὁ Ἀριστοτέλης πρόστεσε τὸ γράμμα, τὴ συλλαβὴ, τὸ σύνδεσμο καὶ τὸ ἄρθρο· ὁ ἴδιος διέκρινε τὴν ἔννοια τοῦ «χρόνου» σὸ ῥῆμα, ἔννοια πού δὲν ὑπάρχει σὸ ὄνομα. Οἱ Στωϊκοί, πού ἔκαναν μεγαλοφρενῆ παρατηρήσεις στὴ φύση τοῦ γλωσσικοῦ σήματος ἀναγκάρισαν ὡς μέρη τοῦ λόγου: Τὸ ὄνομα, τὸ ῥῆμα, τὸ σύνδεσμο καὶ τὸ ἄρθρο, ἐνῶ ταυτόχρονα ταξινόμησαν τὶς λέξεις κατὰ κλίσεις καθιερώσεως καὶ τὶς γραμματικὲς κατηγορίες τοῦ ὀνόματος: τὴν πτώση, τὸ γένος καὶ τὸν ἀριθμὸ. Οἱ στωϊκοὶ ἐπίσης ἔκτος ἀπὸ τὴν ἔννοια τοῦ χρόνου (παρόν, παρελθόν) ἀνακάλυψαν τὶς φωνές τοῦ ῥήματος (ἐνεργητικὴ / παθητικὴ), τὶς διαθέσεις (μεταβατικὰ/ἀμετάβατα) καὶ τὴν ποιότητα ἐνεργείας (aspect). Ἀπὸ τοὺς ἀλεξανδρινούς γραμματικούς προοριώθηκαν ἄλλα 4 μέρη τοῦ λόγου: τὸ ἐπίρρημα, ἡ μετοχή, ἡ ἀντωνυμία καὶ ἡ πρόθεση. Ἀπὸ τοὺς ἀλεξανδρινούς ἐπίσης συστηματοποιούνται ἡ κλίση τοῦ ὀνόμα-

τος καὶ ἡ κλίση τοῦ ῥήματος κ' ἀπ' αὐτοὺς τελικὰ διαμορφώθηκε καὶ παρουσιάστηκε ἡ πρώτη πλήρης καὶ συστηματικὴ περιγραφή τῆς ἑλληνικῆς γλώσσας, πού εἶναι καὶ ἡ πρώτη «γραμματικὴ» τοῦ Δυτικοῦ Κόσμου (τέλη τοῦ 2ου π.Χ. αἰ. Διονύσιος ὁ Θράξ). Ἡ «γραμματικὴ» τοῦ Διονύσιου τοῦ Θράκα δὲν περιλάβαινε τὴ σύνταξη τῆς ἑλληνικῆς· τὸ μέρος αὐτὸ, πού ἀφορὰ τὸ συνδυασμὸ τῶν μερῶν τοῦ λόγου σὲ φράσεις, θὰ ἐκπονηθεῖ τρεῖς αἰῶνες ἀργότερα ἀπὸ τὸν ἐπίσης ἀλεξανδρινὸ Ἀπολλώνιο τὸ Δύσκολο (2ος μ.Χ. αἰ.).

## 1.2. Ἡ ρωμαϊκὴ γραμματικὴ παράδοση

Τὴν ἑλληνικὴ «γραμματικὴ» παράδοση παρέλαβαν οἱ ρωμαῖοι καὶ τὴ συνέχισαν ὁ Οὐάρρων (1ος αἰ. π.Χ.), ὁ Δονάτος (4ος αἰ. μ.Χ.) καὶ ὁ Πρισκιανός (5ος αἰ. μ.Χ.) (ἀπὸ τοὺς κυριότερους ρωμαῖους γραμματικούς), πού θὰ παίξουν τὸ ρόλο τοῦ διαδιδαστῆ τῶν γραμματικῶν ἀντιλήψεων τῶν ἀλεξανδρινῶν καὶ γενικότερα τῶν ἑλλήνων πρὸς τὸν κόσμον τῆς Δύσης, μὲ κάποιες ἐλαφρὲς προσαρμογές πού σχετίζονται μὲ τὶς ἰδιομορφίες τῆς λατινικῆς γλώσσας. Τὰ μέρη τοῦ λόγου τῆς λατινικῆς, οἱ γραμματικὲς κατηγορίες τοῦ ὀνόματος καὶ τοῦ ῥήματος καὶ ἡ διάκρισή τους σὲ κλίσεις καὶ συζυγίες δὲν διαφέρουν ἀπὸ τὰ ἀντίστοιχα πρότυπα, ὅπως τὰ παρουσίασε ὁ Διονύσιος ὁ Θράκας στὴ «γραμματικὴ» τῆς ἑλληνικῆς γλώσσας. Ἡ ὁμοιότητα τῆς δομῆς τῶν δύο γλωσσῶν, πού σὲ πολλὰ φθάνει ὡς τὴν ταυτότητα, ὀδήγησε στὴν ἴδεια, πού θὰ ὑποστηριχθεῖ ἀπὸ τοὺς γραμματικούς τοῦ μεσαίωνα ἀλλὰ καὶ τῶν νεότερων χρόνων, ὅτι τὰ μέρη τοῦ λόγου καὶ ὅλες οἱ γραμματικὲς κατηγορίες τῶν δύο αὐτῶν γλωσσῶν ἔχουν καθολικὴ ἀξία γιὰ ὅλες τὶς γλώσσες τοῦ κόσμου.

Στὸ δυτικὸ μεσαίωνα ἡ κυριαρχοῦσα γλῶσσα εἶναι ἡ λατινικὴ. Κάθε ἄνοδος στὴν κοινωνικὴ ἢ θρησκευτικὴ ἱεραρχία εἶχε σάν προϋπόθεση τὴ γνώση τῆς λατινικῆς, γλώσσας τῆς διπλωματίας, τῆς παιδείας καὶ τῆς γενικῆς καλλιέργειας, πού ἢ ἐκμάθησέ τῆς ἀπαιτοῦσε συστηματικὴ καὶ μακρόχρονη ἐκπαίδευση. Ἡ συγγραφή ἐπομένως ἐγχειριδίων γραμματικῆς τῆς λατινικῆς, στὴ βάση τῶν ἔργων τοῦ Δονάτου καὶ Πρισκιανοῦ, ὑπῆρξε πολὺ γόνιμη ὄχι ὅμως καὶ πρωτότυπη. Ἡ γλωσσικὴ σκέψη οὔτε ἀνανεώθηκε οὔτε πλουτίστηκε. Ὄφειλομε ἐδῶ νὰ σημειώσουμε ὅτι ἡ λατινικὴ, τόσο ἀναγκαία γιὰ τὴν κοινωνικὴ ἄνοδο, δὲν ἦταν καὶ τὸ ὄργανο τῆς καθημερινῆς προφορικῆς ἐπικοινωνίας· οἱ λαοὶ διαμόρφωναν τὶς ἑθνικὲς τοὺς γλώσσες, πού αὐτὲς ἀποτελοῦσαν τὸ ὄργανο τὸ ζωντανὸ τῆς μεταξύ τοὺς καθημερινῆς ἐπικοινωνίας κ' ἐσφράγιζε τὸ γλωσσικὸ αἶσθημα τῶν ἐθνικῶν ομάδων. Ἔτσι ἡ λατινικὴ εἶναι μόνο γλῶσσα γραφόμενη καὶ ἡ ἐκμάθησή τῆς εἶχε ὡς σκοπὸ μόνο νὰ γραφεται· ἄλλωστε θὰ ἦταν δύσκολο νὰ ἐπικοινωνήσουν προφορικὰ μὲ τὴ λατινικὴ δύο ἄτομα ξεχωριστῶν ἐθνικῶν ομάδων μὲ τὸ ἰδιαίτερο χρῶμα προφορᾶς πού διέθετε τὸ καθένα τους. Ἀλλὰ ὁ ρόλος τῆς λατινικῆς ὡς μόνης γραφόμενης γλώσσας ἐνίσχυσε τὴν παραδοσιακὴ ἀντίληψη ὅτι ἡ γραφόμενη ἀξίζει νὰ μελετηθεῖ, γεγονός πού εἶχε σάν ἀποτέλεσμα τὴν ὅσο μποροῦσε περισσότερο συστηματικὴ περιγραφή καὶ ἀνάλυση μόνον τῆς λατινικῆς καθ' ἑλὴ τὴ διάρκειά τοῦ δυτικοῦ μεσαίωνα.

### 1.3. Ἡ Βυζαντινὴ Παράδοση

Στὴν Ἀνατολικὴ Εὐρώπη (Δ.Μ. Ἀσία), πού πολιτικά ἐκφράζεται μὲ τὸ Βυζαντινὸ Κράτος, κυριαρχεῖ σὰ γραφόμενὴ ἢ ἑλληνικὴ ἀλλὰ στὴν ἀττικίζουσα μορφή της· παρόλη τὴν παρουσία τῆς ἀλεξανδρινῆς Κοινῆς, στὴν ὁποία γράφτηκε ἡ Καινὴ καὶ μεταφράστηκε ἡ Παλαιὰ Διαθήκη, οἱ θεωρίες τῶν ἀλεξανδρινῶν γραμματικῶν ἐπιβλήθηκαν κι' ἔγιναν δεχτὲς καὶ ἀπὸ τοὺς πατέρες τῆς Νέας Ὁρθοξείας καὶ τέλος ἀπὸ τὸ ἴδιο τὸ Κράτος. Καὶ στὸ Βυζάντιο, ὅπως καὶ στὴ Δυτικὴ Εὐρώπη, ἡ ἀνοδος στὴν κρατικὴ καὶ στὴν ἐκκλησιαστικὴ ἱεραρχία συνδεόταν ἀμεσα μὲ τὴ γνῶση τῆς ἀρχαίας ἑλληνικῆς στὴ μορφή της ἀττικίζουσας, πού ἦταν τὸ μόνον ὄργανο τῆς ἐπίσημης γραφτῆς ἐπικοινωνίας. Κι' ἐδῶ ἐπομένως ὅλα τὰ ἐγχειρίδια γραμματικῆς ἀναπαρήγαν τὶς ἀντιλήψεις τῶν

ἀλεξανδρινῶν γραμματικῶν· ἡ ἀντίληψη τῆς ἐξέλιξης τῆς γλώσσας, ἐξέλιξη πού παρουσίαζε ἢ χρῆση τῆς στὴν καθημερινὴ ἐπικοινωνία, ἔμενε ἀδιανόητη στοὺς βυζαντινοὺς γραμματικούς.

### 1.4. Ἀλφάβητα: γοθικὸ-σλαβικὸ

Τὸ ἀξιοσημείωτο κατὰ τὴν περίοδο τοῦ μεσαίωνα, τόσο στὴ δυτικὴ ὅσο καὶ στὴν ἀνατολικὴ Εὐρώπη, εἶναι ὅτι μερικὲς γλώσσες ὁμιλούμενες μόνον ἀπέκτησαν ἀλφάβητο κι' ἔγιναν γραφόμενες, κάτω ἀπὸ τὴν ἀνάγκη τῆς διάδοσης τοῦ Χριστιανισμοῦ. Ὁ Οὐλφίλας (4ος αἰ. μ.Χ.) δημιούργησε, μὲ βάση τὸ λατινικὸ ἀλφάβητο, τὸ ἀλφάβητο τῆς γοθικῆς· ὁ ἴδιος μετέφρασε τὰ Εὐαγγέλια στὴ γοθικὴ, πού ἀρχισε ἐκτοτε νὰ



γράφεται. Ὁ Μεθόδιος καί ὁ Κύριλλος (9ος αἰ. μ.Χ. αἰ.) δημιούργησαν τὸ σλαβικό ἀλφάβητο, στή βάση τοῦ ἑλληνικοῦ, καί μετέφρασαν τὴν Καινὴ Διαθήκη. Ἀπὸ τότε ἡ παλαιοσλαβική γίνεται γραφόμενη γλῶσσα. Τὰ παραδείγματα τῶν δύο αὐτῶν γλωσσῶν πού ἀπέκτησαν ἀλφάβητα καί έγιναν γραφόμενες δείχνουν τὴν παρουσία αὐξημένης γλωσσικῆς Σκέψης, ἰδιαίτερα στὸν τομέα τῆς φωνητικῆς· ἐταυτίστηκαν ὀρισμένοι ἤχοι αὐτῶν τῶν γλωσσῶν μὲ ἤχους τῆς λατινικῆς καί τῆς ἑλληνικῆς, ἐνῶ ταυτόχρονα χρειάστηκε νὰ ἀναγνωριστοῦν ἄλλοι καινούργιοι πού ἔπρεπε ν' ἀποδοθοῦν μὲ ἰδιαίτερα σύμβολα γραφῆς. Ἡ περιγραφή, πάντως, καί τῶν δύο αὐτῶν γλωσσῶν καθὼς καί ἡ ἀνάλυσή τους θά βραδύνει. Τὸ γόητρο τῆς ἑλληνικῆς καί τῆς λατινικῆς εἶναι ἐπιδημικά μεγάλο καὶ μόνο αὐτὲς θεωροῦνται ὅτι ἀποτελοῦν τὸν κανόνα τῆς «γραμματικῆς τέχνης».

### 1.5. Οἱ μεγάλοι Σχολαστικοὶ στό δυτικό μεσαίωνα.

Στοὺς τελευταίους αἰῶνες τοῦ δ. μεσαίωνα ἐμφανίστηκαν οἱ μεγάλοι Σχολαστικοί, πού εἶχαν κατορθώσει νὰ ἐξοικειωθοῦν μὲ τὰ ἔργα τοῦ Ἀριστοτέλη καί ἄλλων ἑλλήνων φιλοσόφων· ἀποτέλεσμα τῆς ἐξοικείωσης αὐτῆς ὑπῆρξε, ἐκτός ἄλλων, τὸ ἐνδιαφέρον τους γιὰ τὶς φιλοσοφικὲς προϋποθέσεις στὴ μελέτη τοῦ γλωσσικοῦ φαινομένου. Ἐπαναφέροντες στὴν ἐπικαιρότητα τὸ παλαιὸ πρόβλημα τῆς «οὐσίας» τῆς γλώσσας οἱ Σχολαστικοὶ ἀναπτύσσουν δύο ἀντίθετες θεωρίες: τὴ θεωρία τοῦ *ρεαλισμοῦ* κατὰ τὴν ὁποία οἱ λέξεις εἶναι οἱ ἐκφράσεις τῆς ἰδέας, πού ἀποτελεῖ τὴ μόνη πραγματικότητα καί τὴ θεωρία τοῦ *νομιναλισμοῦ* κατὰ τὴν ὁποία οἱ λέξεις, ἄσχετες μὲ τὰ πράγματα, δὲν εἶναι παρά ὀνόματα, στοιχεῖα ἐπομένως συμβατικά. Ἡ τελευταία θέση, καθαρά ἀριστοτελικῆς ἐμπνευσης, θά κεντρίσει τὸ ἐνδιαφέρον νεότερων στοχαστῶν.

Πέρα ἀπὸ τὶς δύο ἀντίθετες θεωρίες πού διαίρεσαν τοὺς σχολαστικούς ὄχι μόνο στὴν ἀντίληψη τοῦ γλωσσικοῦ φαινομένου ἀλλὰ καί στὶς γενικότερες φιλοσοφικὲς ἀναζητήσεις τους, ἐνδιαφέρθηκαν καί μὲ τὸ πρόβλημα τῆς *σημασίας* τῶν μερῶν τοῦ λόγου. Σειρὰ ὀλόκληρη ἐργασιῶν φέρνουν τὸν τίτλο *modus significandi* μέσα στὶς ὁποῖες ἐπιχειρεῖται ἡ ἀναζήτηση τῶν καθολικῶν καὶ αἰώνων αἰτιῶν, ταυτίζοντας τοὺς «τρόπους τοῦ σημαίνειν» μὲ τοὺς τρόπους τοῦ «εἶναι» καί τοῦ «νοεῖν». Μιά τέτοια θεώρηση ὀδήγησε τὸν Roger Bacon (13ος αἰ.) νὰ διατυπώσει τὴν περιώνυμη φράση: «Ἡ γραμματικὴ εἶναι στὴν οὐσία τῆς ἴδιας σὲ ὅλες τὶς γλώσσες τοῦ κόσμου, μολονότι μπορεῖ νὰ ποικίλλει κατὰ τρόπο συμπτωματικό». Ἐνας ἄλλος ἀνώνυμος γραμματικός τῆς ἴδιας περιόδου διακήρυξε: «Ὅταν ξέρουμε τὴ γραμματικὴ μᾶς γλώσσας, ξέρουμε στὴν οὐσία τῆς καί τὴ γραμματικὴ μᾶς ἄλλης». Ἐάν ὅμως δὲν μποροῦμε νὰ μιλήσουμε μὴν ἄλλη γλῶσσα ὅστε νὰ καταλάβουμε αὐτοὺς πού μιλοῦν, αὐτὸ ὀφείλεται στὶς διαφορὲς τῶν λέξεων καί τοῦ σχηματισμοῦ τους, πράγματα συμπτωματικά μέσα στὴ γραμματικὴ». Παρὰ τὸ γεγονός ὅτι σήμερα, μὲ τὴν ἐμπειρία πού διαθέτουμε, δὲν στέκονται οἱ τέτοιες ἀντιλήψεις τῶν σχολαστικῶν, διατηρήθηκαν ὡστόσο καί κατὰ τὴν Ἀναγέννηση καί στάθηκαν ἡ κατευθυντήρια γραμμὴ στὴ μελέτη τῶν σύγχρονων ἐθνικῶν γλωσσῶν. Ἡ «Γενικὴ γραμματικὴ» τοῦ Port-Royal, λ.χ., γιὰ

τὴν ὁποία θά μιλήσουμε πῶς κάτω, διαποτίζεται ἀπὸ τὸ ἴδιο πνεῦμα. Ἄν ἀφαιρούσαμε ἀπὸ τὰ πῶς πάνω παραθέματα τοὺς μεταφυσικούς ὄρους «οὐσία» καί «σύμπτωση», τότε θά εἶχαμε τὸ νόημα: «ὅλες οἱ γλώσσες ἔχουν τὰ μέσα νὰ ἐκφράσουν τὶς ἴδιες ἐννοίες καί ὅτι ὅλες οἱ γλώσσες ἔχουν τὰ ἴδια μέρη τοῦ λόγου καί τὶς ἴδιες γενικὲς γραμματικὲς κατηγορίες». Μιά τέτοια ἀντίληψη θά μπορούσε νὰ γίνῃ κατὰ κάποιον τρόπο καί σήμερα δεχτὴ.

### 1.6. Ἀναγέννηση: Humanismus «Γραμματικὴ» τοῦ Port-Royal.

Στὴν περίοδο τῆς Ἀναγέννησης σημειώνεται, ὅπως εἶναι γνωστό, στροφή πρὸς τὴ μελέτη τῆς κλασσικῆς ἀρχαιότητος. Ἡ κίνησις αὐτὴ πού πήρε τὸ ὄνομα Humanismus ἀντιτίθεται πρὸς τὸ σχολαστικισμό. Ἡ κλασσικὴ Ἀρχαιότητα — ἡ ἑλληνικὴ, ἡ ρωμαϊκὴ καί ἡ ἑβραϊκὴ — θεωρεῖται πηγὴ ὅλων τῶν ἀξιών, ἡ μελέτη τῆς ὁμοῦς ἀπαιτεῖ τὴ γνώση τῶν ἀντίστοιχων γλωσσῶν, στὶς ὁποῖες ἔχουν ἐκφραστῆ τὰ ἀριστοτελεσματικά τῆς κείμενα. Ἡ τυπογραφία πού στό μεταξύ ἔχει ἀνακαλυφθεῖ βοηθάει στὴν ἐκδοσὴ τῶν κειμένων σὲ πολλὰ ἀντίτυπα καί τὴ γρήγορη διάδοσή τους, ἐνῶ ταυτόχρονα ἀνανεώνεται τὸ γόητρο τῆς γραφτῆς γλώσσας πού στάθηκε ἱκανὴ νὰ διατηρήσει μέσα ἀπὸ τοὺς αἰῶνες τοὺς θησαυροὺς τῆς κλασσικῆς σκέψης κι' εὐαισθησίας.

Ἡ ἀνακάλυψη νέων χωρῶν μὲ ἀγνωστους ὡς τώρα λαοὺς καί ἀγνωστὴ τὴ γλῶσσα τους καθὼς καί ἡ πύκνωση τῆς ἐπικοινωνίας ἀνάμεσα στοὺς ἤδη γνωστοὺς γιὰ λόγους ἐμπορικούς καί ἄλλους προκάλεσαν ἰσχυρὸ ἐνδιαφέρον γιὰ τὶς τοπικὲς ἐθνικὲς γλώσσες, ὄργανο τῆς καθημερινῆς συνεννόησης μεγάλων πληθυσμῶν. Τὸ ἔργο τοῦ Dante de vulgari eloquentia, ἀποτελεῖ τὴν πρώτη ἐκδήλωση αὐτοῦ τοῦ ἐνδιαφέροντος, ἐνῶ ἄλλοι ἀρχίζουν νὰ γράφουν στὴ γλῶσσα τῆς διαμορφούμενης ἐθνικῆς τους Κοινότητος. Ἡ ὑψωση τῶν ἐθνικῶν γλωσσῶν σὲ γραφτὲς, ἐπομένως σὲ γλώσσες τῆς φιλολογίας ἔχε σάν ἀποτέλεσμα τὴ μελέτη τους, πού δὲν ἀπομακρύνθηκε ἀπὸ τὸ πνεῦμα τῆς ἑλληνολατινικῆς παράδοσης. Καί τὸ πνεῦμα αὐτό, ὅπως ἔχουμε πεῖ, συνίσταται στὴν ἀντίληψη τῆς ταυτότητας τῶν μερῶν τοῦ λόγου καί ὅλων τῶν γραμματικῶν κατηγοριῶν γιὰ ὅλες τὶς γλώσσες. Ἀλλὰ ἡ ἐποχὴ αὐτὴ παρουσίασε κι' ἕνα ἄλλο πρόβλημα: τὸ πρόβλημα τῆς γένεσης τῆς γλώσσας ἀπὸ ἄλλη σκοπιὰ, τὴν εὕρεση δηλ. μᾶς μητέρας-γλώσσας, ἀπ' τὴν ὁποία προέρχονται οἱ ἄλλες. Σάν τέτοια γλῶσσα θεωρήθηκε ἡ ἑβραϊκὴ, ἐφ' ὅσον σ' αὐτὴν εἶχαν συνταχθεῖ τὰ βιβλία τῆς Παλαιᾶς Διαθήκης· πρόκειται γιὰ τὴ θεολογικὴ ἀντίληψη τῆς μονογένεσης τῆς γλώσσας. Σήμερα, ὅστε ἡ μονογένεσις ὅτι ἡ πολυγένεσις τῶν γλωσσῶν ἐνδιαφέρουν τοὺς εἰδικούς ἐπιστήμονες.

Κορυφαία ἐκφρασις τῶν γραμματικῶν ἐνδιαφερόντων τῆς ἐποχῆς τῆς ἀναγέννησης καί τῶν πρώτων αἰώνων πού τὴν ἀκολούθησαν ὑπῆρξε ἡ ἐμφάνισις τῆς «Γενικῆς καί λογικῆς γραμματικῆς» (*Grammaire générale et raisonnée*) πού σύνταξαν δύο θεωρητικοὶ τοῦ Port-Royal, οἱ Lanolot καί Arnauld τὸ 1660. Στὴ «γραμματικὴ» αὐτὴ τοῦ Port-Royal κυριαρχεῖ ἡ ἰδέα ὅτι ἡ δομὴ τῆς γλώσσας εἶναι προϊόν τῆς λογικῆς καί ὅτι οἱ διαφορὲς γλώσσες δὲν εἶναι παρά παραλλαγὲς ἐνός καί τοῦ αὐτοῦ

γενικού λογικού συστήματος· γι' αυτό και την δνόμασαν «γενική», ενώ στην πραγματικότητα στηρίζονται στα δεδομένα της λατινικής και της γαλλικής, σέ λίγα της ελληνικής και της εβραϊκής και σέ ακόμη πιο λίγα της Ιταλικής και της Ισπανικής. Η μέθοδος στη χρήση των στοιχείων όλων των γλωσσών πού αναφέραμε δέν είναι συγκριτική· επιδιώκεται μόνο νά βεβαιωθεί ή αντίληψη ότι σ' όλες αυτές υπάρχει ή ίδια λογική.

Η απήχηση των αντιλήψεων πού αναπτύσσονται στη «Γενική και λογική γραμματική», υπήρξε μεγάλη, όχι μόνο στη Γαλλία, αλλά κι' έξω απ' αυτήν. Σειρές «Γραμματικών» βλέπουν τό φώς της δημοσιότητας, πού στηρίζονται στο ίδιο πνεύμα. Κι' όμως μέσα στη «Γραμματική» δέν παρουσιάζεται τίποτε τό καινούργιο· οι αρχές του γλωσσικού φαινομένου δέονται στενά μέ τις αρχές της λογικής. Συνεχίζοντας την κλασική παράδοση, όπως τή διατύπωσαν οι άλεξανδρινοί και οι πρώτοι λατίνοι γραμματικοί, ή γραμματική αυτή επιμένει στο καθήκον του «γραμματικού» νά περιγράψει την «καλή χρήση» της γλώσσας, τή γλώσσα δηλ. των καλλιεργημένων ανθρώπων και των συγγραφέων, και την προφύλαξη της από κάθε τάση διαφθοράς και έκβαρδάρωσής της. Ο 18ος αί. πάντως, κυριαρχείται σ' ό,τι άφορά τή γλώσσα από τή «Γενική και λογική γραμματική» του *Port-Royal*. στίς ημέρες μας, όπως θά ίδουμε, επιχειρείται ή άξιοποίηση εκείνων των άπόψεων και σέ συνδυασμό των νέων καταχτήσεων της γλωσσικής επιστήμης από τον άμερικανό γλωσσολόγο Chomsky.

Ός τώρα εκθέσαμε την πορεία της γλωσσικής σκέψης στον εύρωπαϊκό χώρο· πρόκειται για την έλληνολατινική παράδοση, της οποίας κανείς δέν μπορεί ν' άρνηθεί τά θετικά της σημεία, μολονότι δέν κατόρθωσε ν' αυτονομηθεί σέ ξεχωριστή επιστήμη. Βρέθηκε πάντοτε στην ύπηρεσία γενικότερων φιλοσοφικών αναζητήσεων και ιδιαίτερα της Λογικής. Δέν μπορούμε ακόμη ν' άρνηθούμε την επίδραση πού άσκησε στην περιγραφή και άνάλυση γλωσσών έξω από τό χώρο της Εύρώπης· ή άρμενική, ή συριακή, ή άραβική, ή εβραϊκή παρουσίασαν γραμματικές περιγραφές πάνω στο πρότυπο της έλληνολατινικής παράδοσης.

## 2. Η Ινδική γραμματική παράδοση

Στίς τελευταίες δεκαετίες του 18ου αί. συνέβη ένα γεγονός πού είχε τεράστιες συνέπειες στην άνάπτυξη και ανανέωση της γλωσσικής επιστήμης και σκέψης. Είναι ή ανακάλυψη της Σανσκριτικής ή Ινδικής. Ο Βρετανός William Jones διπλωματικός υπάλληλος στίς Ινδίες, ύστερα από επίμονες έρευνες και μελέτες διακήρυξε (τό 1786) μπροστά στα μέλη της «Ασιατικής Έταιρείας», πού ό ίδιος είχε ιδρύσει, τή συγγένεια της σανσκριτικής μέ την ελληνική και τή λατινική γλώσσα. Η συγγένεια αυτή, τονίζει επί λέξει, άφορά τόσο τις ρίζες των λέξεων όσο και τις γραμματικές τους μορφές, πού δέν μπορεί νά άφειλεται σέ άπλή σύμπτωση. Κανένας φιλόλογος, συνεχίζει, ύστερα από μιά εξέταση των τριών αυτών ιδιωμάτων δέν μπορεί νά μήν άναγνωρίσει ότι προέρχονται από μιά κοινή γλώσσα πού ίσως δέν υπάρχει πιά». Η ανακάλυψη αυτή δίνει καινούργιους προσανατολισμούς στίς γλωσσικές έρευνες και την έφαρμογή νέων μεθόδων πού

οί καρποί τους θά φανούν στον επόμενον αιώνα. Ταυτόχρονα όμως ανακαλύφθηκε μιά όλόκληρη παράδοση γλωσσικής Σκέψης άσχετη κι' ανεξάρτητη από την έλληνολατινική παράδοση, πού γι' αυτήν ήδη κάναμε κάπως διεξοδικά λόγο. Πρόκειται για την Ινδική ή σανσκριτική γλωσσική παράδοση, πού είναι όλωοδήποτε άρχαιότερη από την έλληνολατινική και πού σέ πολλά σημεία είναι άνώτερη της.

### 2.1. Η γραμματική του Panini.

Πραγματικά ανακαλύφθηκε ή «Γραμματική» του Panini, πού χρονολογείται τον 6ο π.Χ. αί. Ο ίδιος αναφέρει μιά σειρά προκατόχους του, γεγονός πού δείχνει ότι ή γλωσσική σκέψη στίς Ινδίες άνεβαίνει πολλούς αιώνες πίσω. Παρ' όλη την ανεξαρτησία της Ινδικής παράδοσης άπέναντι στην ελληνική, εν τούτοις φαίνεται πώς τό πρόδλημα του άν ή γλώσσα είναι προών της φύσης ή της ανθρώπινης σύμβασης άπασχόλησε και τους πρώτους Ινδούς γραμματικούς. Κι' όπως οι άλεξανδρινοί, κι' οι Ινδοί δούλεψαν πάνω σέ κείμενα πού σχολίασαν· ή σύνταξαν γλωσσάρια για την κατανόησή τους· και τά κείμενά τους ήταν οι Βεδικοί ιεροί ύμνοι πού είχαν συνταχθεί πριν από αρκετούς αιώνες. Όπως ό Πλάτων, είχαν ξεχωρίσει τό όνομα και τό ρήμα κι' είχαν άναγνωρίσει επί πλέον την πρόθεση· και τή μετοχή σά μέρη του λόγου.

### 2.2. Φωνητική και έσωτερική δομή των λέξεων.

Άλλά ό τομέας πού οι Ινδικές γλωσσικές έργασίες ξεπερνού εκείνες της έλληνολατινικής ή εύρωπαϊκής παράδοσης, είναι εκείνος πού σχετίζεται μέ τή φωνητική και την έσωτερική δομή των λέξεων. Η άνάγκη νά διατηρήσουν άθικτα, όχι μόνο τά ιερά τους κείμενα, αλλά και την προφορά τους, γιατί τότε ή μαγικοθρησκευτική τους δύναμη θά ήταν άποτελεσματική, όδήγησε τους Ινδούς γραμματικούς, όπως και τον ίδιο τον Panini, στην άνάλυση των ήχων πού απαρτίζουν τις λέξεις από την άποψη του τρόπου και του σημείου άρθρωσης. Μιά τέτοια άνάλυση των ήχων γίνεται στην έποχή μας στην Εύρώπη και πάλι κάτω από την επίδραση της Ινδικής παράδοσης. Η άνάλυση έξάλλου, των λέξεων στη Γραμματική του Panini προβάλλει τις έννοιες της «ρίζας», των «επιθημάτων» και των «καταλήξεων», γεγονός πού θ' άποτελέσει την άφετηρία της επιστημονικής έτυμολογίας, κι' όχι της έτυμολογίας πού ήθελε νά βρει την από τή φύση προέλευση των λέξεων. Κύρια πάντως χαρακτηριστικά των γραμματικών αναλύσεων της Ινδικής παράδοσης, όπως διαπιστώνεται στη Γραμματική του Panini είναι ή έξαντλητικότητα μέσα στα επιβαλλόμενα όρια, ή έσωτερική συνοχή και ή οίκονομία έκφρασης. Η «γραμματική» αυτή είναι πραγματικά ένα έργο ύψηλης τεχνικής συγκρότησης και άποτελείται από 4.000 κανόνες κι' ένα πίνακα ριζών πού παραλέμπουν οι κανόνες, ενώ οι συντομογραφίες και τά χρησιμοποιούμενα ειδικά σύμβολα συντελούν στην οίκονομία του έργου. Ο Άμερικανός γλωσσολόγος Bloomfield θεωρεί τή Γραμματική του Panini σαν ένα από τά πιο μεγάλα μνημεία της ανθρώπινης κοινωρίας.

### 2.3. Ἡ ἀνακάλυψη τῆς σανσκριτικῆς.

Ἡ ἀνακάλυψη τῆς σανσκριτικῆς μέ τήν ταυτόχρονη διάδοση τῆς «γραμματικῆς» τοῦ Panini (μεταφράστηκε σέ πολλές εὐρωπαϊκές γλώσσες) ἔπαιξαν ἀποφασιστικό ρόλο στήν εξέλιξη τῆς γλωσσικῆς ἐπιστήμης μέ τήν πραγματική ἔννοια τοῦ ὄρου, στήν Εὐρώπη. Ἡ συγκριτική Φιλολογία ἢ Συγκριτική Γραμματική πού ἴδρυσε ὁ Franz Bopp (τό 1816) εἶναι τό πρῶτο μεγάλο ἀποτέλεσμα ἐκείνης τῆς ἀνακάλυψης καί τῆς διαπίσωσης τῆς συγγένειας ἀνάμεσα στή σανσκριτική, τήν ἑλληνική καί τή λατινική. Ὁ γερμανός γλωσσολόγος ἀντιλήφθηκε ὅτι οἱ συγγενικές σχέσεις ἀνάμεσα σέ γλώσσες μποροῦσαν ν' ἀποτελέσουν στέρεο ὕλικό γιά τήν οἰκοδόμησι μιάς αὐτόνομης ἐπιστήμης καί μέ μέθοδο αὐστηρά ἐπιστημονική, τή μέθοδο τῆς σύγκρισης: «Νά φωτίσεις μιά γλώσσα μέσω μιάς ἄλλης, νά ἐξηγήσεις τίς μορφές τῆς μιάς μέσω τῶν μορφῶν τῆς ἄλλης, αὐτό ἦταν ἐκεῖνο πού δέν εἶχε γίνει ἀκόμη» κι ἀρχίζει στή δευτέρα, δεκαετία τοῦ 19ου αἰ.

### 2.4. Μητέρες-γλώσσες: ἰνδοευρωπαϊκή, σημιτική κ.ἄ.

Ἡ θέση τοῦ W. Jones γιά τή συγγένεια τῆς σανσκριτικῆς, τῆς ἑλληνικῆς καί τῆς λατινικῆς πού ἐνισχύθηκε μέ καινούργιες ἐρευνες ὁδήγησε στή σκέψη γιά τήν καταγωγή αὐτῶν τῶν γλωσσῶν ἀπό μιά μητέρα-γλώσσα πού ὀνόμασαν ἰνδοευρωπαϊκή. Παράλληλα, μέ τή μέθοδο τῆς σύγκρισης μελετιῶνται οἱ γνωστές ὡς τότε γλώσσες μέ σκοπό τήν εὕρεση τοῦ βαθμοῦ συγγένειας μεταξύ τους καί τήν κατάταξή τους σέ ἀντίστοιχες γλωσσικές οἰκογένειες. Ἡ δραστηριότητα αὐτή κατέληξε στήν ἀποκατάσταση τῶν γλωσσικῶν οἰκογενειῶν, ὅπως τῆς ἰνδοευρωπαϊκῆς (πού περιλαμβάνει τήν σανσκριτική, ἑλληνική, λατινική, γερμανική, σλαβική, τίς σύγχρονες ρωμανικές κλπ.), τῆς Σημιτικῆς (πού περιλαμβάνει τήν ἑβραϊκή, ἀραβική κ.ἄ.), τῆς Φιννουγγρικῆς (Φινλανδική, σὺγγρικῆ κ.ἄ.) τῆς ἀλταϊκῆς (τουρκική κλπ.), τῆς κινεζοθιβετιανῆς κλπ. Ταυτόχρονα κατέταξαν τίς γλώσσες τίς ὡς τότε γνωστές σέ τύπους: —κλητικές, —ἀπομονωτικές (πού οἱ λέξεις τους δέν



ἀναλύονται σέ ρίζα καί στοιχεῖα γραμματικά) —ἀγκολητι-  
κές (ἔχουν ρίζα καί σημεῖα γραμματικά, δίχως κανόνες ὀρι-  
σμένους γιά τή διαμόρφωσή τους).

Δέν ὑπάρχει ἀμφιβολία ὅτι ἡ συγκριτική φιλολογία ἢ  
ἡ συγκριτική γραμματική, πού ἐκτός ἀπό τόν Franz Bopp  
πλασιώνεται καί ἀπό ἄλλους διάσημους γλωσσολόγους  
(Grimm, Kuhh, κ.ά.), ἀποτέλεσε τήν πρώτη ἐπιστημονική ἀν-  
τιμετώπιση (στή μελέτη) τοῦ γλωσσικοῦ φαινομένου· στηρί-  
χτηκε ὅσο τῆς ἦταν δυνατό στά δικά τους δεδομένα, δίχως  
τήν προσφυγή σέ ἔννοιες ἢ σέ κατηγορίες ἄλλης τάξης. Ἐπι-  
ρεασμένη ὀπωσδήποτε καί ἀπό τό γενικότερο πνευματικό  
κλίμα τῆς ἐποχῆς δέχεται τή γλώσσα ὅπως καί τούς ἄλλους  
κοινωνικούς θεσμούς σάν ὀργανισμούς πού ὑπόκεινται στό  
νόμο τῆς μεταβολῆς καί τῆς ἐξέλιξης· ἡ θεωρία τῶν γλωσσι-  
κῶν μεταβολῶν καί τῶν σχέσεων μεταξύ τους θρῖσκειται στό  
κέντρο τῶν ἐνδιαφερόντων τῆς συγκριτικῆς γραμματικῆς.

## 2.5. Ὁ ρομαντισμός τοῦ 19ου αἰ., νέα ὄθηση στίς γλωσ- σικῆς ἔρευνες.

Κι' ἕνα ἄλλο ἐπίσης πνευματικό ρεῦμα τῆς ἐποχῆς τοῦ 19ου  
αἰ. ἄσκησε τήν ἐπίδρασή του στή μελέτη τῆς γλώσσας: Ὁ  
ρομαντισμός. Σάν κίνημα πού ἀντιτίθεται πρὸς τόν κλασσι-  
κισμό κατὰ τόν ὁποῖο ὅλα πρέπει νά μετριοῦνται μέ τόν κα-  
νόνα τῆς κλασσικῆς παράδοσης, ὁ ρομαντισμός στή γλωσσο-  
λογία ἐκδηλώνεται μέ τήν παραδοχή ὅτι δέν ὑπάρχουν ἀνώ-  
τερες καί κατώτερες γλώσσες, ὅτι κάθε γλώσσα ὁσο «ἑρῶβα-  
ρη» κι' ἂν εἶναι ἀξίζει νά γίνει ἀντικείμενο τῆς πιό προσε-  
χτικῆς μελέτης. Ἡ ἀντίληψη αὐτή ἔδωσε καινούργια ὄθηση  
στίς γλωσσικῆς ἔρευνες καί ὀδήγησε στή Γερμανία ἰδιαίτερα,  
στή μελέτη τῆς γοθτικῆς, τῆς ἀρχαίας γερμανικῆς καθώς καί  
στήν ἐκδοση κειμένων καί γλωσσασαρίων τῶν παλαιῶν γερμα-  
νικῶν γλωσσῶν. Παράλληλα ὁμως ὑποστηρίχτηκε ἡ θέση ὅτι  
ἀνάμεσα στή γλώσσα καί στό ἔθνος πού τή μιλάει ὑπάρχει  
στενή σχέση (Herder, Humboldt). Ἡ ἀλήθεια πού μπορεῖ νά ὑ-  
πάρχει στή θέση αὐτή ἐνίσχυσε, στήν περίπτωση τῶν Γερμα-  
νῶν, τίς ρατσιστικῆς θεωρίες γιά τήν ἀνωτερότητα τοῦ γερ-  
μανικοῦ ἔθνους, γιατί ἡ γερμανική ὄθην γλώσσα διατηρεῖ  
τά αὐθεντικότερα στοιχεῖα τῆς ἰνδοευρωπαϊκῆς, πού τήν με-  
τονόμασαν καί τήν εἶπαν ἰνδογερμανική.

Ἐκτός ἀπό τή μεθοδολογία πού δέν θά πάψει νά χρησι-  
μοποιεῖται καί σήμερα καί πού βοήθησε στή μελέτη ἰδιαίτε-  
ρων γλωσσικῶν ὀμάδων (ρωμανικῶν) ἢ συγκριτική φιλολο-  
γία ἢ Γραμματική συνέβαλε ἀποφασιστικά στόν ὀρισμό τῆς  
γλωσσικῆς συγγένειας καί τή διέκρινε ἀπό τήν ἔννοια τοῦ  
δανείου. Ἄν σήμερα ἔχουμε μιὰ ἐξαιρετική γνώση τῶν ἰνδο-  
ευρωπαϊκῶν γλωσσῶν, τοῦτο ὀφείλεται στούς συγκριτικούς  
γλωσσολόγους, πού κατάγιναν ἰδιαίτερα μ' αὐτήν, γιατί διέ-  
θετε τά πιό ἀφθονα τεκμήρια τῆς ἱστορικῆς τῆς πορείας καί  
διευκόλυνε τή διατύπωση νόμων τῶν μεταβολῶν καί τῆς ἐξέ-  
λιξης τῆς (νόμος τοῦ Grimm, κλπ.).

## 3. Συγκριτική καί ἱστορική γλωσσολογία — Νεογραμματικοί.

Στό τελευταῖο τέταρτο τοῦ αἰώνα, ἐμφανίστηκε μέσα ἀπό  
τούς κόλπους τῆς μιὰ καινούργια τάση σχετικῶς μέ τή μελέτη

τοῦ γλωσσικοῦ φαινομένου· πρόκειται γιά τήν τάση τῶν  
Νεογραμματικῶν, μέ κύριους ἐκπρόσωπους τούς Brugmann,  
Scherer, Verner κ.ά. Τά κύρια σημεῖα πού συνθέτουν τήν τά-  
ση αὐτή μποροῦν νά συνοψιστοῦν ὡς ἑξῆς: 1) οἱ φωνητικοί  
νόμοι στή γλώσσα ἔχουν ἀπόλυτο χαρακτήρα, ὅπως ἀκριβῶς  
καί οἱ φυσικοί νόμοι. 2) Ἡ ἐπιστήμη τῆς γλώσσας εἶναι ἱ-  
στορική· τά γλωσσικά στοιχεῖα ὀφείλουν ν' ἀπομόνώνονται  
καί νά μελετιῶνται χωριστά μέσα στήν ἐξέλιξή τους στό χρό-  
νο. 3) Ἡ ψυχολογία παίζει σπουδαῖο ρόλο στήν ἔρευνα τῆς  
σχέσης σκέψης-γλώσσας. Ἡ ἀναλογία σέ συμμόρφωση ἢ δη-  
μιουργία γλωσσικῶν μορφῶν μέ βάση ἕνα τύπο πού προῦ-  
πάσχει καί χρησιμοποιεῖται πολύ εἶναι ψυχολογική λειτουρ-  
γία τοῦ ἀνθρώπου καί παίρνει τή διάσταση τοῦ νόμου.

Οἱ τρεῖς αὐτές πλευρές τῆς διδασκαλίας τῶν νεογραμμα-  
τικῶν, πού ἀνάμεσά τους συγκαταλέγεται καί ὁ Γεώργιος  
Χατζηδάκης καθώς καί οἱ μαθητές του, ἀντανακλοῦν ἀντί-  
στοιχα: 1) τό πνεῦμα τοῦ θετικισμοῦ τῆς ἐποχῆς, κατὰ τόν  
ὁποῖο ἡ ἐξέλιξη ὀδηγεῖται κάτω ἀπό σταθεροῦς νόμους. Δέν  
πρέπει νά ξεχνοῦμε τήν ἀπήχηση πού εἶχε τό ἔργο τοῦ Dar-  
win «Γένεση τῶν εἰδῶν» πού ἐκδόθηκε τό 1859. 2) Τόν ἱστο-  
ρικισμό τοῦ 19ου αἰ. κατὰ τόν ὁποῖο κάθε κοινωνικό φαινό-  
μενο ἢ θεσμός ἔχει τή δική του αὐτονομία καί διαμορφώνε-  
ται μέσα καί μέ τήν ἐπίδραση τοῦ χρόνου, παρουσιάζοντας  
τίς διάφορες ἄλλαγες καί 3) Τήν πρόοδο τῶν ψυχολογικῶν  
ἔρευνων καί ἰδιαίτερα τοῦ Wundt στή Γερμανία.

Χωρίς νά ἐγκαταλείπεται τό στοιχεῖο τῆς σύγκρισης,  
στήν ἀποψη τῶν νεογραμματικῶν κυριαρχεῖ ἡ ἰδέα ὅτι ἡ  
γλωσσική ἐπιστήμη εἶναι ἱστορική. Γι' αὐτό καί ἡ φάση τῆς  
γλωσσικῆς σκέψης τῶν νεογραμματικῶν ὀνομάζεται «Συγκρι-  
τική καί ἱστορική γλωσσολογία». Κύρια φροντίδα τους ἡ  
διαπίστωση καί ἡ ἐξήγηση τῶν γλωσσικῶν μεταβολῶν, ἰδιαί-  
τερα τῶν φωνητικῶν καί τῶν μορφολογικῶν, γεγονός πού ὀ-  
δήγησε στή διατύπωση νόμων, πού μποροῦν νά διαφέρουν  
ἀπό τή μιὰ γλώσσα στήν ἄλλη. Στή νεότερη ἑλληνική, λ.χ.  
δέν μποροῦν νά συνυπάρξουν δίπλα-δίπλα δύο ἄηχα σιγμι-  
αία ἢ δύο ἄηχα συνεχῆ, ἀλλά ἀνομοιώνονται σέ ἄηχο συνε-  
χῆς καί ἄηχο σιγμιαῖο (πτ, κτ)φτ, χτ, σθ, σχ)στ, σκ). Κι' ὀ-  
που οἱ τυφλοὶ νόμοι δέν λειτουργοῦν μέ τήν ἀκρίβεια τῶν  
φυσικῶν καί ἡ ἐξήγηση τοῦ φαινομένου γίνεται δύσκολη, οἱ  
Νεογραμματικοί θρῖσκουν τό ρόλο τῆς ἀναλογίας, πού κι'  
αὐτή εἶναι ἀποφασιστικός παράγοντας τῆς γλωσσικῆς μετα-  
βολῆς καί ἐξέλιξης. Ὅπως καί νάναί, ἡ συγκριτική καί ἱ-  
στορική γλωσσολογία διαπίστωσε ὅτι οἱ μεταβολές τῶν φω-  
νημάτων, τῶν γραμματικῶν μορφῶν καί τοῦ τρόπου σύντα-  
ξῆς τους, πραγματικότητα ἀδιαφιλονίκητη σέ κάθε γλώσσα  
συμβαίνουν στό στόμα τῶν ἀνθρώπων πού μιλοῦν. Τά γράμ-  
ματα δέν εἶναι παρὰ ἀντίστοιχα σύμβολα τῶν φωνημάτων  
καί οἱ μεταβολές τους πού ἐπισημαίνονται στή γραφτῆ παρῶ-  
δοση ἀντανακλοῦν τίς μεταβολές πού ἔγιναν προηγουμένως  
στήν προφορική ὀμιλία.

Ἡ συγκριτική καί ἱστορική γλωσσολογία συνέβαλε ἀκό-  
μη στήν ἀκριβέστερη κατανόηση τῶν σχέσεων ἀνάμεσα στήν  
κοινή γλώσσα καί στίς διαλέκτους. Οἱ περιφερειακές διάλε-  
κτοι, χωρῆς νά εἶναι ἀτελεῖς ἢ παραμορφωμένες παραλλαγές  
τῶν φιλολογικῶν γλωσσῶν ἔχουν μιὰ δική τους, ἀνεξάρτητη  
ἐξέλιξη καί μποροῦν νά ἱκανοποιήσουν τέλεια ὀλες τίς ἀνάγ-  
κες τῆς ἐπικοινωνίας.



Σήμερα όλοι κατανοούμε ότι οι διαφορές ανάμεσα σε καθιερωμένη γλώσσα και διάλεκτο είναι διαφορές κοινωνικές, πολιτικές και πολιτιστικές, κι' όχι καθαρά γλωσσικές. Οί διάλεκτοι πού χρησιμοποιούσαν οι ιθύνουσες τάξεις ή κοινωνικά κυρίαρχες δυνάμεις σε διάφορες χώρες υψώθηκαν σε έθνικές γλώσσες των χωρών αυτών. Έτσι γίνεται αναγκαία ή μελέτη των διαλέκτων, ή διαλεκτολογία, γιατί πολλές φορές φωτίζει πολλά σημεία της ιστορίας των καθιερωμένων έθνικών γλωσσών.

Καί ή έννοια ακόμη ότι ή γλώσσα είναι σύστημα μέ πολλά επίπεδα διατυπώθηκε από τους συγκριτικούς και ιστορικούς γλωσσολόγους. Δέν θά έπιμείνουμε στό σημείο αυτό, γιατί θά μάς άπασχολήσει πιο πέρα.

### 3.1. Συμπεράσματα.

Έκθέσαμε σε γενικές γραμμές την πορεία της γλωσσικής σκέψης όπως ώς τώρα έχει γίνει γνωστή: είναι διπλή: ή ευρωπαϊκή και ή ινδική. Καί έχουν δημιουργήσει ή καθεμιά τή δική της παράδοση. Η πρώτη ξεκινάει από την Ελλάδα και από τίς άπορίες των φιλοσόφων για την ουσία και την κατα-

γωγή της γλώσσας. Οί αντίληψεις τους διχάζονται σε όπιδούς του φύσει / θέσει της γλώσσας και ύστερα της αναλογίας/άνωμαλίας.

Πρόκειται για τή γενική θεώρηση του γλωσσικού φαινομένου πού έντάσσεται στα πλαίσια της φιλοσοφίας. Οί έρευνες τους στό πρακτικό πεδίο κατέληξαν στην πρώτη «Γραμματική» του Δυτικού Κόσμου. Την έλληνική παράδοση παρέλαβαν οι Ρωμαίοι και στην συνέχεια οι σχολαστικοί του μεσαίωνα για να την υιοθετήσουν ή Άναγέννηση και οι Νεότεροι χρόνοι.

Καί τότε στον 18ο αί. ανακαλύφθηκε μία άλλη σπουδαία παράδοση στην μελέτη της γλώσσας, ή ινδική, πού όπως δείχνει ή γραμματική του Panini κρατήθηκε στην καθαρότητα του γλωσσικού στοιχείου πού μόνο αυτό θά συντελούσε στην άποτελεσματική έπικοινωνία μέ τό Θεό. Η σύζευξη των δύο αυτών παραδόσεων όδήγησε στην νεότερη γλωσσική σκέψη της συγκριτικής γραμματικής και της συγκριτικής και ιστορικής γλωσσολογίας για να περάσει στην σημερινή φάση της, σαν αυτόνομη έπιστήμη μέ έντελώς δικό της αντικείμενο και δική της μεθοδολογία.

(Συνεχίζεται)

#### ΕΠΑΝΟΡΘΩΣΗ

Στό προηγούμενο τεύχος μας (άρ. 9 - Οκτώβριος 1980) στό άρθρο της κ. Όλγας Πανοπούλου - Μαράτου για τον Jean Piaget παραλείφθηκε μία όλόκληρη παράγραφος από τό τμήμα του κειμένου πού αναφέρονταν στην περιγραφή των σταδίων εξέλιξης της νοημοσύνης, ενώ παράλληλα τό 4ο στάδιο (Η περίοδος των νοητικών συλλογισμών -opérations formelles- παρατέθηκε σαν 3ο. Τό σωστό είναι: (σελ. 3, στήλη 1η) «(3) Η περίοδος των συγκεκριμένων νοητικών ενεργειών (stade des opérations concrètes). Από τά 7 ώς τά 11 χρόνια περίπου, όταν ή νοητική ενεργεια, αν και βασίζεται ακόμα στο αντικείμενο πού αναφέρεται, μπορεί όμως να ύποθέσει όρισμένες αλλαγές και να τίς φανταστεί. Τό παιδί δέν μπορεί να άπελευθερωθεί ακόμα τελείως από την ανάγκη του πειραματισμού στα συγκεκριμένα αντικείμενα».

Για την παραπάνω παραλείψη ζητάμε συγγνώμη από την κ. Ο. Μαράτου και από τους αναγνώστες μας.

#### ΤΡΙΑ ΝΕΑ ΒΙΒΛΙΑ

Του Δρα ΠΑΡΜ. ΑΒΔΕΛΙΔΗ

Κυκλοφόρησαν από τον Έκδ. Οίκο

ΝΕΑ ΣΥΝΟΡΑ — Σόλωνος 94 :

- 1) Ο ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ Ο ΜΑΡΕΙΣΜΟΣ
- 2) ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΤΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ
- 3) ΘΕΜΑΤΑ ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Πωλούνται σε όλα τα βιβλιοπωλεία



## Οι οικονομικές συνέπειες της δεύτερης διεύρυνσης της ΕΟΚ\*

**Κωστή Βαϊτσου**

Μετάφραση από τα αγγλικά:

*Α. Ρούφου και ΣΠ. Βασιλάκη*

Έχει γίνει παραδεκτό ότι οι βαθύτεροι λόγοι της δεύτερης διεύρυνσης της ΕΟΚ είναι ουσιαστικά πολιτικοί. Ή διαπίστωση αυτή αληθεύει τόσο για τα υπάρχοντα μέλη όσο και για τις έντασσόμενες χώρες. Οι πολιτικές δυνάμεις είχαν τον κυρίαρχο ρόλο στη διαμόρφωση της κατεύθυνσης των γεγονότων των σχετικών με τη διεύρυνση, καθώς επίσης και στον έπηρεασμό (προσδιορισμό), — όπως έδειξε σε μεγάλο βαθμό

η περίπτωση της Ελλάδας — των δρών της ένταξης. Σέ πολλά θεμελιώδη θέματα, όχι μόνο το ευρύ κοινό, αλλά και πύο συγκροτημένα ενδιαφερόμενα μέρη δέν είχαν συλλάβει αρκετά τίς πλήρεις οικονομικές συνέπειες που πηγάζουν από τη δεύτερη διεύρυνση της ΕΟΚ.

Ή περίπτωση αυτή δέν είναι ξένη στην δλη εξέλιξη της Κοινότητας. Κατά την ίδρυσή της — την πρώτη απόπειρα στην Ιστορία μιάς πληρέστερης οικονομικής δλόκληρωσης και ένσωμάτωσης τόσο μεγάλων τμημάτων της Δ. Ευρώπης χωρίς καταφυγή στό μέσο της στρατιωτικής κατάκτησης — ούσιαστικοί πολιτικοί ύπολογισμοί προσδιόρισαν τούς λόγους και τίς περιστάσεις του σχηματισμού της Κοινότητας. ΄Αντί-

\* Οι σκέψεις που παρουσιάζονται στό άρθρο αυτό πρόκει-ται νά δημοσιευθούν από τό συγγραφέα σάν συμπεράσματα του βιβλίου των D. Seers and C. Vaitos (eds). *The Second Enlargement of the EEC: The Integration of Unequal Partners*, Macmillan, 1981. ΄Η μετάφραση στα ελληνικά του βιβλίου αυτού θά γίνει από τίς εκδόσεις Παπαζήση.

θετα, χωρίς να λείπει ή δική της ιδιαίτερη πολιτική ώθηση (τόσο έσωτερική, όσο και έξωτερική προς την ΕΟΚ), ή πρώτη διεύρυνση — με την ένταξη της Ίρλανδίας, Δανίας και του Ήνωμένου Βασιλείου — πραγματοποιήθηκε ταυτόχρονα με μιά άρκετά έκτεταμένη αξιολόγηση και συζήτηση των οικονομικών της συνεπειών, ιδιαίτερα στην περίπτωση του Ήνωμένου Βασιλείου. Η κίνηση όμως για τη δεύτερη διεύρυνση προωθήθηκε κατά κύριο λόγο, αν όχι αποκλειστικά, από πολιτικούς ύπολογισμούς.

Είναι τέτοια όμως ή φύση των Κοινοτικών συνθηκών και των δεσμεύσεων που προκύπτουν — ιδιαίτερα για τις συγκριτικά λιγότερο αναπτυγμένες έντασσόμενες Νοτιο-Ευρωπαϊκές χώρες — ώστε ή όλη εξέλιξη των οικονομικών τους θά επηρεασθεί σοβαρά από τη συμμετοχή τους σε μιά διευρυμένη ΕΟΚ. Αναμφίβολα, γεγονότα στο παγκόσμιο οικονομικό σύστημα άσχετα με την ΕΟΚ και διαφορετικοί τρόποι σύνδεσης της Ν. Ευρώπης με την Κοινότητα, θά είχαν όπωσδήποτε έξίσου σοβαρές οικονομικές συνέπειες για τις έντασσόμενες χώρες. Στις ιστορικές διαδικασίες δέν έχουμε την πολυτέλεια να απομονώνουμε όρισμένα μόνο γεγονότα έτσι ώστε να εξακριβώσουμε τί θά μπορούσε ή τί θά είχε συμβεί στην περίπτωση που οι αντίστοιχες καταστάσεις είχαν εξελιχθεί διαφορετικά. Τά άλληλοεπηρεαζόμενα γεγονότα κινούνται με τόσο περίπλοκο τρόπο που δέν είναι πάντα εύκολο να διαχωρίσουμε, όπως στο έργαστήριο, τά αίτια και τά άποτελέσματα.

Υπάρχουν ώστόσο όρισμένα θεμελιώδη θέματα που συνδέονται σε μεγάλο βαθμό με τά μέτρα πολιτικής και τη λειτουργία της ΕΟΚ. Στις σελίδες που ακολουθούν εξετάζονται τό οικονομικό περιεχόμενο αυτών των θεμάτων και τά αντίστοιχα άποτελέσματά τους.

Για να έκτιμήσουμε τις συνέπειες της διεύρυνσης ιδιαίτερα για τις έντασσόμενες χώρες, χρειάζεται να λάβουμε πρώτα ύπόψη μερικούς σημαντικούς παράγοντες που χαρακτηρίζουν τη δομή καθώς επίσης και τις περιστάσεις μέσα στις όποιες θά πραγματοποιείται ή άλλαγή της ΕΟΚ των έννεα στην ΕΟΚ των δώδεκα:

Πρώτα, δέν μπορούμε να άποσυνδέσουμε, τις συνέπειες της ένταξης στην Κοινότητα από αυτές που πηγάζουν από τό σημερινό επίπεδο και τύπο ανάπτυξης των έντασσόμενων χωρών. Η κατάσταση ήμ-έκβιομηχάνισης τους και οι διαφθωτικές διαφορές που υπάρχουν μεταξύ τους και — τό σπουδαιότερο — μεταξύ αυτών και των σημερινών μελών της ΕΟΚ, θά επηρεάσουν θεμελιακά τη φύση της οικονομικής συμμετοχής τους στις ύποθέσεις της Κοινότητας, καθώς και τό περιεχόμενο της Ευρωπαϊκής όλοκλήρωσης. Οι έπιπτώσεις της ΕΟΚ στα υπάρχοντα μέλη δέν είναι παρόμοιες με τις αντίστοιχες που θά προκύψουν για τους τρεις νέους έταίρους έφδσον τό επίπεδο ανάπτυξης των τελευταίων (και ιδιαίτερα της Πορτογαλίας και της Ελλάδας) είναι ποιοτικά διαφορετικά από εκείνο που χαρακτηρίζει τους έννεα.

Ένα δεύτερο σημαντικό στοιχείο είναι ή αναγνώριση του γεγονότος ότι οικονομικές πιέσεις έξωτερικές (ξένες) προς τη διεύρυνση και πέρα από τον τρόπο λειτουργίας της, θά έχουν — λόγω της εξέλιξης της παγκόσμιας οικονομίας — πολύ πιο σημαντικές συνέπειες για την οικονομική σκηνή της Δ. Ευρώπης από αυτές που θά έχει ή άλλαγή από έννεα

σε δώδεκα μέλη στην ΕΟΚ. Οι μεταβολές των γενικών πολιτικών και οικονομικών συνθηκών θά επηρεάσουν τη μελλοντική δομή της ΕΟΚ σε μεγαλύτερο βαθμό άπ' ό,τι ή ίδια ή ένταξη. Έπίσης, ή κρίση της Κοινότητας (σημαντικά επηρεαζόμενη από την παγκόσμια οικονομική κατάσταση) είναι πιθανόν να γίνει τό κεντρικό θέμα της διεύρυνσης προς τό Νότω και όχι αντίστροφα. Πάντως αν και ό διεθνής στασιμότητα, οι αύξανόμενες οικονομικές αντιθέσεις στην περιοχή του ΟΟΣΑ, και οι ενεργειακοί περιορισμοί, θά άποδειχθούν θέματα προσδιοριστικής σπουδαιότητας για τη Ν. Ευρώπη, από πολιτική άποψη και για την κοινή γνώμη των έντασσόμενων χωρών, ή είσοδος στην ΕΟΚ είναι πιθανό να συνδεθεί και να θεωρηθεί σε μεγάλο βαθμό ύπευθυνη για τά κοινωνικά και οικονομικά άποτελέσματα αυτών των βαθύτερων οικονομικών ρευμάτων.

Τρίτο, πρέπει να τονιστεί ότι, ενώ ή ένταξη άποτελεί ένα πολύ σημαντικό βήμα στην οικονομική ιστορία των τριών νοτιοευρωπαϊκών χωρών, παρ' όλα αυτά ακολουθεί την ίδια γενική πορεία που όλες τους έχουν πάρει στα τελευταία είκοσι περίπου χρόνια. Η συμμετοχή της Πορτογαλίας στην ΕΖΕΣ, ή Συμφωνία Σύνδεσης της Ελλάδας με την ΕΟΚ, και τά άνοίγματα της Ίσπανίας προς τη διεθνή οικονομία μετά τό 1959, δείχνουν μιά κατεύθυνση παρόμοια με την ένταξη. Η τελευταία όμως άποτελεί αναμφισβήτητα μιά θεμελιώδη δέσμευση γενικότερης οικονομικής πολιτικής.

Τέλος, σαν άποτέλεσμα τόσο έξωτερικών παραγόντων όσο και της έσωτερικής δυναμικής της Κοινότητας, μιά διευρυμένη ΕΟΚ δέν μπορεί να ένταχθεί σε προκαθορισμένα σχήματα. Η πολιτική που θά εφαρμοστεί, τόσο στις τρεις έντασσόμενες χώρες, όσο και σε κοινοτικό επίπεδο, σχετικά με τον καταμερισμό της εργασίας μέσα σε μιά ένοποιημένη Ευρώπη, θά έχει μιά έντονη επίδραση στα άποτελέσματα της διεύρυνσης προς τη Ν. Ευρώπη. Έπομένως, οι προσδοκίες είναι πιθανό να ποικίλουν σημαντικά ανάλογα με όρισμένες βασικές πολιτικές αποφάσεις που θά πρέπει να πάρει ή Κοινότητα και ανάλογα με τον τρόπο που θά εξελιχθούν στην οικονομική τους ανάπτυξη οι τρεις έντασσόμενες χώρες της Ν. Ευρώπης. Τά διάφορα σενάρια τοποθετούνται ανάμεσα στις δύο άκροφθες άκράιες περιπτώσεις: α) Η Ν. Ευρώπη, και ιδιαίτερα οι δύο λιγότερο αναπτυγμένες από τις τρεις έντασσόμενες χώρες (Πορτογαλία και Ελλάδα), μπορεί να εξελιχθεί σε οικονομική παραλλαγή των Πόρτο-Ρίκο της Ευρώπης. Αν και στο δεύτερο μισό αυτού του αιώνα ή πολιτική άποκιοκρατία έχει σχεδόν εξαφανιστεί, — και με αυτή την έννοια τό Πόρτο-Ρίκο είναι ένα άκραιο παράδειγμα — ή ιστορία παρουσιάζει διάφορους τύπους διαδικασιών οικονομικής όλοκλήρωσης που όδήγησαν σε άνοιχτες και / ή πιο έκλειπυσμένες μορφές οικονομικής κυριαρχίας και έκμετάλλευσης. β) Στο άλλο άκρο, θά έπιτευχθεί μιά άληθινά ένοποιημένη Ευρώπη με βάση συνειδητά και άμεσα μέτρα που θά μειώσουν τις σημερινές αντιθέσεις στα επίπεδα παραγωγικότητας, περιεχομένου οικονομικής δραστηριότητας και κατά-κεφαλήν εισοδήματος μεταξύ των έταίρων; Αν συμβεί αυτό, τότε ό όρος «όλοκλήρωση» θά έλευθερωθεί από τον φετιχισμό — που του άποδίδεται κυρίως από τους οικονομολόγους — της έμφασης σε μέτρα πολιτικής (λ.χ. ή φιλελευθεροποίηση των έμποδίων στο έμπόριο, ή έναρμόνιση των οι-

κοινωνικών πολιτικών κλπ.). Αντίθετα, ο όρος «όλοκληρωση» γίνεται πολύ πιο ουσιαστικός και δραστηρικός όταν αναφέρεται στο βαθμό συγκρισιμότητας δομών και συμπεριφορών καθώς επίσης και στην έκταση στην οποία υπάρχει ανάλογη επίδοση μεταξύ των μερών των διευρυσμένων κοινωνικο-οικονομικών μονάδων.(1).

Οι κεντρομόλες δυνάμεις που συγκεντρώνουν οικονομικές δραστηριότητες και ισχύ στη διαδικασία της οικονομικής ολοκλήρωσης, όπως και η απουσία σημαντικών διανεμητικών μέτρων από τις κοινοτικές πολιτικές κάνουν το δεύτερο σεναριο λιγότερο πιθανό. Άκόμα και μεταξύ των έννεα που — σε σχέση με τις τρεις εντασόμενες χώρες — βρίσκονται σε συγκρίσιμα επίπεδα οικονομικής ανάπτυξης, ή γεωγραφική συγκέντρωση βιομηχανίας και εισοδήματος σε Κοινοτικό επίπεδο συνέχισε να μεγαλώνει (2). Τέτοιες δυαδικές δομές διατηρήθηκαν ακόμα και σε περιόδους γρήγορης ανάπτυξης. Υπάρχουν πειστικές αποδείξεις ότι γεωγραφικά υπάρχει ένας βιομηχανικός πυρήνας μέσα στην ΕΟΚ. Επίσης υπάρχουν στατιστικά σημαντικές διαφορές στο κατά κεφαλήν εισόδημα και στο επίπεδο παραγωγικότητας όσο αυξάνεται ή απόσταση μεταξύ οποιασδήποτε περιφέρειας (region) και του κέντρου ενός τέτοιου Ευρωπαϊκού πυρήνα (3). Περιφερειακές διαφορές σε εθνικό επίπεδο έχουν ελαττωθεί σε πολλές περιπτώσεις χάρη στις αναδιανομητικές λειτουργίες του εθνικού κράτους, ενώ αντίθετα οι υπερεθνικές περιφερειακές διαφορές στην Εύρωπη είναι έντονες και συχνά μεγαλώνουν (4).

Οι διακλαδικές και περιφερειακές ανισότητες μεταξύ των κρατών μελών αυξήθηκαν με ακόμα ταχύτερο ρυθμό στα πρόσφατα χρόνια του στασιμοληθωρισμού. Έρωτήματα σχετικά με το σχηματισμό τεχνολογικών ιεραρχιών στη βιομηχανία και τη γεωγραφική τους κατανομή μέσα στην ΕΟΚ αποκτούν τώρα ιδιαίτερη βαρύτητα (5). Αν τέτοιες περιπτώσεις άνισης ανάπτυξης υπάρχουν μεταξύ μελών της Κοινότητας με γενικά πολύ πιο συγκρίσιμες παραγωγικές δομές, πώς θα άπαντούσαν στην πρόκληση της «όλοκληρωσης» πολύ λιγότερο αναπτυγμένα οικονομικά συστήματα;

Στο άλλο άκρο όμως, εφόσον η πρώτη εναλλακτική δυνατότητα, του τύπου Πόρτο-Ρίκο θα μπορούσε να προκαλέσει τάσεις αποσύνθεσης και αποσταθεροποιητικές συνθήκες στην Εύρωπη δεν είναι δυνατόν να αποδειχθεί μία βιώσιμη και διαρκής μορφή «όλοκληρωσης» στη γηραιά ήπειρο. Στην περίπτωση αυτή θα άναληφθούν πολιτικές πρωτοβουλίες, για να εξαλειφθούν τέτοιες άκραιοι δομές κέντρου-περιφέρειας στη Δ. Εύρωπη. Υπάρχει λοιπόν μία σειρά ενδιάμεσων εναλλακτικών καταστάσεων που είναι πιθανό να προκύψουν. Το περιεχόμενο αυτών των καταστάσεων θα εξαρτηθεί από τα συγκεκριμένα κοινοτικά μέτρα πολιτικής που θα ακολουθηθούν και κυρίως από τις δραστηριότητες που θα άναλάβουν, μέσα σε μία διευρυμένη Κοινότητα, οι συγκριτικά λιγότερο αναπτυγμένες οικονομίες της Ν. Εύρωπης. Επίσης σημαντικόι θα είναι και όρισμένοι κρίσιμοι έξωκοινοτικοί παράγοντες που θα άπηρεάσουν την όλη κατεύθυνση της Ευρωπαϊκής οικονομικής ολοκλήρωσης.

Λόγω του περίπλοκου χαρακτήρα των σχετικών θεμάτων, αυτά που ακολουθούν άποσαφηνίζουν πρώτα όρισμένες

θεμελιώδεις παραμέτρους που αναφέρονται στο σημερινό στάδιο και τα κύρια χαρακτηριστικά της οικονομικής ολοκλήρωσης στη Δ. Εύρωπη. Μετά από αυτές τις εισαγωγικές διευκρινήσεις, θα άσχοληθούμε βασικά με κλαδικά βιομηχανικά θέματα. Σ' αυτόν κατ' έξοχήν τό χώρο ή σημερινή Κοινότητα δεν έχει μία ολοκληρωμένη και πολυδιάστατη πολιτική (και δέβια ατή ή άλλειψη είναι από μόνη της μία μορφή πολιτικής). Όπως θα δούμε παρακάτω, αυτό έχει σημαντικές επιπτώσεις στη δεύτερη διέγρυνση. Θα παρουσιάσουμε επίσης μερικές από τις βασικές διασυνδέσεις μεταξύ των βιομηχανικών θεμάτων και άλλων κοινοτικών πολιτικών στη γεωργία, τον προϋπολογισμό και τό ισοζύγιο πληρωμών. Έπειδή τό συγκεκριμένο περιεχόμενο και τά άποτελέσματα της Κοινής Άγροτικής Πολιτικής (ΚΑΠ) έχουν έκτενώς διεγρυνθεί άλλου, (6) δεν θα άσχοληθούμε άναλυτικά έδω με αυτά. Στο διεθέσιμο χώρο θα συγκεντρώσουμε την άνάλυση κλαδικών θεμάτων στα πιο κρίσιμα ζητήματα που άφορούν τό βιομηχανικό κυρίως τομέα.

## Σημερινές Συνθήκες στην Ευρωπαϊκή Οικονομική Όλοκληρωση που άπηρεάζουν τη Διεύρυνση.

### 1) Η σημασία της βιομηχανίας στην Κοινότητα.

Άν και ή συζήτηση για τη γεωργία και την εφαρμογή της σχετικής πολιτικής σε αυτό τον τομέα συχνά έπισκίασε — μερικές φορές δίκαια — τις ύπόλοιπες δραστηριότητες

1) Βλ. τό εισαγωγικό κεφάλαιο στο: D. Seers and C. Vaitos (eds) *Integration and Unequal Development: The Experience of the EEC* (London: Macmillan, 1980).

2) Για μία ιστορική άναφορά στα οικονομικά του δυαδισμού στη Δυτική Εύρωπη βλέπε την εισαγωγή στον τόμο των D. Seers and C. Vaitos, op. cit.

3) Βλ. D. Seers, B. Schaffer and M.L. Kiljunen (eds) *Underdeveloped Europe: Studies in Core-Periphery Relations* (Hassocks, Sussex: Harvester Press, 1979) και D. Biehl et al., *Verteilung der Wirtschaftlichen Kräfte in Raum* (Baden-Baden, 1976).

4) Βλ. M.L. Kiljunen, «Regional Disparities, a Policy in the EEC» στον τόμο των D. Seers and C. Vaitos, (eds), ό.π.

5) Βλ. German Development Institute, *Portugal's Industrial Policy in Terms of Accession to the European Community*, GDI Occasional Papers, No. 60, 1980.

6) Βλέπε μεταξύ άλλων M. Trocay and I. Hodac (eds) *Prospects for Agriculture in the European Economic Community*, Bruges: College of Europe, 1979, επίσης J.M.C. Rollo, «The Second Enlargement of the European Economic Community — some economic implications with special reference to agriculture» στο *Journal of Agricultural Economics*, Vol. 30, No 3, 1974.

στην Κοινότητα, τό όλικό άγροτικό εισόδημα άποτελεί τό 4% περίπου του έθνικού εισοδήματος των έννέα της ΕΟΚ. Τά γεωργικά θέματα ώστόσο διεκδίκησαν μία πολύ ισχυρή παρουσία στον κατάλογο θεμάτων της ΕΟΚ, κυρίως σαν άποτέλεσμα των συνδυασμένων πιέσεων που δημιούργησαν μία συνεχιακή δομή στην Κοινότητα, στην όποία είναι άναμεμιγμένα όρισμένα γεωργικά συμφέροντα και οι κυβερνήσεις κρατών μελών. Έπίσης τά γεωργικά ζητήματα άντικατοπτρίζουν στρατηγικά συμφέροντα για τή διασφάλιση αυτόαρκειας σε είδη διατροφής στην Εύρωπαϊκή ήπειρο. Όμως, ή κοινοτική επίδραση στη γεωργία των έννέα δέν είναι πιθανό νά ξεπερνά ένα κλάσμα ποσοστιαίας μονάδας της άξιας των συνολικών δραστηριοτήτων τους. (7).

Άντίθετα ή μεταποίηση και οι ύπηρεσίες συνιστούν τον άκρογωνιαίο λίθο των οικονομών της Δ. Εύρώπης· ή ΕΟΚ είναι μία Κοινότητα βιομηχανικών χωρών. (8). Οι κοινοτικές πολιτικές ή — όπως σε μεγάλο βαθμό συμβαίνει σήμερα — ή άπουσία τους στο βιομηχανικό τομέα, έχουν έπομένως κεντρική σημασία για τή φύση της Δυτικο-Εύρωπαϊκής όλοκλήρωσης και για τον τύπο της άλληλεξάρτησης μεταξύ των κρατών-μελών.

Σέ άντιδιαστολή όμως πρέπει νά τονισθεί ότι στις έντασοόμενες χώρες ό άγροτικός τομέας έχει μία συγκριτικά πολύ μεγαλύτερη συμμετοχή στην έθνική τους οικονομική δραστηριότητα. Τά βασικά ώστόσο οικονομικά συμφέροντα των σημερινών μελών της ΕΟΚ στη Ν. Εύρώπη, συνίστανται σε βιομηχανικές ευκαιρίες και τις αντίστοιχες έξαγωγές μεταποιημένων προϊόντων και έξειδικευμένων ύπηρεσιών. Ό όρυκτός πλούτος της Ελλάδας σε σχέση με τή συνολική κοινοτική ζήτηση, ή άγροτική παραγωγή της Ν. Εύρώπης και τά χαμηλά επίπεδα μισθών κυρίως στην Πορτογαλία (πάντως όχι και τόσο χαμηλά σε σχέση με τον Τρίτο Κόσμο), δέν είναι άναντικατάστατα για τή Δ. Εύρώπη. Πάνω άπ' όλα, τά οικονομικά συμφέροντα της ΕΟΚ στη διεύρυνση συγκεκριώνονται στην ασφάλεια πρόσβασης και επέκτασης άγορών στη Ν. Εύρώπη από βιομηχανικούς έξαγωγείς του Εύρωπαϊκού πυρήνα. Άνταγωνιστικές πιέσεις από άλλες βιομηχανικές χώρες, μη μέλη της ΕΟΚ, όπως και ή έθνικά έλεγχόμενη βιομηχανική ανάπτυξη στον Εύρωπαϊκό Νότο, θά μπορούσαν νά άπειλήσουν μερικά τουλάχιστον από τά βιομηχανικά συμφέροντα των έννέα. Στο κατώφλι της δεύτερης διεύρυνσης, τά συμφέροντα αυτά προμηθεύουν τά 2/3 περίπου των συνολικών εισαγωγών κεφαλαιουχικού έξοπλισμού των τριών έντασσομένων χωρών. (Η Δ. Γερμανία δεσπόζει σ' αυτό τό εμπόριο) και περίπου τό (1/3) των συνολικών ένδιαμέσων εισαγωγών βιομηχανικών αγαθών. Οι συνολικές έξαγωγές βιομηχανικών προϊόντων της ΕΟΚ προς τις τρεις (έντασσοόμενες χώρες) είναι αυτή τή στιγμή της τάξης των 11 δισεκατομμυρίων δολλαρίων, ή περίπου 6% των έξω-κοινοτικών βιομηχανικών έξαγωγών της ΕΟΚ.

## 2) Διανεμητική επίδραση: εμπόριο έναντι μεταβιβάσεων

Ένα σχετικό θέμα άφορά τή σύγκριση άνάμεσα στη διεθνή κατανομή του εισοδήματος, όπως αυτή λαμβάνει χώρα μέσω βασικά των βιομηχανικών ένδοκοινοτικών έμπορι-

κών ροών άφενός, και τούς άναδιανεμητικούς μηχανισμούς μέσω της κατανομής πόρων του Κοινοτικού προϋπολογισμού άφετέρου. Άπό μία τέτοια σύγκριση, και αντίθετα με ό,τι συμβαίνει στο έθνικό επίπεδο — όπου ή δημοσιονομική πολιτική και οι σχετικές μεταβιβάσεις εισοδήματος παίζουν έναν άναμφίβολο κρίσιμο ρόλο — μπορεί σίγουρα νά έξαχθεί τό συμπέρασμα ότι ή ΕΟΚ δέν είναι μία «Κοινότητα μεταβιβάσεων». Η διακοινοτική κατανομή του εισοδήματος πραγματοποιείται κατά κύριο λόγο μέσω των έμπορικών σχέσεων που άφορούν βιομηχανικά βασικά προϊόντα.

Γιά τήν όλη Κοινότητα ό συνολικός προϋπολογισμός ήταν λιγότερο από 3% των διακοινοτικών εισαγωγών. Οι καθαρές εισπράξεις (ή οι καθαρές πληρωμές) για κάθε χώρα — έτσι ώστε νά συλλάβουμε τό άναδιανεμητικό μέγεθος — άντιπροσωπεύουν ένα σημαντικό μικρότερο ποσοστό των έμπορικών της σχέσεων μεταξύ των κοινοτικών εταίρων της.

Στην περίπτωση της Ελλάδας μία αύξηση κατά 5% μόνο της άξιας των εισαγωγών της του 1978, από τους έννέα — ένα ποσοστό που εύκολα θά μπορούσε νά ύπερκαλυφθεί από πληθωριστικές άπλώς πιέσεις — θά άντιστοιχούσε με μεγέθη της τάξης των όλικών καθαρών ροών από τον κοινοτικό προϋπολογισμό τό 1981. Συγκεκριμένα, μία ποσοστιαία αύξηση στις εισαγωγές του μεγέθους που άναφέρθηκε πιο πάνω θά άντιστοιχούσε με τό 150% περίπου του ποσού των 80-90 έκατομ. Εύρωπαϊκών Λογιστικών Μονάδων (ΕΛΜ) που από κοινού είχαν ύπολογίσει κοινοτικοί και Έλληνες έμπειρογνώμονες ότι άντιπροσωπεύει τις καθαρές χρηματικές ροές του προϋπολογισμού της ΕΟΚ προς τήν Ελλάδα για τό 1981. Εάν λάβει κανείς σαν βάση σύγκρισης τά ποσά που άνακοινώθηκαν από τήν Έλληνική πλευρά τό Νοέμβριο του 1980 (δηλαδή 170 περίπου έκατομ. ΕΛΜ), τότε τό αντίστοιχο ποσοστό είναι 75% περίπου. (9).

7) Πρέπει επίσης νά έχουμε ύπόψη μας ότι, μέσω του έθνικού προϋπολογισμού τους για τή γεωργία οι κυβερνήσεις μέλη έξακολουθούν νά παρέχουν στον τομέα αυτό περίπου τή διπλάσια οικονομική ένίσχυση από αυτήν που προέρχεται από Κοινοτικούς πόρους. Η έθνική ένίσχυση παίρνει κυρίως τή μορφή επιδοτήσεων στην κατανόηση και είδικών πληρωμών κοινωνικής ασφάλισης.

8) Η μεταποίηση από μόνη της κυμαίνεται από περισσότερο από τό ένα τέταρτο, για τό Ηνωμένο Βασίλειο, ως περισσότερο από τό ένα τρίτο, για τή Δ. Γερμανία, του άκαθάριστου έγχώριου προϊόντος. Οι βιομηχανικές έξαγωγές της ΕΟΚ (όχι μόνο ή προστιθέμενη άξια τους) άντιστοιχούσαν σχεδόν στο ένα πέμπτο του συνολικού εισοδήματος της περιοχής στα τέλη της δεκαετίας του '70.

9) Μετά τήν πενταετή μεταβατική περίοδο θά προκύψουν ύψηλότερες άκαθάριστες εισπράξεις (με τις μεγαλύτερες τιμές που θά άπολαμβάνουν οι Έλληνες γεωργοί). Επίσης ή πλήρης έφαρμογή των διατάξεων για τό φόρο προστιθέμενης άξιας θά προκαλέσει πρόσθετες πληρωμές. Πάντως οι καθαρές χρηματικές άπολαβές θά μεγαλώσουν με προϋπόθεση τις σημερινές προοπτικές του προϋπολογισμού. Παρόλο που τό εμπόριο της χώρας με τήν ΕΟΚ δέν θά αύξηθεί στο ίδιο ποσοστό, ή άποψη που ύποστηρίχθηκε παραπάνω έξακολουθεί νά ισχύει.

Τά ένδεικτικά αὐτά στοιχεία παρουσιάζονται ὄχι γιά νά ἑπιτιμήσουν τά καθόλου εὐκαταφρόνητα, σέ ἀπόλυτα μεγέθη, ποσά πού προβλέπονται στόν κοινοτικό προϋπολογισμό, ἀλλά γιά νά τά τοποθετήσουν στά πλαίσια πολύ πιά σημαντικῶν μεγεθῶν πού προκύπτουν ἀπό τίς γενικότερες ἔμπορικέσ σχέσεις τῆς χώρας μέ τή Δ. Εὐρώπη. Μέ ἡ χωρίς τήν ἔνταξη, ὁ καταμερισμός τῶν ὀφελῶν ἀπό τίς διεθνεῖς οικονομικές σχέσεις πηγάζει βασικά ἀπό τήν ἐπιλογή τῆς ἐξειδίκευτῆς στήν παραγωγή καί τοῦς ἔμπορικοῦς ὁδούς στήν ἀνταλλαγῆ, καί σέ πολύ μικρότερο βαθμό, στό διακρατικό ἐπίπεδο, ἀπό μεταβιβάσεις προϋπολογισμῶν. Ἡ σημασία τῆς ἔνταξης πρέπει νά διερευνηθεῖ κυρίως στόν τρόπο πού ἐπηρεάζει τά στρατηγικά αὐτά θέματα τῆς παραγωγικῆς ἐξειδίκευτῆς καί τῶν ὁδῶν ἀνταλλαγῆς μεταξύ κρατῶν κι ὄχι τόσο πτό ὕψος τῆς «προϊόκας» πού κάθε χώρα λαμβάνει ἀπό ἡ

προσφέρει στόν προϋπολογισμό γιά τήν κοινοτική συμβίωση.

Ἔτσι ἂν καί πραγματοποιοῦνται σκληρές διαπραγματεῦσεις, πού γιά μερικές χώρες συνεπάγονται σημαντικά ἀπόλυτα μεγέθη (10), τό πρόβλημα τοῦ ὕψους καί τῆς σύνθεσης τοῦ προϋπολογισμοῦ, σέ σχέση μέ ἄλλα μεγέθη, δέν μπορεῖ νά περιοριστεῖ στά τρία ζητήματα πού ἔχουν παραδοσιακά ἀπασχολήσει τήν ἀνάλυση τῶν θεμάτων αὐτῶν: (α) τήν ποσοστιαία σύγκριση μέ τό ἔθνικό εἰσόδημα τῶν χωρῶν-μελῶν (τό 1977 οἱ δαπάνες τοῦ κοινοτικοῦ προϋπολογισμοῦ ἦταν τό 0,64% τοῦ συνολικοῦ ΑΕΠ τῆς περιοχῆς). (β) τή σύγκριση μέ τίς ἔθνικές δημόσιες δαπάνες (οἱ κοινοτικές δαπάνες ἦταν

10) Μετά τή Συμφωνία τῶν Βρυξελλῶν τοῦ Ἰουνίου 1980 ἡ Ἰρλανδία φαίνεται ὅτι θά λάβει 590 ἑκατ. ΕΛΜ καί ἡ Ἰταλία 640 ἑκατ. ΕΛΜ κατά τή διάρκεια τοῦ 1980.



τό 2% περίπου των εθνικών δαπανών) και (γ) με τη σχετική σύνθεση του κοινοτικού προϋπολογισμού (κάθε χρόνο μεταξύ των 2/3 και των 3/4 του τελευταίου πηγαίνει στη γεωργία). Αντίθετα ή επίδραση του διακοινοτικού εμπορίου, ιδιαίτερα στα βιομηχανικά αγαθά, αποτελεί τό κυρίαρχο χαρακτηριστικό της σχετικής απόδοσης των χωρών-μελών μέσα στην Κοινότητα.

Μία θεμελιώδης αρχή της όλης διαδικασίας ολοκλήρωσης στην ΕΟΚ είναι νά τείνει νά απελευθερωθεί όσο τό δυνατό περισσότερο ή λειτουργία της αγοράς από παρεμβάσεις στην κίνηση αγαθών και υπηρεσιών. Η λειτουργία αυτή — πού κυριαρχείται σέ σημαντικό βαθμό από τίς πολυεθνικές εταιρίες πού ακολουθούν τίς δικές τους παρεμβατικές πολιτικές επιχειρησιακής ολοκλήρωσης — είναι αυτή πού διανέμει διακρατικά τό εισόδημα στην ΕΟΚ, και όχι ό Κοινοτικός προϋπολογισμός.

### 3) Όξυνόμενη οικονομική κρίση και ή διαδικασία ολοκλήρωσης.

Η ίδρυση της Κοινότητας και οι διαπραγματεύσεις για την πρώτη διεύρυνση έγιναν όταν ή ΕΟΚ παρουσίασε σημαντικά μεγέθη οικονομικής μεγέθυνσης. Η δεύτερη διεύρυνση όμως, πραγματοποιείται ενώ ή λειτουργία του παγκόσμιου οικονομικού συστήματος χαρακτηρίζεται από οικονομική κρίση και από σοβαρά προβλήματα (ιδιαίτερα στην απασχόληση και στίς πληθωριστικές πιέσεις), πού εκφράζουν την έλλειψη δομικής ισορροπίας στίς αντίστοιχες συνθήκες οικονομικής δραστηριότητας. Η μεταβολή αυτή δημιουργεί όχι μόνο ποσοτικές διαφορές μεταξύ των δύο περιόδων, (όπως στό ρυθμό οικονομικής μεγέθυνσης, στην ανεργία, στον πληθωρισμό, κλπ.), αλλά και ουσιαστικές ποιοτικές διαφορές, πού μετασχηματίζουν τη διαδικασία ένσωμάτωσης των νέων μελών.

Κατά τη διάρκεια περιόδων ταχύρρυθμης μεγέθυνσης, οι σχέσεις μεταξύ συγκρίσιμων εταίρων σέ μία ομάδα, όπως και οι σχέσεις με ίσοδύναμα τρίτα μέρη, μπορούν σέ πολλές περιπτώσεις, νά πάρουν τη μορφή καταστάσεων «θετικού άθροίσματος» (positive-sum situations). Σέ περιόδους επίβραδυνσης και οικονομικής κρίσης, τό πλαίσιο των σχέσεων αυτών παίρνει τό χαρακτήρα μιάς κατάστασης μηδενικού ή και άρνητικού αποτελέσματος. Για νά διατηρηθούν δηλαδή μερικοί οικονομικοί φορείς σέ όρισμένα επίπεδα απόδοσης, άλλοι θά πρέπει νά ύποστούν τίς ανάλογες άρνητικές συνέπειες. Σέ μιά τέτοιου είδους σχέση προκύπτουν δύο έπιμέρους καταστάσεις στή λειτουργία οικονομικής αλληλεξάρτησης μεταξύ οικονομικών μονάδων/ ή και ομάδων: Πρώτο, ή οικονομική μετατρέπεται σέ πολιτική οικονομία. Η δύναμη και τό οικονομικό μέγεθος γίνονται πολύ πίο σημαντικά στοιχεία για τη λειτουργία ενός συστήματος. Ένεργούν σάν ρυθμιστές των συνθηκών πού διαχωρίζουν τούς «κερδομένους» από τούς «χαμένους» σέ καταστάσεις μηδενικού ή άρνητικού αποτελέσματος. Δεύτερο, ή γνώση, ή όργάνωση και οι παραγωγικές ικανότητες παρουσιάζουν πρόσθετα πλεονεκτήματα:

ή ικανότητα προσαρμογής, έπιμερισμού των κινδύνων και γρήγορων αντιδράσεων για την έκμετάλλευση των εύκαιριών, δίνουν — μαζί με τό στοιχείο της δύναμης — σοβαρό προβάδισμα στους αναπτυγμένους οικονομικούς φορείς έναντι των λιγότερο αναπτυγμένων. Έτσι, οι ισχυρότεροι και πίο προηγμένοι γίνονται, σέ σχετικούς όρους, ακόμα πίο ισχυροί και προηγμένοι, σέ περιόδους κρίσης. Ό οικονομικός δαρβινισμός και ή «επιβίωση του ίκανότερου» τονίζονται ακόμα περισσότερο.

Δεύτερο, ή εξέλιξη γίνεται άσυνεχής. Προβολές των τάσεων του παρελθόντος δέν έχουν την ίδια προγνωστική αξία. Η ανάπτυξη πού στηρίζεται στίς εξαγωγές (export-led growth), οι ιστορικές έλαστικότητες ζήτησης στον ύπολογισμό του αποτελέσματος των δασμολογικών μειώσεων, τά πλεονεκτήματα της Εύρωπαϊκής περιφέρειας από τό κόστος εργασίας, ή έπιτυχία στό παρελθόν μέσα στην ΕΟΚ πολλών μικρομεσαίων επιχειρήσεων κυρίως της Β. Ιταλίας, κλπ., έχουν λιγότερη σχέση με τό νέο καταμερισμό εργασίας στή βιομηχανία της ΕΟΚ σέ μία περίοδο οικονομικής κρίσης.

Πρέπει νά ξανατονισθεί ότι τά παραπάνω θέματα (σχετικά με τά συγκριτικά όφέλη σέ καταστάσεις μη θετικού άθροίσματος) και με τίς άσυνεχείς σέ περιόδους κρίσης και δομικής αλλαγής), δέν προκύπτουν από την ίδια τη διεύρυνση. Όστόσο, ή λειτουργία και ή επίδραση της διεύρυνσης στίς έντασσόμενες χώρες θά επηρεαστεί σημαντικά από τίς νέες αυτές συνθήκες.

Από την άνάλυση των παραπάνω θεμάτων προκύπτουν τά εξής βασικά συμπεράσματα: α) Έν όψει του κύματος των παγκόσμιων νεομερκαντιστικών τάσεων και της αύξανόμενης σημασίας των μη δασμολογικών φραγμών στό έμπόριο, θά είναι ώφέλιμο για μερικές από τίς βιομηχανίες των έντασσόμενων χωρών (λ.χ. κλωστούφαντουργικές και ειδών ένδυσης) νά δρεθούν κάτω από τη συνολική προστασία πού προσφέρει ή ένταξη με πλεονεκτική πρόσβαση στην αγορά της ΕΟΚ. Οι καθαρά χαμένοι στην περίπτωση αυτή θά είναι όρισμένες αναπτυσσόμενες χώρες (ιδιαίτερα ή περιοχή του Μάγρεμπ, συγκεκριμένα ή Τυνησία και τό Μαρόκο) και κατά δεύτερο λόγο όρισμένες χώρες της Ν. Ανατολικής Ασίας. Έπίσης σέ μιά ΕΟΚ πού γίνεται όλο και πίο αυτόρκτης γεωργικά, ή πρόσβαση σέ αγορές μέσα στην ΚΑΠ προσφέρει, στίς αντίστοιχες δραστηριότητες, όρισμένα πλεονεκτήματα.

Είναι αλήθεια ότι ή έσωτερική ολοκλήρωση και ή έξωτερική φιλελευθεροποίηση δέν μπορούν νά έπιτευχθούν, τουλάχιστον βραχυπρόθεσμα μετά τη διεύρυνση (11). Τά πλεονεκτήματα όμως πού άπορρέουν από την ιδιότητα του μέλους δέν είναι εύκολο νά ύλοποιηθούν. Όσον άφορά, για παράδειγμα, τίς «ευαίσθητες βιομηχανίες» της Κοινότητας, οι ύποψήφιες για ένταξη χώρες έχουν ως τώρα αντιμετωπιστεί σάν τρίτες χώρες, και για τη διάρκεια της μεταβατικής

11) Βλ. German Development Institute, δ.π. σελ. 36.

12) Η Βρετανική βιομηχανία πλεκτών, ό Γαλλικός τομέας βαμβακερών, ή Γερμανική βιομηχανία άνδρικών ένδυμάτων και άλλοι έχουν έξασκήσει πιέσεις για ειδικές άσφαλιστικές ρήτρες. Βλ. *Süddeutsche Zeitung*, 23 Φεβρουαρίου 1979.

περιόδου μετά την ένταξη, όρισμένοι ενδιαφερόμενοι στην ΕΟΚ ζήτησαν ειδικές ασφαλιστικές διατάξεις (12).

Στήν περίπτωση της Ελλάδας περιλήφθηκαν ειδικοί αντιταθμιστικοί μηχανισμοί και ασφαλιστικές ρητρες, όπως αυτές του άρθρου 130 της Συνθήκης Προσχώρησης. Τέτοιες διατάξεις θα αλλάξουν το σημερινό καθεστώς λιγότερο ριζικά από ό,τι μερικές φορές υποθέτουμε (13).

Τό σύνολο των πολιτικών αντιπροσωπεύει μία κατάσταση τύπου «ντόμινο»: κάθε παραγωγός προσπαθεί να «εξάγει» τά προβλήματά του χρησιμοποιώντας τις εσωτερικές αγορές σαν τό κυριότερο στοιχείο ισχύος «για να άπωθήσει τους άλλους» ενώ «άπωθείται» κι' αυτός από τις αγορές των άλλων. Άλλά, μέσα σε μία τέτοια δομή είναι καλύτερα, για όρισμένους κλάδους, (ιδίως στα παραδοσιακά προϊόντα που εξάγει και ή Ν. Εύρώπη και χώρες του Τρίτου Κόσμου), να βρίσκεται κανείς στο μέσο της άλυσίδας του ντόμινο, με τη συμμετοχή του σε μία μεγαλύτερη ομάδα, παρά στο κατώτερο άκρο του. 6) Τό πλεονάζον βιομηχανικό δυναμικό και ή αύξανόμενη ανεργία στον ΟΟΣΑ δημιουργησαν ισχυρές πιέσεις προς την κατεύθυνση της γεωγραφικής εδραίωσης των υπάρχόντων δραστηριοτήτων, και άνησυχία για την εξαγωγή εύκαιριών άπασχόλησης προς τρίτες χώρες. Σ' αυτές τις συνθήκες, οι έννεα θα έχουν πολύ πιο έντονα τάση να θεωρηθούν τή διεύρυνση σαν μία ευκαιρία να χρησιμοποιήσουν προς όφελός τους τις αγορές της Ν. Εύρώπης.

Η βιομηχανική ανάπτυξη στις έντασόμενες χώρες, — είτε από τους δικούς τους οικονομικούς φορείς, είτε από έξωκοινοτικά οικονομικά συμφέροντα, είτε ακόμα, σε όρισμένες περιπτώσεις, από νέες πολυεθνικές με κοινοτική βάση — θα θεωρηθεί άπειλή κατά της Δυτικοευρωπαϊκής βιομηχανικής βάσης που ήδη υποφέρει με πλεονάζον και άνεμετάλλευτο παραγωγικό δυναμικό. Στο θέμα αυτό υπάρχει μία σημαντική σύγκρουση συμφερόντων μεταξύ των σημερινών και των καινούργιων μελών της Κοινότητας.

Η ένταξη θα άποδειχθεί επιζήμια για τις βιομηχανικές προοπτικές του Νότου αν χρησιμεύσει άπλώς για τη διατήρηση των ήδη καθιερωμένων δραστηριοτήτων στον Εύρωπαϊκό πυρήνα. Αυτό άληθεύει όχι μόνο για τις «ευαίσθητες βιομηχανίες» (λ.χ. χάλυβας, ναυπηγική), αλλά και για άρκετες δυναμικές, (βλέπε τή συζήτηση για τή βιομηχανία στο τμήμα που ακολουθεί).

Έδώ ταιριάζει πάλι ένα παράδειγμα από τό ντόμινο. Έξωκοινοτικά οικονομικά συμφέροντα, κυρίως από τις άλλες έκβιομηχανισμένες χώρες, μάχονται με τά σημερινά μέλη για τις ίδιες αγορές, είτε σε τομείς χαμηλής ανάπτυξης (όπως ή Ιαπωνία στα αυτοκίνητα και τις ηλεκτρικές συσκευές) ή σε περισσότερο υποσχόμενους τομείς τεχνολογικής έντασης (όπως οι ΗΠΑ στην άεροναυπηγική). Άνάλογες πιέσεις υπάρχουν μεταξύ των μελών της ΕΟΚ που προσπαθούν να αύξησουν ή τουλάχιστον να διατηρήσουν τά μερίδια των αγορών τους. Στο κατώτερο τμήμα της όλης άλυσίδας πιέσεων στην Εύρώπη, βρίσκονται, σ' αυτές τις περιπτώσεις, οι έντασόμενες χώρες που ή σημερινή τους παραγωγή είναι πολύ κατώτερη από την εγχώρια ζήτηση σε πολλούς βιομηχανικούς τομείς. Η ίκανοποίηση αυτής της υπερβάλλουσας ζήτησης είναι ένα άξιόλογο έπαθλο προς άπόκτηση (ή διατήρηση) για τους σημερινούς παραγωγούς των έννεα. Οι αγορές

αυτές της Ν. Εύρώπης γίνονται πολύ πιο σίγουρες για τους δυτικοευρωπαίους παραγωγούς μέσα σε μία διευρυμένη Κοινότητα.

(γ) Ένα από τά κύρια διδάγματα της παγκόσμιας οικονομικής επιβράδυνσης μετά τό 1974 είναι ότι, με αυτές τις συνθήκες, υπάρχουν σοβαρά όρια στα μεσοπρόθεσμα όφελή του άνταγωνισμού. Παραδοσιακά, ή έκτόπιση των σχετικά λιγότερο άποτελεσματικών παραγωγών στη διαδικασία δημιουργίας διαπεριφερειακού (interregional) έμπορίου, όχι μόνο άναμένεται ότι μπορεί να καταλήξει σε άμεσα όφελή για τους καταναλωτές, αλλά επίσης ότι μπορεί να αύξησει και τή συνολική κοινωνική ευημερία. Αυτό συμβαίνει μεσοπρόθεσμα μέσω της αναδιάρθρωσης της παραγωγικής βάσης. Η υπόθεση που γίνεται είναι ότι οι παραγωγικές δυνάμεις και πόροι που έκτοπίζονται από τον άνταγωνισμό μπορούν να ξανααπορροφηθούν σε δραστηριότητες στις όποιες ή χώρα ή ή περιφέρεια έχει ένα «συγκριτικό πλεονέκτημα». Άρα, άναμένεται ότι ή 2 «συνολική ευημερία» θα αύξηθεί. (14).

Όστόσο, σε περιόδους σοβαρής οικονομικής επιβράδυνσης και στασιμότητας οι άπορροφητικές δυνάμεις μπορεί να είναι πολύ αδύνατες. Για τό λόγο αυτό ή μέριμνα για πολιτικές προσαρμογής (adjustment policies) για την αντιμετώπιση της δομικής ανεργίας άποτελεί σοβαρότατο τμήμα του όλου οικονομικού προβληματισμού των κρατών μελών του ΟΟΣΑ και της ΕΟΚ ειδικότερα. Άρα, ή βιομηχανική ανεργία που θα δημιουργηθεί από την ένταξη μεταξύ των λιγότερο άποτελεσματικών, κυρίως των μικρομεσαίων, παραγωγών στο Νότο μπορεί να μη διοχετευθεί τόσο εύκολα σε άλλες δραστηριότητες. Αυτή ή βιομηχανική ανεργία ίσως άποδειχθεί ένα από τά πιο κρίσιμα οικονομικά και κοινωνικά μειονεκτήματα της διεύρυνσης.

Και πάλι οι τάσεις του παρελθόντος μπορεί να έχουν περιορισμένη χρησιμότητα σ' αυτή την περίπτωση. Παρατίθεται συχνά τό Ιταλικό αντιπαράδειγμα. Όμως, ή Ιταλία αντιμετώπισε τή μετατόπιση εργασίας περιορίζοντας τά άποτελέσματά της. Ήταν μία από τις μεγαλύτερες παραβάτιδες των κοινοτικών κανόνων στο βιομηχανικό πεδίο (λ. χ. στη ναυπηγική, στη βιομηχανία χημικών ίνών, κλπ.). Έν όψει της άρχής ανάπτυξης στην ΕΟΚ, οι χώρες της δεύτερης διεύρυνσης πιθανό να αντιμετώπισουν πολύ σοβαρότερο έλεγχο τέτοιων πρακτικών. Επίσης ό όλος μακροοικονομικός δυναμισμός της Ιταλίας ήταν ύψηλότερος σε σχέση με τις σημερινές συνθήκες που πηγάζουν από την οικονομική κρίση μετά τό 1974. Η κατάσταση στην αγορά εργασίας μπορεί να όξυνθεί ακόμα περισσότερο αν ή ένταξη επιφέρει την πολύ

13) Βλ. Α. Mitsos; «The Role of the Greek Government after Accession», στο *The Tenth Member Economic Aspects*, στο *The Mediterranean Challenge*, Sussex European Papers, No. 7, Sussex European Research Center, 1980.

14) Για μία κριτική της εφαρμογής αυτής της άρχής στον καθορισμό της μετατόπισης και της άπορρόφησης εργασίας, εν όψει της τεχνολογικής προόδου και της άνερχόμενης παραγωγικότητας, βλ. Sylos-Labini στο *Oligopolio e Progresso Tecnico*, G. Einaudi (Torino, 1964).



ανάγκαια αναδιάρθρωση και ορθολογική οργάνωση του αγροτικού τομέα στις χώρες της Ν. Ευρώπης.

δ) Έν δψει των οικονομικών συνθηκών και των επιβαρύνσεων που συνεπάγονται οι εισαγωγές ενέργειας, οι έντασσομένες χώρες αντιμετώπιζουν σημαντικά έμπορικά έλλειμματα. Η κατάσταση αυτή μπορεί να επιδεινωθεί από την ένταξη, τουλάχιστον στα πρώτα χρόνια. Οι πιέσεις στις εισαγωγές είναι πιθανό να αυξηθούν πολύ περισσότερο από τις ευκαιρίες εξαγωγών. Αυτό θα συμβεί για δύο κατηγορίες λόγων.

Η πρώτη και σπουδαιότερη προκύπτει αυτόματα από τις υποχρεώσεις που πηγάζουν από την ένταξη στην ΕΟΚ. Τουλάχιστο όσον αφορά τους δασμούς, το επίπεδο της όλης προστασίας των τριών έντασσομένων χωρών (ιδιαίτερα για την Ισπανία) έναντι των εισαγωγών από την ΕΟΚ είναι σήμερα πολύ ύψηλότερο από τους φραγμούς που αντιμετώπιζουν οι εξαγωγές τους προς την ΕΟΚ. Άρα η φιλελευθεροποίηση του έμπορίου θα επηρεάσει περισσότερο τις εισαγωγές παρά τις εξαγωγές τους. Επιπλέον στις διαδικασίες ολοκλήρωσης μεταξύ άνωτων βιομηχανικά εταιρών — δηλαδή μεταξύ των έννεα και των τριών — ή ελαστικότητα προσφοράς τείνει να είναι πολύ ύψηλότερη μεταξύ των σχετικά πιο αναπτυγμένων μελών. Έτσι, τα τελευταία θα είναι σε θέση να επωφεληθούν ταχύτερα και πιο ουσιαστικά από τη φιλελευθεροποίηση του έμπορίου. Επιπλέον, έφροσον οι μη δασμολογικοί φραγμοί (των τριών) θα έλέγχονται αυστηρότερα από τους κοινοτικούς κανονισμούς απ' όσο έλέγχονται σήμερα στα πλαίσια της GATT, ή απώλεια ευκαμψίας στη διεύθυνση του έξωτερικού έμπορίου θα είναι σοβαρή. Η σημασία του θέματος αυτού έγινε πολύ σαφής όταν η ΕΟΚ άσκησε, στα τέλη του 1980, πιέσεις στην Έλληνική κυβέρνηση (που προσπάθησε — με μία πολιτική έκτάκτου ανάγκης για τη μείωση του άσκούμενου έμπορικού έλλείμματος — να περιορίσει τις εισαγωγές). Η αντίδραση της ΕΟΚ ήταν ταχεία και ισχυρή.

Άκόμα και αν, στα πρώτα χρόνια μετά την ένταξη, οι εξαγωγές των Τριών προς τους Έννεα αυξανόνταν στο ίδιο ποσοστό με τις εισαγωγές από αυτούς, τα έμπορικά έλλειμματα των έντασσομένων χωρών θα επιδεινώνονταν περισσότερο. Αυτό θα συνέβαινε γιατί, σε απόλυτα μεγέθη, οι εξαγωγές είναι πολύ μικρότερες από τις εισαγωγές. Άρα, ίσες ποσοστιαίες αυξήσεις στις έμπορικές ανταλλαγές θα προκαλέσουν περαιτέρω επιδείνωση του έμπορικού ισοζυγίου. Στην πραγματικότητα, ή αυτόματη επίδραση της διεύθυνσης στο έμπόριο είναι πιθανό να αποτελέσει ένα από τα άμεσότερα και ποσοτικά σοβαρότερα οικονομικά προβλήματα.

Η δεύτερη κατηγορία συνεπειών που αναμένεται ότι θα επηρεάσουν το ισοζύγιο πληρωμών δεν είναι αυτόματη, αλλά εξαρτάται από τις δεσμεύσεις που θα μπορούσαν να αναλάβουν οι έντασσομένες χώρες και αν και όταν τελικά συμμετάσχουν στο Ευρωπαϊκό Νομισματικό Σύστημα (ΕΝΣ) και /ή σε σχετικές πολιτικές πρωτοβουλίες στην ΕΟΚ. Στην περίπτωση αυτή, θα επενεργούν δύο αντίθετες δυνάμεις. Αφενός, ή απώλεια της ευχέρειας χειρισμών στην έθνική πολιτική συναλλαγματικών ισοτιμιών, λόγω της δέσμευσης από κοινοτικούς κανόνες, θα επηρεάσει το έξωτερικό έμπόριο. Αυτό θα μπορούσε να αποδειχθεί σημαντικό αν συνεχίσουν

οι σοβαρές διαφορές στους ρυθμούς πληθωρισμού, και /ή αν άλλα διαρθρωτικά προβλήματα έμπορικού χαρακτήρα συνεχίσουν να επηρεάζουν άρνητικά τις διεθνείς συναλλαγές. Η συγκατάθεση των άλλων εταιρών στις αναπροσαρμογές των συναλλαγματικών ισοτιμιών και στις σχετιζόμενες πολιτικές θα δίνεται πάντα με το ένα μάτι στραμμένο στα δικά τους έμπορικά συμφέροντα. Επίσης, έχοντας ύπόψη τους περιορισμούς στις πολιτικές των συναλλαγματικών ισοτιμιών, οι έντασσομένες χώρες ίσως αναγκαστούν να εφαρμόσουν αυστηρότερες άποπληθωριστικές πολιτικές από αυτές που θα επιθυμούσαν, για να διορθώσουν τις σοβαρές έξωτερικές ανισοροπίες.

Άφ' έτερου, είτε μέσα είτε έξω από το ΕΝΣ, ή διεύθυνση είναι πιθανό να αυξήσει σημαντικά — από χρηματοδοτικής πλευράς — τις ευκαιρίες δανεισμού των έντασσομένων χωρών. Η ΕΟΚ θα μπορούσε να προσφέρει ουσιαστική βοήθεια στην αντιμετώπιση χρηματοδοτικών αναγκών των μελών της, όχι μόνο μέσω της πρόσβασης σε ειδικά κεφάλαια του ΕΝΣ ή σε άλλες πιστωτικές δυνατότητες, όπως στην περίπτωση της κοινοτικής «πετρελαιϊκής διευκόλυνσης» (oil facility) (15), αλλά και μέσω άλλων ευρύτερων μηχανισμών. Όπως στην περίπτωση της συνδυασμένης κοινοτικής ύποστήριξης για την κάλυψη των πιστωτικών αναγκών της Ιταλίας και της Ιρλανδίας μετά την αύξηση, το 1973, της τιμής του πετρελαίου, ή Κοινότητα εξετάζει τη δυνατότητα να χρησιμοποιήσει το συλλογικό οικονομικό βάρος της για την προσέλκυση και άνακύκλωση μέρους της αυξανόμενης ροής πετρονομισμάτων. Οι τρεις θα συμμετείχαν σ' αυτή την προσπάθεια ως μέλη. Θα μπορούν επίσης να άπευθύνονται στις διεθνείς χρηματαγορές με την κάλυψη της Κοινότητας. Άλλοιώς θα έπρεπε να στραφούν προς άλλους οργανισμούς όπως το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (ΔΝΤ), όπου ή επίφροσή τους είναι πολύ μικρότερη. Οι Ευρωπαϊκοί πόροι για την ενίσχυση των έντασσομένων χωρών θα είναι ποσοτικά λιγότερο σημαντικοί από την κοινοτική ύποστήριξη για την άντληση κεφαλαίων από τρίτες χώρες (λ.χ. ΟΠΕΚ). Επίσης οι χρηματοδοτικοί πόροι των τελευταίων είναι σημαντικά πολλαπλάσιοι των ακαθάριστων χρηματικών ροών που είναι πιθανό να δεχθεί ή Ν. Ευρώπη από τις βιομηχανικές πολυεθνικές επιχειρήσεις.

Σάν άποτέλεσμα όλων των παραπάνω διαδικασιών και τις επιδράσεις τους στο ισοζύγιο πληρωμών, ή ένταξη στην ΕΟΚ θα τείνει — τουλάχιστο κατά τα πρώτα χρόνια — να όξυνει άκόμα περισσότερο την επιδείνωση των έμπορικών έλλειμμάτων των νέων μελών. Οι έντασσομένες χώρες θα χρεωθούν περισσότερο, ενώ ταυτόχρονα, θα άποκτήσουν κοινοτική ύποστήριξη για να αυξήσουν άκόμα περισσότερο τα χρέη τους. Αυτή ή ύποστήριξη ίσως άποτελέσει ένα από τα άμεσότερα χρηματικά όφελή της ένταξης στην ΕΟΚ, πολύ σημαντικότερο από τις εισπράξεις από τον κοινοτικό προϋπολογισμό.

15) Η «oil facility» της ΕΟΚ, μπορεί σύντομα να αυξηθεί από 3 δισεκ. δολάρια σε 10 δισεκ. δολάρια. Βλ. *Financial Times*, 21 Οκτωβρίου 1980, σελ. 24.

#### 4. Άνιστοι έταίροι και διαφοροποιημένες πολιτικές σε μία διαδικασία ολοκλήρωσης.

Η δεύτερη διεύρυνση αντιπροσωπεύει μία ιδιαίτερη αλλαγή σε σχέση με την προηγούμενη κοινοτική εμπειρία. Η Κοινότητα όχι μόνο ιδρύθηκε και διαμορφώθηκε σε μία περίοδο ανάπτυξης, αλλά και θεμελιώθηκε πάνω στην αρχή ότι στα μέλη της περιλαμβάνονται γενικά συγκρίσιμες προηγμένες βιομηχανικές οικονομίες. Τά όργανα της κοινοτικής πολιτικής είναι σε μεγάλο βαθμό ακατάλληλα για τό χειρισμό των θεμάτων που θα ανακύψουν από την ένταξη τριών ουσιαστικά λιγότερο αναπτυγμένων οικονομιών. Αυτό είναι ιδιαίτερα σωστό εν όψει της σχετικής απουσίας σημαντικών κοινοτικών πόρων για τη βελτίωση των δομών παραγωγής των συγκριτικά λιγότερο προηγμένων οικονομιών. Προς τό παρόν τό κοινοτικό κεκτημένο (acquis communautaire) μόνο περιθωριακά ξευπηρετεί τις ιδιαίτερες ανάγκες των τριών έντασσομένων χωρών. Μέ δεδομένες τις βιομηχανικές δομές της ΕΟΚ και τόν προσανατολισμό των πολιτικών τους αν τό κοινοτικό κεκτημένο χρησιμοποιηθεί για νά σταθεροποιήσει τό status quo, θα δημιουργήσει συνθήκες διαιώνισης των άνισοτήτων και θα έμποδίσει μία αποτελεσματική διαδικασία ολοκλήρωσης. Έπομένως, διάφορα όργανα πολιτικής όχι μόνο πρέπει νά έπεκταθούν αλλά και νά αλλάξει ή έμφαση και τό περιεχόμενό τους, έτσι ώστε νά αντιμετωπισθεί ή διεύρυνση.

Αν αντίθετα υιοθετηθεί μία πολιτική διατήρησης των δομών, ή ανάγκη δράσης στις έντασσομένες χώρες και ή ικανότητα δράσης τους θα είναι αντιστρόφως ανάλογες. Αυτό θα μπορούσε νά λεχθεί τώρα για τη διασφάλιση των εισοδημάτων μέσω της ΚΑΠ (αντί της προώθησης διαρθρωτικών αλλαγών), την απουσία μιας αξιόλογης Κοινής Βιομηχανικής Πολιτικής, και τό πολύ περιορισμένο μέγεθος και τη μικρή επίδραση της Περιφερειακής και Κοινωνικής Πολιτικής.

Αν ή αποτελεσματική ολοκλήρωση ενέχει, όπως σημειώσαμε παραπάνω, έμφαση στη συγκρισιμότητα των παραγωγικών δομών και στα συνακόλουθα επίπεδα του κατά κεφαλήν εισοδήματος και όχι απλώς στην έναρμόνιση των πολιτικών, ή έναρμόνιση αυτή αποκτά σημασία μόνο όταν προωθεί τη συγκρισιμότητα. Γι' αυτότό λόγο μία από τις βασικές κατευθύνσεις όπου θα έπρεπε νά στραφεί μελλοντικά τό κοινοτικό κεκτημένο θα ήταν ή προώθηση μιας γενικά άποδεκτης αντίληψης ότι απαιτείται *διαφοροποιημένη* μεταχείριση μεταξύ άνισων οικονομικά έταίρων. Διαλέξαμε συνειδητά τόν όρο «διαφοροποιημένη» και όχι τόν συνήθως αναφερόμενο «ιδιαιτέρη» μεταχείριση. Η ιδιαιτερότητα συνδέθηκε συχνά με την έννοια της «βοήθειας» και τη διαιώνιση όρισμένων συνδρόμων εξέλιξης. Ακόμα, οι υπάρχουσες κοινοτικές πολιτικές δεν είναι λιγότερο ιδιαίτερες για τις οικονομίες των σημερινών μελών από ό,τι οι καινούργιες που θα καταστούν αναγκαίες σε μία διευρυμένη Κοινότητα: έξ ου και ή καταλληλότητα του όρου «διαφοροποίηση».

Η προώθηση της ολοκλήρωσης δομικά έτερογενών περιοχών εξαρτάται βασικά από την αναδιάρθρωση και ανάπτυξη των σχετικά λιγότερο προηγμένων μελών τους. Σε πολύ γενικές κατηγορίες και με σημαντικές διαφορές στα πλαί-

σια κάθε κατηγορίας, ή διευρυμένη κοινότητα θα περιλαμβάνει τρεις τύπους οικονομιών: (α) Ίρλανδία, Ελλάδα και Πορτογαλία, (β) ένα μεγάλο μέρος της Ίταλίας και ή Ίσπανία, (γ) οι ύπόλοιτες. Η γεφύρωση των χασμάτων μεταξύ τους και μέσα σε κάθε ένα από αυτούς τούς τύπους θα αποδειχθεί ή σοβαρότερη έσωτερική πρόκληση για την ΕΟΚ. Ίσως ή πιο σημαντική συμβολή της δεύτερης διεύρυνσης στη διαδικασία Εύρωπαϊκής ολοκλήρωσης θα μπορούσε νά είναι ή ρητή δέσμευση νά εφαρμοστεί διαφοροποιημένη μεταχείριση μεταξύ δομικά διαφορετικών έταίρων.

Στρεφόμεστε τώρα στη συζήτηση μερικών από τά ειδικά χαρακτηριστικά μιας διευρυμένης και διαφοροποιημένης ΕΟΚ. Θα δοθεί έμφαση στις τρεις έντασσομένες χώρες και στις κλαδικές ιδιαιτερότητες τους. Έπίσης ή άποψη που παρουσιάζεται εδώ κλίνει προς τά συμφέροντα της Ν. Εύρώπης. Αυτό είναι δικαιολογημένο γιατί, όπως παρατηρήσαμε παραπάνω, μόνο αν οι έντασσομένες χώρες τείνουν νά φθάσουν επίπεδα ανάπτυξης παρόμοια με αυτά των σημερινών μελών θα αποδειχθεί ή διαδικασία ολοκλήρωσης βιώσιμη και διαρκής.

#### Διεύρυνση και βιομηχανική ανάπτυξη των έντασσομένων χωρών.

Στό τελευταίο τέταρτο του αιώνα, παρά τις θεμελιώδεις διαφορές στο χαρακτήρα της εκβιομηχάνισής τους, οι τρεις χώρες της Ν. Εύρώπης γνώρισαν αξιόλογους ρυθμούς ανάπτυξης και διαφοροποίηση των οικονομιών τους. Κυρίως με την επέκταση του μεταποιητικού κλάδου. Αυτός αποτελούσε, στα μέσα της δεκαετίας του 1970, πάνω από τό 1/5 του ΑΕΠ για την Ελλάδα και την Ίσπανία και πάνω από τό 1/3 του ΑΕΠ για την Πορτογαλία. Αν και αυτοί οι άριθμοί δεν υπέχουν πολύ από τούς αντίστοιχους μέσοι όρους των σημερινών μελών της ΕΟΚ (16), υπάρχουν μεγάλες ποιοτικές διαφορές με την ύπόλοιπη Δ. Εύρώπη όσον αφορά την παραγωγικότητα και τις άμοιβές, την ένταση χρήσης εξειδικευμένων γνώσεων και υπηρεσιών, τό μέγεθος των έπιχειρήσεων, τη διαφοροποίηση, τη διεθνή ανταγωνιστικότητα, κλπ. Ιδιαίτερα σημαντικές είναι ή πολύ μικρή παραγωγή κεφαλαιουχικών αγαθών στη Ν. Εύρώπη, ή περιορισμένη κάθετη ολοκλήρωση, ή σημαντική συμμετοχή μικρομεσαίων έπιχειρήσεων χαμηλής παραγωγικότητας (ιδιαιτέρα στην περίπτωση της Ελλάδας) και ό ύψηλός βαθμός συγκέντρωσης των εξαγωγών (ιδιαιτερα για την Πορτογαλία αλλά και για την Ελλάδα).

Στά τελευταία 20 χρόνια οι πιο βαθιές αλλαγές πραγματοποιήθηκαν στην Ίσπανία, που, με μία σύντομη χρονική καθυστέρηση, μοιάζει βιομηχανικά με την Ίταλία. Η Ίσπανική εμπειρία βασίστηκε σε παραδοσιακές μερκαντιστικές άρχές με την εκμετάλλευση μιας σχετικά μεγάλης εγχώριας αγοράς, με έκτεταμένη προστασία και δυναμική κρατική παρέμβαση όχι μόνο στη διαμόρφωση της πολιτικής, αλλά και στην άμεση παραγωγή και στην ενεργό συμμετοχή στην προμήθεια και πώληση αγαθών και υπηρεσιών. Ταυτόχρονα, ωστόσο, ή Ίσπανία, ιδιαίτερα μετά μία σοβαρή μεταστροφή

πολιτικής τó 1959, (17) επέστρεψε, από τόν εθνικισμό στον έλεγχο τής ιδιοκτησίας τών μέσων βιομηχανικής παραγωγής, στο παραδοσιακό υπόδειγμα τής έξαρτημένης ανάπτυξης. Όχι μόνο ή Ίσπανία, αλλά και ή Πορτογαλία και ή Έλλάδα, παρουσιάζουν, πρίν από τήν είσοδό τους στην ΕΟΚ, έναν ύψηλό βαθμό διείσδυσης ξένων εταιρειών στο μεταποιητικό τους τομέα (τής τάξης του 25-33% σέ διάφορους δείκτες βιομηχανικής δραστηριότητας). Ό βαθμός αυτός ξένου έλέγχου είναι μεγαλύτερος από αυτόν τών έννέα μελών τής ΕΟΚ (μέ τήν έξαιρέση τής Ίρλανδίας και πιθανώς του Βελγίου) μετά από χρόνια συμμετοχής στην Κοινότητα.

Σημαντικό είναι και τό γεγονός τής συμμετοχής τών ειδών τής μεταποίησης κατά 50% ή περισσότερο στις συνολικές έξαγωγές τών έντασσομένων χωρών (18). Αυτή ή περίπτωση όμως αποτελεί κοινό χαρακτηριστικό αρκετών χωρών που δέν έξάγουν πετρέλαιο και δέν συμμετέχουν στον ΟΟΣΑ, στα τελευταία δέκα χρόνια. Περίπου οί μισές από τές έξαγωγές ειδών μεταποίησης τών έντασσομένων χωρών γίνονται προς τές χώρες τής ΕΟΚ. Έπίσης περίπου ή πάνω από τό ένα τρίτο τών συνολικών αυτών έξαγωγών πραγματοποιούνται από επιχειρήσεις ξένης ιδιοκτησίας.

Πώς θά επηρεάσει ή διείσδυση τό βιομηχανικό μέλλον τών έντασσομένων χωρών; Υπάρχει ένας αριθμός συμπερασμάτων που μπορούμε νά καταλήξουμε και που θά προκύψουν σάν άμεση συνέπεια τής ένταξης. Υπάρχουν όμως και άλλα — ίσως τά πιο κρίσιμα — που θά έξαρτηθούν από τές πολιτικές που θά ακολουθήσει στο μέλλον ή διευρυμένη ΕΟΚ και από τήν επίδοση τών έντασσομένων χωρών.

## Αυτόματες συνέπειες για τές βιομηχανίες τών Τριών.

Μερικές από τές κυριότερες, λίγο πολύ αυτόματες συνέπειες είναι οί ακόλουθες:

(1) Τό βιομηχανικό εργατικό κόστος θά αύξηθει, αν και οί πραγματικοί μισθοί δέν είναι απαραίτητο ότι θά παρουσιάσουν αύξηση — τουλάχιστον όχι για τούς ίδιους λόγους. Η αίτια είναι ή αύξηση του κόστους τών αγαθών που καταναλώνουν οί μισθωτοί (wage goods) λόγω τών ύψηλότερων τιμών που συνεπάγεται ή Κοινή Αγροτική Πολιτική. Τά ένθικά συστήματα θά στραφούν από τές επιδοτήσεις στην κατανάλωση προς τή στήριξη τών τιμών τών γεωργικών προϊόντων.

Η αύξηση του βιομηχανικού κόστους θά τείνει νά έχει μία «μά κι» έξω» πληθωριστική επίδραση και δέν θά επηρεάσει τούς μελλοντικούς ρυθμούς πληθωρισμού, τουλάχιστον άμεσα (19). Αν και αυτή ή επίδραση θά γίνει ομοίμορφα αισθητή σέ όλες τές έντασσομένες χώρες (μία πρόσφατη άδημοσίευτη μελέτη δείχνει ότι ό συνολικός έλληνικός δείκτης τιμών καταναλωτών θά αύξηθει κατά 5% κατά τή διάρκεια τής μεταβατικής περιόδου τής ένταξης λόγω τής ΚΑΠ), αυτή που θά πληγεί περισσότερο θά είναι ή Πορτογαλία. Η χώρα αυτή είναι μία από τές λίγες ήμ-έκβιομηχανισμένες οικονομίες όπου τά είδη διατροφής αντιπροσωπεύουν πάνω από 15% τών συνολικών τής εισαγωγών. Έπίσης

ή Πορτογαλία βασίζει σήμερα ένα σημαντικό μέρος τής στρατηγικής τής έκβιομηχάνισης στή διατήρηση ενός χαμηλού επίπεδου μισθών.

Η πληρωμή ύψηλότερων τιμών στους έγχώριους και ξένους αγροτικούς παραγωγούς θά μειώσει ακόμα περισσότερο τές δυνατότητες τής Ν. Εύρώπης νά ανταγωνιστεί μέ ανάλογα έξωκοινοτικά προϊόντα ύψηλής έντασης εργασίας.

(2) Ένα από τά ένδιαφέροντα θέματα σχετικά μέ τήν επίδραση τής ένταξης στις πρακτικές τών βιομηχανικών πολυεθνικών επιχειρήσεων άφορά τές άποκαλούμενες θεωρίες «τής γέφυρας», που έχουν τή ένταξη και λόγω γεωγραφικών και ιστορικών-γλωσσικών λόγων, ή Ν. Εύρώπη θά χρησιμεύσει σάν συνδετικός κρίκος για τές δραστηριότητες τών πολυεθνικών εταιρειών μεταξύ τής Δ. Εύρώπης και τών αγορών τής Μέσης Ανατολής και τής Λατινικής Αμερικής. Αυτή ή έρμηνεία είναι τελείως λανθασμένη. Η ένταξη δέν είναι άναγκαία για τήν εφαρμογή ενός τέτοιου σχήματος ολοκλήρωσης, μέσω τών πολυεθνικών. Αντίθετα και αν λάβουμε υπόψη τά συνολικά συμφέροντά τους, οί πολυεθνικές είναι πιο πιθανό νά έμποδίσουν παρά νά προωθήσουν τές έξαγωγές τής Ν. Εύρώπης προς τόν Τρίτο Κόσμο. Κι' αυτό γιατί έχουν ήδη έγκαταστάσεις στις χώρες του Τρίτου Κόσμου, δραστηριότητες παρόμοιες και ανταγωνιστικές μέ αυτές που επίσης έλέγχουν στή Ν. Εύρώπη. Έπιπλέον, ή πολιτική τής επιχειρησιακής τους ολοκλήρωσης έχει σάν βασικό στόχο τής συμπληρωματικότητα τής παραγωγής κυρίως μέ τή χώρα προέλευσης ή μ' άλλες βιομηχανικά αναπτυγμένες οικονομίες κι όχι μέ τές ήμβιομηχανισμένες χώρες τής Ν. Εύρώπης.

Στή δεύτερη έκδοχή τής θεωρίας τής «γέφυρας», γίνεται δεκτή ή αντίθετη κατεύθυνση τών έμπορικών ροών. Δηλαδή, ή Ν. Εύρώπη, όπως και ή Ίρλανδία, αναμένεται νά χρησιμεύσει σάν μία χρήσιμη πλατφόρμα για τές πολυεθνικές που δέν προέρχονται από τήν ΕΟΚ — ιδιαίτερα από τές ΗΠΑ και όλο και περισσότερο από τήν Ίαπωνία — για τήν έξασφάλιση μιάς πρόσδεσης (foothold) σέ μία προστατευτική Κοινότητα. Αυτή ή έρμηνεία έχει μεγαλύτερη έγκυρότητα. Έκείνο όμως που μπορεί νά άποδοθεί στην ίδια τή διεύρυνση είναι πολύ λιγότερο από ό,τι ισχυρίζεται ή αντίστοιχη έρμηνεία. Έπίσης, έχοντας υπόψη τόν ένδοκινοτικό ανταγωνισμό για τήν προσέλκυση τών πολυεθνικών (μέσω έπενδυτικών επιδοτήσεων, φορολογικών απαλλαγών, κλπ.), ένα μεγάλο μέρος του καθαρού όφελους θά τό προσποριστούν μάλλον οί ξένες εταιρείες παρά οί φιλοξενούσες χώρες.

17) Βλ. J. Munoz, S. Roldan and A. Serrano, *La Internacionalizacion del Capital en Espana* (1978).

18) Στην περίπτωση τής Ελλάδας, που γνώρισε μία από τές σημαντικότερες μεταβολές στή σύνθεση τών έξαγωγών, τά προϊόντα μεταποίησης αντιπροσωπεύουν τό 11% τών συνολικών έξαγωγών τό 1961 και έφτασαν τό 50% τό 1978.

19) Αντίστοιχη επίδραση στις τιμές θά προκαλέσει ή φορολογική μεταβολή μέ τό φόρο προστιθέμενης άξιας.

Πολλές από τις πιθανές «περιπτώσεις επιτυχίας» στη νότιο-ευρωπαϊκή ανακατανομή δραστηριοτήτων από τις πολυεθνικές (όπως στους κλάδους της αυτοκινητοβιομηχανίας και των ηλεκτρικών συσκευών), θά είναι σε μεγάλο βαθμό ανεξάρτητες από τη διεύρυνση. Οι δυνάμεις της επιχειρησιακής ολοκλήρωσης στις περιπτώσεις αυτές και η προκύπτουσα διεθνής ειδίκευση αποτελούν στοιχεία πολύ ισχυρότερα από τις κοινοτικές πολιτικές περιφερειακής ολοκλήρωσης (20).

Μεταφορικά πλεονεκτήματα, ή ύπαρξη μιᾶς εργατικής δύναμης εξοικειωμένης με την τεχνολογία, και μιᾶς συγκριτικά μεγάλης τοπικής αγοράς για την αντιστάθμιση των εξαγωγικών δραστηριοτήτων, καθιστούν την Ίσπανία κύριο αποδέκτη τέτοιων δραστηριοτήτων από τις πολυεθνικές. Ἡ Πορτογαλία αντίθετα θά προσφέρει τή βάση για τή παραγωγή αγαθών με μεγαλύτερη ένταση εργασίας και εύκολοτερον στή μεταφορά (λ.χ. ηλεκτρονικά και σχετικά μικρά, ειδικευμένα μεταλλουργικά και μηχανολογικά εξαρτήματα). Ἐν ὅμως ἡ Πορτογαλία διαλέξει αὐτόν τόν τύπο ειδίκευσης θά πρέπει νά ανταγωνιστεῖ μέ τις ἐναλλακτικές λύσεις πού προσφέρουν ἄλλες ἀναπτυσσόμενες χώρες ἔξω ἀπό τήν

ΕΟΚ. Τέλος, ἡ Ἑλλάδα δέν εἶναι πιθανό νά προσφέρει πολλές ἀξιόλογες εὐκαιρίες γιά τέτοιες επιχειρήσεις, μέ ἔξαιρηση, ἴσως στή βιομηχανία εἰδῶν διατροφῆς. (Ἡ τελευταία, ὡστόσο, γίνεται ὄλο καί περισσότερο ἕνας τομέας έντασης κεφαλαίου καί, ὅπως οἱ ἑλληνικές ἔξαγωγές μεταλλευμάτων, θά ἐξαρτηθεῖ ἀπό τή διαθεσιμότητα μερικῶν τουλάχιστον ἐγχώρων πηγῶν πρωτογενῶν προϊόντων).

(3) Σέ μερικά παραδοσιακά βιομηχανικά προϊόντα καί ἢ σέ μερικές κατηγορίες «εὐαίσθητων» αγαθῶν στήν Κοινότητα, ἡ διεύρυνση θά προσφέρει, ὅπως παρατηρήσαμε νωρίτερα, ὀρισμένα πλεονεκτήματα στίς έντασσόμενες χώρες. Αὐτά τά πλεονεκτήματα πηγάζουν ἀπό τή μεγαλύτερη ἀσφάλεια τῆς πρόσβασης — ἀν καί ὄχι σέ ὄλα τά «εὐαίσθητα»

---

20) Χαρακτηριστικό παράδειγμα εἶναι ἡ ἀπόφαση τῆς Ford Motor Company νά ἐγκαταστήσει στήν Ίσπανία μιᾶ Εὐρωπαϊκή ἐξαγωγική πλατφόρμα πρὶν ἀπό τήν κατάρρευση τοῦ Φρανκικοῦ καθεστώτος, ἄρα πρὶν ὑπάρξει ὅποιαδήποτε δυνατότητα νά ἐνταχθεῖ ἡ Ίσπανία στήν ΕΟΚ.



προϊόντα — σέ μιά αγορά όχι μόνο μεγαλύτερη αλλά και προστατευόμενη, έναντι των τρίτων χωρών, μέσω της αυξανόμενης χρήσης μη δασμολογικών φραγμών. Όσον αφορά τη δημιουργία καινούργιου εμπορίου, οι χώρες έξω από την Κοινότητα θα ωφεληθούν ελάχιστα, αν θα ωφεληθούν καθόλου, από τη διεύρυνση.

Μπορούμε καθαρά νά διακρίνουμε τīs τρίτες χώρες πού τά βιομηχανικά τους συμφέροντα θά πληγούν περισσότερο από τη διεύρυνση, όπως και τīs κύριες κατηγορίες προϊόντων όπου θά εκδηλωθεί μετατόπιση τού εμπορίου (trade diversion).

Στή Μεσογειακή λεκάνη, ή Τυνησία και τό Μαρόκο είναι πιθανά οι χώρες πού θά πληγούν περισσότερο. Αντίθετα, ή άμεση μετατόπιση εμπορίου από τīs χώρες τού Μάσερεκ (Συρία, Λίβανος, Αίγυπτος και Ίορδανία), δέν θά είναι πολύ αξιόλογη: οι βιομηχανικές τους εξαγωγές πρὸς τήν ΕΟΚ δέν είναι σημαντικές. Ταυτόχρονα όμως οι προοπτικές τού Μάσερεκ γιά αύξηση τών εξαγωγών βιομηχανικών προϊόντων πρὸς τήν Κοινότητα θά περιοριστούν σημαντικά στό μέλλον λόγω τής ένταξης (π.χ. αίγυπτιακά κλωστοϋφαντουργικά). Στήν περίπτωση τού Μαρόκου ή μεγαλύτερη βιομηχανική άπειλή πού υπάρχει αφορά επεξεργασμένα φωσφάτα και φωσφορικά λιπάσματα (λόγω τών Ισπανικών εξαγωγών) όπως και σέ μερικές ιδιαίτερες κατηγορίες ύφαντουργικών προϊόντων (λ.χ. χαλιά, ψάθες, ταπετσαρίες και όρισμένα ειδικά ύφαντουργικά προϊόντα και σχετικά ύφασματα). Στίς τελευταίες κατηγορίες προϊόντων οι σημερινές εξαγωγές τού Μαρόκου πρὸς τήν ΕΟΚ ξεπερνούν τό άθροισμα τών Έλληνικών και Ίσπανικών εξαγωγών. Η χώρα πού θά πληγεί περισσότερο από τη διεύρυνση στό εμπόριο παραδοσιακών προϊόντων είναι ή Τυνησία, βασικά στήν ύφαντουργία και τή βιομηχανία ένδυμάτων, και σέ μικρότερο βαθμό στά καταγεγραμμένα φωσφάτα και στή βιομηχανία φελλού. Στήν ύφαντουργία και τά ένδυματα θά υπάρξει σύγκρουση συμφερόντων όχι μόνο μέ τīs έντασσόμενες χώρες και ένα μεγάλο άριθμό μικρομεσαίων Αφρικανών παραγωγών ένταξης — εργασίας, αλλά και όρισμένες Ευρωπαϊκές (κυρίως Γαλλικές αλλά και Όλλανδικές και Γερμανικές) πολυεθνικές πού έχουν επενδύσει στήν Αφρική. Αύτή ή ένδο-ευρωπαϊκή σύγκρουση (π.χ. οι έντασσόμενες χώρες — έναντίον τών Γαλλικών πολυεθνικών) σέ σχέση μέ τīs εξαγωγικές προοπτικές τής Αφρικής εμφανίζεται επίσης στήν περίπτωση ξένων επενδύσεων σέ όρισμένες χώρες τού Συμφώνου τού Λομέ (21).

Η επίδραση τής διεύρυνσης στίς Άσιατικές νέο-έκβιομηχανιζόμενες χώρες ή NICs (σ.μ.: Newly Industrialising Countries), είναι πολύ πύο περίπλοκη λόγω τής ύπολογίσιμης και πολύ πρόσφατης έκτεταμένης επένδυσης στήν τεχνολογική βελτίωση και ποιότητα — μέ εξαίρεση τά είδη ύπόδησης — τών προϊόντων πού εξαγωγή στήν ΕΟΚ. Αν δέν εγερθούν νέοι φραγμαί στό εμπόριο, ή διεύρυνση δέν θά δημιουργήσει αξιόλογη μετατόπιση τού εμπορίου. Μιά εξαίρεση είναι ή ναυπηγική βιομηχανία, όπου αν οι έντασσόμενες χώρες (ιδιαίτερα ή Ίσπανία) φθάσουν ένα επίπεδο διακοινοτικού εμπορίου παρόμοιο μέ αυτό τών σημερινών μελών, θά δημιουργηθούν δυσκολίες γιά τīs Άσιατικές NICs. Ένας άλλος προβληματικός κλάδος είναι ή βιομηχανία χάλυβα και σιδήρου (ιδιαίτερα γιά τή Ν. Κορέα), παρόλο πού τό πρόβλημα εδώ

ανακύπτει λιγότερο από τη διεύρυνση (π.χ. υπερβάλλουσα παραγωγή τής Ίσπανίας) και περισσότερο από τη σημερινή πλεονάζουσα δυναμικότητα, ιδιαίτερα στή Γαλλία και τό Βέλγιο.

Όμως, οι Άσιατικές NICs θά πρέπει — σάν συνέπεια τής διεύρυνσης — νά παγώσουν λίγο-πολύ τīs παραδοσιακές εξαγωγές τους στά σημερινά επίπεδα και νά πουλάνε σέ χαμηλότερες τιμές γιά νά διατηρήσουν τά μερίδιά τους στήν αγορά. Οι πρόσφατες σημαντικές επενδύσεις τους γιά έκσυγχρονισμό (π.χ. παραγωγική δυναμικότητα στήν κλωστοϋφαντουργία μέ περίπου 8 εκατ. άδράχτια τό 1977), θά μεταφραστούν σέ καλύτερους όρους άνταλλαγής γιά τήν Κοινότητα.

Στά κλωστοϋφαντουργικά και στά ένδυματα ή Νότια Κορέα, τό Χόνγκ-Κόνγκ (ό κύριος εξαγωγέας) και ή Ταϊβάν εξήγαγαν πρὸς τήν ΕΟΚ τό 1976 πάνω από δύομισυ φορές τήν αντίστοιχη ποσότητα κλωστοϋφαντουργικών και ένδυμάτων πού εξήγαγαν οι Τρεις. Άρα, αν μετά τη διεύρυνση εγερθούν νέοι φραγμαί στό εμπόριο, ή μετατόπιση εμπορίου από τīs άσιατικές NICs μπορεί νά είναι σημαντική σ' αυτά τά προϊόντα.

Στά ηλεκτρονικά, πού αποτελεί γιά τīs Άσιατικές NICs έναν σημαντικό τομέα επενδύσεων, εξαγωγικής προώθησης και ισχυρού διεθνούς άνταγωνισμού (ιδιαίτερα στήν έγχρωμη τηλεόραση και άλλα ηλεκτρονικά καταναλωτικά προϊόντα), ή διεύρυνση μάλλον δέν θά δημιουργήσει αξιόλογη μετατόπιση εμπορίου. Μεταξύ άλλων λόγω, ευρωπαϊκές πολυεθνικές (π.χ. ή Philips) και άμερικανικές πολυεθνικές (π.χ. General Electric, Texas Instruments και Westinghouse), πού συμμετέχουν σέ δραστηριότητες μέ βάση τήν ΕΟΚ, συμμετέχουν επίσης σημαντικά σέ εξαγωγές ηλεκτρονικών ειδών από τīs Άσιατικές NICs. Οι Ιαπωνικές όμως πολυεθνικές (Sanyo, Hitachi, κλπ.), γιά νά κερδίσουν και νά διατηρήσουν μιά ισχυρή πρόσβαση στήν κοινοτική αγορά, ίσως χρειαστούν παραγωγικές βάσεις μέσα στήν ΕΟΚ. Αυτό είναι φανερό από συμφωνίες, πού άνακοινώθηκαν πρόσφατα, γιά πολύ ύπολογίσιμες Ιαπωνικές επενδύσεις ένταξης κεφαλαίου στήν ηλεκτρονική βιομηχανία στήν Ίρλανδία. Τέτοιες κινήσεις όμως από τά Ιαπωνικά εξαγωγικά συμφέροντα εξαρτώνται λιγότερο από τήν ίδια τη διεύρυνση παρά από τό γενικότερο ένδιαφέρον τους γιά νά εξασφαλίσουν πρόσβαση στήν αγορά τής ΕΟΚ.

Τέλος, ή μετατόπιση εμπορίου από τīs χώρες πού συμμετέχουν στή Συνθήκη τού Λομέ στό βιομηχανικό τομέα ένόψει τής διεύρυνσης, παρόλο πού είναι σοβαρή γιά μερικά προϊόντα (π.χ. κλωστοϋφαντουργικά), και μερικές χώρες (π.χ. Καμερούν), ποσοτικά μάλλον δέν θά είναι πολύ σημαντική. Αυτό όφειλεται βασικά στό αρκετά περιορισμένο μέγεθος τών βιομηχανικών εξαγωγών από τīs χώρες αυτές πρὸς τήν ΕΟΚ, παρά τήν προτιμησιακή τους μεταχείριση. Όμως, όπως στήν περίπτωση τών χωρών τού Μάσερεκ, μελλοντικές δυνατότητες γιά επέκταση βιομηχανικών εξαγωγών από τīs χώρες τής Συνθήκης τού Λομέ πρὸς τīs χώρες τής ΕΟΚ θά επηρεαστούν άρνητικά.

(4) Η πύο άποφασιστική, άμεση επίπτωση τής ένταξης στή βιομηχανική ανάπτυξη τών νοτιοευρωπαϊκών χωρών άφορά τήν απώλεια έθνικού έλέγχου πάνω στή διαχείριση τής έγχώριας αγοράς. Ο έλεγχος αυτός άποκτά μεγαλύτερη σπουδαιότητα όταν τό επίπεδο άνάπτυξης και οικονομικής

δύναμης ανάμεσα στους εμπορικούς εταίρους είναι άνισο, όταν ή ταχεία όρθολογική όργάνωση έπηρεάζει σημαντικά τό επίπεδο πλεονάζουσας παραγωγικής δυναμικότητας, και όταν στίς διεθνείς συναλλαγές επικρατούν δομικές άνισοροπίες και αύξημένη άβεβαιότητα. Έφόσον όλες αυτές οι συνθήκες επικρατούν τήν έποχή όπου προσχωρεί ή Ελλάδα και όπου αρχίζουν οι διαπραγματεύσεις μέ τήν Ισπανία και τήν Πορτογαλία γιά τήν ένταξή τους, τά προβλήματα πού προκύπτουν έχουν ζωτική σημασία. Άν ή διεύρυνση άπλώς ενισχύσει τήν κατάκτηση των άγορών τής ευρωπαϊκής περιφέρειας από τόν ευρωπαϊκό βιομηχανικό πυρήνα, τότε ή ολοκλήρωση θά όδηγήσει στή διαιώνιση των διαθρωτικών άνισοροπιών στή Δ. Εύρώπη.

Είναι φανερό ότι ή ύπαρξη διαφόρων μορφών τοπικού έλέγχου στήν έγχώρια άγορά δέν σημαίνει άναγκαστικά ότι ακολουθείται ή «κατάλληλη» πολιτική γιά τήν ανάπτυξη. Έξάλλον, «καταλληλότητα» είναι όρος σχετικός, μέ δεοντολογικές προεκτάσεις. Οι πολιτικοί επιστήμονες από καιρό έχουν άσχοληθεί μέ τούς παράγοντες πού καθορίζουν τήν κρατική πολιτική (22). Πρόσφατα επίσης, ώριμότερη οικονομική άνάλυση έχει επιχειρήσει νά συνδέσει ρητά, όχι μόνο τή συνολική λογική, αλλά και τίς συγκεκριμένες λεπτομέρειες των βιομηχανικών και έμπορικών πολιτικών, μέ τίς ιδιαίτερες δομές των οικονομικών και μή-οικονομικών κέντρων έξουσίας σέ κάθε δεδομένη χώρα (23). Στή Ν. Εύρώπη, μελέτες γιά ξεχωριστές χώρες κλίνουν πρós τό συμπέρασμα, ότι ή θεωρία γιά τή βιομηχανική προστασία ή ό έθνικός αναπτυξιακός προγραμματισμός μπορούν σέ περιορισμένο μόνο βαθμό νά έξηγήσουν τίς συγκεκριμένες πολιτικές πού έχουν επιλεγεί. Οι πολιτικές αυτές συχνά άντανακλούν τή σχετική οικονομική ισχύ των συμφερόντων πού θίγονται, καθώς και τήν ικανότητα τους νά έπηρεάζουν τή δασμολογική (και μή-δασμολογική) προστασία. (24). Επίσης, όπως δείχνουν τά στοιχεία γιά τό έμπόριο και τίς ξένες επενδύσεις στή Ν. Εύρώπη, οι οικονομίες της επισιιάζονται ήδη σέ άρκετό βαθμό από τό οικονομικό περίγραμμα του δυτικοευρωπαϊκού βιομηχανικού πυρήνα.

Γιά νά εκτιμήσουμε λοιπόν τίς επιπτώσεις τής διεύρυνσης στή βιομηχανική ανάπτυξη τής Ν. Εύρώπης, ή σχετική έπιλογή δέν είναι στατική και άπλοική: δηλαδή ή συνέχεια του σημερινού «έθνικού» έλέγχου στήν έγχώρια άγορά ή άπώλεια αυτού του έλέγχου. Άντίθετα, ύπάρχει μία σειρά δυνατών έναλλακτικών λύσεων. Κάθε μία άνταποκρίνεται σέ διαφορετικούς συνδυασμούς του συσχετισμού δυνάμεων και σέ διαφορετικές πιθανότητες γιά τήν πραγματοποίηση κάθε μιάς από αυτές. Επίσης, ή κάθε μία έχει διαφορετική επίδραση μέ ή χωρίς τή διαδικασία τής διεύρυνσης. Όλες πάντως συγκεντρώνονται γύρω από δύο κεντρικά θέματα:

α) Τι σημαίνει έλεγχος πάνω στίς άγορές τής Ν. Εύρώπης και πώς άσκειται αυτός ό έλεγχος;

β) Πώς αλλάζει ό βιομηχανικός καταμερισμός εργασίας στή Δυτική Εύρώπη από τή διεύρυνση, και τί ρόλο θά παίξουν στόν καταμερισμό αυτόν οι έντασσόμενες χώρες;

Έφόσον οι άπαντήσεις σ' αυτά τά έρωτήματα δέν προκύπτουν αυτόματα από τήν πράξη προσχώρησης, αλλά έξαρτώνται από τό χαρακτήρα της και τούς διάφορους τρόπους πού μπορεί νά πραγματοποιηθεί, οι άντίστοιχες άπαντήσεις

θά είναι άναγκαστικά ύποθετικές. Είναι όμως πιά βασικές από τίς άμεσες, αυτόματες επιπτώσεις πού έξετάσαμε προηγούμενα.

## Σπρατηγικές έπιλογές στίς Κοινοτικές βιομηχανικές πολιτικές και ή σημασία τους γιά τή διεύρυνση.

Όσον άφορά τή Ν. Εύρώπη (γενικότερα τήν ευρωπαϊκή περιφέρεια) τό περιεχόμενο του ευρωπαϊκού καταμερισμού εργασίας στή βιομηχανία πού έννοείται από τή σημερινή ΕΟΚ διαγράφεται σέ μεγάλο βαθμό από τούς έξής τέσσερις παράγοντες:

Α) Η ΕΟΚ, υπό τούς περιορισμούς τής παραγράφου Β (παρακάτω) ένθαρρύνει τίς έξαγωγές από τήν περιφέρεια τής Εύρώπης πρós τό κέντρο σέ: α) δραστηριότητες έντασης εργασίας και χαμηλών ήμερομισθίων (όπως από τήν Πορτογαλία και τήν Ιρλανδία), β) προϊόντα πού βασίζονται σέ έγχώριες πρώτες ύλες μέ σχετικά μικρή προστιθέμενη άξία στή μεταποίηση (π.χ. ήμικατεργασμένα μεταλλεύματα από τήν Ελλάδα, γ) προϊόντα τυποποιημένης τεχνολογίας και έντασης εργασίας μέσης έξειδίκευσης (ειδικά από τήν Ισπανία), και δ) παραδοσιακά προϊόντα μέ χαμηλό δυναμισμό ζήτησης (όπως κλωστοϋφαντουργικά και άνάλογα προϊόντα από τήν Πορτογαλία και τήν Ελλάδα).

Β) Περιορίζει τίς εισαγωγές των «ευαίσθητων» προϊόντων τής από τήν περιφέρεια, άκόμα και όταν έμπίπτουν στίς παραπάνω κατηγορίες τής παραγράφου Α (π.χ. μέσω τής Συμφωνίας Πολυ-ίνων), ή περιορίζει άκόμα και τήν παραγωγή αυτών των προϊόντων (π.χ. μέσω τής δανειοδοτικής πρακτικής των ευρωπαϊκών χρηματοδοτικών όργανισμών).

Γ) Προωθεί τήν άμεση έξαγωγή προϊόντων έντασης τεχνολογίας και ειδίκευσης από τόν ευρωπαϊκό βιομηχανικό

21) Γιά μία λεπτομερή περιγραφή αυτού του θέματος βλ. L. Mytelra et M. Dolan, «The EEC of the ACP countries», στίς D. Seers and C. Vaitos (eds.), *Integration of Unequal Development: The Experience of the EEC*, (London, Macmillan, 1980).

22) Γιά μία έπισκόπηση τέτοιων θεωριών και των συνεπειών τους γιά τή διαδικασία τής οικονομικής ανάπτυξης, όπως έρμηνεύονται από έναν πολιτικό επιστήμονα, βλ. A. Stepan, *The State and Society*, Princeton University Press, 1978.

23) Γιά τήν περίπτωση τής δασμολογικής πολιτικής των ΗΠΑ βλ. τήν άνάλυση από τόν G.K. Helleiner «Transnational Enterprises and the New Political Economy of U.S.A. Trade Policy», *Oxford Economic Papers*, Vol. 9, No. 1, March 1977.

24) Γιά τήν περίπτωση τής Ελλάδας, βλ. A. Mitsos, «The Rationale of Tariff Protection of Greek Industry», Ph. D. Dissertation, University of Pittsburg, 1975, σελ. 168. Γιά τίς άλληλοσυγκρούμενες συμβουλές πού δόθηκαν στήν Πορτογαλία γιά τή βιομηχανική της ανάπτυξη από διαφορετικές ομάδες, βλ. German Development Institute, *Portugal's Industrial Policy in terms of Accession to the European Community* (Berlin, GDI, 1980).

πυρήνα προς την ευρωπαϊκή περιφέρεια (μέσω της ύποστηρικτης στην επιχειρησιακή ολοκλήρωση από τις πολυεθνικές εταιρείες).

Δ) Συγκεντρώνει στον ευρωπαϊκό βιομηχανικό πυρήνα την ανάπτυξη των δυναμικών βιομηχανιών, της τεχνολογίας και των αντίστοιχων δραστηριοτήτων που απαιτούν ιδιαίτερη ειδικευση.

Αυτά τα τέσσερα βασικά στοιχεία της σημερινής στρατηγικής θα συνέχιζαν να επηρεάζουν τις προτιμήσεις της ΕΟΚ αν δεν γινόταν κι άλλη διεύρυνση. Στην πράξη, η μόνη αξιολογητέα αλλαγή που θα μπορούσε να είχε γίνει σ' αυτήν την περίπτωση για τη Ν. Ευρώπη θα εξαρτιόταν από το βαθμό στον οποίο η ΕΟΚ θα μπορούσε να εφαρμόσει το τμήμα Γ' της «άλοκαλυφθείσας προτιμήσεως» της για τον ευρωπαϊκό καταμερισμό εργασίας. Η διαχείριση της εγχώριας αγοράς στην περιφέρεια (όπως στην Ίσπανία) και οι εξαγωγές — ιδιαίτερα προς λιγότερο αναπτυγμένες γειτονικές χώρες (π.χ. η στρατηγική της Βραζιλίας στη Λατινική Αμερική) — θα μπορούσαν να προωθήσουν ένα όρισμένο επίπεδο βιομηχανικής ανάπτυξης στην ευρωπαϊκή περιφέρεια. Οι δυνατότητες και τα όρια εφαρμογής μιάς τέτοιας στρατηγικής εξαρτώνται όμως από τη συγκεκριμένη χώρα (π.χ. η Ίσπανία έχει τη δυνατότητα να ακολουθήσει όρισμένες πολιτικές ενώ η Ελλάδα δεν έχει), από το ρόλο που παίζει η επιχειρησιακή ολοκλήρωση των πολυεθνικών, και από την εξέλιξη του παγκόσμιου οικονομικού συστήματος.

Με τη διεύρυνση ανοίγονται τρεις διαφορετικές δυνατότητες εξελίξεων στο βιομηχανικό τομέα. Με την πρώτη, ο σημερινός ευρωπαϊκός καταμερισμός βιομηχανικής εργασίας θα παραμείνει με την επικύρωση από την ΕΟΚ της σχέσης κέντρου-περιφέρειας. Αυτό είναι το πιο πιθανό να συμβεί αν οι σημερινές πολιτικές και κατευθύνσεις επεκταθούν και στη μελλοντική διευρυμένη Κοινότητα. Σ' αυτή την περίπτωση, τα βραχυπρόθεσμα και όρισμένα από τα μεσοπρόθεσμα συμφέροντα του ευρωπαϊκού βιομηχανικού πυρήνα θα ευνουθηθούν. Επίσης, οι έντασσόμενες χώρες, θα φέρουν ένα όχι άμελητο —γι' αυτές— κόστος της σημερινής οικονομικής κρίσης και των απαιτήσεων προσαρμογής. Αυτά τα αποτελέσματα θα γίνουν ένα λιγότερο ή περισσότερο μόνιμο χαρακτηριστικό μιάς δυαδικής δομής στην Ευρώπη, όπου τα υπέλεγα και τα όρια θα μοιράζονται άνισα. Αν ο ρόλος της Νότιας Ευρώπης συνεχίσει να συγκεντρώνεται, σε μεγάλο βαθμό, στην παραγωγή και εξαγωγή μη δυναμικών παραδοσιακών προϊόντων, και σε δραστηριότητες χαμηλής παραγωγικότητας, χαμηλών μισθών και έντασης εργασίας, τότε οι διαφορές στο κατά κεφαλήν εισόδημα με την υπόλοιπη Κοινότητα θα διατηρηθούν και θα αυξηθούν. Θα αποκλειστούν επίσης πιο μακροπρόθεσμες ευρωπαϊκές αναπτυξιακές στρατηγικές.

Το οικονομικό κόστος για όλη την Κοινότητα μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα θα συνίσταται στη χαμένη ευκαιρία να δημιουργήσει μια πιο ετήμερυσσα αγορά στον ευρωπαϊκό Νότο (που θα χρειάζεται εισαγωγές από τη Δ. Ευρώπη), (25), στις συνεχιζόμενες πιέσεις ανεργίας στην περιφέρεια (όπως δείχνει το παράδειγμα της Ίρλανδίας) (26) καθώς και αυξανόμενα προβλήματα με αναπτυσσόμενες χώρες. Στην τελευταία περίπτωση οι ειδικές ανάγκες της ευρωπαϊ-

κής περιφέρειας, αν εξακολουθήσει να είναι τέτοια, θα μπορούσαν να επηρεάσουν μεγαλύτερα συμφέροντα της Ευρώπης στον Τρίτο Κόσμο (ιδιαίτερα στη Βόρεια Αφρική). Θα ενισχυθούν επίσης δυνάμεις για τη διάλυση της Κοινότητας, και θα εμφανιστούν υποψήφιοι και για αποχώρηση όχι μόνο από την πρώτη, αλλά και από τη δεύτερη διεύρυνση.

Ένα δεύτερο σενάριο θα μπορούσε να περιλαμβάνει δύο στοιχεία: α) τούς όρους με τους οποίους έγιναν οι διαπραγματεύσεις για την ένταξη — σε μια κοντόφθαλμη γενικά προοπτική, με βάση όχι τις πραγματικές ανάγκες του ευρωπαϊκού νότου, αλλά με βάση τις λιγότερες δυνατές παραχωρήσεις από την πλευρά της Δ. Ευρώπης, και β) ένα χρηματοδοτικό σχέδιο όπως το αντίστοιχο του «Σχεδίου Μάρσαλ» ή τις «Προτάσεις Μπράντ» για τη Ν. Ευρώπη. Άμεση συνέπεια του δεύτερου στοιχείου — όπως προέβλεπε ήδη μια πρόταση του δυτικογερμανικού σοσιαλδημοκρατικού κόμματος στα μέσα της δεκαετίας του '70 που θάφτηκε γρήγορα — θα είναι να αυξηθεί σημαντικά το μέγεθος των διαθέσιμων

25) Θα δξυνθούν επίσης οι δυαδικές δομές ανάμεσα στους απασχολούμενους στην περιφέρεια, για να μην αναφερθούμε στους άνεργους. Η περίπτωση της Πορτογαλίας από αυτή την άποψη είναι χαρακτηριστική. Το 1975, αν χρησιμοποιήσουμε για κάθε κατηγορία βιομηχανικής παραγωγής, ως υποκατάστατο του κατά κεφαλήν εισοδήματος ή της παραγωγικότητας, τη σχέση: μερίδιο στη βιομηχανική προστιθέμενη αξία/μερίδιο στην απασχόληση, τότε η δυαδική φύση της δημιουργίας κατά κεφαλήν εισοδήματος μέσω της βιομηχανικής ειδικεύσης γίνεται φανερή. Οι παραδοσιακές δραστηριότητες έντασης εργασίας είχαν αντίστοιχη τιμή για τον παραπάνω δείκτη σημαντικά μικρότερη από τη μονάδα. Με άλλα λόγια, ένα πολύ μεγαλύτερο ποσοστό απασχολούμενων παρήγαγε ένα πολύ μικρότερο ποσοστό της προστιθέμενης αξίας στους αντίστοιχους βιομηχανικούς κλάδους στην Πορτογαλία. Επίσης, ο δείκτης αυτός έτεινε να μειωθεί από το 1971 (όποτε ήταν 0,75) ως το 1975 (0,71). Σε αντίθεση, σύγχρονες δραστηριότητες έντασης εργασίας παρουσίασαν, και στα δύο χρόνια, μια μεγαλύτερη τιμή για το δείκτη αυτόν και από αυτές άκμα τις δραστηριότητες ενδιάμεσης έντασης εργασίας. Και οι δύο έδειχναν μια αυξητική τάση, μόλις κάτω (το 1971) και μόλις πάνω (το 1975) από τη μονάδα. Οι δραστηριότητες έντασης κεφαλαίου, όπως θα περιμέναμε κανείς, παρουσίασαν δείκτη σημαντικά μεγαλύτερο από τη μονάδα. Όμως, είναι εξίσου σημαντικό ότι ο τελευταίος αυτός δείκτης μειώθηκε από το 1971 (2,1) ως το 1975 (1,6) για τις δραστηριότητες έντασης κεφαλαίου. Οι υπολογισμοί βασίστηκαν σε στοιχεία των Ήνωμένων Έθνών, *Yearbook of Industrial Statistics*, από στατιστικές που παρουσιάζονται στο German Development Institute, δ.π., Πίνακες 1 και 2.

26) Παρόλο που οι εισροές ξένων επενδύσεων ήταν πολύ σημαντικές στην Ίρλανδία (αντιπροσώπευαν το 55% της αξίας της ακαθάριστης βιομηχανικής παραγωγής και το 65% των αντίστοιχων εξαγωγών στην περίοδο 1952-74), οι συνολικές πιέσεις ανεργίας εξακολουθούν να παραμένουν ανυποχώρητες. Όρισμένα χρόνια ακόμα και ο απόλυτος αριθμός των απασχολούμενων στη βιομηχανία μειώθηκε, παρ' όλη τη γενική άνοδο της παραγωγής και των εξαγωγών. Για μια εξέταση αυτών των προβλημάτων, βλ. W. Hillebrand, «Probleme der Industrieentwicklung Und Der Industrieplanung In Kleinen Landern: Der Fall Irland». GDI Working Paper, 1979.

χρηματοδοτικών πόρων για παραγωγικές επενδύσεις που έχει ανάγκη η Ν. Ευρώπη. Έτσι πιστεύεται ότι οι έντασσόμενες χώρες θα προσεγγίσουν οικονομικά την ύπολοιπη ΕΟΚ. Επίσης, αναμένεται ότι η μεγαλύτερη ζήτηση για άγαθα και υπηρεσίες από τον ευρωπαϊκό βιομηχανικό πυρήνα — κύριου προμηθευτή των αυξημένων επενδύσεων της Ν. Ευρώπης — θα έχει σαν άμεσο αποτέλεσμα να δώσει μία σημαντική ώθηση στις σήμερα σε κρίση οικονομίες του. Κατά συνέπεια, το σχέδιο αυτό παρουσιάζεται σαν μίαν έλκυστική πρόταση που θα ικανοποιήσει «άμοιβαία συμφέροντα».

Η πρόταση όμως αυτή έχει ουσιαστικά μειονεκτήματα. Όσον αφορά τον ευρωπαϊκό βιομηχανικό πυρήνα, υπάρχουν σοβαρές αμφιβολίες για την πολιτική διωσιμότητα ενός τέτοιου σχεδίου (27). Το παράδειγμα της αντίδρασης της δυτικογερμανικής κυβέρνησης έχει ήδη αναφερθεί, για να μη μλήσουμε για τη θέση της βρετανικής κυβέρνησης πάνω σε τέτοια σχέδια διεθνούς κενυαϊσμού. Πιο άμεση σημασία έχει εδώ ότι για την ευρωπαϊκή περιφέρεια μία άπλωσ χρηματοδοτική λύση στα προβλήματα της διεύρυνσης μπορεί να αποδειχτεί ότι συγκαλύπτει μόνο, και δεν αντιμετωπίζει, τα αναστοφεικτα και κρίσιμα προβλήματα που παρουσιάζονται στη Δ. Ευρώπη σήμερα. Αυτά είναι τα ακόλουθα:

Α) Όσον αφορά τις σημερινές σχέσεις της ΕΟΚ με άλλες χώρες του ΟΟΣΑ, είναι δυνατό να εξασφαλιστεί η αναδιάρθρωση και η μελλοντική εθμερία της γηραιάς ήπειρου χωρίς μία Κοινή Βιομηχανική Πολιτική απέναντι στις ΗΠΑ και την Ίαπωνία; Τα βαρύτερα προβλήματα δεν περιορίζονται μόνο στις έμπορικές σχέσεις στις βιομηχανίες αυτοκινητών, συνθετικών ίνων, ηλεκτρικών συσκευών και άλλων συναφών, αλλά αφορούν επίσης την ανάπτυξη κλάδων έντασης τεχνολογίας στην αεροναυπηγική, μικρο-ηλεκτρονική, στην ένέργεια κλπ. Η δύναμη πρόσφατων γεγονότων έχει ήδη προκαλέσει μερικές σοβαρές σκέψεις, και μερικές πρωτοβουλίες, άμυντικές προς το παρόν, για μία κοινή βιομηχανική-τεχνολογική πολιτική στην Κοινότητα. Έφόσον υπάρχουν ισχυρά αντίθετα συμφέροντα που θα αντιταχθούν σε μία τέτοια ευρωπαϊκή κίνηση, δεν είναι περίεργο ότι τα πρώτα βήματα γίνονται από την ανάγκη να αντιμετωπιστούν «έξωτερικές» απειλές — οι ΗΠΑ, η Ίαπωνία και οι Άσιατικές ΝΙC.

Β) Όσον αφορά τον ευρωπαϊκό Νότο, τίθενται τρία θεμελιώδη έρωτήματα: α) Μπορεί μία χρηματοδοτική λύση να αντικαταστήσει μία συμφωνία για τον καταμερισμό βιομηχανικής εργασίας μέσα σε μία διευρυμένη Κοινότητα; (π.χ. θα μπορούσαν αυτοί οι πρόσθετοι πόροι να χρησιμοποιηθούν για να χρηματοδοτήσουν μία επέκταση της βιομηχανίας χάλυβα στην Ίσπανία, μία σοβαρή ανάπτυξη του ναυπηγικού κλάδου στην Ελλάδα, ή τις επενδυτικές ανάγκες δραστηριοτήτων στην Πορτογαλία που θα προσελκύσουν πολυεθνικές με Ξω-κοινωνική βάση;). β) Τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η Ν. Ευρώπη είναι κυρίως χρηματοδοτικής φύσης, ή μήπως θεσμικής, οργανωτικής και τεχνολογικής φύσης; (π.χ. ή λειτουργία του κρατικού μηχανισμού στην Ελλάδα, ή λειτουργία μικρών και μεσαίων παραδοσιακών επιχειρήσεων στην Πορτογαλία, ή τεχνολογική βάση ενός κλάδου παραγωγής μηχανών στην Ίσπανία κλπ.). Και γ) Ένα τέτοιο, προφανώς μαζικό, χρηματοδοτικό σχέδιο, άκόμα και αν οργανωθεί σε πλατιά βάση από την Κοινότητα με τη συμμετοχή

των έντασσομένων χωρών, θα καταλήξει στην πρακτική του εφαρμογή στην έδραϊωση μιάς «Pax Germanica» ή μιάς «Pax Franco-Germanica» στη Ν. Ευρώπη; Το σχέδιο Μάρσαλ, ενώ όμολογουμένως εφαρμόστηκε σε πολύ διαφορετικές ιστορικές συνθήκες και συσχετισμό δυνάμεων, μήπως δεν σταθεροποίησε την άμερικανική παρουσία και στη νότια και στη βορειοδυτική Ευρώπη;

Τά θέματα που ανακύπτουν από τους παραπάνω προβληματισμούς είναι πιεστικά και κεφαλαιώδη. Η πρώτη προτεραιότητα για μία διευρυμένη Κοινότητα, που αντιμετώπιζει διαρθρωτικά προβλήματα στην παγκόσμια οικονομία, αφορά τό περιεχόμενο και την κατανομή των παραγωγικών δραστηριοτήτων. Η χρηματοδότηση τέτοιων δραστηριοτήτων θα είναι όπωσδήποτε ένα πρόβλημα, αλλά μόνο ως παράγωγο πιό θεμελιακών επιλογών οικονομικής στρατηγικής.

Αυτό μās οδηγεί στο τρίτο σενάριο, που άπαιτεί πολιτική διορατικότητα, αλλά και συνεχή και σκληρή διαπραγμάτευση, στα πλαίσια της διευρυμένης ΕΟΚ. Οι κύριες γραμμές του θα άποτελούσαν μία Κοινή και Διαφοροποιημένη Βιομηχανική Πολιτική (ΚΔΒΠ) στην Κοινότητα, με τρεις γενικούς στόχους. Όσον αφορά τη Ν. Ευρώπη, θα περιλάμβανε:

α) Αύξήσεις στο μέσο επίπεδο βιομηχανικής παραγωγικότητας της περιοχής (έργο που θα άπαιτήσει όχι μόνο την πιό όρθολογική όργάνωση σημερινών δραστηριοτήτων σε κλάδους παραδοσιακούς και έντασης εργασίας, αλλά και μία στροφή προς προϊόντα μεγαλύτερης τεχνολογικής ειδίκευσης και μεσαίας έντασης κεφαλαίου).

β) Την αντίστοιχη επέκταση της εγχώριας άγοράς (λαμβάνοντας ύπόψη τις υπάρχουσες εισοδηματικές διαφορές στη Δ. Ευρώπη) και τη στενότερη σύνδεση ανάμεσα στην τοπική άγορά και σε επιλεγμένες τοπικές βιομηχανίες. Και

γ) Μία ένίσχυση και διαφοροποίηση των εξαγωγικών επιδόσεων.

27) Μερικά από τά κύρια άντιπεριθήματα στις προτάσεις της Έκθεσης Μπράντ δεν αφορούν μόνο τις επιπτώσεις τους στις σχέσεις Βορρά-Νότου. Αντίθετα συγκεντρώνονται γύρω από τη θέση ότι μία ταχύτερη συνολική ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας, ένόψει σοδαρών διαρθρωτικών άνισοροπιών, θα μπορούσε να δημιουργήσει στρατηγικά προβλήματα σε ισχυρά συμφέροντα μέσα στο Βορρά. Τέτοια προβλήματα είναι: α) οι επιπτώσεις μιάς μεγαλύτερης ζήτησης για κατανάλωση ένέργειας στο συσχετισμό δυνάμεων ανάμεσα στον ΟΠΕΚ και στις Βόρειες οικονομίες, και β) την έσωτερική κατανομή οικονομικής ισχύος, ιδιαίτερα σε σχέση με τά συνδικάτα, στις έκβιομηχανισμένες χώρες. Η χαμηλή άνεργία και ό ύψηλός ρυθμός ανάπτυξης της περιόδου πριν από τό 1974 προκάλεσαν ένα κύμα αύξήσεων στα μέσα επίπεδα μισθών μεγαλύτερων από τις αύξήσας στην παραγωγικότητα. Η παρούσα κρίση θα έχει σαν άμεσο άποτέλεσμα την αναδιάρθρωση του συσχετισμού δυνάμεων ανάμεσα στις όργανωμένες ομάδες μέσα στο Βορρά. Τά κοινωνικά προβλήματα που δημιουργούνται, αν διευθετηθούν πολιτικά, μπορεί να ένισχύσουν θεμελιώδεις μορφές του συσχετισμού δυνάμεων μέσα στις έκβιομηχανισμένες χώρες.



Ἡ ἐκπλήρωση τέτοιων στόχων, παρόλο πού εἶναι ἀντίθετη μέ ὀρισμένα βραχυχρόνια συμφέροντα τοῦ εὐρωπαϊκοῦ βιομηχανικοῦ πυρήνα, θά ἐξασφαλίσῃ μιά εὐρύτερη ἀγορά γιά συνολικές ἐξαγωγικές δυνατότητες ἀπό τά σημερινά μέλη τῆς ΕΟΚ πρὸς τά νέα μέλη. Ἐπίσης θά ἀποτελέσῃ ὀπωδήποτε τή βάση γιά μιά ἐνοποιημένη Κοινότητα μέ συγκρίσιμα μέλη. Ἡ ἀναπτυξιακή ἐπίδοση μιάς τέτοιας διευρυμένης ΕΟΚ, καθὼς καί ἡ διανεμητική τῆς ἐμφαση, δέν θά βασίζονταν σ' ἕνα σύστημα διεθνῶν μεταβιβάσεων πληρωμῶν, πού πιθανά θά εἶχε πολιτικές δεσμεύσεις — παρόλο πού πρέπει νά αὐξηθοῦν σημαντικά τά κοινοτικά κονδύλια τοῦ Περιφερειακοῦ καί τοῦ Κοινωνικοῦ Ταμείου. Ἀντίθετα, τά βασικά στοιχεῖα μιάς κοινῆς ὀικονομικῆς πολιτικῆς θά καθορίζονταν ἀπό τοὺς παράγοντες πού οὐσιαστικά προσδιορίζουν τή διακρατική ἐπίδοση καί τὴν κατανομή τῶν ὀφελῶν στίς χώρες-μέλη τῆς ΕΟΚ, δηλαδή τὴν εἰδίκευση τῆς παραγωγῆς καί τοὺς ὀρους ἀνταλλαγῆς.

Ἀπὸ τὴ σκοπία τῶν ἐντασσομένων χωρῶν, μιά τέτοια πολιτική θά ἔχει ἀνάγκη ἀπὸ μιά πολύ ὑψηλότερου ἐπιπέδου καί ἀπαιτητικῆς ἐπίδοσης, ὀχι μόνο τοῦ παραγωγικοῦ τομέα, ἀλλὰ καί τοῦ κρατικοῦ. Γιά ἱστορικούς λόγους, ἡ Ἰσπανία πλεονεκτεῖ ἀπὸ αὐτὴ τὴν ὀποψη. Στὴν Ἑλλάδα, ἡ πιὸ ἄμεση καί ἀπαραίτητη ἀλλαγὴ πού θά προκαλέσῃ ἡ ἐνταξὴ στὴν ΕΟΚ, μᾶλλον δέν θά ἀφορᾷ τὴ βιομηχανία καί τὴ γεωργία, ἀλλὰ τὴ λειτουργία τοῦ κρατικοῦ τομέα, πού εἶναι ὀ πιὸ ἀπαρχαιωμένος καί ἀναποτελεσματικός ἀπὸ τοὺς Τρεῖς νέους ἢ μελλοντικούς ἑταίρους τῆς ΕΟΚ.

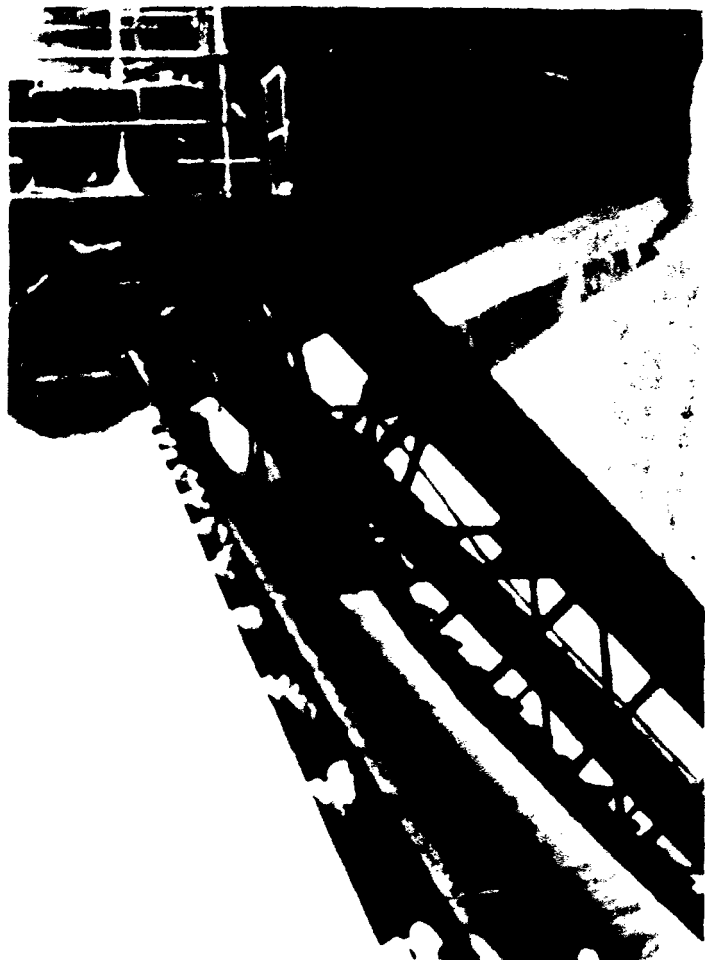
Ἡ ἐφαρμογὴ μιάς τέτοιας πολιτικῆς γιά τὴ Ν. Εὐρώπη θά μπορούσε νά περιλάμβανε συλλογικές πολιτικές δεσμεύσεις καί διαπραγματεύσεις σέ τρεῖς κείριους ὀικονομικούς τομείς:

1) Στούς εὐαίσθητους τομείς τῆς ΕΟΚ, οἱ ἐντασσομένες χώρες δέν θά ἔπρεπε νά ἐμποδιστοῦν, μέσω κοινοτικῶν περιορισμῶν στὴν ἐπένδυση καί στὴν παραγωγή (ὀπως στὴ βιομηχανία χάλυβα), ἢ μέσω χρηματοδοτικῶν περιορισμῶν (ὀπως αὐτοὶ πού ἐπιβάλλονται τώρα ἀπὸ τὴν Εὐρωπαϊκὴ Τράπεζα Ἐπενδύσεων), νά ἐλεκτείνουν τὴν ἐγχώρια παραγωγή, τοὐλάχιστον ὀσοπὺ νά καλύψει, σέ ἀποτελεσματικὴ καί ἀνταγωνιστικὴ βάση, τὴν τοπικὴ ζήτηση. Γιά νά ὑπάρξουν ὀφέλη ἀπὸ τὴν ἐνδοκλαδικὴ βιομηχανικὴ ἐξειδίκευση, αὐτοὶ οἱ στόχοι θά μπορούσαν νά πραγματοποιηθοῦν μέ τὴν ἀντίστοιχη ἐναρμόνιση περιοριστικῶν μέτρων τῆς κοινοτικῆς πολιτικῆς μόνον ὀταν οἱ ἐντασσομένες χώρες θά φθάσουν νά ἔχουν συγκρίσιμα μεγέθη μεταξὺ τῶν κλαδικῶν ἐξαγωγῶν καί εἰσαγωγῶν τοὺς στοὺς τομείς αὐτοὺς σὺ ἐνδοκοινοτικὸ τοὺς ἐμπόριο. (Δηλαδή, ὀταν π.χ. οἱ ἐξαγωγές χάλυβα τῆς Ἑλλάδας πρὸς τὴν ΕΟΚ θά εἶναι τοῦ ὕψους τῶν εἰσαγωγῶν τῆς σὺν ἴδιο κλάδο ἀπὸ τὴν Κοινότητα). Ἔτσι, ὀ βιομηχανικὸς πυρήνας τῆς ΕΟΚ θά συγκρατηθεῖ ἀπὸ τὸ νά ἐξασκεῖ πιέσεις στὴν κοινοτικὴ πολιτικὴ, μέ βασικὸ σκοπὸ νά χρησιμοποῖσῃ τῖς ἀγορές τῆς Ν. Εὐρώπης γιά νά λύσει ἕνα μέρος τῶν προβλημάτων του στίς εὐαίσθητες βιομηχανίες του.

Ἐπομένως γιά μιά τέτοια πολιτικὴ θά εἶναι, μεταξὺ ἄλλων, ἡ βιομηχανία χάλυβα, μέ τῖς σημαντικὲς κάθετες διασυνδέσεις τῆς. Αὐτὸ ἀφορᾷ τὴν Ἑλλάδα (ὀπου ἡ γενικὴ ἀναλογία ἐξαγωγῶν πρὸς εἰσαγωγές τὸ 1977 ἦταν 49%) καί τὴν Πορτογαλία (14%), ὀπως καί τὸ ναυπηγοεπισκευαστικὸ

κλάδο στὴν Ἑλλάδα (3.1%) καί τὴ βιομηχανία χημικῶν ἰνῶν στὴν Πορτογαλία (9%), στὴν Ἰσπανία (76.4%) καί στὴ Ἑλλάδα (29.5%). Ἀντίστοιχη πολιτικὴ μπορεῖ νά ἐφαρμοστεῖ στίς ἐξαγωγές πρὸς χώρες ἔξω ἀπὸ τὴν ΕΟΚ, ἰδιαίτερὰ πρὸς λιγότερο ἀνεπτυγμένες χώρες. Σέ μιά τέτοια περίπτωση, ἡ Κοινότητα δέν θά ἐξελιχθεῖ σέ ἕνα μηχανισμό γιά τὴν ἐξασφάλιση τῆς παραγωγῆς στοὺς ὑπάρχοντες παραγωγούς πού δέν εἶναι ἀναγκαστικά οἱ πιὸ ἀποδοτικοί. Στὸ μέλλον μπροστὰ στὴ συνεχιζόμενη δυσλειτουργία τοῦ παγκόσμιου ὀικονομικοῦ συστήματος, μπορεῖ νά προστεθοῦν κι ἄλλοι κλάδοι σὺν κοινοτικὸ κατᾶλογο τῶν «εὐαίσθητων» βιομηχανιῶν π.χ. πολτὸς καί χαρτί, ὕποδηματα, πετροχημικά. Οἱ ἀρχές πολιτικῆς πού διαγράφηκαν παραπάνω θά ἔπρεπε νά ἐπικταθοῦν σέ ὀλες τῖς ἀνάλογες περιπτώσεις.

2) Ἡ ὀλη μελλοντικὴ ὀικονομικὴ ἀνάπτυξη τῶν ἐντασσομένων χωρῶν θά ἐξαρτηθεῖ σέ μεγάλο βαθμὸ ἀπὸ τὴν ἰκανότητά τους νά χρησιμοποιήσουν, σέ ἐπιλεγμένες δραστηριότητες, τὴν ἐγχώρια ἀγορά τους γιά νά ἐνισχύσουν τῖς βιομηχανικές τους δυνατότητες. Ἡ Ἰταλία ἔχει ἀναφερθεῖ ὀαν παράδειγμα μιάς σχετικὰ λιγότερο ἀνεπτυγμένης ὀικονομίας,



πού χρειάστηκε (και της επιτράπηκε) να «παραβιάσει» μερικούς κανόνες της ΕΟΚ. Αυτό αποδείχτηκε απαραίτητο για την τοπική ανάπτυξη σημαντικών Ιταλικών βιομηχανιών, ιδιαίτερα της ναυπηγικής. Η Ιταλία κατόρθωσε έτσι να υπερδιπλασιάσει τον όγκο των εξαγωγών της σε σχέση με τις εισαγωγές, σε λιγότερο από μία δεκαετία (ως το 1977), ξεκινώντας από μία σχετικά χαμηλή βάση.

Οι κρίσιμοι τομείς της ανταγωνιστικής μάχης για τις αγορές των εντασσόμενων χωρών θα είναι βασικά οι σύγχρονοι κλάδοι έντασης ειδικευμένης και ημι-ειδικευμένης εργασίας, καθώς και οι κλάδοι ενδιάμεσης έντασης κεφαλαίου. Το 1977 αυτές οι δύο κατηγορίες αντιπροσώπευαν: το 40% και το 34% αντίστοιχα των βιομηχανικών εισαγωγών της Πορτογαλίας. Επίσης στην Ελλάδα πάνω από το μισό των συνολικών εισαγωγών της από την ΕΟΚ προερχόταν από τρεις κλάδους: μη ηλεκτρικά μηχανήματα, ηλεκτρικά μηχανήματα και μεταφορικός εξοπλισμός.

Κεντρικό στοιχείο της πολιτικής αυτής θα μπορούσε να είναι η εφαρμογή της αρχής της «νηπιακής βιομηχανίας» σε δραστηριότητες στις εντασσόμενες χώρες που θα καθοριστούν από διαπραγματεύσεις. Σε μία περίοδο πέντε ως δέκα ετών θα μπορούσαν να εφαρμοστούν διαφοροποιημένες προτιμησιακές πολιτικές. Αυτό θα ήταν αντίθετο με τη θεολογία της ΕΟΚ για ελεύθερη διακίνηση αγαθών και υπηρεσιών. Η προηγούμενη εμπειρία μαρτυρεί όμως ότι συμμόρφωση συνήθως απαιτείται από τα «ύλλα» μέλη της ΕΟΚ, ενώ στις «έγχωρες» πολιτικές εφαρμόζεται η αίρεση. Πρωταρχική σημασία θα είχε η χρησιμοποίηση της αγοραστικής δύναμης των αντίστοιχων δημόσιων τομέων, πρακτική που χρησιμοποιείται άρκετά συχνά από τα υπάρχοντα μέλη της ΕΟΚ.

3. Τέλος, η ΕΟΚ ως σύνολο θα αντιμετωπίσει όλο και περισσότερο την ανάγκη να ακολουθήσει κοινή βιομηχανική πολιτική σε επιλεγμένες δραστηριότητες υψηλής τεχνολογίας. Μία τέτοια ενέργεια θα προκαλέσει την έντονη αντίδραση των ΗΠΑ και της Ιαπωνίας. Η πείρα από άλλες περιπτώσεις περιφερειακής ολοκλήρωσης μαρτυρεί ότι πολυεθνικές εταιρείες, που είναι ήδη εγκατεστημένες, απεχθάνονται ιδιαίτερα αυτές τις πρωτοβουλίες. Δεν φοβούνται μόνο την επέμβαση διακυβερνητικών σχεδιασμών και συμφωνιών στο δικό τους επιχειρησιακό προγραμματισμό και λήψη αποφάσεων, αλλά και την εμφάνιση νεοφερμένων πολυεθνικών σε διεκδικούμενες αγορές.

Οι εντασσόμενες χώρες θα έπρεπε να ενθαρρύνουν ενεργά τέτοιες πρωτοβουλίες στην Κοινότητα, σε συνδυασμό με τη δική τους συμμετοχή σ' αυτές (π.χ. η σημερινή συμμετοχή της Ισπανίας στο πρόγραμμα του Airbus). Μία στρατηγική «συνεχών άλμάτων» (Leap-Frogging) προς τομείς υψηλής τεχνολογίας (σε αντίθεση με τη συμβατική υπόδειξη για ειδικευση σε παραδοσιακές δραστηριότητες έντασης εργασίας και χαμηλής εξειδίκευσης) θα μπορούσε να επιταχύνει την τεχνολογική πρόοδο της Ν. Ευρώπης. Θα απαιτήσει επίσης μια επέκταση των παραδοσιακών αντιλήψεων για το περιεχόμενο της βιομηχανικής πολιτικής για να περιλάβει και καλά οργανωμένες και σαφείς πολιτικές για την επιστήμη και την τεχνολογία.

Τέτοιες πρωτοβουλίες περιέχουν προφανείς κινδύνους όπως έδειξε η πείρα του Κογκρέντ). Όμως τα συμφέροντα

πού διακυβεύονται — τόσο για την ΕΟΚ ως σύνολο όσο και για τις εντασσόμενες χώρες — είναι πολύ σοβαρά, και απαιτούν την άμεση μέριμνα και συμμετοχή όλων των κρατών μελών. Στο κάτω-κάτω, τα συγκριτικά πλεονεκτήματα δεν είναι δοσμένα αλλά δημιουργούνται.

## Συμπερασματικές παρατηρήσεις.

Η πολιτική ώθηση αποτελεί, όπως σημειώσαμε στις πρώτες γραμμές αυτού του άρθρου, τη βάση για τη δεύτερη διεύρυνση της ΕΟΚ. Παρ' όλα αυτά οι οικονομικές συνέπειες, με τους κινδύνους τους αλλά και τις ευκαιρίες τους για τις τρεις εντασσόμενες χώρες, είναι τόσο σημαντικές, που θα επηρεάσουν θεμελιακά τη θέση της Ν. Ευρώπης στη γηραιά ήπειρο. Θα προκαθορίσουν επίσης τις μελλοντικές πολιτικές πραγματικότητες και τις αντιλήψεις για τη συμμετοχή στην Κοινότητα. Η διεύρυνση δεν αποτελεί μία απλή αλλαγή από έννέα σε δώδεκα μέλη. Αντίθετα, δημιουργείται μία ποιητικά νέου τύπου Κοινότητα, που έχει ανάγκη να λειτουργήσει και να ευημερήσει σ' ένα ουσιαστικά διαφορετικό παγκόσμιο οικονομικό περιβάλλον.

Παρά το γεγονός ότι η διεύρυνση θα έχει ορισμένες σοβαρές αυτόματες οικονομικές συνέπειες, η εξέλιξη του «κοινοτικού κεκτημένου» δεν θα έπρεπε να θεωρείται ότι αποσκοπεί απλώς στη διατήρηση υπαρχόντων προνομίων και υποχρεώσεων. Αντίθετα, τα αποτελέσματα πολιτικών πρωτοβουλιών, οι σκληρές διαπραγματεύσεις γύρω από εναλλακτικές λύσεις και η συγκεκριμένη εφαρμογή των πολιτικών, θα αποδειχθούν οι άξονες για την εξέλιξη της Κοινότητας. Επίσης, οι εξωτερικές συνθήκες του παγκόσμιου οικονομικού περιβάλλοντος θα απαιτήσουν την ικανότητα για συνεχείς προσαρμογές.

Τό μήνυμα αυτών των συμπερασματικών σκέψεων βασίζεται στην εκτίμηση ότι αν δεν δημιουργηθούν νέες δεσμεύσεις με πολιτική διορατικότητα στο κοινοτικό επίπεδο, και αν δεν πραγματοποιηθεί ουσιαστική αναδιάρθρωση στις εντασσόμενες χώρες, τότε η διεύρυνση βασικά θα ενισχύσει και θα θεσμοποιήσει μία άνισα διαρθρωμένη και δυαδική Δ. Ευρώπη. Ο σημερινός χαρακτήρας των ενδο-ευρωπαϊκών σχέσεων κέντρου-περιφέρειας θα δξυνθεί ακόμα περισσότερο.

Αν από την άλλη πλευρά, μπορούν να πραγματοποιηθούν εναλλακτικά σενάρια, ακόμα και αν αντιμετωπίσουν ισχυρή αντίδραση από κατεστημένα συμφέροντα, τότε η περιόραση μπορεί να αποτελέσει σημαντική ευκαιρία για να αλλάξει ο υπάρχων καταμερισμός εργασίας και να δημιουργηθούν πιο συγκρίσιμες οικονομικές δομές ανάμεσα στα έθνη της Δ. Ευρώπης. Μόνο τότε θα αποκτήσει ουσιαστικό νόημα ο όρος «ολοκλήρωση».

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Ὁ κλάδος τῶν μεταφορῶν ἀποτελεῖ καθοριστικό παράγοντα γιά τή λειτουργία καί ἀναπαραγωγή ὅλων τοῦ παραγωγικοῦ μηχανισμοῦ κάθε χώρας. Τά θέματα τῶν μεταφορῶν θεωροῦνται πιά ἀναπόσπαστο μέρος τοῦ εὐρύτερου προβληματισμοῦ, στά πλαίσια τῆς διάρθρωσης καί ἀνάπτυξης τῆς κοινωνίας καί τῆς οἰκονομίας τῆς χώρας μας.

Ἡ πληροφόρηση γύρω ἀπό τόν κλάδο τῶν μεταφορῶν καί τά προβλήματά του, εἴτε ἀπό τά κρατικά μέσα ἐνημέρωσης, εἴτε ἀπό τόν τύπο, εἶναι ὑποτυπώδης. Ἐλάχιστα ἔχουν γραφτεῖ γι' αὐτό τό θέμα, πράγμα πού δέν ἐπιτρέπει τήν πλατιά γνώση τῶν προβλημάτων. Ἡ συμμετοχή στήν προσπάθεια ἐπίλυσης τῶν δυσκολιῶν ἀπό τούς ἐνδιαφερόμενους εἶναι πολύ μικρή.

Τά ἄρθρα πού ἀκολουθοῦν σκοπό ἔχουν νά ἀποτελέσουν μιά πρώτη στοιχειώδη ἀποψη τοῦ προβλήματος τῶν μεταφορῶν στή χώρα μας, χωρίς νά καταπιάνονται μέ τεχνικές λεπτομέρειες. Αὐτή ἡ προσέγγιση στό θέμα τό σηματοδοτεῖ δίνοντας τίς βασικές κατευθύνσεις καί ἀφετηρίες ἀπό ὅπου θά ξεκινήσει μιά παραπέρα διεξοδικότερη ἀνάλυση. Παρέχονται οἱ ἀπαραίτητες πληροφορίες καί στοιχεῖα, ἐνῶ παράλληλα ἀσχεῖται μιά κριτική στήν ἀκολουθούμενη πολιτική τῶν μεταφορῶν.

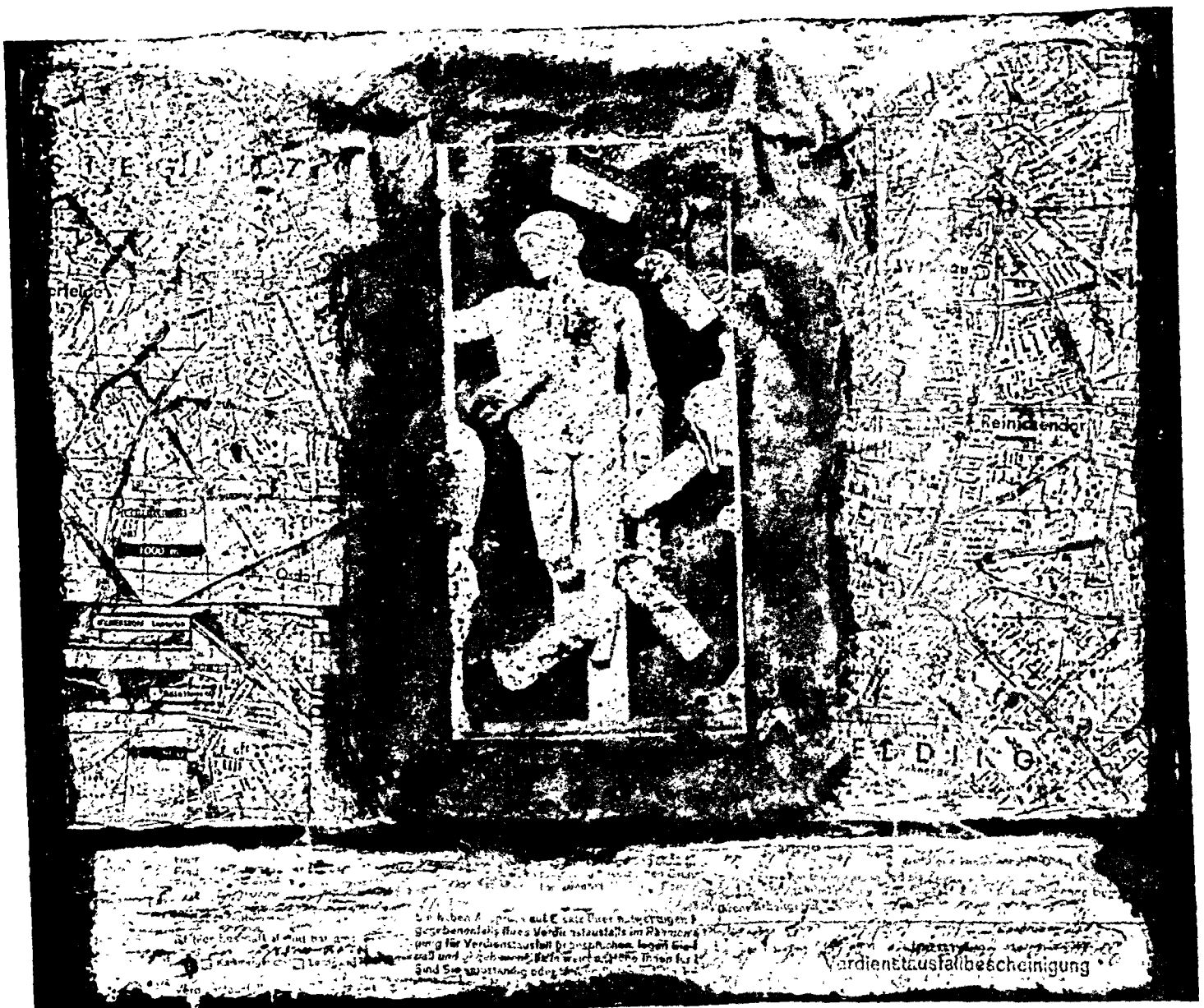
Στά ἄρθρα δέν πραγματενομάστε τά θέματα τῶν θαλάσσιων καί ἀστικῶν ὀδικῶν μεταφορῶν — ἄν καί θεωρούσαμε ἀπαραίτητη τή συνολική παρουσίαση τῶν μέσων μεταφορᾶς — λόγω ὑπάρχοντος προβλήματος χώρου καί προηγούμενων ἄρθρων πού ἀναφέρονταν στά μέσα αὐτά μεταφορᾶς. Ἐπιφυλασσόμενοι νά δώσουμε συνέχεια στό ἀφιέρωμα περί μεταφορῶν, ἐπιλέξαμε νά δοθοῦν σάν πρώτη ἐνότητα τά παρακάτω ἄρθρα.

Κύρια χαρακτηριστικά τῆς πολιτικῆς τῶν μεταφορῶν στή χώρα μας, εἶναι, ἡ σπασμωδικότητα, ἡ ἀσυνέχεια καί ἡ περιστασιακότητα πού διακρίνουν τίς ἐνέργειες τῶν ἀρμόδιων φορέων καθῶς καί ἡ μονολιθική θέση ὅσον ἀφορᾶ τό ρόλο τῶν μεταφορῶν μέσα στό κοινωνικοοικονομικό σύστημα τῆς χώρας. Οἱ ἀκολουθούμενες πολιτικές τῶν ἐκάστοτε, μέχρι τίς μέρες μας, κυβερνήσεων γιά θέματα μεταφορῶν, μέσα στά πλαίσια τῶν εὐρύτερων κοινωνικῶν καί πολιτικῶν ἐπιλογῶν τους, μποροῦν ἀδιάστα νά θεωρηθοῦν ὁ κύριος ὑπαίτιος τῆς ἀταξίας καί τῆς ἀποδιοργάνωσης πού κυριαρχοῦν στόν κλάδο τῶν μεταφορῶν καί στό ὅλο παραγωγικό σύστημα τῆς χώρας.

Ἡ ἐνότητα περιλαμβάνει τρία ἄρθρα, πού ἀναφέρονται στίς ἐμπορευματικές ὀδικές μεταφορές, στίς ἀερομεταφορές καί στίς σιδηροδρομικές μεταφορές ἀντίστοιχα. Ἡ δομή τῶν τριῶν ἄρθρων χαρακτηρίζεται ἀπό δύο βασικές κατευθύνσεις: — τήν προσπάθεια κατάδειξης τῆς ἐξελικτικῆς πορείας τῶν μέσων μεταφορᾶς καί τῆς λειτουργίας τους μέσα στόν παραγωγικό μηχανισμό τῆς χώρας, καί — τήν ἐξαγωγή συμπερασμάτων πού ἀκολουθοῦνται ἀπό ἐνδεδειγμένες (κατά τή γνώμη μας) προτάσεις γιά μιά ἀποτελεσματική ἀντιμετώπιση τῶν βασικῶν προβλημάτων στίς μεταφορές μας.

Τά ἄρθρα αὐτά ἀποτελοῦν ἐπεξεργασμένα καί ἀναδιαρθρωμένα μέρη διπλωματικῆς ἐργασίας τῶν γραφόντων (σέ στενή συνεργασία μεταξύ τους), πού παρουσιάστηκε τόν Ἰούνη τοῦ 1978 στά πλαίσια τῶν σπουδῶν τους στό Ἰνστιτούτο Περιφερειακῆς Ἀνάπτυξης, μέ γενικό τίτλο «ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ (στήν Ἑλλάδα)». Τά ἄρθρα συμπληρώθηκαν τόν Ἰούνη τοῦ 1980.

Θά πρέπει νά πούμε ὅτι προσπαθήσαμε νά διερευνήσουμε ἕνα χώρο ὅπου κυριαρχεῖ ἡ ὀργανωτική σύγχυση καί ὅπου τά στοιχεῖα εἶναι σπάνια, ἐλλειπῆ, ἀνεπεξέργαστα καί ἀνακριβῆ. Ἐκεῖ πού ὑπῆρχαν στοιχεῖα κρατοῦνταν ζηλότυπα, θά λέγαμε ἀπό τούς ἀρμόδιους φορεῖς καί ὑπηρεσίες, πού μέ τή μαγική λέξη «ἀπόρρητο» δέν διατίθονταν στούς ἐνδιαφερόμενους, ἄν καί πρόκειται γιά θέματα πού ἀπαιτοῦν ἀφθονή πληροφόρηση.



Ἄντωνιος Παπαβασιλείου

Ὀδικές ἐμπορευματικές μεταφορές

1. Ἐνα γενικό περιληπτικό σχῆμα τῶν ὀδικῶν μεταφορῶν.

Οἱ μεταφορές προσώπων καὶ ἀγαθῶν ἀποτελοῦν μιά σημαντική κοινωνική ὑπηρεσία, ἀπὸ τὴν ὁποία ὁ ἄνθρωπος ἐξαρτᾶ ἓνα μεγάλο μέρος ἀπὸ τὴν παραγωγική του ἀποδοτικότητα. Εἰδικὰ οἱ ὀδικές μεταφορές καταλαμβάνοντας τὸ μεγαλύτερο φάσμα τῶν καθημερινῶν μας δραστηριοτήτων στὶς μετακινήσεις στὸ χῶρο, (τὸ ὀδικό δίκτυο ἀπλώνεται σὲ μεγαλύτερο ἐμβαδὸν σὲ σχέση μὲ τίς κατοικίσιμες περιοχές), στὸ περιβάλλον, ἔχουν ἀμεσότερη ἐπίδραση στὸν τρόπο ζωῆς μας.

Σὲ μιά ἀπλή ὑπὸ στενὴ ἔννοια ἀνάλυση ἓνα σύστημα μεταφορῶν ἀποτελεῖται:

- (α) Ἀπὸ τὰ ὄχηματα ποῦ μεταφέρουν πρόσωπα ἢ ἀγαθὰ.
- (β) Ἀπὸ τὰ δίκτυα, στὰ ὁποῖα γίνεται ἡ κίνηση τῶν ὀχημάτων.
- (γ) Ἀπὸ τίς ἐγκαταστάσεις, δηλαδὴ τοὺς χώρους στάθμευσης ὀχημάτων καὶ τοὺς σταθμούς ἐπιβίβασης ἐπιβατῶν καὶ φορτώσεων - ἐκφορτώσεων ἀγαθῶν.

Στὸ σύστημα τῶν ὀδικῶν μεταφορῶν μιά σχηματική ἀνάλυση σύμφωνα μὲ τὴν ὑπάρχουσα ἑλληνικὴ πραγματικότητα δίνεται ἀπὸ τὸ σχῆμα (1.1).

2. Ὀδικές μεταφορές στὴν Ἑλλάδα.

A) Ἐξέλιξη

Ἡ μέχρι σήμερα πορεία τῶν ὀδικῶν μεταφορῶν καθορίσθηκε ἀπὸ ὀρισμένους παράγοντες καὶ περιορισμούς, οἱ ὁποῖοι σὲ πολλὰ σημεῖα ταυτίζονται μὲ τὴ γενικότερη πορεία καὶ τῶν ὑπολοίπων δικτύων μεταφορῶν.

Οί παράγοντες αυτοί μπορούν να συνοψισθούν σε Γεωμορφολογικούς, Δημογραφικούς, Κοινωνικοοικονομικούς, Πολιτικούς και Όργανωτικούς.

#### **A I) Γεωμορφολογικοί παράγοντες.**

Η μορφή του γεωγραφικού χώρου της Ελλάδας χαρακτηρίζεται από δύο βασικές κατηγορίες περιοχών: α) τό νησιωτικό χώρο και β) τό συνεχόμενο ηπειρωτικό που τόν χωρίζουν σε ιδιαίτερες περιφέρειες όρεινοι κυρίως όγκοι.

Πιο συγκεκριμένα, τά γεωμορφολογικά χαρακτηριστικά που επηρεάζουν τά όδικά δίκτυα μεταφορών, είναι:

— ή ύπαρξη όρεινών όγκων κατά μήκος των βορειών συνόρων μέ αποτέλεσμα τήν από όρισμένα σημεία δυνατότητα έξόδου πρός τό Βαλκανικό-Ευρωπαϊκό χώρο.

Η δύσβατη όροσειρά τής Πίνδου, που έχει σάν αποτέλεσμα τό διαχωρισμό του Στερεοελλαδίτικου χώρου σε δύο άπομονωμένα τμήματα.

Τέλος ή υπερβολική διασπορά των νησιών (σημαντικός χώρος γιά τήν Ελλάδα) σε σχέση μέ τόν υπόλοιπο Ελληνικό χώρο. Η ύπαρξη των χαρακτηριστικών αυτών γεωμορφολογικών ιδιομορφιών δημιούργησε προβλήματα στις περιφερειακές και διαπεριφερειακές συνδέσεις, στό κόστος κατασκευής έργων ύποδομής και στη χάραξη, μορφή και λειτουργία των όδικών μεταφορών από άποψη ταχύτητας και ασφάλειας.

#### **A II) Δημογραφικοί Παράγοντες.**

Η χρονική περίοδος από τό 1923 μέχρι σήμερα χαρακτηρίζεται από σημαντικές πληθυσμιακές μετακινήσεις και συγκεντρώσεις στόν Έλλαδικό χώρο.

— Άνταλλαγή πληθυσμών μετά τή Μικρασιατική καταστροφή.

— Μόνιμη μετανάστευση στις διάφορες μορφές τής.

— Οί καταστροφές και απώλειες τής περιόδου 1940-49.

— Τό υπερευγεννητικό σύστημα διοίκησης και ή ανάπτυξη του τριτογενή τομέα (ύπηρεσίες, έμποριο).

— Η εγκατάλειψη των άγροτικών περιοχών.

Σάν αποτέλεσμα αυτών των άνιων πληθυσμιακών μεταβολών έχουμε:

α) Τή συγκέντρωση του 33% του πληθυσμού στην περιοχή τής πρωτεύουσας.

β) Τή μέγιστη συγκέντρωση του πληθυσμού στό Άνατολικό τόξο τής Ηπειρωτικής Ελλάδας (Άθήνα, Βόλος, Λάρισα, Θεσσαλονίκη, Καβάλα).

γ) Τή συνεχιζόμενη μείωση του νησιωτικού πληθυσμού μέ παράλληλη αύξηση όρισμένων άστικών κέντρων (Ηράκλειο, Χανιά, Ρόδος, Κέρκυρα).

δ) Τήν ύπαρξη σημαντικών άστικών κέντρων σε εύφορες γεωγραφικές περιοχές τής Δυτικής Ελλάδας μέ αύξηση του άστικού πληθυσμού σε βάρος του άγροτικού (Άργείο, Άρτα, Ιωάννινα, Πάτρα).

Η όδική έξυπηρέτηση των πληθυσμιακών αυτών συγκεντρώσεων στό χώρο, χωρίς συνάμα να ένθαρνεται ή τάση

εγκατάλειψης τής υπαίθρου, άποτελεί τό δυσκολότερο πρόβλημα στη χάραξη σωστής μεταφορικής πολιτικής.

#### **A III) Οικονομικοκοινωνικοί παράγοντες.**

Τό μεγαλύτερο μέρος τής οικονομικής δραστηριότητας τής χώρας κατά τομείς βρίσκεται σήμερα συγκεντρωμένο στην περιοχή τής πρωτεύουσας, ενώ στό σύνολο τής οικονομικής δραστηριότητας ή περιοχή αυτή συγκεντρώνει ένα ποσοστό πάνω από 50%. Ένας δεύτερος πόλος έλξης οικονομικής δραστηριότητας είναι ή Θεσσαλονίκη.

Η ύπαρξη των δύο αυτών πόλων οικονομικής δραστηριότητας καθιστά άναγκαστικά τις δύο αυτές περιοχές και πόλους έλξης μετακινήσεων, έσωτερικών και έξωτερικών, και μάλιστα μετακινήσεων όχι μόνο τουριστικών αλλά και επαγγελματικών. Η ροή προϊόντων πρός κατανάλωση σε αυτά τά άστικά κέντρα μαζί μέ τους παραπάνω παράγοντες δημιούργησε τόν κύριο άξονα του Έθνικού δικτύου Άθηνών-Θεσσαλονίκης.

#### **A IV) Πολιτικοί παράγοντες.**

Οί λόγοι και παράγοντες που επηρεάζουν τή διαμόρφωση τής πολιτικής επί των όδικών μεταφορών αναφέρονται είτε στό διεθνή πολιτικό χώρο, είτε στην έσωτερική πολιτική του κράτους.

Στην πρώτη περίπτωση οί παράγοντες συνδέονται μέ τις διεθνείς οικονομικές και στρατιωτικές δεσμεύσεις, που έχει ή χώρα μας σε διεθνές επίπεδο και μέ τις πολιτικές αποφάσεις που συνδέονται μέ αυτές.

Η σύνδεση Ευρώπης-Μέσης Άνατολής μέ συνδυασμένες μεταφορές (μέ σιδηρόδρομο μέχρι τό Βόλο και από εκεί μέ ferry-boat μέχρι τήν Άσιατική άκτή) έξυπηρετεί μεταφορικά περισσότερο μάλλον τις Ευρωπαϊκές χώρες και λιγότερο τήν Ελλάδα.

Στόν τομέα τής έσωτερικής πολιτικής οί καθοριστικοί παράγοντες προέρχονται από τό γενικότερο πολιτικό πρόγραμμα τής κυβέρνησης (π.χ. προώθηση των δημοσίων μέσων μεταφοράς σε βάρος του ιδιωτικού αυτοκινήτου, μέ λίγα λόγια ένεργότερη συμμετοχή του κράτους στόν τομέα των μεταφορών).

#### **A V) Όργανωτικοί παράγοντες.**

Η ύπαρξη περισσότερων από ένος δημοσίων φορέων που παισιώνουν και άπασχολούνται μέ θέματα όδικών και γενικότερων μεταφορών δημιουργεί μεγάλα προβλήματα συντονισμού και εκτέλεσης σωστού έργου από μέρος των μεταφορικών μέσων. Μέ άλλα λόγια δέν ύπάρχει ή όργανωτική συνεργασία που θά έπρεπε να ύπάρχει μεταξύ των μεταφορικών μέσων.

#### **B) Υποδομή.**

Όπως αναφέρθηκε στό προεισαγωγικό των άρθρων, στις όδικές μεταφορές θά άσχοληθούμε μέ τήν έμπορευματο-

κή κίνηση και κατά συνέπεια με αυτή των φορτηγών αυτοκινήτων. Η ανάλυση θα ακολουθήσει δύο στάδια. Στο πρώτο μέρος θα γίνει μνεία για την ύπαρχουσα υποδομή από πλευράς δρόμων (έθνικων-επαρχιακών), στο δεύτερο μέρος θα δούμε τον μέχρι τώρα αριθμό κυκλοφορούντων φορτηγών αυτοκινήτων, το ρυθμό εξέλιξής τους κατά απόλυτους και ποσοστιαίους αριθμούς, τη χωρητικότητά τους και το ρυθμό εξέλιξής τους καθώς και τη μελλοντική εξέλιξη.

Το οδικό υπεραστικό δίκτυο ανέρχεται — σύμφωνα με στοιχεία της ΕΣΥΕ του 1977 — σε 36.922,5 χλμ. εκ των οποίων τα 8.670,3 αναφέρονται σε έθνικό δίκτυο και τα 28.252,2 σε επαρχιακό δίκτυο. Στόν πίνακα 2.1. δίνεται η εξέλιξη του οδικού δικτύου, έθνικου-επαρχιακού, διαχρονικά. Στη συνέχεια στόν πίνακα 2.2 δίνονται οι κατά διαμέρισμα χιλιομετρικοί αριθμοί, έθνικου-επαρχιακού δικτύου.

Στόν πίνακα 1.2 φαίνεται καθαρά ότι δεν υπάρχει εξέλιξη σημαντική κατά τα τελευταία χρόνια.

Στόν πίνακα 2.3. δίνεται η εικόνα του αριθμού των κυκλοφορούντων φορτηγών αυτοκινήτων με μία διαχρονική εξέλιξη από το 65-70-75 έως και την 31 Δεκεμβρίου του έτους 1976. Επίσης δίνεται στόν ίδιο πίνακα η χωρητικότητα των φορτηγών αυτοκινήτων διαχρονικά. Η εικόνα συμπληρώνεται επίσης, εκτός της εξέλιξης των απόλυτων αριθμών και με τους ρυθμούς ποσοστιαίας μεταβολής. Οι προβλέψεις που γίνονται για το ρυθμό εξέλιξης των φορτηγών αυτοκινήτων, είναι ότι για τα φορτηγά ΔΧ δεν αναμένεται ουσιαστική αύξηση κυκλοφορίας τους, όσον αφορά τα ΙΧ, αναμένεται ότι ο ρυθμός αύξησής τους θα κυμαίνεται στο 10% για τα επόμενα χρόνια.

Είναι εύκολο να αντιληφθούμε την αυξητική πορεία της κυκλοφορίας των φορτηγών αυτοκινήτων.

## Γ) Φορείς.

Όσον αφορά την οργάνωση των φορτηγών αυτοκινήτων, αυτή συνίσταται στην προσπάθεια εύρεσης μιας φόρμουλας ή όποια, μετά την αναστολή ισχύος του 383/76, θα μπορούσε να οργανώσει τις έμπορευματικές οδικές μεταφορές. Από στοιχεία του υπουργείου Μεταφορών βγαίνει το συμπέρασμα ότι υπάρχουν μόνο περί τις 60 συγκροτημένες επιχειρήσεις μεταφορών διεθνών και 15 περίπου έθνικων μεταφορών. Τα υπόλοιπα όχηματα ΔΧ ανήκουν σε μεμονωμένους ιδιοκτήτες. Η εισοδος μας στην Ε.Ο.Κ. δεν μας αφήνει πιά περιθώρια: η αωστή οργάνωση ή αφανισμός αυτού του κλάδου μπροστά στις άρτια οργανωμένες και έξοπλισμένες ξένες εταιρείες. Πέρα όμως από αυτό η καθυστέρηση ρύθμισης του θέματος συμβάλλει και σε άμεση απώλεια συναλλάγματος. Μέχρι τώρα οι οδικές μεταφορές βρίσκονται στά χέρια της ιδιωτικής πρωτοβουλίας των γραφείων διεθνών μεταφορών. Η διαμόρφωση του ναύλου βρίσκεται στα χέρια της εταιρείας. Είναι γνωστό ότι αυτό είναι πλεονέκτημα καθ' όσον, υπάρχει άλλως διαρροή συναλλάγματος λόγω λαθών των Έλλήνων εξαγωγέων, σε ναυτικούς ναύλους και πληρωμή για καθυστερημένα έμπορεύματα σε άποθηκες.

Τό αυτοκίνητο, παρέχει τό πλεονέκτημα ότι εκτός του ότι είναι φτηνότερο έχει και ωφέλεια συναλλάγματος καθό-

σον και ό ναύλος και οι προμήθειες των γραφείων πληρώνονται σε δραχμές. Ένώ ό σιδηροδρομικός ναύλος πληρώνεται σε Έλληνικές δραχμές μόνο μέχρι τά σύνορα. Από εκεί και πέρα μέχρι και τή χώρα προορισμού πληρώνεται σε ξένο συνάλλαγμα. Για τό ναυτιλιακό ναύλο, αυτός πληρώνεται έξ ολοκλήρου σε ξένο συνάλλαγμα. Για τούς δύο αυτούς ένδεικτικούς λόγους είναι ανάγκη νά συγκροτηθεί γρήγορα και σωστά ό φορέας αυτός των μεταφορών.

## Δ) Έμπορευματική Κίνηση.

Η αξιολόγηση της έμπορευματικής εξέλιξης του οδικού μεταφορικού έργου είναι δύσκολη και όπωσδήποτε περιορισμένης αξιοπιστίας, λόγω των δυσκολιών που παρουσιάζονται, ειδικά για τις οδικές μεταφορές, στή συγκέντρωση των στοιχείων.

Στόν πίνακα 2.4 δίνεται η εξέλιξη της προσφοράς υπηρεσιών των έμπορευματικών οδικών μεταφορών, στά φορτηγά αυτοκίνητα για άστικές-ύπεραστικές-διεθνείς έμπορευματικές μεταφορές, διαχρονικά σε σχέση με τούς ρυθμούς μεταβολών 1965-70; 1970-75.

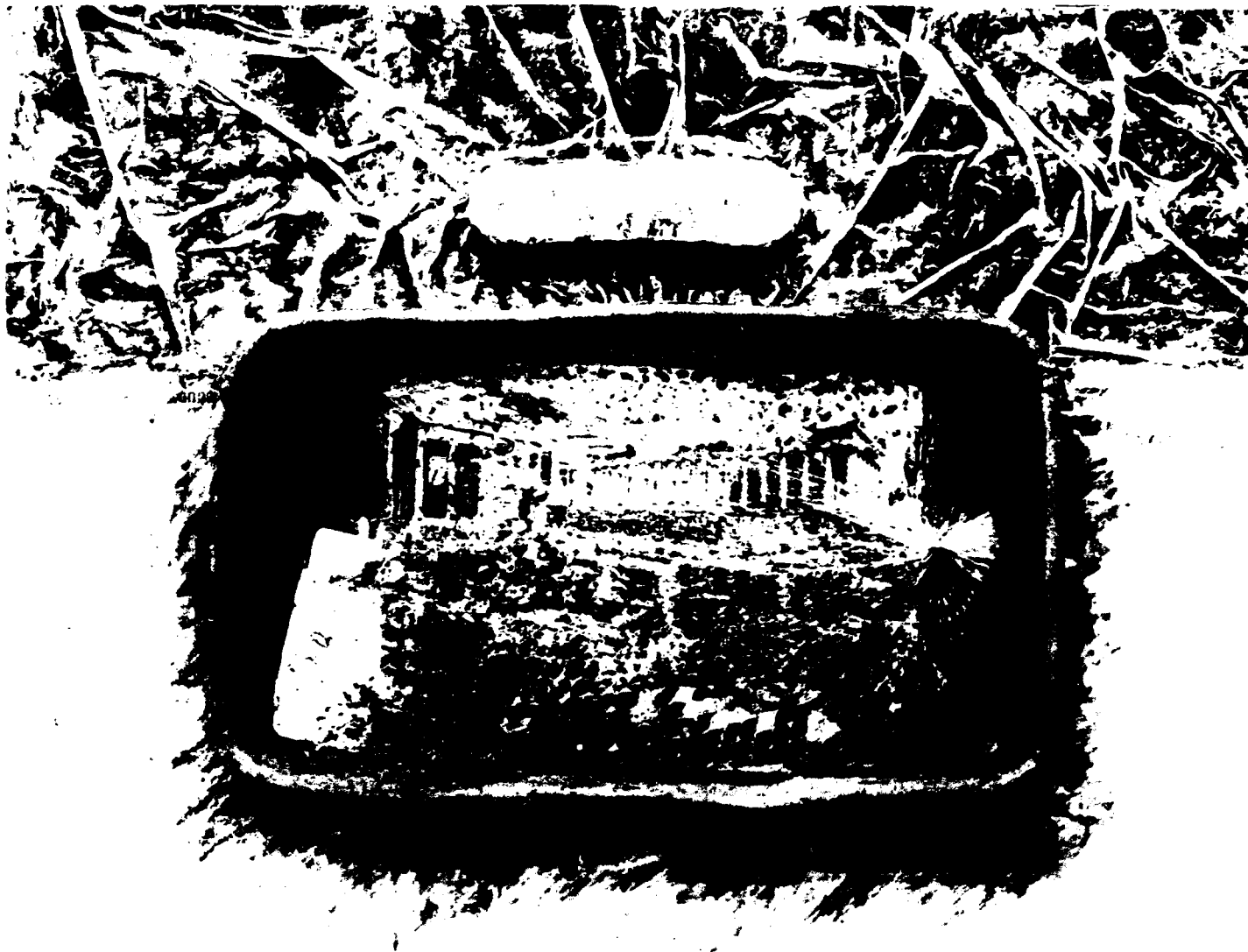
Βλέπουμε ότι στήν εξέλιξη του οδικού μεταφορικού έργου, τά οδικά μέσα έχουν πετύχει μεγάλη αύξηση της συμβολής τους με αντίθετη πτωτική τάση για τό σιδηρόδρομο. Αν αφαιρέσουμε τό έργο της άκτοπλοίας, ή συμβολή των οδικών μεταφορών αύξήθηκε από 44,4% τό 1965, σε 82,3% τό 1970 και 84,5% τό 1975 (σύμφωνα με στοιχεία ΕΣΥΕ και ύπουργείου Συγκοινωνιών). Η σημαντική αυτή αύξηση, άν και είναι δύσκολο νά γίνουν άκριβείς, συγκριτικές έκτιμήσεις όφειλεται στό πλεονέκτημα των φορτηγών ως πρός τήν ευελιξία μετακίνησης -door to door-, αλλά και στό ότι τό σιδηροδρομικό δίκτυο παρέμεινε άμετάβλητο στήν περίοδο 1965-75. Στό διάγραμμα 2.1. δίνεται ή συμβολή σε ποσοστά χρησιμοποίησης των διαφόρων μεταφορικών μεσων σε έμπορεύματα, για νά φανεί καλύτερα ή μεγάλη συμμετοχή των φορτηγών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης στίς έμπορευματικές μεταφορές. Στό διάγραμμα 2.2 δίνονται τά ποσοστά χρησιμοποίησης των διαφόρων μεταφορικών μέσων σε χιλιομετρικούς τόνους. Όσον αφορά τις διεθνείς μεταφορές, εξαγωγές-είσοαγωγές προϊόντων, ή συμβολή των οδικών μεταφορών είναι χαμηλή, καθόσον τό 96% των διακινήσεων γίνεται με θαλάσσια μέσα, ωστόσο, ή σημασία των οδικών μεταφορών για όρισμένα κρίσιμα έξαγώγιμα προϊόντα όπως τά όπωροκτηπευτικά είναι σημαντική. Τά προϊόντα αυτά άπαραίτητα για τις Έλληνικές έξαγωγές και συνάμα τόσο σημαντικά για τόν άγροτικό μας κόσμο, αλλά και γενικότερα για τό ίσοζύγιο έξωτερικού έμπορίου προωθούνται στίς ξένες άγορές με φορτηγά αυτοκίνητα και τό σιδηρόδρομο.

Θά δοθούν με τούς πίνακες 2.5., 2.6., 2.7. οι χώρες προορισμού όπωροκτηπευτικών, τά ποσοστά όπωροκτηπευτικών προϊόντων που έξήχθησαν με διάφορα μεταφορικά μέσα καθώς και τό συγκριτικό κόστος μεταφοράς όπωροκτηπευτικών με σιδηρόδρομο και φορτηγό.

Από τά στοιχεία αυτά φαίνεται καθαρά ή αύξηση, χρησιμοποίησης των φορτηγών αυτοκινήτων, σε αντίστοιχία με τήν πτώση του σιδηροδρόμου. Οι λόγοι είναι ότι ό σιδηρόδρομος είναι άκριβότερος, ένώ από τήν άλλη πλευρά τά

φορητά έχουν το πλεονέκτημα της μεταφοράς, «από πόρτα σε πόρτα». Δεν θα πρέπει όμως να παρασυρόμαστε εύκολα με τη ροπή που έχουν πάρει τα πράγματα. Ο σιδηρόδρομος αν εκτελέσει καλύτερα τις λειτουργίες του, προσφέρει τη δυνατότητα να διέλθουν τον ίδιο χρόνο περισσότερα εμπορεύματα, από ό,τι ένας αυτοκινητόδρομος με τρεις λωρίδες, έχει μικρότερο κόστος καυσίμων, απασχολεί λιγότερο έδαφος για τη λειτουργία του και ρυπαίνει λιγότερο το περιβάλλον. Έ-

πίσης είναι δυνατό ο σιδηρόδρομος να ευνοει, έφσον εκσυγχρονισθεί, την αποκέντρωση. Είναι απαραίτητο λοιπόν πριν λαμβάνονται οιαδήποτε μέτρα προγραμματισμού εξέλιξης των μεταφορικών δικτύων να γίνεται σφαιρική θεώρηση των πραγμάτων με αναφορές στην περιφερειακή ανάπτυξη, την οικολογική προστασία του περιβάλλοντος, την οικονομικότερη λύση καθώς και στην τοποθέτηση του ανθρώπινου παράγοντα στην κορυφή της πυραμίδας του μελλοντικού σχεδίου.



### 3. *Ἡ συμβολή τῶν ὀδικῶν μεταφορῶν στή καθαρά μακροοικονομικά μεγέθη τοῦ Ἀκαθάριστου ἐγχώριου προϊόντος καί τῆς Ἀπασχόλησης.*

Οἱ μεταφορές πέρα ἀπό αὐτή τή λειτουργία τους ἀποτελοῦν καί ἕνα ἀπό τοὺς σημαντικότερους κλάδους τῆς οἰκονομίας μας. Γι' αὐτό τὸ λόγο ἡ ὀρθολογικότερη συγκεκριμενοποίηση τους στό μέλλον θά προσφέρει τόσο στήν ἀνύψωση τῆς λειτουργίας τους, ὅσο καί στήν αὔξηση τοῦ ἐθνικοῦ εἰσοδήματος, ἔάν δέ ὑπάρξει σωστή περιφερειακή πολιτική, καί στό ἀντίστοιχο περιφερειακό εἰσόδημα.

Στόν πίνακα 3.1 δίνεται ἡ συμβολή κάθε κλάδου τῶν μεταφορῶν στό ἀκαθάριστο ἐγχώριο προϊόν καί οἱ ρυθμοί μεταβολῆς γιά 1965-70, 1970-75, 1975-80. Στόν πίνακα 3.2 δίνεται ἡ ἀπασχόληση σέ ἕνα ἕκαστο τῶν κλάδων μεταφορῶν. Πέρα ὅμως ἀπό τήν ἄμεση ἀπασχόληση στίς μεταφορές, ὑπάρχει ἕνας μεγάλος ἀριθμός ἀπασχολουμένων πού ἀπασχολοῦνται ἔμμεσα μέ τίς μεταφορές, τοῦ ὁποῦ ἡ ἀκριβῆς ἐκτίμηση εἶναι δύσκολη. (Συνεργεῖα αὐτοκινήτων, βενζινάδικα, κατασκευὴ ὁδῶν, ἀεροδρομίων, λιμανιῶν, κ.λπ.).

Κάνοντας σύγκριση τῶν πινάκων αὐτῶν βλέπουμε ὅτι οἱ ὀδικές μεταφορές ἀπό ἀποψη μεγέθους εἶναι ὁ μεγαλύτερος κλάδος. Οἱ ὀδικές μεταφορές τὸ 1975 συνέβαλαν στό 75% τοῦ προϊόντος τοῦ κλάδου καί κατὰ 88% στήν ἄμεση ἀπασχόληση. Εἶναι φανερό λοιπόν ὅτι οἱ ὀδικές μεταφορές, ὅπως ἀναφέρθηκε ἤδη, ἀποτελοῦν ἕναν κλάδο ὁ ὁποῖος μπορεῖ νά συντελέσει ἄμεσα σέ μιὰ πολιτική τόνωσης μιᾶς περιοχῆς, μιᾶς περιφέρειας, μέ προεκτάσεις συγκέντρωσης καί ἄλλων συναφῶν κλάδων, ὥστε νά ἐνισχυθεῖ οἰκονομικά μιὰ περιοχή. Φυσικά μιὰ λανθασμένη χάραξη στό χώρο τῶν ὀδικῶν μεταφορῶν μπορεῖ νά ἐπιφέρει τὰ ἀντίθετα ἀποτελέσματα μέ τραγικές συνέπειες.

### 4. *Ἡ λειτουργία τῶν ὀδικῶν μεταφορῶν στίς κοινωνικοοικονομικές σχέσεις.*

Φανερὴ λοιπόν εἶναι ἡ στροφή πού ἐπιτελεῖται τὰ τελευταῖα χρόνια πρὸς τὰ ὀδικὰ μέσα μεταφορᾶς μετά τήν πτωτική πορεία τῶν σιδηροδρομικῶν μεταφορῶν στή χώρα μας. Συγκριτικά, οἱ ὀδικές μεταφορές διαθέτουν τὸ πλεονέκτημα τῆς ταχύτερης διεκπεραίωσης τῆς μεταφορᾶς. Προσεγγίζουν ὅποιο-δήποτε σχεδόν σημεῖο τῆς χώρας. Ἐχουν χαμηλότερους ναύλους, πολύ λιγότερες φορτοεκφορτώσεις, συχνότερα δρομολόγια καί εὐνοοῦνται ἀπό συμφέροντες χρηματοδοτικούς καί δασμολογικούς δροῦς.

Τὰ παραπάνω πλεονεκτήματα φάνηκαν πῶς ἔντονα ἀπό τήν ἀδυναμία τῶν σιδηροδρομῶν νά ἐκτελοῦν στοιχειωδῶς τὸ ἔργο τους, ἀνταποκρινόμενοι στίς νέες ἀνάγκες μετακινήσεων. Οἱ ὀδικές μεταφορές στήν οὐσία ἀνεξέλεγκτες καί σάν μέσο πολιτικῆς γιά τήν οἰκονομική ἀνάπτυξη τῶν μεγάλων ἀστικῶν κέντρων, κατάφεραν νά κλονίσουν τήν κοινωνικοοικονομική καί δημογραφική ἰσορροπία τοῦ τόπου καί νά ἐπέμβουν σέ τέτοιο βαθμὸ στό χώρο, ὥστε νά θεωροῦνται καί

αὐτές ὑπαίτιες γιά τήν ἐγκατάλειψη καί ἐρήμωση περιοχῶν τῆς ὑπαίθρου. Ἀπὸ αὐτὴ λοιπόν τήν πλευρὰ τὸ ὀδικὸ δίκτυο εἶναι τὸ πῶς προβληματικὸ δίκτυο στή χώρα μας.

Ὁ τρόπος χάραξής του, ἡ ποιότητα τῶν ὑπηρεσιῶν πού προσφέρει, ἡ ὀργανικὴ του σχέση μέ τὰ ἄλλα δίκτυα μεταφορῶν, ἡ συμβολή του στίς ἐνδοπεριφερειακές μετακινήσεις καί ἐπικοινωνίες, ὁ κοινωνικός του ρόλος καί ἡ συμβολή του στή διαδικασία ἀνάπτυξης, εἶναι οἱ παράγοντες πού καθορίζουν τήν καλὴ ἢ ὀχι λειτουργία ἐνός ὀδικοῦ δικτύου, κάτι πού προσδιορίζει καί τήν ἐπίδρασή του στήν περιφερειακὴ ἀνάπτυξη.

Ἡ ὑπαρξὴ ἐθνικῶν ἢ διεθνῶν ὀδικῶν ἀξόνων μέ διακλαδώσεις, χωρὶς τὰ ἀπαραίτητα προληπτικὰ μέτρα γιά τή διατήρηση τῆς τοπικῆς ἀγορᾶς καί τὸν ἔλεγχο τῶν πληθυσμιακῶν μετακινήσεων πρὸς τὰ ἀστικά κέντρα, συνέβαλε στόν ὑπερσυγκεντρωτισμὸ τῆς Ἀθήνας καί Θεσσαλονίκης ἀλλὰ καί στήν παράλληλη οἰκονομική καί κοινωνικὴ παράλυση τῶν περιοχῶν πού βρίσκονται στήν ἀκτίνα ἐπιρροῆς τους.

Ἡ χώρα μας διαθέτει δύο ἀξονες ὀδικῶν δικτύων (Ἀθήνα — Θεσσαλονίκη, Ἀθήνα — Πάτρα) πού προβάλλουν τήν Ἀθήνα σάν μεταφορικό κέντρο. Οἱ ὁποῖοι μάλιστα ἀξονες χαραχτήκαν παράλληλα μέ τὸ σιδηροδρομικὸ ἀξονα.

Ἐπάρχουν καί οἱ περιφερειακοὶ δρόμοι Ἀντίριο — Ἡγουμενίτσα — Ἰωάννινα — Θεσσαλονίκη — Καβάλλα — Ὁρεσιτιάδα, Πάτρα — Πύργος — Καλαμάτα. Ἡ χάραξη τῶν δρόμων αὐτῶν ὀδηγεῖ στήν ἀναγκαστικὴ διέλευση ἀπὸ τήν Ἀθήνα γιά νά πάμε ἀπὸ τήν Πελοπόννησο στή Θεσσαλονίκη, ἀπὸ τήν Πάτρα γιά νά πάμε Ἀργίνο — Ἄρτα — Ἰωάννινα, στή μονολιθικὴ σύνδεση Ἄρτας — Τρικάλων μέσω Ἰωαννίνων καί στήν εὐκολότερη προσέγγιση τῆς Νοτιοανατολικῆς Πελοποννήσου μέ τήν Ἀθήνα παρά μέ τήν Πάτρα. Δέν ἔχουν κατασκευαστεῖ δρόμοι πού νά διατηροῦν τὸν ἰσθμὸ τῶν τοπικῶν παραγωγικῶν δραστηριοτήτων ὑγίη καί αὐτόνομο, μέ τήν ἔννοια ὅτι μπορεῖ νά σταθεῖ μόνος του σέ ὀρισμένους παραγωγικοὺς τομεῖς.

Ἡ δομὴ τοῦ ἐθνικοῦ δικτύου ὀδικῶν μεταφορῶν στή χώρα μας, εἴτε ἀναφέρεται στόν προγραμματισμὸ, στήν ὀργάνωση καί λειτουργία του, εἴτε στήν τοποθέτησή του καί ἔκφρασή του στό χώρο, εἴτε τέλος στή συμβολή του στήν οἰκονομικὴ ἀνάπτυξη, κάθε ἄλλο παρά βοηθᾷ στήν ἰσορροπικὴ ἀνάπτυξη τοῦ Ἑλληνικοῦ χώρου καί στήν περιφερειακὴ ἀνάπτυξη. Ἀντίθετα θά λέγαμε, ἐντείνει τήν ἐξάρτηση τῆς χώρας μας ἀπὸ τὸ ἐξωτερικὸ ἐμπόριο, τῶν περιφερειῶν ἀπὸ τὰ ἀστικά κέντρα, ἐνθαρρύνει τὸ συγκεντρωτισμὸ καί ὑπονομεῖ τήν προσπάθεια γιά μιὰ ἐθνικὴ πολιτικὴ καί οἰκονομικὴ ἀνάπτυξη.

Τὸ συγκεντρωτικὸ αὐτὸ σύστημα ἀνάπτυξης καί λειτουργίας τῶν μεταφορῶν δημιουργεῖ δύο πόλους ἔλξης (Ἀθήνα — Θεσσαλονίκη), πού συγκεντρώνουν τὸ μεγαλύτερο μέρος τῶν παραγωγικῶν δραστηριοτήτων καί πού ἀποτελοῦν γιά τὸ λόγο αὐτὸ ἀναγκαστικὰ κέντρα λήψης ἀποφάσεων καί ἐλέγχου τοῦ ὑπολοίπου Ἑλλαδικοῦ χώρου.

Ἡ ἔκφραση αὐτῆς τῆς πολιτικῆς, εἶναι ὑπέρμετρη διόγκωση τῆς πρωτεύουσας μέ μιὰ ἀντίστοιχη χαλάρωση τῶν σχέσεων τῶν μικροπεριφερειῶν τῆς ὑπαίθρου. Σέ αὐτὸ συντέλεσε καί ἡ ἀδυναμία ἀπὸ μέρους τῶν κρατικῶν φορέων γιά παροχὴ βασικῶν κοινωνικῶν ὑπηρεσιῶν πρὸς τὴν πλη-



θυσμούς της υπαίθρου (κάτι που αντίθετα στα αστικά κέντρα παρέχεται) με σκοπό τη δημιουργία συνθηκών και κινήτρων ανάπτυξης κοινωνικής τοπικής ζωής. Αποτέλεσμα οι τεράστιες διαφορές στα επίπεδα ανάπτυξης των διαφόρων περιοχών.

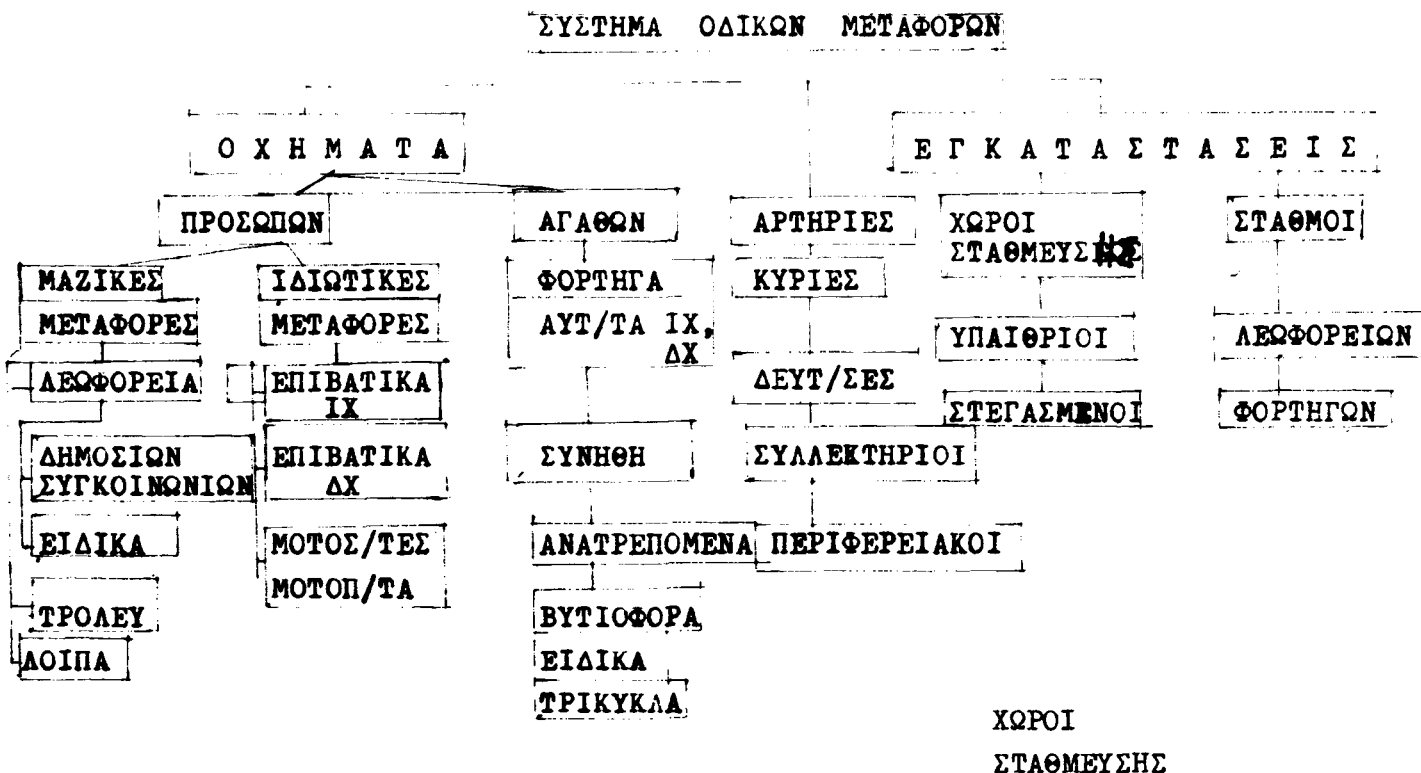
### 5. Σκέψεις και προτάσεις

Η μέχρι τώρα εξέταση μας δίνει την ευκαιρία να αναφερθούμε σε όρισμένες θέσεις για τις οδικές μεταφορές. Η Έλλειψη, που τονίσθηκε και πριν, στο θέμα του συντονισμού των οδικών μεταφορών, τόσο από την πλευρά των δημοσίων υπηρεσιών όσο και των ιδιωτικών φορέων πρέπει να σταματήσει. Υπάρχουν οργανωτικές αδυναμίες στις δημόσιες υπηρεσίες. Έλικρατεί μία σύγχυση καταμερισμού αρμοδιοτήτων για τα θέματα των μεταφορών μεταξύ τριών υπουργείων

(Συντονισμού — Συγκοινωνιών — Δημοσίων Έργων). Για να αρθεί αυτή η κατάσταση απαιτείται η δημιουργία ενός μοναδικού φορέα, που θα προβαίνει σε προγραμματισμό των μεταφορών κάθε κλάδου με σφαιρική θεώρηση των πραγμάτων και στενή συνεργασία των επί μέρους κλάδων των μεταφορών.

Τό ίδιο πρόβλημα υπάρχει για τα φορτηγά αυτοκίνητα ΔΧ. Απαιτείται η εξεύρεση τό συντομότερο (έστω και αν είναι ήδη αργά) μίας φόρμουλας που θα συγκεντρώνει τα φορτηγά αυτοκίνητα τά εκτελούντα εμπορευματικές μεταφορές και θα τά οργανώσει σε εταιρείες, ώστε να μπορέσουν να επιτελέσουν σωστά τό έργο τους. Χρειάζεται συντονισμός ώστε να γίνει δυνατή ή επίτευξη υψηλών βαθμών πληρότητας στην κίνηση των φορτηγών αυτοκινήτων για να μην παρατηρείται τό θλιβερό φαινόμενο να επιστρέφουν με άδεια φορτία. Η είσοδος μας στην ΕΟΚ δέν μας αφήνει κανένα περιθώριο.

Σ Χ Η Μ Α 1.1



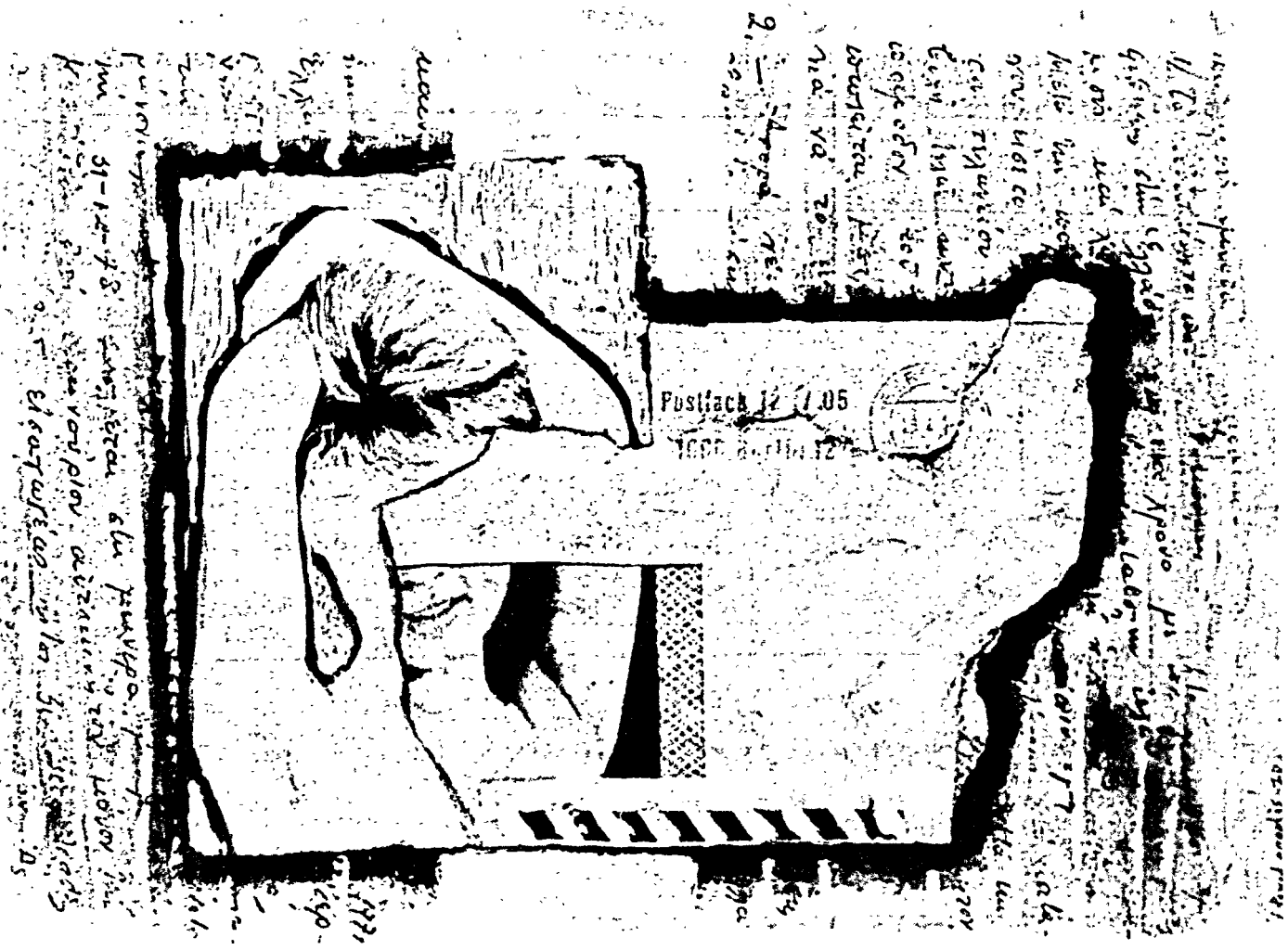
Ἡ χάραξη τοῦ ὁδικοῦ δικτύου μέχρι σήμερα δέν ἐγινε μέ τή συνεργασία τῶν ὑπολοίπων δικτύων μεταφορῶν. Δέν εἶναι δυνατό τό ὁδικό δίκτυο νά ἀνταγωνίζεται τό σιδηροδρομο ἢ καί τό ἀντίθετο. Ἀπαιτεῖται συμπληρωματικότητα μεταξύ αὐτῶν τῶν δικτύων τή στιγμή πού ἡ ὑποδομή καί τῶν δύο εἶναι κρατική. Βλέπουμε στίς Εὐρωπαϊκές χώρες ὅτι δίνεται ἐμφαση στήν ἀνάπτυξη γιά κάθε περιοχή, ἀναλόγως τῶν συνθηκῶν, τοῦ ἐνός ἀπό τά δύο χερσαία δίκτυα καί ὄχι ἀπερίσκεπτη σπατάλη πόρων γιά ἀνταγωνισμό μεταξύ τους. Τίς χειρόστερες φορές ἡ σωστή ἀνάπτυξη τοῦ ἐνός ἐκ τῶν δύο χερσαίων δικτύων μπορεῖ νά καλύψει μέ ἀνεση τίς ἀνάγκες μιᾶς περιοχῆς.

Στή χώρα μας ὑπάρχει ἀνάγκη προώθησης ἔργων περιφερειακῆς τόνωσης. Ἡ ἐνδοπεριφερειακή ἐπαφή μεταξύ χωριοῦ-ἡμιαστικῆς-ἀστικῆς περιοχῆς μιᾶς περιφέρειας ἔχει μεγάλη σημασία γιά τήν ὑπαρξη ἀναπτυγμένης τοπικῆς ἀγορᾶς. Ἡ ἀνάγκη γιά τή χάραξη δρόμων ἐνδοπεριφερειακῆς σημασίας εἶναι μεγάλη. Στήν Ἑλλάδα ἡ μέχρι σήμερα χάραξη τῶν ὁδικῶν δικτύων βοηθᾷ μάλλον στήν ἀποδυνάμωση τῶν σχέσεων χωριοῦ-περιφέρειας καί ὁδηγεῖ στήν κατ' εὐθεί-

αν πρόσβαση γιά τά μεγάλα ἀστικά κέντρα. Ὁ προσανατολισμός σέ ἔργα ὑποδομῆς ἐνδοπεριφερειακῆς καί ἐνδοκοινοτικῆς σύνδεσης τῆς χώρας σέ ὅλη τήν ἐπιφάνειά της καί σέ σχέση βέβαια μέ τό ἐθνικό δίκτυο εἶναι ἀναγκαῖος. Ἡ διέλευση καί συσσώρευση τῶν προϊόντων στήν πρωτεύουσα καί ἡ ἀπό ἐκεῖ μετακίνησή τους γιά ἄλλες χώρες πρέπει νά ἀποφευχθεῖ ὅσο τό δυνατό περισσότερο, ὥστε νά παύσουν νά συσσωρεύονται οἰκονομικές δραστηριότητες τῆς περιφέρειας στά μεγάλα ἀστικά κέντρα Ἀθήνας-Θεσσαλονίκης.

Οἱ ὁδικές μεταφορές ὅπως εἶδαμε ἔχουν σάν συνάρτηση τῆ δημιουργία συναφῶν ἐπαγγελμάτων, δηλαδή οἰκονομικῆς δραστηριότητος, ἔτσι ὥστε μποροῦν νά χρησιμοποιηθοῦν κάλλιστα σάν μέσο περιφερειακῆς οἰκονομικῆς πολιτικῆς. (Δημιουργία σταθμῶν-τερμικῶν ἐγκαταστάσεων κλπ.).

Κοντολογία, τό ὁδικό δίκτυο μεταφορῶν μπορεῖ νά ἐπιτελέσει σωστά αὐτή καθ' ἑαυτή τή λειτουργία του ἀλλά καί νά συντελέσει — γιά τήν περίπτωση τῆς χώρας μας — στήν ἀνάπτυξη τῶν περιφερειῶν μόνο χάρι στή συνεργασία του μέ τά ὑπόλοιπα δίκτυα μεταφορῶν καί μέ τήν προϋπόθεση ὑπαγωγῆς ὅλων αὐτῶν τῶν δικτύων σέ ἓνα γενικό χωροταξικό σχέδιο.



ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1

Μήκος κυκλοφοριακού εθνικού καί επαρχιακού δικτύου : 1974 — 1977

	1974	1975	1976	1977
I. Εθνικό οδικό δίκτυο σε χλμ.	8.574,8	8.631,6	8.624,2	8.670,3
II. Επαρχιακό οδικό δίκτυο σε χλμ.	27.871,9	27.851,9	28.097,3	28.252,2
Σύνολο Επαρχιακού καί Εθνικού οδικού δικτύου σε χλμ.	36.446,7	36.482,8	36.721,5	36.922,5

ΠΗΓΗ : ΕΣΥΕ, Υπουργείο Δημοσίων Έργων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2

Μήκος εθνικού καί επαρχιακού δικτύου σε χλμ. κατά διαμέρισμα : 1977

Γεωγραφικό διαμέρισμα	Εθνικό δίκτυο	Επαρχιακό δίκτυο
Σταρέα Ελλάδα	2.004,75	5.135,05
Πελοπόννησος	1.648,00	5.373,50
Ίόνιοι Νήσοι	87,70	1.332,50
Ήπειρος	685,50	2.028,70
Θεσσαλία	1.037,22	2.410,87
Μακεδονία	1.938,30	5.280,95
Θράκη	461,66	1.022,65
Νήσοι Αιγαίου	189,90	2.770,50
Κρήτη	617,31	2.879,50
Σύνολο	8.670,34	28.234,22

ΠΗΓΗ : ΕΣΥΕ

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.3

Αριθμός καί χωρητικότητα φορηγών αυτοκινήτων μετά των ρυθμών μεταβολών αυτών : 1977

	1965	1970	1975	1977
Αριθμός φορηγών αυτοκινήτων σε χλμ.	64.951	107.428	197.144	226.573
Χωρητικότητα	132.866	265.462	462.537	—
	1965-70	1970-75	1975-77	
Ρυθμοί μεταβολής αριθμού φορηγών αυτών επί τοις %	10,6	12,9	7,3	
Ρυθμοί μεταβολής κατά χωρητικότητα επί τοις %	14,9	11,7	—	

ΠΗΓΗ : Έπεξεργασία στοιχείων της ΕΣΥΕ

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.4

Διαχρονική εξέλιξη της προσφοράς υπηρεσιών φορηγών αυτοκινήτων (ΔΧ-ΙΧ) έμπορευματικών μεταφορών (ΕΚΑΤ.).

	1965	1970	1975	Ρυθμοί 1965-70	Μεταβολής 1970-75
Φορηγά αυτοκίνητα					
Υπεραστικές	677,3	4.588,5	8.880	46,6	11,5
Άστικές	4.386,5	7.605,8	11.372,7	11,6	8,4
Διεθνείς	291,1	624,0	1.682,4	16,5	16,2
Συντελεστές πληρότητας Φορηγών αυτών					
Υπεραστικές	66,7	70,1	64,7		
Άστικές	48,7	49,2	49,5		
Διεθνείς	77,0	77,0	77,0		

ΠΗΓΗ : ΕΣΥΕ, ΚΕΠΕ

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.5

Χώρες προορισμού όπωροκηπευτικών (Χιλ. τόν.)

ΧΩΡΑ	ΕΤΗ			
	1973	1974	1975	1976
ΕΥΡΩΠΗ				
Χώρες ΕΟΚ	156,9	176,4	334,1	290,6
Χώρες έκτός ΕΟΚ	20,7	28,3	45,4	45,0
Άνατολικές Χώρες	125,4	211,3	242,2	248,0
Λοιπές χώρες ύπολοιπού κόσμου	1,3	2,1	10,3	22,6
Σύνολο	304,3	418,1	632,0	606,2

ΠΗΓΗ : Έπεξεργασία στοιχείων ύπουργείου Γεωργίας — Συγκοινωνιών.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.6

Μέσα έξαγωγής όπωροκηπευτικών (Χιλ. τόν.) καί ποσοστιαία συμμετοχή αυτών.

ΜΕΣΑ	ΕΤΗ							
	1973		1974		1975		1976	
	Τόννοι	%	Τόννοι	%	Τόννοι	%	Τόννοι	%
Όδικώς	59,5	19,5	111,1	26,7	194,4	30,8	281,1	46,4
Σιδηροδρομικώς	174,7	57,7	191,2	45,7	325,0	51,4	212,5	35,0
Θαλασσίως	68,6	22,6	115,2	27,6	112,2	17,7	111,8	18,4
Άεροπορικώς	0,5	0,2	—	—	0,9	0,1	0,8	0,2

ΠΗΓΗ : Έπεξεργασμένα στοιχεία ύπουργείου Γεωργίας.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.7

Συγκριτικό κόστος μεταφορής όπωροκηπευτικών (δρχ. τόν. 1977).

Άφορᾶ τή διαδρομή από τόν τόπο παραγωγής στή Γερμανία.

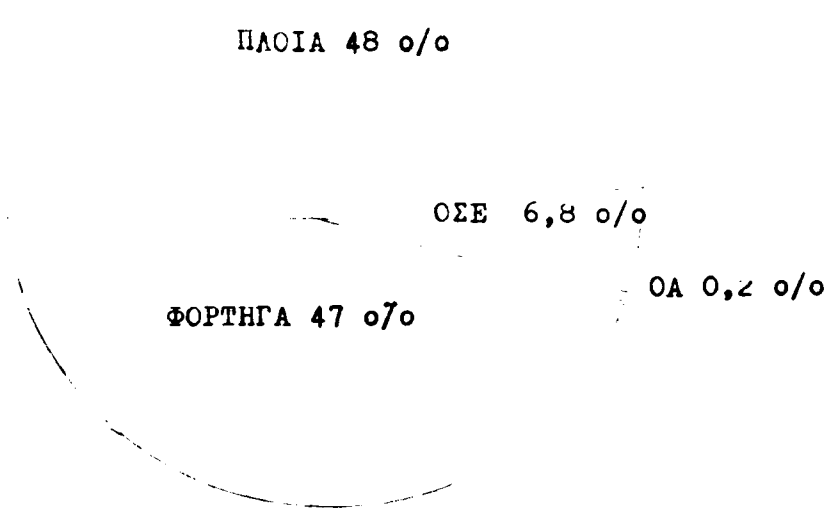
Προϊόντα	Σιδηρόδρομος			Φορτηγό	Σιδηρ./φορτηγό
	Βαγόνι 10Τ	Βαγόνι 15Τ	Μ.Ο.		
Έσπεριδ.	5.770	4.640	5.200	2.800	1,86
Ροδάκινα	4.960	4.070	4.500	3.400	1,33
μήλα, άχλάδια					
Σταφύλια	5.100	4.240	4.700	3.400	1,38
Βερύκοκκα	5.910	4.940	5.400	3.600	1,50
Τομάτες	5.690	4.870	5.300	4.500	1,50
Λαχανικά	5.950	5.080	5.500	—	—

ΠΗΓΗ : Έπεξεργασία στοιχείων ύπουργείου Γεωργίας.

ΠΟΣΟΣΤΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗΣ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΜΕΣΩΝ 1976

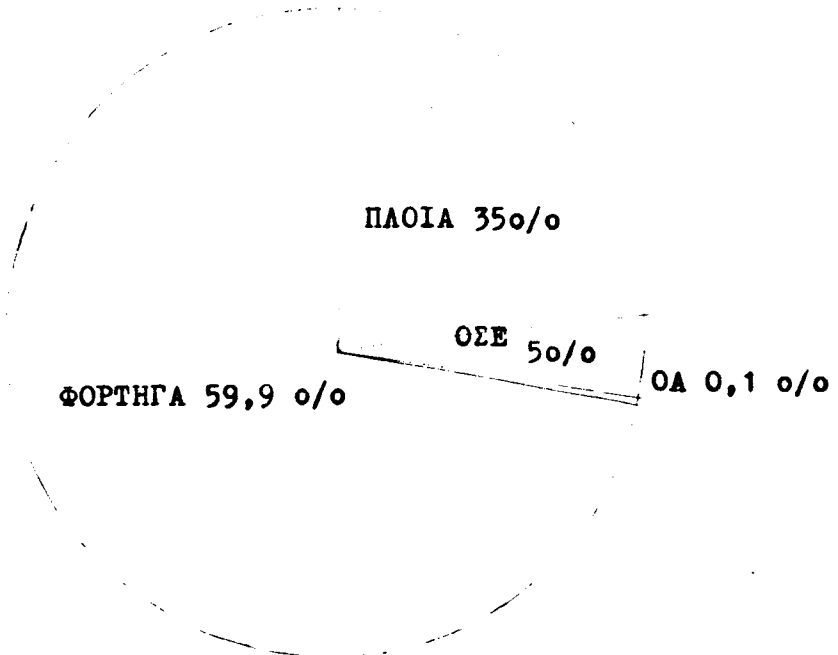
Διάγραμμα 2.1

ΠΟΣΟΣΤΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗΣ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΜΕΣΩΝ 1976  
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ



ΠΗΓΗ : ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ (ΙΝΣΤ. ΠΕΡΙΦ. ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ) ΠΑΠΑΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΑΝ.-  
ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΜΙΧΑΗΛ, ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΦ. ΑΝΑΠΤΥΞΗ  
ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΟΑ, ΟΣΕ, ΥΠ. ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ, ΤΠ. ΕΜΠ. ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Διάγραμμα 2.2: ΠΟΣΟΣΤΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗΣ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΜΕΣΩΝ 1976  
ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΙΚΟΙ ΤΟΝΝΟΙ



ΠΗΓΗ: ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ (ΙΝΣΤ. ΠΕΡΙΦ. ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ) ΠΑΠΑΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ  
ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ/ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ  
ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΟΑ, ΟΣΕ, ΥΠ. ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ, ΕΜΠ. ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.

ΠΟΣΟΣΤΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗΣ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΜΕΣΩΝ 1976

### ΠΙΝΑΚΑΣ 3.1

Συμβολή του κλάδου των μεταφορών στο άκαθαρίστο εγχώριο προϊόν (ΑΕΠ).  
(Σέ εκατ. δρχ. τιμές 1970).

	1965	1970	1975	1980			
Άκαθάριστο Έγχωριο Προϊόν	186.417	257.855	336.300	460.000			
Μεταφορές	10.388	15.788	20.100	27.500			
Όδικές	7.807	11.698	14.834	20.090			
Σιδηρές	393	556	683	870			
Αεροπορικές	445	1.465	2.072	3.290			
Θαλάσσιες	1.589	1.823	2.191	2.800			
έσωτερικών Αποθηκεύσεις	154	246	320	450			
1965	1970	1975	1980	Ρυθμοί Μεταβολής			
Συμμετοχή				1965-70	1970-75	1975-80	
5,6	6,1	6,0	6,0	6,7	5,5	6,5	
100	100	100	100	8,7	4,8	6,5	
75,1	74,1	73,8	73,0	8,4	4,9	6,2	
3,8	3,5	3,4	3,2	7,2	4,2	5,0	
4,3	9,3	10,3	12,0	27,0	7,2	9,7	
15,3	11,5	10,9	10,2	2,8	3,8	5,1	
1,5	1,6	1,6	1,6	9,8	5,4	7,3	

ΠΗΓΗ : ΚΕΠΕ.

### ΠΙΝΑΚΑΣ 3.2

Άμεση απασχόληση των κλάδων μεταφορών.

	1965	1970	1975	Σύνθεση 1975 %	Ρυθμοί μεταβολής 1965-70	1970-75
Μεταφορές	—	—	215.402	100,0	—	—
Όδικές	91.695	135.212	187.084	86,9	8,1	6,7
Σιδηροδ/κές	12.695	11.567	12.594	5,8	-1,8	1,7
Αεροπορικές	2.087	4.500	6.724	3,1	16,6	8,4
Θαλάσσιες	—	—	9.000	4,2	—	—
έσωτερικών						

ΠΗΓΗ : ΚΕΠΕ

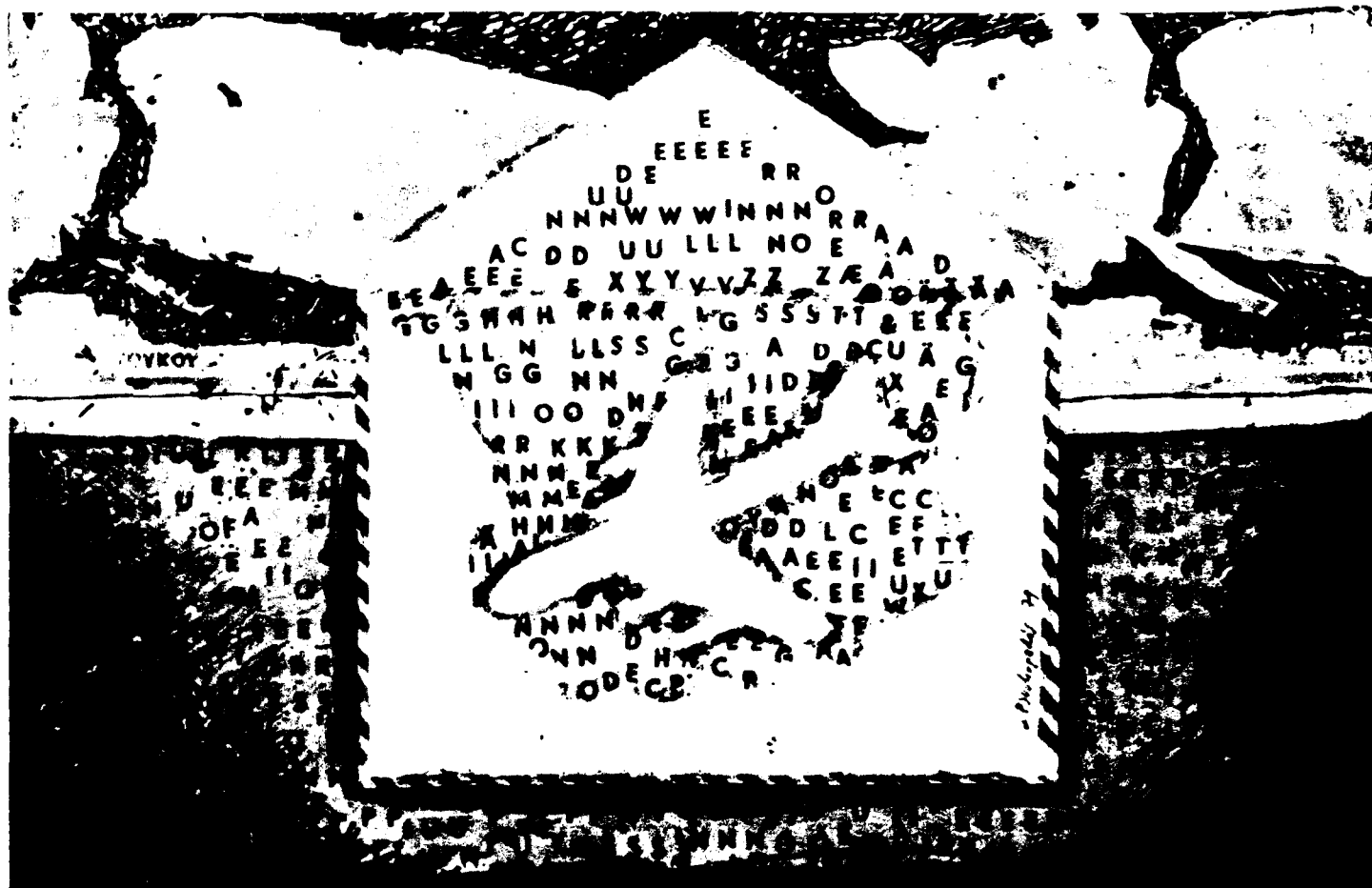
### ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Richardson H.W. : Regional Economics; Praeger Publishers N.Y. 1969.
- Winfrey R. : Economic Analysis for Highways, International Text Book, Scranton 1969.
- Oglesey C.H. : Highway Engineering, 1975.
- Φραντζεσκάκης Ι. : Χιλιομετρικό Κόστος Αυτοκινήτων ΔΧ. Ι Φορτηγά 1973.
- Φραντζεσκάκης Ι. και συνεργάτες : Χιλιομετρικό Κόστος Αυτοκινήτων ΔΧ, 4 Σύνοψις.
- Λουκάκη Π. : Άνάλυση Μεταφορών, Περιληπτικές Σημειώσεις, 1976-77.
- Παπαθασίλειου Α. — Παπαδημητρίου Μ. : Σημασία των Μεταφορών για την Περιφερειακή Άνάπτυξη. Διπλωματική Έργασία Ι.Π.Α., Άθήνα, 1978.

- ΚΕΠΕ : Μελέτη Έθνικών Μεταφορών, 1969, Άθήνα.
- ΚΕΠΕ : Μεταφορές : Πρόγραμμα Άναπτύξεως 1976-80.
- ΤΕΕ : Γενική Έρευνα και Μελέτη του Όδικού Δικτύου της Έλλάδος, 1971.
- Ingerout : Μελέτη για τίς Έσωτερικές Μεταφορές, Άθήνα, 1976.

### ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ ΚΑΙ ΑΡΘΡΑ

- Στατιστική Συγκοινωνιών Έπικοινωνιών 1974, ΕΣΥΕ.
- Στατιστική Συγκοινωνιών Έπικοινωνιών 1977, ΕΣΥΕ.
- Στατιστική Έπετηρίς, 1978.
- Διάλεξη-Συζήτηση ΤΕΕ 10 Μαΐου 1978.
- Ήλιοπουλος : Όργάνωση και Λειτουργία των Όδικών Έπεραστικών Συγκοινωνιών στην Έλλάδα.
- Τό Έξπρες : 22/1/78, Αυτοκίνητα και Μεταφορές



## Οι ΄Αερομεταφορές στην ΄Ελλάδα

### Μιχάλης Παπαδημητρίου

#### Α. ΄Εξελικτική πορεία τών αερομεταφορών Τεχνολογία — Προοπτικές ανάπτυξης.

΄Από τήν πρώτη εμφάνιση και πτήση του αεροπλάνου, μεσολάβησαν 100 χρόνια (\*) περίπου. Στο διάστημα αυτό και ιδιαίτερα στα τελευταία 30 χρόνια — οι αερομεταφορές παρουσίασαν μιά γρήγορη ανάπτυξη με αποτέλεσμα να εισβάλλουν στο παραγωγικό σύστημα και να συμμετέχουν δυναμικά στο παγκόσμιο μεταφορικό έργο. Σ΄ αυτό συνετέλεσαν:

- α. ή τεχνολογική ανάπτυξη του 20ου αιώνα (στην αεροναυπηγική, στην ηλεκτρονική),
- β. οι διαρκώς διευρυνόμενες ανάγκες της εθνικής αλλά και παγκόσμιας αγοράς (διεθνές εμπόριο). Αυτό συνεπάγεται τήν καταβολή προσπάθειας για τήν ικανοποίηση τών αναγκών για τήν ταχεία, οικονομική και ασφαλή μετακίνηση ανθρώπων και αγαθών.

- γ. ή ανάγκη πολεμικής αριότητας και ετοιμότητας κάθε χώρας. Αυτή ή ανάγκη έχει συγκεντρώσει τό ενδιαφέρον και τίς δραστήριες προσπάθειες τών μεγάλων τεχνολογικών κέντρων, με αποτέλεσμα να πετυχαίνονται συνεχώς νέες τεχνολογικές τελειοποιήσεις και εφευρέσεις στον τομέα τών αερομεταφορών. Στόχος τους ή ασφάλεια, ή αύξηση τής χωρητικότητας, τής απόδοσης και τής ταχύτητας.
- δ. ή επιβολή από μέρος τών αερομεταφορών, τών νόμων και τών απαιτήσεών τους (κύρια στα πρώτα χρόνια) και ή ιδιαίτερη μεταχείριση πού έτυχαν από τούς υπεύθυνους φορείς έλέγχου του μεταφορικού συστήματος.
- ε. ή αδυναμία τών λοιπών παραδοσιακών μέσων μεταφοράς να ακολουθήσουν τον αναπτυξιακό ρυθμό τών αερομεταφορών. Συνέπεια αυτής ή ανυπαρξία παραγωγικής συνεργασίας τών μέσων μεταφοράς και ή ανταγωνιστική θέση τών άλλων μέσων μεταφοράς απέναντι στις αερομεταφορές.

(\*) Τό 1885 De Bris κατασκεύασε τό πρώτο βαρύτερο από τόν άέρα αεροσκάφος. Στίς 14/10/1897 έγινε ή δοκιμή του αεροσκάφους του Γάλλου Clement Ader, πού ήταν τό πρώτο μηχανοκίνητο αεροσκάφος τής ανθρωπότητας.

Κατά την τελευταία δεκαετία (1966-1976) τό μεταφορικό έργο των αερομεταφορών σχεδόν τριπλασιάσθηκε, γεγονός πολύ σημαντικό αν πάρουμε υπόψη μας ότι ή κίνηση των λουτών μέσων μεταφοράς στην ίδια περίοδο παρέμεινε σχεδόν σε σταθερά επίπεδα (στοιχεία ICAO βλέπε πίνακα 1). Προβλέπεται από εκτιμήσεις της ICAO ότι ή παγκόσμια αεροπορική κίνηση θά αύξηθει 15 φορές (από τή σημερινή) τό 2000.

Απέναντι σε τέτοιες προοπτικές μπορούν να προβλεφθούν με σχετική ακρίβεια, οι μελλοντικές τεχνολογικές εξελίξεις στις αερομεταφορές τόσο σε έναέριο ύλικό όσο και σε επίγειες εγκαταστάσεις, που θά είναι καρπός των προσπαθειών ικανοποίησης των πολλαπλάσιων ανάγκων μεταφοράς επιβατών και αγαθών για μεγάλες αποστάσεις σε μικρό χρόνο, για αύξηση της χωρητικότητας των αεροσκαφών, της πυκνότητας των δρομολογίων, για τή βελτίωση των επίγειων εγκαταστάσεων, για προστασία του περιβάλλοντος, για μικρότερο κόστος μεταφοράς και μεγαλύτερη δυνατή ασφάλεια.

Έτσι για τό μέλλον προβλέπεται να αύξηθει ή χωρητικότητα των αεροσκαφών με στόχο τό 1995 να πετούν αεροσκάφη 1.000 επιβατών. Ήδη έχουν συμπληρωθεί οι έργασίες κατασκευής αεροσκαφών 700 επιβατών (AN-12 και Ψ-5 Σοβιετικών και Αμερικάνικων αντίστοιχα). Αυτά τά αεροσκάφη θά χρησιμοποιούνται σε γραμμές ύψηλης πυκνότητας.

Προβλέπεται ή συνέχιση της προσπάθειας για τή μείωση της κατανάλωσης καυσίμων ανά επιβάτη. Πιστεύεται ότι μιά λύση στο πρόβλημα είναι ή κατασκευή αεροσκαφών γύρω στα 1985-1990 της ίδιας χωρητικότητας με τά σημερινά B-747, DC 10 και Liolli, αλλά βελτιωμένης αεροδυναμικής των πτερύγων και της άτρακτου. Παράλληλα μελετούνται και κινητήρες καλύτερων (ύψηλότερων) αποδόσεων.

Οι εξελίξεις στα αεροσκάφη κάθετης-βραχείας απογείωσης και προσγείωσης VTOL και STOL επηρεάζονται από τή ύψηλή κατανάλωση καυσίμων των κινητήρων τους. Ή χρήση των αεροσκαφών VTOL και STOL επιτρέπει τή χρησιμοποίηση αερολιμένων μικρής επιφάνειας και πολύ κοντά στα κέντρα των πόλεων. Έπειδή αυτά τά αεροσκάφη έχουν μεγάλη κλίση άνόδου και καθόδου, ό θόρυβος που ένοχλεί τους κατοίκους της περιοχής του αερολιμένα είναι χαμηλός. Προβλέπεται κατά τό 1990-1995 να χρησιμοποιούνται τύποι σκαφών VTOL και STOL για μικρές αποστάσεις (έσωτερικές μεταφορές) και VTOL για ανάγκες μικρομεσαίων χωρητικότητας.

Τέλος υπάρχουν μελέτες βελτίωσης των ταχυτήτων και έλάττωσης του θόρυβου των κινητήρων.

Όσον αφορά τόν τομέα των ηλεκτρονικών οργάνων έλέγχου της έναέριας κυκλοφορίας και των συστημάτων ένοργανης προσγείωσης, προβλέπονται σημαντικές εξελίξεις με σκοπό τή μεγαλύτερη ασφάλεια των αεροδρομίων, των πτήσεων και τήν αύξηση της δυναμικότητας τους.

Οι υπέρμετρα αύξημένες ανάγκες ικανοποίησης της ζήτησης των μεταφορικών ύπηρεσιών με αεροπλάνο, προσανατόλισε τις δραστηριότητες των αρμόδιων φορέων προς τόν έκσυγχρονισμό και έξοπλισμό των αεροδρομίων με τήν καλύτερη επίγεια ύποδομή που διευκολύνει τή γρήγορη διακίνηση επιβατών και αγαθών, έτσι που να αύξηθει ή χωρητικότητα και ή μεταφορική ικανότητα των αερολιμένων. Σάν άμσοι

στόχοι της έπόμενης δεκαετίας θά μπορούσαν να θεωρηθούν:

- α. ή μη επιδείνωση των προβλημάτων της έναέριας κυκλοφορίας σε σημείο που να θέσουν σε κίνδυνο τήν ασφάλεια των πτήσεων,
- β. ή άποφυγή κατασκευής νέων διαδρομών προσγείωσης και τροchioδρόμησης αλλά και αεροδρομίων, που επιδρούν δυσμενώς στο χώρο και στο περιβάλλον (κοινωνικό κόστος),
- γ. ή μείωση του κόστους μεταφοράς,
- δ. ή κατασκευή μεγάλων εγκαταστάσεων ύποδοχής και έξυπνέτησης (χώροι Transit, αίθουσες άναμονής, έγκαταστάσεις για διοικητικές ανάγκες, άποθήκες, όδικές άρτηρίες προσπέλασης, κλπ.), που θά έξυπηρετούν τόν αύξημένο αριθμό των διακινούμενων επιβατών και αγαθών και,
- ε. ή ένίσχυση των διαδρομών προσγείωσης και τροchioδρόμησης που ήδη ύπάρχουν έτσι που να άντέχουν στο μεγάλο βάρος των αεροσκαφών, στη ζέστη και στην πίεση των αέριων των κινητήρων.

## ***B. Προβλήματα που έμφανίσθηκαν ή δξύνθηκαν από τήν ανάπτυξη των αερομεταφορών.***

Ή έξελιση των αερομεταφορών, αυτή ή έκπληκτική άνοδος και αυτές οι προοπτικές ανάπτυξης τους, δημιούργησαν τεράστια προβλήματα, που ίσως στο μέλλον δξυνθούν. Παρά τά άναμφισβήτητα πλεονεκτήματα των αερομεταφορών (κάτι που άποδεικνύεται και από τή γοργή τους ανάπτυξη) έχουν έντοπισθεί ήδη άρκετές άδυναμίες και άρνητικές επιπτώσεις σε πολλούς τομείς, που συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με αυτές. Οι αερομεταφορές έξαρτώνται όχι μόνο από τό σύστημα των μεταφορών, αλλά και από όλο τό παραγωγικό σύστημα και οικοσύστημα. Έτσι ή αύξηση των απαιτήσεων για αερομεταφορές προσκρούει στην άδυναμία έξεύρεσης τρόπων ικανοποίησής τους, που είναι άποτέλεσμα φυσικών, οικονομικών και κοινωνικών περιορισμών και προϋποθέσεων. Συγκεκριμένα άναφερόμαστε στις ραγδαίες εξελίξεις της τεχνολογίας των αεροσκαφών, με τις αντίστοιχες απαιτήσεις τους σε εγκαταστάσεις επιφάνειας, που προκάλεσαν μεγάλες χωροταξικές και πολεοδομικές αναστατώσεις και είχαν νοσηρές επιπτώσεις στη ζωή του πληθυσμού των αστικών περιοχών (άλλα και των περιοχών που βρίσκονται κοντά στα έπαρχιακά αεροδρόμια). Άναφερόμαστε έπίσης στην κατασκευή νέων μεγάλων αεροδρομίων και στον αύξανόμενο αριθμό επιβατών και έμπορευμάτων. Προχωρώντας περισσότερο θά μπορούσαμε να καταγράψουμε μερικές πιθανές επιπτώσεις από τήν εγκατάσταση και λειτουργία όλου του μηχανισμού των αερομεταφορών, όπως και τά κρίσιμα σημεία, που θά πρέπει να προσεχθούν. Οι παράγοντες που επηρεάζουν και επηρεάζονται από τό σύστημα μεταφορών και είδικά από τό σύστημα των αερομεταφορών είναι σε γενικές γραμμές οι παρακάτω: α) Οικονομικοί, β) Δημογραφικοί, γ) Κοινωνικοί, δ) Γεωγραφικοί-Χωροταξικοί και ε) Λειτουργικοί.



α. Μέ τους οικονομικούς παράγοντες συνδέονται όλα τα θέματα που έχουν σχέση με την παραγωγική διαδικασία και το διεθνές εμπόριο. Μερικά από αυτά είναι:

ή παρεμπόδιση ή όχι της παραγωγικής διαδικασίας (εμπόριο, πιθανή κάλυψη ζωτικού παραγωγικού χώρου, δημιουργία νέων απασχολήσεων και νέων οικονομικοκοινωνικών λειτουργιών, μερική ή ολική καταστροφή καλλιεργείων, πράσινου, κτηνοτροφίας, αλλαγή των τιμών της γής, περιορισμοί στις χρήσεις γής, μεταβολή στην επαγγελματική δομή και σχέση εργασίας κλπ.),

ή επιβάρυνση κυκλοφοριακών και συγκοινωνιακών δικτύων,

σύγκριση κόστους και όφελειας,

ή κατανομή του αερομεταφορικού δικτύου στο χώρο σε σχέση με την ανάγκη άσκησης μιάς περιφερειακής αναπτυξιακής πολιτικής,

ένταση ή όχι των περιφερειακών ανισοτήτων, ανακατατάξεις και προβλήματα στην απασχόληση.

β. Οί δημογραφικοί παράγοντες συνδέονται με:

τις πληθυσμακές ανακατατάξεις και μετακινήσεις, την παρεμπόδιση ή ανάπτυξη επιθυμητών αξόνων και πόλων αστικοποίησης,

γ. Στους κοινωνικούς παράγοντες αναφέρονται:

τό κοινωνικό κόστος,

τό στεγαστικό πρόβλημα, ή αποζημίωση και ή προφορά νέων ευκαιριών σ' αυτούς που έδρασε ή λειτουργία των αερομεταφορών π.χ. ή κατασκευή αεροδρομίου,

ή καταστροφή ήσυχίας, ή μόλυνση της ατμόσφαιρας και ό θόρυβος,

ή πιθανή υποδάμωση της δεύτερης κατοικίας,

ή εκτόπιση ή παρενόχληση των διαφόρων ύφιστάμενων ή προβλεπόμενων αστικών λειτουργιών, όπως:

κατοικία, άναψυχή, τουρισμός, παραθερισμός, μόρφωση, εκπαίδευση, εργασία, ψυχικές διαταραχές, μείωση άπόδοσης, άδικία και άισθημα κατάφωρης άδικίας κ.ά.,

ή έπιβολή ή όχι ένός άστικού κέντρου σάν κέντρο έλεγχου (διοικητικού και παραγωγικού), του μεγαλύτερου μέρους μιάς χώρας, π.χ. ό ρόλος της Άθήνας στην χώρα μας,

οί στρατιωτικές άπαιτήσεις και ή αντίδραση των κατοίκων,

ή συμμετοχή των ένδιαφερόμενων στις άποφάσεις και ή πληροφόρηση του λαού.

Μερκοί άλλοι παράγοντες μπορούν νά αποτελέσουν και:

ή γενική χωροταξική δομή της χώρας (π.χ. ή θέση και ή άπόσταση των αεροδρομίων άπό τις οικιστικές περιοχές),

ή γεωπολιτική θέση της χώρας,

τά ξένα συμφέροντα,

ή δομή των μεταφορών και ή συνεργασία των μέσων μεταφοράς,

τά διοικητικά και θεσμικά μέτρα που διέπουν την οικονομική πολιτική και την πολιτική των μεταφορών,

ή προσαρμογή στις μελλοντικές άνάγκες, ό κορεσμός των έναέρειων διαδρόμων, κ.ά.

Παρ' όλες τις έπιφυλάξεις πιστεύεται ότι με την εξέλιξη των οικονομικών και τεχνικών γνώσεων, θά βρεθούν τρόποι που θά έπιλύσουν τά περισσότερα άπό τά προβλήματα που εξέτάσαμε.

## Γ. Οί αερομεταφορές στην χώρα μας.

### 1. Έξέλιξη — Νομοθετική όργάνωση.

Η γρήγορη άνάπτυξη των αερομεταφορών και στην Έλλάδα, πέρα άπό τους διεθνείς άντικειμενικούς λόγους, όφειλται και σε παράγοντες καθαρά τοπικού χαρακτήρα. Συγκεκριμένα:

α. στην γεωγραφική θέση της Έλλάδας μέσα στο Βαλκανικό, Μεσογειακό και διεθνή χώρο,

β. στην γεωμορφολογική ιδιομορφία του Έλλαδικού χώρου, που εύνοει την έναέρια έπικοινωνία (όρεινοί όγκοι και πλήθος νησιών κάνουν δύσκολη τή μετακίνηση με έπίγεια μέσα μεταφοράς),

γ. στην ύπανάπτυξη και κακή λειτουργία των άλλων μέσων μεταφοράς σε συνδυασμό με εύνοημένη άνάπτυξη των αερομεταφορών.

Τύπικά και ιστορικά ή γέννηση των αερομεταφορών στην χώρα μας έντοπίζεται στα 1919 με τή σύμβαση των Παρισίων. Ούσιαστικά όμως μόλις τό 1930 αρχίζει νά λειτουργεί ή αερομεταφορά με την ίδρυση της Έλληνικής Έταιρείας Έναέρειων Συγκοινωνιών (Ε.Ε.Ε.Σ.). Η πρώτη Έλληνική Άεροπορική Έταιρεία έγκαινίασε τά δρομολόγια της τό 1931. Μέ τό Β' παγκόσμιο πόλεμο ή ΕΕΕΣ άνταποκρινόταν ίκανοποιητικά στις λιγοστές άνάγκες του κράτους. Μετά τόν πόλεμο, ή ΕΕΕΣ δέν ύπήρχε και έτσι μετά άπό λίγο χρόνο τέσσερις αεροπορικές εταιρείες πήραν άπό τό Έλληνικό κράτος την άδεια για την έκμετάλλευση των Έλληνικών αεροπορικών συγκοινωνιών. Αυτές οί εταιρείες ήταν:

Τ.Α.Ε. (Τεχνικές Άεροπορικές Έκμεταλλεύσεις).

ΕΛΛ.Α.Σ. (Έλληνικές Άεροπορικές Συγκοινωνίες).

ΑΜΕ (Άεροπορική Έταιρεία).

ΔΑΙΔΑΛΟΣ (Άεροπορική Έταιρεία).

Μετά άπό άνεπιτυχείς προσπάθειες νά έπιζήσουν οί τρεις τελευταίες, ιδρύθηκε με τό νόμο Ν. 3560/56 ή Όλυμπιακή Άεροπορία Α.Ε., που άνέλαβε τό άποκλειστικό πρόνομο της έκμετάλλευσης των Έλληνικών αεροσυγκοινωνιών. Παρά τις φοβερές έλλείψεις και τά μεγάλα προβλήματα ή Ο.Α. εξέλιχθηκε σε μιά μεγάλη αεροπορική εταιρεία με διεθνή άνταγώνιση. Μέ τό νόμο Ν. 96/75 (ΦΕΚ. 154), ή Ο.Α. έγινε κρατική έπιχείρηση και πιστεύεται ότι αυτό σήμανε μιά νέα περίοδο άνάπτυξης γι' αυτήν.

Τό νομοθετικό πλαίσιο μέσα στο όποίο λειτουργεί ή Ο.Α. μπορούμε νά τό συνψύσουμε στις παρακάτω διατάξεις:

Νόμος 3017/31, περί πολιτικής αεροπορίας.

Νόμος 5100/31, περί όργάνωσης ύπηρεσίας πολιτικής αεροπορίας (ΦΕΚ. 193/31).

Νόμος 2458/40, περί απαγόρευσης πτήσης κλπ., στρατιωτικών εμπόλεμων αεροσκαφών πάνω από το έδαφος ή τα χωρικά ύδατα της Έλληνικής επικράτειας, έφ'όσον είναι ουδέτερη, (ΦΕΚ, 228/40).

Νόμος 2597/40, περί κίνησης αεροσκαφών πάνω από την Έλληνική επικράτεια.

Ν.Δ. 2387/53, περί Υπουργείου έθνικης άμυνας και όργάνωσης της ανώτατης διοίκησης και έλεγχου ένόπλων δυνάμεων, (ΦΕΚ. 108/53).

Πέρα από αυτές τις διατάξεις ψηφίστηκαν και νόμοι που αναφέρονται:

στό μεταναστευτικό έλεγχο, στον τελωνειακό έλεγχο, στο συναλλαγματικό έλεγχο και στον έλεγχο του έναέρου χώρου μας.

## 2. Υποδομή.

Τά μέσα αεροπορικών μεταφορών της Ο.Α. άνέρχονται σέ 43 μεσαία και μεγάλα σκάφη, ενώ τό 1965 ήταν 12. Σήμερα υπάρχουν και λειτουργούν στή χώρα μας 30 αεροδρόμια και θρίσκονται υπό μελέτη και κατασκευή άλλα 6. Από αυτά τά αεροδρόμια, 9 είναι διεθνή μέ κυριότερα τά αεροδρόμια της Αθήνας, της Θεσ/νίκης, Ρόδου, Κέρκυρας και Ηρακλείου. Τά διεθνή μας αεροδρόμια προορίζονται νά έξυπηρετούν — πέρα από τις έσωτερικές ανάγκες — και τό διεθνές δίκτυο αεροπορικών γραμμών τόσο της Ο.Α., όσο και των περισσότερων αεροπορικών εταιρειών του κόσμου, που έκτελούν διεθνείς πτήσεις.

Στήν πραγματικότητα όμως τό αεροδρόμιο της Αθήνας έξυπηρετεί αυτές τις ανάγκες κατά τό μεγαλύτερό τους μέρος και μάλιστα κλαπτικά για τά υπόλοιπα. Από τή συνολική έπιβατική κίνηση της χώρας τό αεροδρόμιο της Αθήνας έξυπηρετεί τό 49-50% της έσωτερικής και 85% περίπου της έξωτερικής. Μ' αυτές τις συνθήκες ή Αθήνα δέχεται υπερβολικά μεγάλη κίνηση έπιβατών, πραγματικότητα που καταδεικνύει για άλλη μιά φορά τήν ύπερσυγκέντρωση των παραγωγικών δραστηριοτήτων της χώρας στήν ευρύτερη περιοχή της πρωτεύουσας και τό ρόλο των αεροπορικών μεταφορών μέσα στό πρόβλημα αυτό. (Βλέπε πίνακα 5).

Στό σύνολο της χώρας ή χωροταξική κατανομή και λειτουργία των αεροδρομίων, θεωρείται άπαραδέκτη και γεννά πρόβλήματα (μέγιστη απόσταση αερολιμένων 600 χλμ. και έλάχιστη 100 χλμ.), στό σύστημα μεταφορών. Η μεταφορική κάλυψη των άποστάσεων αυτών μέ αεροσκάφη δέν είναι πάντα οικονομικά συμφέρουσα (άν έξαιρέσουμε τις γραμμές μέ τά νησιά). Είναι όμως σίγουρο ότι οι μετακινήσεις μεταξύ πολλών από τις πόλεις που διαθέτουν αεροδρόμιο, θά μπορούσαν νά γίνουν μέ άλλα μέσα μεταφοράς ή μέ συνδυασμό μεταξύ τους, μέ καλύτερο και οικονομικότερο τρόπο.

Η έλάχιστη κατά προσέγγιση χωρητικότητα θεωρητικά και μέ βάση ύπολογισμούς από τόν υπάρχοντα αριθμό διαδρόμων και της πιθανής χωρητικότητας που δίνει τό έγχειρίδιο της I.C.A.O. (Manual on Airport Master Planning 1960), είναι αυτή που δίνεται από τόν πίνακα 2 και αναφέρεται σέ μερικά μόνο μεγάλα αεροδρόμια. Από τόν πίνακα 3, όμως μπορούμε νά δούμε τήν πραγματική χωρητικότητα από τό

1970-1977 για τά ίδια αεροδρόμια, που είναι πολύ μικρότερη.

Αν έξαιρέσουμε τόν αερολιμένα της Αθήνας, οι υπόλοιποι περιφερειακοί αερολιμένες σέ έλάχιστο ποσοστό χρησιμοποιούνται σέ σχέση μέ τή χωρητικότητά τους (δχι πάνω από 5,5%).

Ο αερολιμένας της Αθήνας διαθέτει (άκόμα) σύγχρονο ήλεκτρονικό έξοπλισμό που του επιτρέπει νά έξυπηρετεί άνεκτά τήν κίνηση των πολιτικών αεροσκαφών κατά τή φάση προσέγγισης και άπογείωσης, ενώ ό αερολιμένας της Θεσ/νίκης διαθέτει σχετικά ξεπερασμένο έξοπλισμό. Οι λοιποί αερολιμένες είναι άνεπαρκέστατοι στον τομέα αυτό. Αυτό είναι άλλο ένα έμπόδιο για τή γρήγορη και άσφαλή κίνηση ενώ έντεινει τήν περιφερειακή άδρανοποίηση. Έπιβάλλεται νά έξοπλισθούν τά αεροδρόμια μας μέ ήλεκτρονικά όργανα I.L.S. και Radar παρόλο τό ύψηλό τους κόστος, που δέν είναι τόσο μεγάλο άν πάρουμε ύπόψη μας τό πιθανό κοινωνικό κόστος και τό περιφερειακό αναπτυξιακό άδιέξοδο.

Όσον άφορά τούς χώρους έξυπηρετήσης έπιβατών και έμπορευμάτων, προβλέπουμε ότι τήν έπόμενη 10ετία θά παρουσιαστεί σοβαρό πρόβλημα.

Συμπερασματικά μπορούμε νά πούμε ότι τό χαρακτηριστικό στή λειτουργία του αεροπορικού συστήματος μεταφορών της χώρας είναι ή ύπερλειτουργία του αεροδρομίου της Αθήνας και ή ύπολειτουργία των λοιπών αεροδρομίων. Φανερή είναι και ή έλλειψη έξοπλισμού και χώρων στά περιφερειακά αεροδρόμια, κάτι που άποτελεί αίτια και άποτέλεσμα της συγκεντρωτικής πολιτικής στις αερομεταφορές μας.

## 3. Έπιβατική και Έμπορευματική κίνηση.

α. Έπιβατική κίνηση. (Πίνακες Π.3., Π.4., Π.6, Π.7, και διαγράμματα Δ.1, Δ.3.).

Η συνολική έπιβατική αεροπορική κίνηση στή χώρα μας τά τελευταία χρόνια παρουσιάζει σημαντική αύξηση. Συγκεκριμένα ή έπιβατική κίνηση του 1970 ύπολογιζόταν στα 5 έκατ. έπιβάτες, φτάνοντας τό 1973 στα 9,2 περίπου έκατ. έπιβάτες. Η παγκόσμια ένεργειακή και οικονομική κρίση έπηρέασε και τις αερομεταφορές στή χώρα μας. Έτσι τόν ίδιο χρόνο είχαμε μιά αυτόματη μείωση των μεταφερθέντων έπιβατών, που έφτασαν τά 7,6 έκατ. έπιβάτες. Τά έπόμενα χρόνια ή αύξηση της έπιβατικής κίνησης ήταν έντυπωσιακή. Τό 1977 μεταφέρθηκαν 11,8 έκατ. έπιβάτες περίπου μέ αεροπλάνο. Η μέση έτήσια πρόοδος κατά τις περιόδους 1965-1970, 1970-1975 και 1975-1977 ήταν 95,4%, 90,4% και 39,4% (άντίστοιχα, μέ μιά άπτόμη πτώση τήν περίοδο 1973-1974 περί τά -20,4%. (Π.4., Π.6.).

Η έσωτερική κίνηση αύξήθηκε έξίσου σημαντικά, μέ μέσους έτήσιους ρυθμούς ανάπτυξης για τήν περίοδο 1970-75 85,6% και τήν περίοδο 1975-77 37,2%. Τά τελευταία χρόνια παρατηρείται μιά μείωση του έτήσιου ρυθμού ανάπτυξης, που άποδεικνύει τήν άδυναμία άνάκαμψης μετά τήν τελευταία ένεργειακή κρίση. Τό 1970 κινήθηκαν 2.155 χιλ. έπιβάτες έσωτερικού, τό 1973 3.805 χιλ. έπιβάτες και μετά από

τήν κάμψη του 1974, τό 1977 έφτασε τούς 5.490 χιλ. επιβάτες. (Π.4.).

Τήν ίδια περίπου αναπτυξιακή πορεία ακολούθησαν και οί αερομεταφορές επιβατών έξωτερικού. Μέ έτησιο ρυθμό ανάπτυξης γύρω στά 55-60% τήν περίοδο 1970-1975 και

33,6% τήν περίοδο 1975-1977 μετακινήθηκαν τό 1970 2.910 χιλ. επιβάτες περίπου και τό 1973 5.351 χιλ. επιβάτες. Μειώθηκαν στους 4.296 χιλ. τό 1974 και έφτασαν στους 6.083 χιλ. επιβάτες τό 1977 (συμπεριλαμβάνονται και οί transit επιβάτες). (Π.4.).



Ἡ ἔξωτερικὴ κίνησις ἐπηρεάζεται (ὅπως δείχνει ὁ Πίνακας Π.4.), ἀπὸ τὸν ἀριθμὸν τῶν ὑπὸ διαμετακόμισι ἐπιβατῶν. Τὸ γεγονός αὐτὸ δίνει μιὰ ἀνακριβῆ εἰκόνα στὸν ἀριθμὸν τῶν μεταφερθέντων ἐπιβατῶν ἔξωτερικῶν. Ἄς σημειωθεῖ κάπως πολὺ σημαντικό, ἀπὸ αὐτὴ τὴν κίνησις ἐπιβατῶν, ἔξωτερικῶν ἢ Ο.Α. ἐξυπηρετεῖται μόνον ἓνα ποσοστὸ 30-31% (τὸ 1978). Αὐτὸ εἶναι ἀποτέλεσμα τῆς σταδιακῆς ἀνάληψης ἀπὸ τὶς διεθνεῖς μεγάλες ἀεροπορικῆς ἐταιρεῖες μέρους τοῦ ἀεροπορικοῦ μεταφορικοῦ ἔργου, πού ἢ Ο.Α. δὲν ἦταν σὲ θέση νὰ ἀναλάβει ἢ μέχρι τώρα ἐξυπηρετοῦσε. Μὲ τὸ σύστημα Charters, ἀτνεῖ ἢ ἀνταγωνιστικότητι τῶν ἀεροπορικῶν μᾶς μεταφορῶν (προσφέρονται χαμηλότερες τιμὲς εἰσιτηρίων) καὶ ὑπονομεῖται ἢ ἀποτελεσματικὴ ἐκμετάλλευσι τῶν προσφερόμενων εὐκαιριῶν ἀεροπορικῶν μεταφορῶν, ἀπὸ τὸν κρατικὸ φορέα ἀεροπορικῶν μεταφορῶν (Ο.Α.), ἐνῶ διαφεύγει στὸ ἔξωτερικὸ πολὺτιμο συνάλλαγμα. Γιὰ παράδειγμα βλέπουμε ὅτι ἢ γραμμὴ Ρόδου-Παρισίου δὲν ἐξυπηρετεῖται ἀπὸ τὴν Ὀλυμπιακὴ ἀεροπορία, ἀλλὰ μόνον ἀπὸ ξένες ἐταιρεῖες.

β. Ἐμπορευματικὴ κίνησις. (Πίνακες Π.4., Π.6., Π.7., Π.9.).

Ἐνῶ ἢ διεθνῆς πολιτικὴ ἀεροπορία παρουσίασε, κατὰ τὴν τελευταία δεκαετία, ἐντυπωσιακὴ πρόοδο στὸν τομέα τῶν ἐμπορευματικῶν ἀερομεταφορῶν, οἱ ἐπιδόσεις τῆς Ἑλληνικῆς πολιτικῆς ἀεροπορίας ὑπῆρξαν ἀσήμαντες. Ἡ διαπίστωσις αὐτὴ ἀφορᾷ βασικὰ τὴν ἐμπορευματικὴ κίνησις τοῦ ἔσωτερικοῦ, γιατί ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἐμπορευματικὴ κίνησις τοῦ ἔξωτερικοῦ αὐτὴ κατὰ τὴν περίοδο 1965-1970 παρουσίασε σημαντικὴ αὐξηση ἀποστολῶν. Κατὰ τὶς περιόδους 1965-1970 καὶ 1970-1975 οἱ μέσοι ἐτήσιοι ρυθμοὶ προόδου διατηρήθηκαν σὲ ὑψηλὰ ἐπίπεδα δηλ. 15,5% καὶ 10,4% ἀντίστοιχα. Οἱ ἀεροπορικῆς ἀφίξεις ἐμπορευμάτων παρουσίασαν μικρότερες ἐπιδόσεις. Ἡ μέση ἐτήσια πρόοδος κατὰ τὴν περίοδο 1965-1970 διατηρήθηκε στὸ 14,4%, ἀλλὰ κατὰ τὴν ἐπόμενη πενταετία 1970-1975 ἔπεσε σὲ πολὺ χαμηλὰ ἐπίπεδα. Τὸ σύνολο τῶν ἐμπορευμάτων πού μεταφέρθηκαν ἀπὸ 32,3 χιλ. τόννους τὸ 1970 ἔφτασε στοὺς 56,7 χιλ. τόν. τὸ 1973 γιὰ νὰ μειωθεῖ στοὺς 46,5 χιλ. τόν. τὸ 1974. Αὐτὴ ἢ μείωσις ὀφειλόταν, ἐκτὸς ἀπὸ τὸ ὅσα ἔχουμε ἀναφέρει, στὴν παγκόσμια οἰκονομικὴ κρίσις καὶ στὴ διάθρωσι τῶν ἀερομεταφορῶν ἐμπορευμάτων (Δ.1.).

Τὰ ἐπόμενα χρόνια παρουσιάσθηκε μιὰ αἰσθητὴ αὐξηση στὶς ἐμπορευματικῆς ἀερομεταφορῆς, ἔτσι τὸ 1976 μεταφέρθηκαν 58,9 χιλ. τόννοι ἐμπορευμάτων καὶ τὸ 1977 γύρω στοὺς 69,5 τόν., δηλ. 26,6% καὶ 48,3% ἀντίστοιχα αὐξηση σὲ σχέση μὲ τὸ 1974. (Οἱ ἀριθμοὶ πού δίνονται ἀπὸ τοὺς πίνακες, ὅσο ἐντυπωσιακοὶ κι ἂν φαίνονται, ἔχουν σχετικὴ ἀξία γιατί ὑποδηλώνουν, γιὰ παράδειγμα, τὸ δείκτη μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1965-76, χωρὶς αὐτὸ νὰ σημαίνει ὅτι ἢ αὐξηση τῆς ἐμπορευματικῆς κίνεσις μετέβαλε οὐσιαστικὰ τὸ ποσοστὸ συμμετοχῆς τοῦ τομέα τῶν ἀερομεταφορῶν στὸν παραγωγικὸ κλάδο τῶν μεταφορῶν).

Ἐντονος καὶ ἄλλοις εἶναι τὸ πρόβλημα πού γεννᾷ ἢ διαφορά συμμετοχῆς τῶν ἀεροδρομίων τῆς Ἀθήνας ἀπὸ τὴ μιὰ καὶ τῶν λοιπῶν ἀπὸ τὴν ἄλλη στὸ σύνολο τοῦ ἀερομεταφορικοῦ ἔργου τῆς χώρας. Ὅπως φαίνεται στοὺς πίνακες Π.3.

καὶ Π.5., ὁ ἀερολιμένας τῆς Ἀθήνας ἐξυπηρετεῖ τὰ 48,2% καὶ 48,9% τῆς ἐσωτερικῆς ἐπιβατικῆς κίνεσις γιὰ τὰ χρόνια 1970 καὶ 1977 ἀντίστοιχα. Ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἔξωτερικὴ κίνησις (ἐπιβατικὴ) ἐξυπηρετεῖ τὰ 73,5% τὸ ἔτος 1977, χωρὶς νὰ ὑπολογίζονται οἱ ὑπὸ διαμετακόμισι ἐπιβάτες (Transit), πού τὸ 83% τοῦ συνόλου τους διέρχεται ἀπὸ τὴν Ἀθήνα. Τὸ 61,7% τῆς συνολικῆς ἐπιβατικῆς κίνεσις ἐξυπηρετεῖται ἀπὸ τὸ ἀεροδρόμιο τῆς Ἀθήνας (ἀναφερόμαστε στὸ χρόνο 1977). Ἀπὸ τὰ λοιπὰ ἀεροδρόμια μόνον τὸ ἀεροδρόμιο τῆς Ρόδου παρουσιάζει μιὰ μεγάλη αὐξηση τῶν ἀεροπορικῶν του κινήσεων — ἰδιαίτερα μὲ τὸ ἔξωτερικὸ — πού προφανῶς ὀφείλεται στὸ μεγάλο τουριστικὸ ρεῦμα πού δέχεται αὐτὸ τὸ νησί.

## ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ

**Μηνιαία ἐπιθεώρησις τῶν ἑλληνικῶν καὶ ξένων οἰκονομικῶν καὶ πολιτικῶν ἐξελίξεων.**

**Διευθυντής: Εὐάγγελος Ἀνδρουλιδάκης**

**Μὲ τὸ ἐπίλεκτο ἐπιτελεῖο τῆς, ἢ Οἰκονομικὴ Πορεία ἐξασφαλίζει στοὺς ἀναγνώστες τῆς τὴ δυνατότητα νὰ ἔχουν σαφῆ σφαιρικὴ εἰκόνα τῶν ἑλληνικῶν καὶ διεθνῶν οἰκονομικοπολιτικῶν ἐξελίξεων καὶ, ἐπομένως, νὰ εἶναι σὲ θέση ν' ἀξιολογοῦν τὴν καθημερινὴ εἰδησεολογία.**

ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ		ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ τόννοι		ΥΠΟ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΗ		
ΦΟΡΤΩΘΕΝΤΑ ή ΑΠΟΣΤΟΛΕΣ (τόννοι)	ΕΚΦΟΡΤΩΘ. ή ΠΑΡΑΛΑΒΕΣ (τόννοι)	ΑΠΟΣΤΑΛΕΝΤΑ	ΑΦΙΧΘΕΝΤΑ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ τόννοι	ΤΑΧΥΔΡ. τόννοι
542	1049	33	50	—	—	—
9950	11415	2042	2485	411576	13662	2398
11558	13043	2342	2986	467432	15899	2558
11772	13170	2506	3371	488466	16733	2629
12264	14348	2807	3751	601032	21647	2978
14521	16975	2982	3863	629114	24979	3478
14789	17505	2981	3798	706930	28472	3336
16570	19210	2813	3507	781410	29362	2839
20405	22900	2963	3813	949037	31396	2587
23266	33193	3373	3974	975199	37052	3360
21835	24710	3230	3761	1035667	37596	2408
23641	23810	3274	4038	1239357	39384	2427
29951	28969	3466	4108	1289547	47596	2330
39778*	39337*	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—
48.6	53.3	45.9	52.8	71.8	108.4	39.1
59.9	36.0	9.8	- 6.3	75.3	38.3	27.2
68.3	65.2	—	—	—	—	—
-6.1	- 25.5	- 4.2	- 5.3	6.1	1.4	- 28.3

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ : Γιά τό 1977 δέν δίνονται στοιχεία ξεχωριστά γιά έμπορεύματα TRANSIT καί ταχυδρομείο.

\* (Οί τιμές περιλαμβάνουν ταχυδρομείο καί τά TRANSIT έμπορεύματα).

**Π. 4. ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ, ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟΥ ΤΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ  
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ (ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΑ) ΚΑΤ' ΕΤΟΣ 1938 καί 1965-1977**  
(Συμπεριλαμβάνονται καί οί διαμετακομισθέντες έπιβάτες καί τά TRANSIT έμπορεύματα)

ΕΤΟΣ	ΚΙΝΗΣΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ			Ε Π Ι Β Α Τ Ε Σ		
	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ	ΕΠΙΒΙΒΑΣΘ.	ΑΠΟΒΙΒΑΣΘ.	ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ σε χιλ. & TRANSIT	ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ σε χιλ. & TRANSIT
1938	4650	4652	11922	12191	—	—
1965	32914	32907	1124707	1104876	—	—
1966	35361	35380	1323764	1292930	—	—
1967	38343	38397	1438635	1405899	—	—
1968	41762	41776	1556028	1521993	—	—
1969	46542	46540	1942640	1903831	—	—
1970	51381	51380	2199637	2158394	2155	2910
1971	59469	59475	2909692	2874267	2765	3801
1972	66709	66788	3588198	3566613	3341	4764
1973	71563	71496	4115160	4164590	3805	5351
1974	59120	59118	3325225	3264307	3329	4296
1975	66480	66545	4163825	4136364	—	—
1976	76540	76502	5285248	5241742	4964	5562
1977	78799	78634	5807000	5766000	5490	6083
επί % μεταβολή μεταξύ των ετών						
1938/65	607.8	607.3	—	—	—	—
1965/70	56.1	56.1	95.5	95.3	—	—
1970/75	29.4	29.5	89.2	91.6	85.6	56.0
1975/77	18.5	18.2	39.5	39.4	—	—
1973/74	- 17.4	- 17.3	- 19.1	- 21.6	- 12.5	- 19.7

ΠΗΓΗ : Υ.Π.Α. καί Ε.Σ.Υ.Ε. (επεξεργασμένα στοιχεία).

**Π. 6. ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ  
(ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ ΚΑΙ ΥΠΟ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜΙΣΗ)  
(ΚΑΤΑ ΤΑ ΧΡΟΝΙΑ 1970-76)**

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΥΠΟ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜ.	32.294	35.780	43.305	56.459	46.545	47.451	58.920
ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ (τόννοι)	31.808	32.201	33.985	40.412	40.004	41.811	49.926
	6.779	6.320	6.776	7.347	6.991	7.312	7.574
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>70.881</b>	<b>74.301</b>	<b>84.064</b>	<b>104.218</b>	<b>93.540</b>	<b>96.574</b>	<b>116.420</b>
ΜΕΤΑΒΟΛΗ % μεταξύ των ετών ...		4.8	13.1	24.0	— 10.2	3.2	20.55 (21)
ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΥΠΟ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜ.	4.358.031	5.783.959	7.154.811	8.279.750	7.589.532	8.299.189	10.527.010
	706.930	781.410	949.037	975.199	10.35867	1.239.357	1.289.547
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>5.064.961</b>	<b>6.565.369</b>	<b>8.103.848</b>	<b>9.254.949</b>	<b>7.625.199</b>	<b>9.538.546</b>	<b>11.816.557</b>
ΜΕΤΑΒΟΛΗ % μεταξύ των ετών		29.6	23.4	14.2	— 17.6	25.0	23.8
		1970/71	1971/72	1972/73	1973/74	1974/75	1975/76

ΠΗΓΗ : Ε.Σ.Υ.Ε.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ : Οί μεταφορές υπό διαμετακόμιση τόσο σέ επιβάτες, όσο και σέ έμπορεύματα έμειναν άνεπηρέαστες από τήν ένεργειακή κρίση του 1974, που είχε σάν άποτέλεσμα τήν πτώση του μεταφορικού έργου των μεταφορικών ύπηρεσιών γενικά.

**Π. 7. ΚΙΝΗΣΗ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ ΑΘΗΝΑΣ ΚΑΙ ΥΠΟΛΟΙΠΩΝ — ΕΠΙΒΑΤΩΝ  
ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ & ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ  
ΓΙΑ ΤΑ ΧΡΟΝΙΑ 1976-1977  
(έμπορεύματα σέ χιλιόγραμμα)**

Ε Σ Ω Τ Ε Ρ Ι Κ Ο Υ						Ε Ξ Ω Τ Ε Ρ Ι Κ Ο Υ Σ Υ Ν Ο Λ Ο Ε Σ Ω Τ . & Ε Ξ Ω Τ .						
ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ & TAX.		ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ & TAX.		ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ & TAX.		
1976	1977	1976	1977	1976	1977	1976	1977	1976	1977	1976	1977	
ΑΘΗΝΑ	2414523	2683000	12580815	18419000	3966650	4460000	38827185	43300000	6381173	7143000	51408000	61719000
%	48.6	48.9	48.9	57.2	71.3	73.3	95.2	92.3	60.6	61.7	77.3	78.0
ΛΟΙΠΟΙ	2550004	2807000	13138158	13789000	1595833	1623000	1947842	3607000	4145837	4430000	15086000	17390000
%	51.4	51.1	51.1	42.8	28.7	26.7	4.8	7.7	39.4	38.3	22.7	22.0
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>4964527</b>	<b>5490000</b>	<b>25718973</b>	<b>32208000</b>	<b>5562483</b>	<b>6083000</b>	<b>40775027</b>	<b>46907000</b>	<b>10527010</b>	<b>11573000</b>	<b>66494000</b>	<b>79115000</b>

ΠΗΓΗ : Ε.Σ.Υ.Ε. (Δική μας έπεξεργασία στοιχείων).

Τραγικότερη είναι η κατάσταση στις έμπορευματικές μεταφορές. Έτσι βλέπουμε το αεροδρόμιο της Αθήνας να εξυπηρετεί το 57,2% της εσωτερικής έμπορευματικής κίνησης και το 92,3% της εξωτερικής έμπορευματικής κίνησης, κατά το 1977, ενώ η συμμετοχή του στο σύνολο των έμπορευματικών μεταφορών φτάνει τα 78% για τον ίδιο χρόνο. Αυτή η εικόνα δεν έχει αλλάξει από το 1970 μέχρι σήμερα (όπως δείχνουν οι πίνακες Π.3., Π.5., Π.7.). Κατά τη γνώμη μας αυτό δείχνει έντυπωσιακά και καθαρά την έκταση του προ-βλήματος που αντιμετωπίζει ο συγκλίνων και κεντρικός παραγωγικός μηχανισμός (ήρα και ο μεταφορικός μηχανισμός) της χώρας και πώς οι αερομεταφορές το αναπαράγουν.

Σύμφωνα με τον Πίνακα Π.9., το 1965 διακινήθηκαν με την Ολυμπιακή αεροπορία 300.567 επιβάτες εξωτερικού και 471.436 επιβάτες εσωτερικού, ενώ μιά δεκαετία μετά —το 1975— διακινήθηκαν 821.206 επιβάτες εξωτερικού και 2.009.221 επιβάτες εσωτερικού. Η μέση ετήσια αύξηση όσον αφορά τις γραμμές εξωτερικού για την πενταετία 1965-70 ήταν 14,8% και για την πενταετία 1970-75, 8,5%. Το ποσοστό συμμετοχής της Ο.Α. στο σύνολο της αεροπορικής επιβατικής κίνησης των αεροδρομίων της χώρας, υπολογίζεται 34,6% το 1965, 37,0% το 1970, 34,1% το 1975 και 33,7% το 1977. Βλέπουμε λοιπόν ότι η Ο.Α. δεν έχει αυξήσει το έργο της στο διάστημα 1965-1975.

#### 4. Η συμβολή των αερομεταφορών στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας.

Η συμβολή του ακαθάριστου προϊόντος των μεταφορών και επικοινωνιών, στο εγχώριο ακαθάριστο προϊόν, έφτασε το ποσοστό του 8,6% περίπου τη διετία 1976-1977. Σύμφωνα με τον Πίνακα Π.8., για τα χρόνια 1965 και 1970 το ποσοστό αυτό ήταν 6,7% και 7,7% αντίστοιχα. Η συμβολή του ακαθάριστου προϊόντος μόνο των μεταφορών, στο εγχώριο ακαθάριστο προϊόν, έφτασε κατά τη διετία 1976-1977, το ποσοστό 6,4% περίπου. Ο μέσος ετήσιος ρυθμός της περιόδου 1965-1975 (ρυθμός προόδου έννοείται) για τον κλάδο των αερομεταφορών ήταν 4,8%. Ο κλάδος των αερομεταφορών συνέβαλε στο προϊόν των μεταφορών, 4,28%, 9,2% και 12% για τα έτη 1965, 1970 και 1975-76 αντίστοιχα. Ο μέσος ετήσιος ρυθμός προόδου του ακαθάριστου προϊόντος των αερομεταφορών, για τις περιόδους 1965-1970 και 1970-1975 υπολογίσθηκε στα 26,8% και 11,3% αντίστοιχα. Οι ρυθμοί αυτοί ανάπτυξης των αερομεταφορών (με δείκτη ανάπτυξης τη συμβολή τους στο ακαθάριστο προϊόν των μεταφορών αλλά και στο ακαθάριστο εγχώριο προϊόν) είναι πολύ μεγαλύτεροι από αυτούς των άλλων μέσων μεταφοράς. (αν εξαιρέσουμε τις θαλάσσιες μεταφορές).

#### Π.8. ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΟ ΠΡΟΪΟΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ-ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ (ΣΕ ΕΚΑΤΟΜ. ΔΡΧ. ΚΑΙ ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΤΙΜΕΣ ΤΟΥ 1970)

ΕΤΟΣ	ΑΠΟΛΥΤΑ ΜΕΓΕΘΗ					ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ				
	1 Ακαθάριστο Έγχωριο Προϊόν	2 Προϊόν Μεταφορών & Έπι- κοινωνιών	3 Προϊόν Μεταφορών	4 Προϊόν Αεροπορικών Μεταφορών	5 Λοιπές Μεταφορές	% 2/1	% 3/1	% 4/3	% 5/3	% 4,2
1965	186.417	12.518	10.388	445.2	9942.8	6.71	5.57	4.28	95.72	3.56
1966	196.831	13.833	11.395	514.0	10882.0	7.02	5.80	4.51	95.49	3.72
1967	206.915	14.505	11.882	732.3	11149.7	7.01	5.74	6.16	95.84	5.05
1968	218.325	16.494	13.570	878.7	12691.3	7.55	6.21	6.47	93.53	5.33
1969	238.347	18.296	14.940	1199.4	13760.6	7.68	6.27	8.03	91.97	6.56
1970	257.855	19.761	15.788	1464.5	14323.5	7.66	6.12	9.27	90.73	7.41
1971	278.154	21.864	16.964	1622.2	15341.8	7.86	6.10	9.56	90.44	7.42
1972	303	24.446	18.627	2045.9	16581.1	8.06	6.14	10.98	89.02	8.37
1973	329.269	27.191	20.177	2526.3	17650.7	8.25	6.12	12.52	87.47	9.29
1974	323.307	27.430	19.493	2060.6	17432.4	8.48	6.02	10.57	89.42	7.51
1975	339.833	28.616	20.832	2500.0	18332.0	8.42	6.13	12.00	87.99	8.73
1976	359.749	30.973	21.878	—	—	8.60	6.43	—	—	—
1977	370.583	32.619	22.324	—	—	8.80	6.02	—	—	—
Μέση ετήσια % μεταβολή										
1965-70	6.7	9.6	8.7	26.8	7.6					
1970-75	5.9	7.5	4.8	11.3	4.1					

ΠΗΓΗ : Ε.Σ.Υ.Ε. (Στοιχεία δημοσιευμένα και μη).

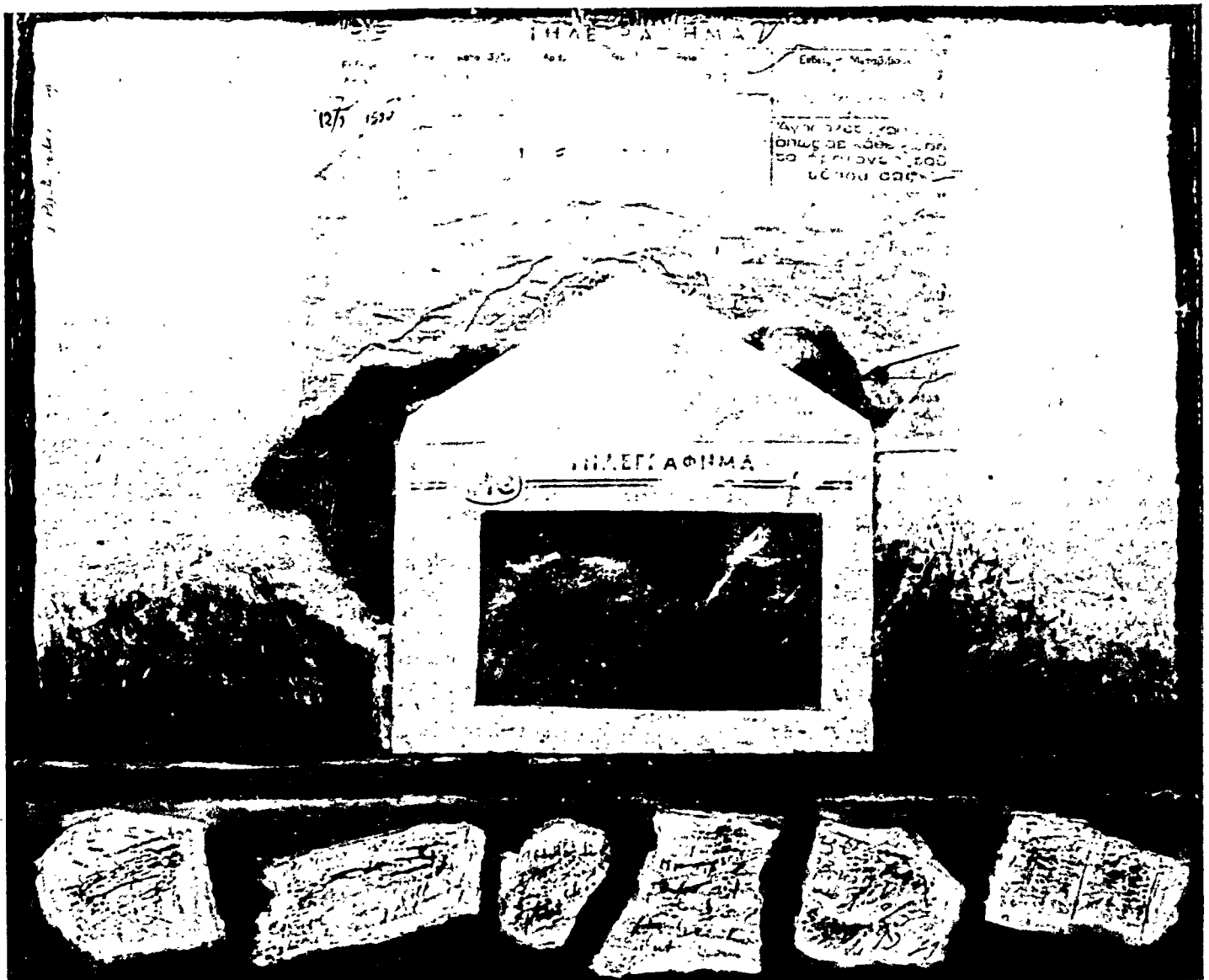
Τά παραπάνω ποσοστά θά μπορούσαν νά ήταν αρκετά πειστικά καί χρήσιμα, γιά τήν προσπάθεια εκτίμησης τής συμβολής τών αερομεταφορών στήν οικονομική ανάπτυξη τής χώρας, αν γιά τό σκοπό αὐτό χρησιμοποιούνταν καί ἄλλοι δείκτες οικονομικής ανάπτυξης, ἐκτός ἀπό τή συμμετοχή στό ἀκαθάριστο ἐγχώριο προϊόν. Ἐξάλλου τό γεγονός ὅτι ἔχει αὐξηθεῖ ἡ συμμετοχή τών αερομεταφορῶν στό ἐγχώριο ἀκαθάριστο προϊόν, δέν σημαίνει καί ὅτι τό μέσο αὐτό μεταφορᾶς, ἀλλά καί γενικότερα ὁ κλάδος τών μεταφορῶν, ἀκολούθησε ρυθμούς ανάπτυξης, πού ἀνταποκρίνονταν στίς σύγχρονες ἀνάγκες καί ἐναρμονίζονταν μέ τούς ρυθμούς ἀνάπτυξης κάθε παραγωγικοῦ κλάδου τής οικονομίας. Ἀλλά ἀντίθετα ἐπιβεβαίωσε τή διάσταση μεταξύ τών ἐπιδιώξεων τής κρατικής οικονομικής πολιτικῆς καί τών πραγματικῶν

ρυθμῶν ἀνάπτυξης τοῦ κλάδου τών μεταφορῶν, ἀλλά καί κάθε ἄλλου κλάδου-παραγωγικοῦ- τής οικονομίας.

Παρ' ὅλα αὐτά εἶναι παραδεκτό ὅτι οἱ αερομεταφορές, σάν ἀναπόσπαστο ὄργανο τοῦ παραγωγικοῦ μηχανισμοῦ τής χώρας (καί μόνο μέ αὐτή τή σχέση μποροῦν νά ἀποδώσουν), συμβάλλουν σημαντικά καί ποικιλότροπα στήν οικονομική ἀνάπτυξη. Στή χώρα μας ἡ ἱκανότητα αὐτή καί ὁ ρόλος τών αερομεταφορῶν, σά μέσο ἀσκησης οικονομικῆς καί περιφερειακῆς πολιτικῆς, ἔχει παραγνωρισθεῖ.

Ἡ θετική συμβολή τών αερομεταφορῶν στήν οικονομική ἀνάπτυξη τής χώρας μας, περιορίζεται:

α. στήν ἐξυπηρέτηση τής τουριστικῆς κίνησης τής χώρας, πού ἀποφέρει πολλά οικονομικά ὀφέλη ἀλλά καί προβλήματα σ' αὐτή,





β. στην άσθενική οργανική σύνδεση αρκετών περιοχών της χώρας (καί των νησιών) που παρ' όλες τις ελλείψεις και τον κακό σχεδιασμό τους οι αερομεταφορές εξασφαλίζουν και ενθαρρύνουν:

1. τη συνείδηση μιάς δικαιότερης έπικοινωνίας των κατοίκων της χώρας, χωρίς ψυχολογικά προβλήματα και προκαταλήψεις,
2. την έπικοινωνία μεταξύ των οικιστικών περιοχών,
3. τη διακίνηση ιδεών,
4. τη μετακίνηση των πολιτικών φορέων,
5. τη μεταφορά ταχυδρομείου,
6. την ταχεία διανομή του έντυπου ύλικού και των πληροφοριών σ' όλη τη χώρα, και
7. την έπιστημονική και έρευνητική απόκέντρωση.

γ. στην ύποτυπώδη συμβολή τους (των αερομεταφορών) στην έξαγωγή αγροτικών προϊόντων και γενικά στο έμπόριο, και

δ. στη μείωση του κόστους μεταφοράς.

Στά παραπάνω όμως έχουμε να παρατηρήσουμε ότι:

τά 2/3 των τουριστών περνούν από την 'Αθήνα και έτσι παραμένει μεγάλο μέρος του συναλλάγματος στο άστικό αυτό κέντρο, μέ έπιπτώσεις στην περιφερειακή οικονομία και ανάπτυξη της χώρας,

οι αερομεταφορές ανταγωνίζονται τά χερσαία μέσα μεταφοράς σέ γραμμές απόστασεων κάτω των 300 χλμ. μέ άμεσες δλαπτικές και ανασταλτικές επιδράσεις στην όμαλή λειτουργία των δικτύων μεταφοράς και στη συνεργασία τους, και

ό τρόπος που οργανώνεται και λειτουργεί τό σύστημα των αερομεταφορών στη χώρα μας, έγκυμονεί κινδύνους έπίτασης του οικονομικού και περιφερειακού άδιέξοδου της χώρας μας.

Ό τρόπος που αντιμετώπιζονται τά προβλήματα τά άναφερόμενα στίς αερομεταφορές και στούς παράγοντες που σχετίζονται μ' αυτές (όπως ή όργάνωση και λειτουργία των αερομεταφορών, ή συνεργασία μέ τ' άλλα μέσα μεταφοράς στην προσφορά και διάθεση ύπηρεσιών (μεταφορικών), ή ιδιαίτερη σημασία των έμπορευματικών μεταφορών, ή οικονομική και περιφερειακή ανάπτυξη, τό κοινωνικοοικονομικό γίνεσθαι, τό περιβάλλον, οι χρήσεις γής, τό κοινωνικό κόστος, ή άντικειμενική πληροφόρηση κ.ά.), διαμορφώνει την πολιτική που ακολουθεί τό κράτος, όσον άφορά τίς μεταφορές κατά πρώτο και τίς αερομεταφορές κατά δεύτερο λόγο. Χαρακτηριστικά αυτής της πολιτικής στη χώρα μας είναι ή προχειρότητα, ή μεθοδολογική σύγχυση, ό στείρος προγραμματισμός, ό υπερευγεννητισμός και ή άκαμψία των άρμόδιων φορέων.

Δέν νοείται ή αναπτυξιακή πολιτική των μεταφορών και των αερομεταφορών σάν μιά κλειστή και άφηρημένη διαδικασία όργάνωσης ενός παραγωγικού μηχανισμού ή κλάδου που λειτουργεί έξχωρα από τούς άλλους παράγοντες ανάπτυξης. Χωρίς την ένταξη αυτής της κλειστής κλαδικής μικροπολιτικής, σ' ένα ευρύτερο αναπτυξιακό μακροσκοπικό σχεδιασμό, που θά συντελέσει στη σφαιρική αντιμετώπιση

των προβλημάτων και στην άρμονική ανάπτυξη όλων των τομέων σέ μικροπεριφερειακή και περιφερειακή κλίμακα, ή άκολουθούμενη πολιτική των αερομεταφορών, είναι πιθανό να άποτελέσει έργαλειό έπικίνδυνο για τη χώρα μας, στά χέρια άνεύθυνων.

Οι αερομεταφορές συμβάλλουν δραστήρια στην όλοκλήρωση, λειτουργία και άναπαραγωγή του υπερευγεννητιστικού συστήματος παραγωγής και διοίκησης της χώρας, γεγονός που προωθείται και υποβάλλεται από τούς άρμόδιους φορείς λήψης αποφάσεων και πραγματώνεται από την άκολουθούμενη πολιτική της (χώρας). Τό δίκτυο των αερομεταφορών μας είναι άκτινικό. Δέν ύπάρχει μόνο ύπανάπτυξη της έπαρχίας και παρασιτική ανάπτυξη των άστικών κέντρων ('Αθήνας και Θεσ/νίκης), αλλά και τάση καθολικής, κοινωνικής, οικονομικής, πολιτικής και περιβαλλοντολογικής κατάρρευσης και άποσύνθεσης.

Η μονόπλευρη αυτή ανάπτυξη των αερομεταφορών, δημιουργεί προβλήματα στην άσκηση πολιτικής σ' όλο τό σύστημα των μεταφορών (χερσαίων και θαλάσσιων). Αυτό συμβαίνει γιατί στην 'Ελλάδα δέν ύπάρχει άλλο μέσο μεταφοράς, που να συναγωνίζεται σοβαρά τό αεροπλάνο — όταν μάλιστα αυτό λειτουργεί σέ βάρος των άλλων. Η πολιτική αυτή συσσωρεύει κάθε χρόνο ένα τεράστιο κόστος μεταφοράς για τόν 'Ελληνικό λαό, γιατί ή αεροπορική συγκοινωνία είναι κοινωνικά άκριβότερη από κάθε άλλο μέσο μεταφοράς. Χωρίς τη δυνατότητα να γίνει σωστή έπίλογη άνάμεσα στα διάφορα μέσα μεταφοράς για την ίκανοποίηση των μεταφορικών αναγκών (γιατί βέβαια δέν ύπάρχουν οι συνθήκες που θά τό επέτρεπαν), οι αερομεταφορές έχουν γίνει άνελαστικό άγαθό, που άναγκαστικά ζητείται. Αυτό έχει άμεσες συνέπειες στο κοινωνικό κόστος, μιά και καλούνται οι οικονομικά άσθενέστερες τάξεις να πληρώνουν τεράστια ποσά για να τούς προσφερθεί τελικά μιά πανάκριδη μεταφορική ύπηρεσία που ούσιαστικά είναι άπαγορευτική γι' αυτές αλλά και ένα άκαταλόγιστο από πλευράς ύλικού και όργάνωσης σύστημα χερσαίων μεταφορών, σέ συνδυασμό μέ την κακή κατανομή και χάραξη του δικτύου του. Αυτή ή πολιτική βαθαίνει την άνιση μεταχείριση και παραμορφώνει τίς κοινωνικές και οικονομικές σχέσεις.

Κοντολογής μέ τη μέχρι τώρα λειτουργία των αερομεταφορών στη χώρα μας — πέρα από λίγες θετικές έπιπτώσεις — έχει συντελεστεί ένα βάθεμα των περιφερειακών άνισοτήτων και μιά έπίταση της οικονομικής έξάρτησης των περιφερειακών οικιστικών και παραγωγικών συγκεντρώσεων από την 'Αθήνα. Έξάλλου έχει άποτελέσει άλλη μιά τρανταχτή άπόδειξη της άνικανότητας, της έσωστρέφειας, της κακομοιρίας και της άνωριμότητας της δημόσιας διοίκησης και των δημόσιων ύπηρεσιών.

## 5. Σκέψεις και Προτάσεις.

### α. Έπιβατική κίνηση.

Άπό ύπολογισμούς που έχουν γίνει θεωρείται όγούρο ότι ή αεροπορική κίνηση έπιβατών, στη χώρα μας, θά αύξηθεί σημαντικά. Αυτό σημαίνει ότι ή πολιτική μας αεροπορία

θά έχει πολύ δουλειά νά κάνει. "Όμως παρ' όλη αυτή τήν αϊαόδοξη προοπτική, ή πολιτική μας άεροπορία συναντά ήδη και θά συναντήσει πολλά προβλήματα, πού πηγάζουν άπό τόν τρόπο όργάνωσης και λειτουργίας του κρατικού αυτού φορέα και άπό τήν πολιτική πού τόν διέπει.

Κύριο πρόβλημα όπως έχουμε ήδη αναφέρει είναι ή άνάγκη άποκέντρωσης του δικτύου των άεροπορικών γραμμών τής χώρας, δηλαδή τής ροής των έπιβατών πού κινούνται πρός και άπό τή χώρα μας και τή διοχέτευσή τής πρός όλο τόν Έλληνικό χώρο.

Ό άερολιμένας τής Αθήνας μέ τή σημερινή του ύποδομή αλλά και μ' αυτή πού προγραμματίζει νά άποκτήσει (έπέκταση, νέες έγκαταστάσεις) ή άκόμα και μέ τή μεταφορά του, δέν θά μπορέσει νά άποφύγει τά προβλήματα πού θά προκύψουν στή γή και στον άέρα, έξαιτίας τής τεράστιας αύξησης τής άεροπορικής κίνησης, πού ύπολογίζεται γιά τό 1990 σέ 73.000 έπιβάτες ήμερήσια και σέ 104.000, γιά τό 2000.

Γιά νά άντιμετωπισθεί άποτελεσματικά αυτή ή έπικείμενη όγκώδης είσοδή θά πρέπει νά αναζητηθούν λύσεις άμεσες όπως:

1. ή προβολή περιφερειακών άερολιμένων σέ διεθνείς, πού θά αναλάβουν πραγματικά ένεργό μέρος στήν άεροπορική μεταφορική κίνηση και έξυπηρέτηση, μέ σύγχρονες έγκαταστάσεις και ύλικό. Τέτοια άεροδρόμια είναι (θά μπορούσαν νά είναι) τής Καλαμάτας, των Χανιών, τής Κέρκυρας, του Ήράκλειου, κ.ά.
2. ή ίδρυση άεροπορικής εταιρείας Charters i έτσι πού νά όδηγείται μεγάλο μέρος των τουριστών στον τόπο προορισμού του,
3. ή άπομάκρυνση άπό τό άεροδρόμιο του Έλληνικού των κινούμενων σ' αυτό στρατιωτικών και ιδιωτικών άεροπλάνων και ή μεταφορά τους σ' άλλο κοντινό άεροδρόμιο (τής Τανάγρας ή τής Έλευσίνας),
4. ή ενιαία τιμολογιακή πολιτική στίς άερομεταφορές και γενικότερα σ' όλο τό σύστημα των μεταφορών,
5. ή επανεξέταση σέ σοβαρότερη βάση τής προτεινόμενης λύσης μεταφοράς και έγκατάστασης του άερολιμένα τής πρωτεύουσας στήν περιοχή των Μεσογείων. Γνώμη μας είναι ότι ή κατασκευή ενός χρονοδόρου έργου μέ ύψηλό κοινωνικό και οικονομικό κόστος, άπό καθαρά οικονομική, χωροταξική και κοινωνική άποψη είναι άνεδαφική — τουλάχιστον γιά τήν έπόμενη 10ετία, αλλά και επικίνδυνη.

Η έπαφύλαξη και ή θέση μας αυτή όσον άφορā τό φιλόδοξο σχέδιο κατασκευής ενός νέου άερολιμένα — Έυρωλιμένα — πού θά άποτελέσει ένα διηπειρωτικό κέντρο και άεροπορικό κόμβο, προέρχεται άπό τόν κίνδυνο:

νά διευρυνθεί τό χάσμα μεταξύ περιφέρειας και πρωτεύουσας, γιατί θά ενισχυθεί τό άκτινικό σύστημα μεταφορών πού ήδη λειτουργεί,

νά θαθύνει τίς άντιφάσεις τής πολιτικής των μεταφορών, αλλά και τής ευρύτερης οικονομικής πολιτικής τής χώρας,

νά συσσωρεύσει νέα μεγάλα προβλήματα οικονομικής

άλλά και κοινωνικής φύσης, όσον άφορā τό χώρο κατασκευής και λειτουργίας του (άναστατώσεις στήν παραγωγική διαδικασία κλπ., όπως ήδη έχουμε αναφέρει προηγουμένα), επιδεινώνοντας τή νοσηρή ανάπτυξη τής Αθήνας.

νά μήν άποδειχθεί σκόπιμο ένα τέτοιο μέτρο — πού προορίζεται νά έξυπηρετεί κατά βάση άνάγκες ξένες μέ τά άμεσα έθνικά μας συμφέροντα — αλλά ούτε και άποδοτικό τή στιγμή πού οποιαδήποτε χώρα τής Ν.Α. Μεσογείου θά μπορούσε νά αναλάβει αυτόν τόν πιεστικά «τιμητικό ρόλο». Μιά τέτοια άπόφαση ίσως επαληθεύσει τήν άνυπαρξία των διαδικασιών και ίκανοτήτων εκείνων, πού έξασφαλίζουν τήν άντικειμενική ιεράρχηση των εθνικών έπί μέρους άναγκών,

νά διαταραχθεί άκόμα περισσότερο ή χωροταξική ίσορροπία τής κατανομής των άεροδρομίων και των άναγκών άερομεταφοράς,

νά μετατοπισθεί τό πρόβλημα. Συγκεκριμένα τό πρόβλημα έντοπίζεται στον τρόπο λειτουργίας και σχεδιασμού του συστήματος των άερομεταφορών στή χώρα μας, πού έπιτρέπει τήν ύποχρησιμοποίηση και ύπολειτουργία των περιφερειακών άερολιμένων και τήν άντίστοιχη ύπερλειτουργία του άερολιμένα τής Αθήνας, (ύπάρχει μία άλληλεπιδραστική σχέση μεταξύ των δύο αυτών έπιπτώσεων, στήν όποία είναι πολύ δύσκολο νά όρισθεί τό αίτιο και τό άποτέλεσμα). Παράλληλα στερεί τά περιφερειακά άεροδρόμια άπό μία δραστήρια και άποδοτική συμμετοχή στο-μεταφορικό έργο τής χώρας. Δέν λύνεται λοιπόν αυτό τό πρόβλημα μέ τή μεταφορά του άερολιμένα τής Αθήνας και τήν κατασκευή ενός νέου και μεγαλύτερου σέ άλλη περιοχή τής Αττικής, κάτι πού θά έπιτρέψει τή δυνατότητα νά άπορροφά άκόμα μεγαλύτερο ποσοστό τής άεροπορικής μεταφορικής κίνησης τής χώρας και άρα θά έντεινει τό πρόβλημα.

6. ή άπλούστευση των διαδικασιών έξυπηρέτησης των έπιβατών και τέλος,
7. ή διακοπή λειτουργίας όρισμένων γραμμών του άερομεταφορικού δικτύου μεταξύ μερικών περιοχών, άφού κρίνονται σάν μή οικονομικά συμφέρουσες αλλά και ζημιόγones γιά τή λειτουργία του χερσαίου δικτύου μεταφορών. Πράγματι πολλές άπό τίς άεροπορικές συνδέσεις γειτονικών περιοχών ή σχετικά κοντινών, θά μπορούσαν νά αναληφθούν άπό τά μέσα των χερσαίων μεταφορών άφού και κεφάλαιο θά έξοικονομείται αλλά και δίνεται ένα σοβαρό κίνητρο άνάπτυξης των χερσαίων μεταφορών. Η βελτίωση του δικτύου χερσαίων μεταφορών θά μπορούσε νά βοηθήσει πολύ πρός αυτή τήν κατεύθυνση.

## 6. Έμπορευματική κίνηση.

Έχουμε ήδη αναφερθεί στίς έμπορευματικές άερομεταφορές όπως και στίς άδυναμίες πού αυτές παρουσιάζουν στον Έλληνικό χώρο. Στο σημείο αυτό έρχόμαστε νά άποσαφηνίσουμε τή χροιά των προβλημάτων, πού πάνω τους

προσक्रουεί ή προσπάθεια για τήν ανάπτυξη τών έμπορευμα-  
τικών αερομεταφορών στή χώρα μας.

Οί μεταφορές έμπορευμάτων μέ αεροπλάνο μόλις πρό-  
σφατα έγιναν γνωστές στή χώρα μας. Γνωστές όχι όσον ά-  
φορά τή δυνατότητα πραγματοποίησης αυτής τής μεταφοράς  
άλλά όσον άφορά τήν οικονομική σημασία τής. Γεγονός εί-  
ναι ότι δέν έχει εκτιμηθεί σωστά ή συμβολή τών αερομετα-  
φορών στίς έμπορευματικές μεταφορές. Άγνωσούνται τά ση-  
μαντικά πλεονεκτήματα μεταφοράς από άέρα όρισμένων εί-  
δικά έμπορευμάτων.

Ή Ελλάδα παράγει άγροτικά προϊόντα πού είναι περι-  
ζήτητα στίς Εύρωπαϊκές αγορές και εύπαθη στίς μεταφορές  
και τίσ άσχημες καιρικές συνθήκες. Τά προϊόντα πού προο-  
ρίζονται γι' αυτές τίσ αγορές θά πρέπει νά προωθούνται σ'  
αυτές τό ταχύτερο δυνατό, για νά διατηρηθεί ή άριστη ποιό-  
τητα και ανταγωνιστικότητά τους και νά επιτευχθούν ύψηλές  
τιμές (στίς ξένες αγορές). Μέ τή βοήθεια τών χερσαίων με-  
ταφορών, ό στόχος αυτός, μερικές φορές είναι άκατόρθωτος  
και άντιοικονομικός. Χώρες (Μεσογειακές κυρίως) πού πα-  
ράγουν και έξάγουν αυτόν του είδους προϊόντα, έχουν ήδη  
κάνει χρήση τών αερομεταφορικών μέσων μέ άρκετή έπιτυ-  
χία ή άκόμα έχουν συνδυάσει τίσ αερομεταφορές μέ τ' άλλα  
μέσα μεταφοράς. Στή χώρα μας, οί άρμόδιοι φορείς και ό  
έθνικός μας αερομεταφορέας, ή Ο.Α., έχουν δείξει παρά-  
λογη και άσυγχώρητη άδιαφορία στό θέμα αυτό. Μόνιμη δι-  
καιολογία γι' αυτή τή δυσκαμψία προδίδεται ή άπροθυμία  
τών έμπορευομένων νά προτιμήσουν τό αεροπλάνο σάν μέσο  
μεταφοράς τών έμπορευμάτων τους, κάτι πού άποδίδεται  
στό μή έθισμό.

Έτσι έτακόλουθο αυτής τής πολιτικής τής έγκατάλειψης  
και τής άσυνέπειας στόν τομέα τών αερομεταφορών φορτίου,  
είναι ή παντελής έλλειψη τών αναγκαίων έργων ύποδομής  
και έγκαταστάσεων έξυπνέτησης (άποθήκες, σύγχρονο μη-  
χανικό έξοπλισμό, ταινίες φόρτωσης — έκφόρτωσης, ψυκτι-  
κές έγκαταστάσεις και κομπιούτερς).

Γιά νά είμαστε είλικρινείς, παρατηρείται πράγματι μά  
διστακτικότητα τών έμπορευομένων, ως προς τή λύση τής με-  
ταφοράς μέ αεροπλάνο. Άκόμα και για μεταφορές μεγάλων  
άποστάσεων δύσκολα προτιμάται τό αεροπλάνο. Αυτό μπο-  
ρεί νά άποδοθεί:

- α. στήν έλλειψη σωστής και ύπεύθυνης ενημέρωσης τών  
έμπορευομένων και του κάθε συναλλασσόμενου, όσον  
άφορά τά πλεονεκτήματα, τά μειονεκτήματα και γενι-  
κά τά χαρακτηριστικά τών έμπορευματικών αερομε-  
ταφορών, από μέρος τών άρμόδιων φορέων τών  
ύπουργείων και τής Ο.Α.,
- γ. στίς διοικητικές, οργανωτικές και διαθρωτικές άδυ-  
ναμίες τών φορέων αυτών και ιδιαίτερα τής Ο.Α.  
(πού τά τελευταία χρόνια βρίσκεται σέ διαρκή κρί-  
ση), πού μέ περιττές, πολύπλοκες και γραφειοκρατι-  
κές διατυπώσεις, έχουν σάν συνέπεια νά άπλωθούν, ά-  
φου αύξάνουν τό κόστος μεταφοράς και τήν άπώλεια  
χρόνου,
- δ. στόν άργό ρυθμό ανάπτυξης τών αερομεταφορών μέ  
έμπορευματοκιβώτια (Containers) στή χώρα μας.

Τό κράτος (γιατί κρατική είναι ή Ο.Α.), θά πρέπει νά  
χαράξει μία πολιτική για τόν τομέα αυτό τών μεταφορών,  
πού θά στοχεύει:

1. στή δημιουργία του κατάλληλου έμπορικού αεροστό-  
λου. Ή προσπάθεια αυτή θά πρέπει νά συνδυασθεί  
μέ τήν ίδρυση εταιρείας Charters, όπως επίσης και μέ  
τήν τεχνολογική δυνατότητα χρήσης αεροσκαφών μι-  
κτής χρήσης, εύκολα μετατρέπόμενα από επιβατικά σέ  
φορηγά και άντίστροφα, ανάλογα μέ τίσ ανάγκες,
2. στήν κατασκευή τών αναγκαίων έργων ύποδομής και  
έξυπνέτησης σέ μερικά περιφερειακά αεροδρόμια.  
Άπαραίτητη κρίνεται ή κατασκευή μεγάλων άποθη-  
κών μέ σύγχρονο έξοπλισμό καθώς και χώρων διοίκη-  
σης, τελωνείων, τραπεζών και γενικά όλων εκείνων  
τών ύπηρεσιών, πού έμπλέκονται στό κύκλωμα τών  
έμπορικών αερομεταφορών. Δέν θά πρέπει επίσης νά  
ύποτιμηθεί ή κατασκευή χερσαίων διαδρόμων προσπέ-  
λασης προς και από τά έμπορικά-παραγωγικά και ά-  
στικά κέντρα, όπως και ή δημιουργία έλευθερων ζω-  
νών σέ μερικά μεγάλα αεροδρόμια κατά τό πρότυπο  
τών ζωνών πού λειτουργούν σέ λιμάνια τής χώρας  
(κατάλληλοι αερολιμένες είναι τής Θεσσαλονίκης, τών  
Χανίων, κλπ.). Τέλος, ή χρήση μηχανικού έξοπλισμού  
και ή άπλούστευση τών γραφειοκρατικών διατυπώσε-  
ων θά συμβάλουν στή μείωση του κόστους μετα-  
φοράς,
3. στό χαρακτηρισμό όρισμένων αεροδρομίων σάν έμ-  
πορευματικών. Τά αεροδρόμια αυτά θά διαθέτουν  
τόν κατάλληλο έξοπλισμό και τίσ έγκαταστάσεις πού  
αναφέραμε πλώ πάνω. Άερολιμένες πού προσφέρουν-  
ται για τό σκοπό αυτό (έκτός φυσικά από τό αερο-  
δρόμο του Έλληνικού), είναι τά αεροδρόμια τής  
Θεσσαλονίκης, τής Καλαμάτας, τής Άλεξανδρούπο-  
λης και τών Χανίων. Ή χρησιμοποίηση τών αερολιμέ-  
νων αυτών και σάν έμπορευματικούς, πέρα από τήν  
προώθηση τών γεωργικών μας προϊόντων στίς κατα-  
ναλωτικές αγορές του έσωτερικού και του έξωτερικού,  
θά έχει σάν άποτέλεσμα και τήν προσέλκυση διάφο-  
ρων παραγωγικών δραστηριοτήτων μεταφορών και  
τών κλάδων πού αυτές έξυπνέτουν. Ή συμβολή έπο-  
μένως στήν επίλυση του προβλήματος τής ανάπτυξης  
τής περιφέρειας, είναι προφανής,
4. στή δημιουργία κλίματος έμπιστοσύνης στους έμπο-  
ρευόμενους, όσον άφορά τίσ έναέριες μεταφορές φορ-  
τίων. Αυτό θά γίνει μέ τή σωστή πληροφόρηση και  
κατατόπιση τών ένδιαφερομένων άμεσα και έμμεσα ά-  
πό ύπεύθυνους και σοβαρούς φορείς μέ δικές τους  
πρωτοβουλίες,
5. στήν αναδιάρθρωση τών συστημάτων διακανονισμού  
και οργάνωσης μεταξύ καλλιεργητών και μεταφορέων,  
έτσι πού νά μειωθεί τό κόστος μεταφοράς.

Ή κρατική πολιτική όσον άφορά τίσ αερομεταφορές και  
γενικά τίσ μεταφορές στή χώρα μας θά πρέπει νά αλλάξει  
ριζικά νοοτροπία και προσανατολισμό στή διαδικασία αντί-  
ληψης και άντιμετώπισης τών προβλημάτων πού ακολουθούν  
τόν κλάδο τών μεταφορών — στή διαδικασία χάραξης και  
έφαρμογής του άναπτυξιακού σχεδιασμού τών μεταφορών  
πού προσκρούει στά θέματα πολιτικής βούλησης και πολιτι-  
κών επιλογών τών κυβερνήσεων και στό πρόβλημα τής άπο-  
κοψης του λαού από τή συνδιαχείριση τών προβλημάτων  
του.

Π. 9. ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΤΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΤ' ΕΤΟΣ ΑΠΟ 1965-1977

ΕΤΟΣ	ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ				ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ		
	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΧΛΜ.ΕΠΙΒΑ- ΒΑΤΕΣ σέ χιλ.	ΤΟΝΝΟΙ ΕΜΠΟΡΕΥ-	ΧΛΜ.ΤΟΝ. ΕΜΠΟΡΕΥ- σέ χιλ.	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΧΛΜ.ΕΠΙ- ΒΑΤΕΣ σέ χιλ.	ΧΛΜ.ΤΟΝΝΟΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ σέ χιλ.
1965	300.567	385.548	3.780	6.034	471.436	155.734	2.007
1966	370.976	682.045	5.578	13.103	546.944	182.682	1.904
1967	391.204	1.002.864	7.011	20.091	665.300	230.095	1.881
1968	400.311	1.000.752	7.418	22.965	762.800	250.188	1.992
1969	502.901	1.394.399	9.854	30.769	929.348	303.179	2.301
1970	598.339	1.796.199	9.929	29.874	1.016.376	303.198	2.212
1971	698.381	1.915.668	10.062	29.776	1.322.774	426.900	2.609
1972	824.365	2.457.637	12.872	39.199	1.578.299	507.125	3.013
1973	989.360	3.323.995	14.908	50.345	1.813.235	574.573	3.583
1974	722.704	2.588.589	11.705	45.533	1.581.570	495.106	3.321
1975	821.206	2.796.128	9.171	29.811	2.009.221	629.667	3.811
1976	1.159.331	3.881.388	—	49.599	2.381.706	741.484	4.664
1977	1.156.288	3.507.290	—	49.678	2.745.000	852.211	4.878
ΜΕΣΟΣ ετήσιος % ρυθμός μεταβολής							
1965-70	14,8%	36,0%	21,0%	37,6%	16,06%	16,0%	2,1%
1970-75	8,5%		— 1,6%			12,3%	11,2

ΠΗΓΗ : Ε.Σ.Υ.Ε.

11,2%

Π. 10. ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ 1965-1977

ΕΤΟΣ	Ε Π Ι Β Α Τ Ε Σ		
	ΣΥΝΟΛΟ σέ χιλ.	ΣΥΝΟΛΟ Ο.Α. σέ χιλ.	ΠΟΣΟΣΤΟ %
1965	2.230	772	34.6
1966	2.617	918	35.1
1967	2.845	1.057	37.2
1968	3.078	1.163	37.8
1969	3.847	1.432	37.2
1970	4.358	1.615	37.0
1971	5.785	2.021	34.9
1972	7.155	2.412	33.7
1973	8.280	2.803	33.9
1974	6.589	2.304	35.0
1975	8.299	2.830	34.1
1976	10.527	3.541	33.6
1977	11.573	3.902	33.7

ΠΗΓΗ : Ε.Σ.Υ.Ε.

**Π. 1. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ : ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ  
ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΕΤΟΣ 1966 ΕΩΣ 1976**  
(συμπεριλαμβάνεται και η Σοβιετική Ένωση).

ΕΤΟΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ (έκατομ.)	ΕΠΙ % ΑΥΞΗΣΗ ΜΕΤΑΞΥ —	ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ (έκατ. τόνοι)	ΕΠΙ % ΑΥΞΗΣΗ ΜΕΤΑΞΥ
1966	200	—	—	—
1967	233	1966/67 : 16,5 (17)	—	—
68	265	1967/68 : 12,7 (14)	—	—
69	293	1968/69 : 11,3 (11)	—	—
70	383	1969/70 : 30,7 (31)	6.1	—
71	411	1970/71 : 7,3 ( 7)	6.7	1970/71 : 9,8 (10)
72	450	1971/72 : 9,4 ( 9)	7.3	1971/72 : 8,9 ( 9)
73	489	1972/73 : 8,6 ( 9)	8.2	1972/73 : 12,3 (12)
74	515	1973/74 : 5,3 ( 5)	8.7	1973/74 : 6
75	534	1974/75 : 3,6 ( 4)	8.7	1974/75 : 1
76	580	1975/76 : 8,6 ( 9)	9.4	1975/76 : 8

(στρογγυλλεμένα ποσοστά).

ΠΗΓΗ : I.C.A.O.

**ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ :** Στην πορεία των επιβατικών και εμπορευματικών αερομεταφορών, έντονα φαίνονται τα σημεία κάμψης της απόδοσης και συμμετοχής τους, ιδιαίτερα κατά τη διετία 1974-75, όποτε συνέβη η παγκόσμια ενεργειακή και κατά συνέπεια οικονομική κρίση.

**Π. 2. ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ  
ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ**

(Βάσει των υπολογισμών με στοιχεία της Ε.Σ.Υ.Ε. και τη μεθοδολογία που προτείνει η I.C.A.O.).

**ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΕ ΚΙΝΗΣΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ/ΕΤΟΣ**

ΑΘΗΝΑΣ	*
ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ	175.000 επιβ.
ΡΟΔΟΥ	170.000 επιβ.
ΚΕΡΚΥΡΑΣ	170.000 (νέος διάδρομος υπό κατασκευή που θά αυξήσει τη χωρητικότητα)
ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	175.000 επιβ.

ΠΗΓΗ : I.C.A.O και Ε.Σ.Υ.Ε.

**Π. 3.: ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ 1970-77**

(Αποδεικνύει το βαθμό συμμετοχής του κάθε αερολιμένα σε σχέση με τη χωρητικότητά του, τη θέση του και την παραγωγικότητά του).

— Σέ εκατοντάδες

— Στο σύνολο των επιβατών συμπεριλαμβάνονται : οί επιβιθασθέντες, οί άποβιθασθέντες και οί διαμετακομισθέντες (TRANSIT).

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ	1970	1971	1972	1973	1974	1976	1977 βλ. Σ2
ΑΘΗΝΑΣ	72.384	80.532	88.666	91.763	76.901	74.535	71.440
ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ	5.360	5.715	7.973	10.000	8.722	9.424	9.390
ΡΟΔΟΥ	6.048	8.342	9.274	9.818	6.499	10.391	9.540
ΚΕΡΚΥΡΑΣ	3.061	4.084	4.152	4.759	3.372	5.213	5.050
ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	3.127	4.452	5.270	4.176	4.078	6.862	7.540
ΛΟΙΠΟΙ	12.348	15.614	17.954	21.392	18.638	11.739	12.781
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>102.328</b>	<b>118.739</b>	<b>133.289</b>	<b>141.908</b>	<b>118.210</b>	<b>118.164</b>	<b>115.741</b>

ΠΟΣΟΣΤΟ %  
ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

ΑΘΗΝΑ	70.7	67.8	66.5	64.7	65.1	63.1	61.7
ΛΟΙΠΟΙ	29.3	32.2	33.5	35.3	34.9	36.9	38.3

Σ1. Για τό 1975 δέν υπάρχουν στοιχεία.

Σ2. Για τό 1977 δέν υπάρχουν στοιχεία για τούς διαμετακομισθέντες -TRANSIT- επιβάτες.

ΠΗΓΗ : Ο.Α. και Ε.Σ.Υ.Ε. (Δική μας προσαρμογή στοιχείων).

**Π. 5. ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΤΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ 1970-1977 (χωρίς TRANSIT).**

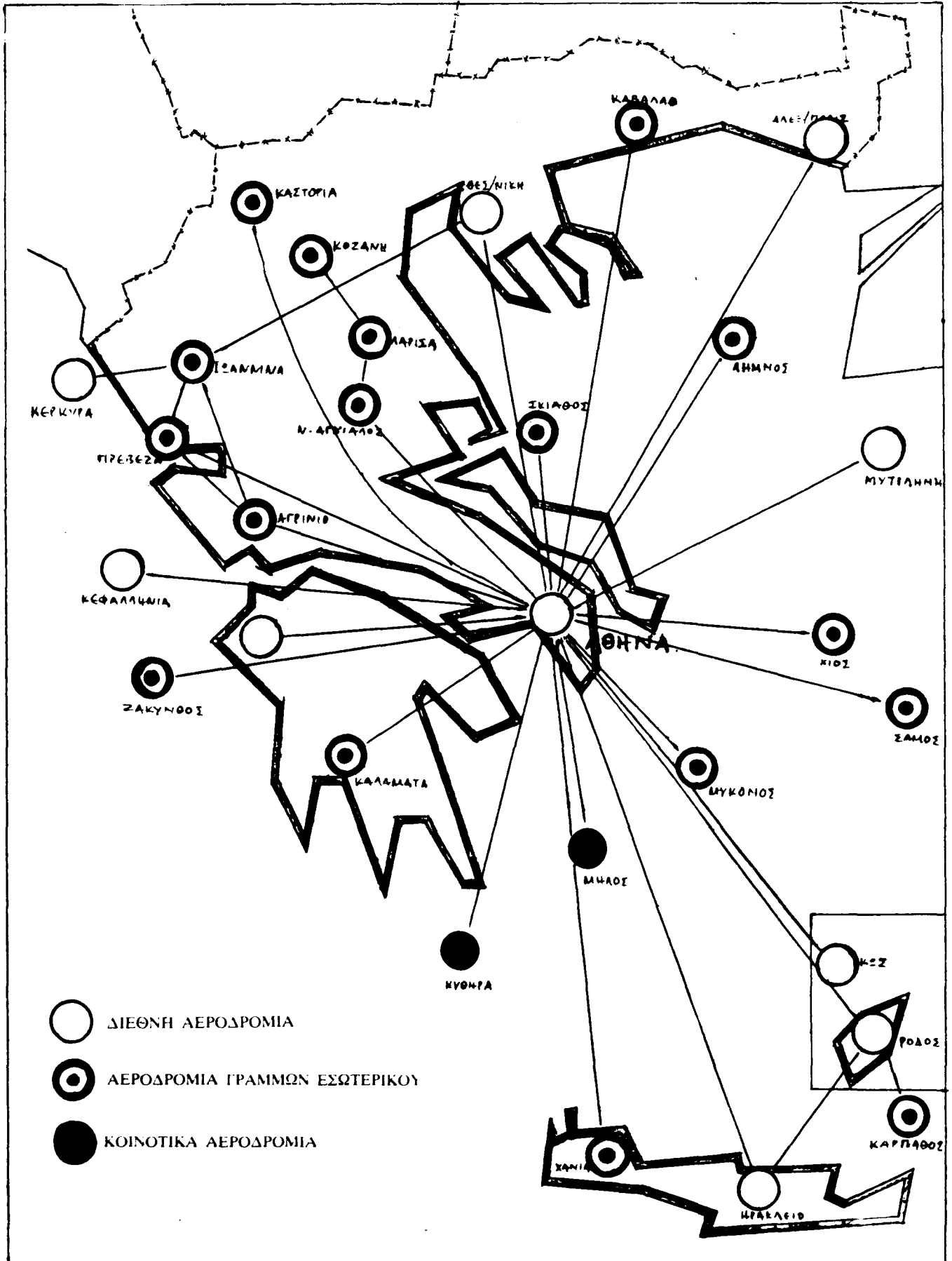
ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ	1970	1971	1972	1973	1974	1976	1977
ΑΘΗΝΑ	1.045.719	1.345.714	1.642.878	1.831.453	1.621.371	2.414.523	2.683.000
%	48.2	48.8	49.0	48.1	48.8	48.6	48.9
ΗΡΑΚΛΕΙΟ	174.485	230.562	289.611	330.580	257.959	337.655	
%	8.0	8.4	8.6	8.7	7.8	6.8	
ΘΕΣ/ΝΙΚΗ	276.652	350.371	420.359	468.225	441.994	617.251	
%	12.8	12.7	12.5	12.3	13.3	12.4	
ΚΕΡΚΥΡΑ	78.844	106.141	123.322	125.943	101.541	129.623	
%	3.6	3.7	3.7	3.3	3.1	2.6	
ΡΟΔΟΣ	207.432	241.428	280.954	305.582	211.206	321.912	
%	9.6	8.8	8.4	8.0	6.4	6.5	
ΧΑΝΙΑ	101.206	105.296	122.231	147.336	142.497	197.362	
%	4.7	3.8	3.7	3.9	4.3	4.0	
ΛΟΙΠΟΙ ΕΣΩΤ.	193.204	259.819	323.564	418.006	376.014	946.201	
%	8.9	9.4	9.7	11.0	11.3	19.1	
ΛΟΙΠΟΙ ΔΙΕΘΝ.	91.334	115.675	148.978	181.674	163.864		
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>2.168.876</b>	<b>2.755.006</b>	<b>3.351.897</b>	<b>3.808.799</b>	<b>3.316.446</b>	<b>4.964.527</b>	<b>5.490.000</b>

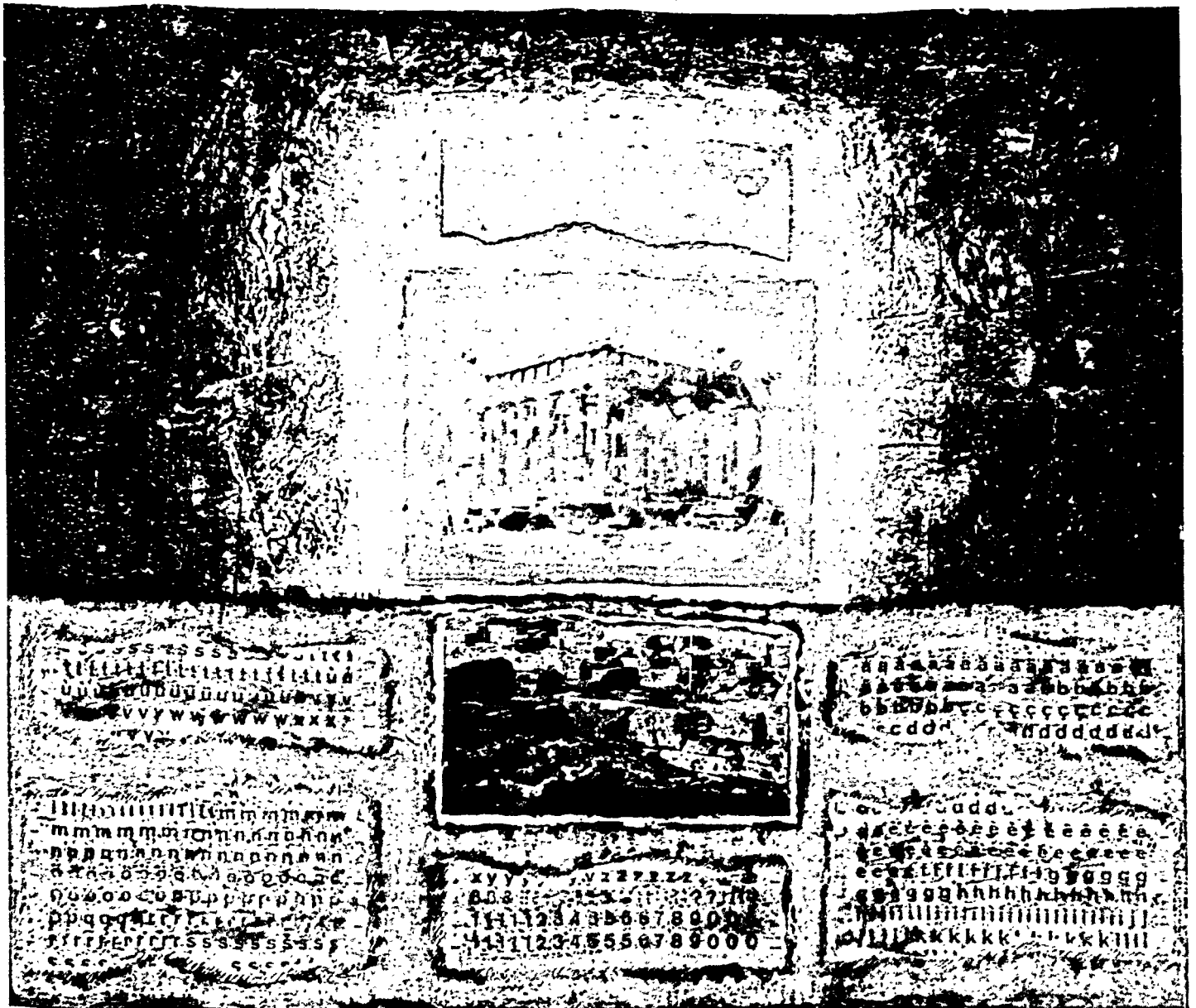
Σ.1. Για τό 1975 δέν υπάρχουν στοιχεία.

ΠΗΓΗ : Ο.Α.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ : 'Η 'Αθήνα άπορροφά τό 48.9% τής έσωτερικής επιβατικής κίνησης. Δηλαδή τή μισή επιβατική κίνηση τού έσωτερικού.

ΔΙΚΤΥΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΚΑΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ





Οί σιδηροδρομικές μεταφορές  
στην Έλλάδα

Μιχάλης Παπαδημητρίου

*Α. Σύντομη ανασκόπηση  
της ανάπτυξης των σιδηροδρομικών  
μεταφορών (παγκοσμίως)*

Οί σιδηροδρομικές μεταφορές μέχρι λίγο πριν τό Β. παγκό-  
σμιο πόλεμο διαδραμάτιζαν καθοριστικό ρόλο στο παγκό-  
σμιο μεταφορικό έργο. Μετά τό τέλος του πολέμου ό ρόλος  
τους αυτός ύποβαθμίστηκε. Τήν περίοδο αυτή οί σιδηρόδρο-

μοί πέρασαν μιά κρίση, πού οί λόγοι της μπορούν νά ανα-  
ζητηθούν:

- α. στό γεγονός ότι στό χώρο των οδικών και έναέριων με-  
ταφορών, τήν ίδια περίοδο, συντελέσθηκαν σημαντικές  
τεχνολογικές ανακαλύψεις και τελειοποιήσεις, πού επέ-  
τρεψαν σ' αυτές νά αναπτύξουν ίσχυρά «συγκριτικά»  
πλεονεκτήματα έναντι των σιδηροδρομικών μεταφορών  
και νά προχωρήσουν σέ μία άλματώδη αναπτυξιακή  
πορεία σ' αντίθεση μέ τήν ύποτονική λειτουργία των σι-  
δηροδρόμων.
- β. στή διαφοροποίηση και αύξηση των αναγκών για γρή-  
γορες, άνετες και φτηνές μετακινήσεις, κάτι πού έπη-  
ρεάστηκε υσοβαρά από τήν κοινωνικοοικονομική ζωή  
και τό ρυθμό της, πού άκολούθησε μετά τόν πόλεμο.
- γ. στήν άνικανότητα των σιδηροδρομικών μεταφορών νά  
παρακολουθούν και νά προσαρμόζονται στίς νέες κοι-  
νωνικοοικονομικές συνθήκες, άκολουθώντας μιά άκαμ-  
πτη αναπτυξιακή πορεία και πολιτική μέ άποτέλεσμα  
νά ύποσκελιστούν από τίς οδικές και άεροπορικές μετα-  
φορές.



δ. στην ακόλουθόμενη πολιτική των μεταφορών, που ενόησε την ανάπτυξη των οδικών και εναέριων μεταφορών, στα πλαίσια της ευρύτερης οικονομικής πολιτικής και προσπάθειας ανασυγκρότησης του καπιταλιστικού ἴσους τῆ 10ετία τοῦ 1950-1960. Τό σύστημα αὐτό τῆς ἀφθονίας, τῆς ταχύτητας, τῆς μηχανοποίησης, ἔδωσε τήν προτεραιότητα καί ἐπέβαλε τίς ἐναέριες καί οδικές μεταφορές, παραγνωρίζοντας τά μεγάλα πλεονεκτήματα τοῦ σιδηροδρόμου.

ε. στήν ἀφθονία τῶν καυσίμων καί τῆ χαμηλή τους τιμή πού ἐπέτρεπε τήν ἀπληστή κατανάλωσή τους. Ὁ προβληματισμός πάνω στή σχέση τιμῶν καί ἐπάρκειας καυσίμων ἀπό τή μιά καί στήν κατανάλωσή τους γενικότερα ἀλλά καί ἐιδικότερα ἀπό μέρος τῶν μεταφορικών μέσων, ἀρνήσε νά ἐμφανισθεῖ. Μόνο μετά τήν ἐκρηξη τῆς ἐνεργειακῆς καί οικονομικῆς κρίσης τοῦ 1974 συνειδητοποιήθηκε ἡ ἔλλειψη διορατικότητας καί ἡ σοβαρότητα τοῦ προβλήματος, γεγονός πού ὀδήγησε σέ σημαντικές ἀνακατατάξεις καί ἀπομυθοποιήσεις.

Ἡ 20ετία 1950-70 προδιέγραφε ἀβέβαιο τό μέλλον τῶν σιδηροδρόμων ἀφού οἱ σιδηροδρομικές μεταφορές συνέβαλαν μέ φθίνοντα ρυθμό στό παγκόσμιο μεταφορικό ἔργο, ἀντίθετα ἀπό ὅ,τι συνέβαινε μέ τίς οδικές καί ἐναέριες μεταφορές. Πολλοί διάστηκαν νά ἀμφισβητήσουν τή χρησιμότητα τῶν σιδηροδρομικῶν μεταφορῶν, ἐνώ οἱ προσπάθειες ἐκσυγχρονισμού καί ἀναδιάρθρωσης ὄλου τοῦ πλέγματος τῶν σιδηροδρομικῶν μεταφορῶν εἶχαν ἀτονίσει, μέ ἀποτέλεσμα ὁ σιδηρόδρομος σέ πολλούς τομείς νά θεωρεῖται τεχνολογικά ξεπερασμένος.

Συμπερασματικά οἱ σιδηροδρομικές μεταφορές δέν συμμετεῖχαν δυναμικά στή παραγωγική διαδικασία ἀλλά παθητικά καί ἀποσπασματικά.

Ἡ κρίση αὐτή τῶν σιδηροδρομικῶν μεταφορῶν ἀπλώθηκε ὄχι μόνο στίς οικονομικά ἀναπτυγμένες χώρες τῆς Δύσης (πού πρωταγωνίστησαν στή μεταπολεμική οικονομική ἀνέλιξη) ἀλλά καί στίς ἀναπτυσσόμενες καί ὑπό ἀνάπτυξη χώρες τοῦ τρίτου κόσμου πού κληρονόμησαν τά προβλήματα, τόν τρόπο ἀντιμετώπισής τους καί τήν πολιτικοκοινωνική ἐξέλιξη πού τά μητροπολιτικά κέντρα τοῦς ὑπαγόρευαν.

Μόνη ἐξαιρέση ἀπέτελεσαν οἱ χώρες τῆς Ἀνατολικῆς Ἑυρώπης καί ἰδιαίτερα ἡ Ε.Σ.Σ.Δ. πού δέν μείωσαν τό ἐνδιαφέρον τους γιά τό σιδηρόδρομο. (Ἡ Ε.Σ.Σ.Δ. διαθέτει τό 10% τοῦ παγκόσμιου σιδηροδρομικοῦ δίκτυου καί ἡ συμμετοχή τῆς στό παγκόσμιο σιδηροδρομικό ἔργο φτάνει τά 25%).

Οἱ διεθνείς ὁμως οικονομικές συνθήκες καί ἀνάγκες ἐπιφύλαξαν μεγάλη ἐκπλήξη σ' αὐτούς πού δέν ὑπολόγιζαν πιά στό σιδηρόδρομο. Ἀπό τό 1970 (ἀλλά καί λίγο πρίν) ὁ σιδηρόδρομος σταθερά ξανακερδίζει τό χαμένο ἔδαφος σέ παγκόσμια κλίμακα. Ἡ ἀπρόδλεπτη — ἀπό μερικούς — αὐτή στραφή (ἐπιστροφή) στό σιδηρόδρομο ἀποδίδεται:

— στήν ἐπαναξιολόγηση τῶν χαρακτηριστικῶν ἱκανοτήτων τῶν μέσων μεταφοράς καί στήν ἀναγνώριση τῶν πλεονεκτημάτων τῶν σιδηροδρομικῶν μεταφορῶν (ἀπαιτοῦν λιγότερα καύσιμα γιά τήν ἴδια ἀπόσταση σέ σχέση μέ τά ἄλλα μέσα μεταφοράς, εἶναι ἰδανικές γιά μεγάλες ἀποστάσεις, εἶναι ἀπαραίτητες στίς συνδυασμένες μετα-

φορές, μέ τήν ἐφαρμογή τῆς ἠλεκτροκίνησης διαθέτουν τώρα καί ταχύτητα καί ἀσφάλεια παίρνοντας ὑπόψη καί τίς τεχνολογικές τελειοποιήσεις, ἐπιβαρύνουν λιγότερο τό περιβάλλον κλπ.).

- στή διεθνή ἐνεργειακή καί οικονομική κρίση πού ξέσπασε περί τό 1974 καί ἔβαλε φρένο στήν μέ κάθε μέσο οικονομική ἀνάπτυξη, πού ἀπαιτοῦσε ὑπέρογκες ποσότητες ἐνέργειας καί τέλειο ἐκμηχανισμό καί διομηχανοποίηση τοῦ πολιτισμοῦ, πού συνεπάγεται ἕνα ἀνυπολόγιστα μεγάλο κοινωνικό κόστος γιά τό μεγαλύτερο μέρος τοῦ πληθυσμοῦ τῆς γῆς, καί
- στήν ἀπομυθοποίηση τοῦ αὐτοκινήτου καί τοῦ ἀεροπλάνου ἀφού ἔπαψαν πιά νά ἀποτελοῦν ἀντικείμενα περὶ ἐνέργειας καί κοινωνικῆς προβολῆς.

Πρώτη ἡ Ἰαπωνία κατασκευάζει ὑπερσύγχρονα καί ταχύτατα ὀχήματα καί δίκτυα προηγμένης τεχνολογίας. Ἀκολουθοῦν ἡ Ἰταλία, ἡ Δ. Γερμανία, ἡ Γαλλία κλπ. Οἱ τεχνολογικές τελειοποιήσεις διαδέχτηκαν ἡ μιά τήν ἄλλη σέ ὄλους τοῦς τομείς (ταχύτητα, ἀσφάλεια, χωρητικότητα, ποιότητα μεταφοράς, οἰκονομία καυσίμων, χάραξη σιδηροδρομικῶν δικτύων).

Ὑποστηρίζεται ὅτι τό κόστος κατασκευῆς καί συντήρησης τῆς ἀναγκαίας ὑποδομῆς ἑνός σύγχρονου σιδηροδρομικοῦ δίκτυου εἶναι πολύ μεγαλύτερο ἀπό αὐτό τῶν οδικῶν μεταφορῶν. Παραδεχόμαστε ὅτι τό συνολικό κόστος κατασκευῆς τῆς ὑποδομῆς ἑνός σιδηροδρομικοῦ δίκτυου (μπορεῖ νά ἐκτιμηθεῖ μέ ἀκρίβεια) εἶναι ὑψηλό, ἀλλά ἀπό τήν ἄλλη τό ἀντίστοιχο κόστος ἑνός οδικοῦ δίκτυου εἶναι λίγο πολύ ἄγνωστο καί μέ ἀκαθόριστα ὄρια, πού κάνουν πολύ δύσκολο τόν ὑπολογισμό του καί πού σέ τελευταία ἀνάλυση μπορεῖ νά ἀποδειχθεῖ πολύ μεγαλύτερο, ἀν πάρουμε ὑπόψη μας καί τό κοινωνικό κόστος, πού συνεπάγεται ἕνα τέτοιο ἔργο.

Ἄλλη μιά ἀδυναμία τοῦ σιδηροδρόμου, πού τονιζόταν, ἦταν ἡ δυσκινησία του. Αὐτό τό πρόβλημα ἔχει ξεπεραστεῖ σέ μεγάλο βαθμό, γιατί ἀν καί λιγότερο εὐελκτος, σέ σχέση μέ τό αὐτοκίνητο ὁ σιδηρόδρομος, ὑπερτερεῖ στό γεγονός ὅτι ἀπό ἕναν κεντρικό σιδηροδρομικό ἀξονα μᾶς χώρας ὁ σιδηρόδρομος ἐπιτρέπει νά περάσουν τόν ἴδιο χρόνο 500 φορές περισσότεροι ἐπιβάτες καί 300 φορές περισσότερα ἐμπορεύματα ἀπό ὅ,τι ἕνας αὐτοκινητόδρομος μέ τρεῖς λωρίδες κυκλοφορίας. Οἱ κατασκευές σιδηροδρόμων πού μποροῦν νά ἀναπτύξουν ταχύτητα 250 χμ./ώρα—σιδηροτροχιῶν πού ἐπιτρέτουν τήν ἀσφαλή, ταχύτατη καί εὐέλκτικη κίνηση τῶν σιδηροδρόμων — ἡ τέλεια ἐφαρμογή τῆς ἠλεκτροκίνησης καί ἡ πρόοδος τῆς ἠλεκτρονικῆς τεχνολογίας ἔχουν συμβάλει σημαντικά στή γοργή ἀνάπτυξη τῶν σιδηροδρομικῶν μεταφορῶν.

Ἐξάλλου ὁ σιδηρόδρομος μέ τήν ἴδια κατανάλωση καυσίμων ἀνά ἐπιβάτη π.χ. 10 λίτρα προσφέρει 625 χλμ. ἐνώ τό αὐτοκίνητο 400 χλμ. καί τό ἀεροπλάνο 100 χλμ.

Τέλος ὁ σιδηρόδρομος ἐπιβαρύνει τό περιβάλλον πολύ λιγότερο ἀπό ὅ,τι τό ἐπιβαρύνουν τά ἄλλα μέσα μεταφορῶν. Ὁ θόρυβος τῶν σιδηροδρόμων εἶναι ὁ μικρότερος σέ σχέση μέ τό θόρυβο τῶν αὐτοκινήτων καί τῶν ἀεροπλάνων. Ἡ διάχυση τῶν καυσαερίων ἐπίσης τείνει νά ἐκμηδενισθεῖ μέ τόν ἐξηλεκτρισμό τῶν σιδηροδρόμων. (Βέβαια ὁ σιδηρόδρο-

μος εϋθύνεται ανάλογα, γιά τή μόλυνση τής ατμόσφαιρας, πού θά προκαλείται από τά εργοστάσια παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας).

Παρόλα αυτά γιά νά αποκατασταθεί ό σιδηρόδρομος καί γιά νά αποτελέσει πάλι ένα παραγωγικό μέσο μεταφοράς, πού θά εξυπηρετεί μιά συλλογική ανάγκη ίκανοποιητικά, θά χρειαστούν πολλές προσπάθειες μέ σκοπό τήν υπερασκέλιση τών αδυναμιών του. Τό μεγάλο πρόβλημα παραμένει καί είναι ή ανάγκη συστηματικής εξυγίανσης τών φορέων τών μέσων μεταφοράς καί ειδικότερα τών σιδηρόδρομων, επιτακτικά. Αυτό όμως αποτελεί καί τό κύριο πρόβλημα κάθε δημόσιας μεταφοράς.

## ***B. 'Ο σιδηρόδρομος στην 'Ελλάδα.***

### **1. Γένεση—Νομικό πλαίσιο—Διοίκηση—'Οργάνωση.**

Μέχρι τό Σεπτέμβριο του 1962 τήν έκμετάλλευση του σιδηροδρομικού δικτύου τής χώρας τήν είχαν αναλάβει : ό Σ.Ε.Κ. (Σιδηρόδρομοι 'Ελληνικού Κράτους), πού ήταν νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου καί οί Σ.Π.Α.Π. (Σιδηρόδρομος Πειραιά 'Αθήνας — Πελοποννήσου), Σ.Π.Κ. (Σιδηρόδρομος Πύργου — Κατάκολου) καί Σ.Β.Δ.Ε. (Σιδηρόδρομος Βορειοδυτικής 'Ελλάδας), πού αποτελούσαν μιά ενωμένη επιχείρηση, πού λειτουργούσε ανεξάρτητα από τόν Σ.Ε.Κ.

Τό Σεπτέμβριο του 1962 μέ τό Νόμο 4246 όλοι αυτοί οί μεταφορικοί οργανισμοί τής χώρας, ενώθηκαν καί συνέστησαν ένα μοναδικό οργανισμό πού αποτελούσε νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου μέ τή γενική ονομασία Σ.Ε.Κ. 'Ο οργανισμός λειτούργησε μέχρι τίς 31 Δεκεμβρίου του 1970. Στίς 19-9-1970 μέ τό Νόμο 674/70 (πού αναφερόταν στην ίδρυση του οργανισμού τών σιδηρόδρομων 'Ελλάδος), δημιουργήθηκε ό Ο.Σ.Ε., πού άρχισε τή λειτουργία του τόν 'Ιανουάριο του 1971, μέ όριο λειτουργίας 50 χρόνια. (Θά πρέπει να σημειωθεί ότι τό δίκτυο του ηλεκτρικού σιδηρόδρομου Πειραιά - 'Αθήνας-Κηφισιάς δέν άνήκει στόν Ο.Σ.Ε.). 'Αποστολή του Ο.Σ.Ε. είναι ή οργάνωση καί έκμετάλλευση από τόν ίδιο αποκλειστικά, όλων τών άστικων καί υπεραστικων μεταφορών πού γίνονται: α) μέ τό γνωστό σιδηρόδρομο, τούς συρμούς καί τίς άμαξες επί σιδηροτροχιών, β) μέ κάθε άλλη ειδική μορφή σιδηροδρομων π.χ. τούς άνηρητημένους (τελεφερίκ) ή τούς όδοντωτούς, γ) μέ κάθε άλλη ύπηρεσία πού αποβλέπει στην ανάπτυξη νέου συστήματος μεταφορών πού γίνονται επί σταθερής τροχιάς καί δ) μέ τό όδικό τροχαίο ύλικό πού διαθέτει (λεωφορεία). 'Ο Ο.Σ.Ε. αποτελεί δημόσια επιχείρηση, πού λειτουργεί σάν ανώνυμη εταιρεία υπέρ του Δημοσίου καί κατά τούς νόμους τής ιδιωτικής οικονομίας.

Τό νομοθετικό πλαίσιο τής ίδρυσης καί λειτουργίας του Ο.Σ.Ε. αποτελούν:

- ό νόμος 674/70 (Φ.Ε.Κ. 192/Α/19-9-70) πού άργότερα τροποποιήθηκε καί κωδικοποιήθηκε σύμφωνα μέ τό νόμο 532/1972 (Φ.Ε.Κ. 161/Α/1972) πού αναφερόταν στην ίδρυση του Ο.Σ.Ε.
- ό νόμος 496/1972 (Φ.Ε.Κ. 145/Α/23-8-72), πού αναφερόταν στην επικύρωση του καταστατικού του 'Οργανισμού τών Σιδηρόδρομων 'Ελλάδος καί πού έλεγε ότι ό οργανισμός λειτουργεί κάτω από μιά ειδική φόρμα ανώνυμης ε-

- ταιρείας πού δέν άνήκει σε ιδιώτες αλλά στο κράτος.
  - ό νόμος 1300/1972 (Φ.Ε.Κ. 220/Α/1972) πού αναφερόταν στην επικύρωση τής οικονομικής συμφωνίας μεταξύ του 'Ελληνικού Κράτους καί του Ο.Σ.Ε. τό Μάιο του 1972.
  - ό νόμος 102/1973 (Φ.Ε.Κ. 178/Α/1973) πού αναφερόταν στο δικαίωμα πού παραχωρείτο στόν Ο.Σ.Ε. νά έκμεταλλεύεται μερικές όδικές γραμμές μέ αυτοκίνητα δικά του.
- Στόν πίνακα-διάγραμμα (Π.Α.) φαίνεται ή διοικητική οργάνωση του Ο.Σ.Ε. Τό άρχικό κεφάλαιο του Ο.Σ.Ε. αποτελέστηκε από:

1. Τήν εισφορά ή μάλλον τό ενεργητικό τών Σ.Ε.Κ.
2. Τήν εισφορά του 'Ελληνικού Δημοσίου προς τόν Ο.Σ.Ε. άνερχόμενη σε 5 δίσ. εκατ. δρχ., πού του δίνεται σταδιακά από τόν προϋπολογισμό τών δημοσίων επενδύσεων. Τό 'Ελληνικό Δημόσιο έχει αναλάβει νά αποζημιώνει τόν Ο.Σ.Ε. ώστε νά πετυχαίνεται έξίσωση του ίσολογισμού του.

### **2. 'Υποδομή — Μεταφορικό έργο — Πρόγραμμα ανάπτυξης του Ο.Σ.Ε.**

Τό συνολικό μήκος του σιδηροδρομικού δικτύου τής 'Ελλάδας άνέρχεται σε 2.479 χιλιόμετρα συνολικά. Τό δίκτυο διαθέτει γραμμές μέ τρία διαφορετικά πλάτη: α) Τό κανονικό πλάτος (1,44 μ.) πού έχει συνολικό μήκος γραμμών 1.565 χιλμ. ('Αθήνα — Θεσ/νίκη) καί αποτελεί τό 63% του συνολικού μήκους του δικτύου. β) Τό μετρικό (1,00 μ.) μέ μήκος γραμμών 892 χιλμ. (Πελοπόννησος, Θεσσαλία) καί αποτελεί τό 36% του συνόλου καί γ) τό μικρό πλάτος (0,75 μ.) (Καλάβρυτα) πού είναι 22 χιλμ. καί τό 1% του συνόλου (βλέπε πίνακα 1). Τό 95% περίπου του σιδηροδρομικού δικτύου διαθέτει μέ μόνο καί μοναδική γραμμή. Μόνη εξαίρεση τά τμήματα 'Αθήνας — Οίνος (61 χιλμ.), Θεσ/νίκης — Πλατύ (38 χιλμ.) καί 'Αθήνας — 'Αγίων 'Αναργύρων — 'Ελευσίνας (20 χιλμ.) όπου οί γραμμές είναι διπλές. Σοβαρή αδυναμία αποτελεί τό γεγονός ότι ή ηλεκτροκίνηση δέν έχει εφαρμοστεί στους σιδηροδρόμους μας.

Χαρακτηριστικό είναι ότι τό μεγαλύτερο μέρος του δικτύου περνά από όρεινές περιοχές, μέ αποτέλεσμα τήν ύπαρξη μεγάλων καμπύλων καί σημαντικών κλίσεων στο δίκτυο (στόν τομέα 'Αμφίκλειας — Δομοκού οί κλίσεις φτάνουν τά 21/000 καί στόν τομέα Σκύδρα — Φλώρινα τά 25/000).

Τό τροχαίο ύλικό, όπως φαίνεται καί στόν Πίνακα 2, αύξήθηκε ελάχιστα τά τελευταία χρόνια, ενώ ή ποιότητά του είναι χειριστη κατά τό μεγαλύτερο μέρος. Τό σύνολο του τροχαίου ύλικού τό 1975 ήταν 11.209 περίπου καί τό 1978 12.012 (χ.). 'Αναλυτικότερα τό 1978 ό Ο.Σ.Ε. διέθετε 177 άηζελάμαξες, 182 αυτοκινητάμαξες καί ρυμουλκούμενά, 439 άμαξες επιβατών, 10.982 φορτάμαξες καί σκευάμαξες καί 232 αυτοκίνητα. (Πίνακας 2).

Οί ταχύτητες πού μπορούν νά αναπτυχθούν είναι:

- Πάτρα — 'Αθήνα : μέγιστη 80 χιλμ. καί ελάχιστη 50 χιλμ.
- 'Αθήνα — Θεσ/νίκη : μέγιστη 100 χιλμ. καί ελάχιστη 65 χιλμ.
- Θεσ/νίκη — 'Αλεξ/πολη : μέγιστη 100 χιλμ. καί ελάχιστη 60 χιλμ.

ριφερειακούς σταθμούς, μειώνεται, ενώ παράλληλα αυξάνεται η κίνηση σε δύο ή τρεις σταθμούς κεντρικούς. Η συμβολή του σιδηρόδρομου στην περιφερειακή ανάπτυξη κάτω από τέτοιες συνθήκες, είναι τελείως άρνητική, με κίνδυνο να εκφυλισθούν τα παραδοσιακά επαρχιακά παραγωγικά κέντρα.

Αναλυτικότερα η επιβατική κίνηση στον Πειραιά αυξήθηκε από το 1978 στο 1979 κατά 8,6% μέσο όρο, στην Αθήνα 8,4% ενώ σ' όλους σχεδόν τους υπόλοιπους σταθμούς μειώθηκε με ποσοστά 6,5-7% κατά μέσο όρο. Υπογραμμίζεται από τα παραπάνω ο συγκεντρωτικός και ύδροκεφαλικός ρόλος της υπερπληθυσμακής Αθήνας. (Βλέπε Πίνακα Π.4.).

Παρακάτω δίνουμε τη συμμετοχή των σιδηροδρομικών μεταφορών στο άκαθάριστο εγχώριο προϊόν του κλάδου των μεταφορών, σε τρέχουσες τιμές και εκατ. δρχ.

ΧΡΟΝΟΣ ΚΛΑΔΟΣ	1973	%	1974	%	1975	%	1976	%	1977	%
Μεταφορές	22.610	100	27.511	100	36.182	100	45.552	100	53.445	100
Σιδηρόδρομος	1.199	5,3	1.484	5,4	1.770	4,9	2.128	4,6	2.495	4,6

ΠΗΓΗ : Έπεξεργασμένα στοιχεία ΕΣΥΕ.

Από τον πίνακα αυτό φαίνεται ότι οι σιδηρόδρομοι συμβάλλουν στο άκαθάριστο εγχώριο προϊόν του κλάδου των μεταφορών κατά 5,3% το 1973 ενώ το 1977 4,6%, δηλαδή μειώθηκε κατά 12,1% περίπου. Η παρατήρηση αυτή είναι ενδεικτική για την αναπτυξιακή πορεία των σιδηροδρομικών μεταφορών στη χώρα μας.

Ο ΟΣΕ στην προσπάθειά του να αποτελέσει ένα μοντέρνο μέσο μεταφοράς, που θα προσφέρει πολλά στην Ελληνική οικονομία, κατέστρωσε ένα μακρόχρονο σχέδιο ανάπτυξης και εκμοντερνισμού του ύλικού του, με συνολικό ύψος δαπανών γύρω στα 47,7 εκατ. δρχ. Ο ΟΣΕ με αυτή την προσπάθεια ελπίζει ότι θα δώσει μία νέα ώθηση στις σιδηροδρομικές μεταφορές της χώρας, οδηγώντας τις έξω από την κρίση που από πολλά χρόνια τώρα περνούν.

Αυτό το σχέδιο ανάπτυξης δεν έχει εγκριθεί από όλα τα Υπουργεία, αλλά ένα μέρος του έχει συμφωνηθεί σαν άμεσο (ό εκμοντερνισμός του άξονα Αθήνας — Θεσσαλονίκης — Ειδομένης) ενώ το όλο πρόγραμμα προωθείται το γρηγορότερο δυνατό. Η πρώτη επιδίωξη αυτού του σχεδίου είναι η ανακαίνιση της γραμμής Πειραιά — Αθήνας — Θεσ/νίκης — Ειδομένης, ύψους 16,6 εκατ. δρχ. Σκοπός αυτού του έργου είναι η βελτίωση των σιδηροδρομικών και των μεταφορικών υπηρεσιών που προσφέρουν.

Πιο συγκεκριμένα το παραπάνω σχέδιο προβλέπει την πραγματοποίηση εργασιών που θα επιτρέψουν:

Τό μεταφορικό έργο του ΟΣΕ τα τελευταία χρόνια έχει μειωθεί αισθητά. (Βλέπε Πίνακες 3.4. και 5). Έτσι ενώ το 1974 ο ΟΣΕ διακίνησε 12.281 χιλ. επιβάτες (σύνολο εξωτερικού και εσωτερικού Π.3.), το 1978 διακίνησε 10.661 χιλ. επιβάτες, δηλαδή μείωση 13,2%. Και στις εμπορευματικές μεταφορές το ίδιο συμβαίνει, συγκεκριμένα ενώ το 1974 μεταφέρθηκαν 3.955 χιλιάδες τόνοι εμπορευμάτων, το 1978 μεταφέρθηκαν 3.088 χιλ. τον. (σύνολο εσωτερικού και εξωτερικού) ήτοι μείωση 23,4% (Π.4.). Έχουμε να παρατηρήσουμε ότι η επιβατική κίνηση εξωτερικού είναι ελάχιστη 372 χιλιάδες το 1974 και 375 χιλιάδες επιβάτες το 1978, παρότι την τουριστική κίνηση της χώρας και τη γεωγραφική της θέση και παρόλο που διατηρούμε εμπορικές σχέσεις κύρια με την Ευρώπη. Από τον Πίνακα 5 συμπεραίνουμε ότι η λειτούργεια των σιδηροδρόμων επιτείνει το περιφερειακό πρόβλημα της χώρας γιατί αντί να αυξάνεται η κίνηση στους πε

- την αύξηση της μέγιστης ταχύτητας σε 160-200 χλμ./ώρα,
- μία μείωση του μήκους της διαδρομής Αθήνας — Θεσ/νίκης από 510 χλμ. σε 471 χλμ. (κατασκευή του νέου και μέγιστη κλίση 16/οοο).
- μία αντίστοιχη μείωση της διάρκειας διαδρομής Αθήνας—Θεσ/νίκης από 7 ώρες και 30' σε 3 ώρες και 50' και με την υπεραρχαία 3 ώρες και 30'.
- έναν περιορισμό του μήκους της διαδρομής Αθήνας — Θεσ/νίκης—Ειδομένης από 586 χλμ. σε 541 χλμ. και παράλληλα μία μείωση της διάρκειας της διαδρομής από 9 ώρες και 30' περίπου σε 4 ώρες και 30', χωρίς να συμπεριλαμβάνεται ο χρόνος στάθμευσης στη Θεσσαλονίκη.

Στά πλαίσια των παραπάνω προσπαθειών έχουν ήδη αρχίσει εργασίες στον τομέα Οινόης — Λάρισας (με προοπτική να περατωθούν το 1982) μήκους 278 χλμ. όπου προβλέπεται να τοποθετηθούν διπλές γραμμές μεταξύ Οινόης — Τιθορέας και Δομοκού—Λάρισας με ηλεκτρονική σηματοδότηση για πολλούς τομείς. Λέγεται ότι μία προμελέτη εξηλεκτρισμού των παραπάνω γραμμών προχωρεί, ενώ η τελική μελέτη για τον εξηλεκτρισμό του τομέα Αθήνας—Οινόης—Χαλκίδας και του τομέα Θεσ/νίκης—Ειδομένης ετοιμάζεται σε σύντομο χρόνο.

Η χρηματοδότηση των εργασιών αυτών θα γίνει από

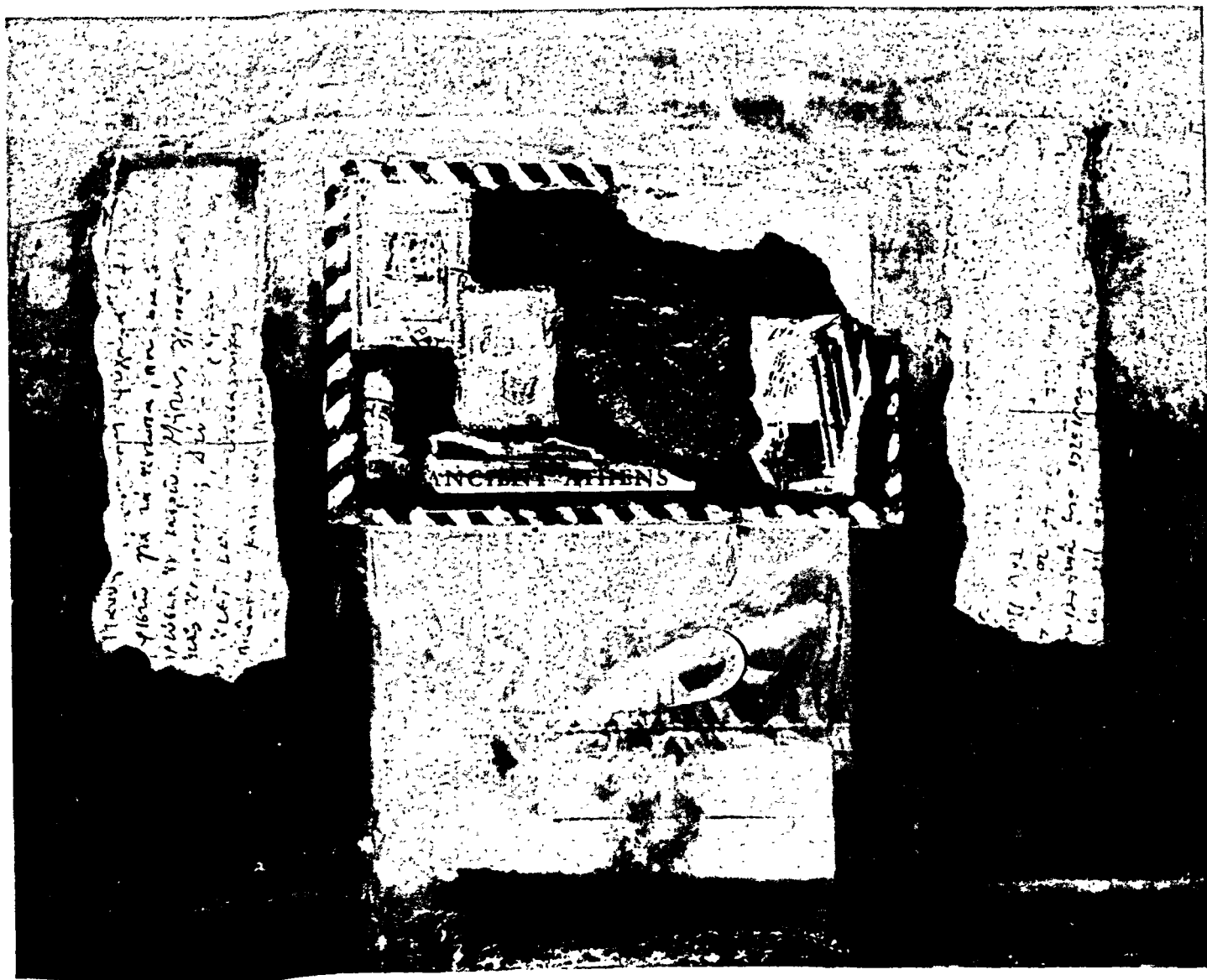
μέρους του προϋπολογισμού δημοσίων επενδύσεων και από ένα δάνειο ύψους 100 εκατ. δρχ., που ο ΟΣΕ έχει συνάψει με μία ομάδα τραπεζών της Δ. Γερμανίας.

Όπως τονίσαμε και στην αρχή αυτού του μέρους, αυτές οι προοπτικές δίνονται από τον ίδιο τον ΟΣΕ. Η γνώμη μας είναι ότι το σχέδιο αυτό ανάπτυξης είναι ένα φιλόδοξο, πολυδάπανο μακροχρόνιο «σχέδιο», που του λείπει το μέρος εκείνο που αναφέρεται στην αναδιοργάνωση και αναδιάρθρωση των υπηρεσιών του ΟΣΕ, δηλαδή το οργανωτικό του πλαίσιο. Θα πρέπει να δοθεί μεγάλη προσοχή, έτσι που αυτό το σχέδιο (χωρίς να είναι το ένδεικτικότερο) να μη μείνει

άπλως ένα «σχέδιο», όπως πολλά άλλα χωρίς πλήρη και συνεπή εφαρμογή.

### 3. Συμπεράσματα.

Οι σιδηροδρομικές μεταφορές στη χώρα μας αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα, που από τη λύση τους εξαρτάται και η συνέχειά τους σαν παραγωγικό μέσο μεταφοράς μέσα σ' όλο το πλέγμα μεταφορών της Ελλάδας. Οι λόγοι αυτών των προβλημάτων είναι αρκετοί και πολύπλοκοι. Συνοψίζοντας θα μπορούσαμε να αναφέρουμε:



- α. τὰ ἐγγενῆ προβλήματα τῶν σιδηροδρομικῶν μεταφορῶν στὴ χώρα μας πού ἐξακολουθοῦν νά ὑπάρχουν ἀφοῦ δέν ἔχουν ἀντιμετωπισθεῖ σοβαρά.
- β. ἡ ἀκολουθούμενη κρατική οικονομική πολιτική καί ἡ πολιτική τῶν μεταφορῶν.
- γ. ἡ παγκόσμια κρίση πού πέρασε ὁ σιδηρόδρομος καί πού στὴ χώρα μας παραμένει ἀπειλητική.

Ἡ ἀποδοτική ἐκμετάλλευση τοῦ σημερινοῦ σιδηροδρομικοῦ δικτύου ἐπηρεάζεται ἀρνητικά ἀπὸ μερικούς παράγοντες. Αὐτοὶ ἐμποδίζουν τίς σιδηροδρομικές μεταφορές καί τό φορέα τους (ΟΣΕ) νά ἀνταποκριθοῦν στίς σύγχρονες αὐξημένες ἀνάγκες. Ἀναλυτικότερα αὐτοὶ οἱ παράγοντες εἶναι:

1. Τό σιδηροδρομικό μας δίκτυο καλύπτει μικρό μόνο μέρος τοῦ Ἑλλαδικοῦ χώρου. Ὑπάρχουν δλόκληρα διαμερίσματα στὴ χώρα (Δυτική Ἑλλάδα) πού δέν ἔχουν καμία ἐπαφή μέ τό σιδηροδρομικό δίκτυο, ἐνῶ ἀντίθετα ὑπάρχουν περιοχές ὅπου περισσότερο ἀπὸ ἓνα μέσα μεταφορᾶς λειτουργοῦν ἀνταγωνιστικά μεταξύ τους.
2. Ὁ ΟΣΕ διαθέτει δίκτυο καί τροχαῖο ὑλικό τεχνολογικά ξεπερασμένο ἀπὸ κάθε ἄποψη.
3. Τό μεγαλύτερο μέρος τοῦ δικτύου περνᾶ ἀπὸ ὄρεινές περιοχές.
4. Ὑπάρχουν μεγάλες κλίσεις καί μικρές καμπύλες στό δίκτυο, γεγονός πού ἀποτελεῖ σοβαρό ἐμπόδιο στήν κίνηση τοῦ σιδηρόδρομου. Ἡ χάραξη τοῦ δικτύου ἔχει γίνει μέ ἀμφισβητούμενα κριτήρια (γεωγραφικές καί οικονομικές λύσεις, ψηφοθηρικές τάσεις, πολιτικά κριτήρια, ρουσφέτια καί ἀνευθυνότητα δέν ἔλλειψαν).
5. Στήν πραγματικότητα δέν πρόκειται γιά ἓνα δίκτυο ἀλλά γιά ἓνα μοναδικό ἄξονα σιδηροδρομικῶν μεταφορῶν μέ κατεύθυνση Βορρᾶ-Νότο.
6. Τό δίκτυο (ὁ ἄξονας) αὐτό διαθέτει τρία (3) διαφορετικά πλάτη γραμμῶν, πού στήν οὐσία μετατρέπουν τίς σιδηροδρομικές μεταφορές σέ συνδυασμένες μεταφορές μέ σιδηροδρομικούς πού κινοῦνται σέ γραμμές μέ διαφορετικό πλάτος.
7. Τό 95% τοῦ δικτύου αὐτοῦ διαθέτει μονή γραμμή καί μόνο τό 5% διπλή.
8. Δέν ἔχει ἐφαρμοστεῖ ἡ ἠλεκτροκίνηση τῶν σιδηροδρόμων μας.
9. Δέν ἔχει ἐφαρμοστεῖ πλήρης καί σύγχρονη ἠλεκτρονική σηματοδότηση τοῦ δικτύου.
10. Ὑπάρχουν περίπου 1963 ἀφύλακτες καί 377 φυλαγμένες ἰσόπεδες διαβάσεις (διασταυρώσεις) ὁδῶν καί σιδηροδρομικῶν γραμμῶν.
11. Ἡ ἔλλειψη σοβαρῆς καί συνεποῦς ὀργάνωσης τῶν χειρῶν μεταφορῶν, μέ συνέπεια νά μὴ πετυχαίνεται ἡ συνεργασία τῶν χειρῶν μέσων μεταφορᾶς καί νά διοχετεύεται μόνο μικρό μέρος τοῦ μεταφορικοῦ ἔργου στούς σιδηροδρόμους. Σάν ὀργάνωση ἐννοοῦμε τὴ λήψη διοικητικῶν καί τιμολογιακῶν μέτρων καθὼς καί τὴ θέσπιση φορολογικῶν κινήτρων, πού θά ἐπέτρεπαν τὴν αὐτόματη διοχέτευση τοῦ κατά περίπτωση μεταφορικοῦ ἔργου στό πιὸ κατάλληλο καί οικονομικοκοινωνικά συμφέρον μεταφορικό μέσο, ἀνάλογα μέ τίς ἰδιαίτερες ιδιότητες τοῦ κάθε ἐνός ἀπὸ αὐτά. Συγκριτικά (στοιχεῖα τοῦ

1973) ἡ συμμετοχή τοῦ σιδηρόδρομου στό χειρῶν μεταφορικό ἔργο στήν Ἑλλάδα καί σέ μερικές ἄλλες Εὐρωπαϊκές χώρες εἶναι:

Ἑλλάδα	15%	Βέλγιο	58%
Ἰταλία	27%	Γερμανία	61%
Ὀλλανδία	47%	Γαλλία	67%

12. Ἡ ἀνεξέλεγκτη μεταφορὰ μέ τὰ ὁδικὰ μέσα μεταφορῶν καί ἡ ἐκδοση μεγάλου ἀριθμοῦ ἀδειῶν κυκλοφορίας αὐτοκινήτων, πού ἐπέφερε τόν ἀνταγωνισμό μέ τόν ΟΣΕ.
13. Ἡ παράδοση ἀπόφαση νά ἐκμεταλλεῖται ὁ ΟΣΕ μερικῆς γραμμῆς ὑπεραστικῶν συγκοινωνιῶν μέ λεωφορεία Ὁ ΟΣΕ μέ αὐτὴ τὴν ἀπόφαση παραδέχεται τὴν ἀνωτερότητα τοῦ αὐτοκινήτου καί εἰσάγει τόν ἀνταγωνισμό μέσα στόν ὀργανισμό του.

Στὴ χώρα μας συνήθως πρῶτα κατασκευάζεται ὁ δρόμος, τό δίκτυο καί μετὰ καταβάλλεται προσπάθεια ἐναρμόνισης τῶν ἰδιοτήτων τοῦ χώρου καί τῶν λειτουργιῶν τῶν μέσων μεταφορᾶς καί τῶν δικτύων.

14. Ἡ χάραξη ὁποιοδήποτε δικτύου ἀκολουθεῖ ἡ μᾶλλον προϋποθέτει τὴ σωστὴ ἐκτίμηση τῶν παραγωγικῶν δυνατοτήτων τῶν διαφόρων τομῶν τοῦ χώρου στόν ὁποῖο ἐπεμβαίνουν. Ἡ προσαρμογὴ τῶν ἐπεμβάσεων αὐτῶν στήν ἀνάγκη ἀνάπτυξης τῆς τοπικῆς, ἐνδοπεριφερειακῆς παραγωγῆς εἶναι ἐπιτακτική.
15. Οἱ ἐμπορικές σχέσεις (ὅπως ἔχουν διαμορφωθεῖ στὴ χώρα μας) μέ τὰ ξένα κράτη ἐτέβαν κατὰ κάποιον τρόπο στόν ΟΣΕ νά διαθέτει πολλῶν τύπων δηζελομηχανές καί αὐτοκινητάμαξες. Ἔτσι ὁ ΟΣΕ ἔχει ἀκόμα μεγαλύτερες ἀνάγκες γιά εἰδικευμένο, σέ κάθε τύπο, προσωπικό, γιά συντήρηση, ἐπισκευές, γιά ἀποθέματα ἀνταλλακτικῶν καί γενικά γιά δαπάνες ἐνῶ παράλληλα αὐξάνεται ὁ βαθμὸς ἀκινήσιας τῶν μηχανῶν.
16. Τό σημαντικότερο εἶναι ὅτι μέ τὴν ἀκολουθούμενη πολιτική (οἰκονομική καί χρηματοδοτική) καί τίς ἐπεμβάσεις τῶν Ὑπουργείων Συγκοινωνιῶν καί Ἐμπορίου ἔχει αὐξηθεῖ ἡ ἐξάρτηση τοῦ ΟΣΕ ἀπὸ αὐτοὺς τοὺς φορεῖς.

Οἱ συνέπειες τῶν παραπάνω ἀρνητικῶν παραγόντων εἶναι ἀμεσες καί σοβαρές. Μερικά μόνο ἀποτελέσματα εἶναι:

- α. Πολλές καθυστερήσεις μέ μεγάλη χρονικὴ διάρκεια.
- β. Χαμηλές συχνότητες δρομολογίων.
- γ. Χαμηλές ταχύτητες (ἡ ἐμπορική ἀμαξοστοιχία χρειάζεται 12 ὥρες γιά Θεσσαλονίκη).
- δ. Αὐξημένοι κίνδυνοι γιά συγκρούσεις.
- ε. Πολλές φορτοεκφορτώσεις ἐμπορευμάτων.
- ς. Δέν ἐξυπηρετοῦνται οἱ σύγχρονες ἀνάγκες, γιὰ τὸ σιδηρόδρομο δέν διαθέτει τὴν ἀπαραίτητη εὐκαμψία, ταχύτητα καί ἀνεση, δέν συνδέει τὰ νέα μεγάλα κέντρα παραγωγῆς (γιατὶ ἔχουν ἀναπτυχθεῖ ἄλλα κέντρα παραγωγῆς καί κατανάλωσης ἀπὸ τὰ παραδοσιακά καί ἀπαιτοῦνται ἀναπροσαρμογές στὴ χάραξη τοῦ δικτύου) καί δέν προσφέρει τό στοιχειώδη βαθμὸ προσηλασμοσύνης πρὸς τὰ ἐμπορικά καί βιομηχανικά κέντρα τῆς χώρας.
- η. Ὑπάρχουν πολλές ἰσόπεδες διασταυρώσεις ὁδῶν καί γραμμῶν.
- θ. Ὁ χρόνος μεταφορᾶς ἀπὸ τό σημεῖο προέλευσης-παραγωγῆς

γής-παραλαβής μέχρι τό σημείο προορισμού-κατανάλωσης-παράδοσης είναι πολύ μεγάλος.

ι. Για μερικές μετακινήσεις ο σιδηρόδρομος είναι ακριβότερος.

κ. Έχει ελαχιστοποιηθεί ή συμβολή των σιδηροδρομικών μεταφορών στη διαδικασία οικονομικής και περιφερειακής ανάπτυξης της χώρας.

Μελετώντας τό έργο των σιδηροδρομικών μεταφορών στη χώρα μας, συμπεραίνουμε ότι ο ΟΣΕ αποτελεί τή μικρότερη μεταφορική δύναμη της χώρας στις χερσαίες μεταφορές. Ο ΟΣΕ μετέχει στις έπιβατικές μεταφορές κατά 5,47% ενώ τά ΚΤΕΛ 84,14%, και στις έμπορευματικές μεταφορές μετέχει κατά 6,01% ενώ τά φορτηγά Δ.Χ. 46,83% (στοιχεία 1974 Πηγή ΕΣΥΕ).

Ο ΟΣΕ αντιμετώπιζεται ανταγωνιστικά από τά μέσα οδικών μεταφορών. Δέν διαθέτει όμως ο σιδηρόδρομος τή ελαστικότητα τους ούτε έχει τίς προϋποθέσεις ανάπτυξης τους, μέ αποτέλεσμα νά λειτουργεί μέ συνεχές παθητικό. Τό κράτος ενώ έχει τήν ικανότητα και τή δυνατότητα νά επέμβαινει ρυθμιστικά, μέ σκοπό τήν όμαλή και παραγωγική συνεργασία των μέσων μεταφοράς, δέν δείχνει ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Νομίζουμε ότι αυτό αποτελεί και τό κλειδί του προβλήματος των μεταφορών στη χώρα μας.

Μετά από ένα οργανωμένο ξεκίνημα ο σιδηρόδρομος άρχισε μιά καθοδική πορεία, μέ τίς προσπάθειες για άνακαμψη νά ναυαγούν, γιατί δέν πλαισιώνονταν από τό πνεύμα μιάς ευρύτερης πολιτικής των μεταφορών. Μόλις τό 1979 ο ΟΣΕ έκπόνησε μακροχρόνιο σχέδιο ανάπτυξης των σιδηροδρόμων, πού αναφέρεται μόνο σέ τεχνικά και χρηματοδοτικά θέματα, ενώ δέν συζητείται καθόλου τό απαραίτητο νέο οργανωτικό πλαίσιο, πού θά έπρεπε νά διέπει ένα μακροχρόνιο σχέδιο ανάπτυξης πού φιλοδοξεί νά πετύχει τούς σκοπούς του.

Άξίζει νά σημειωθεί ότι ή κακή λειτουργία των σιδηροδρόμων στη χώρα μας έπηρεάζει δυσμενώς και τ' άλλα μέσα μεταφορών. Έτσι βλέπουμε νά δίνει υπερβολικές άρμοδιότητες και δυνατότητες εκμετάλλευσης στις οδικές μεταφορές. Η μονοπωλιακή αυτή και ύπεροπτική όργάνωση και λειτουργία των οδικών μεταφορών δρα άνασταλτικά στην κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη του τόπου, στην προσπάθεια άναδιάρθρωσης των μεταφορών και τή σχέση τους μέ τό χώρο. Οί οδικές μεταφορές είναι πιό άνεξέλεγκτες, πιό κερδοσκοπικές, πιό διαδρωμένες, πιό διαβλητές, πιό ρυθμιστικές στη σχέση περιφέρειας και κέντρου, πιό δραστικές στην επέμβασή τους στό χώρο.

Η ευθύνη των σιδηροδρομικών μεταφορών, για τήν προβληματική οικονομική ανάπτυξη της χώρας, για τό πρόβλημα των περιφερειακών άνισοτήτων και τήν ύπερσυγκέντρωση στα λίγα μεγάλα άστικά κέντρα και ειδικότερα για τήν έλλειψη συνεργασίας των μέσων μεταφοράς μεταξύ τους, δέν είναι μικρή.

Ξεκινώντας αντίστροφα, οί παραλείψεις, και οί ένεργειες του ΟΣΕ στα πλαίσια των χερσαίων μεταφορών, έχουν γεννήσει τό σοβαρό πρόβλημα της άτακτης και άνεξέλεγκτης ανάπτυξης τους. Μιά τέτοια νοσηρή ανάπτυξη είναι καθοριστική για τήν άμβλυνση ή όχι των περιφερειακών άνισοτή-

των και γενικά για τήν άσκηση μιάς άποτελεσματικής περιφερειακής πολιτικής, πού σέ τελευταία άνάλυση είναι βασική προϋπόθεση για τήν οικονομική ανάπτυξη της χώρας.

Οί σιδηροδρομικές μεταφορές ίσως δέν διαθέτουν τήν ελαστικότητα και τή διάχυση στό χώρο (ικανότητες πού διαθέτουν οί οδικές μεταφορές), αλλά ή συμβολή τους στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας όπως και ή επέμβασή τους στη χώρα και τό περιβάλλον είναι δραστικές. Οί σιδηροδρομικές μεταφορές συμβάλλουν στην οικονομική ανάπτυξη ή τήν αναστέλλουν σέ διάφορα επίπεδα. Συγκεκριμένα\* :

— έχουν άμεση και καθοριστική σχέση μέ τό έμπόριο (έξωτερικό και έγχώριο),

— προσφέρουν άπασχόληση σέ ένα ίκανό αριθμό ατόμων,

— ίκανοποιούν μιά συλλογική άνάγκη, τήν άνάγκη για γρήγορη, άνετη, άσφαλή και οικονομική μετακίνηση των πολλών ανθρώπων από τόπο σέ τόπο,

— συμμετέχουν ένεργά στην παραγωγική διαδικασία,

— χρησιμεύουν σαν μέσο για τήν πραγματοποίηση άλλων στόχων παραγωγικών και μη π.χ. άναψυχή, κοινωνικές σχέσεις, κ.ά.,

— συνεργάζονται στενά μέ τ' άλλα μέσα μεταφοράς μέ σκοπό τή βελτίωση των προσφερόμενων μεταφορικών υπηρεσιών στό κοινό,

— συνεργάζονται στενά μέ τ' άλλα μέσα μεταφοράς μέ σκοπό τή βελτίωση των προσφερομένων μεταφορικών υπηρεσιών στό κοινό. (Συνδυασμένες μεταφορές),

— μέ τή χάραξη του σιδηροδρομικού δικτυου και τή λειτουργία του, έπηρεάζεται ο χώρος και οί λειτουργίες σ' αυτόν, οί χρήσεις γής, οί παραγωγικές διαδικασίες, αλλά και οί κοινωνικοοικονομικές σχέσεις όχι μόνο της περιοχής από όπου περνά ο σιδηροδρομικός άξονας, αλλά και όλη ή ευρύτερη περιοχή πού συνορεύει μ' αυτήν. Έτσι αν τό δίκτυο περνά από τήν Α. περιοχή και όχι από τήν Β. είναι πιθανό ή Α. νά ώφεληθεί από τίς έμπορικές σχέσεις πού τυχόν νά άναπτυχθούν εκεί και ή Β. νά ζημιωθεί και αντίστροφα.

— έπηρεάζεται τό περιβάλλον από τή λειτουργία των σιδηροδρομικών μεταφορών,

— και τέλος ή περιφερειακή ανάπτυξη είναι άρρηκτα δεμένη μέ τίς σιδηροδρομικές μεταφορές σέ σχέση ευθέως άνάλογη, μέ τή σωστή ή όχι λειτουργία του.

Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι ο ΟΣΕ ο πιό «οργανωμένος» μεταφορικός όργανισμός στις χερσαίες μεταφορές, έχει νά άντιμετωπίσει προβλήματα διαρθρωτικά, οικονομικά και τεχνικά, πού απαιτούν τήν άμεση λύση τους.

#### 4. Προτάσεις

Οί προτάσεις μας αναφέρονται Ι) στα άμεσα μέτρα πού πρέπει νά παρθούν και ΙΙ) στα διαρθρωτικά μέτρα πού πρέπει νά πάρει τό Κράτος άφού ο ΟΣΕ αποτελεί δημόσια επιχείρηση.

- 1) α — Πρώτο βήμα θά πρέπει νά είναι ό έκσυγχρονισμός όλου του δίκτυου και ή κατασκευή της απαραίτητης ύποδομής, πού θά έπιτρέψουν στίς σιδηροδρομικές μεταφορές νά αποτελέσουν σοβαρό και σύγχρονα έξοπλισμένο τομέα των μεταφορών πού μπορεί νά συνεργαστεί άρμονικά και παραγωγικά μέ τά άλλα μέσα μεταφορών. Αναλυτικότερα πρέπει:
- νά προμηθευτεί ό ΟΣΕ νέο σύγχρονο και τεχνολογικά τελειοποιημένο τροχαίο ύλικό.
  - νά αύξηθούν χωρίς άλλο οί ταχύτητες των συρμών μέ 150-200 χλμ./ώρα, κάτι πού συνεπάγεται χρονική μείωση των διαδρομών, μεγαλύτερη χωρητικότητα του δικτύου και έπομένως αύξηση του μεταφορικού έργου.
  - νά έλεκταθεί τό δίκτυο και σέ περιοχές όπου ύπολογίζεται ότι οί σιδηροδρομικές μεταφορές θά μπορέσουν νά συμβάλλουν στήν παραγωγική διαδικασία όπως π.χ. στή Θεσσαλία, τήν Ήπειρο.
  - νά επανεξετασθεί ή λειτουργικότητα όρισμένων χαραξέων του δίκτυου μά και οί παραγωγικές συνθήκες έχουν αλλάξει και έχουν εμφανισθεί νέα παραγωγικά κέντρα μέ αντίστοιχη έξαφάνιση (υποβάθμιση) μερικών παραδοσιακών.
  - νά μειωθούν οί διασταυρώσεις σιδηροδρομικού και οδικού δικτύου.
  - νά τοποθετηθούν γραμμές μέ τό ίδιο εύρος στους άξονες Αθήνας - Πάτρας - Πύργου - Καλαμάτας - Τρίπολης - Κορίνθου και Αθήνας - Θεσ/νίκης - Είδομένης (πλάτος 1,44 μ.) και γενικά νά επιδιωχθεί ή όμοιογένεια στό πλάτος των γραμμών σέ όλο τό μήκος του σιδηροδρομικού δικτύου τής χώρας.
  - νά τοποθετηθούν σ' όλο τό δίκτυο (σταδιακά) διπλές γραμμές μέ προτεραιότητα στόν άξονα Πελοποννήσου-Αθήνας-Θεσ/νίκης-Είδομένης.
  - νά γίνει οσωστότερη χάραξη του δίκτυου μέ διάνοιξη συράγγων και τήν κατασκευή γεφυρών (για νά αποφευχθούν οί μεγάλες κλίσεις και οί μικρές καμπύλες). Ακόμα ή έπέκταση του δίκτυου είναι αναγκαία.
  - νά επιδιωχθεί νά διαθέτουν οί σταθμοί χώρους σταθμεύσεως και έλιγμών, όπως και προσβάσεις μέ τίς έμπορικές και βιομηχανικές ζώνες, πού θά έπιτρέπουν στους σιδηροδρομους νά συνεργάζονται μέ αυτούς τούς τομείς.
  - νά έξασφαλισθεί ή άνετη προσπέλαση από τούς σιδηροδρομικούς σταθμούς και άξονες προς έμπορικά κέντρα, βιομηχανικές ζώνες, λιμάνια, αεροδρόμια και κατοικημένες περιοχές μέ τήν κατασκευή της κατάλληλης ύποδομής.
  - νά έξηλεκτρισθούν όλες οί γραμμές (ή προτεραιότητα νά δοθεί στίς γραμμές μέ τή μεγαλύτερη μεταφορική κίνηση), ενώ θά τοποθετηθούν οί δηζελάμαξες και οί στροβιλοκινητήρες εκεί πού τό μεταφορικό έργο είναι χαμηλότερο). Συγκεκριμένα ένα πρόγραμμα έργασίας για τήν πραγμάτωση του παραπάνω σκοπού είναι κατά σειρά προτεραιότητας:

1. νά ηλεκτροκινηθεί ή άρτηριακή γραμμή Πάτρας - Αθήνας - Θεσ/νίκης - Είδομένης (Εύρώπη μέσω Γιουγκοσλαβίας).
2. τοποθέτηση δηζελοκινητήρων ή νέων στροβιλοκινητήρων στίς διακλαδώσεις των άρτηριακών γραμμών : — Πάτρας-Καλαμάτας-Κορίνθου.  
— Λάρισα-Βόλου.  
— Παλιοφασάλου-Καλαμπάκας - Ήγουμενίστας (προς Εύρώπη από Ίταλία).  
— Θεσ/νίκης- Αμύνταιου-Κοζάνης-Καλαμπάκας.  
— Θεσ/νίκης - Σιδηρόκαστρου (προς Βουλγαρία) - Άλεξ/πολης - Πύθιου (προς Τουρκία) - Όρμενίου (προς Τουρκία και Βουλγαρία).

Τό αποτέλεσμα μιάς τέτοιας προσπάθειας θά είναι ή έξοικονόμηση ενέργειας μέχρι 70%, (ελαφρύτερες είναι οί ήλεκτρομηχανές — ήλεκτράμαξες, δέν επηρεάζονται από τό ύψόμετρο και δέν επιβαρύνουν τό περιβάλλον — όσο οί δηζελάμαξες — μέ θόρυβο και καυσαέρια κλπ.).

- α — νά δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στήν ανάγκη έφαρμογής της ήλεκτρονικής σηματοδότησης του δίκτυου.
- β — Νά πάψει ό ΟΣΕ νά διαχειρίζεται λεωφορεία πού έκμεταλλεύονται τίς θεωρούμενες προνομιακές γραμμές, γιατί τό όφελος του ΟΣΕ από αυτή τήν έκμετάλλευση είναι πολύ μικρότερο (από αυτό πού νομίζεται), άν ύπολογιστεί ή ζημιά και τό κόστος, πού επιφέρει ή χρήση των λεωφορείων πού δρα σαν αντίκίνητρο για τήν προτίμηση του τραίνου. Για παράδειγμα στόν άξονα Αθήνας-Θεσ/νίκης ύπάρχουν, τραίνο και λεωφορείο πού και τά δύο τά έκμεταλλεύεται ό ΟΣΕ. Μήπως ό Όργανισμός Σιδηροδρόμων Έλλάδος και πιο συγκεκριμένα αυτοί πού τόν διαχειρίζονται πιστεύουν ότι θά καλυφθούν οί διαρθρωτικές τους αδυναμίες προσφέροντας σαν έναλλακτική λύση ένα οδικό μέσο μεταφοράς;

- II) Πρέπει: — νά έπιτευχθεί μεγαλύτερος δείκτης πλήρωσης στίς σιδηροδρομικές μεταφορές, έτσι πού νά έχουμε πλήρη απόδοση των χρησιμοποιούμενων καυσίμων σέ έργο.
- νά έπιτευχθεί στροφή τμήματος του μεταφορικού έργου από τίς οδικές μεταφορές προς τίς σιδηροδρομικές. Υπάρχουν πολλοί τρόποι νά έλεγχθεί αυτό όπως τά κίνητρα, ή δασμολογική πολιτική, ή τιμολογιακή πολιτική, ή διαφήμιση, ό καλύτερος έλεγχος των οδικών μεταφορών, κ.ά.
  - νά διαμορφωθούν οί τιμές των εισιτηρίων έτσι πού οί νόμοι της προσφοράς και της ζήτησης

\* Δίνουμε μερικές παραμέτρους πού μπορούν νά αποτελέσουν εργαλεία άσκησης οικονομικοκοινωνικής πολιτικής μέ σκοπό τήν οικονομική ανάπτυξη.

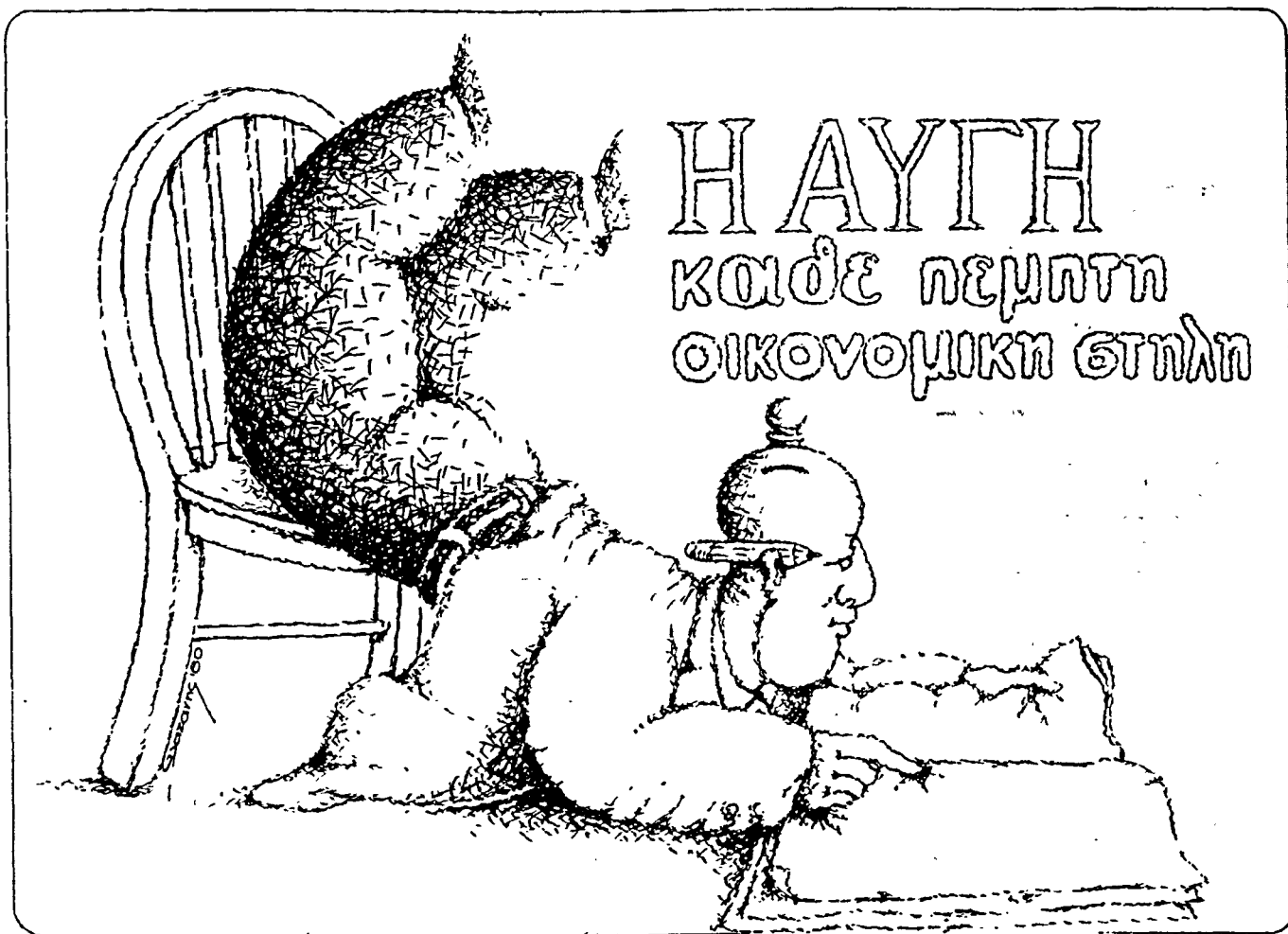
νά μεταβάλλουν τή θέση υπέρ του σιδηρόδρομου (εφόσον τά εισιτήρια τών όδικών μεταφορών θά είναι ακριβότερα).

- νά επιδιωχθεί ή οργανική συνεργασία μέ τά άλλα μέσα μεταφοράς, μέ σκοπό τήν καλύτερη εξυπηρέτηση του κοινού καί τήν εξοικονόμηση ενέργειας.

Θεμελιακή επιδίωξη τής κρατικής πολιτικής γιά θέματα μεταφορών καί ειδικότερα όσον αφορά τίς σιδηροδρομικές

μεταφορές, θά πρέπει νά είναι ή ένταξη του προγραμματισμού τών σιδηροδρομικών μεταφορών στον ευρύτερο σχεδιασμό τών μεταφορών, αλλά καί στην πλατιά οικονομική καί αναπτυξιακή κρατική πολιτική.

Ό ΟΣΕ είναι κρατικός φορέας. Τό οργανωτικό καί θεσμικό του πλαίσιο, ή λειτουργία καί ή απόδοσή του καθορίζονται κατά βάση από τήν κρατική πολιτική όσον αφορά τόν κλάδο τών μεταφορών, αλλά καί τίς ευρύτερες πολιτικές τής επιλογές καί επεμβάσεις σε θέματα εθνικής οικονομικής καί κοινωνικής πολιτικής.





Κατανοούμε λοιπόν ότι το πρόβλημα ξεκινά από την έκαστοτε ακολουθούμενη κυβερνητική πολιτική. Οι όποιες προτάσεις και σχεδιάσεις αποδεικνύονται ανέφικτες στην πραγμάτωσή τους και αναποτελεσματικές στην εφαρμογή και λειτουργία τους, όταν δέν πλαισιώνονται από την απαραίτητη πολιτική βούληση και την άπελευθερωμένη από αδυναμίες, δεσμεύσεις και προκαταλήψεις, πολιτική πρωτοβουλία με στόχο την ίκανοποίηση του κοινού, μαζικού συμφέροντος.

Στην κρατική πολιτική κυρίως μπορεί νά αποδοθεί ή έπιτυχία ή όχι της προσπάθειας για αναδιοργάνωση και ανάπτυξη του παραγωγικού κλάδου των μεταφορών και του ΟΣΕ. Οι ύπόλοιποι παράγοντες είναι δευτερεύοντες.

Μόνο όταν ή κρατική πολιτική αποφασίσει νά αλλάξει το μοντέλο ανάπτυξης και νά καταργήσει τούς παράγοντες

πού δημιούργησαν και αναπαράγουν την άπρογραμματίστη ανάπτυξη της κοινωνίας μας (και λέγοντας κρατική πολιτική έννοούμε ή διαδικασία πολιτικού σχεδιασμού πού περνά μέσα από ή συνεργασία του λαού και αυτών πού ό ίδιος ό λαός επέλεξε νά άσκούν την έξουσία), μόνο τότε τά άποτελέσματα των παραπάνω προτάσεων θά είναι ή αναγέννηση του ΟΣΕ σέ επίπεδο όργάνωσης, διοίκησης και λειτουργίας, ή αύξηση του μεταφορικού έργου του ΟΣΕ, ή οικονομική άνεση του ΟΣΕ, ή δυνατότητα πού θά παρέχεται σέ πολύ κόσμο νά χρησιμοποιεί ένα φτηνό, γρήγορο, άνετο και ασφαλές μέσο μεταφοράς, για τίς μεταφορικές του ανάγκες και τέλος ή θετική συμβολή του σιδηρόδρομου στην οικονομική και περιφερειακή ανάπτυξη του τόπου μας.

## Π.1. ΜΗΚΟΣ ΤΩΝ ΕΝ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΙ ΓΡΑΜΜΩΝ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ (ΟΣΕ) ΚΑΤΑ ΔΙΚΤΥΑ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ : 1938 καί 1972-1978.

Σιδηροδρομικά δίκτυα	1938	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	Ποσοστό % για τό 1978
Συνολικό μήκος των δικτύων	2557	2543	2543	2543	2476	2479	2479	2479	100%
1. Δίκτυο κανονικής γραμμής (1,44) 'Αθήνα-Θεσ/νίκη	1435	1560	1560	1560	1565	1565	1565	1565	63,1%
2. Δίκτυα μετρικού πλάτους (1,00) Πειρ.-Πελοπον., 'Αθήνα-Βόλου-Καλαμάκας.	1071	961	961	961	889	892	892	730 162	29,4% 6,5%
3. Λιυτές γραμμές (0,75—0,60) Διακοφτού-Καλαβρύτων και Βόλου - Μηλαίων.	51	22	22	22	22	22	22	22	1%

ΠΗΓΗ : 'Επεξεργασμένα στοιχεία Ο.Σ.Ε.

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ : 1) Δέν περιλαμβάνεται τό μήκος των παρακαμπτήριων γραμμών, των μηχανοστασίων, όπως και των γραμμών πού δέν χρησιμοποιούνται.

2) Τό τμήμα της γραμμής Μηλαίων—Βόλου (29 χλμ., πλάτος 0,60), σταμάτησε νά λειτουργεί από 15-4-1971.

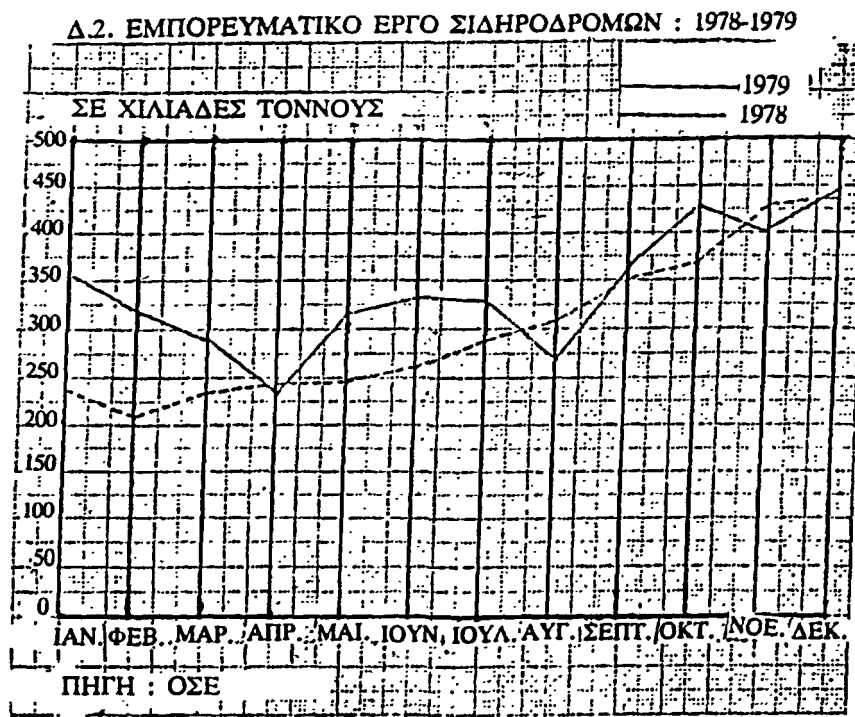
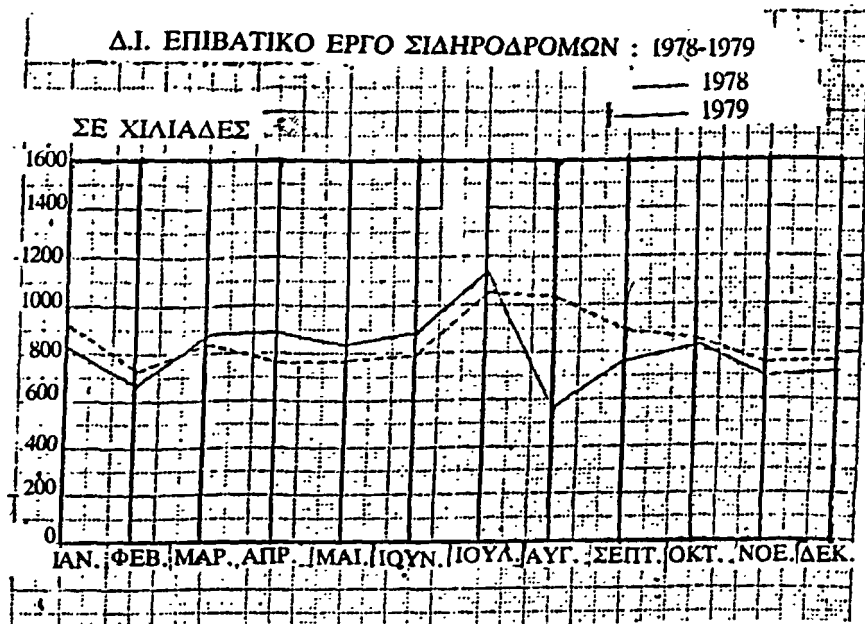
ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ : Χαρακτηριστική είναι ή ύπαρξη μεγάλης ποικιλίας πλάτους γραμμών.

## Π. 2. ΤΡΟΧΑΙΟ ΥΛΙΚΟ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ (1962-1978) καί 1938.

Χρόνος	1938	1962	1964	1966	1968	1970	1972	1974	1975	1976	1977	1978*
Φύση τροχαίου ύλικού												
Κινούμενο ύλικό												
'Ατμάμαξες, Δηζελόμαξες	338	295	275	300	303	214	194	188	194	150	127	177
Αύτοκ/άμαξες, ρυμουλκούμενα	22	155	149	147	131	126	132	121	119	176	162	182
'Αμαξες έπιβατών Φορτάμαξες,	610	265	257	226	284	368	331	387	440	439	447	439
σκευάμαξες	5826	6749	6894	8381	10326	9594	9230	10232	10181	10315	10315	10982
Αύτοκ. έπιβατηγά	—	—	20	20	38	38	38	46	54	46	53	54
Αύτοκ. φορηγά	—	—	—	—	—	183	209	187	221	162	176	178
Σύνολο	6796	7464	7595	9074	11082	10523	10134	11161	11209	11288	11280	12012

ΠΗΓΗ : Ο.Σ.Ε.

(\*) Τά στοιχεία του 1978 συμπεριλαμβάνουν τό άποθηκευμένο και ύπό έπισκευή ύλικό.—



## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Regional Economics : Richardson H.W., Praeger Publishers, N. York, 1969.
2. Location and Land Use: Alonso. W/Harvard University Press, 1964.
3. Κόστος Λειτουργίας Όχημάτων: Μελέτη Κυκλοφορίας και Μεταφορών Περιοχής Αθηνών, Αττικής (Τεχνικό Υπόμνημα), υπ' αριθμ. 3, 1973. W. Smith and Associates.
4. Μελέτες Σιδηροδρομικών Έργων : Τεχνικό Έπιμελητήριο Ελλάδας, 1972.
5. Ξέλιξη και Ανάπτυξη των Σιδηροδρομικών Μεταφορών στην Ελλάδα : Χρησιδμή-Μπεκιάρη, 1972, (Υπουργ. Συγκοινωνιών).
6. Ανάλυση Μεταφορών (Σημειώσεις) : Π. Λουκάκη, 1977.
7. Συντονισμός των Χερσαίων Μεταφορών: Τεχνικό Έπιμελητήριο Ελλάδας, 1978.
8. Εϊδική Έκδοση για τις Όδικές, Σιδηροδρομικές και Έναερες Μεταφορές: Τεχνικό Έπιμελητήριο Ελλάδας.

9. Οι Μεταφορές Έντός της Έλληνικής Έπικράτειας: Σαροδημητρόγλου, (Έθνικό Κέντρο Κοινωνικών Έρευνών), 1973.
10. Όδικές, Σιδηροδρομικές και Έναερες Μεταφορές. Σημερινή Κατάσταση και Προοπτικές για τό Μέλλον, 1977.
11. Μελέτη Έθνικών Μεταφορών : Κ.Ε.Π.Ε., 1969.
12. Πρόγραμμα Ανάπτυξης 1976-1980, Μεταφορές: Κ.Ε.Π.Ε. 1976.
13. Στοιχεία από τό Αρχείο του Όργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος.
14. Στατιστική Έπετηρίδα 1978 : Έθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος.
15. Στατιστική των Μεταφορών 1976 και 1977 : Έθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος.
16. Διεθνές Συμπόσιο Συνδυασμένων Μεταφορών, Μάης 1978.
17. Μεταφορές και Περιφερειακή Ανάπτυξη (Διπλωματική) : Μ. Παπαδημητρίου — Α. Παπαδασιλίου, Αθήνα, 1978.
18. Χωροταξικό Σχέδιο Αεροδρομίου : Τ.Ε.Ε., «Τεχνικά Χρονικά» τεύχ. 7-8/1976.

Π. 3. ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΕΡΓΟ Ο.Σ.Ε. : ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΤΑ ΕΤΗ 1974—1978.

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ Ο.Σ.Ε.										(ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΣΕ ΧΙΛΙΑΔΕΣ)*				ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ Ο.Σ.Ε.							
ΧΡΟΝΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ	ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ								ΚΙΝΗΤΑ Ο.Σ.Ε.											
		ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ		ΣΥΝΟΛΟ		ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ		ΑΦΙΞΕΙΣ		ΥΠΟ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜ.		ΣΥΝΟΛΟ		ΑΜΙΓΓΕΙΣ ΛΕΩΦΟΡΙΑΚ. ΛΕΩΣ		ΜΙΚΤΕΣ ΛΕΩΦΟΡΙΑΚ. ΓΡΑΜΜΕΣ					
	ΕΠΙΒ. (000)	ΧΙΛ. ΕΠΙΒ.	ΕΠΙΒ. (000)	ΧΙΛ. ΕΠΙΒ.	ΕΠΙΒ. (000)	ΧΙΛ. ΕΠΙΒ.	ΕΠΙΒ. (000)	ΧΙΛ. ΕΠΙΒ.	ΕΠΙΒ. (000)	ΧΙΛ. ΕΠΙΒ.	ΕΠΙΒ. (000)	ΧΙΛ. ΕΠΙΒ.	ΕΠΙΒ. (000)	ΧΙΛ. ΕΠΙΒ.	ΕΠΙΒ. (000)	ΧΙΛ. ΕΠΙΒ.	ΕΠΙΒ. (000)	ΧΙΛ. ΕΠΙΒ.			
1974	12281	1468005	11900	1363668	372	104337	196	54243	176	50094	—	—	3101	629210	2125	624731	976	4477			
1975	12466	1552628	12013	1432693	453	119935	207	55762	246	64173	—	—	3266	650406	2270	656026	996	4380			
1976	12897	1582682	12461	1470793	436	111889	179	47000	257	64889	—	—	3144	629780	2214	625597	930	4183			
1977	12365	1622833	13031	1529933	334	92900	139	38448	195	54552	—	—	2001	595932	2079	591921	922	4001			
1978	10661	1567781	10268	1466000	375	102000	148	39500	227	63100	—	—	2694	548011	—	—	—	—			
ΜΕΤΑΒΟΛΗ %																					
ΜΕΤΑΣΥ																					
1974-78	-13.2	6.8	-13.7	7.5	8.0	-2.2	-24.5	-27.1	28.9	25.9	—	—	-15.1	-12.9	—	—	—	—	—		

ΠΗΓΗ : Ο.Σ.Ε. Δική μας επεξεργασία στοιχείων.

Σ.1. Τα στοιχεία του 1978 είναι έλλιπα γιατί δεν έχει υπολογιστεί ο αριθμός των επιβατών που θγάζει εισιτήρια μέσα στο τρέινο.

Π.4. ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΕΡΓΟ Ο.Σ.Ε.:  
ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ  
ΤΑ ΕΤΗ 1974-1978

Π.4. ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΕΡΓΟ Ο.Σ.Ε.:  
ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ  
ΤΑ ΕΤΗ 1974-1978

ΧΡΟΝΟΣ	ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ		ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ		ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ					
	ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	Φορτωθέντα στις αναχωρήσεις		Έκφορτωθέντα στις αφίξεις		Διαμετακομίσεις	
	ΤΟΝΝΟΙ	ΧΙΛΙΟΜ. ΤΟΝΝΟΙ	ΤΟΝΝΟΙ	ΧΙΛΙΟΜ. ΤΟΝΝΟΙ	ΤΟΝΝΟΙ	ΧΙΛΙΟΜ. ΤΟΝΝΟΙ	ΤΟΝΝΟΙ	ΧΙΛΙΟΜ. ΤΟΝΝΟΙ	ΤΟΝΝΟΙ	ΧΙΛΙΟΜ. ΤΟΝΝΟΙ
1974	3955	901956	—	—	—	—	—	—	—	—
1975	4034	930677	2033	524779	2001	405.896	1244	212.317	607	181.214
1976	3526	844495	1897	494727	1629	349.768	1002	172.395	626	176.547
1977	3488	855436	1855	499216	1633	356.220	1005	174.384	628	181.386
1978	3088	809100	1829	492000	1259	317.100	551	125.000	708	192.000
% μεταβολή μεταξύ 1975/78										
	-23.5	-13.1	-10.0	-6.2	-37.1	-21.9	-55.7	-41.1	16.6	6.0

ΠΗΓΗ : Ο.Σ.Ε.

**ΠΙΝ. 5. ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ  
ΤΟΥ Ο.Σ.Ε. : 1978-1979**

(Κατα τούς κυριότερους σταθμούς της χώρας).

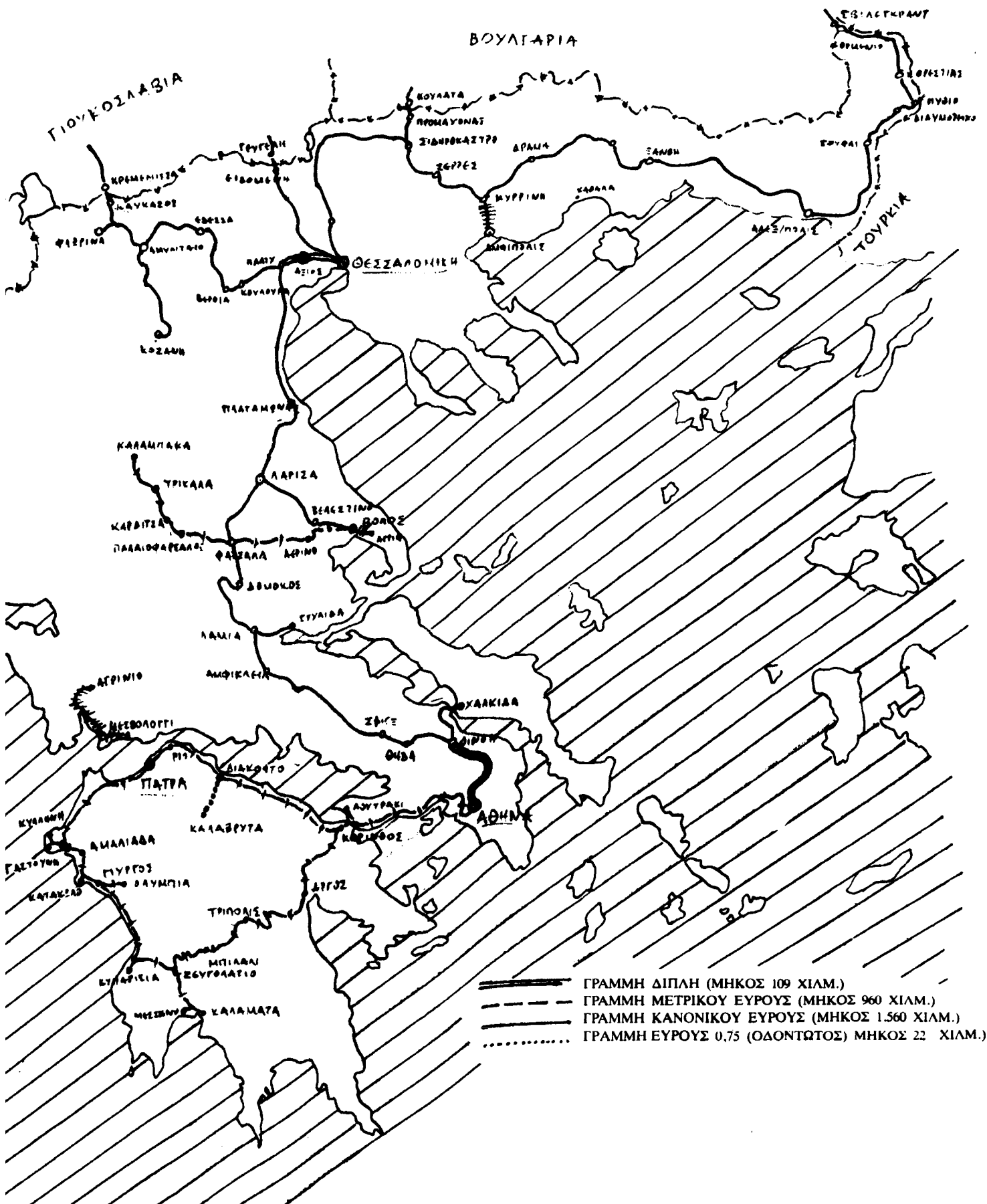
ΣΤΑΘΜΟΙ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ					
Γραμμή 'Αθηνών-Πελοπο & 'Αθ.-Θεσ/κης	α ΑΝΑΧΩΡ. 1978	β ΑΝΑΧΩΡ. 1979	γ ΕΠΙ % ΜΕΤΑΒΟΛΗ β/γ	δ ΑΦΙΞΕΙΣ 1978	ε ΑΦΙΞΕΙΣ 1979	στ ΕΠΙ % ΜΕΤΑΒΟΛΗ ε/δ
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	28843	31804	10.3	20546	21984	7.0
ΑΘΗΝΑ	937636	1022135	9.01	841488	906991	7.8
ΡΟΥΦ	10629	9700	- 8.7	60	385	541.7
ΧΑΛΚΙΔΑ	241956	314661	30.0	240566	304624	26.6
ΘΗΒΑ	45840	41247	-10.0	56114	49064	- 12.6
ΛΑΜΙΑ	52307	47067	-10.0	70475	65719	- 6.7
ΒΟΛΟΣ	205924	194080	- 5.6	190849	181317	- 5.0
ΛΑΡΙΣΑ	314274	293677	- 6.6	313013	291190	- 7.0
ΤΡΙΚΑΛΑ	75730	70067	- 7.5	65639	56722	- 13.6
ΘΕΣ/ΝΙΚΗ	1065217	993540	-6.7	1042500	950231	- 8.8
ΚΟΜΑΝΤΟΣ	56487	1816	-96.8	55275	1107	- 198.0
ΚΟΖΑΝΗ	74010	17671	-76.1	79614	21399	- 73.1
ΦΛΩΡΙΝΑ	39251	35338	-10.0	40526	37870	- 6.6
ΣΕΡΡΕΣ	78924	65925	-16.5	80663	84908	5.3
ΔΡΑΜΑ	67969	64393	- 5.3	66738	64047	- 4.0
ΞΑΝΘΗ	48126	46950	- 2.4	52874	51445	- 2.7
ΚΟΜΟΤΙΝΗ	61345	55300	- 9.9	68975	62184	- 9.8
ΑΛΕΞ/ΠΟΛΙΣ	102683	92012	-10.4	102347	92812	- 9.3
Ν. ΟΡΕΣΤΙΑΣ	77346	70512	- 8.8	73419	67160	- 8.5
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	67673	64986	- 4.0	43325	45945	6.0
ΑΘΗΝΑ	389539	408687	4.9	388421	404967	4.3
ΤΡΙΠΟΛΙΣ	100492	94011	- 6.4	98289	87041	- 11.4
ΚΑΛΑΜΑΤΑ	209459	194012	- 7.4	185745	165489	- 10.9
ΠΑΤΡΑ	189256	183784	- 2.9	163925	154776	- 5.6

ΠΟΣΟΤΗΤΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ (ΣΕ ΧΙΛΙΟΓΡΑΜΜΑ)

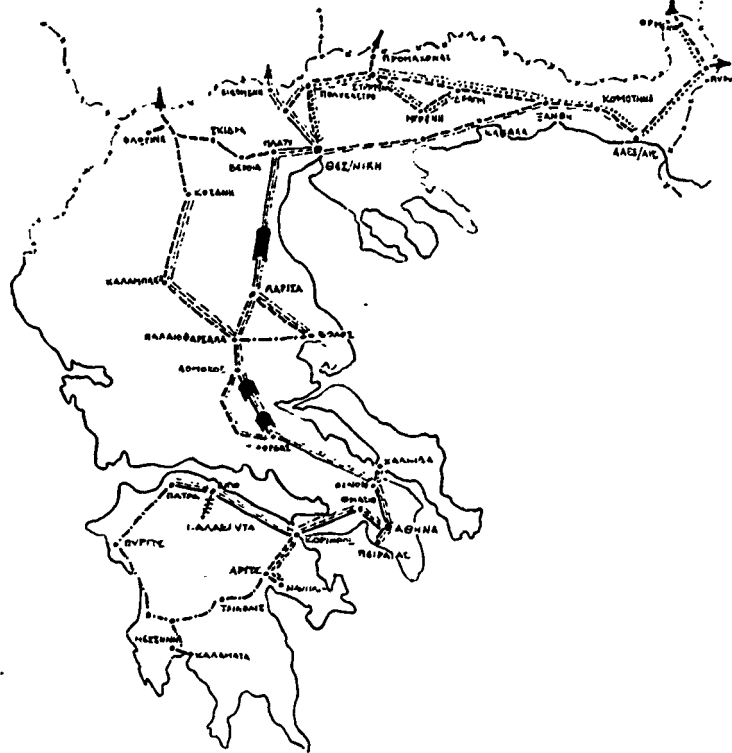
ζ ΑΝΑΧΩΡ. 1978	η ΑΝΑΧΩΡ. 1979	θ ΕΠΙ % ΜΕΤΑΒΟΛΗ η/ζ	ι ΑΦΙΞΕΙΣ 1978	ια ΑΦΙΞΕΙΣ 1979	ιβ ΕΠΙ % ΜΕΤΑΒΟΛΗ ια/ι
108168	88874	— 17.8	8279	18107	118.7
11014	12327	11.9	21766	20293	— 6.8
9997	8757	— 12.4	66969	67878	1.4
1413	1431	1.3	63636	59322	— 6.8
3590	3093	— 13.8	23479	21719	— 7.5
6121					— 25.6
2971	4616	— 24.6	23982	17845	
17125	18535	—	—	18975	—
1198	48429	182.8	127356	165970	30.3
271050	313	— 73.2	6429	7517	16.9
	173440	— 36.0	217571	211375	— 2.8
309376	291246	— 5.9	52779	18557	— 64.8
2493	3951	58.5	18654	11454	— 38.6
683	922	35.0	3378	4172	23.5
15834	19210	21.3	35149	25039	— 28.8
11160	7274	— 34.8	13684	7864	— 42.5
5012	3536	— 29.4	11326	10679	— 5.7
2222	6500	192.3	12066	19346	60.3
5779	7427	28.6	1401	16111	15.0
9462	6574	— 30.6	48702	14594	— 70.0
340090	345224	1.5	1431	764	— 46.6
193	362	87.6	1345	2211	64.4
523	297	— 43.2	49289	52103	5.7
2721	3394	24.8	3033	2271	— 25.1
306	723	136.8	1717	89565	—

ΠΗΓΗ : ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΜΕΝΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ Ο.Σ.Ε.

ΣΙΛΗΡΟΛΟΜΙΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

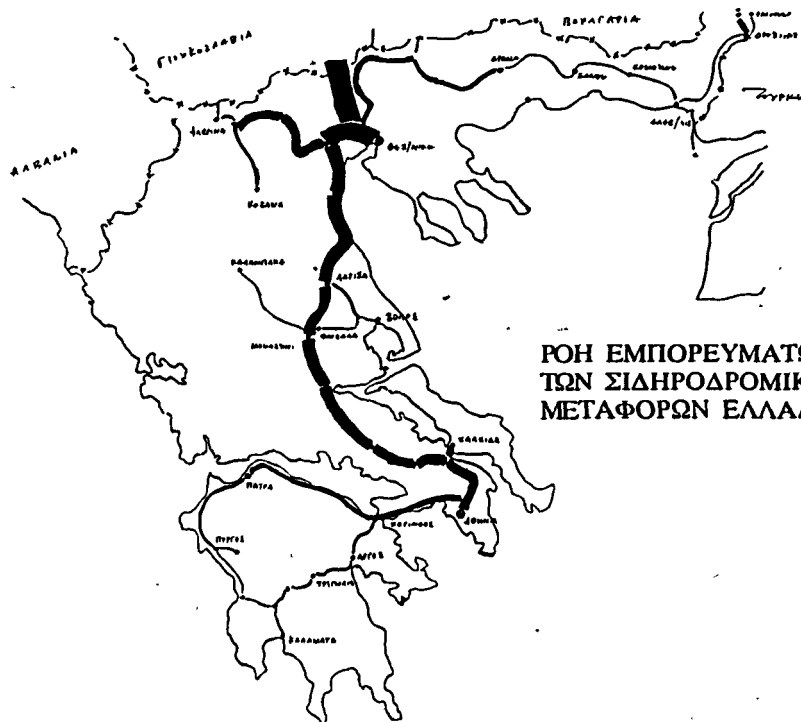


**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡ. ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (ΑΠΟ ΤΟΝ ΟΣΕ)**



- ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΑ ΔΙΠΛΗ ΓΡΑΜΜΗ ΚΑΝΟΝΙΚΟΥ ΕΥΡΟΥΣ ΓΙΑ ΤΑΧΥΤΗΤΕΣ 160-200 Km/h/
- - - - ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΑ ΜΟΝΗ ΓΡΑΜΜΗ ΚΑΝΟΝΙΚΟΥ ΕΥΡΟΥΣ ΓΙΑ ΤΑΧΥΤΗΤΕΣ ΜΕΧΡΙ 150 Km/h
- · — · — · ΠΑΡΑΚΑΜΨΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑΧΥΤΗΤΕΣ ΜΕΧΡΙ 150 km/h ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗ-ΑΝΑΚΑΜΣΗ
- ΠΑΡΑΚΑΜΨΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑΧΥΤΗΤΕΣ ΜΕΧΡΙ 160-200 km/h ΔΥΟ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΑΚΑΜΣΗ
- · · · · · ΜΕΡΙΚΕΣ ΠΑΡΑΚΑΜΨΕΙΣ ΓΙΑ ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΜΕΧΡΙ 150 km/h
- - - - ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ
- · - · - · ΕΞΗΛΕΚΤΡΙΣΜΟΣ

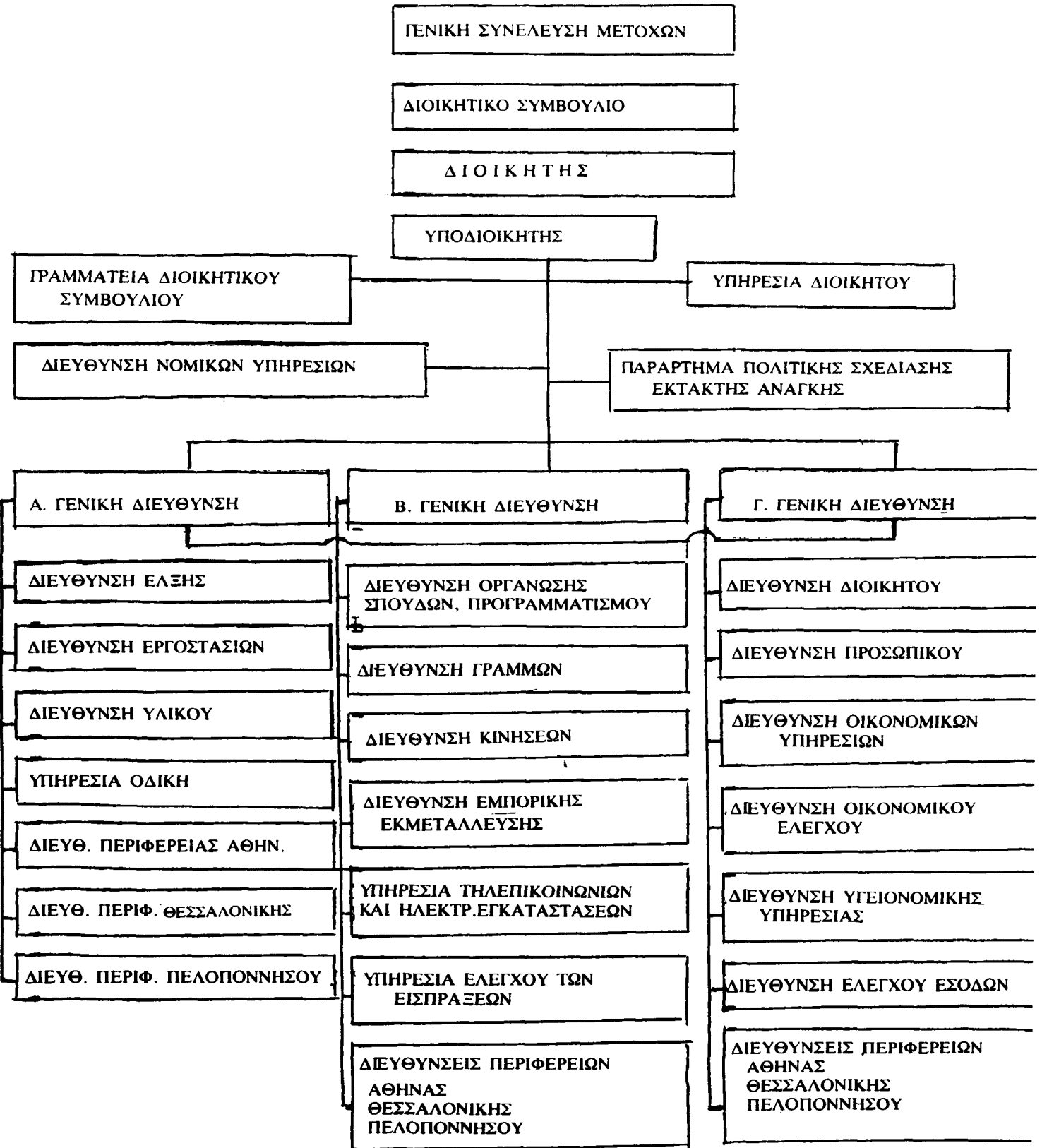
Πηγή : Ο.Σ.Ε.



**ΡΟΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ (ΕΤΟΣ 1977)  
ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ  
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΛΛΑΔΑΣ**

Πηγή : ΣΧΗΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΕΣΥΕ  
(Έργασία στο Ίνστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης  
των ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ-ΠΑΠΑΒΑΣΙΛΕΙΟΥ με τίτλο  
«ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ»)

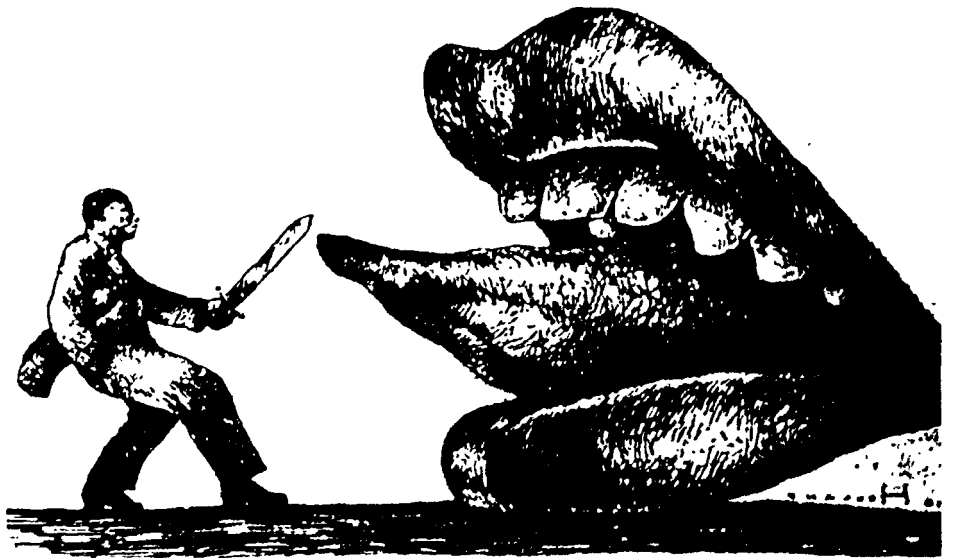
ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ  
ΕΛΛΑΔΟΣ





«... ποιόν σε ἔπος φύγεν  
ἔρκος ὀδόντων».

«Οἰκονομία καί Κοινωνία»



Τεύχη 14, 15, Αύγουστος, Σεπτέμβριος, Δεκέμβριος 1980

Ἀπό τὰ περιεχόμενα τῶν δύο τελευταίων τευχῶν τῆς «Ο. καί Κ.», ξεχωρίζουμε τὸ ἀφιέρωμα στὴν πυρηνικὴ ἐνέργεια καί τὰ ἄρθρα γιὰ τὴν Τουρκία.

Τὸ 14ο τεῦχος τῆς «Οἰκονομίας καί Κοινωνίας», ἔχει ἓνα ἀφιέρωμα (70 σελ.) γιὰ τὸ καιρῖο θέμα τῆς πυρηνικῆς ἐνέργειας. Ἡ προβλεπόμενη ἀπὸ τὴ μελέτη τῆς ἀμερικάνικης ἐταιρίας EMBASCO, ἀνέγερση καί λειτουργία Πυρηνικοῦ Ἀντιδραστήρα Ἴσχυος (ΠΑΙ) στὰ τέλη τῆς δεκαετίας τοῦ '80 καί οἱ μεγάλες ἀμφιβολίες πού ἔχουν δημιουργηθεῖ γύρω ἀπὸ τὴ χρησιμότητα καί τὴν ἀσφάλεια τοῦ ΠΑΙ στὸν ἑλληνικὸ χῶρο, κάνουν πολὺ χρήσιμη τὴν προσφορά τῶν 9 ἄρθρων τῆς Ο. καί Κ. τούτη τὴν ἐποχὴ.

Ἡ εἰσαγωγή τοῦ Η. Εὐθυμιόπουλου, πού εἶναι καί ὁ ἐπιμελητὴς τοῦ ἀφιερώματος, θέτει μὲ συνέπεια τὰ οὐσιαστικὰ προβλήματα ἐγκατάστασης καί λειτουργίας τοῦ ΠΑΙ στὴν Ἑλλάδα μὲ ὅλες τὶς σύγχρονες ἐπιπτώσεις ἀπὸ τὴν ἱστορία τῶν ΠΑΙ σὲ ἄλλες χώρες. Ὁ ἀπολογισμὸς τῆς ἀνάπτυξης τῶν ΠΑΙ γίνεται ἀπὸ τὸν ἴδιο, στὸ ἄρθρο μὲ τίτλο «Ἐλεγχόμενες καί μὴ πυρηνικὲς ἀντιδράσεις». Ἡ παράθεση καί μιάς σύντομης βιβλιογραφίας θά βοηθοῦσε στὴν τεκμηρίωση τῶν γεγονότων, ὅπως συνέβηκαν τὰ τελευταῖα χρόνια στὶς ἀναπτυγμένες βιομηχανικὲς χώρες, ὅπου πέρα ἀπὸ τὴν ἀνέγερση καινούργιων πυρηνικῶν σταθμῶν ὑπῆρξε καί μιά ζωντανὴ ἀντιπυρηνικὴ ἐκστρατεία. Ἀκριβῶς αὐτὸ τὸ κίνημα εἶναι πού παρεμποδίζει τὴν ἀποτελεσματικὴ ἐπέκταση τῶν πυρηνικῶν σχεδίων, σὲ πολλές χώρες καί ὄχι τὰ τεχνολογικὰ προβλήματα (ἔτσι, γιὰ παράδειγμα, δὲν ὑπάρχει ἀναφορά στὸ δημοψήφισμα στὴν Αὐστρία πού ἀνέκοψε ὀριστικὰ τὴ λειτουργία τῶν ΠΑΙ).

Στὸ 3ο ἄρθρο, ὁ καθ. Γ. Βουδούρης (ΕΜΠ), «Ἄς σκεφθοῦμε καλύτερα καί ἄς μὴ διαζώμαστε», κάνει μιά ἐπιχειρηματολόγησιν κριτικὴ τῆς χρησιμότητας ἢ μὴ τῶν ΠΑΙ στὴν Ἑλλάδα κάτω ἀπὸ τὶς σημερινὲς συνθήκες καί μὲ τὸ ἐνεργειακὸ πρόβλημα πού ἔχει δημιουργηθεῖ τὰ τελευταῖα χρόνια γιὰ νὰ καταλήξει ὅτι, «... πιστεύω ὅτι ἡ ἐπιλογή γιὰ πυρηνικοὺς ἀντιδραστήρες δὲν ἔχει γιὰ τὴν Ἑλλάδα ἐπείγοντα χαρακτηριστῆρα, ἀλλὰ ἐκεῖνο πού ἐπείγει εἶναι ἡ ὀλόπλευρη καί κατὰ βάθος μελέτη τοῦ θέματος». Ἡ ἀναβολὴ ὅμως δὲν σημαίνει καί ἀρνησιμὸς τῶν πυρηνικῶν ἀντιδραστήρων πού ἀπὸ ἀποψη «προόδου» θά ἦταν ἀναχρονιστικὴ γιὰ τὸν κ. Γ. Βουδούρη.

Ἔτσι, σὲ ἄλλο σημεῖο τοῦ ἄρθρου ὑπογραμμίζει ὅτι: «... ἡ ἀνθρωπότητα δὲν μπορεῖ νὰ ἀρνηθεῖ τὴ γνώση πού ἀπόκτησε, δὲν μπορεῖ νὰ γυρίσει πῶς στὴν ἐποχὴ τῆς πυρηνικῆς

ἐνέργειας. Εἶναι ὑποχρεωμένη, εἶναι ἀντικειμενικὰ ὑποχρεωμένη, νὰ μάθει νὰ ζεῖ μαζί μ' αὐτὴ τὴ νέα φωτιά».

Τὸ ἄρθρο τοῦ Κ. Παπαθανασόπουλου, «Ἡ ἐγκατάσταση πυρηνικῶν ἀντιδραστήρων στὴν Ἑλλάδα», εἶναι μιά ἐπιμελημένη ἀνασκόπηση τοῦ θέματος *πυρηνικά ἀτυχήματα-ραδιενεργὰ κατάλοιπα-ραδιενεργὸς ἀκτινοβολία* καί τὰ τεχνολογικὰ προβλήματα ἐγκατάστασης ΠΑΙ στὴν Ἑλλάδα. Μετὰ ἀπὸ πολλὰ ἀρνητικὰ πού καταλογίζει στὸν ἑλληνικὸ χῶρο καί τὴν «περίεργη» δεβαιότητα ὅτι, ἐάν συνέβαινε ἓνα ἀτύχημα τύπου ΤΜΙ στὴν Ἑλλάδα «δὲν θά ἦταν δυνατό νὰ ἀνακοπεῖ καί θά ἐξελισσοῦσαν ἀναπόφευκτα σὲ τήξη τῆς καρδιάς τοῦ ἀνδραστήρα», ὑπάρχει μιά αισιόδοξη νότα γιὰ τὶς προσπάθειες τῆς ἡλιακῆς ἐνέργειας στὸν τόπο μας, πού ναί μὲν εἶναι οἰκολογικὰ δεκτὴ, ἀλλὰ πού δὲν εἶναι ἀμεσα ἐφικτὴ (καί δὲν καθυστερεῖ μόνο ἀπὸ τὴν ἔλλειψη χρημάτων γιὰ ἔρευνα).

Στὸ ἐρωτηματολόγιο τῆς «Ο. καί Κ.» «Τέσσερις εἰδικοὶ ἀπαντοῦν σὲ δώδεκα ἐρωτήματα», ἔχουμε ἀκόμη μιά ἀξιολογητικὴ ἐκτίμηση τοῦ ὅλου προβλήματος πυρηνικῆς ἐνέργειας. Οἱ ἐπιστήμονες πού ἀπαντοῦν (Γ. Κολλάς μέλος τοῦ Δ.Σ. τῆς ΕΕΠΕ, Ν. Κουμούτσος, καθηγητὴς ΕΜΠ καί μέλος τοῦ Δ.Σ. τῆς ΔΕΗ, Ρ. Παπαδόπουλος χημικὸς μηχανικὸς Πολυτεχνείου τοῦ Λονδίνου καί Κ. Παπατριανταφύλλου μηχανολόγος ἠλεκτρολόγος, ἐκπρόσωπος τοῦ ΤΕΕ), ἐκπροσωποῦν πραγματικὰ ἓνα εὐρὺ φάσμα τῶν τεχνοκρατικῶν δυνάμεων πού οὐσιαστικὰ θά εἶναι ὑπεύθυνοι γιὰ ἓνα μεγάλο μέρος τῆς λειτουργίας τοῦ ΠΑΙ, καί ἀπὸ τὴν ἀποψη αὐτὴ οἱ ἀπαντήσεις τους ἔχουν μεγάλη σημασία γιὰ τὴν κατεύθυνση πού θά πάρεται ἡ πυρηνικὴ τεχνολογία στὸν τόπο μας. Οἱ ἀπαντήσεις τους γιὰ τὴν ἀγορὰ τοῦ ΠΑΙ (ἐπένδυση 1,5-2 δισεκ. δολλάρια), τὴν ἐκμετάλλευση ἑλληνικῶν κοιτασμάτων οὐρανίου, τὸ κόστος τῆς παραγωγῆς ἠλεκτρισμοῦ μὲ ΠΑΙ σὲ σχέση μὲ τὶς ἄλλες πρωτογενεῖς πηγές ἐνέργειας καί τὰ προβλήματα τεχνολογικῆς ἐξάρτησης-ἐκπαίδευσης προσωπικοῦ-νομοθεσία εἶναι πολὺ ἐνδιαφέρουσες. Εἶναι τὸ καλύτερο μέρος τοῦ ἀφιερώματος.

Οἱ «ἀπόψεις τοῦ καθηγητῆ Ε. Μπουροδήμου», ἀντίθετα, ἐνῶ ἀναφέρονται σὲ ὅλο τὸ φάσμα τῶν προβλημάτων τῶν ΠΑΙ καί τῆς ἐνεργειακῆς πολιτικῆς πού πρέπει νὰ ἀκολουθήσει ἡ Ἑλλάδα, εἶναι ἓνα μίγμα ἀναφορῶν σὲ ἀμερικανικὲς ἐφημερίδες (καί ὄχι ἐπιστημονικὰ περιοδικὰ ὅπως θά περιμέναμε κανεῖς) καί διαφόρων στοιχείων πού ἀνακατεῦνται συχνὰ μὲ ἀνακρίβειες, καί πάντα μὲ ἓνα ἐριστικὸ τόνο γιὰ τὰ ἀρνητικὰ σημεῖα τῶν ΠΑΙ. Παρὰ τὸ μακροσκελές τοῦ ἄρ-

θρου (14 σελ.) είναι κατά την άποψή μας το μετριοτέρου του αφιερώματος.

Τό άρθρο του Σ. Χαραλάμπους «Τό ρίσκο από την πυρηνική ενέργεια» είναι εμπειριστικώς άνάλυση των βιολογικών επιπτώσεων από την ακτινοβολία πού παράγεται κατά τή λειτουργία των ΠΑΙ και τά τοπικά προβλήματα πού θά παρουσιαστούν από τή λειτουργία του στην Ελλάδα.

Ό Γ. Γιαδικιάρου «Πυρηνική ασφάλεια: ό ρόλος του ρυθμιστικού φορέα», αναφέρεται σ' ένα σημαντικό θέμα πού στην Ελλάδα θά γίνει δευτέρου μέ τήν έλλειψη κατάλληλα εκπαιδευμένου προσωπικού και μέ τήν ανάγκη νά ένισχυθεί ό ρόλος του έπίσημου φορέα πού θά αναλάβει τήν ασφάλεια των ΠΑΙ (σημαντικό στοιχείο στην περίπτωση αυτή είναι ή πρόταση της έπιτροπής Κέμενι για τό άτύχημα του Three Mile Island, πού ζήτησε τήν κατάργηση της ΝRC).

Τέλος, ό Κ. Παπατριανταφύλλου «Προϋποθέσεις και δυνατότητες: για τή συμβολή των πυρηνοληκτρικών σταθμών στό ενεργειακό πρόβλημα της χώρας» αναφέρεται μέ συντομία στην εισήγηση του ΤΕΕ στη δημόσια συζήτηση πού διοργάνωσε ή ΕΕΠΕ (Μάρτιος 1980). Μιά εισήγηση, πού δέν είναι άρνητική για τήν έγκατάσταση στην Ελλάδα ΠΑΙ, αλλά πού αναζητά έπίμονα κανόνες ασφάλειας, εκπαιδευμένο προσωπικό, Έλληνες μηχανικούς και όλες τίς προϋποθέσεις για μία ευρύτερη πληροφόρηση. Είναι όμως τουλάχιστο άντιφατικό νά υποστηρίζεται από τόν Κ. Παπατριανταφύλλου πώς «Μερικά (θέματα) όπως ή ασφάλεια λειτουργίας ή ή πολιτική έξάρτηση έχουν προκαλέσει μία συναισθηματική φόρτιση στό χώρο των έπιστημόνων και είναι άντικείμενο διαμάχης στην όποία τό ΤΕΕ θεώρησε σκόπιμο νά μίν μετάσχα, αλλά λειτουργώντας σάν υπεύθυνος τεχνικός σύμβουλος της πολιτείας ...» Άπό τότε ό υπεύθυνος τεχνικός σύμβουλος της πολιτείας δέν θεωρεί σκόπιμο νά πάρει θέση πάνω στα -ένδεχομένως- σοβαρότερα ζητήματα σχετικά μέ τούς ΠΑΙ; Και ιδιαίτερα όταν δέν έξηγεί τό γιατί. Θά περιμέναμε από τόν άρθρογράφο εδώ μία πιο ξεκάθαρη θέση.

Όι ουσιαστικές όμως έλλείψεις του αφιερώματος έχουν σχέση μέ τό ότι δέν θίγονται τά σοβαρότερα κοινωνικά προβλήματα πού προκύπτουν από τήν έγκατάσταση των ΠΑΙ. Μέ τήν παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας μέ ΠΑΙ εγκαινιάζεται μία έντελώς νέα διαδικασία παραγωγής ενέργειας πού δημιουργεί ένα πλέγμα προβλημάτων: Τά πολιτικά προβλήματα πού δημιουργούνται από τόν κύκλο παραγωγής καυσίμων. Δέν είναι μονάχα ή έξάρτηση λόγω της προχωρημένης τεχνολογίας των ΠΑΙ και της έπεξεργασίας των καυσίμων σέ όρισμένες μόνο χώρες, αλλά ή δυνατότητα νά γίνει υποχρεωτική ή άγορά άποβλήτων μαζί μέ τό καύσιμο έπειδή άπό τήν άποψη τους. Δέν μπορούν έπίσης νά έγκατασταθούν ΠΑΙ χωρίς παράλληλα νά υπάρχουν σχέδια για τήν έκκένωση πληθυσμών εκατοντάδων χιλιάδων ατόμων, μέσα σέ έλάχιστο χρονικό διάστημα. Στους εργαζόμενους άπαγορεύονται οι άπεργίες και είναι σχεδόν άδύνατη ή ουσιαστική διαστραγγάτευση συλλογικών συμβάσεων, έπειδή οι γνώσεις γύρω από τή λειτουργία και τίς επιπτώσεις της είναι από τό νόμο μυστικές. Η ύπερσυγκεντρωτική αυτή μορφή παραγωγής ενέργειας άναγκαστικά άδηγει σέ άυταρχικότερες μορφές και λειτουργίες της κεντρικής έξουσίας: άποδυναμώνεται ή

Τοπική Άυτόδιοίκηση (ένα από τά βασικά επιχειρήματα της άνάθεσης πολλών Γιαπωνέζων στους ΠΑΙ), οι άστυνομικές δυνάμεις πού φρουρούν τούς ΠΑΙ δέν ύπάγονται συνήθως στα κεντρικά όργανα της άστυνομίας, αλλά έχουν διαφορετικές διοικήσεις, κλπ. Άς μίν ξεχνιέται ότι ή μεγάλη καμπάνια ύπέρ των ΠΑΙ στην Άγγλία πού έγινε από τούς συντηρητικότερους κύκλους άρχισε τό 1974 στην διάρκεια της άπεργίας των άνθρακωρύχων και μέ τό σκεπτικό ότι ή λειτουργία των ΠΑΙ θά ύπονόμευε τίς έξουσίες των άνθρακωρύχων.

Άπό τά ύπόλοιπα άρθρα του τεύχους 14, ξεχωρίζουμε τούς «προβληματισμούς» του Δημήτρη Τραυλου-Τζανετάτου, μέ άφορμή τόν πρωτοφανή στα έλληνικά (και στα διεθνή;) χρονικά εργατικό άγώνα για τόν τύπο, πού είχε ως αποτέλεσμα μετά τήν άπεργία των τυπογράφων και τήν άνταπεργία των έκδοτών, νά διακοπεί έπί 22 μέρες τό περασμένο κωλοκαιρι ή έκδοση όλων σχεδόν των καθημερινών άθηναϊκών έφημερίδων (έκτός από τήν *Αύγή* και τόν *Ριζοσπάστη*). Χαρίς νά έπιχειρεί μιάν άνάλυση της «κρίσης του τύπου» αυτής καθ' έαυτης, ό συγγραφέας άσχολείται ειδικότερα μέ τά μέσα πού χρησιμοποιήσαν οι έργοδοτές για νά καταστείλουν τήν άπεργία: Προσφυγή στη διαδικασία των ασφαλιστικών μέτρων (πρακτική της μόδας για τόν χαρακτηρισμό άπεργιών ως καταχρηστικών, και άρα παράνομων, και για τή δίωξη των πρωταιτίων) και άνταπεργία. Νεοπαγής ή πρώτη, δοκιμασμένη από παλιά ή δεύτερη, οι δύο αυτές άντεργατικές πρακτικές έφαρμόστηκαν χωρίς, όπως παρατηρεί ό Δ. Τραυλος-Τζανετάτος, ή ιδιαιτερία των έφημερίδων ως μονάδων μέ προέχουσα ιδεολογική και πολιτική λειτουργία νά άμβλύνει τήν έπιδίωξη του πρωταρχικού στόχου: «τήν ίκανοποίηση του συμφέροντος της έπιχειρήσης».

Θ.Β., Κ.Γ.

Άπό τό τεύχος 15 (Δεκέμβρης 1980), θά αναφερθούμε μόνο στο «Φάκελλο Τουρκία», πού δέν καλύπτει παρά μία πλευρά των προβλημάτων πού άντιμετωπίζει αυτή ή γεμάτη άναφάσεις χώρα. Τό πρώτο άρθρο, μία άρκετά έκτεταμένη κοινωνιολογική μελέτη για τόν Κεραλισμό και τήν έξέλιξη του στη σύγχρονη Τουρκία, του Πέτρου Στάγκου, περιλαμβάνει μία σύντομη έλληνική και ξένη βιβλιογραφία. Τό δεύτερο είναι μετάφραση ενός συντόμου -πολιτικού περιεχομένου- κειμένου της Suna Kili, (1) καθηγήτριας Σύγχρονης Ιστορίας στο Πανεπιστήμιο Βοσπόρου της Κων/πολης (πρώην Άμερικανικό Πανεπιστήμιο Ροβερτίου) πού αναφέρεται στην κεμαλική ιδεολογία.

Τό άρθρο της S. Kili ύποτονίζει τίς διαφορές των δύο μεγάλων κομμάτων της Τουρκίας (Δικαιοσύνης και Δημοκρατικού Λαϊκού), ξεκινώντας από τό μόνο σημείο πραγματικής έπαφής: τήν άντίληψη για τήν έξωτερική πολιτική, στηριγμένη στην κεμαλική ιδεολογία του 1930, πού ή συγγραφέας χαρακτηρίζει σάν «ένεργό σούδετερόφιλη». Θά μπορούσε νά δείξει κανείς μέ πολλά παραδείγματα τό άστοχο αυτό του όρου. Άρκει νά θυμηθούμε τό σταθερό προσανατολισμό της τουρκικής πολιτικής, πρós τή ναζιστική Γερμανία τή δεκαετία 1935-45, άν και, τελικά, ή Τουρκία άπέφυγε νά μπεί στον πόλεμο σάν σύμμαχος των Ναζί. Η τόν τρόπο πού προσάρτησε τήν έπαρχία Άντιοχείας (Άλεξανδρέτα) τό

1938-39, αποσπώντας την από την Συρία. Ή, τέλος, την είσοδο της στην Κύπρο. Εκείνο που κάνει την εξωτερική πολιτική της Τουρκίας να αποκτά μία επίφαση «ουδέτερότητας», είναι οι εσωτερικές πολιτικές συνθήκες σέ σχέση με τη δομή, την ιστορική εξέλιξη και τις εκάστοτε επιδιώξεις της άστικής τάξης. Δέν πρέπει να ξεχνάμε ότι τό κύριο χαρακτηριστικό της τουρκικής εξωτερικής πολιτικής τή μεταπολεμική περίοδο είναι ή εξάρτησή της κύρια από τις ΗΠΑ, αλλά και από τή Γερμανία. Γι' αυτό, οι τάσεις αυτές ουδέτεροφιλίας δέν μπορούν να συγκριθούν με τήν πραγματικά άδέσμευτη πολιτική ορισμένων χωρών του Τρίτου Κόσμου, πού είχαν και έχουν μία αντιιμπεριαλιστική συνέπεια. Αντίθετα, οι κυρίαρχες πολιτικές δυνάμεις στην Τουρκία σταθερά επιδιώκουν σύσφιξη των δεσμών τους με τή Δύση.

Ή S. Kili, στό πρώτο μισό του άρθρου της, ξαναθυμίζει τις έξι αρχές του κεμαλισμού, όπως διατυπώθηκαν σάν αρχές του κόμματος πού ίδρυσε ό Άτατούρκ, ενώ στό δεύτερο μισό προσπαθεί να δείξει ότι ή κεμαλική ιδεολογία εξακολουθεί να παίζει τό ρόλο της «έθνικής ιδεολογίας έκσυγχρονισμού» στό σύγχρονο τουρκικό κράτος, παραβλέποντας τις αλλαγές πού επέφερε ή βιομηχανική εξέλιξη των τελευταίων δεκαετιών. Είναι χαρακτηριστικό της νέας κατάστασης, ότι πριν τό πραξικόπημα, τά κόμματα Έθνικής Δράσης και Έθνικής Σωτηρίας, με κάλυψη του Ντεμιρέλ, έκαναν άνοιχτά κριτική στό έργο του Κεμάλ και ζητούσαν να εξαλειφθεί όποιαδήποτε αναφορά σ' αυτό από τό εκπαιδευτικό σύστημα, γεγονός άδιαγνόητο μέχρι τό 1971. Ή τάση της S. Kili να έξομοιώνει τά δύο άκρα (δεξιά και άριστερά) και ή φανερή ύποτίμηση του Ισλαμικού παράγοντα πού ξαναζωντανεύει με τήν επίδραση του Χομείνισμού (2), είναι ένδεικτικά της πολιτικής άνοχής του Λαϊκού Δημοκρατικού Κόμματος προς τά τμήματα εκείνα της άστικής τάξης, πού υπολόγιζε ότι θα προκαλούσαν φθορά στον βασικό αντίπαλό του, τό Κόμμα Δικαιοσύνης, στις έκλογές του φθινοπώρου '81 (3). Έτσι ό Μπ. Έτσεβίτ, πρότεινε σάν έλάχιστη κοινή βάση συνεννόησης των άρχηγών των δύο κομμάτων την εξωτερική πολιτική του Κεμάλ «σάν ένα τομέα πλατιάς όμοφωνίας της σύγχρονης τουρκικής κοινωνίας». Οι στρατηγοί, με τή δήλωσή τους ότι μένουν σταθερά πιστοί στην Άτλαντική Συμμαχία, διάψευσαν για μία ακόμη φορά τά όνειρα του Έτσεβίτ, για μία «άδέσμευτη Τουρκία», έστω και άν ή μη δέσμευση παρέμενε στο έπίπεδο των διακηρύξεων ή προθέσεων.

Στή μελέτη του Π. Στάγκου, τώρα, υπάρχουν αρκετά συζητήσιμα σημεία. Κατ' αρχήν ό παραλληλισμός του μοντέλου ανάπτυξης της Τουρκίας με τις χώρες της Λατινικής Άμερικής, είναι άτυχης. Άν και σέ ορισμένα έξωτερικά χαρακτηριστικά υπάρχουν όμοιότητες (π.χ. έγκαθίδρυση ενός αυταρχικού κράτους, έκτεταμένη καταπίεση, ή τό μη συγκροτημένο θεωρητικό υπόβαθρο) (4), οι βασικές διαφορές πού υπάρχουν ορίζουν την Τουρκία σάν μία χώρα με ιδιαίτερο τρόπο ανάπτυξης πού πλησιάζει, ίσως, περισσότερο χώρες νοτιοευρωπαϊκές-μεσογειακές, σάν την Ίσπανία ή Πορτογαλία. Χώρες πού στο παρελθόν ήταν μεγάλες αυτοκρατορίες και άπου τό κράτος έπαιζε ένα σοδαρό ρόλο στην διαδικασία ανάπτυξης. Τό ίδιο ισχύει και δσον άφορά τό ρόλο του στρατού, πού άυστηρά κλιμακωμένος ιεραρχικά, δέν ήταν ποτέ όργανο κάποιων πολιτικών ομάδων για την κατά-

κτηση της έξουσίας. Αντίθετα, έδρασε σάν όμοιογενές σύνολο (άξιωματικοί γινόταν άποκλειστικά μόνο οι γόννοι μικρομεσαίων άστικών στρωμάτων), και πάντοτε ήξερε να άποσυρθεί την κατάλληλη στιγμή από τό προσκήνιο, ούτως ώστε να μην φθαρεί. Μας φαίνεται έξάλλου άυθαίρετο τό «μακροπρόθεσμο» συμπέρασμα, ότι τά κατώτερα στελέχη του στρατού και ή καταπιεσμένη άγροτιά, άπαλλαγμένοι από ξένες ιδεολογίες (π.χ. Ίσλάμ), θα άπορρίψουν τον κεμαλισμό «σάν κλητήρια ιδεολογία της κοινωνικής και οικονομικής δημιουργίας» και θα άσπαστούν την άναγκαιότητα για μία ριζική μεταρρύθμιση της κοινωνικής δομής σέ βάρος όποιουδήποτε κατεστημένου προνομίου». Άν σά ριζική μεταρρύθμιση νοάται ό σοσιαλισμός (όποιουδήποτε τύπου), δέν μπορεί να άγνοεί ό άρθρογράφος τις άγεφύρωτες θεωρητικές και πρακτικές διαφορές μεταξύ των διαφόρων άριστερών ομάδων, και κομμάτων πού δρουν μέσα στην άγροτιά, στις άνατολικές επαρχίες και στις μεγάλες πόλεις. Πολύ περισσότερο πού οι αντίληψεις αυτές έπηρεάζονται από τή γενικότερη πολιτικοστρατιωτική κατάσταση στο χώρο της Μέσης Άνατολής. Χωρίς να μπορούμε στην άνάλυση του κουρδικού ζητήματος και της στρατηγικής των υπερδυνάμεων. Υπάρχει έξάλλου τό γεγονός ότι μετά τό κίνημα του '71, άπομακρύνθηκαν από τό στρατό όλοι ουσιαστικά οι προοδευτικοί άξιωματικοί. Αυτοί πού ό Π. Στάγκος, χαρακτηρίζει «νασερικούς», ή «κανταρικούς», κάθε άλλο παρά αντιιμπεριαλιστές είναι. Πρόσκαιτοι στο κόμμα Έθνικής Δράσης του Τουρκές (πού, ως σημειωθεί, άνηκε στους άξιωματικούς του κινήματος του 60 και πού, επειδή ήταν από εκείνους πού αντίταχθηκαν στην έπαναφορά του κοινοβουλευτισμού, άπομακρύνθηκαν από την Έπιτροπή Έθνικής Ένότητας και έξορίστηκε (= διορίστηκε) πρόξενος στην Ίνδία). Είναι πολύ δύσκολο να προδικάσουμε την εξέλιξη της κατάστασης στην Τουρκία. Τό μόνο σίγουρο είναι ότι ό στρατός θα ώθήσει τά πράγματα προς μία πιο πειθαρχημένη και έλεγχόμενη «δημοκρατία», και θα προσαρμόσει τον κεμαλισμό στις «πραγματικότητες της ζωής», ξεφεύγοντας από τό άρχικό πνεύμα της δεκαετίας του 20.

Σ.Τ.

1. Ή άρθρογράφος δέν διεκδικεί, άπ' όσο γνωρίζουμε, την ιδιότητα του άνδρα. Τό «του», λοιπόν, μπροστά από τό όνομά της στη σ. 59, είναι άστοχο.

2. Δέν είναι τυχαίο ότι ό στρατηγός Έβρέν, 4 μόλις μήνες μετά την έπέμβαση του στρατού, επισκέφθηκε την Θεολογική Σχολή του Ίκονίου, προπύργιο του Έρμπακάν, για να εξαγγείλει την προσαρμογή του «Κεμαλισμού», στις άπαιτήσεις των καιρών.

3. Ή S. Kili, πρόσκειται στην πρώτη ήγεσία του Λαϊκού Δημοκρατικού Κόμματος.

4. Άν και τό θεωρητικό πλαίσιο της Φιλοσοφίας του Κεμαλισμού είναι, όπως λέει και ό άρθρογράφος, βαθύτατα ποτισμένο από την σκέψη του Ziya Gökalp, πού είχε με τή σειρά του έπηρεασθεί από τον θετικισμό του Durkheim.

Από τα πολλά ενδιαφέροντα θέματα που θίγει το 37ο τεύχος του ΠΟΛΙΤΗ, θα ασχοληθούμε μόνο με ένα άρθρο για την Τουρκία.

Ο ΠΟΛΙΤΗΣ, άμεσα με την έκδοσή του, συνέβαλε στην ελληνική βιβλιογραφία για θέματα Τουρκίας, με μία σειρά από άρθρα του Τάσου Ίωαννίδη, στο τεύχος 1: «ή τουρκική άριστερά», στα τεύχη 2, 5 και 6: «Τό τουρκικό Έργατικό Κίνημα του 20ού αιώνα» και μάλιστα ξανασκοληθίκε με την Τουρκία, κάτω από τη ρουμπρίκα Διεθνή θέματα στο τεύχος 30, με ένα σύντομο άρθρο του Γ. Ριτσούλη «Αδέσπαιη πορεία μέσα στην Κρίση».

Τό άρθρο του Ο.Κ., που δημοσιεύεται στο τεύχος αυτό, γραμμένο ακριβώς ένα μήνα πριν από τό πραξικόπημα της 12ης Σεπτεμβρίου 1980, είναι σχεδόν προφητικό. Από τό προλογικό σημείωμα, δέν προκύπτει άν τό άρθρο είναι ειδικά γραμμένο για τό ελληνικό κοινό, ή για κάποιους που ξέρουν την καθημερινότητα της πολιτικής ζωής στην Τουρκία. Πάντως, έστω και άποσπασματικό, δίνει μία αρκετά καθαρή εικόνα της τρομοκρατικής δράσης, κύρια της άκρας δεξιάς. Όσο για την άκρα άριστερά, δέν αναφέρεται ούτε στις παράνομες οργανώσεις, όπου κυριαρχεί ή πολυδιάσπαση και οι διαμετρικά αντίθετες άπόψεις, ούτε στα λεγόμενα «κοινοδουλευτικά» — άδύναμα έντελώς — κόμματα, που την περίοδο 1978-79, δέν έκαναν τίποτε άλλο παρά να άσκούν στείρα κριτική στο Λαϊκό Δημοκρατικό Κόμμα. Σκιαγραφείται, πάντως, συνοπτικά τό άδιέξοδο της άστικής τάξης μίας χώρας που όρίσκειται στο μεταίχμιο της βιομηχανικής κοινωνίας από τό 1973, χωρίς να έχει την ικανότητα να πραγματοποιήσει τις αναγκαίες δομικές αλλαγές. Οι τρεις έπεμθάσεις του στρατού τά τελευταία είκοσι χρόνια, βασικά δέ ή τελευταία, δέν μπορούν να έγγυηθούν τη διεξόδο από τό τρομοκρατικό παιχνίδι που παίζεται με τη συναίνεση των «άποσταθεροποιητικών» παραγόντων που δρουν έξω από τά σύνορα της χώρας. Ένα σημείο στο όποιο δέν αναφέρεται ό άρθρογράφος, είναι οι συγκρούσεις, από τη μία μεριά μεταξυ της νεολαίας των «Γκρίζων Λύκων» του Τουρκές και της νεολαίας του Κόμματος Έθνικής Σωτηρίας του Έρμπακάν στο Ίκόνιο, και από την άλλη, μεταξύ των άκροαριστερών οργανώσεων, κύρια στα Άδανα, τό καλοκαίρι του 1979. Έτσι άκούγεται περίεργα ή έκκληση του συγγραφέα στην άριστερά, στο σύνολό της, να καταδικάσει την τρομοκρατία την όνομαζόμενη της «άριστεράς». Χωρίς να κάνει σαφές για ποιά άριστερά μιλά. Σήμερα, ό εμφύλιος πόλεμος, έχει παγώσει και έχει θεθεί σέ εφαρμογή τό προφητικό «τρίτο γιατροσόφι», του άρχισυντάκτη του Fogu, καθηγητή Γιαλταίν, όπως λέει και ό Ο.Κ., δηλαδή ή ριζική άλλαγή του Συντάγματος με ύπερεξουσίες στον Πρόεδρο της Δημοκρατίας. Φαίνεται ότι διά χειρός του Στρατηγού Έβρέν πραγματοποιείται αυτό που δέν κατάφεραν οι στρατηγοί του τελεσίγραφου της 12ης Μαρτίου 1971.

Σ.Τ.

## ΔΙΑΒΑΖΩ

(τεύχη 36, 37).

Στά δύο τεύχη του περιοδικού που κυκλοφόρησαν στο τελευταίο τρίμηνο υπάρχουν πολλά άξιόλογα άρθρα, και θα άρκεστώ εδώ να επισημάνω μερικά που μου φάνηκαν ιδιαίτερα ενδιαφέροντα. Η έπιλογή αυτή άντανακλά φυσικά όχι μόνο τις ύποκειμενικές προτιμήσεις του γράφοντα, αλλά και τις περιορισμένες γνώσεις του, ειδικά στο χώρο της λογοτεχνίας, καθώς ή τελευταία τείνει να καταλάβει τό μεγαλύτερο μέρος του περιοδικού. (Κατά πόσο ή τάση αυτή είναι συνειδητή πολιτική του περιοδικού, ή άντανακλά άπλως τη γενικότερη έκδοτική παραγωγή, είναι ένα θέμα προς συζήτηση, και θά μάς ένδιέφεραν οι άπόψεις του «Διαδάζω» πάνω σ' αυτό).

Στό τεύχος 36 λοιπόν ξεχωρίζω κατ' άρχήν ένα είδος «άφανους» άφιερώματος ότη γυναικεία λογοτεχνία, με τρία άρθρα και ένα βιβλιογραφικό όδηγό. Όνομάζω τό άφιέρωμα «άφανές», γιατί τό περιοδικό δέν τό παρουσιάζει σαν τέτοιο (ούτε ξεχωριστή ένδειξη στα περιεχόμενα, ούτε τίτλος άφιερώματος, ούτε εισαγωγή, κλπ.), αλλά νομίζω ότι τρία άρθρα και μία βιβλιογραφία για πολύ συγγενή θέματα δικαιολογούν αυτό τον τίτλο. Και τά τρία άρθρα (της Έλένης Βαρίκα για τό «Γυναικείο Λόγο», της Έλένης Παμπούκη για «Διανοούμενες γυναίκες της προεπαναστατικής περιόδου» και του Άλέξη Ζήρα για τό «Γυναικείο λόγο στη νεότερη πεζογραφία μας») έχουν ξεχωριστό ένδιαφέρον, όχι μόνο για όσους άσχολούνται με τό γυναικείο κίνημα.

Στό ίδιο τεύχος επισημαίνω δύο πολύ ένδιαφέροντα άρθρα στο χώρο της φιλοσοφίας: την κριτική του Γ. Χριστοδούλου για τό πρόσφατη έκδοση του «Θεαίτητου» του Πλάτωνα με έπιμέλεια του Ί. Θεοδώρακόπουλου, όπου έκτός από την παρουσίαση του ίδιου του πλατωνικού διαλόγου, γίνεται και μία άναλυτική κριτική για την τωρινή του έκδοση και τη μετάφρασή του, με πολλές ούσιαστικές παρατηρήσεις.

Τό δεύτερο άρθρο στον ίδιο χώρο είναι ή έξοχη παρουσίαση από τον Π. Κιτρομηλίδη της ελληνικής έκδοσης των «Δοκιμίων» του David Hume, με πρόλογο, μετάφραση και σχόλια του Ε. Παπανούτσου.

Έτέλος, τό τεύχος περιλαμβάνει και μία κατατοπιστική παρουσίαση του σημαντικού βιβλίου του Maxime Rodinson «Ίσλάμ και καπιταλισμός», που ή πρόσφατη ελληνική του έκδοση ήρθε να καλύψει ένα κενό στη σχετική βιβλιογραφία. Η παρουσίαση, μαζί με μία μικρή βιβλιογραφία για τό ίδιο θέμα, έγινε από τον Σπ. Παπασηλιόπουλο.

Στό τεύχος 37, δημοσιεύεται μία σύντομη μελέτη του Έμ. Κριαρά, για τον «Ψυχάρη και τό Ίστορικό Λεξικό της νέας ελληνικής», που θά ένδιέφερι ιδιαίτερα τους φιλόλογους.

Στό ίδιο τεύχος ξεχωρίζει και ή μελέτη της Έφης Βαφειάδου-Ταυρίδου για τό θέατρο του παράλογου στην Ελλάδα, που συμπληρώνεται από μία πολύ άναλυτική βιβλιογραφία των συγγραφέων Άντάμωφ, Άρραμπέλ, Ζενέ, Ίονέσκο και Μπέκετ στα ελληνικά (1945-1978), και περιλαμβάνει,

έκτός από έργα τών ίδιων, καί άρθρα γι' αὐτούς πού δημοσιεύτηκαν σ' ἑλληνικά περιοδικά, καί βιβλία.

Ἐπισημαίνω ἐπίσης μιά χρήσιμη μελέτη τοῦ Βαγγέλη Μάντζαρη, γιά τούς ἑλληνες λογοτέχνες στή Νότια Ἀφρική, πού περιλαμβάνει καί ἕναν ἀναλυτικό πῖνακα.

Τέλος στό ἴδιο τεύχος δημοσιεύεται μιά κατατοπιστική παρουσίαση, ἀπό τήν Κατερίνα Γαρδίκια-Ἀλεξανδροπούλου, τοῦ σημαντικοῦ βιβλίου τοῦ Γιώργου Δερτιλή «Τό ζήτημα

τῶν Τραπεζῶν, 1871-1873», πού εἶναι τό πρώτο ἔργο σέ μιά σειρά μελετῶν βασισμένων πάνω στό ἀρχεῖο τῆς Ἐθνικῆς Τράπεζας τῆς Ἑλλάδας. Κρίνοντας ἀπό τή μελέτη τοῦ Δερτιλή, ἡ σειρά αὐτή θά ἀποδειχτεῖ πολύτιμη γιά τήν κατανόηση τῆς οἰκονομικῆς ἱστορίας τῆς χώρας μας, πού ἔχει μείνει πολύ πίσω σέ σχέση μέ ἄλλους κλάδους ἱστορίας.

Λ.Ρ.

## ΟΙ ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΣΥΓΧΡΟΝΑ ΘΕΜΑΤΑ

Μέ τό βιβλίο «Ἡ προσχώρηση στίς Εὐρωπαϊκές Κοινότητες», ἐμφανίζονται οἱ «Ἐκδόσεις Σύγχρονα Θέματα», πού ξεκίνησαν μέ τήν πρωτοβουλία τῶν Γ. Γκουνταρούλη, Ε. Ἐλεγκίτου, Κ. Κάλφα, Γ. Λιγνοῦ, Α. Παπαδοπούλου, Σ. Περιοστερίδου, Α. Ρούφου, Π. Χατζόπουλου, Σ. Χρυσολούρη.

Σκοπός τῶν ἐκδόσεων εἶναι ἡ ἐνίσχυση τῆς προσπάθειαις συμβολῆς στήν ἀνάπτυξη καί διάδοση ἑλληνικοῦ ἐπιστημονικοῦ προβληματισμοῦ συνδεδεμένου μέ τήν κοινωνική πραγματικότητα, πού ξεκίνησε πρῖν δυό χρόνια μέ τήν ἐπανεκδοση τοῦ περιοδικοῦ «Σύγχρονα Θέματα». Στήν προσπάθεια αὐτή δέν θά ἀγνοήσουμε φυσικά τήν ξένη σκέψη. Ἀντίθετα θεωροῦμε ὅτι ἡ μελέτη καί ἡ κριτική ἀφομοίωσή της ἀποτελεῖ ἀναγκαῖα προϋπόθεση ἀνάπτυξης ἐνδογενοῦς σκέψης, γι' αὐτό καί ἡ ὑπεύθυνη παρουσίασή της ἀνήκει στοὺς στόχους μας.

Στόν προγραμματισμό γιά τή φετινή καί τήν ἐπόμενη χρονιά περιλαμβάνεται ἡ δημιουργία τριῶν σειρῶν βιβλίων. Ἡ πρώτη εἶναι ἀφιερωμένη σέ ζωτικῆς σημασίας γιά τή χώρα μας προβλήματα καί ἐγκαινιάστηκε ἤδη μέ τό βιβλίο «Ἡ προσχώρηση στίς Εὐρωπαϊκές Κοινότητες» τοῦ Ἀχ. Μητσοῦ, πού πρόσφατα κυκλοφόρησε. Ἡ δεύτερη θά εἶναι μιά ἀπόπειρα εἰσαγωγῆς στίς σύγχρονες ἀπόψεις γιά τήν ἐξέλιξη, τή δομή καί τή μέθοδο τῶν ἐπιστημῶν, ἐνώ ἡ τρίτη θά ἐπεκταθεῖ στό χώρο τῆς πολιτικῆς καί τῆς ἰδεολογίας.

Ἡ πρώτη μας ἐκδοτική προσπάθεια στό χώρο τοῦ βιβλίου «Ἡ προσχώρηση στίς Εὐρωπαϊκές Κοινότητες», φιλοδοξεῖ νά καλύψει τήν ἀνάγκη γιά ἐνημέρωση πάνω στό συγκεκριμένο περιεχόμενο τῆς συμφωνίας γιά τήν προσχώρηση τῆς Ἑλλάδας στίς Εὐρωπαϊκές Κοινότητες, ἀλλά καί νά προωθήσει τόν προβληματισμό καί τό διάλογο μέ βάση τίς πραγματικές διαστάσεις τῶν ἑλληνικῶν δικαιωμάτων καί ὑποχρεώσεων πού ἀπορρέουν ἀπό τή συμφωνία αὐτή.

Στό πρώτο μέρος ἀναλύεται καί σχολιάζεται ἡ συμφωνία, τόσο δηλαδή τό «κοινοτικό κεκτημένο», ὅσο καί οἱ μεταβλητές ρυθμίσεις πού προβλέπονται γιά τήν ἐφαρμογή τοῦ ἀπό τήν Ἑλλάδα. Ἡ ἀνάλυση αὐτή γίνεται ξεχωριστά γιά κάθε τομέα (ἐλεύθερη διακίνηση ἀγαθῶν, προσώπων, κεφαλαίων, γεωργία, κοινωνική πολιτική, φορολογική πολιτική,

νομιμαστική πολιτική, ἀνταγωνισμός, κλπ.) καί συνοδεύεται ἀπό ἐκτίμηση τῶν ἐπιπτώσεων καί ἀπό ὀδηγό τῆς σχετικῆς μέ κάθε τομέα βιβλιογραφία. Τά ἴδια κείμενα τῆς Συνθήκης Προσχώρησης ἀποτελοῦν τό δεύτερο μέρος, ἐνώ στό τρίτο μέρος, διάφορα εὑρετήρια καί ὀδηγοί διευκολύνουν ὅλες τίς δυνατές προσεγγίσεις τοῦ περιεχομένου τοῦ βιβλίου.

### Η ΠΡΟΣΧΩΡΗΣΗ ΣΤΙΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΕΣ

Τά κείμενα τῆς συμφωνίας  
Ἀνάλυση, σχολιασμός  
Ἐπιπτώσεις κατά τομέα  
Ἐπιλογή βιβλιογραφίας

Αχ. Μητσός

Συμμετοχή:

Α. Κόρακας

Γ. Μπουρνούς

Α. Μπαρέθιμα

Ισ. Σαμπεθαί

Ν. Σκανδάμης

Ἐκδόσεις Σύγχρονα Θέματα

## Ἀλληλογραφία

### Τό μηδέν τῆς ἀνάγνωσης

*οἶον δὴ τὸν μῦθον ἐπεφράσθης*

Ὀδύσσεια Ε 183

Διαβάζοντας στὸ τεύχος 9 τῶν *Συγχρόνων Θεμάτων* τὴν κριτικὴ τοῦ ΣΒ στὸ ἄρθρο μου «*Ἡ Ἀφγανικὴ Περίπτωση*», (*Ὀικονομία καὶ Κοινωνία*, Μάιος 1980), ἀναρωτήθηκα ἂν ἔχουμε φτάσει στὸ μηδέν τῆς ἀνάγνωσης, ἢ ἂν ἡ ἀδυναμία τοῦ κριτικοῦ μου νὰ καταλάβει ὅ,τι διάβασε προήλθε ἀπὸ τὴ σύγχυση πού τοῦ προκάλεσαν οἱ βιαστικοὶ κομμουνιστές καὶ οἱ ἀπέραντα ὑπομονετικοὶ τῶν διαφθωτικῶν μεταρρυθμίσεων. Ὅποια κι ἂν εἶναι ἡ αἰτία εἶμαι ὑποχρεωμένος νὰ υπερασπίσω τὸ ἄρθρο μου.

#### I

Ὁ ΣΒ ὑποθέτει ὅτι ταυτίζω τὰ συμφέροντα τοῦ σοσιαλισμοῦ μέ τὰ συμφέροντα τῆς Σοβιετικῆς Ἐνωσης καὶ ὅτι θεωρῶ τὴν ἀντίθεση τῶν δύο ὑπερδυνάμεων ὡς ἀντίθεση καπιταλισμοῦ καὶ σοσιαλισμοῦ. Ἄς δοῦμε λοιπὸν τί γράφω καὶ τί διαβάζει ὁ κριτικὸς μου. Γράφω:

Στὴ δεκαετία τοῦ 1970 θά ἐπέλθει μιά συνολικὴ ἀναδιάταξη τῶν θεμελιακῶν ἀντιθέσεων.

Ἡ ἀντίθεση ἰμπεριαλισμοῦ καὶ ἀντιαποικιακοῦ ἀπελευθερωτικοῦ κινήματος, πού ἀποτελοῦσε τὴν κυρίαρχη ἀντίθεση στὴν περίοδο τῆς ὕψωσης, *τείνει ν'* ἀποδυναμωθεῖ μετὰ τὴ δημιουργία τυπικά ἀνεξάρτητων ἔθνων, ἐνῶ συγχρόνως συνυφαίνεται μέ τὴν ἀντίθεση κεφαλαίου καὶ ἐργασίας πού ἀναπτύσσεται στὸ ἐσωτερικὸ αὐτῶν τῶν ἔθνων.

Ἡ οικονομικὴ κρίση καὶ ἡ προσπάθεια τῶν κυρίαρχων τάξεων νὰ τὴν ὑπερβούν σὲ βάρος τῶν ἐργαζομένων *τείνει* νὰ μεταβάλλει τὴν ἀντίθεση κεφαλαίου καὶ ἐργασίας σὲ κυρίαρχη ἀντίθεση, ἐνῶ ἡ νέα στρατηγικὴ τῆς Δυτικῆς συμμαχίας, πού θέτει ὡς προϋπόθεση τῆς ἀμυντικῆς ἰκανότητος τῆς Δύσης τὴ διατήρηση τῆς κοινωνικῆς καὶ πολιτικῆς τῆς ἀκεραιότητος, τὴ συνυφαίνει μέ τὴν ἀντίθεση καπιταλιστικῶν καὶ σοσιαλιστικῶν χωρῶν.

Ἡ καταστροφὴ τῆς ὕψωσης καὶ ἡ ἐπαναφορὰ τοῦ δόγματος τῆς γενικῆς καταστολῆς *τείνει* νὰ μεταβάλλει τὴν ἀντίθεση καπιταλιστικῶν καὶ σοσιαλιστικῶν χωρῶν σὲ κυρίαρχη ἀντίθεση, ἐνῶ οἱ ἀντιθέσεις πού ἀναπτύσσονται στὸ ἐσωτερικὸ τοῦ διεθνoῦς κομμουνιστικοῦ κινήματος διαφοροποιοῦν ὡς πρὸς ὁρισμένες σοσιαλιστικὲς χώρες αὐτὴ τὴν ἀντίθεση.

«... Τὸ κύριο χαρακτηριστικὸ τῶν ἀναδιαταγμένων ἀντιθέσεων εἶναι ὅτι ἡ ἀντίθεση κεφαλαίου καὶ ἐργασίας, πού ἀποτελεῖ καὶ τὴν καθορίζουσα ἀντίθεση ὅλων τῶν ἄλλων ἀντιθέσεων, διαπερνᾷ, συνενώνει καὶ συγχρόνως διαφοροποιεῖ τὶς δύο ἄλλες ἀντιθέσεις...».

Τὸ πεδίο πάλης σοσιαλισμοῦ καὶ καπιταλισμοῦ ὀρίζεται ὄχι μόνον ἀπὸ τὶς τρεῖς θεμελιακὲς ἀντιθέσεις, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τὶς ἀντιθέσεις πού ἀναπτύσσονται στὸ ἐσωτερικὸ τοῦ Δυτι-



κοῦ κόσμου καὶ τοῦ διεθνoῦς κομμουνιστικοῦ κινήματος.

Πῶς τώρα ἡ ἀντίθεση κεφαλαίου καὶ ἐργασίας, πού τείνει νὰ μετατραπῆ σὲ κυρίαρχη ἀντίθεση καὶ ὀδηγεῖ τὴ Δύση σὲ μιά στρατηγικὴ καταστροφῆς τῆς ὕψωσης, διαβάζεται ἀπὸ τὸ ΣΒ σὲ ταύτιση συμφερόντων σοσιαλισμοῦ καὶ σοβιετικῆς πολιτικῆς, εἶναι πρόβλημα πού ἀφορᾷ τὶς δυνατότητες ἀνάγνωσης ἢ τὶς ὑποψίες τοῦ ΣΒ.

#### II

Ὁ ΣΒ μέμφεται τὴ δυσπιστία μου γιὰ τὸ μέλλον τοῦ κινήματος τῶν ἀδεσμεύτων. Τὸ πρόβλημα ὅμως δὲν εἶναι ἂν δυσπιστώ, ἢ ἂν ἡ ἐνότητα τοῦ κινήματος χρησιμεύει ὡς *θελκτήριος μῦθος* γιὰ νὰ σοφιστεῖ τὸ διπολισμὸ πού δὲν ὑπάρχει στὸ ἄρθρο μου, ἀλλὰ τί πραγματικὰ συμβαίνει.

Ἡ τάση ἀποδυναμώσεως μᾶς σχετικῆς ἐνότητος πού ἀναδύθηκε ἀπὸ τὸν ἀντιαποικιακὸ ἀγῶνα ὑπάρχει. Ἐκτός ἀν θεωροῦμε τὴν περιφέρεια *ἄρρωτη* ἀπὸ τὴν ταξικὴ πάλη καὶ τὴν ἐξωτερικὴ πολιτικὴ *ἄσχετη* ἀπὸ τὶς κοινωνικὲς δυνάμεις πού ἀγωνίζονται στὸ ἐσωτερικὸ κάθε ἔθνους. Ἡ ἀπόσπαση τῆς ὑπεραξίας στὴν περιφέρεια δὲν πραγματοποιεῖται μόνον ἀπὸ τὸ μητροπολιτικὸ κεφάλαιο ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τὶς ἐγχώριες ἀσυκῆς τάξεις πού συμμετέχουν στὸ μοντέλο ἀνάπτυξης πού ἐπιβάλλει τὸ κέντρο. Κι αὐτές οἱ ἐξαρτημένες καὶ διεφθαρμένες τάξεις παράγουν μέ τὴν ἐνίσχυση τῶν μητροπολιτικῶν κέντρων λατίνους δικτάτορες, προστατευόμενους τῆς Γαλλικῆς Δημοκρατίας στὴν Ἀφρικὴ καὶ αἰσιάτες στρατιωτικούς.

Εἶναι καιρὸς ν' ἀπαλλαγοῦμε ἀπὸ τὸ λαϊκίστικο μῦθο μᾶς ἀδιαίτητης καὶ ἀγνῆς περιφέρειας πού ὀρθώνεται ὡς σύνολο ἀπέναντι σ' ἓνα μητροπολιτικὸ κέντρο τοῦ ὁποῦ οἱ ὄλες οἱ τάξεις συμμετέχουν στὴν ἐκμετάλλευσή της. Αὐτὴ ἡ ὑπόθεση μπορεῖ στὴ μὲν περιφέρεια νὰ δικαιώσῃ ὅποιοδήποτε καθεστῶς στὰ δὲ μητροπολιτικὰ κέντρα νὰ δικαιολογήσῃ μιά ρεφορμιστικὴ στρατηγικὴ, ἀφοῦ ἡ *διαταξικὴ* ἐκμετάλλευση τῆς περιφέρειας συρικνώνει τὴν ταξικὴ πάλη στὸ κέντρο.

Ὅμως ἡ ἀντίθεση κεφαλαίου καὶ ἐργασίας πού διαπερνᾷ κέντρο καὶ περιφέρεια παραμορφώνεται στὸ ἀμφίκυρτο λαϊκισμὸς — μεταρρυθμισμὸ τοῦ ΣΒ σὲ «διπολισμὸ».

#### III

Ὁ ΣΒ διαπιστώνει ὅτι βλέπω κρίση στὴ Δύση καὶ στὸ Νότο καὶ μόνον στὴν Ἀνατολή δὲ βλέπω. Ἐτσι, πάντα κατὰ τὸ ΣΒ, ἡ Πολωνικὴ κρίση δὲ χωράει στὴ λογικὴ μου. Ὅμως στὸ ἄρθρο μου ἀσχολοῦμαι ἀκριβῶς μέ τὴν κρίση πού ὁ κρι-

τικός μου υποθέτει ότι δέ βλέπω. Γράφω: «... 'Η κρίση του διεθνούς κομμουνιστικού κινήματος που άρχισε στο τέλος της δεκαετίας του 1950 θά κορυφωθεί και συγχρόνως θά τροποποιηθεί στη διάρκεια της δεκαετίας του 1970. 'Η κρίση θά εκφραστεί: Μέ την καθολική άμφισβήτηση του σοβιετικού προτύπου από την Πολιτιστική 'Επανάσταση. Μέ τη διαμόρφωση μιάς νέας στρατηγικής μετάβασης από τά κομμουνιστικά κόμματα της Δυτικής Εύρώπης. Μέ την αναζήτηση νέων έκσυγχρονισμένων μορφών διεύθυνσης και σχεδιασμού στις αναπτυσσόμενες σοσιαλιστικές χώρες...

Στη δεκαετία του 1970 ή επιβράδυνση των ρυθμών ανάπτυξης των προηγμένων σοσιαλιστικών χωρών απέδειξε ότι τό ιστορικό σχέδιο έκβιομηχάνισης που πραγματοποίησε την άρχική συσώρευση έχει φτάσει στα όριά του...».

Πού χωράει λοιπόν ή Πολωνική κρίση; Στο ότι τό ιστορικό σχέδιο ανάπτυξης, μέ όλες τίς επιπτώσεις που είχε στη διαμόρφωση της ύπαρχουσας υπερδομής, έχει φτάσει στα όριά του.

'Η μαρξιστική διαφωμία στην Ούγγαρία (Α. Hegedüs, Μαρία Μάρκους), στην 'Ανατολική Γερμανία (R. Bahro) και στην Πολωνία (Γ. Κούρον, Κ. Μοντζελέφσκι), τό έχει διαπιστώσει από καιρό, άν και μ' ένα ιστορικό πνεύμα που διαπερνάει από παράδοση τό μαρξισμό της Κεντρικής Εύρώπης και τείνει νά πραγματοποιείται τίς σχέσεις παραγωγής σάν άπλές ανθρώπινες σχέσεις. Αύτή ή μαρξιστική διαφωμία, παρά τόν ιστορικό της, μπόρεσε νά διακρίνει μέ σαφήνεια αυτό που ό ΣΒ δέν μπορεί ούτε νά ύποπτευθεί. "Ότι ή κοινωνική κατηγορία που προήλθε από τη διεύθυνση της παραγωγής, του κόμματος και του κράτους και όνομάζεται μέ τό συμβατικό όρο γραφειοκρατία, πρώτον ύπήρξε σχεδόν άναπόφευκτη και δεύτερον έχει τά όριά της.

«'Η ύπεταχυνόμενη συσώρευση χρειαζόταν γραφειοκρατικούς μηχανισμούς για τη διαχείριση της κοινωνίας, μηχανισμούς μέ σταθερή δομή που άνακηρύχθηκαν ταυτόσημοι μέ τό γενικό κοινωνικό συμφέρον της ανάπτυξης και που άρνήθηκαν νά είναι φορείς άτομικών συμφερόντων» (Α. Hegedüs, Γραφειοκρατική δομή και σοσιαλισμός). «Πρέπει νά αναγνωρίσουμε την τεράστια κοινωνική και ιστορική σημασία της γραφειοκρατικής δομής. 'Η άρνηση αυτής της σημασίας είναι ή άυτόκαταδίκη σέ στείρωση». (Α. Hegedüs, Μ. Μάρκους, 'Εκσυγχρονισμός και οι έναλλακτικές θέσεις της κοινωνικής προόδου).

'Η σκέψη του R. Bahro (Die Alternative), δέν άποκλίνει αίσθητά από τη σχολή της Βουδαπέστης. Δίνοντας έμφαση στο διαχωρισμό άνάμεσα στη μη καπιταλιστική δομή και την ξεπερασμένη ύπερδομή, ό Bahro τείνει νά άποδεχθεί ότι ή γραφειοκρατία είναι άναπόφευκτη στην περίοδο της πρωταρχικής συσώρευσης και ότι μεταβάλλεται σέ έμπόδιο όταν ή έντατική έκβιομηχάνιση μπορεί νά δώσει τη θέση της σέ μιά έκβιομηχάνιση έκτατική.

Οί Κούρον και Μοντζελέφσκι ('Ανοιχτή έπιστολή στο Πολωνικό 'Εργατικό Κόμμα), είναι πιο άναλυτικοί. Στην καθυστερημένη Πολωνική κοινωνία ή ανάπτυξη δέν μπορούσε νά πραγματοποιηθεί παρά μόνο μέ τη συγκράτηση της κατανώλισης και τη μεταφορά τού κοινωνικού πλεονάσματος στην παραγωγή. Σ' αυτές τίς συνθήκες, ή νέα έξουσία πραγματοποιούσε την έκβιομηχάνιση άντίθετα από τά ιδιαίτερα

συμφέροντα των τάξεων και μέχρις ενός σημείου έναντίον τους».

"Όμως αυτό τό ιστορικό σχέδιο ανάπτυξης βελτιώνει συγχρόνως τίς συνθήκες ζωής «τών λιγότερο έννομημένων ύλικά, κοινωνικά και πνευματικά τάξεων». Χάρη στη γενική κοινωνική πρόοδο, τη μείωση του ύπερπληθυσμού, την καθολική άνοδο του πνευματικού επιπέδου, τίς κοινωνικές παροχές και τη γενίκευση της παιδείας, «ή γραφειοκρατία βρήκε άνάμεσα σ' όλους τούς κοινωνικούς χώρους στηρίγματα πολυάριθμα και ένθουσιώδη. 'Η έξουσία της φαινόταν διακαυμένη επειδή ή έκβιομηχάνιση που διεύθυνε, σήμαινε την πραγματοποίηση των συμφερόντων όλης της κοινωνίας». Αύτή όμως ή έξουσία ήταν δυνατό νά διαρκέσει «όσο δέν είχε ολοκληρωθεί ή βάση της σύγχρονης βιομηχανίας».

Δέν ύπάρχει χώρος για ν' αναπτυχθεί ούτε τό ζευγάρι οικονομισμός — άνθρωπισμός που αναδύεται από τόν ιστορικό των συγγραφέων που άναφέρθηκαν, ούτε ή διαλεκτική σχέση του άντικειμενικού και ύποκειμενικού στοιχείου που ύπερβαίνει τόν ιστορικισμό τους, ούτε ή καθολική έναλλακτική πρόταση του Μάο. 'Αλλά από τίς θέσεις που άναφέρθηκαν βγαίνει πως ή πολωνική κρίση χωράει στο άρθρο μου άφου «τό ιστορικό σχέδιο που πραγματοποίησε την έκβιομηχάνιση έχει φτάσει στα όριά του».

#### IV

'Ο ΣΒ άποφαίνεται ότι ή άνάλυσή μου έμπνέεται από τη γραμμή του Γαλλικού ΚΚ, επειδή καταδικάζω την έπέμβαση στην Τσεχοσλοβακία και δέν την καταδικάζω στο 'Αφγανιστάν.

Αύτή ή λογική, που μέ τη μέθοδο της σύμπτωσης σ' ένα όρμημένο θέμα προσπαθεί νά μέ ταυτίσει μέ τη γραμμή ενός κόμματος, του όποιου ούτε ή θεωρία ούτε ή πολιτική έχει καμιά σχέση μέ την άνάλυσή μου, σκοντάφτει, τόσο στη διαφοροποιημένη στάση του 'Ισπανικού ΚΚ, όσο και στις θέσεις ενός από τούς πιο σημαντικούς μαρξιστές διαφωνούντες, του Roy Medvedev.

Τό πρώτο καταδικάζει την έπέμβαση, αλλά προσθέτει ότι ίσως νά ήταν άναπόφευκτη. 'Ο δεύτερος αιτιολογεί την έπέμβαση μέ τίς ύπαρχουσες διεθνείς αντίθεσεις, διακρίνει τό δημοκρατικό κίνημα του Τσεχοσλοβακικού λαού από την κίνηση φεουδαρχικής παλινόρθωσης στο 'Αφγανιστάν και προσθέτει ότι, από ένθική άποψη ή Σοβιετική 'Ενωση είχε περισσότερο νά ώφεληθεί από τη διατήρηση του προηγούμενου καθεστώτος, που ήταν και φιλικό, και πιστό στην πολιτική της.

'Ας διαβάσει ό ΣΒ τη συνέντευξη του Medvedev, The Afghan Crisis στο New Left Review (Μάιος — 'Ιούλιος 1980) κι άς έλπίσουμε ότι μετά την άνάγνωση δέν θά τόν θεωρήσει όπαδό του Marchais.

#### V

'Ο Πλάτωνας έπέμενε ότι ή σύγχυση προέρχεται «διά τό μη δύνασθαι κατ' είδη διαιρούμενοι τό λεγόμενον έπισκοπείν». Τό ίδιο πίστευε και ό Μπρέχτ όταν έγραφε: «'Η έλευθερία είναι συνέπεια της άπελευθέρωσης. Πολλοί όμως είναι εκείνοι που δέν έκαναν τίποτα για την άπελευθέρωση

γιατί ζητούσαν την ελευθερία πριν ή ταυτόχρονα με την άπελευθέρωση».

Άλλά ο Μπρέχτ δεν είναι μόνος. Ο Μάρξ θα κάνει διάκριση ανάμεσα στην εξέλιξη του τρόπου παραγωγής και των πολιτικών θεσμών όταν κρίνει τις κοινωνικές σχέσεις στον Άσιατικό τρόπο παραγωγής, ή όταν διαπιστώνει τις δυσχέρειες προσδιορισμού της άνισης ανάπτυξης των όρων παραγωγής με το σύστημα δικαίου. Τό ίδιο και ο Αισχύλος με τον τρόπο του, όταν στο μύθο των Άτρείδων, τροποποιώντας τη λαϊκή παράδοση, ανεβάζει στο μαντικό θρόνο «την πρωτόμαντιν Γαίαν· εκ δέ της Θέμιν». Τό ίδιο και ο Hegel, στον ιδεολογικό τομέα αυτή τη φορά, όταν μεταθέτει τη φιλοσοφία στην «προχωρημένη ημέρα», τό ίδιο και ο Beitelheim, όταν γράφει πώς, «η κυριαρχία της προλεταριακής ιδεολογίας αποχτιέται με μακροχρόνιο άγώνα κάτω από τη δικτατορία του προλεταριάτου και καταλήγει στον έπαναστατικό μετασχηματισμό των κοινωνικών σχέσεων».

Άν υπάρχει συγχρονία άπελευθέρωσης και ελευθερίας, τότε τί νά την κάνουμε τη μεταβατική περίοδο, πού καθώς δείχνουν οι πληροφορίες και οι στατιστικές θά είναι πολύ πλιό άνθεκτική άπ' ό,τι μπορούσαμε νά υποθέσουμε; Τί νά την κάνουμε αυτή την περίοδο Κένταυρο, (μισή άνθρωπος, μισή ζώο), όπου διατηρείται τό άστικό δίκαιο χωρίς άστική ιδιοκτησία;

## VI

Ά άγνοια όμως τρέφει ρήματα της κανχήσεως και ή «ύποψιασμένη προβληματική» του ΣΒ τού θυμίζει τό δογματικό μου.

Υπάρχουν όρισμένες λέξεις πού χρησιμεύουν σαν ξόρκι ή σαν πολιτικό φυλαχτό. Λέξεις πού χρησιμοποιούνται για νά καλύψουν τις πλιό άσήμαντες κοινοτοπίες τού χρήστη τους. Στην ιστορία του εργατικού κινήματος κυριαρχούν δύο τέτοιες λέξεις: ή «ουτοπία» και ό «δογματισμός». Την πρώτη τη χρησιμοποιούν από τότε πού εμφανίστηκε κάποιος Μάρξ, τη δεύτερη από κάποια χρονολογία, τό 1917. Όπως είναι γνωστό την πλιό πρόσφατη χρήση της δεύτερης λέξης την έκανε ό Lewis όταν διέγινωσε πώς ό Althusser πάσχει από δογματισμό «μεσαιωνικής» παραλλαγής.

Άυτές οι λέξεις όμως έχουν και τό ευαίσθητο σημείο τους. Για νά πιάσουν, πρέπει ό έξορκιζόμενος ή νά είναι προληπτικός, ή νά άγνοεί πώς ή πολιτική και θεωρητική άδυναμία βρίσκει καταφύγιο στα ξόρκια.

Ό καημός μου δεν είναι πώς ό ΣΒ με άποκαλεί δογματικό της πλιό «φωτισμένης» παραλλαγής. Στο κάτω της γραφής με την παράδοση πού υπάρχει στο κίνημα «δογματικός» ή «άναθεωρητικός» μπορεί νά είναι όποιος δεν συμφωνεί με τη γνώμη μας.

Ό καημός μου είναι πώς ό ΣΒ κάνει μη άναγνωρίσιμο τό άρθρο μου κι αυτό με υποχρεώνει νά υπερασπισθώ την άνάγνωση. Και επί τέλους δεν μπορούμε ν' αφήνουμε τόν Κ. Ζουράρι διά παντός στο δικό του καημό. Γιατί πώς νά μάθουμε γραφή όταν δεν γνωρίζουμε άνάγνωση;

Α. Φιλίππτος

## ΠΑΡΑΝΟΗΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΣΤΡΕΒΛΩΣΗ ή ΔΙΑΦΩΝΙΑ;

Ένα πολιτικό κείμενο κρίνεται βάσει των όσων λέει άνεξάρτητα και πέραν των προθέσεων τού συγγραφέα, άλλ' όχι και άνεξάρτητα και πέραν από την ιστορική στιγμή και συγκυρία όπου γράφεται. Ό Λ.Φ. παραπονείται ότι αυθαίρετα ταυτίζω τις άπόψεις του με αυτές της σοβιετικής πολιτικής. Δεν είμαι βέβαια σε θέση νά γνωρίζω τις προθέσεις και τό βαθύτερο πιστεύω του: άν δηλαδή ύποστηρίζει από πεποίθηση ή τυχαία τις σοβιετικές θέσεις στη «συνοδοιοποριακή» τους μορφή. Όμως νομίζω ότι καθόλου δεν διαστρεβλώνω τις θέσεις του όταν τις όνομάζω «φωτισμένη» παραλλαγή της δογματικής κομμουνιστικής σκέψης.

Ό Λ.Φ. έπιμένει επίσης νά πιστεύει πώς ή κριτική μου στο άρθρο του άνάγεται σε θέμα κακής άνάγνωσής του και ουσιαστικά άπλως έπεξηγεί τά όσο έγραφε σ' αυτό. Άρνείται φαίνεται νά παραδεχθεί ότι τό πρόβλημα είναι ή διαφωνία μου με τις θέσεις του κι όχι ή παρανόσή τους. Θα προσπαθήσω νά δείξω πού βρίσκεται ή διαφωνία.

Δύο είναι τά κεντρικά σημεία των άπόψεων τού Λ.Φ. : Άνάλυση του της διεθνούς κατάστασης και ή γνώμη του περί ήθικής και άρχων ελευθερίας και άπελευθέρωσης, μ' άλλα λόγια περί σκοπού και μέσων στην πολιτική.

### Διεθνής κατάσταση και ταξικές αντίθεσεις

Στη διεθνή κατάσταση ό Λ.Φ. χρησιμοποιώντας την άφόρητα σχηματική κωδικοποίηση περί «βασικών», «κυρίαρχων» κλπ. αντίθεσεων των διεθνών σχέσεων περίπου όπως άναγράφονται στα σταλινικά έγχειρίδια μαρξισμού-λενινισμού (άκριβέστερα όπως αυτός τά «διάβασε», καθ' ό,τι θά δυσκολευτεί κανείς νά βρει στα έγχειρίδια αυτά πρωτότυπα σχήματα όπως αυτό των δύο ... κυρίαρχων αντίθεσεων), ύποστηρίζει ότι ή «κυρίαρχη αντίθεση» πού ήταν δήθεν παλαιότερα αυτή ανάμεσα στον ίμπεριαλισμό και στο άντιαποικιακό άπελευθερωτικό κίνημα σήμερα τείνει νά γίνει ή αντίθεση κεφαλαίου-εργασίας πού μάλιστα, όντας συνυφασμένη με την καταστροφή της ύφεσης συνδέεται άμεσα με την αντίθεση σοσιαλιστικών-καπιταλιστικών χωρών. Έτσι και ή προηγούμενη συμμαχία άδεσμεύτων-σοσιαλισμού τείνει νά διαλυθεί άφου ή ένότητα των άδεσμεύτων μοιραία κλονίζεται κάτω από την πίεση της ταξικής πάλης. Και ό Λ.Φ. άναφωνεί πώς «είναι καιρός νά άπαλλαγούμε από τό λαϊκίστικο μύθο μιάς άδιαίρετης και άγνης περιφέρειας πού όρθώνεται σαν σύνολο άπέναντι σ' ένα μητροπολιτικό κέντρο τού όποιου όλες οι τάξεις συμμετέχουν στην έκμετάλλευσή της».

Είναι βέβαια δικαίωμα τού Λ.Φ. νά κονταροχτυπιέται με τριτοκοσμικές θεωρίες κινεζικής ή δυτικοευρωπαϊκής προέλευσης, ή και με τη χρονοστροφική ίσοπεδωτική πολιτική πρός τόν τρίτο κόσμο, ύπολείμματα της όποιας έχουμε ίσως στις σχέσεις της σημερινής ΕΣΣΔ με τόν Βιντέλα. Όμως δεν θά πρέπει νά άγνοεί πώς σήμερα από προοδευτικό κίνημα δεν είναι κύρια αυτές οι άπόψεις πού άμφισβητούν τη λογική τού διπολισμού και την ύποταγή σ' αυτήν «ταξική» άνάλυση των διεθνών σχέσεων. Ειδικότερα, ό εύρωκομμουνισμός πού άποτελεί τό βασικό στόχο τού άρθρογράφου



(καί ὄχι οἱ Κινέζοι, ἢ κάποιο ΠΑΣΟΚ ἢ ἡ χρουστοσωφικὴ ΕΣΣΔ), ἢ ἀκόμη λιγότερο οἱ ἀπόψεις τῆς δεξιᾶς εἶναι γνωστό πῶς κάθε ἄλλο παρὰ ἔλκεται ἀπὸ θεωρίες περὶ «κέντρου καὶ περιφέρειας» ἢ περὶ τῆς «προοδευτικότητος» τοῦ Βιντέλλα.

Τὸ πρόβλημα βρίσκεται ἄλλου: στὴ δογματικὴ κομμουνιστικὴ ὁρολογία σὲ ἀντίθεση μὲ τὴν εὐρωκομμουνιστικὴ ἀντίληψη ἢ ἐπισημάνση τῆς ταξικότητος τῶν ἀντιθέσεων στὴ διεθνή καὶ ἐσωτερικὴ πολιτικὴ, ἢ ὄξυνση τῶν ταξικῶν ἀγώνων, δὲν συμβαδίζει μὲ τὴ συνείδηση γιὰ τὴν ἀναγκαιότητα μιᾶς πλατύτερης πῶς ἐνωτικῆς πολιτικῆς, ἀλλὰ ἀντίθετα μὲ τὴ σεχταριστικὴ ἀναδίπλωση στοὺς «φυσικοὺς συμμάχους», μὲ τὴ διάσπαση τῶν συμμαχιῶν, μὲ τὴν ἀπόρριψη τῶν μὴ καθαρῶν σχημάτων, κάθε «τρίτου δρόμου», κάθε πολιτικῆς «μὴ δέσμευσης», κάθε εὐρωκομμουνιστικῆς ἀνοικτῆς πολιτικῆς. Ἐποὶ λοιπὸν ἢ ἀντίθεση κεφάλαιο-ἐργασία, γίνεται κυρίαρχη, ὁ κόσμος χωρίζεται στὰ δύο, καθένας πρέπει νὰ οἰωθεῖται «μὲ ποιὸν θὰ πάει καὶ ποιὸν θ' ἀφήσει». Ἐν ὅτ' αὐτὸ προσηύσαμε ὅτι στὸ διχοτομημένον κόσμον, ἢ ΕΣΣΔ τοποθετεῖται μονοσήμαντα στὸ σκέλος «ἐργασία» (καὶ ὅτ' ἕνα κόσμον ἀσπρόμαυρον δὲν μπορεῖ παρὰ νὰ εἶναι ἢ ἰσχυρότερη συνιστώσα του), ἐνῶ φυσικὰ οἱ ΗΠΑ εἶναι στὸ ἄλλο σκέλος, γίνεται ξεκάθαρο πῶς ἢ ἀνάλυση πού ἀπὸ τὴν ταξικότητα πηγαίνει στὴν ταξικὴ διχοτόμηση γρήγορα φθάνει στὸν κλασικὸ διπολισμὸ.

Πράγματι ὅποιος διαβάσει ἔστω πρόχειρα τὸν ἡμερήσιον τύπον γνωρίζει ὅτι ἢ πομπώδης «ἐπαναταξικοποίηση» τῶν διεθνῶν σχέσεων ἀπὸ τοὺς σοβιετικοὺς ἰδεολόγους καὶ τοὺς συμμάχους τους στὸ κίνημα τῶν ἀδεσμεύτων ὑπηρετεῖ ἕνα πολὺ σαφὴ καὶ συγκεκριμένον στόχον: τὴν ὑπονόμευση τῆς ἐνότητας τοῦ κινήματος τῶν ἀδεσμεύτων πού ἢ διάλυσις τῆς ἐμφανίζεται ὡς νομοτελική, τὴν ἐπισημοποίηση τῆς παρέμβασης τῆς μιᾶς ὑπερδύναμης μὲ δικαιώματα καὶ σφαίρες ἐπιρροῆς, τὴ νομιμοποίηση τέλος τοῦ δικαιώματος τῆς ΕΣΣΔ νὰ παρέχει «ἀδελφικὴ βοήθεια» στοὺς πολιτικούς τῆς φίλους μὲ τὴ μορφή ἀνοικτῶν εἰσβολῶν.

Ἡ πεποίθησις στὴν ἀνάγκη καὶ δυνατότητα ὁ τρίτος κόσμος νὰ διαδραματίσει ἕναν αὐτόνομον, ἀδεσμευτὸν δρόμον, ἀνάθετον πρὸς τὴ λογικὴ τῶν μπλόκ, ὅπως καὶ ἢ πεποίθησις γιὰ τὴν ἀνάγκη καὶ δυνατότητα νὰ παίζει καὶ ἢ Δ. Ἐυρῶπῃ ἕνα τέτοιον ρόλον, ὅπως τέλος καὶ ἢ πίστη στὴν ἀνάγκη οἱ κομμουνιστὲς νὰ παίζουν ἕναν ἐθνικὸν ρόλον στὶς χώρες τους, δὲν στηρίζεται βέβαια στὴν αὐταπάτη πῶς οἱ ταξικὲς ἀντιθέσεις εἶναι δευτερεύουσες ἢ ἀνύπαρκτες. Ἀντίθετα στηρίζεται στὴν ἐπίγνωσις τῆς πολυπλοκότητος τῆς ταξικῆς πάλης σὲ ἐθνικὴ καὶ διεθνή κλίμακα, πού ἐπιβάλλουν οἱ ἐπαναστατικὲς δυνάμεις νὰ παίζουν ἕναν ἡγεμονικὸν ρόλον στὴ συσπείρωσι πολλῶν πλατύτερων δυνάμεων καὶ πού καθιστοῦν κάθε στρατηγικὴ ἀναδίπλωσις ἐπικίνδυνα ἀδιέξοδη. Στηρίζεται ἀκόμη καὶ στὴν ἀπόρριψη ἑνὸς ἄλλου «λαϊκίστικου μύθου» πού θέλει νὰ βλέπει τὶς σοσιαλιστικὲς χώρες καὶ εἰδικὰ τὴν ΕΣΣΔ ὡς τὸν φύλακα ἄγγελον τῶν ἐπαναστατικῶν δυνάμεων κλείνοντας τὰ μάτια ὅτ' ἔτι θὰ μπορούσε νὰ χαλάσει τὴν εἰκόνα αὐτῆς. Ἐν ὅτ' ἢ ἄ.Φ. σωστὰ ἐπισημαίνει τὴν τάσιν τοῦ ἡγεμονισμοῦ νὰ διεθνοποιήσει τὴν ταξικὴ πάλη στὶς μητροπόλεις μὲ τὸ δόγμα τοῦ ἐσωτερικοῦ ἐχθροῦ, γιατί κλείνει τὰ μάτια στὴν ἐντελῶς ἀνάλογη συμπεριφορὰ τῆς σοβιετικῆς ἡγεσίας

πρὸς κάθε ἀμφισβήτηση στὶς σοσιαλιστικὲς χώρες. Γιατί ἢ «ταξικὴ» τοῦ ἀνάλυσις σταματᾷ στὸ κατώφλι τῶν σοσιαλιστικῶν χωρῶν καὶ ἐκεῖ ἀνακαλύπτει μόνο «ἱστορικὰ σχέδια ἐκδιωμηχάνισις πού ἔχουν φθάσει στὰ ὄρια τους». Ἡ σχηματικὴ «ἀντιθεσιολογία» τοῦ ἄ.Φ., κακέκτυπον τῆς ἀντίστοιχῆς σοβιετικῆς ἀνάλυσις, καὶ ἢ ἐπίσης σχηματικὴ «ταξικὴ ἀνάλυσις» πού σήμερον εἶναι τῆς μόδας ἀπὸ τὸ Ἄν. Βερολίνο μέχρι τὴν Ἀβάνα περνώντας ἀπὸ τὴ Μόσχα, ὀδηγεῖ σὲ ὀρισμένα ἀμειλικτα συμπεράσματα πού τὶς συνέπειές τους γνωρίζει τὸ προοδευτικὸν κίνημα καλά: στὸ διχοτομημένον αὐτὸν κόσμον, ὅπου ἢ διχοτόμηση εἶναι σιδηρὰ νομοτέλεια καὶ ἢ τάσις πού ἀποτελεῖ ἀντικείμενον σκληρῆς ταξικῆς πάλης καὶ πλάσιον πού μὴ φέρει τὸν ἡγεμονισμὸν καὶ τὸν ἡγεμονισμὸν ἀλλὰ ὄχι τοὺς λαοὺς καὶ τὶς μικρὲς καὶ μεσαῖες χώρες τοῦ κόσμου, ἢ θέσις τῆς Κίνας, τοῦ «εὐρωκομμουνισμοῦ», τῶν πολωνῶν ἀπεργῶν εἶναι «ἀντικειμενικὰ» στὸ στρατόπεδον τοῦ ἐχθροῦ, ἐνῶ ἢ θέσις τῆς ΕΣΣΔ, μὲ ἢ χωρὶς εἰσβολὲς στὸ Ἄφγανιστάν καὶ τὴν Τσεχοσλοβακία εἶναι μονοσήμαντα καὶ ἢ ὀρισμοῦ στὸ στρατόπεδον τῶν «καλῶν» (τὸ πολὺ-πολὺ νὰ γίνετα κανένα «λάθος»). Ὁ ἄ.Φ., ἂν ἔχει τὴν λεπτότητα νὰ ἀποσιωπήσῃ τὴ «θέσις» αὐτῆ τῶν πολωνῶν ἀπεργῶν καλυπτόμενος πίσω ἀπὸ τὴν ἐξάντλησις κάποιου ἱστορικοῦ σχεδίου ἀνάπτυξης, ἔχει ὡστόσο τὴν εὐλικρίνεια (ἢ θρασύτητα θὰ ἔλεγον ἄλλοι) νὰ ἐντάξῃ «ἀντικειμενικὰ» τὸν εὐρωκομμουνισμὸν στοὺς συμμάχους τοῦ ἡγεμονισμοῦ, πρὶν ἀκόμη τοῦ χαρίσει τὸ ἀπόσπασμα τοῦ Μπρέχτ.

Καὶ δὲν ἀντιλαμβάνεται ὁ ἄ.Φ. ὅτι τὸ νὰ ὀνομάζεται ἢ συκυφαντικὴ αὐτῆ ἀποψή τοῦ δογματικῆ καὶ μόνο ἀποτελεῖ ἕνδειξις ἐξαιρετικῆς μετριότητος πού δὲν δικαιολογεῖ τὴ συγκινησιακὴ ταύτιση τοῦ ἑαυτοῦ τοῦ μὲ τὸν Λένιν.

### *Οἱ σκοποὶ καὶ τὰ μέσα στὴν πολιτικὴν.*

Ὁ ἄ.Φ. φαίνεται πῶς κατάλαβε ἀπὸ τὴν κριτικὴν μου, πῶς κατὰ τὴν ἀποψήν μου «ἐλευθερία» καὶ «ἀπελευθέρωσις» ταυτίζονται, ἢ μ' ἄλλα λόγια πῶς δὲν κατανοῶ ὅτι, στὴν πολιτικὴν πολλές φορές ὁ σκοπὸς ἀγιάζει τὰ μέσα. Μάλιστα σὲ ἕνα «δεύτερον γύρον» συζήτησις πάνω στὸ ἄρθρον του, στὴν «Οἰκονομία καὶ Κοινωνία» ἐκθέτει μὲ πολλὴ σαφήνεια τὴν ἀποψήν του, μὲ τὸ χαρακτηριστικὸν παράδειγμα τῆς εἰσβολῆς τῆς ΕΣΣΔ στὴ Φιλανδία τὸ 1939, ὡς ἀναγκαίου προπαρασκευαστικοῦ μέτρου, χωρὶς τὸ ὅποιο ἢ ἀνθρωπότητα σήμερον θὰ ζούσε ἀκόμη κάτω ἀπὸ τὴν μπότα τῶν ναζι. Στὴν ἴδια λογικὴ κινούνται καὶ οἱ κριτικοὶ τοῦ δημοκρατικοῦ δρόμου πρὸς τὸ σοσιαλισμὸν ὅταν λένε πῶς «μὲ τὴν ἀγαστοῦρα» δὲν πάμε μπροστά.

Τὸ ἔργο τοῦ ἄ.Φ. εἶναι ἄρκετὰ εὐκολο πέρα ἀπὸ ὀρισμένους συναισθηματικὲς ἀναστολές, ὅταν ὁ φανταστικὸς ἢ ὁ πραγματικὸς (ἀπὸ τὶς στήλες τῆς «ΟΚ») συνομιλητὴς του, προτάσῃ μιᾶς ἄρνησις ἀρχῆς γιὰ λόγους ἠθικῆς ἢ ἄλλης μὲ πολιτικῆς τάξεως στὴν χρησιμοποίησις κάθε «κακοῦ» μέσου. Στὸ κάτω-κάτω ἀποτελεῖ βαθειὰ λαϊκὴ πεποίθησις — καὶ στὴν Ἑλλάδα περισσότερο ἀπὸ ἄλλου — πῶς τὸ «συμφέρον» καὶ ὄχι κάποιες «ἠθικὲς ἀρχές» πρυτανεύουν στὴν ἐσωτερικὴ καὶ διεθνήν πολιτικὴν καὶ ὀλόκληρη ἢ ἀνθρώπινη ἱστορία προφέρει ἄφθονα παραδείγματα γι' αὐτὸ. Στὴν διαμάχην λόγους

συναίσθηματος (στην πολιτική τουλάχιστον) είναι φυσικό να θριαμβεύει ο πρώτος.

Όμως ο Λ.Φ. (όπως σέ ανάλογο θέμα και ο Α. Μπαγιόνας του οποίου χαρακτηριστικό κείμενο αναδημοσιεύεται στο τεύχος αυτό, χωρίς σχόλια που θά ήταν περιττά), θά πρέπει να γνωρίζει πώς ο μόνος αντίλογος στην άστικη «realpolitik», όπως και στη σταλινική μεθοδολογία που και τὰ δύο υιοθετούν την ιησουϊτική αρχή περί σκοπού και μέσων, δέν είναι ο φιλελεύθερος ιδεαλισμός ή ο χριστιανικός ανθρωπισμός. Σήμερα, τό εργατικό και κομμουνιστικό κίνημα έχουν μιά σωρευμένη πείρα πολλών δεκαετιών, τό ίδιο και γενικότερα οί θεσμοί της (άστικης) δημοκρατίας και του σοσιαλισμού. Έχουν περάσει θύελλες όπως ο φασισμός, όπως ή σταλινική περίοδος, θρισκόμαστε σέ μιά πλήρη κρίση των διεθνών σχέσεων, του ιμπεριαλισμού, του ήγεμονισμού. Η μαρξιστική σκέψη έχει κι αυτή προχωρήσει. Και ο αντίλογος έρχεται κι απ' αυτήν: ή περίφημη εκείνη θέση περί «διαλεκτικής σχέσης μέσου και σκοπών» έχει πάρει έντελώς συγκεκριμένο νόημα.

Δέν είναι λοιπόν ήθικός (άκριβέστερα, μόνον ήθικός) ο λόγος της αντίθεσης στη θέση που άποσυνδέει τούς σκοπούς από τὰ μέσα. Είναι θαύματα πολιτικός και στηρίζεται στη γνώση πώς οί σκοποί δέν μένουν άνεπηρέαστοι από τὰ μέσα, που χρησιμοποιούνται για να πραγματοποιηθούν. Δέν μπορούμε βέβαια να ξαναγράψουμε την ιστορία και να πούμε τί θά γίνονταν άν ή Σοβ. Ένωση δέν εισέβαλε στη Φιλανδία τό 1939, όπως βέβαια και δέν θά μπορούσαμε να ύποστηρίξουμε πώς άφου μέ την πολιτική αυτή νικήθηκε ο Χίτλερ, κάθε άλλη πολιτική θά ήταν λαθεμένη και θά οδηγούσε στην ήττα. Δέν μπορούμε να ξαναγράψουμε την ιστορία, αλλά θά 'ταν έγκλημα και να την αντιγράψουμε αντλώντας έμπνευση από τίς πλώ σκοτεινές περιόδους.

Και δέν μπορούμε να μή συσχετίσουμε τὰ σημερινά προδλήματα και συχνά τὰ άδιέξοδα που παρουσιάζονται στίς σοσιαλιστικές χώρες, (προδλήματα και άδιέξοδα που όχι μόνο τείνουν να ανακόσουν την κοινωνική πρόοδο στίς χώρες αυτές αλλά συχνά άποτελούν και άπειλή για την ειρήνη), μέ τόν τρόπο που ολκοδομήθηκε ο σοσιαλισμός, μέ την ύποτίμηση της δημοκρατίας και μέ την επιβίωση του ήγεμονισμού.

Ένα σημαντικό τμήμα του επαναστατικού εργατικού κινήματος και ή άνανεωτική μαρξιστική σκέψη έχουν συνειδητοποιήσει ότι ή δημοκρατία λ.χ. δέν είναι ένα μέσο άνάμεσα σ' άλλα για την προώθηση των στόχων τους, αλλά ουσιαστικό στοιχείο που ή προφύλαξη και συνεχής και άνυστερόβουλη διεύθυνση της θά άποτελέσει καθοριστικό παράγοντα για τό άν ο σοσιαλισμός που θά χτιστεί θά είναι όραμα ή επιβίωση. Και άκόμη πώς ή ύποτίμηση της δημοκρατίας δέν ευνοεί την επανάσταση αλλά την αντίδραση και την κοινωνική άποσύνθεση. Ανάλογες είναι και οί διαπιστώσεις για τίς διεθνείς σχέσεις: ή τήρηση των αρχών στη διεθνή ζωή (μή επέμβαση, μή προσφυγή στη βία, κλπ.), δέν άποτελεί ούτε ήθική εϋχή, ούτε θέμα συγκυριακού συμφέροντος. Άποτελεί και μοναδική διέξοδο στη σημερινή επικίνδυνη πορεία των διεθνών σχέσεων στην άκρη της οποίας δέν είναι ο σοσιαλισμός, αλλά ο πόλεμος, ο ολοκληρωτισμός και ή βαρβαρότητα και βασική προϋπόθεση ώστε ο αυριανός κόσμος της δημοκρατίας και του σοσιαλισμού να μνή αναπαραγάγει

τό φαινόμενο που στην εποχή του καπιταλισμού ονομάστηκε ιμπεριαλισμός.

Κατά συνέπεια, γύρω από τη «δογματική προσκόλληση» στη δημοκρατία και στίς αρχές στίς διεθνείς σχέσεις δέν συγκλίνουν μόνο οί ιδεαλιστές ή και οί «τακτικιστές» των δύο στρατοπέδων. Συγκλίνουν από πολλές πλευρές πραγματικές κοινωνικοπολιτικές και εθνικές δυνάμεις που βλέπουν τὰ άδιέξοδα των εναλλακτικών δρόμων και έχουν συμφέρον να τὰ άποφύγουν. Μ' άλλα λόγια άν ή λαϊκή σοφία περί «άγαστούρας» άποτελεί μιά φυσική αντίδραση στην επίγνωση της σκληρής πραγματικότητας της διεθνούς και έσωτερικής πολιτικής και εκφράζει την άπόρριψη των «ήθικών» κηρυγμάτων των διαφόρων καταπιεστών, ταυτόχρονα άντινακλά την κυριαρχία στίς μάζες άντιδραστικών ιδεολογιών τέτοιων που οδηγούν στην άποδοχή ξένων προστατών και εθνικών ήγετών-σωτήρων, που οδηγούν τίς μάζες στο ρόλο του θεατή μονομαχιών κι όχι του πρωταγωνιστή της ιστορίας. Γιατί βέβαια ή λογική της ύποταγής όλων των «μέσων», δηλ. κάθε συγκεκριμένου άγώνα, σέ κάποιο ύπερβατικό «μαέστρο» που τὰ έντάσσει στο κεντρικό σχέδιο της μάχης, τί άλλο μπορεί να σημαίνει από την εκχώρηση όλων των δικαιωμάτων κρίσης σέ κάποιον άλλον που «ξέρει τί κάνει»; Η πάλι για τη δημοκρατία, τό σοσιαλισμό και την ειρήνη είναι άρα άβεχώνιστη από την πάλι για την ύπερνίκηση τέτοιων άντιδραστικών ιδεολογιών στίς μάζες, από την πάλι για να γίνουν ή δημοκρατία και οί αρχές στίς διεθνείς σχέσεις οργανικό τμήμα της ιδεολογίας των προοδευτικών δυνάμεων, πλαίσιο κοινής άποδοχής για τό κοινωνικό σύνολο. Και φυσικά στην πάλι αυτή, ο Λ.Φ. φαίνεται να έχει επιλέξει σαφώς την πλευρά του.

Συμπερασματικά, ο Λ.Φ. θά πρέπει να γνωρίζει ότι στίς άπόψεις που διατυπώνει και μάλιστα μέ σαφή πρώτο στόχο τούς εύρωκομμουνιστές, ύπάρχει κι ένας αντίλογος μαρξιστικός και περιορίζεται να άπαντήσει σέ άλλους αντίλογους, είτε αυτοί — και τούς σεβόμαστε, χωρίς να τούς θεωρούμε έπαρκείς — στηρίζονται στην άγανάκτηση και την αντίθεση αρχής στον ήγεμονισμό και τη σταλινική καταπίεση, είτε πρόκειται για «αντίλογους» της «άλλης όχθης», που καλούν σέ αντισοβιετικές κι άντικομμουνιστικές σταυροφορίες, όπως είναι τιστεύω ή άρθρογραφία του κ. Παπανδρόπουλου που άποτελεί άπλώς την άλλη όψη του διπολισμού, γεννιέται εύλογα ή ύποψία πώς οί επιλογές του στόχο έχουν τη συσκοτίση κι όχι τό φωτισμό του διαλόγου. Και σ' αυτό δέν πρωτοτυπεί, μμείται την κλασική τακτική των δογματικών. Άς είναι πάντως βέβαιος πώς ούτε μέ την τακτική αυτή της παρασιώπησης δέν θά μπορέσει να άποκρυβεί ή άλήθεια πώς στὰ άδιέξοδα της σχηματικής «ταξικότητας» και του διπολισμού, ύπάρχει ένας «τρίτος» επαναστατικός δρόμος.

Σωτήρης Βαλντέν  
28.1.81.

Υ.Γ. Ίσως πράγματι να απέδωσα αυθαίρετα στον Λ.Φ. κάποια ιδεολογική συγγένεια μέ τό ΓΚΚ. Ωστόσο θά πρέπει να όμολογηθεί ότι παρασύρθηκα στην αυθαίρεσία αυτή από δύο μοναδικές συμπτώσεις στίς θέσεις τους (α) καταδίκη της Πράγας, επικρότηση της Καμπούλ (και άς μνή επιμένει ο

Λ.Φ. νά εμφανίσει ότι είτε τό ΚΚ. Ίσπανίας είτε ό Medvedev *έπικρότησαν* τήν *έπέμβαση* στό Ίσπανιστάν — τά υπόλοιπα είναι *έκτός θέματος*) (b) παρουσίαση τών γεγονότων τού Μάη '68 στή Γαλλία μέ τή φράση «καί τίς καταλήψεις τών έργοστασίων *συμπλήρωναν* οί καταλήψεις τών πανεπιστημιακών σχολών» (δική μου ύπογρ.). Θά δυσκολευτούμε νά ορούμε πιστεύω τρίτον πού νά συγκλίνει στά κοινά αυτά σημεία Λ.Φ. και Γ.Κ.Κ.

Τό παρακάτω κείμενο δημοσιεύθηκε στό περιοδικό ΠΡΑΞΗ, άρ. 1, Νοέμβριος 1980 πού εκδίδεται στήν Θεσσαλονίκη. Τό αναδημοσιεύουμε *χωρίς σχόλια* επειδή πιστεύουμε πώς *ένδιαφέρει* τούς αναγνώστες μας *άλλά και επειδή εκφράζει* ένα ιδιότυπο, θά λέγαμε, τρόπο διαλόγου.

## ΤΟ ΜΑΝΤΕΙΟ ΤΩΝ ΔΕΛΦΩΝ... ΚΑΙ Η ΙΔΕΟΛΟΓΙΚΗ ΚΡΙΤΙΚΗ

Τά τελευταία χρόνια στήν Ελλάδα κάνει πολύ θόρυβο μιά ομάδα όπωσδήποτε προοδευτικών, ώς πρós όρισμένες πολιτικές *έπιλογές* τους *άλλά* βαθύτατα *αντιδραστικών*, ώς πρós τίς άριστοκρατικές και *έξωλογικές* τάσεις τους, *διανοοιμένων*. Οί *διανοούμενοι* αυτοί *μεταφέρουν* τά «καθ' ήμάς» κατά κύριο λόγο τή γαλλική μορφολογία, και ειδικότερα τό θετικισμό τού Άλτουσέρ σέ *έκλεκτική σύζευξη* μέ τή θεολογούσα μαρξολογία τών τελευταίων έργων τού Γκαρωντύ, τήν *άναρχίζουσα κοινωνιολογία* τού Λεφέμπρ, τήν *έπιστημολογία* τής *άσυνέχειας* και τής «*ρωγμής*» τού Μπαολάρ, τήν ουσιαστική *άρνηση* τής *ίστορίας* τού Λεβί Στρών, τό «*δομισμό*» τού Φουκώ. Όλα αυτά *συνδυάζονται* μέ *έπιδράσεις* από τίς *πιά* *έξωλογικές* και *ρητορικές* μορφές τού *ύπαρξιμο* καθώς και από τίς *πλανητικές «προφητείες»*, τού Κ. Άξελου για τό *παιχνίδι* τού κόσμου πού *δέ νοείται* χωρίς τόν κόσμο τού *παιχνιδιού* καθώς και από τούς *αντιγραφειοκρατικούς* και *άναρκοαναγωγικούς* μύδρους τού κ. Καστοριάδη.

Οί *διανοούμενοι* αυτοί *μιλούν* μέ πολύ μεγάλη *εύκολία* για «*δομές*» και *άναπαραγωγές* *δομών* σέ *σχέση* μέ *δ,τιδήποτε*, όπως οί *Σχολαστικοί* τού μεσαιώνα *μιλούσαν* για τίς «*ουσίες*» ή τίς «*δυνάμεις*» τών *όντων*. Οί *δομικές «έξηγήσεις»* εύκολα *συμπληρώνονται* μέ *έξωλογικές* *άπόψεις*. Τέτοιες είναι αυτές πού *προβάλλουν* τό *αίτημα* τής *αυθόρμητης* *συμπεριφοράς* σέ *θέματα* σχετικά μέ *συνδικαλιστικές*, *κομματικές* *δραστηριότητες* και μέ τήν *άτομική ήθική*. Μερικοί από τούς *διανοούμενους* τής *σχολής* αυτής *έπηρεάζονται* σέ *τέτοιο* *βαθμό* από τή σύγχρονη *έξωλογική* *αντικειμενική* *πραγματικότητα* ή *ότι* *όποιαδήποτε* *άπόφαση* *συνοδεύεται* από *αντικειμενικές* *συνέπειες*, *άσχετες* πρós *τίς* *προθέσεις* αυτού πού τήν *παίρνει*. Άν και είναι *προοδευτικοί*, ώς πρós *όρισμένες* *έπιλογές* τους οί *διανοούμενοι* τής *σχολής* αυτής *τείνουν* κάποτε πρós *μιά* *μορφή* *άποπολιτικοποίησης*. Τούς *άπασχολεί* κυρίως *άν* *μιά* *πολιτική* *θέση* *κάνει* τό *κοινό* πρós τό *όποιο* *άπευθύνεται* «*ωριμότερο*» ή *άν* είναι «*έρεθιστική*». Τό *πριεχόμενο* τής *πολιτικής* *θέσης* *έχει* *μικρότερη* *σημασία* από τήν *κομψότητα* τού «*στύλ*» μέ τό *όποιο* είναι *διατυπωμένη*. Έτσι οί *διανοούμενοι* αυτοί *ύιοθετούν* σέ *όρισμένες* *περιστάσεις* *συντηρητικές* ή *φιλελεύθερες* *θέσεις*, *έντασόμενες* σέ *μιά*

«*όρλεανιστική*» *πολιτική* *ίδεολογία* ή *στόν* *άγγλοσάξωνικό* *φιλελευθερισμό*, όπως είναι οί *θέσεις* τού κ. Κουμάντου και τού κ. Δαγτόγλου. Άλλοι *ύιοθετούν* τήν *έξτρεμιστική* *αντίθεση* πρós «*όλα* *τά* *κατεστημένα*» στό *όνομα* *κάποιας* *ίδέας* τής *σοσιαλιστικής* *κοινωνίας* πού *βρίσκεται* σέ *ένα* *νοητό* *κόσμο*. Τίς *έπιλογές* αυτές οί *προοδευτικοί* *διανοούμενοι* τής *σχολής* αυτής *συσχετίζουν* μέ *ένα* *άνυπαρκτο* «*αυθεντικό* *μαρξισμό*» τόν *όποιο* *τραυτίζουν* μέ *ένα* *μηχανιστικό* «*δομισμό*» πού *καθιστά* *κάθε* *κοινωνική* *μεταβολή* *άνεξήγητη*, ή μέ *ένα* *άναρχοφιλελευθερισμό* *έντονα* *βολονταριστικό*.

Ξεκινώντας από *μιά* *πλατωνίζουσα* «*ίδέα* *τού* *σοσιαλισμού*» οί *διανοούμενοι* αυτοί *άξιολογούν* τά *ύπάρχοντα* *σοσιαλιστικά* *καθεστώτα* *άνάλογα* μέ τό *βαθμό* πού «*μετέχουν*» τής *ίδέας* τού *σοσιαλισμού*. Έτσι *έπιτακτικό* είναι τό *καθήκον* τής *πολεμικής* *κατά* τής ΕΣΣΔ *ένώ* *άλλες* *σοσιαλιστικές* *χώρες* *φαίνεται* *νά* *είναι* *έκτός* *και* *υπεράνω* *κριτικής*. Μπορεί *έπίσης* *νά* *διαβλέψει* *κανείς* *στίς* *κριτικές* *τους* *κάποια* *διακριτικότητα* πρós *όρισμένες* *δυτικοευρωπαϊκές* ή *και* *άκριτη* *έξιδανίκευσή* *τους*. Έτσι *λ.χ.* ή *ύποστήριξη* τής *Μόντ* (δευτερο *δεκαήμερο* τού Σεπτεμβρίου 1980), πρós τήν *τουρκική* *στρατοκρατική* *δικτατορία* *σχεδόν* *άποσιωπήθηκε*. Δέν «*ένόχλησε*» *ιδιαίτερα* *ούτε* *τούς* *θεωρητικούς* τού «*αυθεντικού* *μαρξισμού*», *ούτε* *τούς* *φιλελεύθερους* *στοχαστές*.

Οί *διανοούμενοι* αυτοί *παθιάζονται* για τό «*διάλογο*» *ύπό* τήν *προϋπόθεση* *ότι* *θά* *γίνεται* *σύμφωνα* *μέ* *τό* *δικό* *τους* *κώδικα*, όπως *όρισμένοι* «*φιλελεύθεροι*» *Άγγλοσάξωνες* σέ *θεωρούν* *άπόβλητο* *άν* *δέν* «*σκέφτεται* *για* *τόν* *εαυτό* *σου*» *και* *σύμφωνα* *μέ* *τήν* *αντίληψη* *τους* *για* *τήν* «*έλευθερη* *και* *προσωπική* *σκέψη*». Σύμφωνα μέ *τούς* *διανοούμενους* πού *άκολουθούν* τόν «*αυθεντικό* *μαρξισμό*» *ό* «*γνήσιος* *διάλογος*» *άποκλείει* *κάθε* *χαρκτηρισμό*, *έστω* *και* *άν* *είναι* *καθαρά* *περιγραφικός*. Άπαγορεύεται *έπίσης* *όποιαδήποτε* *άναφορά* *στήν* *άρχαία*, *μεσαιωνική*, *νεότερη* ή *σύγχρονη* *σκέψη* *και* *ίστορία* *έπειδή* *ύπαγορεύεται* *άπό* *μιά* *περιττή* *και* *κάποτε* *βλαβερή* *πολυμάθεια*, οί *ίδέες* *μας* *πρέπει* *νά* *πηγάζουν* *άποκλειστικά* *άπό* *τό* *έγώ* *μας*. Έξαιρείται *όμως* ή *γαλλική* *μαρξολογία* *και* *οί* *πηγές* *της*. Μπορεί *νά* *έπιτρέψουν* *νά* *άναφερθεί* *ό,τι* *δέν* *έχει* *άμεση* *σχέση* *μέ* *τή* *γαλλική* *μαρξολογία* *ύπό* *τόν* *άπαράβατο* *όρο* *νά* *άναφερθεί* *έντελώς* *άποσπασματικά* *και* *μέ* *τίς* *άπαραίτητες* *παραινότητες*, όπως *λ.χ.* *ό* κ. Δαγτόγλου *άναφέρει* *τόν* *Ρουσό* *έξομοιώνοντάς* *τον* *μέ* *τόν* *ναζι* *Κάρλ* *Σμίτ* *και* *προκαλώντας* *τό* *θαυμασμό* *τού* *κ. Σ.Β.* *στά* *Σύγχρονα* *Θέματα* (Ίούλιος 1980).

Η *ομάδα* *αυτή* *τών* *προοδευτικών* *διανοομένων* *άπολυτοποιεί* *τήν* *έλευθερία* *τήν* *όποια* *βάζει* *πάνω* *άπό* *τό* *λογικό*, *τή* *δικαιοσύνη* *και* *τήν* *ισότητα*. Η *άπολυτοποίηση* τής *έλευθερίας* *έξηγει* *τό* *γεγονός* *ότι* *οί* *όπαδοί* *αυτοί* *τού* *αυθεντικού* *μαρξισμού* *πιστεύουν* *πώς* *είναι* *άπόλυτα* *έλεύθεροι* *νά* *άποδίδουν* *σ'* *αυτούς* *πού* *διαφωνούν* *μέ* *τίς* *ίδέες* *τους* *άπόψεις* *πού* *οί* *τελευταίοι* *δέν* *ύποστήριξαν* *ποτέ*. Οί *διανοούμενοι* αυτοί *τείνουν* *νά* *άπελευθερωθούν* *και* *άπό* *τίς* *παράδοσιακές* *λογικές* *δεσμεύσεις*. Όλο *και* *πιά* *συχνά* *έκφράζονται* *μέ* *έξωλογικά* *δόγματα*, *χρησμούς*, *άφορισμούς* *και* *θέσφατα*, *χωρίς* *νά* *τά* *στηρίζουν* *σέ* *όποιαδήποτε* *διαδικασία* *άπόδειξης* *ή* *επαλήθευσης*.

Όρισμένοι *άπό* *τούς* *διανοούμενους* *αυτούς* *τείνουν* *νά* *άπελευθερωθούν* *και* *άπό* *τούς* *κανόνες* *τής* *παράδοσιακής*

ευπρέπειας. Ἡ ροπή τους πρὸς τὴν χυδαιολογία ἄλλοτε παίρνει ἐλαφρὲς καὶ ἀθῶες δῆθεν λαϊκίζουσες μορφές, ἄλλοτε συναγωνίζεται τὴν χυδαιότητα ναζιστικῶν ἐντύπων ἀπευθυνόμενων στὸ χιτλερικό ὑπόκοσμο.

Τὴν νοοτροπία καὶ τὴν δεοντολογία τῶν διανοουμένων αὐτῶν σέ ὄχι πολὺ ἀπεχθὴ μορφή ἀντικατοπτρίζει ἡ κριτικὴ τοῦ κ. Σ.Β. στὰ *Σύγχρονα Θέματα* (Ἰούλιος 1980), γιὰ τὸν ἔλεγχο τῶν ἀπόψεων τοῦ κ. Κουμάντου, τὸν ὁποῖο δημοσίευσα στὴν *Οἰκονομία καὶ Κοινωνία* (Ὀκτώβριος 1979). Ἀπόψεις ἀνάλογες μὲ τὶς ἀπόψεις τοῦ κ. Κουμάντου, διατυπωμένες σὲ πῶς ἱερατικό ὕφος δημοσίευσε ὁ κ. Δαγτόγλου πέντε μῆνες ἀργότερα (*Οἰκονομία καὶ Κοινωνία*, Μάρτιος, 1980).

Ὁ κ. Σ.Β. σωστά ταυτίζει τὶς ἀπόψεις τοῦ κ. Κουμάντου μὲ τὶς ἀπόψεις τοῦ κ. Δαγτόγλου. Τὰ ἐπιχειρήματα ὅμως μὲ τὰ ὁποῖα τὶς ἐπιδιοκίμαζε, στὸ βαθμὸ πού ὑπάρχουν, δὲν εἶναι καὶ τόσο πειστικά. Χαρακτηρίζει τὶς ἀπόψεις μου, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι οἱ προοδευτικοὶ διανοοῦμενοί τῆς σχολῆς του ἀπαγορεύουν τοὺς χαρακτηρισμοὺς, ὡς «καθαρά πολιτικές καὶ καθόλου φιλοσοφικές». Ὁ χαρακτηρισμὸς αὐτός, ἂν τὸν πάρει κανεὶς στὰ σοβαρά, προϋποθέτει πῶς ὅ,τι εἶναι φιλοσοφικό εἶναι ἄσχετο πρὸς ὅ,τι εἶναι πολιτικό καὶ ἀντίστροφα. Μιὰ τέτοια ἄποψη μὲ τὴν σειρά τῆς προϋποθέτει ὅτι ὁ φιλοσοφικός προβληματισμὸς ἀναπτύσσεται ὅταν τὰ πολιτικά ζητήματα παύουν νὰ ἐνδιαφέρουν τὸ σκεπτόμενο ἄνθρωπο καὶ ὅτι ἡ πολιτικὴ εἶναι μιὰ καθαρά ἐμπειρικὴ πρακτικὴ χωρὶς θεωρητικὴ ἀφετηρία καὶ ἐννοιολογικὲς προϋποθέσεις. Ἄν ὁ κ. Σ.Β. δὲν ὑπαινίσσεται σύγχρονα ρεύματα πού ταυτίζουν τὴν φιλοσοφία μὲ μιὰ ἐξωλογικὴ ὄντολογία καὶ τὴν πολιτικὴ μὲ μιὰ δίχως νόημα τυφλὴ πρακτικὴ, ἡ ἄποψή του ὅτι μπορεῖ νὰ ὑπάρξουν οἰεοδῆποτε πολιτικὲς ἀπόψεις, ἄσχετες μὲ φιλοσοφικὲς προϋποθέσεις, εἶναι ἕνας ἀκατάληπτος ἀφορισμὸς.

Ὁ κ. Σ.Β. θὰ μπορούσε νὰ προσπαθῆσει νὰ τεκμηριώσῃ τὴν γνώμη του ὅτι τὸ κείμενό μου δὲν εἶναι καθόλου «φιλοσοφικό» ἂν ἔδειχνε λ.χ. ὅτι ἡ ἐννοία τῆς ὁλότητῆς πού χρησιμοποιῶ, καὶ τὴν ὁποῖα οἱ κ.κ. Κουμάντος καὶ Δαγτόγλου, μὲ πολλὴ ἀφέλεια θεωροῦν ὡς δική μου ἀνακάλυψη, δὲν εἶναι φιλοσοφικὴ ἢ ὅτι τὴν χρησιμοποιῶ κατὰ τρόπο μὴ φιλοσοφικό. Ὁ κ. Σ.Β. ὅμως αἰσθάνεται τόσο ἔντονα τὴν ἀνάγκη νὰ ἀκούσῃ τὴν ἴδια τὴν φωνὴν του ὥστε νὰ μὴν τὸν ἀπασχολεῖ ἰδιαίτερα ἡ ἀπόδειξη ἢ ἡ ἐπαλήθευση τῶν ἀποψῶν του.

Ὁ κ. Σ.Β. ἐνοχλεῖται γιὰ τὴν ἀπόψεις πού περιλαμβάνονται στὸν ἔλεγχό μου δὲν εἶναι «πρωτότυπος». Προκαλεῖ ἐρωτηματικά ἢ ἀγωνιώδης ἀναζήτησι τῆς πρωτοτυπίας ἀπὸ κάποιον πού ἐπικαλεῖται τὸν «αὐθεντικὸ μαρξισμό», ἄρα καὶ τὸν ὀρθολογισμό καὶ ἀρνίεται τὶς «καρικατοῦρες» του. Θὰ περίμενε κανεὶς ὁ κ. Σ.Β. νὰ ἀναρωτιόταν ἂν οἱ ἀπόψεις μου εἶναι ἀληθινές ἢ ψευδεῖς. Δίνει τὴν ἐντύπωση ὅτι κρίνει θεωρητικὰ ζητήματα μὲ καλλιτεχνικὰ κριτήρια. Ἡ νοσταλγία τῆς πρωτοτυπίας ἐξηγεῖται τουλάχιστον μερικὰ ἀπὸ τὸ γεγονός πού σωστά ἐπέσημανε ὁ Α. Κακλαμάνης στὴν *Νεοελληνική Ἰδεολογία*, ὅτι ἡ νεοελληνικὴ κουλτούρα εἶναι υπερβολικὰ φιλολογικὴ καὶ ὅτι παραμέλησε τὸν ἐπιστημονικὸ καὶ ὀρθολογικὸ τρόπο σκέψης. Ὅπως ἴσως τὸ αἶτημα γιὰ πρωτοτυπία δὲ σημαίνει τίποτε ἂν δὲν διευκρινιστεῖ ἢ σημασία τοῦ διαφοροῦμένου ἢ μᾶλλον πολὺσημου ὄρου «πρωτοτυπία». Ἐ-

ξάλλου πῶς εἶναι δυνατό νὰ πρωτοτυπῆσει κανεὶς ὅταν εἶναι ὑποχρεωμένος νὰ ἐπαναλάβῃ πασιγνώστες ἀπόψεις λόγω τῆς χαμηλῆς ποιότητος τῶν ἐπιχειρημάτων πού ἀντιμετωπίζει;

Ὅπως καὶ ὀρισμένοι ἄλλοι διανοοῦμενοί τοῦ ἴδιου κύκλου, ἂν καὶ λιγότερο ἀπὸ αὐτούς, ὁ κ. Σ.Β. ρέπει πρὸς μιὰ ψευτολαϊκίζουσα χυδαιολογία. Τοῦτο φαίνεται ἀπὸ τὰ περὶ «κλεφτῶν» καὶ «νοικοκυρῶν» πού ἀναφέρει, ἴσως γιὰ τὴν πιστεύει, ὅπως μερικοὶ μαθητὲς τοῦ δημοτικῶν σχολείων, ὅτι οἱ παροιμίαι ἔχουν ἀποδεικτικὴ ἰσχύ ἢ ὅτι κάνουν ἐντύπωση. Ὅπως ὅποτε, οἱ καταδυναστευόμενοι καὶ ἄγρια ἐκμεταλλεῶμενοι ἀπὸ τὶς Η.Π.Α., ἀπὸ τὴν ἐποχὴ τοῦ Μονρόε, λαοὶ τῆς λατινικῆς Ἀμερικῆς, αὐτοὶ πού ἀντιμετωπίζουν καθημερινὰ στὴ Γουατεμάλα καὶ στὸ Σαλβαντόρ τὸ θάνατο, ὅσοι γνῶρισαν τὶς ἀνοικτὲς στρατιωτικὲς ἐπεμβάσεις τῶν Η.Π.Α. στὸ Βιετνάμ, τὴ Γουατεμάλα, τὸ Λίβανο, τὸν Ἅγιο Δομίνικο καὶ ἄλλου, ὅσοι δοκίμασαν τὰ ἀγαθὰ τῆς γαλλικῆς εἰρήνευσης στὴν Ἀλγερία καὶ «μορφώθηκαν» ἀπὸ τὴ θεωρητικὴ δικαίωση τῶν βασιανιστηρίων ἀπὸ Γάλλους στρατιωτικούς, τὸ ἕνα ἑκατομμύριο τῶν θυμάτων τῆς Ἰνδονησίας τὸ 1966, ὅσοι ἀναμετώπισαν τὶς συνεχεῖς στρατιωτικὲς ἐπεμβάσεις τῶν Γάλλων, τῶν Βέλγων καὶ ἄλλων στὴν Ἀφρική, ὅσοι γνῶρισαν στίς ἀγγλικὲς ἀποικίες καὶ στὴν Κύπρο τὸν ἀγγλικὸ φιλελευθερισμὸ στὴν πράξη, γιὰ νὰ περιοριστῶ μόνον στὰ πῶς πρόσφατα καὶ μῶς φανερά ἐπιτεύγματα τοῦ φιλελευθερισμοῦ καὶ γιὰ νὰ μὴ ἀναφερθῶ στὸ ὄλογο του στὴν Ἑλλάδα, ἀσφαλῶς αἰσθάνθηκα ἐξίσου ἔντονη φρίκη γιὰ τὶς συνέπειες του μὲ αὐτὴ πού προκαλεῖ στοὺς κ.κ. Σ.Β. καὶ Κουμάντο ὁ «ὀλοκληρωτισμὸς» τῶν σοσιαλιστικῶν χωρῶν.

Ὁ ἰσχυρισμὸς τοῦ κ. Σ.Β. ὅτι τὰ ἐπιχειρήματα μὲ τὰ ὁποῖα ἀνασκευάζω τὸν ὀρλεανιστικὸ φιλελευθερισμὸ τοῦ κ. Κουμάντου ἀποτελοῦν «καρικατοῦρα μαρξισμοῦ», εἶναι ἀναπόδεικτος ἀφορισμὸς. Γιὰ νὰ ἀποδειχθεῖ μιὰ τέτοια ἄποψη θὰ ἔπρεπε νὰ διευκρινιστεῖ ὁ «αὐθεντικὸς μαρξισμὸς», πράγμα πού ὁ κ. Σ.Β. ἀποφεύγει νὰ κάνει, ἂν καὶ φαίνεται νὰ πιστεύει ὅτι ὁ αὐθεντικὸς μαρξισμὸς, κοντὰ στὰ ἄλλα ἀπροσδόκητα χαρακτηριστικὰ πού ἔμμεσα του ἀποδίδει (χωρισμὸς πολιτικῆς καὶ φιλοσοφίας, ἀναζήτησι τῆς πρωτοτυπίας, φιλελευθερισμὸς, ἔξαρση μιᾶς ἀκαθόριστης ἀντιλήψης γιὰ τὴν δημοκρατία) ἀποκλείει καὶ τὴν πάλῃ τῶν τάξεων, γιὰ νὰ μὴν τυχόν καὶ ἐρμηνευθεῖ δογματικά (!).

Ὅπως ὅποτε, τὰ περὶ αὐθεντικοῦ καὶ μὴ μαρξισμοῦ εἶναι ἄσχετα μὲ τὸν ἔλεγχό μου γιὰ τὶς ἀπόψεις τοῦ κ. Κουμάντου. Δὲ μὲ ἀπασχόλησε ὁ αὐθεντικὸς ἢ μὴ μαρξισμὸς ἀλλὰ ἡ διατύπωση ὀρισμένων πασιγνώστων σκέψεων γιὰ τὴν μέθοδο τῆς σύγχρονης κοινωνικῆς ἱστορίας καὶ γιὰ τὴν αὐτονόητη, ἔξω ἀπὸ τὴν Ἑλλάδα, ἐφαρμογὴ τῆς στὴν ἀνασύνθεση καὶ ἐξήγησι τῆς ἐξέλιξης τοῦ σοσιαλισμοῦ καὶ τῆς Σοβιετικῆς Ἐνωσης. Φυσικὰ δικαίωμα τοῦ κ. Σ.Β. εἶναι νὰ ἀντλεῖ τὶς πληροφορίες του γιὰ τὴ Σοβιετικὴ Ἐνωση μόνον ἀπὸ τὰ μυθιστορήματα τοῦ Σολζενίτσιν, καὶ «γιὰ ὄχι» τὶς γνώσεις του γιὰ τὴ γαλλικὴ ἐπανάστασι μόνον ἀπὸ τὰ γραφτὰ τῶν ὀπαδῶν τῶν Βουρβῶνων καὶ τοῦ Βατικανοῦ.

Δὲ φαίνεται ὅμως νὰ ἔχει ὀποιαδήποτε ἐπιχειρήματα πού νὰ δικαιολογοῦν τὴ γενίκευσή τῆς πρακτικῆς. Γιὰ τὴν εἶναι ἐνδειξη ὑπερβολικῆς εὐαισθησίας τὸ ἐνδιαφέρον γιὰ τὴ λειτουργία τῆς Σοβιετικῆς Ἀκαδημίας τῶν Ἐπιστημῶν καὶ δὲν εἶναι οἱ ἐκτενέστεραι εἰσηγήσεις, συζητήσεις καὶ δη-

μοσιεύσεις για τὰ Α.Ε. τῆς Δύσης π.χ. ἀπὸ τοὺς ἐκεῖ Ἑλλη-  
νες πανεπιστημιακοὺς πρὶν μερικά χρόνια;

Ὁ κ. Σ.Β. ἐνοχλεῖται γιατί μέσα σέ δύο ἢ τρεῖς στίχους ὅπου μνημονεύει τὴν ΕΣΣΔ δὲν ἀναφέρθηκα στὶς ἀρνητικὲς πλευρὲς καὶ τὰ «σύννεφα» τῆς ἱστορίας τῆς. Ὅπως ἐξηγήσα καὶ πρὶν, δὲν μὲ ἀπασχόλησε ἡ ἱστορία τῆς ΕΣΣΔ αὐτὴ καθαυτὴ. Ἐπιδιώξῃ μου ἦταν νὰ ἀπαλλαγῇ ἡ κριτικὴ τῶν συγ-  
χρόνων κοινωνικῶν συστημάτων συμπεριλαμβανομένου καὶ τοῦ σοβιετικοῦ ἀπὸ τὸν ψευδοπλατωνισμό τοῦ κ. Σ.Β. καὶ τῶν φίλων του. Νομίζω ὅτι τὸν ψευδοπλατωνισμό τοὺς πρέ-  
πει νὰ ἀντικαταστήσει μιὰ ἱστορικὴ μέθοδος πού θὰ ἀπο-  
βλέπει ὄχι στὸ νὰ ἐπαινέσει ἢ νὰ ψέξει ἕνα κοινωνικὸ σύ-  
στημα ἀλλὰ νὰ ἀνασυνθέσει καὶ νὰ ἐξηγήσει τὴν ἐξέλιξή  
τους.

Ὅσο ἡ ἀπαιτῆση γιὰ ἀναφορά στὰ «σύννεφα» τῆς  
σοβιετικῆς ἱστορίας, κάθε φορά πού μνημονεύεται ἡ ΕΣΣΔ,  
ἔσω καὶ σέ τρεῖς γραμμὲς, γεννᾶει ὀρισμένα ἐρωτηματικά,  
πὺς συμβιδιάζεται ἡ ἀπαιτῆση αὐτὴ μὲ τὸν τόσο ἔντονη δῖψα  
τῆς πρωτοτυπίας ἀπὸ τὴν ὁποία κατατρώχεται ὁ κ. Σ.Β.; Ὁ  
μέσος Ἕλληνας πολίτης εἶναι ὑπερπληροφορημένος γιὰ τὰ  
«σύννεφα», τῆς σοβιετικῆς κοινωνίας, πολὺ περισσότερο ἀπὸ  
ὅσο γιὰ τὰ «σύννεφα» τῶν δυτικῶν κοινωνιῶν. Ἐλάχιστα  
ὅμως γνωρίζει γιὰ τὸ σοβιετικὸ ἐκπαιδευτικὸ σύστημα, τὴν ἐ-  
πιστημονικὴ ἔρευνα στὴν ΕΣΣΔ, τὸ σοβιετικὸ δίκαιο, τὴν ὁ-  
βιετικὴ σχεδιοποίησι καὶ ἄλλες πλευρὲς τῆς σοβιετικῆς κοι-  
νωνικῆς ἱστορίας. Δὲ θὰ ἦταν πιὸ «πρωτότυπο», τουλάχισ-  
τον γιὰ μᾶς τοὺς Ἕλληνες, νὰ ἔχουμε πληρέστερη ἐνημέρω-  
ση γι' αὐτὰ τὰ θέματα;

Σὲ ὅποσδήποτε σοβαρὲς μελέτες γιὰ τὴν ἱστορία τῆς σο-  
βιετικῆς ἐξωτερικῆς ἢ οικονομικῆς πολιτικῆς ὅπως εἶναι τὰ  
βιβλία τοῦ Κάρο, σὲ ἄλλες ἐργασίες, ὅπως εἶναι τὸ βιβλί-  
ο τοῦ Ν. Γκραντ γιὰ τὴν σοβιετικὴ ἐκπαίδευση, ἀκόμα καὶ σὲ  
γαλλικὰ σχολικὰ ἐγχειρίδια νεότερης καὶ σύγχρονης ἱστορίας  
(π.χ. τῆς σειρᾶς Μπορντάς), δὲ γίνεται μνεῖα γιὰ τὰ πάθη-  
ματα τῶν ἀμφισβητιῶν στὴν ΕΣΣΔ; Γιατί ὁ κ. Σ.Β. δὲν ἐκ-  
στρατεύει ἐναντίον τῶν βιβλίων αὐτῶν; Ἡ δὲ διαβάξει τίπο-  
τε ἄλλο ἐκτός ἀπὸ τὴ δυτικὴ μαρξολογία καὶ τὸν Σολζενί-  
τσιν;

Στὰ σοβαρότερα βιβλία γιὰ τὴ γαλλικὴ ἐπανάσταση (Λε-  
φέμπρ, Σομπούλ, Μπουλουαζώ κ.ἄ.) γίνεται ἐλάχιστος λόγος  
γιὰ τὰ πάθημα καὶ τὶς συμφορὲς τῶν ἀντιπάλων τῆς καὶ ἐ-  
ξετάζεται κυρίως ἡ ἐξέλιξη τῆς οικονομίας, τῶν θεσμῶν, τῶν  
συλλογικῶν παραστάσεων, τῆς ἐξωτερικῆς πολιτικῆς καὶ οἱ  
κοινωνικοὶ μετασχηματισμοὶ τῆς περιόδου αὐτῆς. Σύμφωνα  
μὲ τὴ λογικὴ τοῦ κ. Σ.Β. θὰ ἔπρεπε νὰ τὰ ἀπορρίψουμε καὶ  
νὰ θεωροῦμε ὡς μόνες «ὑπεύθυνες» τὶς ἀφηγήσεις τῶν ρω-  
μαιοκαθολικῶν καὶ μοναρχικῶν ἀπομνημονευματογράφων,  
πού ἱκανοποιοῦν τὶς ἀπαιτήσεις του.

Ἀκόμα γιατί ὁ κ. Σ.Β. δὲν ἐνοχλήθηκε ὅταν σὲ σχετικὰ  
πρόσφατες καὶ ἐκτενέστερες παρουσιάσεις δυτικοευρωπαϊ-  
κῶν ἐκπαιδευτικῶν συστημάτων δὲν ἐγινε λόγος γιὰ τὶς ἀρ-  
νητικὲς συνέπειές τους, λ.χ. τὴν ἐφαρμογὴ τους μὲ σκοπὸ τὴν  
ἐξώλειψη τῆς ἐθνικῆς καὶ πολιτιστικῆς ταυτότητας τῶν «προ-  
στατευόμενων» χωρῶν; Ὅσο ἡ ἀποτελέσματα εἶναι γνω-  
στά ἀπὸ τὴν πολὺ ἐκτεταμένη σχετικὴ βιβλιογραφία, ὅπως  
εἶναι γνωστὴ, ἀπὸ τὰ βιβλία τοῦ Ζυλιέν, τοῦ Γκερίν καὶ ἄλ-  
λων ἢ κάποια σύμφωνη ἀμερικανικῆς ἀνώτατης ἐκπαίδευ-  
σης καὶ ΣΙΑ.

Ὡς πρὸς τὴν «ἐξίσωση τῆς ἀνοιξῆς τῆς Πράγας μὲ τοὺς  
διωγμοὺς τῆς σταλινικῆς ἐποχῆς», ὁ κ. Σ.Β. προφανῶς ἀνα-  
φέρει τὰ κείμενα πού κρίνει ἀπὸ μνήμης καὶ συγγέει τὶς ἀ-  
πόψεις μου μὲ τὶς ἀπόψεις ἄλλων. Δὲν γίνεται λόγος στὸν  
ἐλεγχό μου γιὰ τὰ θέματα αὐτά. Ἐπίσης πουθενά στὸν ἐ-  
λεγχό μου δὲν ταυτίζεται ὁ φασισμός μὲ τὴν «ἀστικὴ δημο-  
κρατία». Βέβαιο εἶναι ὅτι τὸ φασιστικὸ σύστημα προστατεύει  
τὸ ἀστικὸ κοινωνικὸ καθεστῶς καὶ τὴν ἀτομικὴ ἰδιοκτησία  
τῶν μέσων παραγωγῆς. Ἐπίσης βέβαιο εἶναι ὅτι ἀστικά κόμ-  
ματα, ἀφοσιωμένα στὴν κοινοβουλευτικὴ δημοκρατία, ὅπως

τὸ «Κέντρο» στὴ δημοκρατία τῆς Βαϊμάρης ἢ ἡ παράταξι  
τοῦ Τζιολίτη στὴν Ἰταλία ἐδειξαν ἀνοχή ἢ καὶ ὑποστήριξαν  
ἀνοικτὰ φασιστικὲς κυβερνήσεις. Ἄν ὁ κ. Σ.Β. ἀμφιδάλλει  
γι' αὐτὸ, δὲν ἔχει παρὰ νὰ θυμηθεῖ ὅτι ὁ Χίτλερ καὶ ὁ Μου-  
σολίνι, ἀνῆλθαν νόμιμα στὴν ἐξουσία, ὅτι ὑποστηρίχτηκαν  
ἀπὸ κόμματα προσηλωμένα στὴν ἀστικὴ δημοκρατία, ὅτι ὁ  
Μεταξᾶς εἶχε πάρει τὸ 1936 ψῆφο ἐμπιστοσύνης ἀπὸ τὸ κόμ-  
μα τῶν φιλελευθέρων καὶ ψῆφο ἀνοχῆς ἀπὸ τὸ λαϊκὸ παρό-  
λο πού εἶχε ἐπανειλημμένα διακηρύξει τὶς ἀντικοινοβουλευ-  
τικὲς ἰδέες του. Ὁ κ. Σ.Β. θὰ μποροῦσε νὰ θυμηθεῖ ἐπίσης  
τὴν εὐνοϊκὴ στάση ἐγκύρων ὄργανων τοῦ βρετανικοῦ τύπου,  
πού ἀπηχοῦσαν τὶς ἀπόψεις τῆς ἀγγλικῆς κυβερνήσεως γιὰ  
τὸν Μουσολίνι, τὸν Φράνκο, ἀκόμα καὶ τὸν Χίτλερ στὰ πρῶ-  
τα χρόνια τῆς ἐξουσίας του. Ἀνάλογη στάση υἱοθετεῖ καὶ  
σήμερα σημερινὴ μερίδα τοῦ δυτικοῦ τύπου, π.χ. ἡ Μόντ  
γιὰ τὴν τουρκικὴ δικτατορία. Ἡ στάση αὐτὴ συμπίπτει ἄλ-  
λωστε μὲ τὴν στάση τῶν περισσοτέρων δυτικῶν κυβερνήσεων  
καὶ «εὐρωπαϊκῶν» οργανισμῶν.

Ἀπὸ τὸ γεγονός ὅτι ὁ κ. Σ.Β. δὲν προσπαθεῖ νὰ τεκμη-  
ρῶσει τὶς ἀπόψεις του καὶ ἀπὸ τὸν ὀλίγοτερον πρόχειρο καὶ  
ἀνεύθυνο τρόπο μὲ τὸν ὁποῖο ἀναφέρεται στὶς ἰδέες μὲ τὶς  
ὁποῖες διαφωνεῖ, προκύπτει τὸ ἐξῆς συμπέρασμα: ἡ «κρι-  
τικὴ» τοῦ κ. Σ.Β. εἶναι μόνον μιὰ σειρά χρησμών, θεσφάτων  
καὶ ἀφορισμῶν πού ἐξωτερικεύουν τὶς σεβαστὲς συγκινησια-  
κὲς ἀντιδράσεις του. Ἡ «κριτικὴ» του μᾶς πληροφορεῖ γιὰ  
τὸ τί τὸν εὐχαριστεῖ καὶ τί τὸν δυσαρεστεῖ. Δὲν προσφέρει  
καμιὰ πληροφοροῦσα γιὰ τὰ θέματα πού θίγει. Οἱ κρίσεις του  
ἐνδιαφέρουν κατὰ κύριο λόγο τὸν παρόντα ἢ μελλοντικὸ βιο-  
γράφο του. Ἴσως νὰ ἐνδιαφέρουν καὶ τὸν ἱστορικὸ πού θὰ  
θελήσει νὰ ἐξετάσει ὀρισμένα συμπτώματα παρακμῆς καὶ νό-  
θειας τοῦ ἰδεολογικοῦ καὶ πολιτικοῦ «διαλόγου» στὴν Ἑλ-  
λάδα τοῦ τέλους τοῦ εἰκοστοῦ αἰῶνα.

Α. Μπαγιόνας  
25.10.1980

### Ἑλληνικὲς Διατριβὲς σὲ Ἀγγλικά Πανεπιστήμια, (συνέχεια).

#### Ἀγαπητὰ Σύγχρονα Θέματα,

Δὲν πιστεύω πὺς ὑπάρχουν δαίμονες. Ὑπάρχουν μόνον  
τυπογραφεία. Θάθελα λοιπὸν νὰ ἀποκαταστήσω ἀριθμοὺς  
καὶ λέξεις στὸ εἰσαγωγικὸ σημεῖωμα τῶν Σ.Θ. τοῦ προηγού-  
μενου τεύχους, πού προτάσσεται τῆς δημοσίευσής μου «Ἑλλη-  
νικὲς διατριβὲς σὲ Ἀγγλικά πανεπιστήμια».

1) Ἀναφέρατε σὲ 12.000 τίτλους, ἐνῶ στὴν πραγματικό-  
τητα πάνω ἀπὸ 120.000 διαβάστηκαν γιὰ νὰ μπορέσει ἡ συλ-  
λογὴ νὰ γίνῃ δυνατὴ.

2) Στὸν πρόλογο μου προσπαθῶ νὰ καθιερώσω τὸν ὄρο  
«προγονολογία» πού στὸ σημεῖωμά σας παρατιθεται ἄπλά  
ὡς προγονολογία. Δὲν θὰ εἶχα ἀντίρρηση γιὰ τὴ δική σας  
παραλλαγὴ ἂν δὲν πίστευα ὅτι στὶς περισσοτέρες περιπτώ-  
σεις πρόκειται πραγματικὰ γιὰ διαστροφή. Θὰ προτιμοῦσα  
λοιπὸν νὰ ἐμμεῖνω στὸ δικό μου ὄρο.

3) Ἐνῶ γιὰ τὴν ἐναρμόνιση μὲ τὸ σχῆμα τοῦ περιοδικοῦ  
σας ἀλλάξατε τὴν σελιδοποίησι τῶν δικῶν μου σελίδων δὲν  
διορθώσατε ἀντίστοιχα τὶς παραπομπὲς τῶν σελίδων στὰ πε-  
ριοχόμενα.

Μικρὰ θὰ μοῦ πείτε οἱ ἀδελφίτες καὶ συμφωνῶ. Ὅπως  
ἐπίσης θὰ ἔλεγα πὺς τὸ ὑψηλὸ ἐπιπέδου περιοδικό σας λίγη  
ἔχει ἀνάγκη βελτίωσης. Ἐχει ὅμως, καμιὰ φορὰ, ἀνάγκη  
μεγαλύτερης ἴσως προσοχῆς.

Εὐχαριστῶ πολὺ,  
Ρουσσὸς Κουνδουρὸς  
Σαμάρρα 38, Π. Ψυχικό.  
Ἀθῆνα. 6.1.1981.