

## Τό αθηναϊκό πρόβλημα: ἡ κρίση καί οἱ διέξοδοι

**Γιώργος Πρεβελάκης**

Τά τελευταία χρόνια ώριμάζει ὄλο καί περισσότερο ἡ σννεΐ-  
 δηση -καί ὄχι μόνο στούς εΐδικούς- ὅτι ὑπάρχει ἓνα σοβαρό  
 ἄθηναϊκό πρόβλημα. Τά αΐτιά του, οἱ δεσμοί του μέ τό σύνολο  
 τῶν κοινωνικῶν προβλημάτων καί -τό κυριότερο- οἱ πιθανές  
 λύσεις του παραμένουν ἀκόμα ἀσαφή. Τό αθηναϊκό πρόβλημα  
 γίνεται ἀντιληπτό ὡς ἄθροισμα ἀπό μερικότερα πρόβλήματα:

- δυσαναλογία ἀνάμεσα στό βάρος τῆς Ἀθήνας καί τό βάρος  
 τῆς χώρας, ἢ τῶν ἄλλων ἑλληνικῶν πόλεων, ὡς πρός διάφορες  
 παραμέτρους (πληθυσμό, ἀπασχόληση, δραστηριότητες, πολι-  
 τική καί οικονομική ἰσχύ, κ.ἄ.)·
- κυκλοφοριακό πρόβλημα στήν Ἀθήνα·

- πρόβλημα κακῆς χωροθέτησης τῆς βιομηχανίας στήν  
 Ἀθήνα·
- συμπόρηση στό κέντρο τῆς Ἀθήνας·
- πρόβλημα χώρου: ἡ ἀστική ἐπέκταση καταλαμβάνει τίς δια-  
 θέσιμες ἐπιφάνειες στήν περιοχή τῆς Ἀθήνας, ἐξαφανίζοντας  
 χώρους πράσινου, κοινόχρηστους χώρους, κλπ. Ὁ χώρος τοῦ  
 λεκανοπεδίου ἔχει χτιστεΐ σχεδόν ὄλος·
- πρόβλημα ρύπανσης τοῦ περιβάλλοντος·
- πρόβλημα κατοικίας καί κοινωνικοῦ ἐξοπλισμοῦ τῆς πόλης·
- ἔλλειψη δικτύων, π.χ. ἀποχέτευσης ὀμβρίων μέ ἀποτέλεσμα  
 πρόκληση πλημμυρῶν·
- συμπόρηση τοῦ λιμανιοῦ, τοῦ ἀεροδρομίου, κλπ.

Τά προβλήματα αὐτά δέ θΐγουν βέβαια ὄλο τόν κόσμο μέ  
 τήν ἴδια ἔνταση, σῦτε ἀξιολογοῦνται ἀπ' ὄλους μέ τόν ἴδιο  
 τρόπο. Ἄν, π.χ., γιά ἓναν ὑπάλλληλο μπορεΐ νά εΐναι σοβαρό  
 πρόβλημα τό κυκλοφοριακό, ἔξαιτίας τοῦ ὀποιοῦ ταλαιπωρεΐ-  
 ται καθημερινά στίς μετακινήσεις του πρός καί ἀπό τό κέντρο  
 τῆς Ἀθήνας, ὁ κάτοικος τῶν φτωχότερων συνοικιῶν θεωρεΐ  
 ὀξύτερο πρόβλημα τήν ἔλλειψη ἀποχέτευσης γιά τά νερά τῆς  
 βροχῆς, καθώς ζεΐ μέ τό ἄγχος τῆς πλημμύρας, ἐνώ ὁ ἐνοικι-

αστής ενός άστικού διαμερίσματος εξανίσταται για την άνοδο του ένοικίου.

Έτσι, ενώ υπάρχει στή συνείδηση του κόσμου ένα «αθηναϊκό πρόβλημα», τό πρόβλημα αυτό γίνεται αντίληπτό άποσπασματικά, καί κατά τρόπο λίγο πολύ μονόπλευρο από τόν καθένα. Ή άδυναμία νά συλλάβουμε συνολικά τό πρόβλημα άπομακρύνει τή δυνατότητα νά βρεθούν λύσεις, τό κάνει νά φαίνεται σάν κάποιον άναπότρεπτο κακό, κάποια φυσική καταστροφή. Παρ' όλα αυτά υπάρχουν όρισμένες μελέτες, άλλες παλιότερες καί άλλες πιό πρόσφατες, πού επιτρέπουν, άν όχι νά συλλάβουμε τό αθηναϊκό πρόβλημα σέ όλες του τής διαστάσεις καί άρθρώσεις, τουλάχιστον νά διατυπώσουμε όρισμένα ούσιαστικά ερωτήματα πού ή απάντησή τους μπορεί νά δείξει διεξόδους από τήν κρίση.

### Τό επιστημονικό πεδίο του αθηναϊκού προβλήματος

Θεωρώντας τόν αθηναϊκό συνασπισμό<sup>1</sup> γεωγραφικό σύστημα, μπορούμε νά τόν ξετάσουμε από διάφορες σκοπιές καί σέ διάφορες γεωγραφικές κλίμακες.

Ή διεθνής κλίμακα άφορά τή σχέση τής Ήθνης με φαινόμενα πού ξεπερνούν τά γεωγραφικά όρια του ελληνικού κράτους: διεθνείς έμπορικούς άξονες, πληθυσμιακές κινήσεις, αποφάσεις πού παίρνονται έξω από τά όρια του ελληνικού κράτους καί παίζουν ρόλο στή γεωγραφία τής Ελλάδας, διεθνή δίκτυα άστικών κέντρων, κ.ά. Ή διεθνής κλίμακα μπορεί νά αναλυθεί σέ διάφορα συστήματα κλιμάκων, ανάλογα με τό φαινόμενο πού ξεετάζεται κάθε φορά: βαλκανική κλίμακα, ευρωπαϊκή κλίμακα, μεσογειακή κλίμακα ή παγκόσμια κλίμακα, κ.ο.κ.

Ή εθνική κλίμακα άφορά τς λειτουργίες τής Ήθνης στον έθνικό γεωγραφικό χώρο, τς σχέσεις άμοιβαίας εξάρτησης των διάφορων στοιχείων του εθνικού χώρου με τήν Ήθνα. Ή εθνική κλίμακα μπορεί νά αναλυθεί καί αυτή σέ διάφορες υποδεέστερες κλίμακες ή συστήματα κλιμάκων, ανάλογα με τό φαινόμενο πού ξεετάζεται.

Ή περιφερειακή κλίμακα (αθηναϊκός συνασπισμός = περιφέρεια) άφορά τήν έσωτερική δομή καί λειτουργία του συνασπισμού. Διακρίνουμε διάφορες επιμέρους γεωγραφικές ένότητες, άρα καί διάφορες υποδεέστερες κλίμακες, άνάμεσα στίς όποιες τήν πολεοδομική.

Μπορούμε νά ξετάσουμε τήν κάθε κλίμακα χωριστά, μπορούμε όμως νά ξετάσουμε τς σχέσεις των κλιμάκων αυτών ανά δύο, τς επαφές των κλιμάκων. Στην περίπτωση τής Ήθνης οι επαφές αυτές έχουν ιδιαίτερη σημασία, μά καί ή Ήθνα λειτουργεί συχνά ως γέφυρα άνάμεσα στίς διάφορες κλίμακες.

Μιά δεύτερη σκοπιά από τήν όποία όφείλουμε νά βλέπουμε τό αθηναϊκό πρόβλημα είναι ή σκοπιά των επιπέδων των κοινωνικών πρακτικών. Οι σημερινές μεγαλουπόλεις (στίς όποιες άνήκει πιά ή Ήθνα) αποτελούν έκφραση πολυσύνθετων συνδυασμών των διαφόρων επιπέδων (οικονομικό, πολιτικό, ιδεολογικό) τής κοινωνικής πρακτικής. Ποιό παίζει τόν καθοριστικό ρόλο σέ κάθε «στιγμή» τής επιστημονικής θεώρησης του προβλήματος μιάς μεγαλούπολης; Πώς άρθρώνονται τά επίπεδα μεταξύ τους σέ κάθε γεωγραφική κλίμακα; Πρόκειται για

ερωτήματα πού, όσο καί άν είναι δύσκολο νά απαντηθούν, πρέπει νά τά έχουμε συνέχεια στό μυαλό μας.

Τρίτη σκοπιά, τό ζευγάρι συγχρονία-διαχρονία. Ή πολυπλοκότητα του φαινομένου τής πόλης επιβάλλει τήν υιοθέτηση καί των δύο όπτικών: για νά φωτιστεί ένα πρόβλημα, άλλοτε χρειάζεται ή άνάλυση των μηχανισμών σέ μιά όρισμένη χρονική στιγμή, άλλοτε πρέπει νά άναζητήσουμε τς απαντήσεις στήν ιστορική διάσταση.

Οι τρεις αυτές ομάδες όπτικών, οι γεωγραφικές κλίμακες καί οι επαφές τους, τά επίπεδα τής κοινωνικής πρακτικής, καί τό ζευγάρι συγχρονία-διαχρονία, καθώς καί όλοι οι δυνατόι συνδυασμοί των στοιχείων τους, δίνουν μιά είκόνα περιπλοκότητας πού, σέ πρώτη όψη, απέλιζει τόν επίδοξο μελετητή του αθηναϊκού προβλήματος. Δυστυχώς δέν υπάρχει άλλος δρόμος: τό φαινόμενο τής πόλης είναι από τά πιό πολυσύνθετα. Ή πολυπλοκότητα τής ύλικής πραγματικότητας άντανακλάται κατ' άνάγκη σέ πολυπλοκότητα στή θεωρία.

Προσπαθώντας πάντα νά άποφεύγουμε τς υπεραπλουστεύσεις, δέν μπορούμε πάντως παρά νά άπλοποιούμε, σέ διάφορους βαθμούς, κάθε φορά πού προσπαθούμε νά κατανοήσουμε ένα πολυσύνθετο φαινόμενο. Αυτό θά συμβεί παρακάτω, στήν άπόπειρα νά προσδιοριστούν όρισμένες άρθρώσεις του αθηναϊκού προβλήματος. Ή περιγραφή, όμως, του συνόλου των στοιχείων πού άπαρτίζουν τό πρόβλημα καθώς καί των άμοιβαίων δεσμών τους, του πεδίου δηλαδή του προβλήματος, έχει, νομίζω, τήν άξία ότι επιτρέπει στον άναγνώστη νά εντάξει τήν προτεινόμενη σύνθεση στό σωστό πλαίσιο: μιά σύνθεση στοιχείων καί σχέσεων άνάμεσα σέ πολλές δυνατές, σύνθεσης-στιγμή σέ μιά πορεία πού προσπαθεί νά κατανοήσει τήν ιεραρχική όργάνωση των στοιχείων καί των σχέσεων τους καί νά κατασκευάσει ένα θεωρητικό σύστημα έμμηνηντικό του αθηναϊκού συστήματος, ένα μέσο για τόν κοινωνικό έλεγχο, θεωρητικό καί πρακτικό, του αθηναϊκού προβλήματος.

### Ή αθηναϊκός ύδροκεφαλισμός

Συγκρίνοντας τήν Ήθνα με άλλες μεγαλουπόλεις του κόσμου διαπιστώνουμε ότι δύσκολο μπορούμε νά τήν κατατάξουμε σέ κάποια ομάδα, σέ κάποιο «πρότυπο». Χωρίς νά άνήκει στήν κατηγορία των μεγαλουπόλεων τής Δύσης (π.χ. Παρίσι, Λονδίνο, άστικές περιφέρειες τής Αμερικής, τής Ευρώπης), δέν μπορεί κανείς νά τήν παρομοιάσει ούτε καί με τς άνοργάνωτες άστικές συσσωρεύσεις του Τρίτου Κόσμου. Περισσότερο μοιά-

1. Με τόν όρο «συνασπισμός» αποδίδω τόν ξένο όρο conurbation, πού όρίζεται ως έξής: «ομάδα πόλεων συνδεομένων μεταξύ τους σέ ένα ιεραρχημένο σύστημα ένα περιλαμβάνει, γύρω από ένα κέντρο πού κατέχει τή διεθυντική έξουσία, ένα σύνολο πόλεων πού έχουν ή καθεμιά είτε κάποια λειτουργική εξειδίκευση είτε πλήρες σύστημα δραστηριοτήτων πού τούς προσδίδουν άυτόνομια, κατώτερου όμως ποιοτικού επιπέδου από τό επίπεδο του κύριου κέντρου. Οι συνασπισμοί παρουσιάζονται χαρτογραφικά ως σύνολα πόλεων ή πολεοδομικών συγκροτημάτων πού γειτονεύουν, πού συχνά συνδέονται με ζώνες άστικών χρήσεων κατά μήκος των κύριων άξόνων επικοινωνίας, αλλά πού διατηρούν σαφώς τήν άτομικότητά τους καί πολώνονται γύρω από έναν κεντρικό πυρήνα». P. George (υπό τή διεύθυνση), *Dictionnaire de la Géographie*, β' έκδοση, P.U.F., Παρίσι 1974, σ. 98. Τό πολεοδομικό συγκρότημα τής Ήθνης αποτελεί τό διεθυντικό κέντρο του συνασπισμού τής Ήθνης, ενώ άλλα στοιχεία του αθηναϊκού συνασπισμού είναι οι πόλεις τής Κορίνθου, τής Θήβας, τής Χαλκίδας, οι βιομηχανικές ζώνες πού έχουν σχηματιστεί κατά μήκος των αττοκινητοδρόμων άνάμεσα στίς πόλεις αυτές καί τό λεκανοπέδιο (π.χ. στα Οινόφυτα), κλπ.

ζει, σέ διάφορες δημογραφικές παραμέτρους, με τις μεσογειακές πρωτεύουσες (π.χ. Μαδρίτη, Ρώμη),<sup>2</sup> αν και τή διαφοροποιεί και από αυτές τό γεγονός ότι κυριαρχεί σέ τέτοιο βαθμό στον ελληνικό γεωγραφικό χώρο, ώστε νά συγκεντρώνει τό τρίτο σχεδόν του ελληνικού πληθυσμού. Από αυτή τήν άποψη (του λόγου: πληθυσμός πρωτεύουσας προς πληθυσμό χώρας) είναι ή τρίτη πρωτεύουσα στον κόσμο, μετά τό Μπουένος Άιρες και τό Σαντιάγο. Τό χαρακτηριστικό αυτό, τής συντριπτικής αθηναϊκής κυριαρχίας στον ελληνικό χώρο, αποτελεί τήν κύρια ιδιαιτερότητα όχι μόνο του αθηναϊκού γεωγραφικού προδλήματος άλλα και δλόκληρης τής ελληνικής γεωγραφίας, ιδιαιτερότητα πού δέν μορρεί παρά νά είναι ό κύριος άξονας για πολλές γεωγραφικές μελέτες.

Η ιστορική διάσταση άποδεικνύεται ιδιαίτερα διαφωτιστική στή μελέτη του θέματος τής υπέρμετρης αθηναϊκής ανάπτυξης. Τό φαινόμενο αυτό δέν εξηγείται από γεωγραφικούς παράγοντες· ή γεωγραφική θέση τής Άθήνας, αντίθετα από ό,τι πιστεύεται, δέν προσφέρει πλεονεκτήματα, δέν είναι κεντρική. Η Πάτρα, και πολύ περισσότερο ή Θεσσαλονίκη, συγκεντρώνουν, αντίθετα, σημαντικά γεωγραφικά πλεονεκτήματα, και άπόλυτα, και σχετικά.<sup>3</sup> Διάφορες μελέτες<sup>4</sup> σχετικά με τήν εγκαθίδρυση τής αθηναϊκής κυριαρχίας στον ελληνικό χώρο μάς επιτρέπουν νά διατυπώσουμε συνοπτικά μερικά πρώτα συμπεράσματα:

α. Η έντατικοποίηση τής διείσδυσης του δυτικού καπιταλισμού στην Ελλάδα από τά μέσα του 19ου αιώνα διέλυσε λίγο τίς παραδοσιακές γεωγραφικές ισορροπίες, και όδήγησε σέ «έξοδο» των άγροτών από τήν ύπαιθρο, με συνέπειες από τή μία ένα ρεύμα άποδημίας και από τήν άλλη τήν άστικοποίηση του ελληνικού γεωγραφικού χώρου.

β. Από τήν άστικοποίηση (καθώς και από τήν εισροή των προσφύγων μετά τό 1922) έπωφελήθηκε κυρίως ή Άθήνα, αύξανοντας σέ κάθε φάση, και ως τίς μέρες μας, τό ποσοστό συμμετοχής τής στον πληθυσμό τής χώρας.

γ. Ο λόγος για τόν όποιο ή Άθήνα πρώτη μορρούσε νά έπωφελείται συνεχώς από τήν προσφορά άστικοποιούμενου πληθυσμού συνδέεται κατά κύριο λόγο με θέματα έσωτερικής και έξωτερικής πολιτικής. Η κυριαρχία τής Άθήνας ήταν (και από τήν άποψη του χρόνου και αξιολογικά) πρώτα πολιτική και μετά οικονομική.

δ. Κάθε βήμα ένίσχυσης τής θέσης τής Άθήνας στον ελληνικό γεωγραφικό χώρο έκανε εύκολότερο τό επόμενο βήμα προς τήν ίδια κατεύθυνση. Στα μέσα του 19ου αιώνα ή σημαντικότερη ελληνική πόλη ήταν ή Έρμούπολη, όχι ή Άθήνα. Η σχέση είχε αντιστραφεί ήδη στα τέλη του αιώνα. Η κυριαρχία τής Άθήνας στο γεωγραφικό χώρο τής Ελλάδας πριν από τούς βαλκανικούς πολέμους τής έδωσε τή δυνατότητα νά έξουδετερώσει τή Θεσσαλονίκη μετά από αυτούς. Από τότε ή χώρα ύποτάσσεται όλο και περισσότερο στην πρωτεύουσα, πού φτάνει έτσι στο σημερινό τής μέγεθος.

### Ο αθηναϊκός συνασπισμός: πολεοδομική αυθαιρεσία και χάος

Η εύρύτερη Άθήνα, ό αθηναϊκός συνασπισμός, συγκέντρωνε τό 1971, κατά τούς ύπολογισμούς και τούς όρισμούς του γραφείου Δοξιάδη,<sup>5</sup> 2.900.000 κατοίκους, σέ έκταση (άστικές χρήσεις μόνο) 500 τετραγωνικών χιλιομέτρων. Η χρήση του όρου

συνασπισμός είναι ίσως κάπως πρόωξη για τά στοιχεία του 1971. Η κύρια μάζα του πληθυσμού βρισκόταν πάντα μέσα στα όρια του λεκανοπεδίου τής Άθήνας (87%, 2,54 εκατ. κάτοικοι), ενώ στα Μέγαρα, στο Θριάσιο και στα Μεσόγεια βρισκόταν τό 8%, και έμενε ένα 5% για τίς ύπόλοιπες περιοχές (Κόρινθος, Θήβα, Χαλκίδα). Πρέπει νά περιμένουμε τά αποτελέσματα τής άπογραφής του 1981 για νά διαπιστώσουμε σέ τί βαθμό έχει αλλάξει ή εικόνα αυτή. Όμως ή τάση νά επεκταθεί ό άστικός χώρος τής πρωτεύουσας και νά περιλάβει έναν εύρύτερο γεωγραφικό χώρο, σέ ένα σύνολο όπου τό διευθυντικό ρόλο τόν διατηρεί βέβαια πάντα τό λεκανοπέδιο, φάνηκε καθαρά τά χρόνια πού πέρασαν από τήν τελευταία άπογραφή, και έπομένως ή υιοθέτηση του όρου συνασπισμός είναι σήμερα δικαιολογημένη. Μπορούμε, λοιπόν, νά πούμε ότι βρισκόμαστε πιά σέ μία νέα φάση τής αθηναϊκής επέκτασης.<sup>6</sup>

Τά περισσότερα και τά πιο δυσεπίλυτα πολεοδομικά προβλήματα παρουσιάζονται στο χώρο του λεκανοπεδίου και του Θριασίου, ενώ μόνο του λεκανοπεδίου έχει μελετηθεί σέ κάποιο βαθμό ή γεωγραφική δομή. Βασική, έξοφθαλμι διαπίστωση είναι ή διχοτομική του όργάνωσης. Ο άξονας πού όρίζεται από τόν Κηφισό και τίς σιδηροδρομικές γραμμές πού τόν διατρέχουν, χωρίζει τόν άστικό χώρο στα δύο: ανατολικά βρίσκεται ή άστική Άθήνα, δυτικά οι «έπαρχίες τής Άθήνας», οι λαϊκές συνοικίες. Ο διαχωρισμός αυτός του άστικού ίστού αντανακλάται στο όδικό δίκτυο: με μία ματιά στο χάρτη διαπιστώνουμε ότι οι κύριοι κυκλοφοριακοί άξονες κατευθύνονται από βορρά προς νότο. Η συγκοινωνία από ανατολή προς δύση, πού θά συνέδεε τά δύο τμήματα, είναι έλάχιστα αναπτυγμένη. Η δομή του όδικου δικτύου εκφράζει έτσι τήν έλλιπή επαφή ανάμεσα στις «δύο Άθήνες», καθώς διαμορφώθηκε για νά ίκανοποιήσει κυρίως άνάγκες έπικοινωνίας στο έσωτερικό του κάθε τομέα, και όχι ανάμεσά τους.

Τό όδικό δίκτυο προδίδει και ένα δεύτερο κύριο χαρακτηριστικό τής πολεοδομικής όργάνωσης του λεκανοπεδίου: τήν ισχύ του κέντρου του. Οι κύριοι κυκλοφοριακοί άξονες περνούν μέσα από τό κέντρο τής Άθήνας, με αποτέλεσμα σχεδόν κάθε μετακίνηση από μία περιοχή του λεκανοπεδίου σέ άλλη νά επιβαρύνει επιπλέον τήν κυκλοφορία του κέντρου· δέν είναι περιεργό, λοιπόν, ότι τό κυκλοφοριακό είναι από τά όξύτερα αθηναϊκά προβλήματα.

Τό κέντρο τής Άθήνας άσκει άναμφισβήτητη έξουσία στο

2. Guy Burgel, *Athènes, Étude de la croissance d'une capitale méditerranéenne*, διατριβή, Σορδόννη 1974, σ. 18.

3. Βλ. Γ. Πρεβελάκη, «Η ελληνική Πρωτεύουσα: γεωγραφική θέση και άστική ανάπτυξη», *Επιθεώρηση Κοινωνικών Έρευνών*, 30-31, σ. 344-354.

4. Όπως, π.χ., οι έξι: G. Burgel, ό.π., Π. Λουκάκη, «Περιφερειακές σχέσεις και τάσεις εξέλιξης του δικτύου άστικών κέντρων τής Ελλάδας», *Επιθεώρηση Κοινωνικών Έρευνών*, 28, σ. 363-388, G. Prevelakis, *Evolution et organisation spatiale de la capitale grecque de 1830 à la veille de la deuxième guerre mondiale*, διατριβή, Σορδόννη 1977, Γ. Καϊάφαλου, «Διαμόρφωση του συγκοινωνιακού στο λεκανοπέδιο τής Άτικής», *Δελτίον Συλλόγου Αρχιτεκτόνων*, 3/1976, σ. 7-14, κ.ά.

5. Γραφείο Δοξιάδη, *Χωροταξικό σχέδιο και πρόγραμμα περιοχής Πρωτευούσης*, Έκδοση άρ. 16, τόμος 1, Άθήνα 1976, σ. 160-161.

6. Ός τά τέλη του 19ου αιώνα ή ελληνική πρωτεύουσα σχηματιζόταν από δύο ξεχωριστές πόλεις (Άθήνα-Πειραιώς)· αυτό τό διπολικό σύστημα τό αντικατέστησε κατά τή μεσοπολεμική περίοδο τό πολεοδομικό συγκρότημα πού άρχισε νά σχηματίζεται καθώς ο χώρος ανάμεσα στις δύο πόλεις γέμισε λίγο λίγο· ή φάση του πολεοδομικού συγκροτήματος τεματίζεται κατά τήν τελευταία δεκαετία, καθώς δημιουργείται σιγά σιγά ό αθηναϊκός συνασπισμός.

χώρο του λεκανοπεδίου· ο Πειραιάς είναι το μοναδικό μέρος, εκτός από το κέντρο της Αθήνας, όπου συγκεντρώνονται κάποιες κεντρικές λειτουργίες· λιμάνι της πρωτεύουσας, στο παρελθόν χωριστή πόλη από την Αθήνα, θά ήταν περιεργό αν δεν είχε κατορθώσει να διατηρήσει κάποιο κέντρο. Όμως το κέντρο του Πειραιά είναι χωρίς ιδιαίτερο βάρος, χωρίς ευρύτερη ακτινοβολία, ενώ, πέρα απ' αυτό και το διευρυμένο κέντρο της Αθήνας, δεν υπάρχει στο λεκανοπέδιο καμιά αξιόλογη συγκέντρωση κεντρικών λειτουργιών. Η ισχύς του κέντρου της Αθήνας φαίνεται και από το γεγονός ότι όρισμένες λειτουργίες, πιεσμένες από τη συμφόρηση μέσα σ' αυτό, τείνουν να απομακρυνθούν, χωρίς όμως να τους είναι δυνατό να κόψουν ριζικά τους δεσμούς μαζί του: έτσι το κέντρο επεκτείνεται σε συνεχείς ζώνες κατά μήκος των κύριων κυκλοφοριακών αξόνων: Κηφισιάς, Αλεξάνδρας, Συγγρού, Πατησίων, κλπ., χωρίς να διακόπτεται η γεωγραφική συνέχεια, πράγμα που φυσικά εντείνει τη συμφόρηση, ή οποία επεκτείνεται συγχρόνως σε όλο και ευρύτερους χώρους.

Η Αθήνα είναι το κυριότερο βιομηχανικό κέντρο της χώρας. Το 46% του ενεργού πληθυσμού της απασχολείται στο δευτερογενή τομέα.<sup>7</sup> Ένα μεγάλο μέρος από τον ενεργό αυτό πληθυσμό απασχολείται σε μικρές μεταποιητικές επιχειρήσεις διάσπαρτες μέσα στον ιστό της πόλης· υπάρχουν, ωστόσο, και βιομηχανικές συγκεντρώσεις λίγο ως πολύ συμπαγείς, άλλες νεώτερες και άλλες παλιότερες.

Οι παλιότερες (προπολεμικές) βιομηχανικές συγκεντρώσεις ακολουθούν χοντρικά τον άξονα βορρά-νότου, που χωρίζει το λεκανοπέδιο. Διακρίνουμε τρεις ζώνες κυρίως: του Πειραιά, της οδού Αθηνών-Πειραιώς και τη ζώνη των βόρειων προασφυγικών περιοχών (Ηράκλειο, Ν. Φιλαδέλφεια, Ν. Ίωνία, κλπ.). Μεταπολεμικά δημιουργήθηκε μία τέταρτη ζώνη στον ίδιο άξονα, ή ζώνη του Αγίου Ιωάννη Ρέντη.

Οι ζώνες αυτές, ανοργανωτές και συμφορημένες, επιβαρύνουν έντονα το αστικό περιβάλλον των περιοχών μέσα στις οποίες βρίσκονται· ύπολειμματά άλλων εποχών, επιδιώνουν σε βάρος του πολεοδομικού χώρου που τις περιβάλλει.

Η ζώνη Έλευσινάς-Θρακίου είναι μεταπολεμική, και συγκεντρώνει βιομηχανίες έντονα ρυπαντικές, με άποτέλεσμα να δημιουργείται ένα από τα χειρότερα δυνατά περιβάλλοντα για τους εργαζόμενους και τους κατοίκους της περιοχής της. Η ανάπτυξη, τέλος, της αθηναϊκής βιομηχανίας την τελευταία δεκαετία έσπασε τα γεωγραφικά όρια των περιοχών αυτών. Έχουμε, έτσι, δημιουργία νέων ζωνών βιομηχανικών συγκεντρώσεων κατά μήκος των κύριων οδικών αξόνων του λεκανοπεδίου. Πρόκειται για «αυθόρμητη», ανοργανωτή επέκταση, που δε θά άργήσει να έχει και αυτή τις δυσμενείς επιπτώσεις της, καθώς θά δημιουργείται και θά πυκνώνει ο αστικός ιστός γύρω από τις νέες βιομηχανικές εστίες στά Μεσόγεια, στά Οινόφυτα, στο δρόμο προς τη Θήβα, στο δρόμο προς την Κόρινθο.

Από τις κεντρικές λειτουργίες, το συγκοινωνιακό δίκτυο, τους βιομηχανικούς χώρους (ας μη μιλήσουμε για τους ελάχιστους χώρους πράσινου και κοινόχρηστων εγκαταστάσεων), περισσότερη έκταση καταλαμβάνει ή κατοικία. Η κατοικία είναι, βέβαια, ή πρώτη ανάγκη για τον εσωτερικό μετανάστη που φτάνει στην Αθήνα· το αστικό διαμερίσμα γίνεται το ιδανικό

του καθώς ανεβαίνει τά σκαλοπάτια της κοινωνικής κλίμακας. Το κύκλωμα της οικοδομής είναι πεδίο πλουτισμού για όρισμένους, βιοπορισμού για πολύ περισσότερους. Η δυναρχη μεταπολεμική οικοδόμηση, αφού προκάλεσε —αυτή κυρίως— την καταστροφή της πολεοδομικής ισορροπίας μέσα στο λεκανοπέδιο, αναπαράγεται σε δεύτερη φάση με την επέκταση της «δευτερης» κατοικίας, που είναι το (προσωρινό) καταφύγιο από τον απάνθρωπο πολεοδομικό χώρο της «πρώτης». Τά τελευταία χρόνια ή «δευτερη» κατοικία αποτελεί κύρια μορφή αστικής επέκτασης, καθώς καταλαμβάνει όλο και ευρύτερες εκτάσεις, κυρίως κατά μήκος των ακτών, εξαντλώντας έτσι λίγο και τά τελευταία ύπολειμματά ελεύθερου χώρου γύρω από το πολεοδομικό συγκρότημα, αναγκάζοντας τους κατοίκους του να αναζητούν «τη φύση» όλο και μακρύτερα, και προκαλώντας ένα νέο κύμα κερδοσκοπίας στη γη. Η οικοδομή λοιπόν, ή κατοικία, πρώτη και δεύτερη, μοιάζει να είναι κύριος άξονας γύρω από τον οποίο περιστράφηκε ή ζωή της πρωτεύουσας κατά τά μεταπολεμικά χρόνια.

Στην κατοικία, στις γειτονίες, βρίσκουμε να αναπαράγεται ή κοινωνική ιεραρχία· το λεκανοπέδιο χωρίζεται στά δύο: τό ανατολικό και τό δυτικό· ωστόσο μπορούν να γίνουν και άλλες διακρίσεις κοινωνικών χώρων, πιο λεπτομερείς, που να αποδίδουν τις αντιστοιχίες ανάμεσα στο ανθρώπινο «περιεχόμενο» και τό δομημένο «περιέχον».<sup>8</sup> Τό αυθαίρετο και ή αστική πολυκατοικία αποτελούν δύο πόλους ανάμεσα στους οποίους τοποθετούνται οι περισσότερες γειτονίες καθώς κινούνται άργά από τη μία κατάσταση στην άλλη στή διάρκεια των μεταπολεμικών χρόνων.

Τό αυθαίρετο αντιστοιχεί στο μη αξιόχρεο τμήμα της ζήτησης κατοικίας — βολική λύση για τό κεφάλαιο, που εξασφαλίζει μία «άνεξοδη» λύση στο πρόβλημα της αναπαραγωγής της εργατικής δύναμης, λιγότερο βολική, βέβαια, γι' αυτούς που στεγάζονται υπό τις άθλιες συνθήκες του αυθαίρετου, με τό άγχος της παρανομίας και με τό συνεχή έκδιασμό της κατεδάφισης.

Η πολυκατοικία υπήρξε θεμελιώδης θεσμός για τό πρότυπο της οικοδομικής ανάπτυξης που άκολουθήθηκε στή χώρα μας τά μεταπολεμικά χρόνια. Συνδυασμένη με τη μέθοδο της αντιπαροχής, ή επιχείρηση κατασκευής διαμερισμάτων έδωσε διέξοδο στο μεσαίο και μικρό κεφάλαιο, στήριξε βιομηχανικούς κλάδους, έδωσε οικοπεδούχους, εργολάβους, μεσίτες, και διάφορα άλλα στρώματα σε συμμαχίες στις οποίες βασίστηκε ή πολιτική έξουσία.<sup>9</sup>

Ο τρόπος επέκτασης της πόλης —μέσα από τά αυθαίρετα, τις πολυκατοικίες, την άπρογραμματιστή βιομηχανική εγκατάσταση— όδήγησε σε πάρα πολλά από τά σημερινά πολεοδομικά αδιέξοδα: έλλειψη ελεύθερων χώρων και πράσινου, έλλειψη πολεοδομικής ύποδομής, κακές οικιστικές συνθήκες, συμφόρηση του κέντρου, κ.ά· τά προβλήματα άφορούν και τό αξιόχρεο και τό μη αξιόχρεο τμήμα της ζήτησης, και τους οικιστές των αυθαίρετων και τους οικιστές των πολυκατοικιών, αλλά με

7. Γραφείο Δοξιάδη, δ.π., σ. 65.

8. Ας σκεφτούμε, π.χ., τό διαφορετικό κοινωνικό περιεχόμενο που έχει τό Κολωνάκι σε σύγκριση με τό Παγκράτι ή τά Πατήσια.

9. Για μία ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα ανάλυση του κοινωνικού νοήματος της οικοδομής, βλ. Δ. Οικονόμου - Ν. Μουστάκη, «Η κοινωνική λογική της οικοδομικής δραστηριότητας της εποχής 1950-1973», Γραφή, 1/1978, σ. 102-113.

διαφορετικούς τρόπους. Στη βάση του προβλήματος βρίσκεται το θέμα της κερδοσκοπίας στη γη, σέ τελευταία ανάλυση ο ρόλος της γαιοκτησίας στον ελληνικό κοινωνικό σχηματισμό.

### Δυσλειτουργικότητες ή κοινωνικές αντιφάσεις;

Προσπαθώντας να συνδέσουμε τά προβλήματα της 'Αθήνας πού έχουν προκύψει ή δξυνθεί τά τελευταία χρόνια μέ τίς ανάλυσεις τής κατάστασης πού διαθέτουμε —τίς περιγραφές φαινομένων καί μηχανισμών—, φτάνουμε στό ζήτημα τών βασικών κοινωνικών αντιφάσεων πού σχετίζονται μέ τό αθηναϊκό πρόβλημα καί πού καθορίζουν τά αδιέξοδά του.

Όταν μιλάμε γιά πολεοδομικά ή χωροταξικά προβλήματα, παραμένουμε σέ μιά φονξιοναλιστική όπτική, σύμφωνα μέ τήν όποία τό σύστημα πού εξετάζουμε πάσχει από όρισμένες «δυσλειτουργικότητες» πού πρέπει νά θεραπευθούν. 'Η παρατήρηση, όμως, τού προβλήματος τής 'Αθήνας πείθει ότι οι «δυσλειτουργικότητες» δέν αποτελούν καθόλου περιθωριακά φαινόμενα, καί ότι, αντίθετα, είναι ούσιαστικά στοιχεία τού συστήματος, πού δέν μπορούν νά ανααιρεθούν χωρίς ριζικές κοινωνικές τομές. Όσο λοιπόν δέν αντιλαμβανόμαστε τά γεωγραφικά προβλήματα ως εκδηλώσεις κοινωνικών αντιφάσεων, καί άρνούμαστε νά παρέμβουμε σ' αυτές, οι προτάσεις μας θά είναι άπλά εύχολόγια ή, άν είναι εφαρμόσιμες, θά αναπαράγουν τά προβλήματα σέ άλλη κλίμακα.

Πρέπει νά δεχτούμε ότι, τελικά, ή αντίφαση πού προσδιορίζει τή γεωγραφία τής χώρας μας είναι ή αντίφαση κεφαλαίου-έργασίας. 'Η γενική αυτή διαπίστωση δέ μās βοηθάει όμως νά συλλάβουμε τήν ιδιαιτερότητα τής ελληνικής περιπτώσεως, άν καί δίνει μιά γενική κατεύθυνση σκέψεως. Πραγματικά, καί σέ άλλες χώρες ή αντίφαση κεφαλαίου-έργασίας δέν έχει ανααιρεθεί, καί όμως οι γεωγραφικές σχέσεις είναι τελείως διαφορετικές, τά αδιέξοδα σ' αυτό τόν τομέα είναι λιγότερα ή, έστω, λιγότερο έξόφθαλμα.

Τά δύο κύρια συμπτώματα τής αθηναϊκής γεωγραφικής κρίσης είναι ο ύδροκεφαλισμός καί ή πολεοδομική άναρχία, πού μπορεί μέ τή σειρά τής νά αναλυθεί σέ δύο συνιστώσες: από τή μιά στήν άδυναμία τού κράτους νά λειτουργήσει περιοριστικά ως πρός τά ιδιωτικά συμφέροντα, κυρίως ως πρός τή χρήση καί τήν επέκταση τής αστικής γης, καί από τήν άλλη στήν άδυναμία του πάλι νά πραγματοποιεί, ή, έστω, νά πραγματοποιεί έγκαιρα, τίς αναγκαίες επενδύσεις σέ έργα αστικής ύποδομής.

Άν είναι φανερός ο ρόλος τού κράτους ως πρός τό σύμπτωμα τής πολεοδομικής άναρχίας, δέν είναι λιγότερο σημαντικός ο ρόλος του ως πρός τόν ύδροκεφαλισμό. Προκύπτει, έτσι, ή ανάγκη γιά μιά θεωρία τού ελληνικού κράτους πάνω στήν όποία θά μπορούσαν νά στηριχτούν σέ μεγάλο βαθμό οι έρμηνείες τού ελληνικού γεωγραφικού φαινομένου. Τό έπίπεδο τής πολιτικής μοιάζει, πραγματικά, νά έχει παίξει τό σημαντικότερο ρόλο στήν ανάπτυξη καί αναπαραγωγή τών γεωγραφικών δομών στήν Ελλάδα. Τά μεταπολεμικά χρόνια μάλιστα, πού τό θέμα τής έξουσίας είχε τεθεί πολύ άμεσα, ή αντίφαση άνάμεσα στή διατήρηση τής έξουσίας από τά κυρίαρχα στρώματα καί στίς ανάγκες μās όρθολογικής χωροταξικής καί πολεοδομικής πολιτικής υπό συνθήκες ταχύρρυθμης οικονομικής ανάπτυξης είναι κυρίαρχη ως πρός τήν δξυνση τού αθηναϊκού προβλήματος.

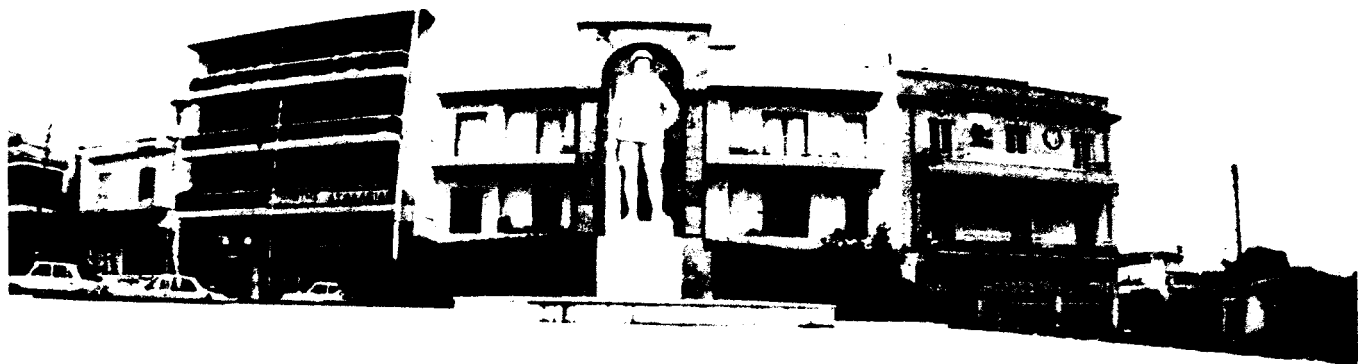
Νά μερικές άπόπειρες έρμηνείας όρισμένων πλευρών τού αθηναϊκού προβλήματος πού στηρίζουν τή βασική αυτή «ύπόθεση έργασίας», δηλαδή ότι τό πολιτικό έπίπεδο παίξει τόν κρίσιμο ρόλο ως πρός τό ελληνικό γεωγραφικό πρόβλημα, καί ειδικότερα ως πρός τό αθηναϊκό:

α'. Ό σημερινός ύδροκεφαλισμός τής 'Αθήνας στηρίζεται σέ μεγάλο βαθμό στήν κληρονομία τού παρελθόντος, δηλαδή στή σταδιακή κυριαρχία τής 'Αθήνας στό άστικό δίκτυο τής χώρας, κυριαρχία πού όφείλεται στό ρόλο της ως έδρας τής διοίκησης, καί τή σημασία τού ρόλου αυτού στον ελληνικό κοινωνικό σχηματισμό. Τό φαινόμενο δέν είναι αποκλειστικά ελληνικό —τό αντίθετο—, παρουσιάζεται όμως μέ ιδιαίτερη ένταση στή χώρα μας. 'Η πρώτη σημαντική του εκδήλωση, στό 19ο αιώνα, ήταν ή εκδωση τής διαμάχης άνάμεσα στήν 'Αθήνα καί τήν Έρμούπολη, πρός όφελος, βέβαια, τής 'Αθήνας.

β'. Έξετάζοντας τόν έθνικό γεωγραφικό χώρο μετά τήν ολοκλήρωσή του, διαπιστώνουμε ότι άπέναντι σέ μιά 'Αθήνα μέ μέτρια γεωγραφική θέση, αλλά μέ τό πλεονέκτημα τής πρωτεύουσας, βρισκόταν ή Θεσσαλονίκη, πόλη-σταυροδρόμι μέ μεγάλες δυνατότητες ανάπτυξης χάρη στή θέση της.

Άναφερθήκαμε προηγούμενα στή διαπίστωση τού Burgel ότι όρισμένα δημογραφικά χαρακτηριστικά μās οδηγούν νά συγκρίνουμε τήν 'Αθήνα μέ άλλες μεσογειακές πρωτεύουσες (Μαδρίτη, Ρώμη), από τίς όποιες όμως διαφοροποιείται έξαιτίας τού ύδροκεφαλισμού της· από τήν άλλη, συγκρίνοντας τήν 'Αθήνα μέ τίς άλλες ύδροκεφαλικές πρωτεύουσες (Μπουένος Άιρες, Σαντιάγο, Κοπεγχάγη, Βιέννη) διαπιστώνουμε ότι τή διαφοροποιεί καί από αυτές τό γεγονός ότι στήν ελληνική περίπτωση ή δεύτερη πόλη, ή Θεσσαλονίκη, παρουσιάζει δυναμισμό μικρό βέβαια, αλλά πολύ μεγαλύτερο από τή δεύτερη πόλη τών χωρών στίς όποιες άνήκουν οι άλλες ύδροκεφαλικές πρωτεύουσες. Άν στίς περιπτώσεις αυτές προσθέσουμε ότι χαρακτηριστικό τού άστικού δικτύου τής 'Ιταλίας καί τής 'Ισπανίας είναι ή διπολικότητα (πρώτος πόλος ή πρωτεύουσα —Ρώμη, Μαδρίτη—, δεύτερος πόλος μιά πόλη μέ έξαιρετη γεωγραφική θέση — Μιλάνο, Βαρκελώνη), μπορούμε νά καταλήξουμε στήν ύπόθεση ότι παρόμοια θά μπορούσε νά είναι ή εξέλιξη καί τού ελληνικού άστικού δικτύου, άν δέν ήταν άπαραίτητη, γιά τήν αξιοποίηση τής θέσης τής Θεσσαλονίκης, ή ανάπτυξη τών σχέσεών μας μέ τούς βαλκανικούς μας γείτονες, πράγμα πού έρχόταν σέ αντίθεση, μεταπολεμικά ιδίως, μέ τίς πολιτικές έπιλογές τών κατόχων τής έξουσίας. Έτσι, αποκλείοντας τή Θεσσαλονίκη από τήν ένδοχώρα της, οδηγηθήκαμε σέ ένα σχήμα άτροφικής διπολικότητας τού άστικού δικτύου, σέ σύγκριση μέ τή διπολικότητα τού δικτύου άλλων μεσογειακών χωρών.

γ'. Κύριος παράγοντας στή διαμόρφωση τών νέων γεωγραφικών ίσορροπιών στή μεταπολεμική περίοδο ύπήρξε ή κατασκευή ενός αξιόλογου όδικού δικτύου πού εύνόησε τή διεύδυση στήν ελληνική έπαρχία καί ύπαιθρο τής αθηναϊκής έξουσίας καθώς καί τού άστικού πρότυπου ζωής. 'Η συνέπεια, ή έγκατάλειψη τής ύπαιθρου, ήταν τόσο ταχύρρυθμη, ώστε δέν πρόλαβαν νά δημιουργηθούν στίς έπαρχιακές πόλεις οι αναγκαίες δομές πού θά έπέτρεπαν νά άπορροφηθεί ο πληθυσμός από τήν ύπαιθρο κατά άρμονικό τρόπο σέ μιά ίσορροπη άστικοποίηση· έτσι, παράλληλα μέ τό ρεύμα τής αποδημίας, έμφρα-



νίστηκε ισχυρή πληθυσμιακή πίεση προς την πρωτεύουσα, κύριο αίτιο του μεταπολεμικού υδροκεφαλισμού· είναι γνωστό ότι η κατασκευή του οδικού δικτύου, και η μεταπολεμική αστικοποίηση γενικότερα, πραγματοποιήθηκαν σύμφωνα με έπιταγές πολιτικοστρατηγικού χαρακτήρα.

δ. Τό ότι το κράτος έχει αποδείξει αδυναμία στόν περιορισμό των ιδιωτικών συμφερόντων όταν έρχονται σέ φανερή αντίθεση μέ τόν πολεοδομικό ορθολογισμό, οφείλεται στήν ανάγκη πού αισθάνονται τά κυρίαρχα στρώματα νά δημιουργούν πολιτικές συμμαχίες μέ άλλα στρώματα· έχοντας όμως μικρά περιθώρια γιά ούσιαστικές παραχωρήσεις, βρήκαν μιά λύση μέ τήν ύποθήκευση του πολεοδομικού μέλλοντος· τό κράτος, έτσι, παραιτήθηκε από τήν άσκηση πολιτικής γής, και άφησε ελεύθερη τήν κερδοσκοπία, μέ αποτέλεσμα νά «υπάρξει στήν Άθήνα μιά πραγματική κοινωνική διάδοση τής κερδοσκοπίας στά άκίνητα».<sup>10</sup> Στήν κερδοσκοπία συμμετείχαν και συμμετέχουν στρώματα από τά φτωχότερα ως τά πιο εύπορα, σύμφωνα, βέβαια, μέ κάποια ιεραρχική κλίμακα.

ε. Παρόμοια πολιτική, ή έλλειψη πολιτικής, εφαρμόστηκε και ως προς τά αυθαίρετα· ή άποχή του κράτους από τήν απαγόρευση και τόν έλεγχο είχε τό νόημα μιάς «παραχώρησης» προς τά φτωχότερα στρώματα έναντι τής άπουσίας πολιτικής λαϊκής στέγης, παραχώρησης πού συγχρόνως δημιουργούσε δεσμό έξάρτησης του αυθαίρετου οικιστή από τόν εκπρόσωπο του κράτους: τό χωροφύλακα ή αστυνόμο. Στο οικονομικό πεδίο τό αυθαίρετο λειτούργησε ως «έλλιπής άναπαραγωγή τής εργατικής δύναμης».<sup>11</sup>

Τέλος, ό συγκεντρωτισμός του κέντρου τής Άθήνας εκφράζει στο πολεοδομικό επίπεδο τό ίδιο φαινόμενο πού ό συγκεντρωτισμός τής πρωτεύουσας εκφράζει στο έθνικό: τό συγκεντρωτισμό τής διοίκησης και τό βάρος τής στήν κοινωνική δομή τής Ελλάδας.

Θά μπορούσαμε νά βρούμε και άλλους λόγους πού νά εικονογραφούν τήν υπόθεση ότι οι αντιφάσεις στο πολιτικό επίπεδο έπαιξαν τόν κύριο ρόλο ως προς τό άθηναϊκό πρόβλημα, αλλά είναι περιττό, γιατί είναι αυτόνοητο ότι μπορεί κανείς νά βρísκει, έφόσον έρευνά, σχεδόν άπεριόριστο αριθμό εκφράσεων μιάς βασικής αντίφασης.

Ένας σημαντικός παράγοντας του πολεοδομικού χάους, πού σχετίζεται όμως περισσότερο μέ οικονομικές παρά μέ πολιτικές αντιφάσεις, είναι τό ζήτημα του πολεοδομικού έξοπλισμού, των αναγκών δηλαδή έργων ύποδομής γιά τή λειτουργία τής πόλης. Θά πρέπει, όμως, πρώτα νά διευκρινίσουμε ότι από τά έργα αυτά έξαιρούνται, ως προς τήν κοινωνική τους λογική, τά έργα κοινωνικού έξοπλισμού τής γειτονιάς ή τής πόλης (π.χ. σχολεία, βρεφοκομικοί σταθμοί, νοσοκομεία, κ.ά.). Τά έργα αυτής τής κατηγορίας, γιά τά όποια έχει τήν ευθύνη τό κράτος (όπως, στίς δυτικές χώρες, έχει τήν ευθύνη και γιά τήν κατασκευή εργατικών κατοικιών), περιλαμβάνονται στο κόστος άναπαραγωγής τής εργατικής δύναμης· ή έλλειψή τους δηλώνει τήν ύπαρξη έλλιπούς άναπαραγωγής.

Όσοσο άλλα έργα ύποδομής είναι άπαραίτητα γιά νά λειτουργεί ή πόλη ως υλικό υπόβαθρο τής παραγωγικής διαδικασίας: τά συγκοινωνιακά μέσα, οι δρόμοι, τά άλλα δίκτυα, τά λιμάνια, τό αεροδρόμιο, κλπ. Στο σημείο αυτό παρεμβαίνει ή αντίφαση ανάμεσα στο ιδιωτικό κέρδος και τό κοινωνικό κό-

στος. Από τά έργα αυτά έπωφελείται τό κεφάλαιο, πού τά χρησιμοποιεί γιά νά αυξήσει τά κέρδη του, ενώ τό κόστος κατασκευής τους βαρύνει τό κοινωνικό σύνολο διαμέσου του κράτους πού τά κατασκευάζει: άποτελούν, δηλαδή, μιά μορφή κρατικής επίδοσης, και είναι γνωστές οι αναλύσεις πού δείχνουν πώς υπό καθεστώς κρατικομονοπωλιακού καπιταλισμού έργα τέτοιου είδους άποτελούν μοχλό γιά τή συγκράτηση του επιπέδου του μέσου ποσοστού κέρδους.<sup>12</sup>

Άλλά ως προς τά έργα αστικής ύποδομής σέ σχέση μέ τή γεωγραφία των πόλεων, ύπάρχει και μιά δεύτερη σημαντική αντίφαση: τό όφελος από τής «έξωτερικές οικονομίες» έξαιτίας τής ύπαρξης τής πόλης αυξάνει γιά τήν ιδιωτική έπιχείρηση όσο μεγαλώνει ή πόλη (και γι' αυτό οι έπιχειρήσεις τείνουν νά συγκεντρώνονται στίς μεγάλες πόλεις), αλλά και τό (κοινωνικό) κόστος κατασκευής των αναγκών έργων ύποδομής γιά τή λειτουργία τής πόλης πολλαπλασιάζεται, και μάλιστα όχι ακολουθώντας γραμμική συνάρτηση ως προς τήν αύξηση, π.χ., του πληθυσμού. Έτσι, ενώ γιά τόν ιδιωτικό τομέα τό μέγάλωμα τής πόλης σημαίνει αυξανόμενα κέρδη, γιά τό κοινωνικό σύνολο σημαίνει δυσδόστακτα βάρα.

Η αντίφαση αυτή βρísκεται στή βάση του υδροκεφαλισμού και του πολεοδομικού χάους στήν Άθήνα, πού, ενώ μεγαλώνει συνεχώς προς όφελος των ιδιωτικών έπιχειρήσεων, τό κόστος λειτουργίας τής μοιάζει νά έχει ξεπεράσει τής δυνατότητες τής ελληνικής οικονομίας· έτσι ό έξοπλισμός τής Άθήνας είναι όλο και άνεπαρκέστερος, παρά τά κονδύλια πού διατίθενται γι' αυτόν σέ βάρος τής ανάπτυξης τής επαρχίας, μέ αποτέλεσμα νά όξύνονται συνεχώς τά προβλήματα λειτουργίας τής (πρδλ. τό κυκλοφοριακό, αλλά και τής πλημμύρες, τό ζήτημα του άποχτετευτικού δικτύου, κ.ά.). Σέ άλλες χώρες, όπου είχαν προβλέψει τό πρόβλημα (π.χ. Άγγλία, Γαλλία), προσπάθησαν νά μειώσουν τήν όξύτητά του μέ διορθωτική παρέμβαση του κράτους: πρόκειται γιά τήν πολιτική τής αποκέντρωσης, βιομηχανικής και του τριτογενούς, πού τήν υιοθέτησαν άμέσως μετά τόν πόλεμο, και τήν άνοικοδόμηση μέ σύστημα κινήτρων, άντικινήτρων, ακόμα και μέ απαγόρευση εγκατάστασης. Στή χώρα μας κρίθηκε και κρίνεται<sup>13</sup> ότι τέτοιου είδους μέτρα «βλάπτουν τήν οικονομική ανάπτυξη».

Βλέποντας τό άθηναϊκό πρόβλημα κάτω από τό πρίσμα των κοινωνικών αντιφάσεων πού τό καθορίζουν, διαπιστώνουμε πόσο βαθιές είναι οι ρίζες του στή σημερινή ελληνική κοινωνία και στήν ιστορία τής, και πόσο ούτοπισες (όταν δέν είναι υποπτες) είναι οι τεχνοκρατικές προτάσεις γιά τήν έπίλυσή του, οι προτάσεις, δηλαδή, πού θέλουν νά «λύσουν» τό πρόβλημα χωρίς νά θίξουν συμφέροντα, χωρίς νά προκαλέσουν κοινωνικές τομές.

10. Guy Burgel, δ.π., σ. 587.

11. Δ. Οικονόμου - Ν. Μουινέας, δ.π., σ. 110.

12. Βλ. π.χ. τίς σχετικές αναλύσεις στο *Le Capitalisme monopoliste d'Etat*. Editions Sociales, Παρίσι 1971, 2 τόμοι.

13. Άνάμεσα στο οικονομικά μέτρα πού έλαβε ή κυβέρνηση τόν Ιούνιο του 1978 ήταν και νά καθιερώσει κίνητρα γιά τήν περιοχή «Α». Πρόκειται γιά ύπαναχώρηση και από αυτή τήν άναποτελεσματική πολιτική βιομηχανικής αποκέντρωσης πού είχε θεσπιστεί στο παρελθόν.





## Τί πρέπει να γίνει

Μπροστά στο αθηναϊκό πρόβλημα που δλο και δξύνεται, τό ερώτημα τού τί πρέπει να γίνει τίθεται δλο και πιδ συχνά τόν τελευταίο καιρό. Ή κυβέρνηση προσπαθεί να δώσει κάποιες απαντήσεις στό ερώτημα, αναγκασμένη πιά να εγκαταλείψει τήν άδιαφορία πού χαρακτήρισε τίς κυβερνήσεις τών μεταπολεμικών χρόνων για τά χωροταξικά και πολεοδομικά προβλήματα. Οί κυβερνητικές απαντήσεις όμως είναι άτολμες, αντιφατικές, συντηρητικές, και, τελικά, όταν έχουν κάποια θετική πλευρά, ή εφαρμογή τους ματαιώνεται ή αναβάλλεται επ' άόριστο· τέτοια μοιάζει να είναι, π.χ., ή περίπτωση τής προσπάθειας Μπίρη στό Ύπουργείο Δημοσίων Έργων με τή ΔΕ-ΠΟΣ. Άλλες πάλι κυβερνητικές «λύσεις» χαρακτηρίζονται από τεχνοκρατική υπεραπλούστευση τών προβλημάτων, πού μπορεί και να καλλιεργείται από ορισμένους κύκλους συμφερόντων (π.χ. υπόθεση Μετρό).

Πρέπει να έχει γίνει φανερό ότι έχουν εξαντληθεί όλα τά περιθώρια για τεχνικές μικρορρυθμίσεις· αυτός είναι ό λόγος πού οι περισσότερες κυβερνητικές προσπάθειες καταλήγουν σε άποτυχία. Για να είναι αποτελεσματικό κάποιο μέτρο, πρέπει πιά να παρεμβαίνει δραστικά στίς δομές πού όδήγησαν στό πρόβλημα· αν είχαν εφαρμοστεί από τή δεκαετία 1950-60 οι εισηγήσεις τού Δοξιάδη, ίσως οι αντιφάσεις να μίν είχαν δξυνθεί τόσο, ίσως να ήταν ακόμα δυνατή ή προσωρινή διατήρηση κάποιου στοιχειωδώς άνεκτου πολεοδομικού επιπέδου, χωρίς να είναι αναπόφευκτες οι κοινωνικές τομές. Άλλά δ,τι έπρεπε να είχαν κάνει τότε οι κυβερνήσεις, στό πλαίσιο τών μακροπρόθεσμων συμφερόντων τής κοινωνικής τάξης πού εκπροσωπούν, αναγκάζεται να προσπαθήσει να τό κάνει, πολύ άργά πιά, ή σημερινή· και δσες φορές κάποιος κυβερνητικός παράγοντας έγγίζει τά όρια τής κοινωνικής τομής, καθώς αναζητά λύση στα πολεοδομικά προβλήματα, αντιμετώπιζει τήν αντίδραση τών στρωμάτων πού θίγονται, αντίδραση πού αποδεικνύεται συνήθως άποτελεσματική, μιά και ή σημερινή έξουσια στηρίζεται στα ίδια αυτά στρώματα, πού ή έξυπνητήρηση τών βραχυπρόθεσμων συμφερόντων τους έχει όδηγήσει στό σημερινό πρόβλημα.

Τί προβλέψεις, λοιπόν, μπορεί να κάνει κανείς για τό μέλλον; Έφόσον δέν αλλάξει ή φύση τής έξουσίας, δέν ύπάρχει περίπτωση να δοθεί λύση στό αθηναϊκό πρόβλημα; Πρέπει να περιμένουμε τήν κοινωνική άλλαγή, και ως τότε να δεχόμαστε παθητικά τά δεινά τού αθηναϊκού ύδροκεφαλισμού, τού αθηναϊκού πολεοδομικού χάους; Όχι βέβαια. Ή μάχη για τή λύση τών γεωγραφικών προβλημάτων είναι και αυτή μιά μάχη για τήν άλλαγή τών πολιτικών συσχετισμών, για τήν άλλαγή τής έξουσίας. Στο βαθμό πού τά προβλήματα τού χώρου επιδεινώνονται, διαδρώνονται τά θεμέλια τών παλιών συμμαχιών πού όδήγησαν στην κρίση, και δημιουργούνται έτσι προϋποθέσεις για νέες κοινωνικές συμμαχίες, πού μπορούν να όδηγήσουν και σε νέα αντιμετώπιση τών προβλημάτων αυτών. Άπό τήν άλλη βέβαια, δέν μπορεί να αποκλειστεί και τό ένδεχόμενο να μη διαλυθούν οι παλιές συμμαχίες, για ένα διάστημα μεγαλύτερο ή μικρότερο, και συνεπώς να επιτείνεται ή κρίση χωρίς να δίνονται λύση.

Άκόμα, όταν μιλάμε για νέα αντιμετώπιση τών προβλημάτων τού χώρου, για διέξοδο από τήν κρίση, δέν πρόκειται ύπο-

χρεωτικά για λύση ύπέρ τής εργασίας και σε βάρος τού κεφαλαίου. Όπως ή κρίση όφείλεται στην πολιτική πού στηρίχτηκε σε συμμαχία κάποιου τμήματος τού κεφαλαίου και κάποιων αστικών και μικροαστικών στρωμάτων, με κάποιες «παραχωρήσεις» σε προλεταριοποιημένα στρώματα, κατά τόν ίδιο τρόπο ή διέξοδος από τήν κρίση μπορεί να στηριχτεί σε συμμαχίες πού να περιλαμβάνουν ποικίλα στρώματα, με διαφορετικά μακροπρόθεσμα συμφέροντα. Ή φύση τής συμμαχίας πού μπορεί να στηρίξει τή «λύση» θά καθορίσει και τό χαρακτήρα τής: αν θά είναι προοδευτική ή αντιδραστική, ποιές θά είναι οι μακροπρόθεσμες και οι βραχυπρόθεσμες συνέπειές τής, κλπ.

Για να γίνουν όλα αυτά πιδ συγκεκριμένα, μιά αντίθεση πού μοιάζει να δξύνεται σήμερα και πού μπορεί να όδηγήσει σε διάλυση μιάς πολύ παλιάς συμμαχίας, είναι ή αντίθεση ανάμεσα στό κεφάλαιο και τή μικροϊδιοκτησία γής πού ζει παρασιτικά από νοίκια, αντιπαροχές, κ.τ.τ. Ή πρόσφατη νομοθεσία τού Ύπουργείου Δημοσίων Έργων για τή μείωση τών συντελεστών δομήσεως, καθώς προσπαθεί να επιβάλλει χαμηλότερα έπίπεδα εκμετάλλευσης τής αστικής γής, μοιάζει να θίγει τά όφέλη τής γαιοκτησίας. Τό βιομηχανικό κεφάλαιο θά μπορούσε, αν άποδεικνυόταν αρκετά ίσχυρό, να προωθήσει μιά πολιτική εργατικής κατοικίας σε βάρος τής γαιοκτησίας, τών κτηματομεσιτών κλπ., πού θά τό συμπιλιώνε σε κάποιο βαθμό μέ τήν εργατική τάξη, αλλά θά τό έφερνε σε αντίθεση με άλλα στρώματα. Βλέπουμε λοιπόν ότι, προσπαθώντας να αναλύσουμε τό γεωγραφικό δεδομένο, βρισκόμαστε μπροστά σε μιά κατάσταση ιδιαίτερα πολύπλοκη, και ότι τά ερωτήματα πού τίθενται δέν μπορούν να απαντηθούν με βάση γενικά σχήματα, δεδομένα εκ τών προτέρων. Αντίθετα, επιβάλλεται μελέτη σε βάθος, ώστε να μπορούν να δοθούν σωστές απαντήσεις σε ερωτήματα όπως: ποιά είναι λύση πραγματικά προοδευτική και ποιά όχι, τί συμφέροντα προωθεί ή μιά ή ή άλλη πολεοδομική ή χωροταξική πολιτική, κλπ.

Δυστυχώς, ή μελέτη τού αθηναϊκού προβλήματος βρίσκεται πολύ πλώ, σε σχέση με τίς ανάγκες μας σε γνώσεις· έτσι, δέν είναι δυνατό να απαντήσουμε ακόμα με σαφήνεια και σιγουριά στό ερώτημα «τί πρέπει να γίνει» ως προς τό αθηναϊκό πρόβλημα· είναι όμως δυνατό να δώσουμε μιά μερική απάντηση στό ίδιο ερώτημα σε ό,τι άφορά τό ρόλο τών επιστημόνων: είναι ανάγκη να συγκεντρωθούν έρευνητικές προσπάθειες με σκοπό να δοθούν απαντήσεις σε βασικά ερωτήματα, πού θά επιτρέψουν —αν όχι τίποτε περισσότερο— να πραγματοποιηθεί σε κάποιο άνεδασμένο έπίπεδο ή σύγκρουση τών κοινωνικών ομάδων, ή σύγκρουση τών συμφερόντων γύρω από τήν κρίση τού χώρου στην Έλλάδα, και ειδικότερα στην Άθήνα, και να μίν περιοριστεί σε τυφλές συγκρούσεις γύρω από βραχυπρόθεσμα συμφέροντα: ή γνώση μπορεί να βοηθήσει ούσιαστικά στη διαμόρφωση συμμαχιών βασισμένων στη σύγκλιση μακροπρόθεσμων, σωστά συνειδητοποιημένων συμφερόντων. Τελειώνοντας, θά προσπαθήσω να συνοψίσω, διατυπώνοντας μερικά ερωτήματα πού πιστεύω ότι μπορούν να άποτελέσουν άξονα προβληματισμού σχετικά με τό αθηναϊκό πρόβλημα, ερωτήματα πού όταν απαντηθούν, θά έχει προωθηθεί ούσιαστικά ό θεωρητικός έλεγχος τού αθηναϊκού προβλήματος, πράγμα πού άποτελεί, σύμφωνα με τά παραπάνω, προϋπόθεση για τόν σε σωστές βάσεις έλεγχό τους στην πράξη:

α'. Σε ποιές γενικότερες κατηγορίες εντάσσεται (σέ διεθνή κλίμακα) τό ελληνικό (καί άθηναϊκό) γεωγραφικό φαινόμενο, ποιές είναι οί ιδιαιτερότητές του, πού τό διαφοροποιούν από άλλες συγκρίσιμες περιπτώσεις, και σέ τί όφείλονται αυτές.

β'. Ποιές είναι οί φάσεις ιστορικής εξέλιξης του ελληνικού (καί άθηναϊκού) γεωγραφικού φαινομένου, και ποιές κοινωνικές επιλογές, τής μεταπολεμικής κυρίως περιόδου, έπαιξαν καθοριστικό ρόλο στην κατάσταση πού μάς κληροδότησε τό παρελθόν.

γ'. Ποιές είναι οί λειτουργίες τής 'Αθήνας στό ελληνικό παραγωγικό σύστημα· πόσο βάρος έχει σ' αυτό ό τομέας τής οίκοδομής, και τί επιπτώσεις θά είχε στην ελληνική οίκονομία ό χειρισμός του τομέα τής οίκοδομής και των συνδεομένων μέ

αυτόν, μέ στόχο τόν έλεγχο τής πολεοδομίας και τής άστικής εξάπλωσης.

δ'. Ποιές είναι οί σχέσεις ανάμεσα στην πολιτική και τή γεωγραφία στην Έλλάδα· για ποιούς συγκεκριμένους λόγους τό κράτος δέν έχει μπορέσει ώς τώρα νά παρέμβει για νά άσκήσει έλεγχο στά προβλήματα του χώρου; Ποιές είναι οί «έξωθεν» πολιτικές έπιταγές πού έχουν επίδραση στό γεωγραφικό και πολεοδομικό πρόβλημα;

ε'. Ποιές συμμαχίες κοινωνικών δυνάμεων θά μπορούσαν νά στηρίξουν τή διέξοδο από τήν κρίση πρós τό συμφέρον του κοινωνικού συνόλου, βραχυπρόθεσμα, μεσοπρόθεσμα, και μακροπρόθεσμα.