

ΠΑΝΤΕΙΟΝ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

PANTEION UNIVERSITY OF SOCIAL AND POLITICAL SCIENCES



ΣΧΟΛΗ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ ΚΑΙ ΙΣΤΟΡΙΑΣ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
«ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΚΑΙ ΙΣΤΟΡΙΑ»
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ: ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΗΜΗ

Σωματεία και Συλλογική Δράση:
Από την κινητοποίηση των ιδιοκτητών ταξί τον «μακρύ» Μάρτη του
1975 στη συγκρότηση του Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής
(ΣΑΤΑ) το 1984

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Σπύρος Θεριανός

Αθήνα 2021

Τριμελής Επιτροπή

Φανή Κουντούρη, Επίκουρη Καθηγήτρια Παντείου Πανεπιστημίου (Επιβλέπουσα)

Δέσποινα Παπαδημητρίου, Αναπληρώτρια Καθηγήτρια Παντείου Πανεπιστημίου

Σεραφείμ Σεφεριάδης, Αναπληρωτής Καθηγητής Παντείου Πανεπιστημίου



Copyright © Σπύρος Θεριανός, 2021

All rights reserved. Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος.

Απαγορεύεται η αντιγραφή, αποθήκευση και διανομή της παρούσας διπλωματικής εργασίας εξ ολοκλήρου ή τμήματος αυτής, για εμπορικό σκοπό. Επιτρέπεται η ανατύπωση, αποθήκευση και διανομή για σκοπό μη κερδοσκοπικό, εκπαιδευτικής ή ερευνητικής φύσης, υπό την προϋπόθεση να αναφέρεται η πηγή προέλευσης και να διατηρείται το παρόν μήνυμα. Ερωτήματα που αφορούν τη χρήση της διπλωματικής εργασίας για κερδοσκοπικό σκοπό πρέπει να απευθύνονται προς τον συγγραφέα.

Η έγκριση της διπλωματικής εργασίας από το Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών δεν δηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

*Σε όσους/ες μοχθούν πάνω στο ταξί.
Σε όσους/ες αγωνίστηκαν για να το κάνουν
ένα καλύτερο επάγγελμα.*

Οι άνθρωποι που συμμετέχουν σε μεγάλα κοινωνικά κινήματα πάντα απεικονίζουν τη δράση τους με τη μορφή εικόνων μάχης στις οποίες είναι βέβαιο ότι θα θριαμβεύσει ο δικός τους σκοπός. Πρότεινα να δώσω το όνομα των «μύθων» σε αυτές τις κατασκευές, η γνώση των οποίων είναι τόσο σημαντική για τους ιστορικούς: η γενική απεργία των συνδικαλιστών και η καταστροφική επανάσταση του Μαρξ είναι τέτοιοι μύθοι [...] Ήθελα να δείξω ότι δεν πρέπει να αναλύουμε τέτοιες ομάδες εικόνων με τον τρόπο που αναλύουμε ένα πράγμα στα στοιχεία του, αλλά ότι θα πρέπει να τα παίρνουμε εν συνόλω, ως ιστορικές δυνάμεις.

*Z. Σορέλ, Στοχασμοί πάνω στη βία
(μτφ.: Παναγιώτης Σωτήρης)*

[...] είναι ταγμένο να χάνονται όλες εκείνες οι ομάδες που ο χρόνος έχει πια αθόρυβα αποσύρει τον κοινό κίνδυνο, το όραμα και την κοινή μοίρα των μελών τους. Άλλωστε, σοφός καθώς είναι, διαχέοντάς τες αλλού, τις έχει με μαεστρία περισώσει τις ομάδες ετούτες στα μάτια μας, τη στιγμή ακριβώς εκείνη που το μύθο, το αλάτι της συντήρησής τους δηλαδή, με τα ίδια τους τα χέρια και μόνες τους πάνε για να γκρεμίσουν.

Γιώργος Μαρκόπουλος, Ιστορικό κέντρο

Ευχαριστίες

Ολόψυχες ευχαριστίες στους πρώην συναδέλφους από τον κλάδο των ταξί Γιάννη Κρεμμύδα, Βλαδίμηρο Βογιαννίδη (μας άφησε τον Φεβρουάριο του 2020), Νίκο Γκαρέλη και Λευτέρη Τερζάκη. Παρόλες τις αντίξοες συνθήκες της περιόδου (λόγω του covid- 19) χωρίς την πολύτιμη βοήθειά τους, την προθυμία τους και την ηθική τους στήριξη η έρευνα αυτή δεν θα προχωρούσε.

Θερμές ευχαριστίες και στον αδερφό μου Κώστα Θεριανό που είχε την υπομονή να διαβάζει τις -κατά καιρούς- διάφορες εκδοχές του κειμένου και να τις σχολιάζει. Λάθη, αβλεψίες, πραγματολογικά σφάλματα βαραίνουν αποκλειστικά εμένα. Η έρευνα συνεχίζεται. Άλλωστε, όπως λένε κάποιοι ιστορικοί, η ιστορία δεν γράφεται ποτέ οριστικά.

Πίνακας περιεχομένων

Ευχαριστίες.....	5
Περιεχόμενα.....	6
Εισαγωγή.....	7

Κεφάλαιο 1

1. Θεωρητικό πλαίσιο

1.1 Η κινητοποίηση των ιδιοκτητών ταξί το 1975 στο πλαίσιο της πολιτικής συγκρουσιακότητας: το μοντέλο της πολιτικής διαδικασίας και το πεδίο της Συγκρουσιακής Πολιτικής.....	11
1.2 Πολιτικές ευκαιρίες.....	14
1.3 Πλαίσια και αξιακές πλαισιώσεις.....	17
1.4 Δίκτυα και συλλογική δράση.....	20
1.5 Ρεπερτόρια δράσης.....	23

Κεφάλαιο 2

2. Μεθοδολογία και σκοπός της έρευνας

2.1 Προσδιορισμός της ερευνητικής περιοχής και των σκοπών της έρευνας.....	27
2.2 Μεθοδολογικό πλαίσιο και προβλήματα.....	28

Κεφάλαιο 3

3. Ερευνητικά αποτελέσματα

3.1 Πολιτικό περίγραμμα της περιόδου 1974-1984.....	31
3.2 Η πρώιμη μεταβατική περίοδος της Μεταπολίτευσης ως μία κρίσιμη δομή πολιτικών ευκαιριών.....	34
3.3 Ο «πόλεμος» των μικροϊδιοκτητών.....	37
3.4 Ο δύσκολος δρόμος της wildcat strike: το χρονικό.....	44
3.5 Η συνέργεια των δικτύων.....	54
3.6 Το πολιτικό περιεχόμενο της απεργίας: αιτήματα και αξιακές πλαισιώσεις.....	62
3.7 «Βγαίναμε το βράδυ τα φαντάσματα»: η ανάδυση νέων μορφών δράσης μέσα από παλιά ρεπερτόρια.....	64
3.8 Θεσμοποίηση και εκβάσεις	
3.8.α Η συγκρότηση του σωματείου «Άλιμος-Ενότητα».....	68
3.8.β Η περίοδος 1977-1980.....	70
3.8.γ Η περίοδος 1981-1984.....	77

Κεφάλαιο 4

4. Ερμηνευτικές απόπειρες

4.1 Τι συνέβη τον Μάρτιο του 1975;.....	81
4.2 Η συγκρότηση του επαγγελματία ταξιτζή.....	87
Συμπεράσματα.....	91
Πηγές-Βιβλιογραφία.....	96

Εισαγωγή

Η μελέτη αυτή επιχειρεί να εξετάσει τον συνδικαλισμό των ιδιοκτητών ταξί από το 1975 έως το 1984. Πιο συγκεκριμένα, επίκεντρο της συγκεκριμένης έρευνας είναι η κινητοποίηση μερίδας ιδιοκτητών ταξί, μεταξύ 7ης Μαρτίου και 15ης Απριλίου του 1975 στην Αθήνα. Πρόκειται για μία κινητοποίηση, η οποία σε βάθος δεκαετίας θα προκαλέσει σειρά διαδικασιών που θα συμβάλλουν στη χύτευση του σημερινού συνδικαλιστικού οργάνου των ιδιοκτητών ταξί, του Σ.Α.Τ.Α. (Συνδικάτο Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής) και θα αποτελέσει μέρος της συλλογικής «μυθολογίας» μεγάλης μερίδας των μελών του. Ο Μάρτιος αποκαλείται «μακρύς» όχι μόνο γιατί η απεργία είχε διάρκεια πάνω από τριάντα μέρες, αλλά και γιατί όσα συνέβησαν τον Μάρτιο του 1975 προσδιόρισαν σε μεγάλο βαθμό το περιεχόμενο, τον χαρακτήρα και το ύψος του συνδικαλισμού στον χώρο των ιδιοκτητών ταξί από την πρόιμη μεταπολίτευση έως σήμερα και αποτέλεσαν ριζική τομή με το παρελθόν.

Βασική θέση που υποστηρίζεται στα πλαίσια της εργασίας είναι ότι οι βίαιες ανακατανομές που συνέβησαν στο πεδίο της ιδιοκτησίας των ταξί το 1964 με νομοθετικό διάταγμα της κυβέρνησης Γ. Παπανδρέου και το 1967 με αναγκαστικό νόμο του δικτατορικού καθεστώτος επηρέασαν συλλήβδην τα χαρακτηριστικά της κοινωνικής σύνθεσης των ιδιοκτητών ταξί, με συνέπεια να αναπτυχθούν εντός του κλάδου δυνάμεις οι οποίες, προδικτατορικά, ήταν αποκλεισμένες από την ιδιοκτησία ταξί, αλλά έμπειρες στις δράσεις του συνδικαλιστικού κινήματος, κυρίως, στον κλάδο των οδηγών, των ανθρώπων δηλαδή που νοίκιαζαν βάρδια σε ταξί για να εργαστούν. Η ειδική συνθήκη που διέπει τον ιδιοκτήτη ταξί, το γεγονός ότι ανάμεσα σε αυτόν και το κράτος προς το οποίο απευθύνει τις διεκδικήσεις του δεν μεσολαβεί εργοδοσία δημιουργεί μία ιδιαίτερη δυναμική που τον αποκόπτει από τη συνοδοιπορία με το υπόλοιπο εργατικό κίνημα αλλά και τις ομοιοεπαγγελματικές συνδικαλιστικές οργανώσεις άλλων φορέων (όπως τους οδηγούς των αστικών λεωφορείων) παρόλες τις προσπάθειες και τις «ευαισθησίες» για συγκλίσεις και αλληλεγγύη που εκφράστηκαν αποσπασματικά κατά καιρούς, κυρίως στη μεταπολίτευση. Δεν πρέπει να μας διαφεύγει τούτη η συνθήκη, η οποία άλλωστε είναι από τα χαρακτηριστικά πεδία (ενν. ο κλάδος των ταξί) στα οποία βλέπουμε να εξυφαίνεται μία ιδιαίτερη άρθρωση κράτους και

κοινωνίας. Είναι μία συνθήκη¹ στην οποία ο ιδιοκτήτης ταξί δεν στέκεται απέναντι στο κράτος ως ένας οποιοσδήποτε ελεύθερος επαγγελματίας ή αυτοαπασχολούμενος. Το κράτος είναι ο εκδότης, διαχειριστής, προγραμματιστής και εγγυητής της άδειας κυκλοφορίας ταξί. Ρυθμίζει τον αριθμό στον οποίο οι άδειες αυτές θα διατεθούν και δημιουργεί θεσμικά, τεχνητά και ονομαστικά έναν χώρο ιδιωτικών συμφερόντων (στη συγκεκριμένη περίπτωση τον κλάδο των ταξί), την αναπαραγωγή και οριοθέτηση του οποίου αναλαμβάνει το κράτος να διευθετήσει νομικά συντείνοντας στη δημιουργία ή/και παγίωση μίας κοινωνικής, επαγγελματικής κατηγορίας ή «τάξης».

Από την άλλη μεριά, τα άτομα-δικαιούχοι της άδειας κυκλοφορίας ταξί (ιδιοκτήτες) αναπτύσσουν μορφές κοινωνικής ενσωμάτωσης, ανάμεσα στις άλλες και συλλογικές μορφές εκπροσώπησης χωρίς, ωστόσο, η παγίωση της επαγγελματικής κατηγορίας σε θεσμικό και νομικό επίπεδο να καθίσταται μη αναστρέψιμη για τους δικαιούχους-κατόχους. Διαχρονικά δεν είναι λίγοι εκείνοι που βλέπουν την «έξοδο» από το επάγγελμα για πολλούς και διάφορους λόγους, αρκετές φορές μάλιστα με όρους οικονομικής χρεοκοπίας.

Αν και πολλές φορές οι ιδιοκτήτες ταξί αντιμετωπίζονται κοινωνικά και ταξικά ως εργοδότες, ωστόσο, δεν πρέπει να μας διαφεύγει πως και η μικρή ιδιοκτησία υπόκειται σε εκμετάλλευση όπως έχει δείξει ο Μαρξ και ακολούθως ο Roemer. Παράλληλα, ο «οδηγός» ταξί που μισθώνει βάρδια για να εργαστεί (ενοίκιο προς τον ιδιοκτήτη για άδεια χρήσης του ταξί του για συγκεκριμένο ωράριο ή χιλιόμετρα) δεν είναι μισθωτός. Πρόκειται για μια «ταξικά» ρευστή κατηγορία εργαζομένων με την έννοια ότι δεν είναι μισθωτοί που διεκδικούν αύξηση ημερομισθίου, ασφάλιση κτλ. αλλά λειτουργούν ως ελεύθεροι επαγγελματίες που σκοπός τους είναι η συμπίεση των εξόδων (ενοίκιο, φθορές, ασφαλιστικά ταμεία) με σκοπό την αύξηση του κέρδους τους κι έχοντας ενίοτε ως «ατομικό όραμα» να γίνουν ιδιοκτήτες ταξί στο μέλλον.

Η έκδοση μεγάλου αδειών κυκλοφορίας ταξί στα χρόνια της δικτατορίας, διαμόρφωσαν τις συνθήκες στον μικρόκοσμο της αυτοαπασχόλησης και του ελεύθερου επαγγέλματος του ταξί για την ανάδυση ενός «αναρχικού μικροαστισμού» στις τάξεις των ιδιοκτητών. Φαινόμενο στο οποίο αναφέρεται γενικά ο Τσουκαλάς (2005), αλλά εμείς θα επιχειρήσουμε να το διερευνήσουμε και να αναψηλαφήσουμε τις πτυχές του στον κόσμο των ιδιοκτητών ταξί.

¹ Η ανάλυση που ακολουθεί αντλεί τους βασικούς όρους και παραμέτρους της από το κείμενο *Η άρθρωση κράτους και κοινωνίας* του Κ. Τσουκαλά (2005).

Στην παρούσα εργασία, έχουμε δύο πρωταγωνιστές. Ο πρώτος είναι η άδεια κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. ταξί. Το γεγονός πως θεωρείται κρατική αλλά παρόλα αυτά διαχρονικά έχει γίνει αντικείμενο διανομής από το κράτος αλλά και αγοροπωλησίας στην ελεύθερη αγορά, δημιουργεί στη μακρά διάρκεια έναν «αυτόνομο» παίκτη, αλλά κι έναν «ακούσιο δρώντα», ο οποίος επηρεάζεται από τις πολιτικές που έχουν ασκηθεί όσον αφορά τα κριτήρια απόκτησής της. Ο άλλος πρωταγωνιστής είναι οι ίδιοι οι κάτοχοι της άδειας κυκλοφορίας ταξί, οι ιδιοκτήτες ταξί είτε ως φυσικά πρόσωπα είτε ως θεσμισμένες συλλογικότητες. Ο πρώτος (η άδεια κυκλοφορίας ταξί) «ορίζει» τη μοίρα του δεύτερου (ιδιοκτήτη), με τον δεύτερο να επιχειρεί να ορίσει τη «μοίρα» του πρώτου συχνά με αμφιλεγόμενα αποτελέσματα καθώς αυτός που ορίζει πραγματικά τη «μοίρα» της άδειας κυκλοφορίας ταξί είναι το κράτος και, ακόμα περισσότερο, αυτό που ορίζει τη μοίρα του επαγγέλματος είναι οι εκάστοτε κοινωνικές και οικονομικές συνθήκες.

Η συγγραφή της μελέτης αυτής, είχε να αντιμετωπίσει ορισμένες αντικειμενικές δυσκολίες: από τη μία, η έλλειψη σχετικής βιβλιογραφίας καθώς κανείς έως τώρα δεν είχε ασχοληθεί σε επίπεδο έρευνας με τον συνδικαλισμό των ιδιοκτητών ταξί και από την άλλη, η αδυναμία πρόσβασης σε αρχεία και η δυσκολία στην προσέγγιση των πληροφορητών λόγω των συνεχών καραντινών που επιβλήθηκαν εξαιτίας της πανδημίας του COVID-19 κατά την περίοδο της έρευνας.

Η παρουσίαση των γεγονότων και του ερευνητικού υλικού επιλέχτηκε να γίνουν παράλληλα με τις θεωρητικές έννοιες ώστε να καθίσταται σαφής η ερμηνεία και η κατανόηση των όσων εκθέτουμε. Ωστόσο, πριν την έκθεση των ερευνητικών αποτελεσμάτων θα αναπτυχθούν σε διακριτά κεφάλαια κάποιες σημαντικές θεωρητικές και μεθοδολογικές προεπισκοπήσεις.

Χρονικό όριο της μελέτης είναι η περίοδος 1975-1984. Όπως προαναφέραμε το 1975 είναι κομβικό σημείο για την εκδήλωση ενός ριζοσπαστισμού πρωτοφανέρωτου στον κλάδο των ιδιοκτητών ταξί. Το 1984 είναι το άλλο χρονικό όριο της μελέτης μας. Είναι η χρονιά που ιδρύεται το Σ.Α.Τ.Α. (Συνδικάτο Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής). Σε αυτό το συνδικάτο συγχωνεύονται όλα τα σωματεία της περιόδου. Κίνηση, η οποία δεν υπήρξε αυτονόητη, αλλά επηρεάστηκε τόσο από τον συνδικαλισμό που άσκησαν οι δρώντες της απεργίας του 1975 καθόλη την περίοδο που εξετάζουμε όσο και από την αλληλεπίδραση τους με τα υπόλοιπα σωματεία ιδιοκτητών ταξί, αλλά και με τις κυβερνήσεις και τις επιλογές τους στην άσκηση δημόσιας πολιτικής που αφορούσε το ταξί.

Αν και επιχειρούμε να εξετάσουμε τις θεσμικές διευθετήσεις που γίνονται κατά καιρούς στον κλάδο των ταξί κρίνεται απαραίτητη η υιοθέτηση θεωρητικών εργαλείων από το μοντέλο της πολιτικής διαδικασίας, το πεδίο της Συγκρουσιακής Πολιτικής και της μελέτης των κοινωνικών κινημάτων όχι μόνο για να ερμηνεύσουμε εμπειρικά δεδομένα αλλά και ως ευρετικό μηχανισμό για τα γεγονότα της περιόδου που μας αφορούν. Κι αυτό, γιατί εκείνο που έχουμε αρχικά τον Μάρτιο του 1975 δεν είναι ένα συνδικάτο, το οποίο κινητοποιείται θέτοντας τα αιτήματά του αλλά μία συλλογικότητα η οποία συγκροτείται μέσα από συγκεκριμένα άτυπα δίκτυα.

Στο πρώτο κεφάλαιο παρουσιάζεται το γενικό θεωρητικό πλαίσιο και υποστηρίζεται γιατί υιοθετούνται οι συγκεκριμένες θεωρητικές επεξεργασίες για τη μελέτη του θέματος που βρίσκεται στο ερευνητικό μας επίκεντρο. Επίσης, συζητιούνται αναλυτικά οι τέσσερις βασικές έννοιες (πολιτικές ευκαιρίες, ρεπερτόρια δράσης, αξιακές πλαισιώσεις, δίκτυα) οι οποίες αποτελούν όχι μόνο τον άξονα πάνω στον οποίο δομείται η ιστορική αφήγηση των γεγονότων που παρουσιάζουμε αλλά συγκροτούν και έναν συγκεκριμένο τρόπο για να αποκτήσουμε γνώσεις για τα συγκεκριμένα γεγονότα.

Στο δεύτερο κεφάλαιο παρουσιάζονται οι οντολογικές, επιστημολογικές και μεθοδολογικές αρχές που υποδεικνύουν ποιες ιδιότητες της κοινωνικής πραγματικότητας θεωρούνται σημαντικές για την έρευνά μας, με ποιον τρόπο παραγάγουμε τα δεδομένα μας και πώς δομούμε τις ερμηνείες μας στα πλαίσια της συγκεκριμένης έρευνας.

Στο τρίτο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα αποτελέσματα των ερευνών μας. Αν εξαιρέσουμε την παρουσίαση του χρονικού της απεργίας που ακολουθεί μία γραμμική χρονική ακολουθία, η οργάνωση της παρουσίασης των δεδομένων γίνεται με βάση συγκεκριμένες εννοιολογικές κατηγορίες και ταξινομήσεις.

Στο τέταρτο κεφάλαιο επιχειρούμε την ανάπτυξη συγκεκριμένων ερμηνευτικών αποπειρών στην προσπάθεια να κατανοήσουμε τα γεγονότα και τις διαδικασίες που ερευνήσαμε.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Κεφάλαιο 1

1. Θεωρητικό πλαίσιο

1.1 Η κινητοποίηση των ιδιοκτητών ταξί το 1975 στο πλαίσιο της πολιτικής συγκρουσιακότητας: το μοντέλο της πολιτικής διαδικασίας και το πεδίο της Συγκρουσιακής Πολιτικής

Η κοινωνική θεωρία είναι μία απόπειρα να εξηγήσουμε με όρους που δεν είναι σε εμάς τόσο οικείοι, τις καθημερινές εμπειρίες μας από την κοινωνική πραγματικότητα, στην οποία ζούμε. Έργο της κοινωνικής θεωρίας είναι τόσο η εξήγηση των εμπειριών μας όσο και η κατανόηση των εμπειριών άλλων ανθρώπων με βάση γενικές ιδέες για τον κόσμο (Craib, 2011: 8). Με τη συγκρότηση και τη συγκεκριμενοποίηση των θεωρητικών εννοιών επιχειρούμε να εντάξουμε σε πλαίσια γνώσης και κατανόησης αιτιότητες και πιθανότητες -τα «γιατί» και τα «πώς» της κοινής ανθρώπινης εμπειρίας. Χωρίς τη συνειδητή δραστηριότητα της επιστημονικής παρατήρησης και την επιστημονική πειθαρχία η ανθρώπινη παρατήρηση διολισθαίνει συχνά στην υπερβολική γενίκευση, στην επιλεκτική παρατήρηση, στον παράλογο συλλογισμό (Babbie, 2011). Η κοινωνική θεωρία φιλοδοξεί «να είναι πολύ πιο συστηματική και μεθοδική σε σχέση τόσο με τις “εμπειρικές πραγματικότητες” όσο και με τις αφηρημένες ιδέες» (Craib, 2011: 8).

Αν και η έρευνά μας εκτείνεται στην περίοδο 1975-1984, ωστόσο, το γεγονός στο οποίο εστιάζουμε είναι η απεργία των ιδιοκτητών ταξί τον Μάρτιο του 1975. Για να μπορέσουμε να αναδείξουμε κάποια από τα κρίσιμα στοιχεία και τα δεδομένα που φαίνονται να συνθέτουν ως γεγονός τη συγκεκριμένη απεργία υιοθετούμε θεωρητικές επεξεργασίες από το μοντέλο της πολιτικής διαδικασίας, το πεδίο της Συγκρουσιακής Πολιτικής και το πεδίο των κοινωνικών κινημάτων. Κι αυτό γιατί έχουμε πρωτίστως μία συλλογική δράση και η συλλογική δράση με την ευρεία έννοια είναι που απασχολεί τους θεράποντες των συγκεκριμένων πεδίων και κλάδων.

Η κινητοποίηση των ιδιοκτητών ταξί τον Μάρτιο του 1975 είχε τα χαρακτηριστικά της *πολιτικής συγκρουσιακότητας*. Συγκρουσιακή ή διεκδικητική πολιτική έχουμε όταν απλοί άνθρωποι, άνθρωποι δηλαδή που δεν έχουν πόρους και συστηματική πρόσβαση στην εξουσία, αλληλεπιδρούν συλλογικά, δημόσια και με επεισοδιακό τρόπο διατυπώνοντας αιτήματα απέναντι σε μία κυβέρνηση των οποίων είναι αποδέκτης (McAdam, όπ. αναφ. Κοτρωνάκη, 2015: 3). Ο McAdam προχωρεί,

μάλιστα, στη διάκριση δύο ειδών συγκρουσιακότητας: α) στη συγκρουσιακότητα των ελίτ, κατά την οποία τα μέλη είναι κατεστημένα και θεσμικά αναγνωρίσιμοι πολιτικοί δρώντες και β) στη λαϊκή συγκρουσιακότητα, κατά την οποία συλλογικά υποκείμενα αυτοπροσδιορίζονται ως συλλογικοί δρώντες και εκδηλώνονται με μορφές πολιτικής δράσης που ως ένα βαθμό δεν είναι θεσμοποιημένες.

Σε μία πιο αναλυτική διάκριση των πολιτικών δρώντων, πέρα από το απλουστευτικό σχήμα ελίτ/λαός, οι McAdam, Tarrow και Tilly (2001:12) αναφέρονται στους *εκπρόσωπους της κυβέρνησης*, στα *μέλη του πολιτεύματος* (περιλαμβάνονται οι πολιτικοί δρώντες οι οποίοι συμμετέχουν ως εκπρόσωποι στην κυβερνητική ρουτίνα με πρόσβαση σε πόρους), στους *διεκδικητές* (πολιτικοί δρώντες που δεν έχουν επαρκή πρόσβαση σε κυβερνητικές πόρους), στα *υποκείμενα* (πρόσωπα και ομάδες που δεν είναι προς το παρόν οργανωμένοι και δεν θεωρούνται πολιτικοί δρώντες), και στους *εξωτερικούς πολιτικούς δρώντες*, συμπεριλαμβανομένων άλλων κυβερνήσεων. Όλοι αυτοί οι πολιτικοί δρώντες αλληλεπιδρούν με ποικίλους τρόπους στη δημόσια σφαίρα και οι προαναφερόμενοι συγγραφείς θεωρούν πως για να είμαστε σε θέση να παρουσιάσουμε αποτελεσματικά τη δυναμική της πολιτικής διαδικασίας θα πρέπει να τους θέσουμε όλους σε κίνηση. Με αυτόν τον τρόπο αποτυπώνεται περισσότερο εύληπτα η κοινωνική ετερογένεια, και ο «πολυθεϊσμός» των ατομικών προοπτικών και συμφερόντων.

Η συγκεκριμένη διάκριση έχει ιδιαίτερη περιγραφική αξία γιατί αναδεικνύει το πολυπαραγοντικό περιβάλλον εντός του οποίου αναλαμβάνονται κάθε φορά οι κινηματικές δράσεις, και ενέχει συγκεκριμένες θεωρητικές προϋποθέσεις. Όπως επισημαίνει ο Σεφεριάδης (2008) «στις κοινωνικές και πολιτικές επιστήμες, η χρήση του όρου «περιβάλλον» είναι σχετικά νέα, όμως η σημασία την οποία ονοματίζει (και τα φαινόμενα στα οποία αναφέρεται) είναι παλαιά όσο και οι ίδιες οι επιστήμες. Μεταξύ άλλων, και αναλόγως του εκάστοτε θεωρητικού πλαισίου, η έννοια έχει γίνει αντιληπτή ως α) «δομές» (σταθερές ή «συστηματικές» διαστάσεις της πραγματικότητας) που αντιδιαστέλλονται με βουλησιοκρατικές θεωρήσεις της ανθρώπινης δράσης, β) «αντικειμενικές συνθήκες» που αντιδιαστέλλονται με «υποκειμενικές» αναγνώσεις (συναφώς και «φαντασιακές κατασκευές»), γ) «εξωτερικοί» πόροι για την ανάληψη συλλογικών δράσεων («πολιτικές ευκαιρίες») που αντιδιαστέλλονται με τους αντίστοιχους εσωτερικούς (οργανωτικές δομές, διεκδικητικά ρεπερτόρια, αξιακές πλαισιώσεις)».

Όσον αφορά τη γενεαλογία της μελέτης των συλλογικών δράσεων και τους

τρεις θεωρητικούς σταθμούς της – το μοντέλο της συλλογικής συμπεριφοράς, το μοντέλο της κινητοποίησης πόρων και το μοντέλο της πολιτικής διαδικασίας²- αναδεικνύεται η σημασία του τελευταίου, όχι στα πλαίσια μίας στατικής ανάλυσης, αλλά στα πλαίσια μίας βασικής μέριμνας «θετικής ευρετικής»: μίας παραγωγής «συστημάτων εννοιών, γενικεύσεων και επιστημολογικών μετεξελίξεων για την καλύτερα δυνατή επεξεργασία προβλημάτων που η ίδια η θεωρία διηθεί υπό το βάρος των ερευνητικών της καθηκόντων» (Σεφεριάδης, 2010: 9). Η *πολιτική διαδικασία* ως έννοια εξακτινώνεται στη θεωρητική διερεύνηση των πολιτικών ευκαιριών, τον ανταγωνισμό ανάμεσα σε διεκδικητικές οργανώσεις, την πλαισίωση και επαναανομηματοδότηση των υφιστάμενων, κανονιστικών και κυρίαρχων νοημάτων στο επίπεδο της κοινωνικής ζωής³. Έχοντας ως βασική μέριμνα τη μελέτη των κοινωνικών κινήματων, τα τελευταία απεικονίζονται στο μοντέλο της πολιτικής διαδικασίας ως «μία συνεχή διαδικασία από τη δημιουργία στην απίσχανσή τους, παρά ως μία διακριτή σειρά από εξελικτικά στάδια» (McAdam, 1982: 36). Η διεκδίκηση της «δομικής εξουσίας», η διατήρησή της από τις κυρίαρχες ομάδες και η προσπάθεια ένταξης σε αυτήν των αποκλεισμένων κοινωνικών ομάδων όπου θα είναι σε θέση να επηρεάζουν τις αποφάσεις σχετικά με τα συμφέροντά τους σχετίζονται άμεσα με τη θέση τους στην πολιτικο-οικονομική δομή.

Στις θεωρητικές και εννοιολογικές επεξεργασίες του πεδίου της Συγκρουσιακής Πολιτικής κεντρική είναι η έννοια της κυριαρχίας: από τη στιγμή που υπάρχει κυριαρχία υπάρχει και σύγκρουση. Οι θεράποντες του πεδίου επιχειρούν να δείξουν πώς διαφορετικές μορφές σύγκρουσης, όπως είναι τα κοινωνικά κινήματα, οι εξεγέρσεις, τα απεργιακά κύματα και άλλα, μπορούν να είναι εκβάσεις παρόμοιων μηχανισμών και διαδικασιών (McAdam, Tarrow, Tilly, 2004: 4). Αυτό με κανέναν τρόπο δεν σημαίνει πως όλες οι μορφές πολιτικής σύγκρουσης εντάσσονται σε ένα

² Το μοντέλο της πολιτικής διαδικασίας ενσωμάτωσε δημιουργικά τις συμβολές του μοντέλου της κινητοποίησης πόρων και οριοθέτησε την έννοια του «πολιτικού» απέναντι στον «ψυχολογισμό». Το πολιτικό, δηλαδή, δεν ετεροπροσδιορίζεται σε σχέση με το *μη κοινωνικο-οικονομικό* ούτε σε σχέση με τις έκνομες μετασχηματιστικές δράσεις (Σεφεριάδης, 2010: 14).

³ Στις πρώτες θεωρητικές επεξεργασίες του McAdam (1982) οι οποίες αφορούσαν το κίνημα των δικαιωμάτων των μαύρων στις ΗΠΑ, η ανάδυση και η απίσχανση του συγκεκριμένου κινήματος συνδέονται ευθέως με τους εξής παράγοντες: τις πολιτικές ευκαιρίες, την ενδογενή ισχύ των οργανώσεων και τη γνωστική απελευθέρωση. Ωστόσο, σε αναθεωρήσεις που έκανε ο McAdam, αξιοποιώντας τις θεωρητικές επεξεργασίες και άλλων ερευνητών αντικατέστησε την ενδογενή ισχύ των οργανώσεων με τη μελέτη των δομών τους, αντί της γνωστικής απελευθέρωσης αρχίζει να μιλά για «πλαισίωση» ενώ στην έννοια των πολιτικών ευκαιριών έδωσε μεγαλύτερο βάρος στη διερεύνηση του εύρους και του βάθους της έννοιας, χωρίς να σημαίνει πως οι προηγούμενες έννοιες και το περιεχόμενό τους έχουν απωλέσει τις δυνατότητες συμβολής τους σε μια θεωρητική συζήτηση.

μοναδικό γενικό μοντέλο. Ωστόσο, δεν παύει η μελέτη των φαινομένων πολιτικής σύγκρουσης έτσι όπως αναπτύσσεται να τεκμηριώνεται αναγκαστικά αποσπασματικά καθώς οι ερευνητές οφείλουν να επιλέγουν συγκεκριμένες περιπτώσεις για να μελετήσουν, έχοντας περιορισμένο αριθμό δεδομένων στη διάθεσή τους και την υποχρέωση να ταξινομήσουν το υλικό τους ώστε να το παρουσιάσουν. Το πεδίο της Συγκρουσιακής Πολιτικής προστρέχει σε συγκεκριμένες αναλυτικές κατηγορίες όπως τους *μηχανισμούς*, τις *διαδικασίες* και τα *επεισόδια*⁴.

Η εστίαση γίνεται όχι στα μεμονωμένα άτομα, αλλά στις σχέσεις που αναπτύσσουν τα άτομα κατά την αλληλεπίδραση μεταξύ τους, όπως και με το περιβάλλον τους ως δρώντες μίας κινητοποίησης. Μελετά τις σχέσεις των δρώντων έτσι όπως αποκρυσταλλώνονται στο πέρασμα του χρόνου. Οι δρώντες, όμως, δεν λειτουργούν σε ένα κοινωνικό κενό. Έρχονται αντιμέτωποι με άλλους κοινωνικούς, πολιτικούς και οικονομικούς ανταγωνιστές αλλά παράλληλα αποκτούν και συμμάχους. Οι θεωρητικές επεξεργασίες του πεδίου προστρέχουν στη μελέτη των πολιτικών ευκαιριών, των δικτύων, των αξιακών πλαισιώσεων και των μορφών δράσης που υιοθετούν οι συλλογικοί δρώντες. Έννοιες, τις οποίες θα εξετάσουμε ευθύς αμέσως.

1.2 Πολιτικές ευκαιρίες

Πρώτος ο Eisinger (1973) παρουσίασε τον όρο «δομή πολιτικής ευκαιρίας» στην προσπάθειά του να περιγράψει την πολυπλοκότητα του περιβάλλοντος εντός του οποίου αναλαμβάνονται οι κινηματικές δράσεις και πώς αυτό επηρεάζει τις συμπεριφορές των δρώντων. Το «πολιτικό περιβάλλον» είναι ένας γενικός όρος, ο οποίος χρησιμοποιείται με πολλούς διαφορετικούς τρόπους στη γραμματεία της πολιτικής επιστήμης για να περιγράψει διαφορετικά φαινόμενα και συνθήκες όπως είναι η επίσημη δομή του πολιτικού συστήματος, η ταχύτητα ανταπόκρισης της κυβέρνησης στα διάφορα προβλήματα που ανακύπτουν, η κοινωνική δομή κ.ά. Αυτό το οποίο επισημαίνει ο Eisinger (1973: 11, 12) είναι ότι η εστίαση σε διαφορετικά στοιχεία του πολιτικού περιβάλλοντος ως ανεξάρτητες μεταβλητές αναδεικνύει

⁴ Ως *μηχανισμοί* περιγράφονται «καθορισμένες τάξεις συμβάντων, οι οποίες μεταβάλλονται μέσα από συγκεκριμένες σειρές στοιχείων με ίδιο ή παρόμοιο τρόπο σε μία ποικιλία καταστάσεων» (Mc Adam, Tarrow, Tilly, 2001:24). Ως *διαδικασίες* ορίζονται οι «συνηθισμένες ακολουθίες μερικών μηχανισμών, οι οποίες παράγουν παρεμφερείς (γενικά περισσότερο πολύπλοκους και ενδεχομενικούς) μετασχηματισμούς εκείνων των στοιχείων» (Mc Adam, Tarrow, Tilly, 2001:24). Ως *επεισόδια* περιγράφονται τα «συνεχή κύματα συγκρούσεων που περιλαμβάνουν συλλογικές διεκδικήσεις και κινούν το ενδιαφέρον τόσο το δημόσιο όσο και των κομμάτων (Mc Adam, Tarrow, Tilly, 2001).

ποικιλόμορφες σχέσεις μεταξύ θεσμικών, πολιτικών, κοινωνικών πρακτικών και μοτίβων της πολιτικής συμπεριφοράς των πολιτών.

Ο Elster (1989: 13) υποστηρίζει ότι η ατομική δράση (όπως είναι και η ατομική συμμετοχή σε μια διαμαρτυρία) έρχεται αντιμέτωπη με έξωθεν περιορισμούς οι οποίοι ως ένα βαθμό καθορίζουν και τη μορφή που θα πάρει η ατομική δράση. Η επιλογή των μορφών δράσης εντός του πλέγματος περιορισμών με το οποίο έρχεται αντιμέτωπο το άτομο καθορίζονται κι από τις επιθυμίες του, τις προτιμήσεις του, τις αξίες του, τις στοχοθεσίες του. Ο Elster (1989: 20) προσθέτει πως ακόμα κι αν θεωρήσουμε τις εξωτερικές συνθήκες στις οποίες καλείται να δράσει το άτομο ως «αντικειμενικές», η δράση του δεν μπορεί να απομονωθεί από τις επιθυμίες του αλλά και τις πεποιθήσεις του σχετικά με το πολιτικό περιβάλλον. Η συγκεκριμένη έμφαση είναι κρίσιμη γιατί, ενδέχεται, το άτομο να επαγρυπνεί για «πολιτικές ευκαιρίες» που θα του επιτρέψουν μία δράση επιτυχημένη ως προς τους στόχους της, να μην τις αντιληφθεί ή να τις υπερεκτιμήσει. Στην ίδια γραμμή οι Goldstone και Tilly (2001) αντιλαμβάνονται τις «ευκαιρίες» ως τις «θεωρούμενες εκείνες πιθανότητες κατά τις οποίες οι δρώντες της κινηματικής διαμαρτυρίας θα οδηγηθούν στο να επιτύχουν την επιθυμητή έκβαση» (σ. 182). Σκέφτονται τις «ευκαιρίες» ως οποιεσδήποτε αλλαγές, οι οποίες επηρεάζουν την ικανότητα του κράτους να ακολουθήσει μία συνεκτική πολιτική ικανοποιώντας υποστηρικτές και αντιπάλους καθώς οι μετασχηματισμοί που έχουν επισυμβεί μεταξύ πολιτικών και οικονομικών πόρων ευνοούν τους διεκδικητές (2001: 182-183).

Καθώς η «δομή της πολιτικής ευκαιρίας» είναι αυτή που επηρεάζει την επιλογή των στρατηγικών διαμαρτυρίας και την επίδραση των κινηματικών δρώντων στο περιβάλλον τους (Kitschelt, 1986) καθίσταται πρόδηλο πως μιλώντας για τη «δομή της πολιτικής ευκαιρίας» στην πραγματικότητα μιλάμε για το ευρύτερο πλαίσιο της πολιτικής διαδικασίας και του πολιτικού συγκειμένου εντός του οποίου αναλαμβάνεται μία κινηματική δράση (Kriesi, 2004).

Ο Kriesi (2004) επιχειρώντας να συνοψίσει τα αποτελέσματα μελετών άλλων ερευνητών και να συντάξει σχηματικά το πολιτικό συγκείμενο ως μία πιο γενική έννοια από την έννοια της «πολιτικής ευκαιρίας» στο οποίο, όμως, αναπτύσσονται το άνοιγμα και το κλείσιμο των στιγμών που μπορούν να εκληφθούν ως ευκαιρίες, θέτει στον πυρήνα του σχήματός του τις δομές και πιο συγκεκριμένα τους επίσημους πολιτικούς θεσμούς. Το διεθνές περιβάλλον, οι πολιτικοί θεσμοί, τα πρότυπα κουλτούρας και οι διαιρετικές τομές που αναπτύσσονται στο εσωτερικό μίας κοινωνίας αποτελούν το υπόβαθρο της προσέγγισής του. Στη συνέχεια επιχειρεί να περιγράψει τις παραμέτρους

των πολιτικών δρώντων στις οποίες περιλαμβάνονται οι συμμαχίες και οι συγκρούσεις τους με το περιβάλλον και άλλους δρώντες. Για να ολοκληρώσει το ανατροφοδοτούμενο σύστημά του καθώς η μία μεταβλητή επηρεάζει την άλλη, αναφέρεται στο συγκείμενο της αλληλεπίδρασης, όπου προσπαθεί να διερευνήσει την επιρροή που έχει για την ανάληψη μία διαμαρτυρίας οι στρατηγικές που ακολουθούν οι δημόσιες αρχές, τα δίπολα καταστολή/ ανοχή και μεταρρύθμιση/απειλή και το ισοζύγιο που εμφανίζουν στην εκάστοτε πολιτική συγκυρία καθώς και τις στρατηγικές των συλλογικών πολιτικών δρώντων.

Ωστόσο, έχουν διατυπωθεί επιφυλάξεις για την έννοια της «δομής της πολιτικής ευκαιρίας» και τις χρήσεις που της επιφυλάσσουν οι ερευνητές καθώς μπορεί να μετατραπεί σε μία ανιστορική κατηγορία η οποία δύναται να απορροφήσει κάθε διάσταση του περιβάλλοντος των κοινωνικών κινημάτων -πολιτικούς θεσμούς, κρίσεις διαφόρων τύπων, πολιτικούς μετασχηματισμούς, πρότυπα κουλτούρας- και να «γίνει ένας πανσυμπερηλιπτικός πρόχειρα φτιαγμένος παράγοντας για όλες τις καταστάσεις και συνθήκες που έχουν τη μορφή του συγκεκριμένου για τη συλλογική δράση» (Garnson και Meyer, 1996: 275).

Αυτόν τον ινστρουμενταλισμό⁵ και τον μηχανιστικό αναγωγισμό (προβλήματα στην κοινωνία → κινηματική δράση) προσπάθησαν να επιλύσουν διάφοροι ερευνητές ασχολούμενοι με το ζήτημα μιας περισσότερο συγκεκριμένης και εκλεπτυσμένης αιτιακής απόδοσης στις «ευκαιρίες» ως παράγοντες διευκόλυνσης της κινηματικής δράσης αλλά όχι απαραίτητα και γενεσιουργούς. Η έννοια της «απειλής» ως παραπληρωματικού παράγοντα των «ευκαιριών» εισάγεται όχι ως η «πίσω πλευρά» της ευκαιρίας όπως συνήθως αντιμετωπίζεται (Tarrow, 2011: 160), αλλά για να χαρακτηρίσει το κόστος το οποίο μία κοινωνική ομάδα υφίσταται ή καλείται να αναλάβει κατά την ανάληψη δράσης, με συνέπεια αυτό να επηρεάζει το αν τελικά θα αποφασίσει να κινητοποιηθεί (Goldstone και Tilly, 2001: 183).

Ωστόσο, οι «ευκαιρίες» και οι «απειλές» δεν μπορούν να διαβαστούν αυτόματα και με τρόπο ανακλαστικό από τους διάφορους τύπους αντικειμενικών συνθηκών στους οποίους οι αναλυτές βασίζονται ούτε είναι μόνο ζήτημα αντίληψης των συλλογικών δρώντων (McAdam, Tarrow, Tilly, 2001: 46). «Πόσο μακριά έχουμε φτάσει μετά από αυτή τη συζήτηση;» αναρωτιούνται οι McAdam, Tarrow, Tilly (2001:

⁵ Η πρόσληψη των θεωριών και των εννοιών ως «μηδέ ψευδείς μηδέ αληθείς, αλλά ως απλά “εργαλεία” διατύπωσης προβλέψεων» (Lakatos, 1997:193).

50). Φαίνεται πως η συστηματοποίηση των αντικειμενικών και υποκειμενικών συνθηκών στα πλαίσια των οποίων αναλαμβάνεται μία συλλογική δράση δεν προδικάζει καμία συγκεκριμένη έκβαση, δεν είναι αρκετή για να μας δώσει γερά εδραιωμένες απαντήσεις, αλλά καταγράφει το εύρος και την πολυπλοκότητα των αιτιωδών παραγόντων αναδεικνύοντας κρίσιμα ερευνητικά ερωτήματα (Goldstone και Tilly, 2001).

1.3 Πλαίσια και αξιακές πλαισιώσεις

Τα προβλήματα δεν υπάρχουν αυθύπαρκτα στην κοινωνία. Εντοπίζονται ως τέτοια όταν η προσοχή συγκεκριμένων πολιτικών ομάδων και οργανώσεων εστιάζεται σε κοινωνικά φαινόμενα, τα οποία ορίζουν ως «προβλήματα». Ο προσδιορισμός ενός κοινωνικού φαινομένου ως προβλήματος προϋποθέτει την παραγωγή πολιτικών, συμβολικών και πολιτιστικών λόγων, οι οποίοι προμηθεύουν το γνωστικό μηχανισμό που χρειάζονται οι άνθρωποι ώστε να προσανατολιστούν στην κοινωνική πραγματικότητα που ζουν (della Porta και Diani, 2010: 147).

Δεν είναι μόνο ότι τα προβλήματα «είναι προϊόντα του λόγου» (Edelman, 1999: 40). Ο ορισμός τους, ταυτόχρονα, εκτοπίζει από τη δημόσια και την πολιτική ατζέντα άλλα προβλήματα. Ο Edelman (1999: 78) επισημαίνει πως ο ορισμός συγκεκριμένων προβλημάτων «είναι επίσης συχνά ένας τρόπος να μην δίνεται συστηματική προσοχή στην ιστορία και τις κοινωνικές δομές». Η κατασκευή των προβλημάτων έχει διττό χαρακτήρα: είναι ένας είδος περιγραφής αλλά και ένας τρόπος γνώσης και στρατηγικής δράσης (Edelman, 1999). Ο τρόπος με τον οποίο οι πολιτικοί δρώντες παρουσιάζουν τα αιτήματα και τα μηνύματά τους «επηρεάζουν την ικανότητά τους να αποκτήσουν υποστηρικτές, να αποκτήσουν ευνοϊκή κάλυψη από τα μίντια, να οδηγήσουν σε υποχώρηση ανταγωνιστές, και να κερδίσουν πολιτικές νίκες» (Polletta και Ho, 2006: 188). Η έννοια που συνοψίζει αυτό το σύμπλεγμα ιδεών, αντιλήψεων, στοχοθεσιών, οργανωτικών αφηγηματικών σχημάτων και δράσεων είναι η έννοια του πλαισίου.

Ο Goffman ορίζει ως πλαίσιο το «σχήμα των αντιλήψεων» που ενεργοποιούν τα άτομα για να αντιληφθούν, να αναγνωρίσουν και να χαρακτηρίσουν περιστατικά ή εμπειρίες ζωής (1974: 21). Ο Goffman, βέβαια, αναδείκνυε με τον συγκεκριμένο όρο τον τρόπο με τον οποίο τα άτομα ως μέλη συγκεκριμένων κοινωνικών ομάδων «σκηνοθετούν» και πλαισιώνουν την ατομική τους συμπεριφορά στον καθημερινό δημόσιο βίο. Ωστόσο, ο συγκεκριμένος όρος αποδείχθηκε εξαιρετικά εύχρηστος και με πολλές θεωρητικές αξιοποιήσεις. Τα πλαίσια θεωρούνται ως οι «κεντρικές οργανωτικές

ιδέες» με τις οποίες επιτυγχάνουμε τόσο να κατανοήσουμε όσο και να οργανώσουμε την πολιτική πραγματικότητα. Πρόκειται για ένα φάσμα θέσεων, το οποίο οι εμπλεκόμενοι δρώντες μπορούν να αναπτύξουν γύρω από ένα επίμαχο ζήτημα, προσφέροντας τα δικά τους πλαίσια και επινοώντας τις δικές τους εύστοχες φράσεις (catchphrases) με τις οποίες μπορεί εύκολα να συνδεθεί ένα κοινό το οποίο μοιράζεται κοινές αντιλήψεις και κουλτούρα (Gamson & Modigliani, 1989). Μέσα από την ανάδυση των πλαισίων διεξάγεται η πολιτική αντιπαράθεση, η πολιτική ευθυγράμμιση και η συλλογική δράση (Snow και Benford, 1988). Υπάρχει, συνεπώς, μία ανταγωνιστική διάσταση, η οποία

αφορά τον ανταγωνισμό μεταξύ των εμπλεκόμενων στη διαχείριση του προβλήματος δρώντων για την επικράτηση του νοήματος, της έννοιας, του πλαισίου που θα προσδιορίσει τη δράση. Οι συμβολικές αντιπαραθέσεις πραγματώνονται μέσα στη διαμάχη, σε ένα ανταγωνιστικό πλαίσιο για τον ορισμό των προβλημάτων ή αλλιώς για την «ετικετοποίηση» των προβλημάτων, για τη σημασιοδότηση ή για την «πλαισίωση» των προβλημάτων. Το σύνολο της διαδικασίας ανάδυσης και πολιτικοποίησης των δημόσιων προβλημάτων στοιχειώνεται από το φάντασμα του ανταγωνισμού, αφού αυτός είναι ο κινητήριο μοχλός στην προσέγγιση αυτή. Οι ανταγωνιστικές σχέσεις δρώντων που μάχονται δημόσια για τον ορισμό των πολιτικών διακυβευμάτων συνιστά την κορυφαία διαδικασία στη διαμόρφωση των προβληματικών πεδίων. Ο δημόσιος χώρος συστήνεται, στην περίπτωση αυτή, ως η αρένα της διαμάχης γύρω από τις πολιτικές εναλλακτικές όπου οι δρώντες αντιπαρατίθενται και διαπραγματεύονται την ηγεμόνευση των προτεινόμενων δημόσιων εναλλακτικών. Η όλη αυτή διαδικασία συγκροτεί ένα πεδίο ανταγωνισμού και εξουσίας. Η εξουσιαστική διάσταση εγγράφεται στην υπόθεση ότι οι εννοιολογικοί προσδιορισμοί των προβλημάτων αφορούν γλωσσολογικές ανταλλαγές και συμβολικές διαδράσεις. Ο τρόπος με τον οποίο ένα πρόβλημα συγκροτείται, προσδιορίζει, εν μέρει, τους πιθανούς τρόπους συνειδητοποίησης (και συλλογικής) διαχείρισής του και κατοχυρώνει τις σχέσεις κυριαρχίας. Οι έννοιες, οι σημασιοδοτήσεις, τα πλαίσια που προωθούνται από τους δρώντες αποτελούν λόγους με εσωτερική δόμηση, στη βάση των οποίων επιχειρούνται συμβολικές διαδράσεις και αντιπαραθέσεις (Κουντούρη, 2015: 69).

Συνεπώς, μέσω των διαφορετικών πλαισίων που χρησιμοποιούν οι εμπλεκόμενοι

δρώντες αναφέρεται η ανταγωνιστική διάσταση στη διαχείριση των προβλημάτων και μαζί της η συνύφανση της εξουσιαστικής και της συμβολικής διάστασης. Η εξουσιαστική διάσταση αναφέρεται στους εννοιολογικούς προσδιορισμούς των προβλημάτων και αφορούν γλωσσολογικές ανταλλαγές και συμβολικές διαδράσεις, οι οποίες κατοχυρώνονται μέσα από σχέσεις κυριαρχίας. Η συμβολική διάσταση εγγράφεται στις επιδράσεις της συγκρότησης των κοινωνικών σχέσεων και των σχέσεων κυριαρχίας. Σε ό,τι αφορά τον κοινωνικό κόσμο αναφέρεται σε αυτό που ο Bourdieu (1999:151) περιγράφει ως «συμβολική αποτελεσματικότητα κατασκευής της πραγματικότητας», για την οποία αναφέρει πως «η ονομασία, καθώς δομεί την αντίληψη που οι κοινωνικοί δρώντες έχουν για τον κοινωνικό κόσμο, συμβάλλει στη διάπλαση της δομής του κόσμου αυτού, και μάλιστα τόσο βαθύτερα όσο ευρύτερα αναγνωρισμένη είναι, δηλαδή έγκυρη» (1999: 151).

Η διαδικασία απόδοσης σημασιών, δηλαδή, η συμβολική παραγωγή των πλαισίων διέρχεται από τρία στάδια, σύμφωνα με τους Snow και Benford (1988):

α) Το διαγνωστικό στάδιο. Στο συγκεκριμένο στάδιο διενεργείται η διάγνωση και ο ορισμός ενός προβλήματος και καταδεικνύονται όσοι είναι υπεύθυνοι για το πρόβλημα και όσοι έχουν ευθύνη της επίλυσής του. Ο Gamsen (1992: 32) μιλά για τη δοκιμασία της ηθικής μομφής, η οποία συνδέεται στενά με την υπόδειξη των υπαιτίων ενός προβλήματος. Ωστόσο, όταν για τα προβλήματα που έχουν προκύψει ευθύνονται απρόσωπες δυνάμεις τείνουμε να βιώνουμε την οδύνη ως κάτι το αναπόφευκτο. Αντίθετα, όταν οι οδύνες αποδίδονται σε πράξεις συγκεκριμένων ανθρώπων ή σαφώς προσδιορισμένων ομάδων «το συναισθηματικό στοιχείο της πλαισίωσης της αδικίας έχει ήδη σίγουρα εγκατασταθεί μέσα [μας]».

β) Το προγνωστικό στοιχείο. Περιλαμβάνει την αναζήτηση λύσεων.

γ) Το κινητοποιητικό στοιχείο. Αναφέρεται στη διαδικασία της συμβολικής επεξεργασίας των αιτημάτων, η οποία είναι απαραίτητη ώστε να κινητοποιήσει τους ανθρώπους σε δράση ακόμη κι όταν τα αποτελέσματα της δράσης τους τούς είναι άγνωστα.

Ωστόσο, έχει ασκηθεί κριτική στην αντιμετώπιση των πλαισιώσεων ως γνωστικών δομών που παραμένουν σταθερές στα πλαίσια της δυναμικής μίας κινητοποίησης. Και οι επιστημόνες τής έως τώρα κριτικής εστιάζουν σε δύο καίρια σημεία:

- Το γεγονός ότι οι πλαισιώσεις διαφοροποιούνται από την ιδεολογία καθώς η πλαισίωση «αποτελεί πιο ευέλικτο και, συγχρόνως, πιο συγκεκριμένο και περιληπτικό προϊόν από

την ιδεολογία. Δεν απαιτεί ένα σύνολο συνεκτικών και ολοκληρωμένων αρχών και παραδοχών, αλλά προμηθεύει ένα κλειδί για την κατανόηση και εκλογίκευση του κόσμου» (della Porta και Diani, 2010: 156).

- Στο πώς γεννώνται τα σχήματα των πλαισιώσεων και πώς εξελίσσονται μέσα στο χρόνο. Εξετάζουν, δηλαδή, τα δυναμικά στοιχεία των διαλογικών πρακτικών (Ferree, Gamson, Gerhards, 2002, Mische, 2003 κ.ά.) όπως επίσης και τον σχεσιακό χαρακτήρα των πλαισιώσεων και των πολιτικών σημασιοδοτήσεων καθώς ως εγχειρήματα αναπτύσσονται σε ένα πολυπαραγοντικό και δυναμικό περιβάλλον (Snow κ.ά., 1986).

1.4 Δίκτυα και συλλογική δράση

Οι άνθρωποι δρουν στα πλαίσια της κοινωνίας όχι ως εξατομικευμένα άτομα, αλλά ως δράντες συνδεδεμένοι μεταξύ τους με πλέγματα δικτύων είτε εμπλεκόμενοι άμεσα είτε διαμεσολαβημένα (Diani, 2003). Ακόμα κι αν φανταστούμε τον πλέον μονήρη και ατομιστή άνθρωπο, ο οποίος «κοιτά μόνο τη δουλειά του», η ανάγκη του για επιβίωση, για εύρεση εργασίας κ.λπ. θα τον φέρει αναγκαστικά στη θέση να κάνει χρήση κάποιων δικτύων. Αυτό, λοιπόν, που βρίσκεται στον πυρήνα της κοινωνικής συνύπαρξης και κατά συνέπεια των κοινωνικών δικτύων είναι η αλληλεξάρτηση. Ως τέτοια τα δίκτυα εμφανίζονται ως δομές περίπλοκες και με υψηλή ετερογένεια (Diani, 2003). Ωστόσο, όπως εξήγησαν οι Piven και Cloward (1992) η ένταξη σε δίκτυα μπορεί να είναι μία σταθερά της κοινωνικής ζωής, όμως, δεν οδηγεί πάντα σε συλλογικές δράσεις.

Αν και η μελέτη των κοινωνικών δικτύων διευρύνεται ολοένα από τη δεκαετία του 1970 και μετά, οι McAdam και Poulsen (1993) διαπιστώνουν μια ευθεία αναλογία μεταξύ της πληθώρας μελετών για τα δίκτυα και της θεωρητικής ανακρίβειας. Κι αυτή η θεωρητική ανακρίβεια που συμπορεύεται πολλές φορές με την εννοιολογική υπερέκταση δεν μας αφήνει να κατανοήσουμε ποιες είναι στην πραγματικότητα οι λειτουργίες και οι συνέπειες των κοινωνικών δικτύων στη συλλογική δράση. Έτσι είναι αδύνατη μία συνεκτική αποτίμηση για τον τρόπο με τον οποίο συνδέονται δίκτυα και συλλογική δράση, ποιοι τύποι δικτύων επηρεάζουν ποιον τύπο συλλογικής δράσης, πώς συγκεκριμένες μορφές οργάνωσης κοινωνικών δικτύων επηρεάζουν τις διαδικασίες διαμόρφωσης αλλά και την έκβαση των συλλογικών δράσεων.

Η Florence Passy (2003) παραθέτοντας μία σειρά από εργασίες, τα ερευνητικά αποτελέσματα των οποίων βασίζονται σε εμπειρικές ή ιστορικές έρευνες (McAdam 1982, Morris 1984, McAdam 1988, Freeman 1973, Klandermans και Oegema, 1987, Gould 1995 κ.α.) καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα κοινωνικά δίκτυα είναι σημαντικά

στη διαδικασία της ατομικής συμμετοχής σε ένα κοινωνικό κίνημα. Για την Passy (2003: 23), η έννοια των κοινωνικών δικτύων παρέχει τη θεωρητική σύνδεση ανάμεσα στον ρόλο των ταυτοτήτων, των αξιών και των κοινωνικών δικτύων από τη μία, και της ατομικής αυτενέργειας, από την άλλη. Θεωρεί πως υπάρχουν τρεις θεωρητικοί λόγοι, οι οποίοι οριοθετούν την ανάγκη μας για μία καλύτερη κατανόηση της έννοιας των δικτύων και τον ρόλο τους στην ατομική συμμετοχή σε μία συλλογική δράση: Πρώτον, η συλλογική δράση είναι μία μακρά διαδικασία κατά την οποία τα κοινωνικά δίκτυα παρεμβαίνουν καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας είτε κατασκευάζοντας είτε ενισχύοντας ατομικές και συλλογικές ταυτότητες, οι οποίες ενδεχομένως παίζουν σημαίνοντα ρόλο στην τελική απόφαση του ατόμου να εμπλακεί άμεσα σε δράση. Κατά τούτο προσδιορίζοντας τις διαστάσεις των κοινωνικών δικτύων μπορούμε να έχουμε καλύτερη κατανόηση των μηχανισμών και της δυναμικής της ατομικής συμμετοχής στη συλλογική δράση. Δεύτερον, προσδιορίζοντας τον ρόλο των δικτύων μας βοηθά να ενσωματώσουμε στην προσπάθεια κατανόησής τους δομικές και ορθολογικές θεωρίες. Κι εδώ είναι όπως προείπαμε κρίσιμη η έννοια των δικτύων, η οποία γεφυρώνει δομιστικές και ορθολογικές προσεγγίσεις. Οι δομιστικές προσεγγίσεις δίνουν έμφαση στον ρόλο των αξιών, των ταυτοτήτων και των κοινωνικών δικτύων ως παράγοντες που ενεργοποιούν ή περιορίζουν τη συμμετοχή. Από την άλλη, οι ορθολογικές προσεγγίσεις εστιάζουν στο ρόλο της ανθρώπινης αυτενέργειας/πράξης. Η Passy (2003: 22) θεωρεί πως αν και οι δύο προσεγγίσεις αντλούν από διαφορετικές θεωρητικές και φιλοσοφικές παραδόσεις στην πραγματικότητα δεν είναι αντίθετες, αλλά συμπληρωματικές ως προς την εξήγηση της κινηματικής διαδικασίας: απλά εξηγούν διαφορετικά στάδιά της: «ενώ οι στρουκτουραλιστές εστιάζουν στο σχηματισμό μίας πιθανότητας για συμμετοχή και προσλαμβάνουν μέσω δικτύων την αρχή της διαδικασίας, οι ορθολογιστές έχουν αναπτύξει εκλεπτυσμένα μοντέλα για να κατανοήσουν τις ατομικές αποφάσεις (ενν. για συμμετοχή), οι οποίες έρχονται στο τέλος της διαδικασίας». Τρίτον, προσδιορίζοντας τον ρόλο των δικτύων επαναφέρουμε τα νοήματα και την κουλτούρα ως εργαλεία κατανόησης της ατομικής συμμετοχής. Όχι τυχαία, η Passy (2003: 23) χαρακτηρίζει τα κοινωνικά δίκτυα ως «νησιά νοημάτων» ακριβώς για να δείξει ότι τα κοινωνικά δίκτυα δεν υφίστανται απλά ως δομές καθοριστικές για την ενεργοποίηση ή τον περιορισμό στη συμμετοχή, αλλά πως πρόκειται για δεσμούς που «διανθίζονται με ιστορίες» ή όπως το έχει γράψει ο White τον οποίο και παραθέτει: «ένα κοινωνικό δίκτυο είναι ένα δίκτυο νοημάτων» (Passy, 2003: 23).

Συγχρόνως, τα κοινωνικά δίκτυα δεν προηγούνται της ατομικής συμμετοχής στη συλλογική δράση, αλλά μπορεί να είναι και απόρροια της συλλογικής δράσης: αυτή καθεαυτή η συμμετοχή σε μια συλλογική δράση δημιουργεί νέους δεσμούς, οι οποίοι επηρεάζουν τον μετασχηματισμό των ατομικών αποφάσεων, των κοινωνικών δικτύων και των συλλογικών δράσεων (della Porta, Diani, 2010: 213). Κατά αυτόν τον τρόπο, ο δυϊσμός ατόμων και κοινωνικών δικτύων και η σχέση μεταξύ τους είναι κρίσιμες συνθήκες όχι μόνο για την εμπλοκή ενός ατόμου σε μία συλλογική δράση, αλλά για την ιδιαίτερη μορφή που θα μπορεί να πάρει ο συντονισμός της δράσης, όπως επίσης και για τη συνέχισή της διαχρονικά (della Porta, Diani, 2010: 214).

Ο ρόλος των δικτύων καθίσταται κρίσιμος από τη στιγμή που θα δημιουργηθούν και θα μορφοποιηθούν ταυτότητες μέσα από τις κοινωνικές σχέσεις στο εσωτερικό τους (Passy, 2003: 23). Η Passy (2003) θεωρεί ότι οι κοινωνικές διαδράσεις εντός των κοινωνικών δικτύων δεν είναι τα μόνα κανάλια μέσα από τα οποία τα άτομα συγκροτούν ταυτότητα και πολιτική συνείδηση. Μεγάλο ρόλο παίζουν, επίσης, η προηγούμενη κοινωνικοποίηση των ατόμων και οι παρελθούσες εμπειρίες τους. Ωστόσο, αναγνωρίζει στα κοινωνικά δίκτυα τρεις σημαντικές λειτουργίες:

- Κοινωνικοποίηση
- Δομική σύνδεση μεταξύ των ατόμων
- Λήψη αποφάσεων μέσω των δικτύων

Στα κοινωνικά δίκτυα τα άτομα αλληλεπιδρούν, εκφράζουν νοήματα (π.χ. σύμβολα, τελετουργικά, αφηγήσεις), τα οποία συγκροτούν ταυτότητες. Ο ρόλος, δηλαδή, των κοινωνικών δικτύων είναι πρωτίστως κοινωνικοποιητικός καθώς τα άτομα δύναται να αισθανθούν τμήμα ενός «συλλογικού εμείς». Ταυτόχρονα, τα κοινωνικά δίκτυα παίζουν τον ρόλο του στέρεου εδάφους στο οποίο αναπτύσσονται και αναπλάθονται οι ταυτότητες παρέχοντας στα άτομα τη δυνατότητα να αναπτύξουν τα διανοητικά πλαίσια μέσα από τα οποία θα αντιλαμβάνονται την πραγματικότητα και ενδεχομένως οδηγηθούν στη δράση. Συνεπώς, τα δίκτυα παρέχουν στα άτομα ευκαιρίες συμμετοχής παράλληλα με τη δημιουργία πιο στενών (δομικών) συνδέσεων μεταξύ των ατόμων. Ωστόσο, οι δομικές σχέσεις μεταξύ κάποιων ατόμων δεν σημαίνει ότι τα συγκεκριμένα άτομα θα οδηγηθούν οπωσδήποτε σε κάποια μορφή συλλογικής δράσης. Τα κοινωνικά δίκτυα καθώς διαμορφώνουν ταυτότητες και παρέχουν τα ερμηνευτικά πλαίσια μέσα από τα οποία τα άτομα θεωρούν την κοινωνική

πραγματικότητα είναι ταυτόχρονα σε θέση να εξηγήσουν και μία σειρά από δράσεις στις οποίες καλούνται τα άτομα να εμπλακούν. Οι αποφάσεις των ατόμων εντός των δικτύων επηρεάζονται από τους δικτυακούς δεσμούς που έχουν αναπτυχθεί μεταξύ τους. Κατά αυτόν τον τρόπο, η απώτερη απόφαση για συμμετοχή σε συλλογικές δράσεις είναι συναφής με τις ατομικές ταυτότητες όπως αυτές διαμορφώνονται σε δυναμικές διαδικασίες εντός των δικτύων (Passy, 2003: 23-27).

1.5 Ρεπερτόρια δράσης

Τα κοινωνικά κινήματα, η συλλογική δράση, γενικότερα, είναι συνυφασμένη με τη δημόσια ορατότητά της και με τις δράσεις που αναλαμβάνουν τα άτομα που συμμετέχουν σε αυτές. Οι τρόποι με τους οποίους μία ομάδα ανθρώπων, ένα κίνημα, ένα συνδικάτο κλπ. επιλέγει να δράσει δημόσια αποτελεί έναν από τους βασικούς πολιτικούς πόρους που έχει κάθε μορφή οργάνωσης στη διάθεσή της για να διαμαρτυρηθεί. Η ίδια, μάλιστα, η διαμαρτυρία αποτελεί πολιτικό πόρο όσων δεν έχουν ισχύ (Lipsky, 1965). Αυτές οι μορφές διαμαρτυρίας, οι οποίες έχουν ιστορικά ένα ευρύ φάσμα (μπλόκα, συναυλίες,μποϊκοτάζ, καταλήψεις κ.λπ.) είναι μη κανονικοποιημένες μορφές επηρεασμού της πολιτικής, κοινωνικής και πολιτιστικής διαδικασίας (della Porta και Diani, 2010: 291), οι οποίες έχουν ως στόχο να αμφισβητήσουν συγκεκριμένες πολιτικές και να προωθήσουν ή να παρεμποδίσουν αλλαγές στο θεσμοθετημένο πεδίο της πολιτικής (Taylor και van Dyke, 2004). Έχει ιδιαίτερη σημασία για την επιτυχία της διαμαρτυρίας να μπορέσουν οι «αμφισβητίες» ή τέλος πάντων όσοι διαμαρτύρονται να ενεργοποιήσουν και άλλες ομάδες προκειμένου να μπουν κι αυτές στον πολιτικό στίβο. Στις κοινωνίες «όσοι ενδιαφέρονται άμεσα για τις πολιτικές αποφάσεις απαρτίζουν μια κοινότητα διαμαρτυρίας» (della Porta και Diani, 2010: 293), η οποία όμως δεν είναι ομοιογενής και καλείται κάθε φορά πέρα από την ενεργοποίηση άλλων τμημάτων αυτής της «κοινότητας» να πρέπει να προκαλέσει και θετικά συναισθήματα στην ευρύτερη κοινωνία ώστε να κερδίσει τη συμπάθειά της σχετικά με τις διεκδικήσεις της.

Το 1995, ο Charles Tilly δημοσίευσε την εργασία του, *Popular Contention in Great Britain, 1758-1834* (1995), στο οποίο ορίζει το «ρεπερτόριο της σύγκρουσης» ως τον τρόπο με τον οποίο οι άνθρωποι αναζητούν τρόπους να δράσουν από κοινού όταν τους συνδέουν κοινά ενδιαφέροντα (Tarrow, 2011). Ο Tarrow στέκεται ιδιαίτερα στην παρατήρηση που έκανε ο Tilly (2008: xiii) και η οποία ήταν αυτή που τον οδήγησε στην έννοια του «ρεπερτορίου δράσης»:

[...] παρατήρησα δύο σχετικές ανωμαλίες. Πρώτη, μολονότι καθημερινοί άνθρωποι έβρισκαν δυναμικούς ζωτικής σημασίας τρόπους να κάνουν τις φωνές τους να ακουστούν εν μέσω καταπιεστικών καθεστώτων, έμεναν προσκολλημένοι στις ίδιες ελάχιστες μορφές συλλογικής έκφρασης και τροποποιούσαν αυτές τις μορφές μόνο σιγά-σιγά... Δεύτερη, καθημερινοί άνθρωποι ποτέ δεν αφοσιώθηκαν σε ένα ευρύ φάσμα τεχνικά εφαρμόσιμων τρόπων για να κάνουν τις συλλογικές σε ένα ευρύ φάσμα τεχνικά εφαρμόσιμων τρόπων για να κάνουν τις συλλογικές διεκδικήσεις τους υιοθετώντας τρόπους όπως καθημερινοί άνθρωποι αλλού και σε άλλους καιρούς είχαν πρόθυμα κάνει.

Η έννοια του ρεπερτορίου περιλαμβάνει όχι μόνο τι κάνουν οι άνθρωποι όταν εμπλέκονται σε μία σύγκρουση με άλλους αλλά τι *ξέρουν αυτοί πως πρέπει να κάνουν* ώστε να είναι επιτυχής η διαμαρτυρία τους, όπως επίσης και τι περιμένουν οι άλλοι από αυτούς, δηλαδή, με ποιον τρόπο οι άλλοι προσδοκούν ή αναμένουν να τους δουν να δρουν (Tarrow, 2011: 39). Άλλωστε η ίδια η έννοια ρεπερτόριο έχει υιοθετηθεί από τους συγκεκριμένους ερευνητές από το θέατρο⁶ ακριβώς για να δηλώσει στο πεδίο των ερευνών της συλλογικής δράσης την υιοθέτηση των ίδιων τρόπων δράσης από τους δρώντες συνήθως χωρίς καμία διάθεση αυτοσχεδιασμού ή όπως ευσύνοπτα επιχειρούν οι Taylor και van Dyke (2004: 266) να προσδιορίσουν το περιεχόμενο της έννοιας του ρεπερτορίου ως «επαναλαμβανόμενο, προβλέψιμο και σχετικά περιορισμένο φάσμα ειδικών δράσεων που χρησιμοποιούνται από συλλογικά υποκείμενα στο πλαίσιο της διεκδικητικής δράσης».

Σύμφωνα με τον Tilly (1986: 391-396), τον 19^ο αιώνα διαμορφώνεται ένας ριζικός μετασχηματισμός στα ρεπερτόρια δράσης όσων διαμαρτύρονταν: το παλιό, κοινοτικό, πελατειακό ρεπερτόριο -το οποίο ήταν εντόπιο (εντοπισμένο σε μία και μόνο γεωγραφική κοινότητα), «δυσιαδικό» (τα διεκδικητικά υποκείμενα στρέφονται εναντίον φυσικών προσώπων για να εκφράσουν την αντιπαλότητά τους), ειδικό ή ιδιαίτερο (αιτήματα και μορφές δράσης διέφεραν σε επίπεδο πληθυσμού και περιοχών),

⁶ Σύμφωνα με το λήμμα στο *Λεξικό του Θεάτρου* του Patrice Pavis (2006: 417,418) η έννοια του ρεπερτορίου υποδηλώνει τα εξής: 1. Σύνολο έργων που παίζει το ίδιο θέατρο σε μια σεζόν ή σε ένα χρονικό διάστημα, 2. Σύνολο έργων, μιας ή πολλών χωρών του ίδιου ύφους ή της ίδιας εποχής («το μοντέρνο ρεπερτόριο») Το θέατρο ρεπερτορίου, ενίοτε αντιπαρατίθεται στο «θέατρο έρευνας», 3. Σύνολο ρόλων, που ένας ηθοποιός έχει ή είναι σε θέση να ερμηνεύσει, το εύρος των υποκριτικών δυνατοτήτων του, των τύπων ρόλων του, 4. Τα πρόσωπα ρεπερτορίου διαθέτουν πάγιους και χαρακτηριστικούς τύπους (κωδικούς) (π.χ. ο πονηρός υπηρέτης, ο αριστοκράτης πατέρας).

βίαιο (κύρια μορφή συλλογικής δράσης ήταν η άσκηση φυσικής βίας)- αντικαθίσταται από ένα ρεπερτόριο που ήταν πανεθνικής εμβέλειας, με δράσεις όπως απεργίες, εκλογικές συγκεντρώσεις, πορείες, εξεγέρσεις, δημόσιες συναντήσεις. Βασικά χαρακτηριστικά του σύγχρονου ή παραδειγματικού ρεπερτορίου είναι πως πρόκειται για ένα ρεπερτόριο πανεθνικό-γενικό, γιατί ήταν σε θέση να εξυπηρετήσει γενικότερα συμφέροντα στο όνομα γενικών αρχών, παραδειγματικό, γιατί μπορούσαν να το υιοθετήσουν δρώντες που ανήκαν σε διαφορετικές κατηγορίες πληθυσμού και ζούσαν σε διαφορετικές περιοχές σε διαφορετικές συγκυρίες, αυτόνομο, γιατί υιοθετούνταν από τους δρώντες σε διαμαρτυρίες που απευθύνονταν σε κέντρα εξουσίας πανεθνικής εμβέλειας, «πολιτικοποιημένο» καθώς βασικός στόχος της διεκδίκησης ήταν η προσπάθεια πολιτικού επηρεασμού. Άλλη μία διαφορά, είναι πως στο παραδοσιακό ρεπερτόριο «οι άνθρωποι συνήθιζαν να συμμετέχουν ως μέλη ήδη συγκροτημένων κοινοτήτων ενώ στο νέο ρεπερτόριο συμμετέχουν ως εκπρόσωποι συγκεκριμένων συμφερόντων» (della Porta και Diani, 2010: 296).

Ένα από τα βασικά χαρακτηριστικά του σύγχρονου ρεπερτορίου, όπως φαίνεται και από τα χαρακτηριστικά του όπως τα παραθέσαμε είναι η «αναπαράξιμη υφή του» (della Porta και Diani, 2010: 297), το γεγονός, δηλαδή, ότι το φάσμα των μορφών δράσης οι οποίες -σύμφωνα με τους ερευνητές- περιλαμβάνονται σε αυτό, μπορεί να χρησιμοποιηθεί από διάφορους δρώντες σε διαφορετικούς τόπους και για την επίτευξη διάφορων στόχων. Ιστορικές προϋποθέσεις για την ανάδυση του σύγχρονου ρεπερτορίου θεωρούνται:

Η εμπέδωση του έθνους-κράτους, η επέκταση των μέσων επικοινωνίας (τόσο δρόμων όσο και εφημερίδων), και η αύξηση των ιδιωτικών ενώσεων [που] ευνόησαν [...] την ανάπτυξη ενός νέου, γενικού, ευέλικτου και έμμεσου ρεπερτορίου. Αυτό με τη σειρά του, διευκόλυνε τη διάχυση της διαμαρτυρίας και την κινητοποίηση νέων και διαφορετικών ομάδων του πληθυσμού (della Porta και Diani, 2010: 297).

Σίγουρα και το νέο ρεπερτόριο δεν παραμένει αναλλοίωτο και σταθερό, αλλά εμφανίζει κι αυτό στην αξιοποίηση του από τους διάφορους δρώντες τον εμπλουτισμό του. Οι διαδικασίες αυτής της μεταμόρφωσης είναι αργές. Ή όπως όπως εύστοχα το συνοψίζει με πέντε λέξεις ο Tarrow (2011: 55) στον τίτλο μίας ενότητας στο βιβλίο του *Power in Movement*, όσον αφορά τις αλλαγές στα ρεπερτόρια δράσης έχουμε «μικρές

αλλαγές και ιστορικές μεταμορφώσεις». Συγκεκριμένα γεγονότα μαζί με αλλαγές στις πολιτικές κουλτούρες αποτελούν τα εργαστήρια μέσα στα οποία τα ρεπερτόρια δράσης αλλάζουν (Sewell όπ. παρατίθ. στο Tarrow, 2011: 55). Ωστόσο, δεν είναι μόνο τα μεγάλα γεγονότα. Ο Tarrow συμφωνώντας με τον Tilly, θεωρεί πως πέρα από τα μεγάλα γεγονότα τα «θεμέλια αυτών των μετασχηματισμών χτίστηκαν στη μέρα με τη μέρα πρακτική στις συγκρουσιακήs πολιτικής, κάτι το οποίο με τη σειρά του, εξαρτάται από την εξέλιξη των κρατών και του καπιταλισμού (Tarrow, 2011: 55).

Κεφάλαιο 2

2.Μεθοδολογία και σκοπός της έρευνας

2.1 Προσδιορισμός της ερευνητικής περιοχής και των σκοπών της έρευνας

Σκοπός της παρούσας μελέτης είναι η περιγραφή και η ερμηνεία των γεγονότων και των διαδικασιών που έλαβαν μέρος στον κλάδο των ταξί κατά την περίοδο της μεταπολίτευσης και πιο συγκεκριμένα την περίοδο 1975-1984. Πιο αναλυτικά, ερευνήσαμε σε πρώτη φάση όψεις της απεργιακής κινητοποίησης των ιδιοκτητών ταξί τον Μάρτιο του 1975. Η συγκεκριμένη απεργία παρουσιάζεται μέσω μίας -όσο γίνεται- λεπτομερούς περιγραφής ώστε να δοθεί μία, όσο το δυνατό περισσότερη, ζωντανή αίσθηση των γεγονότων. Σε δεύτερη φάση, μελετήσαμε τα γεγονότα που αφορούν τον κλάδο των ταξί κατά την περίοδο 1975-1984. Καθώς θεματικό επίκεντρο της έρευνας είναι η κινητοποίηση μερίδας των ιδιοκτητών ταξί έξω από τις θεσμισμένες μορφές των υπάρχοντων σωματείων και πιο συγκεκριμένα, η ανάδυση μίας κινηματικής δράσης, η οποία είχε ως βάση δίκτυα που βασιζόνταν περισσότερο στην καθημερινή επαφή των προσώπων που κινητοποιήθηκαν, στόχος μας είναι πρωτίστως να χαρτογραφήσουμε:

- τις πολιτικές ευκαιρίες, οι οποίες αναδύθηκαν μέσα από τη πολιτικοθεσμική συγκυρία, πώς τις ανέγνωσαν και τις αξιοποίησαν οι δρώντες
- τα διεκδικητικά ρεπερτόρια και τις μορφές συλλογικής δράσης που υιοθέτησαν οι δρώντες (συμβατικές μορφές, παρεμπόδιση, βία) και τα αντίστοιχα διλήμματα που αντιμετώπισαν προκειμένου οι δράσεις τους να είναι αποτελεσματικές
- τις νοηματοδοτήσεις, αξιακές πλαισιώσεις, όπως αναδεικνύονται μέσα από τον πολιτικό και επικοινωνιακό λόγο, που χρησιμοποίησαν οι συγκεκριμένοι δρώντες
- τα δίκτυα που ενεργοποιήθηκαν και συνέβαλαν στη συγκεκριμένη κινητοποίηση

Βασισμένοι στους συγκεκριμένους αναλυτικούς άξονες, θα επιχειρήσουμε να δώσουμε απάντηση σε ερωτήματα που αφορούν τον συνδικαλισμό των ιδιοκτητών ταξί την περίοδο 1975 έως 1984. Πώς συγκεκριμένα ιστορικά και πραγματολογικά στοιχεία που προηγήθηκαν της συγκεκριμένης περιόδου επηρέασαν μεταπολιτευτικά τη συγκρότηση του κλάδου των ταξί και ποια είναι αυτά; Πώς εγγράφονται αυτά τα στοιχεία σε μελλοντικές διαδικασίες και πώς επηρεάζουν τους σκοπούς, την ταυτότητα και το ρεπερτόριο των δράσεων των ιδιοκτητών ταξί; Υπό ποιες συνθήκες

ανασυντάσσονται στο εσωτερικό του κλάδου των ιδιοκτητών ταξί οι δυνάμεις εκείνες που θα συγκροτήσουν μεταπολιτευτικά ένα νέο διεκδικητικό ταξικό πόλο;

Η απεργία μερίδας των ιδιοκτητών ταξί τον Μάρτιο του 1975 είναι μια μελέτη περίπτωσης με γενικότερη σημασία καθώς συνδέεται με ευρύτερα θέματα που αφορούν αρκετές κοινωνικές, οικονομικές και πολιτικές πτυχές της περιόδου. Κατά συνέπεια, για να φτάσουμε σε ένα σύνολο ερμηνευτικών υποθέσεων προσφεύγουμε συνάμα με την ποιοτική διερεύνηση του θέματος και στην ιστορική έρευνα για να εντοπίσουμε τόσο τα συμβάντα που προηγήθηκαν όσο και τις εκβάσεις τους. Η τοποθέτηση της συγκεκριμένης απεργίας σε ιστορικό πλαίσιο και η ανακάλυψη κάποιων κρίσιμων συνδυασμών συνθηκών (conjunctural circumstances) όπως επίσης και κάποια «μονοπάτια εξάρτησης» (path-dependent circumstances) είναι καίριας σημασίας ώστε να ανιχνεύσουμε τις τροχιές μέσω των οποίων διαμορφώθηκαν τα χαρακτηριστικά του κοινωνικού φαινομένου που εξετάζουμε (Thelen, 2004). Τέλος, θα επιχειρήσουμε να ανασυγκροτήσουμε ερμηνευτικά τη σημασία διαφόρων στοιχείων των κοινωνικών πράξεων και των κοινωνικών συμβάντων όπως προκύπτουν ως ερευνητικά ευρήματα.

2.2 Μεθοδολογικό πλαίσιο και προβλήματα

Σε οντολογικό επίπεδο, η μονάδα ανάλυσης είναι ιδιοκτήτες ταξί, που έλαβαν μέρος στις κινητοποιήσεις. Τους αντιλαμβανόμαστε, δηλαδή, ως κοινωνικούς δρώντες στα πλαίσια μίας συγκεκριμένης συλλογικότητας που δημιουργήθηκε, όμως, σε μία συγκεκριμένη συγκυρία έξω από θεσμισμένες συλλογικότητες όπως για παράδειγμα ένα συνδικάτο. Ο προσδιορισμός του οντολογικού επιπέδου είναι αρκετά σημαντικός καθώς σχετίζεται με τον εντοπισμό της φύσης των όντων εντός του κοινωνικού κόσμου. Στην πραγματικότητα πρόκειται για συγκεκριμένες οντολογικές θέσεις τις οποίες αναλαμβάνει ο ερευνητής. Τι είναι αυτό που βλέπει όταν εστιάζει ερευνητικά στην κοινωνική πραγματικότητα; Άνθρωποι; Κοινωνικοί δρώντες; Σώματα; Υποκείμενα; Νους; Ψυχή; Αντιλήψεις; Ερμηνείες; Εμπειρίες; Θεσμοί; Ιδεολογικά συστήματα; (Mason, 2011:31). Κάθε εναλλακτική οντολογική προσέγγιση, ενδεχομένως, οδηγήσει τον ερευνητή στο να αφηγηθεί διαφορετικές ιστορίες (Mason, 2011:31).

Σε επιστημολογικό επίπεδο, αντλούμε από το πεδίο της Συγκρουσιακής Πολιτικής, στις θεωρητικές επεξεργασίες της οποίας, κεντρική είναι η έννοια της κυριαρχίας: από τη στιγμή που υπάρχει κυριαρχία υπάρχει και σύγκρουση. Η εστίαση γίνεται όχι στα μεμονωμένα άτομα, αλλά στις σχέσεις που αναπτύσσουν τα άτομα κατά

την αλληλεπίδραση μεταξύ τους, όπως και με το περιβάλλον τους ως δρώντες μίας κινητοποίησης. Οι θεωρητικές επεξεργασίες του πεδίου προστρέχουν σε συγκεκριμένες αναλυτικές κατηγορίες όπως τους μηχανισμούς, τις διαδικασίες και τα επεισόδια⁷.

Σε μεθοδολογικό επίπεδο, έχουν διεξαχθεί πέντε ημι-δομημένες συνεντεύξεις από ιδιοκτήτες ταξί. Έχει γίνει *σκόπιμη δειγματοληψία* με βασικό κριτήριο την αντιπροσωπευτικότητα του δείγματος ως προς τον σκοπό της μελέτης. Η επιλογή των προσώπων βασίστηκε στη συμμετοχή τους στα γεγονότα της συγκεκριμένης περιόδου που εξετάζουμε. Σε αρκετά σημεία της εργασίας παραθέτουμε αυτούσια αποσπάσματα από τις συνεντεύξεις των πληροφορητών καθώς τα αξιοποιούμε ως μαρτυρίες, αλλά και γιατί μας ενδιαφέρουν οι λεκτικές πρακτικές τους. Για λόγους προστασίας προσωπικών δεδομένων χρησιμοποιούμε αρχικά αντί ολόκληρων ονομάτων, τα οποία όμως δεν ανταποκρίνονται στα πραγματικά.

Επίσης, έχει γίνει μελέτη τεσσάρων εφημερίδων για την περίοδο Μαρτίου-Απριλίου 1975 και συγκεκριμένα των εφημερίδων *Η Βραδυνή*, *Τα Νέα*, *Η Καθημερινή* κι έχει μελετηθεί η εφημερίδα *Ριζοσπάστης* της περιόδου 1975-1983. Στην παράθεση αποσπασμάτων από τις εφημερίδες έχει διατηρηθεί η ορθογραφία που υιοθετούσε το κάθε έντυπο. Επίσης, αξιοποιούμε αποσπάσματα από κοινοβουλευτικές και πολιτικές ομιλίες της περιόδου όπως και ανακοινώσεις των σωματείων ταξί της εποχής αλλά και των απεργών.

Για την παρουσίαση των γεγονότων που αφορούν το ερευνητικό μας επίκεντρο έχει αξιοποιηθεί η αυτοβιογραφία του Μανώλη Μπαντουράκη⁸ ενός εκ των βασικών πρωταγωνιστών στο συνδικαλισμό των ιδιοκτητών ταξί από το 1975 και μετά.

Δύο είναι τα προβλήματα που αντιμετωπίζουμε σχετικά με τις πηγές μας. Κατ' αρχάς, οι βιογραφικές αφηγήσεις, και κυρίως αυτές που αναφέρονται σε γεγονότα που έγιναν πριν σαράντα χρόνια επηρεάζονται τόσο από τη βιολογική κατάσταση και τη μνήμη του συνεντευξιζόμενου όσο και από την αξιοπιστία του. Η ίδια η αφήγηση του βίου από κάποιον άνθρωπο εμπεριέχει ως μορφή αφήγησης την επιλεκτικότητα των

⁷ Ως *μηχανισμοί* περιγράφονται «καθορισμένες τάξεις συμβάντων, οι οποίες μεταβάλλονται μέσα από συγκεκριμένες σειρές στοιχείων με ίδιο ή παρόμοιο τρόπο σε μία ποικιλία καταστάσεων». Ως *διαδικασίες* ορίζονται οι «συνηθισμένες ακολουθίες μερικών μηχανισμών, οι οποίες παράγουν παρεμφερείς (γενικά περισσότερο πολύπλοκους και ενδεχομενικούς) μετασχηματισμούς εκείνων των στοιχείων». Ως *επεισόδια* περιγράφονται τα «συνεχή κύματα συγκρούσεων που περιλαμβάνουν συλλογικές διεκδικήσεις και κινούν το ενδιαφέρον τόσο το δημόσιο όσο και των κομμάτων». Βλ. Mc Adam, S. Tarrow, C. Tilly, *Dynamics of Contention*, New York, Cambridge University Press, Cambridge, 2001, σελ. 24.

⁸ Μ. Μπαντουράκης, *Λίγο πριν ο γιαλός κρύψει τον ήλιο*, Καστανιώτης, Αθήνα 2008.

γεγονότων, αλλά και το στοιχείο της ενδεχομενικότητας όσον αφορά τις μορφές που μπορεί να πάρει η επιλεκτική αναπαραγωγή των γεγονότων του βίου (Nassehi, 1994, όπ. παρατίθ. στο Τσιώλης, 2006).

Το δεύτερο πρόβλημα αφορά την αυτοβιογραφία του Μανώλη Μπαντουράκη, συνδικαλιστή που έπαιξε σημαντικό ρόλο στο συνδικαλισμό τόσο των οδηγών πριν το 1967, αλλά και των ιδιοκτητών στη μεταπολιτευτική περίοδο, όπου αρκετές φορές υπήρξε πρόεδρος του Σ.Α.Τ.Α. Μέσα από διαφορετικές προσεγγίσεις έχουν αναδειχτεί τα θετικά στοιχεία του αυτοβιογραφικού είδους ως μαρτυρίας αλλά έχει ασκηθεί κριτική ως προς την αξιοπιστία του, της στόχευσής του και της πρόσληψής του⁹.

Ένα τρίτο πρόβλημα, που ανακύπτει είναι η επιμέλεια του αυτοβιογραφικού κειμένου του Μανώλη Μπαντουράκη. Καθώς έχουν σωθεί μέρη από το πρωτότυπο κείμενο, τα οποία ο Μπαντουράκης έστειλε μέσω e-mail σε διάφορους συναδέλφους, αποσπάσματα των οποίων μάλιστα έχουν αναπαραχθεί και σε ιστοσελίδες στο διαδίκτυο, η αντιπαραβολή τους δείχνει μία άμβλυση του λόγου του στην δημοσιευμένη «επίσημη» εκδοχή του βιβλίου. Σαφώς, δεν είναι η κατάλληλη στιγμή αλλά ούτε και η αρμοδιότητά μας να ασκήσουμε εδώ ένα είδους γενετικής κριτικής. Η «πρώτη» γραφή, ή τουλάχιστον αυτή που διακινήθηκε μεταξύ φίλων και συνεργατών του Μπαντουράκη δεν παρουσιάζει διαφορά στα γεγονότα για τα οποία γράφει, αλλά είναι ένα κείμενο παρορμητικό, υψιπετές στο ύφος, με στοιχεία «ηρωικά και πένθιμα», αλλά αντιπροσωπευτικό της προσωπικότητας του συγγραφέα του.

⁹ Ενδεικτικά οι οντολογικές προσεγγίσεις επιχειρούν να προσδιορίσουν μ' έναν απόλυτο τρόπο την ουσιακή φύση της αυτοβιογραφίας ενώ οι φαινομενολογικές προσεγγίσεις εστιάζονται στο υποκείμενο της αυτοβιογραφίας, στην πρόθεσή του για συγγραφή, στην (αυτό)βιογραφική συνείδηση και τον προσδιορισμό των κινήτρων και των εσωτερικών διεργασιών μέσω των οποίων ο αυτοβιογράφος συλλαμβάνει το εγχείρημά του. Οι πραγματολογικές προσεγγίσεις εστιάζονται στη χρήση και εκπλήρωση κάποιων ιδιαίτερων συμβάσεων και διακριτικών κανόνων στη χρήση της γλώσσας με την E. Bruss στα πλαίσια αυτής της προσέγγισης να διατυπώνει την άποψη πως ναι μεν δεν υπάρχει συγκεκριμένες υφολογικές απαιτήσεις για να χαρακτηριστεί ένα κείμενο ως αυτοβιογραφικό, όμως απαιτείται η εκπλήρωση κάποιων *όρων καταλληλότητας* διατυπώνοντας τρεις κανόνες που έχουν να κάνουν με τον αυτοβιογράφο και τη σχέση του με τα γεγονότα, την ανάληψη ευθύνης των όσων γράφει και τη δημόσια επαλήθευση που απαιτείται για τα όσα γράφει. Οι μεταδομικές προσεγγίσεις θεωρούν πως ο χώρος της γραφής δεν είναι ο χώρος της επανοικειοποίησης του «χαμένου χρόνου», απεναντίας το υποκείμενο θεωρείται δια παντός εκτοπισμένο, αυτοξενωμένο και ετεροκαθορισμένο στο συγκεκριμένο χώρο (Πασχαλίδης, 1993).

Κεφάλαιο 3

3. Ερευνητικά αποτελέσματα

3.1 Πολιτικό περίγραμμα της περιόδου 1974-1984

Η περίοδος της επτάχρονης δικτατορίας (1967-1974) σηματοδοτεί το τέλος της μετεμφυλιακής περιόδου από το 1949 έως το 1974 και αποτέλεσε ένα εργαστήριο αναδόμησης και ανασυγκρότησης των ελληνικών πολιτικών δυνάμεων και της ελληνικής πολιτικής κουλτούρας καθώς άνθρωποι με διαφορετικές διαδρομές στις μεταπολεμικές δεκαετίες συναντήθηκαν στον αντιδικτατορικό αγώνα (Καραμανωλάκης, Νικολακόπουλος, Σακελλαρόπουλος, 2016: 13). Ωστόσο, αυτή είναι η μία όψη. Η δικτατορία παρόλο που δεν κατάφερε να κερδίσει τη συναίνεση «έστω και ενός περιορισμένου τμήματος του ελληνικού λαού [...] αυτή η αντίθεση προς το καθεστώς δεν έλαβε τη μορφή της μαζικής-δυναμικής αντίστασης» (Σ. Σακελλαρόπουλος, 2001: 23). Οι αιτίες γι' αυτήν την αδράνεια μεγάλου τμήματος του ελληνικού λαού αποδίδεται τόσο στο καθεστώς βίας και τρομοκρατίας το οποίο ήδη είχε επικρατήσει μεταπολεμικά στην Ελλάδα και το οποίο είχε εμπεδωθεί από τμήματα της ελληνικής κοινωνίας, όσο και στη σχετικά καλή πορεία της ελληνικής οικονομίας μέχρι το 1973 (Σ. Σακελλαρόπουλος, 2001: 23,24).

Η μετάβαση από τη δικτατορία στη δημοκρατία έθετε το πολιτικό προσωπικό που καλούνταν να διαχειριστεί τις «μεταβατικές πολιτειακές στιγμές» μπροστά σε μία σειρά επιλογών και διλημμάτων: από τη μία, η σχέση της νεόκοπης δημοκρατίας με το παρελθόν τόσο το δικτατορικό όσο και το προδικτατορικό κι από την άλλη η απαραίτητη για την ομαλοποίηση του πολιτικού ανταγωνισμού απόφαση για τη διεξαγωγή δημοψηφίσματος για το μέλλον της μοναρχίας στην Ελλάδα, αλλά και τη νομιμοποίηση του ΚΚΕ, το οποίο είχε τεθεί εκτός νόμου από το 1947 (Νικολακόπουλος, 2012).

Αρχές Σεπτεμβρίου του 1974 ιδρύεται το Πανελλήνιο Σοσιαλιστικό Κίνημα (ΠΑΣΟΚ) ενώ λίγες μέρες αργότερα ο Κ. Καραμανλής ιδρύει τη Νέα Δημοκρατία (ΝΔ). Η Κομμουνιστική Αριστερά παρουσιάζεται διασπασμένη στη συγκεκριμένη συγκυρία, ωστόσο, στις πρώτες εκλογές της μεταπολίτευσης θα συνασπιστούν και θα στεγαστούν εκλογικά στην Ενωμένη Αριστερά (ΚΚΕ, ΚΚΕ Εσ., ΕΔΑ).

Στις πρώτες εκλογές της μεταπολίτευσης, τη 17^η Νοεμβρίου 1974, η Ν.Δ. θα κυριαρχήσει απόλυτα στη Βουλή (216 έδρες σε σύνολο 300) καθώς απέσπασε ποσοστό 54,4%, πετυχαίνοντας με τη βοήθεια του εκλογικού ρεύματος που σχηματίστηκε υπέρ

της μία ευρύτερη ανανέωση του πολιτικού προσωπικού της καθώς μέχρι τις εκλογές είχαν ενταχθεί στο δυναμικό της το σύνολο σχεδόν των πολιτευτών της προδικτατορικής ΕΡΕ (Νικολακόπουλος, 2012).

Τον Ιανουάριο του 1975, η Βουλή αποφαινεται με ψήφισμά της πως «η δημοκρατία δικαίω ουδέποτε κατελύθη». Αυτή η πρώτη απόφαση της πρώτης μεταδικτατορικής Βουλής έχει διπλή ανάγνωση: ότι η Μεταπολίτευση θεωρούνταν η αποκατάσταση της κοινοβουλευτικής δημοκρατίας και η δικτατορία μία παρένθεση, παράνομη στον χαρακτήρα της (Λιάκος, 2019: 410). Ως συνέχεια του συγκεκριμένου ψηφίσματος έρχεται η απόφαση του Αρείου Πάγου, τον Μάιο του 1975, σύμφωνα με την οποία η δικτατορία θεωρείται στιγμιαίο αδίκημα (21^η Απριλίου) και δεν διώκονται παρά μόνο οι προπαρασκευαστικές πράξεις του πραξικοπήματος. Η πολιτειακή «τομή» συνοδεύτηκε και από μία σειρά θεσμικών αποφάσεων για τη διευθέτηση ζητημάτων που είχαν τις ρίζες τους στην ιστορία των προηγούμενων ετών¹⁰.

Σε νομοθετικό επίπεδο, η κατοχύρωση θεμελιωδών εργασιακών, συνδικαλιστικών και απεργιακών δικαιωμάτων έγινε από το νέο Σύνταγμα του 1975 (ψηφίστηκε στις 7 Ιουνίου 1975 και άρχισε να ισχύει από τις 11 Ιουνίου 1975). Με το άρθρο 23 αναγνωριζόταν για πρώτη φορά σε Ελληνικό Σύνταγμα το δικαίωμα στην απεργία, από την άλλη, όμως, έθετε περιορισμούς: η απεργία έπρεπε να πραγματοποιείται μόνο από τις νόμιμα συστημένες οργανώσεις (Καλτσώνης, 2010). Επίσης, το Σύνταγμα συμπληρώθηκε και εξειδικεύτηκε με μια σειρά νομοθετημάτων που στόχο είχαν τη λεγόμενη «αποχουντοποίηση», μέσω των οποίων επιχειρήθηκε η «δημοκρατική αποκατάσταση» όσον αφορά τις συνδικαλιστικές τις αρχαιρεσίες και την επαναλειτουργία σωματείων που είχαν διαλυθεί επί δικτατορίας, με το διορισμό νέων διοικήσεων κ.λπ.

¹⁰ Τον Ιανουάριο του 1975, κατόπιν διαταγής του αρχηγού των Ενόπλων Δυνάμεων, αφαιρείται ο φοίνικας της δικτατορίας από τα εθνόσημα των πληθικών και όλα τα διακριτικά των στρατιωτικών. Πέντε μέρες αργότερα, η Βουλή εγκρίνει ομόφωνα το ειδικό ψήφισμα της κυβέρνησης, με το οποίο η 21η Απριλίου χαρακτηρίζεται και επισήμως ως «πραξικόπημα». Την επόμενη μέρα συλλαμβάνεται ο τέως δικτάτορας Δημήτριος Ιωαννίδης. Έως τα τέλη του Ιανουαρίου του 1975 έχουν συλληφθεί *επί εσχάτη προδοσία* ο Γ. Παπαδόπουλος, ο Ν. Μακαρέζος, ο Στ. Παττακός, ο Ιω. Λαδάς και ο Μ. Ρουφογάλης, ενώ ακροδεξιόι της οργάνωσης «Νέα Τάξις» τραυματίζουν, μετά από επίθεση στο Πολυτεχνείο (26/1), τον φοιτητή Βασίλη Γεωργιάδη. Στις 7 Μαρτίου του 1975 αναβάλλεται επ' αόριστον η δίωξη των υπευθύνων της κυπριακής τραγωδίας, πρωτίστως του Δημητρίου Ιωαννίδη, από την κυβέρνηση με τη σύμφωνη γνώμη του συνόλου της αντιπολίτευσης, «για να αποφευχθεί ενδεχόμενη διατάραξη των διεθνών σχέσεων της χώρας». Η παράθεση των συγκεκριμένων γεγονότων, που εστιάζουν στις θεσμικές διευθετήσεις την πρώτη περίοδο της Μεταπολίτευσης έχουν αντληθεί από το Χρονολόγιο που παρατίθεται στο συλλογικό τόμο *Η Μεταπολίτευση '74-'75, Στιγμές μιας μετάβασης*, Β. Καραμανωλάκης, Η. Νικολακόπουλος, Τ. Σακελλαρόπουλος (επιμ.), Αθήνα Θεμέλιο, 2016.

Με την έλευση της μεταπολίτευσης διαμορφώνεται ένα νέο πολιτικό περιβάλλον, στο οποίο πολλές κοινωνικές ομάδες εμφανίζονται έντονα πολιτικοποιημένες. Αυξάνεται κατακόρυφα η συμμετοχή στη δράση των εργοστασιακών σωματείων βάσης την περίοδο 1975-1977, στις επετειακές διαδηλώσεις του Πολυτεχνείου και ακολουθεί μία πολιτισμική άνθηση εκδόσεων, θεατρικών και μουσικών σκηνών (Σερντεδάκις, 2015: 108). Στο χώρο των απεργιακών κινητοποιήσεων, ειδικότερα, η πρώιμη μεταπολιτευτική περίοδος χαρακτηρίζεται από την πυκνότητα των απεργιών, τη μεγάλη διάρκειά τους και την πυκνότητα συμμετοχής των απεργών (Ιωάννου, 1989). Αυτό συνάδει και με τη διαμόρφωση μιας νέας νομιμοποιητικής βάσης, η οποία από τις πρώτες «στιγμές» της μετάβασης από τη δικτατορία στην κοινοβουλευτική δημοκρατία άρχισε σταδιακά να διαμορφώνεται: «ένα ανοιχτό, δημοκρατικό πλαίσιο, αντιφασιστικό, όχι όμως αντιολοκληρωτικό, ευεπίφορο στον παραδοσιακό εθνικισμό, με ιδεολογική κυριαρχία της λεγόμενης “προοδευτικής-δημοκρατικής” κουλτούρας, που έφερε ήδη μέσα της τη σύμμεξη της αριστερής συγκροτημένης κοινωνικής κριτικής» (Βούλγαρης, 2013: 91).

Στις 20 Νοεμβρίου 1977 διεξάγονται οι εθνικές εκλογές, οι οποίες αναδεικνύουν μία επτακομματική Βουλή. Αν και η κομματική σύσταση της Βουλής αντανakλούσε την ιδεολογική ποικιλομορφία της πρώτης μεταπολιτευτικής περιόδου, ωστόσο, αρχίζουν να διαφαίνονται τα πρώτα σημάδια διαμόρφωσης μιας διπολικής αναμέτρησης (Νικολακόπουλος, 2012: 166).

Το 1979 σημειώνεται νέα διεθνής ύφεση από ένα δεύτερο κύμα πετρελαϊκών ανατιμήσεων, η οποία βύθισε την Ελλάδα σε παρατεταμένη κρίση σε αντίθεση με την ευρωπαϊκή οικονομία, η οποία συνήλθε γρήγορα (Φραγκιάδης, 2007: 200).

Τον Οκτώβριο του 1981, το ΠΑΣΟΚ με κυρίαρχο σύνθημα αυτό της «Αλλαγής», διπλασιάζει σχεδόν τη δύναμή του σε σχέση με τα ποσοστά που έλαβε στις εκλογές του 1977 και επικράτησε με 48,1% (172 έδρες), η Ν.Δ, υπό την ηγεσία του Γ. Ράλλη, περιορίστηκε στο 35,9% (115 έδρες) ενώ τρίτο κόμμα αναδείχθηκε το ΚΚΕ με ποσοστό 10,9% (13 έδρες). Το ΠΑΣΟΚ στη συγκεκριμένη συγκυρία της μεταπολίτευσης κατάφερε να συσπειρώσει γύρω του δυνάμεις από το μεγαλύτερο μέρος του παραδοσιακού κεντρικού χώρου και την αριστερή πτέρυγα που είχε διαμορφωθεί στο πλαίσιο της προδικτατορικής Ένωσης Κέντρου και κυρίως το κομμάτι που είχε ενεργοποιηθεί στις οργανώσεις της νεολαίας του συγκεκριμένου κόμματος και να ενισχύσει συμβολικά την εικόνα ενός «κινήματος» που θέλει να εκφράσει ευρύτατες λαϊκές και κοινωνικές συμμαχίες (Νικολακόπουλος, 2012).

3.2 Η πρώιμη μεταβατική περίοδος της Μεταπολίτευσης ως μία κρίσιμη δομή πολιτικών ευκαιριών

Η πρώιμη μεταπολιτευτική περίοδος¹¹ αποτελεί τη μήτρα έντονων εσωτερικών συγκρούσεων και ανακατατάξεων στο συνδικαλιστικό κίνημα, που θα εκλάβει διάφορες μορφές στη δεκαετία που θα ακολουθήσει. Βασικό χαρακτηριστικό της περιόδου είναι η βαθιά τομή που δημιουργείται ανάμεσα στις θεσμικές συνδικαλιστικές οργανώσεις και σε ένα κομμάτι οργανωμένων ή μη οργανωμένων εργαζομένων που είτε δεν εκφράζονται από τα αναγνωρισμένα σωματεία είτε βρίσκονται εκτός αυτών επειδή δεν τους δέχονται ως μέλη.

Στη συγκεκριμένη περίοδο, η διάχυση της κινηματικής δράσης στην ελληνική κοινωνία ήταν τόσο εκτεταμένη ώστε μπορούμε να μιλάμε για τον πρώτο μεγάλο συγκρουσιακό κύκλο της μεταπολίτευσης. Με τον όρο «συγκρουσιακός κύκλος» ή «κύκλος διαμαρτυρίας» περιγράφεται, σύμφωνα με τον Tarrow (2011: 199):

μία φάση οξυμένης σύγκρουσης σε όλη την έκταση του κοινωνικού συστήματος, με ραγδαία διάχυση της συλλογικής δράσης από περισσότερο κινητοποιημένους κλάδους σε λιγότερο κινητοποιημένους, με γρήγορο ρυθμό της καινοτομίας των μορφών σύγκρουσης, τη δημιουργία νέων ή μετασχηματισμένων πλαισίων συλλογικής δράσης, ένας συνδυασμός οργανωμένης και μη οργανωμένης συμμετοχής, και ακολουθίες εντεινόμενης ροής πληροφοριών και διάδραση μεταξύ διεκδικητών και αρχών.

Σύμφωνα με έρευνα του ΕΚΚΕ¹² το 1975 έγιναν 142 απεργίες, διαφορετικής βέβαια έντασης και διάρκειας και με διαφορετικά χαρακτηριστικά.

¹¹ Αν και έχουν αναπτυχθεί πλήθος συζητήσεων για το αν ο όρος «μεταπολίτευση» είναι δόκιμος για να περιγράψει την περίοδο της κοινοβουλευτικής δημοκρατίας που ακολουθεί τη στιγμή της μετάβασης από τη δικτατορία (24 Ιουλίου 1974) και προτείνεται εναλλακτικά ο όρος «Γ' Δημοκρατία», χρησιμοποιούμε τον όρο μεταπολίτευση για να περιγράψουμε μία περίοδο, η οποία χαρακτηρίζεται από μία σειρά μηχανισμών, διαδικασιών, επεισοδίων και καθόλου ως μία «στιγμή». Τον επιθετικό προσδιορισμό «πρώιμη» τον υιοθετούμε για να μιλήσουμε για μία συγκεκριμένη περίοδο, την οποία οριοθετούμε από την μέρα της πτώσης της δικτατορίας μέχρι την ψήφιση του Συντάγματος (ψηφίστηκε στις 7 Ιουνίου 1975 και άρχισε να ισχύει από τις 11 Ιουνίου 1975).

¹² Γ. Μπιθυμήτρης, Λ. Κωτσονόπουλος, «Μετασχηματισμοί του ελληνικού συνδικαλιστικού κινήματος από τη μεταπολίτευση μέχρι την κρίση: συνέχειες και ρήξεις». Ελληνική Επιθεώρηση Πολιτικής Επιστήμης, τχ. 44, 2018, 99-122, σελ. 109.

Παρά τη «βελουδίνη» μετάβαση¹³ σε πολιτικό επίπεδο (Βούλγαρης, 2013:80), η πετρελαϊκή κρίση είχε ως αποτέλεσμα τον τετραπλασιασμό της τιμής του πετρελαίου στα τέλη του 1973, εκτοξεύοντας τον πληθωρισμό στα ύψη και προκαλώντας την «πιο βαθιά ύφεση στη μεταπολεμική ιστορία της Ελλάδας» (Ιορδάνογλου, 2003: 65). Η «στιγμή» της μεταπολίτευσης δεν σηματοδοτούσε μόνο το ακαριαίο τέλος της δικτατορίας αλλά και «την προσδοκία για μια ταχύρρυθμη μετάβαση προς ένα δημοκρατικό καθεστώς, χωρίς μακρόσυρτες μεταβατικές περιόδους» (Νικολακόπουλος, 2016: 35). Κάθε πολιτειακή μεταβολή τέτοιου μεγέθους είναι δυνατόν να δημιουργήσει ένα σπιράλ «πολιτικών ευκαιριών», τις οποίες μπορούμε να τις ορίσουμε ως «συστηματικές -αν και όχι απαραίτητα θεσμικές ή μόνιμες- διαδικασίες του πολιτικού περιβάλλοντος, οι οποίες δημιουργούν κίνητρα για συλλογική δράση» (Σεφεριάδης, 2006: 12). Ο όρος «ευκαιρία» υποδηλώνει συν τοις άλλοις και μία προϋπάρχουσα προσδοκία για αλλαγές που «πρέπει» να πραγματοποιηθούν (Goodwin & Jasper, 1999). Η επταετία της δικτατορίας είχε δημιουργήσει αναμονές όσον αφορά στα προβλήματα της καθημερινής ζωής και στα αιτήματα της εγκαθίδρυσης και της εμβάθυνσης της δημοκρατίας. Αυτές οι αναμονές/προσδοκίες φαίνεται να βρήκαν διέξοδο και να πυροδοτήθηκαν, ακριβώς, τη στιγμή της πολιτειακής μεταβολής. Ο Μανώλης Μπαντουράκης (2008: 349), ιδιοκτήτης «μισού» ταξί, ο οποίος εκείνη την εποχή δεν ήταν μέλος κάποιου σωματείου, αλλά είχε πλούσια συνδικαλιστική δράση ως οδηγός πριν τη δικτατορία, γράφει στην αυτοβιογραφία του:

Από το Γενάρη του 1975 οι εργαζόμενοι δεν μπορούσαν να περιμένουν. Ήθελαν ν' αγωνιστούν, όμως οι διοικήσεις των συνδικάτων ήταν αυτές που είχαν

¹³ Ωστόσο, έχει ενδιαφέρον το πλαίσιο εντός του οποίου γίνεται λόγος περί «βελουδίνης» μετάβασης. Όπως επισημαίνει ο Α. Λιάκος: «Σχετικά με την κατανόηση των αλλαγών που συνέβησαν στα μέσα της δεκαετίας του 1970 στην νότια Ευρώπη -τόσο ως προς τη δυναμική τους όσο και ως προς τη σταθεροποίησή τους- υπάρχουν διαφορετικές ερμηνείες. Οι παλαιότερες που προέρχονται από την πολιτική επιστήμη αναπτύχθηκαν στο πλαίσιο μιας προβληματικής των μεταβάσεων (Transitology) και των θεωριών του εκμοντερνισμού, που συνεπάγεται μια κανονιστική και τελεολογική αντίληψη των εξελίξεων. Πλούσιες σε επισημάνσεις και ευαίσθητες στις αποχρώσεις της μετάβασης, εξηγούν την πολιτική δια της πολιτικής. Οι πολιτικές μεταβολές συντελέστηκαν εκ των άνω, είχαν χαρακτήρα «βελουδίνο» και ευνοήθηκαν από το διεθνές περιβάλλον, δηλαδή από την εξασθένιση της έντασης του Ψυχρού Πολέμου και την άνοδο των προσδοκιών από την ενοποίηση της Ευρώπης. Ωστόσο, το επιχείρημα που προκύπτει από μία νεότερη γενιά ερευνητών είναι ότι οι πολιτικές αλλαγές απέκτησαν δυναμικό χαρακτήρα επειδή συνέπεσαν με μοριακές μεταβολές στην υφή και των τριών μεσογειακών κοινωνιών, αλλά και με βαθιές τεκτονικές μετατοπίσεις στο διεθνές πεδίο». Βλ. Α. Λιάκος, *Ο Ελληνικός 20ός αιώνας*, Πόλις, Αθήνα, 2019, σ. 411.

δημιουργήσει ή είχαν αφήσει να επιβιώσει η δικτατορία. Αυτοί ήξεραν ότι η συνεργασία τους με τη χούντα δεν τους επέτρεπε να επιβιώσουν μέσα στη δημοκρατία. Ο μόνος τρόπος παράτασης της συνδικαλιστικής τους σταδιοδρομίας ήταν να δηλώσουν υποταγή στην κυβέρνηση της μεταπολίτευσης. Από την άλλη μεριά, την κυβέρνηση τη βόλευαν οι συνδικαλιστές που είχαν λερωμένη τη φωλιά τους, γιατί δεν μπορούσαν να αντιταχθούν. Ήθελαν συγχωροχάρτι, που τους το έδινε η υποταγή τους στη νέα κυβέρνηση.

Στο συγκεκριμένο απόσπασμα δεν αποτυπώνεται μόνο η προσδοκία ως «ευκαιρία», αλλά και η «απειλή» από τον ρόλο των συνδικαλιστικών διοικήσεων. Διοικήσεις που κατά την ανάγνωση του Μπαντουράκη τις συμφέρει η σύμπλευση με τη νέα κυβέρνηση. Ο Μπαντουράκης αποδίδει στα συνδικάτα και τις διοικήσεις τους τη μομφή πως δεν θα εκπροσωπήσουν όπως πρέπει τα συμφέροντα των εργαζόμενων και τα θεωρεί υπεύθυνα με τη στάση τους για την επιβίωση της δικτατορίας. Επίσης, αναδεικνύει την ευρύτερη κατάσταση στον εργατικό χώρο, στον οποίο «παρά τη συνέχιση του καθεστώτος ελέγχου της ΓΣΕΕ από το λεγόμενο κρατικό συνδικαλισμό και τους αυθαίρετους αποκλεισμούς σωματείων από τα Συνεδριά της, τις Ομοσπονδίες και τα Εργατικά Κέντρα, θα πυκνώσουν οι απεργίες στον τομέα της βιομηχανίας, όπως επίσης και στον τριτογενή δημόσιο και ιδιωτικό τομέα. Τα αιτήματα που αρθρώνονται στο πλαίσιο του απεργιακού κύματος της περιόδου είναι σε μεγάλο ποσοστό προσανατολισμένα στα εργασιακά θέματα, όπως εξειδικεύονται στις οικονομικές και τις συνδικαλιστικές διεκδικήσεις των κινητοποιημένων» (Σερεντεδάκης, 2015: 109-110).

Τη συγκεκριμένη περίοδο, η κυβέρνηση του Κ. Καραμανλή είχε να αντιμετωπίσει τρία άμεσα και σημαντικά ζητήματα. Το πρώτο αφορούσε την ελληνοτουρκική κρίση. Το δεύτερο είχε να κάνει με τον στρατό και την εξουδετέρωση των ενδεχόμενων αποπειρών πραξικοπήματος. Και το τρίτο ήταν η αναμόρφωση και διευθέτηση του πολιτικού πεδίου. Η αλλαγή ενός καθεστώτος, που μπορεί να προκύψει από διαφορετικές αιτίες και μηχανισμούς προβάλλει όπως υποστηρίζει ο Tarrow ως μία «δομή πολιτικής ευκαιρίας»: «Η αλλαγή καθεστώτος είναι αλλαγή η οποία εισάγει νέους δρώντες σε αυτές τις σχέσεις, περιορίζει τη δύναμη των μελών του καθεστώτος, ή επιβάλλει νέες σχέσεις μεταξύ τους» (Tarrow, 2011:161). Στην πρόιμη μεταπολίτευση το κράτος καλούνταν να ανταπεξέλθει σε αιτήματα και πιέσεις από μία πληθώρα κοινωνικών και επαγγελματικών ομάδων τη στιγμή που «ο αναδιανεμητικός

του ρόλος ήταν αρκετά εξασθενημένος» (Κωτσονόπουλος,2015:64). Η Bermeo (1992: 273) σημειώνει πως η μετάβαση από τη δικτατορία σε ένα δημοκρατικό καθεστώς διέρχεται από τρεις φάσεις: κατάρρευση της δικτατορίας, επανίδρυση του δημοκρατικού πολιτεύματος, σταθεροποίηση του νέου καθεστώτος με τους δρώντες (παλαιούς και νέους) του πολιτικού πεδίου να προσπαθούν να προσανατολιστούν στα υπό διαμόρφωση δεδομένα ενώ η δεύτερη φάση είναι ιδιαίτερα σημαντική, γιατί η εδραίωση της δημοκρατίας είναι μία κατάσταση που παραμένει ανοικτή σε ερωτήματα και ιστορικές δυνατότητες. Υπό αυτές τις συνθήκες, το κράτος αντιμετώπιζε δύο επιπλέον προβλήματα: πρώτο, την απίσχναση της ισχύος του καθώς αντιμετώπιζε προβλήματα ενορχήστρωσης όσον αφορά την άσκηση δημόσιων πολιτικών, οι οποίες θα στήριζαν τις επιθυμητές επιλογές του και δεύτερο, τις πιέσεις που ασκούσαν από τις κοινωνικές ομάδες. Κάτι το οποίο αποτυπώνεται και στην περίπτωση που εξετάζουμε καθώς ο υπουργός Μεταφορών παλινδρομούσε όπως θα δούμε στο επίπεδο της πολιτικής επικοινωνίας και της άσκησης της δημόσιας πολιτικής: εξήγγειλε μέτρα, τα οποία μία μέρα μετά τα ανέστειλε ή υποσχόταν ανεδαφικές «ευμενείς» λύσεις στα σωματεία των ιδιοκτητών ταξί. Το δεύτερο ζήτημα, το οποίο αντιμετώπιζε η κυβέρνηση Καραμανλή ήταν τα αιτήματα της αποχουντοποίησης και του εκδημοκρατισμού¹⁴, τα οποία έθετε κομμάτι της ελληνικής κοινωνίας.

3.3 Ο «πόλεμος» των μικροϊδιοκτητών

Ο αναβρασμός στον κλάδο των ταξί είχε αρχίσει από τις πρώτες μέρες του 1975 όταν αρκετά σωματεία με έναν συνεχή και άκαρπο πόλεμο ανακοινώσεων αρχίζουν να ζητούν την άρση των αδειών κυκλοφορίας ταξί που δόθηκαν επί δικτατορίας σε ανθρώπους που δεν πληρούσαν τα κριτήρια. Ωστόσο, ο κλάδος των ταξί και κυρίως ο χώρος των ιδιοκτητών δεν ήταν ομοιογενής. Όπως επισημαίνει ο Κωτσονόπουλος (2015: 64):

Τα πρώτα χρόνια της Μεταπολίτευσης μεταφέρουν στις αποσκευές τους τα

¹⁴ Για τους Mc Adam, Tarrow, Tilly, *δημοκρατία* θεωρείται ουσιαστικά η μέριμνα για την προστασία της διαβούλευσης από τα εκάστοτε καθεστάτα. Προϋποθέσεις της θεωρούνται η ισότητα των μελών του πολιτεύματος, η ανοχή της συλλογικής διαβούλευσης μεταξύ των μελών του πολιτεύματος και ο σεβασμός προς το πολιτικό προσωπικό. Επίσης, το πόσο δεσμευτική είναι η διαβούλευση και πόσο αποτελεσματικά ελέγχει το πλήρες φάσμα του κυβερνητικού προσωπικού, την πολιτεία, την κατανομή των πόρων και την προστασία των μελών του πολιτεύματος από αυθαίρετες πράξεις των εκπροσώπων της κυβέρνησης, βλ. Mc Adam D., Tarrow S., Tilly C., *Dynamics of Contention*, Cambridge University Press, New York 2001, σελ. 79.

στοιχεία νομιμοποίησης που διέκριναν το δημοσιονομικό καθεστώς, το οποίο αναπτύχθηκε παράλληλα με το μεταπολεμικό μοντέλο ανάπτυξης. Σε μία οικονομία με χαμηλό ποσοστό μισθωτής εργασίας και υψηλό ποσοστό αυτοαπασχόλησης, η ενίσχυση της ιδιωτικής σε βάρος της δημόσιας κατανάλωσης είχε αναχθεί σε βασικό κανόνα και εν πολλοίς καθόριζε τη σχέση κράτους-κοινωνικών δυνάμεων.

Σε μια οικονομία με τέτοιον προσανατολισμό, δηλαδή, με υψηλό ποσοστό αυτοαπασχόλησης, η απόκτηση μίας άδειας ιδιοκτησίας ταξί είναι εξαιρετικά σημαντική για δύο λόγους: α) καθιστά τον ιδιοκτήτη «αφεντικό του εαυτού του», β) μπορεί να αξιοποιήσει την άδεια ιδιοκτησίας νοικιάζοντας το ταξί σε οδηγούς. Παρά την κεντρική θέση που κατείχαν δομικά οι ιδιοκτήτες ταξί στο χώρο των συγκοινωνιών καθώς είχαν το μονοπώλιο¹⁵ της ειδικής μεταφοράς προσώπων, ωστόσο, η θέση τους υπονομευόταν από τρεις παράγοντες στη συγκεκριμένη περίοδο: α) από τα ελεγχόμενα σωματεία λόγω των ελεγχόμενων, από την δικτατορία, προέδρων τους, β) από το φαινόμενο της πειρατείας¹⁶ και, γ) από τα χρονίζοντα προβλήματα του κλάδου στα οποία δεν δίνονται ουσιαστικές λύσεις.

Στη συγκυρία της πρώιμης μεταπολίτευσης εκβάλλουν γεγονότα που έχουν τις απαρχές τους στην περίοδο της δικτατορίας, αλλά και πριν από αυτήν. Το 1964 η κυβέρνηση Παπανδρέου προχώρησε σε νομοθετικό διάταγμα που όριζε ότι κάθε φυσικό πρόσωπο δεν μπορεί να έχει στην κατοχή του περισσότερες από 2 άδειες ταξί, υποχρεώνοντας τους μεγαλοϊδιοκτήτες της εποχής να κρατήσουν μόνο δύο άδειες και τις υπόλοιπες να τις πουλήσουν¹⁷. Κάτι που θα ισχύσει για σαράντα οκτώ χρόνια και θα αλλάξει το 2012 με την κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και τον νόμο Βορίδη. Η άδεια ιδιοκτησίας ταξί, όμως, μετά το 1964 ήταν απρόσιτη οικονομικά για τα λαϊκά στρώματα καθώς δεν υπήρχε και η δυνατότητα ιδιωτικού δανεισμού από τις τράπεζες.

¹⁵ Αν και το ταξί δεν αντιμετωπίζει ανταγωνιστές την περίοδο 1975-1984 δεν μπορεί στην πράξη να εκμεταλλευτεί την ανελαστικότητα της ζήτησης ως προς την τιμή καθώς τις τιμές της χρήσης των υπηρεσιών του από τον καταναλωτή δεν τη διαμορφώνουν οι ιδιοκτήτες ταξί αλλά το κράτος, τις οποίες διαχρονικά συντηρεί σε χαμηλά επίπεδα.

¹⁶ «Πειρατεία» ονόμαζαν το φαινόμενο κατά το οποίο ιδιώτες ή και ταξιτζήδες υφάρπαζαν το μεταφορικό έργο των ταξί με τη χρήση των ιδιωτικών αυτοκινήτων τους κι ενίοτε λειτουργούσαν ως απεργοσπαστικός μηχανισμός, Φαινόμενο το οποίο είχε απαγορευτεί το 1964 με νομοθετικό διάταγμα.

¹⁷ Χαρακτηριστικό γεγονός της συγκεκριμένης πολιτικής είναι η παραχώρηση, από την κυβέρνηση, χιλίων περίπου αδειών ταξί σε «πειρατές». Γιατί αποκλείστηκαν οι επαγγελματίες οδηγοί; Μία από τις απαντήσεις, ενδεχομένως, βρίσκεται στην πραγματικότητα που είχε διαμορφωθεί στον χώρο των οδηγών ταξί, οι οποίοι ήδη από τη δεκαετία του 1950 παρουσιάζουν μία ιδιαίτερα διεκδικητική συνδικαλιστική δράση με αναφορές σε συγκεκριμένα πολιτικά περιεχόμενα, όπως αυτό του εκδημοκρατισμού και ιδιαίτερα συγκρουσιακό στη δράση του.

Επί δικτατορίας ανοίγει ένα παράθυρο ευκαιρίας για όσους ήθελαν να γίνουν ιδιοκτήτες και να ασκήσουν το επάγγελμα αλλά όχι μόνο γι' αυτούς. Ο Θ.Ν., ιδιοκτήτης ταξί που δούλεψε το ταξί του για 35 χρόνια, μιλάει για εκείνη την περίοδο:

Δούλευα στα λεωφορεία, αλλά δύσκολα τα βγάζαμε πέρα. Η γυναίκα νοσοκόμα με μισθό 800 δραχμές. 1200 δραχμές το ενοίκιο για 50 τετραγωνικά σπίτι στα Πετράλωνα. Εγώ στα λεωφορεία έπαιρνα 1200 δραχμές, νομίζω, δεν θυμάμαι. Το καλοκαίρι του '67 στην άδειά μου νοίκιασα δοκιμαστικά ένα ταξί. Έβγαλα 3.000 δραχμές εκείνο το μήνα και πήρα την απόφαση. Έκανα αίτηση για μισό ταξί, πλήρωσα το παράβολο, αλλά δεν είχα τα λεφτά για να πληρώσω το μισό αυτοκίνητο. Έτσι δανείστηκα λεφτά από τον αδελφό της γυναίκας μου που δούλευε σε τυπογραφείο.

Κατά την περίοδο της δικτατορίας σημειώθηκε ο μεγαλύτερος έως τότε αριθμός χορήγησης αδειών ταξί από το κράτος. Είναι χαρακτηριστικό ότι στην επταετία 1967-1974 το δικτατορικό καθεστώς χορήγησε μόνο στην Αθήνα 6.200 νέες άδειες κυκλοφορίας ταξί, με τον αριθμό των ταξί πριν το 1967 να ανέρχεται περίπου στις 3.000. Βασικές προϋποθέσεις για την απόκτηση της άδειας: ο δικαιούχος να είναι επαγγελματίας οδηγός και να είναι εγγεγραμμένος και ασφαλισμένος στο ΤΣΑ, με την υποχρέωση, παράλληλα, καταβολής παράβολου 500 δραχμών επί της αίτησης («δια την στέγασιν των Υπηρεσιών αρμοδιότητος Υπουργείου Συγκοινωνιών»). Από τη στιγμή της αίτησης εντός τριάντα ημερών ο αιτών που πληρούσε τα κριτήρια είχε στην κατοχή του την άδεια κυκλοφορίας ταξί. Αν συνυπολογίσουμε το γεγονός ότι οι άδειες ήταν «μισές», δηλαδή σε κάθε άδεια κυκλοφορίας συνυπήρχαν δύο κάτοχοι, συνεπάγεται πως ασκήθηκε μία δημόσια πολιτική που αφορούσε πάνω από 12.000 ανθρώπους. Πολιτική, η οποία άλλαξε ριζικά την κοινωνική σύνθεση των ιδιοκτητών ταξί. Η διαδικασία αποδείχτηκε διαβλητή καθώς μετά από έλεγχο που έγινε τους πρώτους μήνες της μεταπολίτευσης βρέθηκαν 2.700 περίπου περιπτώσεις φακέλων με πλαστά πιστοποιητικά. Σύμφωνα με τη μαρτυρία του Γ.Β., του επονομαζόμενου «αριστοκράτη πειρατή»:

Έμένα με λέγανε ο «αριστοκράτης πειρατής» γιατί συνέπεσε τότε στο σπίτι που έμένα να έχει τηλέφωνο. Μου τηλεφωνούσανε. Γιώργο έλα εδώ πήγαινε εκεί. Δεν έβγαινα στο δρόμο να ψαρέψω πελάτες. Εγώ υπέγραφα

ως μάρτυρας επί χούντας σε οκτώ φίλους μου ότι είχανε πειρατικό ενώ δεν είχανε ούτε αυτοκίνητο και πήρανε μισή άδεια ταξί.

Γιατί έγινε αυτή η αθρόα έκδοση αδειών; Μία από τις απαντήσεις βρίσκεται, ενδεχομένως, στο ότι η δικτατορία με τη συγκριμένη πολιτική, δημιουργούσε χωρίς να ξοδέψει χρήματα, ένα τεράστιο στόλο αυτοκινήτων τα οποία θα κάλυπταν τα μεγάλα κενά που άφηναν τα αστικά λεωφορεία στην εξυπηρέτηση του κοινού. Τα αστικά λεωφορεία ανήκαν σε ιδιώτες εκείνη την εποχή και δεν κάλυπταν σημαντικό μέρος του επιβατικού έργου και γι' αυτό η άσκηση της πειρατείας ήταν προσοδοφόρα. Έτσι με τον ιδιοκτήτη ταξί να επιβαρύνεται με όλα τα λειτουργικά έξοδα του αυτοκινήτου, το καθεστώς όχι απλώς δεν έχει επενδύσει ούτε δραχμή, αλλά δημιουργεί ταυτόχρονα μία πλατιά επαγγελματική τάξη την οποία αξιοποιεί -όπως και οι κυβερνήσεις της μεταπολίτευσης- ως μία πολύ αποδοτική φορολογική βάση, με το πρόβλημα της υπερφορολόγησης του κλάδου να οξύνεται έντονα μεταξύ 1979-1981. Ακόμα και το γεγονός ότι οι άδειες ιδιοκτησίας δίνονταν «μισές», με δύο δηλαδή ιδιοκτήτες να εργάζονται πάνω στο ίδιο ταξί ή να το νοικιάζουν ο καθένας σε κάποιον οδηγό, εξασφαλιζόταν με αυτόν τον τρόπο ότι το κάθε ταξί θα βρισκόταν στο δρόμο για τουλάχιστον 20 ώρες.

Ένα άλλο ερώτημα που ανακύπτει είναι το εξής: η πολιτική, η οποία άσκησε στον κλάδο των ταξί η δικτατορία ήταν συνέχεια της πολιτικής που άσκησε η κυβέρνηση Γ. Παπανδρέου; Στην πραγματικότητα, βλέπουμε σε δύο φάσεις τον κατακερματισμό των μεγάλων ιδιοκτησιών στα ταξί. Το πρώτο βήμα γίνεται με την απόφαση της κυβέρνησης του Γ. Παπανδρέου να ανακαταναείμει τον υπάρχοντα αριθμό αδειών και να εκδώσει άλλες 600 άδειες, ο αριθμός των οποίων προβλέπεται με νόμο να παραμείνει σταθερός μέχρι την 31^η Δεκεμβρίου 1966. Πέρα από τον αριθμό των αδειών που προβλέπει ο νόμος να εκδοθούν έχει γίνει ήδη απαλλοτρίωση των αδειών ταξί οι οποίες ξεπερνούσαν τις δύο στην κατοχή ενός ιδιοκτήτη. Η δικτατορία, με την αθρόα έκδοση αδειών, έρχεται όχι μόνο να αναδιαρθρώσει μία επαγγελματική τάξη εκ των θεμελίων της αλλά στην ουσία αφήνει να παρεισδύσουν στην «ιδιοκτησία», δηλαδή, να γίνουν κάτοχοι αδειών κυκλοφορίας ταξί άτομα από τα ευρύτερα λαϊκά, μικροαστικά και αγροτικά στρώματα αλλάζοντας άρδην την κοινωνική σύνθεση των ιδιοκτητών στο σύνολό τους. Φαίνεται, οι δύο πολιτικές που αφορούν το ταξί, το 1964 και το 1967, να υπακούουν σε μία λογική του μετεμφυλιακού (και όχι μόνο) κράτους που ωθούσε προς μορφές μικροϊδιοκτησίας, μικρής ανεξάρτητης παραγωγής και

μικροαστικοποίησης (Λιάκος, 2016, 53) λόγω της διάστασης που δημιουργούνταν ανάμεσα στην εσωτερική μετανάστευση, στον κεντρικό σχεδιασμό της ελληνικής οικονομίας με στόχο την ανάπτυξη που βασίζεται στην εκβιομηχάνιση, και στην αδυναμία των υπαρχουσών βιομηχανικών μονάδων να απορροφήσουν ένα ικανοποιητικό μέρος του πλεονάζοντος εργατικού δυναμικού.

Ο κλάδος των ιδιοκτητών ταξί στην Αθήνα ήταν ιδιαίτερα κατακερματισμένος από την ύπαρξη πληθώρας σωματείων, τα περισσότερα τοπικού χαρακτήρα¹⁸. Το πλέον αντιπροσωπευτικό ήταν το Σ.Ι.Σ.Α.Τ. (Σύνδεσμος Ιδιοκτητών Συντηρητικών Αυτοκινητιστών Ταξί), το οποίο υπήρχε και δραστηριοποιούνταν ήδη πριν τη δικτατορία. Επίσης, υπήρχαν το Σ.Ε.Ι.Σ.Τ.Α.Π. (Σύνδεσμος Εργαζομένων Ιδιοκτητών Συντηρητικών Ταξί Αθηνών Προαστίων), το Σωματείο Ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί (ΣΙΑΤ) Χαλανδρίου, το ΣΙΑΤ Αμαρουσίου, το ΣΙΑΤ Κηφισιάς, το ΣΙΑΤ Γλυφάδας, ο Σύνδεσμος Παλαιών και Νέων Αδειών, το Σωματείο Νέων Αδειών, το Σ.Ι.Α.ΤΑ.Π. (Σωματείο Ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί Πειραιώς) και αρκετά άλλα.

Ήδη από τις αρχές του 1975 αρχίζουν να πληθαίνουν οι αντιδράσεις των ιδιοκτητών ταξί ιδιαίτερα μετά από υπουργική απόφαση που έδινε τη δυνατότητα να εκδοθούν νέες άδειες κυκλοφορίας ταξί, κυρίως, σε επαρχιακές πόλεις:

Την αντίθεσή τους σε πρόσφατη υπουργική απόφαση να χορηγηθούν άδειες ταξί σε περιοχές κάτω των 5.000 κατοίκων εξεδήλωσαν χθες στον υπουργό Βογιατζή εκπρόσωποι της Ομοσπονδίας Ιδιοκτητών Ταξί.

Όπως αναφέρεται σε ανακοίνωση της Ομοσπονδίας ο κ. υπουργός έδωσε προς τις αρμόδιες υπηρεσίες εντολές που ικανοποιούν τα αιτήματα των ιδιοκτητών ταξί (εφ. Τα Νέα, αρ. φ. 16860, Παρασκευή 10 Ιανουαρίου 1975, σελ. 9).

Τα περισσότερα σωματεία ιδιοκτητών ταξί αρχίζουν να επιδίδονται, κυρίως, σε έναν πόλεμο ανακοινώσεων, τουλάχιστον όσον αφορά την Αθήνα. Στην περιφέρεια φαίνεται να είναι περισσότερο εύκολη η οργάνωση κινητοποιήσεων με τη μορφή 24ωρων και 48ωρων απεργιών. Στην Αθήνα κάποια από τα σωματεία έχουν θέσει ήδη από τον Φεβρουάριο του ίδιου χρόνου, το ζήτημα ανάκλησης αδειών που δόθηκαν επί δικτατορίας:

¹⁸ Κύρια πηγή χρηματοδότησης των σωματείων συνιστούσε η πρακτόρευση των εισφορών του Τ.Σ.Α. Τα συγκεκριμένα σωματεία εξυπηρετούσαν τους κατά τόπους επαγγελματίες εισπράττοντας τις ασφαλιστικές εισφορές, παρακρατώντας ένα ποσοστό από την καταβαλλόμενη εισφορά.

Σε πολύ επικερδή επιχείρηση είχε εξελιχθεί επί δικτατορίας η «βιομηχανία» έκδοσης πλαστών πιστοποιητικών για τη χορήγηση αδειών ταξί σε Έλληνες του εξωτερικού (Αυστραλίας, Αμερικής, Δυτ. Γερμανίας κ.λπ.). [...]. Εδώ θα πρέπει να σημειωθεί ότι πολλοί από αυτούς, μετά την κρίση που διέρχεται το ταξί, τα έχουν εγκαταλείψει ή τα έχουν νοικιάσει σε τρίτους και έχουν αναχωρήσει για το εξωτερικό. [...]. Στις 22 Αυγούστου με υπόμνημά του στο υπουργείο ο Σύνδεσμος Παλαιών και Νέων Ιδιοκτητών Ταξί κατάγγελλε: «Το 99% των εκ του εξωτερικού αποκατασταθέντων έχουν αφήσει τα ταξί εις τους συνεταίρους των ή τα ενοικίασαν με ευτελές τίμημα εις ακατάλληλα πρόσωπα και τώρα βρίσκονται ήδη εις το εξωτερικό». Οι προερχόμενοι εκ του εξωτερικού προεσκόμισαν «βεβαιώσεις αμφιβόλου γνησιότητας». Στα 10 Δεκέμβρη 1974 ο σύνδεσμος αυτοκινητιστών ταξί «ΣΙΣΑΤ» ζητούσε από τους αρμοδίους να γίνει αναθεώρηση των αδειών ταξί που χορηγήθηκαν επί δικτατορίας, γιατί δόθηκαν σκανδαλωδώς σε άτομα άσχετα προς το επάγγελμα. (εφ. Ριζοσπάστης, νέα περίοδος, αρ. φ. 114, Τετάρτη 5 Φλεβάρη 1975, σελ.2).

Στις 5 Φεβρουαρίου του 1975 ψηφίζεται το νομοσχέδιο που είχε καταθέσει η κυβέρνηση και αφορούσε τα συνδικαλιστικά σωματεία. Ο νόμος καθορίζει τον τρόπο διενέργειας των αρχαιρεσιών στις συνδικαλιστικές οργανώσεις στις οποίες δίνει περιθώριο να δημιουργήσουν «Ανώτατες Εφορευτικές Επιτροπές». Έργο τους είναι να διορίσουν εντός διμήνου σε όλα τα εργατοϋπαλληλικά σωματεία της χώρας εφορευτικές επιτροπές, οι οποίες καλούνται να οργανώσουν και να διενεργήσουν τις αρχαιρεσίες να εκκαθαρίσουν τα μητρώα κάθε σωματείου και να επανεγγράψουν όλα τα μέλη που διεγράφησαν κατά την περίοδο της δικτατορίας. Οι αρχαιρεσίες πρέπει να διενεργηθούν εντός τεσσάρων μηνών στα σωματεία και έξι μηνών στις ενώσεις από την ολοκλήρωση της προετοιμασίας που προβλέπει ο νόμος. Ωστόσο, η παραμονή των παλιών διοικήσεων στη θέση τους έως ότου ολοκληρωθεί η διαδικασία την οποία προβλέπει ο νόμος είναι που προκαλεί τις πρώτες αντιδράσεις:

Συγκεκριμένα, παραμένουν στις θέσεις τους μέχρι τις εκλογές οι διοικήσεις των πρωτοβάθμιων οργανώσεων οι οποίες αναδείχθηκαν στην περίοδο της δικτατορίας.

Η αντιπολίτευση κατηγορεί την κυβέρνηση ότι «επιθυμεί ελεγχόμενο συνδικαλισμό», «προστατεύει τους συνδικαλιστές που συνεργάστηκαν με την

χούντα κ.α. (εφ. Η Καθημερινή, αρ. φ. 16884, Πέμπτη 6 Φεβρουαρίου 1975, σελ. 3).

Ήδη από τις αρχές του Μαρτίου του 1975, σωματεία ιδιοκτητών ταξί απ' όλη τη χώρα θεωρούν τα αποτελέσματα κάποιων πρώτων διαβουλεύσεων με την κυβέρνηση μη ικανοποιητικά. Διαβάζουμε, συγκεκριμένα, σε εφημερίδα της εποχής:

Τα εξαγγελθέντα χθες κυβερνητικά μέτρα για τον κλάδο των ιδιοκτητών ταξί-αγοραίων θεωρούνται σαν εντελώς ανεπαρκή ενώ για τους ταξιτζήδες των επαρχιών (πλην της πρωτεύουσας δηλαδή) σαν καθαρός εμπαιγμός. Για το λόγο αυτό οι συνδικαλιστικές οργανώσεις των ταξιτζήδων παίρνουν αποφάσεις για ακινητοποίηση των αυτοκινήτων τους σ' ολόκληρη την επαρχία με πιθανή επέκταση και στην πρωτεύουσα. Τα βασικά αιτήματα των ιδιοκτητών ταξί των επαρχιών: Πετρελαιοκίνηση, φθηνά καύσιμα και ιατροφαρμακευτική περίθαλψη απορρίφθηκαν χθες από τον υπουργό Μεταφορών-Επικοινωνιών κ. Γ. Βογιατζή, με τη δικαιολογία της «πατροπαράδοτης λιτότητας» και τη δημιουργία προβλημάτων στον κρατικό προϋπολογισμό! (εφ. Ριζοσπάστης, νέα περίοδος, αρ. φ. 140, Παρασκευή 7 Μάρτη 1975, σελ.8).

Παρότι ο υπουργός Μεταφορών εξαγγέλλει μέτρα τα οποία θα μπορούσαν ευλόγως να θεωρηθούν ευνοϊκά για τους ιδιοκτήτες ταξί, ωστόσο, δεν είναι ικανές οι συγκεκριμένες εξαγγελίες να ανακόψουν τις 24ωρες απεργίες που έχουν κηρύξει διάφορα σωματεία της Αθήνας. Τα μέτρα που εξήγγειλε ο υπουργός ήταν τα εξής:

- Κατάργηση του Α.Ν 88/67 βάσει του οποίου εκδόθηκαν επί δικτατορίας άδειες ταξί με τη δέσμευση της κυβέρνησης ότι τα δύο προσεχή έτη δεν θα εκδοθεί καμία άδεια.
- Αύξηση της τιμής του κομίστρου κατά 30 λεπτά το χιλιόμετρο.
- Καθιέρωση «τιμής ελαχίστης χρήσεως» του ταξί από τον επιβάτη στις 15 δραχμές.
- Τροποποίηση του Ν.Δ. 701/71 περί διοικητικών ποινών.

3.4 Ο δύσκολος δρόμος της wildcat strike: το χρονικό

Οκτώ, περίπου, μήνες μετά την ημέρα της πτώσης της «δικτατορίας των συνταγματαρχών» και την αποκατάσταση της δημοκρατίας και τέσσερις μήνες πριν την ψήφιση του Συντάγματος, λαμβάνει χώρα μία από τις μεγαλύτερες και πιο βίαιες κινητοποιήσεις της πρώιμης μεταπολίτευσης. Στις 7 Μαρτίου 1975, διακόσιοι, περίπου, ιδιοκτήτες ταξί¹⁹ ακινητοποιούν τα αυτοκίνητά τους σε μία αλάνα στην περιοχή του Αλίμου (πρόκειται για τον χώρο ενός παλιού στρατοπέδου στη σημερινή συμβολή των λεωφόρων Αλίμου και Ποσειδώνος, το οποίο εκείνη την εποχή διατηρεί ακόμα την περίφραξη και την πύλη του - κάτι που θα παίζει σημαντικό ρόλο σε κρίσιμες καμπές της απεργίας) και για πάνω από τριάντα μέρες διαδηλώνουν με πορείες (πεζές ή μηχανοκίνητες) από τον Άλιμο στο κέντρο της Αθήνας, διεκδικούν από τα αρμόδια υπουργεία την άμεση υλοποίηση των αιτημάτων τους, συγκρούονται βίαια με συναδέλφους τους, οι οποίοι εργάζονται καθώς για τους τελευταίους δεν έχει κηρυχθεί απεργία από κανένα επίσημο σωματείο. Από τη στιγμή της συγκέντρωσης των πρώτων ιδιοκτητών, μικρές ομάδες απεργών βγαίνουν στην παραλιακή λεωφόρο, σταματούν τα διερχόμενα ταξί, εξηγούν στους οδηγούς για την ανάγκη της συγκεκριμένης κινητοποίησης και πολλοί από τους ιδιοκτήτες παίρνουν άμεσα την απόφαση και οδηγούν το αυτοκίνητό τους στην αλάνα. Έτσι, μέχρι το μεσημέρι, έχουν συγκεντρωθεί περίπου χίλια ταξί και χίλιοι διακόσιοι ιδιοκτήτες.

Η κινητοποίηση των ιδιοκτητών ταξί τον Μάρτιο του 1975 είχε όλα τα χαρακτηριστικά μιας wildcat strike. Ο όρος *wildcat strike* αναφέρεται αποκλειστικά στην διακοπή της εργασίας χωρίς την εξουσιοδότηση των νόμιμων συνδικάτων και εστιάζει σε δύο χαρακτηριστικά της συγκεκριμένης μορφής απεργίας: πρώτον, η απεργία δεν είναι εξουσιοδοτημένη από τα τοπικά και νόμιμα συνδικάτα και

¹⁹Οι απόψεις δίστανται για το πώς και ποιοι ακριβώς άρχισαν την απεργία. Η μία εκδοχή αναφέρεται σε ένα πυρήνα ιδιοκτητών ταξί, ο οποίος συνήθιζε να εργάζεται στην πιάτσα του παλιού ανατολικού αεροδρομίου στην περιοχή του Ελληνικού (πτήσεις εξωτερικού). Από άτομα της συγκεκριμένης πιάτσας είχε επιχειρηθεί και πριν τη δικτατορία να δημιουργηθεί ένα σωματείο οδηγών, προσπάθεια που δεν καρποφόρησε. Η άλλη εκδοχή μιλά αρχικά για συγκέντρωση δεξιών ιδιοκτητών ταξί στην αλάνα του Αλίμου. Είναι γεγονός πως τη συγκεκριμένη μέρα είχαν προκηρύξει 24ωρη απεργία αρκετά σωματεία ιδιοκτητών ταξί και εμφανίζεται να υπάρχει συγκέντρωση αυτοκινήτων και στον Άγιο Κοσμά, παραδοσιακό σημείο συγκέντρωσης συντηρητικών ιδιοκτητών ταξί. Δεν αποκλείεται να συνέρχησαν αρκετές διαδικασίες και επεισόδια, όπως για παράδειγμα ιδιοκτήτες ταξί απογοητευμένοι από τη στάση των σωματείων τους να αποχώρησαν από τον Άγιο Κοσμά και να ενεπλάκησαν στην πιο δυναμική συγκέντρωση του Αλίμου. Ενδέχεται πάλι, ορισμένοι να μπήκαν στο παλιό στρατόπεδο θεωρώντας ότι η συγκέντρωση θα λήξει εντός λίγων ωρών και να εγκλωβίστηκαν σε μία κατάσταση που ήταν εκτός νομιμότητας και με απεργούς οι οποίοι εκδήλωναν ανοιχτά την πρόθεση για μία απεργία διαρκείας.

αποδυναμώνει τον ρόλο των τελευταίων ως εκπροσώπων της συγκεκριμένης επαγγελματικής ομάδας. Δεύτερον, καταστρατηγεί συμβατικές στάσεις και υποσχέσεις όσον αφορά την ανάληψη ή μη μίας απεργίας και αναδεικνύει προβλήματα ανεξάρτητα από την έλλειψη εξουσιοδότησης ή επικύρωσης από το επίσημο συνδικάτο (Atleson, 1973). Η απεργία της συγκεκριμένης μερίδας ιδιοκτητών ταξί ήταν αυθόρμητη, απροειδοποίητη, παραμέριζε όλα τα επίσημα σωματεία των ιδιοκτητών ταξί, με τα οποία μάλιστα, έρχεται σε αντιπαράθεση. Ωστόσο, η συγκεκριμένη απεργία αποτελεί μέρος πλατύτερων και πολύμορφων διαδικασιών, οι διεργασίες και η συμπλοκή των οποίων μας πάνε μία και δύο δεκαετίες πίσω, χωρίς αυτό να σημαίνει πως όλα θα κατέληγαν νομοτελειακά στο Μάρτιο του '75.

Τη δεύτερη κιάλας μέρα της συγκέντρωσης τους στον Άλιμο, οι απεργοί εκλέγουν μία απεργιακή επιτροπή, η οποία αποτελείται από επτά άτομα. Η συνάντηση και η συζήτηση που πέτυχε η απεργιακή επιτροπή με τον υπουργό Μεταφορών, την ίδια κιάλας μέρα της εκλογής της, θεωρήθηκε ως μία πρώτη αναγνώριση του αγώνα. Παράλληλα, όμως, ο υπουργός καθιστά συνομιλητές του και τις διοικήσεις συγκεκριμένων σωματείων ιδιοκτητών ταξί. Η απεργιακή επιτροπή του Αλίμου αντιδρά με ανακοινώσεις, ωστόσο, με τις υποσχέσεις που πήραν από τον υπουργό, οι απεργοί αποφασίζουν τη διάλυση του στρατοπέδου και αναμονή. Μπαίνει θέμα γραφείου με τηλέφωνο. Βρίσκουν ένα στην οδό Παλαιολόγου στο κέντρο της Αθήνας. Για την ευρύτερη στάση των κομμάτων ο Μανώλης Μπαντουράκης (2008: 355) σημειώνει λακωνικά στην αυτοβιογραφία του: «Πολιτική στήριξη καμία». Οι απεργοί είναι κάθετοι ως προς τη στάση τους απέναντι στον υπουργό και στις συνομιλίες του με τις διοικήσεις των σωματείων ιδιοκτητών ταξί:

Η απεργιακή επιτροπή των εργαζομένων ταξί, η οποία εξελέγη από τους ιδιοκτήτες που είχαν συγκεντρωθεί στον Άλιμο, τονίζει σε ανακοίνωσή της ότι δεν θα δεχθή καμμία λύση που θα είναι αποτέλεσμα των διαπραγματεύσεων των «εκλεγμένων» στην περίοδο της δικτατορίας διοικήσεων των σωματείων του κλάδου, με τον υπουργό Μεταφορών.

Η επιτροπή στην ανακοίνωσή της ζητεί την χορήγηση 35-40 λίτρων βενζίνης για τις δύο βάρδιες στο κάθε ταξί με κουπόνι, την τιμή των 8 δρχ. για την απλή και 10 δρχ. για την σούπερ, όπως και την ελεύθερη πετρελαιοκίνηση των ταξί (εφ. Η Καθημερινή, αρ.φ. 17001, Τρίτη 11 Μαρτίου 1975, σελ. 10).

Ο υπουργός Μεταφορών συνεχίζει να επιλέγει ως συνομιλητές τους τις διοικήσεις των νόμιμων σωματείων και δημοσιεύονται στις εφημερίδες εξαγγελίες του οι οποίες έχουν, μάλλον, επικοινωνιακό χαρακτήρα στην προσπάθειά του να διαχειριστεί την κρίση. Κάποιες από τις εξαγγελίες του αφορούν την κατάργηση για τρία χρόνια τη χορήγηση νέων αδειών ταξί, την κατάργηση από 1/1/1975 των τελών κυκλοφορίας στα ταξί, τη λήψη μέτρων για την παροχή της ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης στους αυτοκινητιστές και την εκκαθάριση του επαγγέλματος από τους ιδιοκτήτες που πήραν άδεια με παράνομα πιστοποιητικά.

Στις 19 Μαρτίου²⁰ κατατίθεται το σχέδιο νόμου για την κατάργηση των ειδικών τελών για τα ταξί και τα λεωφορεία. Τα υπόλοιπα αιτήματα δεν ικανοποιούνται. Νυχτερινή ανακοίνωση των απεργών του Αλίμου για 24ωρη απεργία των ταξί, η οποία θα αρχίσει στις 6 το πρωί της επόμενης μέρας ενώ παράλληλα και ο Σύνδεσμος Παλαιών και Νέων Ιδιοκτητών καλεί σε 24ωρη απεργία όλα τα ταξί. Πολλά αυτοκίνητα συγκεντρώνονται και πάλι στον Άλιμο. Σοβαρά επεισόδια λαμβάνουν χώρα με εργαζόμενους ταξιτζήδες σε Ομόνοια, Σύνταγμα, Νέο Κόσμο, Αμπελόκηπους και Ιπποκράτους. Συλλαμβάνονται 100 περίπου απεργοί και ασκείται δίωξη στους 37. Τα σωματεία των ιδιοκτητών ταξί αντιδρούν με ανακοινώσεις καταγγέλλοντας τους απεργούς:

Το Ενιαίο Σωματείο Εργαζομένων Αυτοκινητιστών Ταξί Ελλάδος «Η Ένωση» ανακοίνωσε χθες το βράδυ: «Παρακαλούνται οι αρμόδιοι κυβερνητικοί παράγοντες να μην λάβουν σοβαρά υπ' όψη των τις ανεύθυνες ενέργειες ορισμένων, στενής αντιλήψεως αυτοκινητιστών ταξί και σχηματισθή κακή εντύπωση για ολόκληρο τον κλάδο. Διαβεβαιώνουμε πως υπάρχουν και υπεύθυνοι στον κλάδο αυτό που ενεργούν σωστά και καθοδηγούν τον κλάδο στη βιωτική και κοινωνική του ανύψωση. Αυτοί δε που απεργούν είναι 1.000, ενώ στην Αττική ο αριθμός των συναδέλφων ανέρχεται στις 25.000» (εφ. Τα Νέα, αρ.φ. 9111, Παρασκευή 21 Μαρτίου 1975).

²⁰ Εμφανίζεται ένα κενό μεταξύ των δύο πρώτων ημερών της κατάληψης του χώρου στον Άλιμο και της 19^{ης} Μαρτίου όπου φαίνεται να αρχίζει ξανά η απεργιακή δραστηριότητα των συγκεκριμένων απεργών. Ωστόσο, θα πρέπει να έχουμε υπόψιν δύο παραμέτρους: οι απεργοί λόγω και της συνδικαλιστικής εμπειρίας τους δεν σταματούν τις διεργασίες (το βλέπουμε κι από το γεγονός ότι νοικιάζουν ένα γραφείο με τηλέφωνο στο κέντρο της Αθήνας) και δεύτερον, σύμφωνα με τη μαρτυρία ενός εκ των πληροφορητών που συμμετείχε στα γεγονότα ένας αριθμός ιδιοκτητών δεν εγκατέλειψε ποτέ τον χώρο στον Άλιμο (Τ.Λ., συνέντευξη 18 Δεκεμβρίου 2020).

Κρίνεται απαραίτητη από την απεργιακή επιτροπή μια συγκέντρωση στο θέατρο «Διάνα» για τις 24 Μαρτίου ενώ την ίδια μέρα πραγματοποιείται συγκέντρωση των διοικήσεων των άλλων σωματείων ιδιοκτητών ταξί Αθηνών-Πειραιώς και Περιχώρων στο θέατρο «Βέμπο». Στη συγκέντρωση των απεργών του Αλίμου παρευρίσκονται πολιτικοί από το ΠΑΣΟΚ και το ΚΚΕ χωρίς όμως τα πολιτικά κόμματα να παίρνουν επίσημα θέση υπέρ ή κατά της απεργίας. Η συγκέντρωση ήταν μαζική. Δίνεται εντολή στην επιτροπή για άμεση κινητοποίηση και συγκέντρωση των αυτοκινήτων στον Άλιμο. Με τη νέα συγκέντρωση στον Άλιμο αρχίζει ένας πιο σκληρός αγώνας και περισσότερο βίαιος στην περιφρούρησή του.

Στις 24 Μαρτίου, η κυβέρνηση ανακοινώνει ότι δέχεται ν' αυξηθεί το κόμιστρο κατά πενήντα λεπτά το χιλιόμετρο. Οι απεργοί διχάζονται. Κάποιοι θεωρούν ότι αυτό ήταν που επεδίωκαν και το κέρδισαν. Μπαίνουν στα αυτοκίνητα να φύγουν από τον Άλιμο, για να πάνε στα εργαστήρια των ταξιμετράδων να περάσουν την αύξηση και να δουλέψουν. Η απεργιακή επιτροπή βγάζει ανακοίνωση με την οποία καταγγέλλει την αύξηση του κομίστρου ως κυβερνητική παγίδα για να σπάσει το μέτωπο του Αλίμου. Ο υπουργός Μεταφορών παλινδρομεί κι ανακοινώνει πως η αύξηση είναι προαιρετική²¹.

Στις 28 Μαρτίου, σε συζήτηση στη Βουλή για το Σύνταγμα, ο Καραμανλής αναφερόμενος στις απεργίες που γίνονται μιλά για «αριστεροχουντισμό», καταγγέλλοντας τις «οργανωμένες μειοψηφίες» που υποκινούν απεργίες. Συγκεκριμένα αναφέρει στο λόγο του:

Τον τελευταίο καιρό οργανωμένες μειοψηφίες προσπαθούν να προκαλέσουν μια επικίνδυνη κοινωνική αναταραχή. Απεργίες άκαιροι και αδικαιολόγητες, διαδηλώσεις οχλοκρατικές και πολλάκις ύποπτοι δημιουργούν ένα νοσηρό κλίμα που παρεμποδίζει την δραστηριότητα του έθνους σε μια στιγμή που χρειάζεται καθολική και έντονη επαγρύπνηση. Η παρέμβαση δεν είναι τυχαία αλλά

²¹ Η εφημερίδα *Η Βραδυνή* δεκατέσσερις μέρες μετά, στη στήλη της «Βραδυνά», με ανυπόγραφο μονόστηλο στην πρώτη σελίδα που φέρει τον τίτλο «Το θέμα των ταξί», σημειώνει: «Δεν γνωρίζουμε κατά πόσον είναι εφαρμόσιμη πρακτικώς η λύσις προαιρετικής αύξησεως του κομίστρου των ταξί κατά 50 λεπτά ανά χιλιόμετρο, δεδομένου ότι υφίσταται διαφωνία και μεταξύ των ενδιαφερομένων για την αποδοχή του μέτρου. Αυτό θα εσήμαινε ότι άλλα ταξί θα ζητούν την αύξησι και άλλα όχι, γεγονός που ασφαλώς θα δημιουργήσει προστριβές με το επιβατικόν κοινόν. Για τον λόγο αυτόν επιβάλλεται πρωτίστως η επίτευξι συμφωνίας μεταξύ των ενδιαφερομένων ώστε να είναι ενιαία η στάσις των. Και αν μεν με την αύξησι επέρχεται βελτίωσις των δαπανών των ταξί καλόν θα είναι να γίνη δεκτή. Αν όμως υπάρχη καλλιτέρα λύσις πρέπει να υποβληθή αίτημα αντί της προσφυγής στην απεργία που θα γίνη πρόξενος δυσφορίας και ταλαιπωρίας του κοινού» (εφ. *Η Βραδυνή*, αρ.φ. 17762, Δευτέρα 7 Απριλίου 1975, σελ. 1).

σχετίζεται με τις προϋποθέσεις που έθεσα για τις οποίες θεωρώ απαραίτητες για να έχουμε υγιή και βιώσιμη Δημοκρατία. Και οι προϋποθέσεις είναι ήπιο πολιτικό κλίμα, ήρεμα πολιτικά ήθη και συνοχή εθνική και κοινωνική. Οι μειοψηφίες, όμως, αυτές, και οι υποκινητές τους πρέπει να γνωρίζουν ότι η ανοχή που δείχνει η κυβέρνηση δεν σημαίνει αδιαφορία (εφ. Τα Νέα, αρ.φ. 9116, Σάββατο 29 Μαρτίου 1975, σελ. 9).

Κυβερνητική πηγή επιχειρεί να δώσει διευκρινήσεις για τον όρο «αριστεροχουντισμός»:

Εξτρεμιστικά στοιχεία, τόσο της αριστεράς, όσο και της δεξιάς, συναντώνται εις ένα σκοπόν: Να φθείρουν την Δημοκρατίαν. Ειδικότερα, οι εξτρεμισταί της αριστεράς, εκμεταλλεζόμενοι ωρισμένες εκδηλώσεις των καταλοίπων της χούντας προσπαθούν να προκαλέσουν αναστατώσεις κοινωνικά και να υπονομεύσουν την Δημοκρατίαν με μεθόδους οχλοκρατικάς (εφ. Τα Νέα, αρ.φ. 1917, Δευτέρα 31 Μαρτίου 1975, σελ. 11).

Στο ίδιο φύλλο της εφημερίδας «Τα Νέα», υπάρχει η απάντηση του Ανδρέα Παπανδρέου στον Καραμανλή:

Ο περίεργος και ενδεχόμενος πολλές ερμηνείες «αριστεροχουντισμός», μπορεί να αποτελέσει προπέτασμα καπνού, για τη διαβολή των δημοκρατικών προοδευτικών και αριστερών δυνάμεων της χώρας, για την παρεμπόδιση των διεκδικήσεων των λαϊκών στρωμάτων.

Θα πρέπει να γίνει σαφές ότι ο Λαός δεν έχει μόνο το απαράγραπτο δημοκρατικό δικαίωμα διεκδικήσεως των αιτημάτων του, αλλά και το καθήκον να κάνει την παρουσία του αισθητή, σε νόμιμα εξωκοινοβουλευτικά πλαίσια.

Η ελευθερία δεν προκύπτει από την τάξη αλλά η τάξη από την ελευθερία (εφ. Τα Νέα, αρ.φ. 1917, Δευτέρα 31 Μαρτίου 1975, σελ. 11).

Στις αρχές Απριλίου φαίνεται η κυβέρνηση να έχει λάβει την απόφαση να σκληρύνει τη στάση της απέναντι στους απεργούς με μία σειρά αυστηροποίησης ή/και εφαρμογής διοικητικών μέτρων τα οποία δεν είχε ενεργοποιήσει ως εκείνη τη στιγμή. Πιο συγκεκριμένα ο Νομάρχης Αττικής αφαιρεί για ένα τρίμηνο τις άδειες εννέα απεργών ιδιοκτητών ταξί, οι οποίοι συνελήφθησαν να ασκούν βία κατά των

συναδέλφων τους. Την 1^η Απριλίου δίνεται αύξηση στο κόμιστρο, που είναι υποχρεωμένα όλα τα ταξί να την εφαρμόσουν. Οι διοικήσεις των σωματείων των ιδιοκτητών ταξί συγκεντρώνονται στο θέατρο «Γκλόρια» και εκφράζουν την ικανοποίησή τους για τα μέτρα της κυβέρνησης. Η απεργιακή επιτροπή του Αλίμου δηλώνει πως δεν αποδέχεται την αύξηση. Ζητά με τηλεγράφημα αναστολή της απόφασης του υπουργού. Την επόμενη μέρα ο υπουργός Μεταφορών Γ. Βογιατζής καλεί αργά το βράδι την απεργιακή επιτροπή στο υπουργείο και τους ανακοινώνει την αναστολή της εφαρμογής της αύξησης. Η απεργιακή επιτροπή δηλώνει στον υπουργό ότι δέχεται με ικανοποίηση την απόφαση και τον διαβεβαιώνει ότι θα παρασχεθεί ο απαιτούμενος χρόνος στην κυβέρνηση για να μελετήσει και να ικανοποιήσει στα μέτρα του δυνατού τα αιτήματά τους. Ωστόσο, η Πανελλαδική Ομοσπονδία Ιδιοκτητών Ταξί ανακοινώνει πως ήδη 4.000 ταξί της περιοχής των Αθηνών έχουν ρυθμίσει τα ταξίμετρά τους με βάση την αύξηση των 50 λεπτών που ήδη ανεστάλη από τον υπουργό. Σε ανταπάντηση η απεργιακή επιτροπή του Αλίμου σε τηλεγράφημά της τονίζει ότι:

Το σύνολο των ιδιοκτητών ταξί των Αθηνών, του Πειραιώς και των Περιχώρων καθώς και των περισσότερων επαρχιακών πόλεων επικροτούν την απόφαση του υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών για την αναστολή της αποφάσεως για την αύξηση του κομίστρου (εφ. Η Βραδυνή, αρ.φ. 17.759, Πέμπτη 3 Απριλίου 1975, σελ. 2).

Στις 3 Απριλίου σε εγκύκλιο του υπουργείου Μεταφορών ενημερώνονται οι περιφερειακές υπηρεσίες του υπουργείου ότι οι ιδιοκτήτες ταξί απαγορεύεται να νοικιάζουν σε τρίτους τα ταξί τους και οι παραβάτες θα τιμωρούνται με αφαίρεση της άδειας. Η επίσημη θέση του υπουργείου είναι ότι με αυτήν την πρακτική θα εντοπίσουν τις άδειες ταξί που εκδόθηκαν με ψευδή δικαιολογητικά.

Στις 5 Απριλίου η απεργιακή επιτροπή ανακοινώνει απεργία για τις 9 Απριλίου, γιατί θεωρεί ότι ο υπουργός Μεταφορών κωλυσιεργεί στη λήψη αποφάσεων αθετώντας τις υποσχέσεις του. Εκφράζει, μάλιστα, ανοιχτά με ανακοίνωσή της τη δυσπιστία της απέναντι στον υπουργό Μεταφορών:

Η απεργιακή επιτροπή των ιδιοκτητών ταξί Αθηνών-Πειραιώς και Περιχώρων εξ άλλου εκάλεσε χθες τον κλάδο σε επαγρύπνηση και διαδήλωσε την απόφασί της να κατέλθη σε απεργία διαρκείας την προσεχή Τετάρτη 9 του μηνός, εφ' όσον θα

διαπιστώση υπαναχώρησι στο θέμα της ανακλήσεως της αποφάσεως για την αύξησι των κομίστρων κατά 50 λεπτά.

Η επιτροπή εξήτησε χθες με τηλεγράφημά της προς τον Πρόεδρο της Κυβερνήσεως και τους αρμοδίους υπουργούς να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως η ακύρωσι της παραπάνω αποφάσεως.

Τέλος χαρακτηρίζει σαν απαράδεκτη την σκέψι για προαιρετική αύξησι των κομίστρων (εφ. Η Βραδυνή, αρ.φ. 17761, Σάββατο 5 Απριλίου 1975, σελ. 12).

Στις 9 Απριλίου αρχίζει και πάλι η απεργία. Στην αλάνα του Αλίμου μεταφέρονται τα γυναικόπαιδα των ιδιοκτητών. Επεισόδια και ξυλοδαρμοί σε πολλά σημεία της πόλης όπως και συλλήψεις. Επί πέντε μέρες, κινούμενες εστίες βίας απλώνονται σε πολλά και διαφορετικά κάθε φορά σημεία της πόλης, όπου απεργοί χτυπούν εργαζόμενους. Την ίδια μέρα η εφημερίδα «Η Βραδυνή» κυκλοφορεί δημοσιεύοντας στο πρωτοσέλιδο της μικρό μονόστηλο άρθρο που αφορά τα ταξί και ο τίτλος του οποίου είναι τυπωμένος σε κόκκινο πλαίσιο για να γίνεται αισθητά διακριτός από την υπόλοιπη ειδησεογραφία:

ΤΑ Ι.Χ. έξω από το κέντρο της Αθήνας

Τα ΙΧ θα «φύγουν» από το κέντρο των Αθηνών. Η Κυβέρνησι, όπως εδήλωσε χθες ο υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Γ. Βογιατζής μελετά ήδη το θέμα για να βρη τον τρόπο, με τον οποίο τα αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσεως θα απομακρυνθούν από το κέντρο, για να κυκλοφορούν πιο άνετα τα λεωφορεία και τα ταξί και να μπορέσουν έτσι ν' αυξήσουν την επιβατική κίνησί τους, που θα έχη σαν αποτέλεσμα την βελτίωσι των όρων εκμεταλλεύσεώς των.

Την δήλωσι αυτή έκανε χθες οκ. Βογιατζής στους εκπροσώπους των ιδιοκτητών ταξί (εφ. Η Βραδυνή, αρ.φ. 17764, Τετάρτη 9 Απριλίου 1975, σελ. 1).

Ωστόσο, στο ίδιο φύλλο της εφημερίδας αποτυπώνεται σε άρθρο τόσο η διάσταση που συνεχίζει να υφίσταται και να εντείνεται μεταξύ απεργών και εργαζομένων όσο και η υιοθέτηση μιας μετριοπαθέστερης στάσης από τον Νομάρχη Αττικής την Αστυνομική Διεύθυνση Αθηνών:

Μερική έλλειψι ταξί σήμερα στην Αθήνα μετά τις χθεςινές ανακοινώσεις των διοικήσεων τους ότι αποδέχονται, προσωρινώς, τις δοθείσες λύσεις και ότι οι ειδικές εθνικές συνθήκες δεν επιτρέπουν την κάθοδο σε απεργία.

Εν τούτοις αρκετά ταξί απήργησαν και συγκεντρώθηκαν στον Άλιμο, κατόπιν προσκλήσεως της Απεργιακής Επιτροπής.

Εν τω μεταξύ, ο νομάρχης Αττικής κ. Αργ. Μπότσης και η Αστυνομική Διεύθυνσι Αθηνών ανακοίνωσαν ότι:

- Οι απεργοί θα τύχουν απολύτου προστασίας, διότι ασκούν δικαίωμα συνταγματικώς κατοχυρωμένον.
- Οι επιθυμούντες να εργασθούν θα προστατευθούν.
- Απαγορεύεται η εγκατάλειψις ταξί στις πιάτσες υπό των απεργών
- Εφίσταται η προσοχή των απεργών όπως απόσχουν από ενέργειες εις βάρος όσων επιθυμούν να εργασθούν.

(εφ. Η Βραδυνή, αρ.φ. 17764, Τετάρτη 9 Απριλίου 1975, σελ. 12).

Στις 11 Απριλίου, ιδιοκτήτες ταξί που απεργούν φέρονται να δηλώνουν σε συντάκτη της εφημερίδας «Η Καθημερινή»:

Συμμεριζόμαστε τα οικονομικά προβλήματα του τόπου μας, αλλά σαν άνθρωποι κι εμείς του μόχθου, τάξη που ασκεί το δυσκολώτερο και το πιο ανθυγιεινό επάγγελμα, είχαμε την απαίτηση να τύχουμε, έστω κατά ένα μέρος των προβλημάτων μας, της συμπαραστάσεως του κράτους.

Δεν είμαστε κομμουνισταί, ούτε χουντικοί. Είμαστε πρόθυμοι, σε ώρα ανάγκης, να θυσιάσουμε τους εαυτούς μας, τα παιδιά μας, την περιουσία μας, για χάρη της πατρίδος. Αναγνωρίζουμε τον πρόεδρο της κυβερνήσεως σαν εθνικό ηγέτη (εφ. Η Καθημερινή, αρ.φ.16936, Σάββατο 12 Απριλίου 1975, σελ. 8).

Στη συνέχεια του άρθρου, ο συντάκτης παραθέτει τα αιτήματα των απεργών ενώ σύμφωνα πάλι με τον ίδιο, οι απεργοί καταγγέλλουν τους απεργοσπάστες σαν προβοκάτορες και σ' αυτούς αποδίδουν τα επεισόδια που εσημειώθησαν σε διάφορα σημεία της πρωτεύουσας κατά τη διάρκεια της απεργίας. Όπως δηλώνουν «ο αγώνας μας είναι κλαδικός και όχι πολιτικός». Παράλληλα, δημοσιεύεται ανακοίνωση του Νομάρχη Αττικής Αργ. Μπότση σε κλίμα πολύ διαφορετικό από αυτό που αποτυπώνεται στο φύλλο της «Βραδυνής» τρεις μέρες πριν. Στην ανακοίνωση που δημοσιεύει «Η Καθημερινή» αναφέρονται τα εξής:

Επανερχομαι εις τας προχθεσινάς δηλώσεις αναφορικώς με την απαράδεκτη συμπεριφοράν των ολίγων οδηγών και ιδιοκτητών ταξί, οίτινες μετέρχονται βίαν

προς τους συναδέλφους των, επιθυμώντας να εργασθούν κατά την διάρκεια της απεργίας.

Την τοιαύτην συμπεριφοράν καυτηριάζομεν εντόνως, διότι δεν είναι δυνατόν να απολαύουν του περιεχομένου της Δημοκρατίας δικαιώματος της απεργίας και ταυτοχρόνως να επιδεικνύουν βάνανσον συμπεριφοράν, παραγνωρίζοντες το αντίστοιχον δικαίωμα εργασίας των συναδέλφων των.

Επιστώμεν ιδιαιτέρως την προσοχή και προειδοποιούμε ότι θα ευρεθώμεν εις την δυσάρεστον θέσιν να επιβάλλωμεν αυστηροτάτας κυρώσεις εις τους παρεκτρεπόμενους οδηγούς και ιδιοκτήτας ταξί, αποφασισμένοι παντί τρόπω να προστατεύσωμεν το υπό της Δημοκρατίας παρεχόμενον δικαίωμα εργασίας των εργαζόμενων οδηγών (εφ. Η Καθημερινή, αρ.φ.16936, Σάββατο 12 Απριλίου 1975, σελ. 8).

Στις 11 Απριλίου το Σ.Ι.Σ.Α.Τ. εκδίδει ανακοίνωση:

Ειδοποιούνται, οι ιδιοκτήται ταξί, τα αυτοκίνητα των οποίων υπέστησαν ζημίες υπό ανευθύνων ατόμων, δήθεν απεργών, όπως διέλθωσι εκ των Γραφείων Σ.Ι.Σ.Α.Τ. και δηλώσωσι τας ζημίας ίνα υποβληθώσι μηνύσεις και κατά των ηθικών αυτουργών (εφ. Η Βραδυνή, αρ.φ. 17767, Σάββατο 12 Απριλίου 1975, σελ.14).

Στις 12 Απριλίου, ο διευθυντής του Τμήματος Επιβατικών Αυτοκινήτων Δημόσιας Χρήσης επισκέπτεται το στρατόπεδο του Αλίμου. Γίνεται δεκτός με χειροκροτήματα, αλλά όταν αναπτύσσει τις θέσεις του υπουργείου, αρχίζουν οι αποδοκιμασίες. Απειλείται βία εναντίον του από τους απεργούς. Η ομάδα περιφρούρησης τον φυγαδεύει. Ωστόσο, στο στρατόπεδο αναπτύσσεται σκεπτικισμός. Αργά το απόγευμα της ίδιας μέρας ρίχνεται από κάποιους επιτακτικά η ιδέα «Όλοι με τ' αυτοκίνητα στην Αθήνα». Ο Μπαντουράκης θεωρεί πως αν φύγουν τα αυτοκίνητα θα διασπαστεί η απεργία. Μερίδα των ιδιοκτητών μπαίνει στα αυτοκίνητά της με την πρόθεση να αποχωρήσουν από το στρατόπεδο. Ο Μπαντουράκης με ανθρώπους που θα πορευτούν από τότε μαζί του στο συνδικαλισμό, ξαπλώνουν στο έδαφος φράζοντας την πύλη και εμποδίζοντας όσους είχαν πρόθεση να φύγουν. Η έξοδος των αυτοκινήτων αποφεύχθηκε. Ήταν, όμως, πλέον φανερό πως το στρατόπεδο δεν θα άντεχε για πολύ ακόμα. Την επόμενη μέρα, 13 Απριλίου, οι απεργοί αποφασίζουν να γίνει πορεία, η οποία ξεκινά στις 4 μ.μ. από τον Άλιμο προς τη Βουλή και την κατοικία του

Καραμανλή. Βίαια επεισόδια σε όλο το μήκος της πορείας. Οι απεργοί μέσω του Μολυβιάτη αποσπών υπόσχεση από τον Καραμανλή για συνάντηση με τον ίδιο. Επιστρέφουν στον Άλιμο. Ενώ παράλληλα φαίνεται να επιχειρείται από την απεργιακή επιτροπή του Αλίμου ένα θετικό κλίμα: με ανακοίνωσή της δηλώνει πως οι ταραξίες που επιτέθηκαν σε εργαζόμενους ταξιτζήδες δεν ήταν απεργοί ταξιτζήδες και εκφράζοντας τη λύπη της για τα επεισόδια τα καταδικάζει.

Στις 14 Απριλίου, οι επιθέσεις σε ταξιτζήδες που εργάζονται συνεχίζονται αμείωτα. Γίνονται οκτώ συλλήψεις. Τετραμελής επιτροπή, η αποτελείται από τους Μανώλη Μπαντουράκη, Στράτο Τσεπαπαδάκη, Αντώνη Νικηταρά και Νίκο Θάνο επισκέπτεται τον Καραμανλή στην προγραμματισμένη συνάντηση. Σύμφωνα με τα γραφόμενα του Μπαντουράκη:

Η επίσκεψη ήταν σύντομη. Του δόθηκε το υπόμνημα, μας είπε για τη συμπάθειά του για τον κλάδο μας και ότι είμαστε η μόνη επιτροπή που δέχεται, κι ακόμα ότι είχε ένα πρόσθετο λόγο να μας συμπαθεί επειδή οι αυτοκινητιστές και οι οδηγοί ταξί τού έστειλαν χαιρετισμούς με τους ξένους κατά τη διάρκεια της «εξορίας» του στο Παρίσι. Η απάντηση που μας δόθηκε ήταν:

«Θέλω να φτιάξετε νόμιμη συνδικαλιστική οργάνωση και τότε θα κουβεντιάσουμε για τα προβλήματά σας. Έχουμε δύσκολα εθνικά θέματα, γι' αυτό το λόγο φεύγω για το Παρίσι. Θέλω να επικρατήσει ησυχία στο εσωτερικό της χώρας».

Οι απεργοί καθώς αποχωρούν από τη συνάντησή τους με τον Καραμανλή συναντιούνται με ιδιοκτήτες ταξί που έχουν συγκεντρωθεί έξω από τη Βουλή για να διαμαρτυθούν για το σπάσιμο των αυτοκινήτων τους από τους απεργούς. Οι τελευταίοι θα κατευθυνθούν προς το μέρος τους και θα αρχίσουν πάλι τους ξυλοδαρμούς.

Στις 15 Απριλίου, μετά από τις υποσχέσεις του Καραμανλή, λύνεται η απεργία, το στρατόπεδο διαλύεται και μαζεύονται υπογραφές για τη σύνταξη καταστατικού. Η εφημερίδα *Βραδυνή* κυκλοφορεί με το πρωτοσέλιδό της χωρισμένο στα δύο. Αριστερά έχει το θέμα της ελληνοτουρκικής κρίσης και της επικείμενης επίσκεψης του Καραμανλή στο Παρίσι. Δεξιά έχει με πηχναία γράμματα τον τίτλο «ΕΛΗΞΕ Η ΑΠΕΡΓΙΑ - ΤΑ ΤΑΞΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΚΑΝΟΝΙΚΑ». Στο άρθρο αναφέρεται:

Χρειάστηκε η επέμβαση του κ. Κ. Καραμανλή για να λυθεί η απεργία των

ιδιοκτητών ταξί, να ξαναβρούν οι Αθηναίοι τον ρυθμό τους και να σταματήσουν το σπάσιμο αυτοκινήτων και οι ξυλοδαρμοί μεταξύ απεργούντων και εργαζομένων.

Η απεργία έληξε στις 2 χθες το απόγευμα μετά τη συνάντησι του πρωθυπουργού με εκπροσώπους:

- Των εργαζομένων ταξιτζήδων (νόμιμες διοικήσεις των Συνδέσμων Ταξί).
- Των απεργούντων ταξιτζήδων (Απεργιακή Επιτροπή Αλίμου).

Οι νόμιμες διοικήσεις ευχαρίστησαν τον κ. Καραμανλή για τα μέτρα της κυβερνήσεως υπέρ της τάξεώς τους, τα οποία χαρακτήρισαν ικανοποιητικά για το 1975. Ζήτησαν επίσης, να προστατευθούν τα μέλη των Σωματείων Ταξί που θέλουν να εργασθούν. Ο κ. πρωθυπουργός υποσχέθηκε ότι το δικαίωμα της εργασίας θα προστατευθεί.

Από την πλευρά της η Απεργιακή Επιτροπή ανακοίνωσε ότι ο κ. Καραμανλής υποσχέθηκε να μελετήσει τα αιτήματα των απεργών μόλις επιστρέψη από το ταξίδι του στη Γαλλία. Στην ίδια ανακοίνωσι αναφέρεται ότι η Επιτροπή δεν υιοθετεί τα επεισόδια

Ευχαριστήρια τηλεγραφήματα, για τα μέτρα υπέρ των ταξί, απέστειλαν προς τον υπουργό Μεταφορών κ. Βογιατζή, ο Σύνδεσμος «ΣΙΣΑΤ», ο Σύνδεσμος Ταξί Μυτιλήνης και το ΚΤΕΛ Χανίων Κρήτης.

Το άρθρο της η εφημερίδα συνοδεύει με δύο φωτογραφίες. Η πρώτη φωτογραφία δείχνει ένα ταξί με σπασμένο παρμπρίζ στο οποίο ο ιδιοκτήτης έχει αναρτήσει χάρτινη ταμπέλα, στην οποία αναγράφεται: «ΚΑΤΩ Η ΑΝΑΡΧΙΑ» ενώ ο συντάκτης της λεξάντας διερωτάται και ρωτάει: «αλλά ποιους ωφέλησε η δράσι των αναρχικών;». Η δεύτερη φωτογραφία δείχνει εκατοντάδες ταξί συγκεντρωμένα κάτω από τα γραφεία του Σ.Ι.Σ.Α.Τ., στη γωνία Μάρνη και 3^{ης} Σεπτεμβρίου, τα οποία έχουν συγκεντρώσει στο σημείο οι ιδιοκτήτες τους για να διαμαρτυρηθούν για τις ζημιές που υπέστησαν από τους απεργούς.

3.5 Η συνέργεια των δικτύων

Ποιοι, όμως, ήταν πίσω από τη συγκεκριμένη απεργία; Σίγουρα, είναι αδύνατο να ταυτοποιήσουμε έναν προς έναν όσους συμμετείχαν στην απεργιακή κινητοποίηση. Άλλωστε, ο McAdam όταν αναπτύσσει τις θεωρητικές του επεξεργασίες για το μοντέλο της πολιτικής διαδικασίας και αναφερόμενος στο τιτάνιο έργο που έχει ένας ερευνητής ο οποίος καλείται να διερευνήσει τους μετασχηματισμούς στη συνείδηση

και στη συμπεριφορά των δρώντων μάς επαναφέρει στην τάξη λέγοντας πως «η φράση κλειδί εδώ είναι “groups of people” (= ομάδες ανθρώπων)» (McAdam, 1982: 50). Μας ενδιαφέρει, δηλαδή, η εμφάνιση της αθροιστικής συνέπειας των σκόπιμων πράξεων ενός μεγάλου αριθμού ατόμων. Η εστίασή μας γίνεται στη συλλογικότητα, η οποία συγκροτήθηκε από τους συγκεκριμένους απεργούς.

Θα πρέπει, μάλλον, να διαχωρίσουμε την πρώτη φάση της απεργιακής κινητοποίησης κατά την οποία συγκεντρώνονται ιδιοκτήτες ταξί στον Άλιμο, στήνουν ένα τραπεζάκι με ένα μικρόφωνο και όποιος θέλει παίρνει τον λόγο με τους περισσότερους να δηλώνουν ότι «δεν έχουν αρχηγό», από τη δεύτερη φάση κατά την οποία κάποιοι από τους ιδιοκτήτες επιδιώκουν να συντονίσουν τους απεργούς. Από τα στοιχεία που έχουν συλλεχθεί προκύπτει πως αρκετοί από όσους διακρίθηκαν στο συντονισμό και την οργάνωση των απεργών ήταν οδηγοί τη δεκαετία του '60 και είχαν έντονη συνδικαλιστική δράση και εμπειρία. Πρόκειται, κυρίως, για άτομα που ανήκαν στην αριστερά και στο κέντρο, αρκετοί από τους οποίους έγιναν ιδιοκτήτες επί δικτατορίας. Συμμετείχαν και πολλοί ιδιοκτήτες, οι οποίοι αυτοπροσδιορίζονταν ως δεξιοί²². Κάποιοι, όμως, φαίνεται να αποσύρθηκαν βλέποντας την τροπή που παίρνει η απεργία ενώ όσοι παρέμειναν είχαν ιδιαίτερα ενεργό ρόλο και αρκετοί από αυτούς πλαισίωσαν τον Μανώλη Μπαντουράκη²³. Παρότι αρχικά οι δεξιοί αντιδρούν για την

²² Δυστυχώς, η έρευνα στην παρούσα φάση της παρουσιάζει «μονομέρεια» ως προς το δείγμα των συνεντευξιαζόμενων. Όλοι οι πληροφορητές αυτοπροσδιορίζονται ως «αριστεροί», «κομμουνιστές», «κεντρώοι» χωρίς απαραίτητα να κάνουν αναγωγή σε κομματικές ταυτίσεις. Τα συγκεκριμένα χαρακτηριστικά της δειγματοληψίας δημιουργούν μία μεγάλη σιωπή γύρω από τους δεξιούς που συμμετείχαν ενεργά στην απεργία και σύμφωνα με τις μαρτυρίες των συνεντευξιαζόμενων ήταν πολλοί και αρνούσαν να συνταχθούν με τα σωματεία της περιόδου. Όσοι από τους δεξιούς έζησαν την «εμπειρία» του Μάρτη του 1975 φαίνεται -χωρίς να μπορούμε να προσδιορίσουμε τον αριθμό τους- να μην συμπαράταχθηκαν με τη συνδικαλιστική παράταξη της Νέας Δημοκρατίας, η οποία συγκροτήθηκε τη δεκαετία του 1980.

²³ Ο Μανώλης Μπαντουράκης (1929-2019) υπήρξε εμβληματική μορφή του συνδικαλισμού των οδηγών και των ιδιοκτητών ταξί. Μέλος μιας αγροτικής οικογένειας του Μπαντουρόγιαννη, η οποία έπαιξε ενεργητικό ρόλο στην Εθνική Αντίσταση στην Κρήτη, κυνηγήθηκε μετά τον πόλεμο. Είχε τελειώσει τις τρεις τάξεις του Γυμνασίου στο Καστέλι. Το 1946-1949 εκτοπίστηκε στο στρατόπεδο της Μακρονήσου. Απολύθηκε το 1950 με τα μέτρα ειρήνευσης και λόγω της κλονισμένης υγείας του. Αμέσως μετά την ανάρρωσή του οργανώθηκε στο παράνομο τότε κίνημα ειρήνης. Εργάστηκε για το ημιπαράνομο συνδικαλιστικό κίνημα, για τον εκδημοκρατισμό και την ενότητά του. Το 1960 εκλέχθηκε πρόεδρος των οδηγών ταξί ενώ τον Μάιο του 1967 εκτοπίζεται από τα όργανα της δικτατορίας στα στρατόπεδα Γιάρου και Λέρου, όπου κρατήθηκε για 4 χρόνια. Το 1975 ήταν ανάμεσα σε αυτούς που πρωτοστάτησαν στην απεργία των ιδιοκτητών ταξί του 1975 χωρίς να είναι ανάμεσα σε αυτούς που την ξεκίνησαν. Πλαισιωμένος από δεξιούς, εδαίτες, παλιούς και νέους ιδιοκτήτες, του είχαν κολλήσει τότε τη ρετινιά του «ακροδεξιού και μαζί του αναρχικού εξτρεμιστή», όπως γράφει ο ίδιος στην αυτοβιογραφία του. Ωστόσο, κι άλλες αφηγήσεις ζωής πρωταγωνιστών της απεργίας, αλλά και ανθρώπων που μπήκαν μετά το 1975 στο επάγγελμα και πρωτοστάτησαν στις διαδικασίες που αφορούν την έρευνά μας, αναφέρονται σε διώξεις από το μετεμφυλιακό κράτος ή σε αποκλεισμούς από εργασίες λόγω πολιτικών πεποιθήσεων δικών τους ή συγγενών τους σε αγροτικά περιβάλλοντα ή πόλεις της περιφέρειας.

παρουσία του τελευταίου στη συγκέντρωση του Αλίμου παρόλα αυτά καταλήγουν να τον στηρίζουν. Αυτό δείχνει της αποτελεσματικότητας που έχει η δημοφιλία και η κεντρική θέση ενός ανθρώπου σε συγκεκριμένα δίκτυα καθώς ήταν γνωστή η παρουσία και η σταθερή πορεία του Μπαντουράκη στο συνδικαλισμό του χώρου επί σειρά ετών. Άνθρωποι απ' όλο το κομματικό φάσμα της περιόδου -δεξιοί, εδαΐτες, κομμουνιστές, κεντρώοι- ήταν, λοιπόν, συγκεντρωμένοι στον Άλιμο. Όμως, η απώτατη αναφορά σε ένα κόμμα -αν και μοιάζει αναπόφευκτη και πολλές φορές αναφαίνεται αυθόρμητα και στα λόγια των πληροφορητών- χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή. Όπως επισημαίνει ο Βούλγαρης (όπ. παρατίθ στο Σερντεδάκις 2015: 108):

Η οικοδόμηση μεγάλων μαζικών κομμάτων αποτέλεσε μείζονα καινοτομία της Μεταπολίτευσης με επιπτώσεις σε όλους τους θεσμούς και τις κοινωνικές οργανώσεις. Η Πολιτεία οργανώθηκε ως Δημοκρατία των κομμάτων.

Ωστόσο, ο Σερντεδάκις (2015: 108-109) μιλώντας για τη συλλογική δράση και την κοινωνική διαμαρτυρία κατά την πρώτη περίοδο της Μεταπολίτευσης εφιστά την προσοχή όσον αφορά την επισήμανση του Βούλγαρη. Γράφει:

Παρά την ισχύ της παραπάνω αφήγησης, λανθάνει ο κίνδυνος να την εκλάβουμε ως μια αξιωματική αλήθεια, ανακαλύπτοντας πίσω από κάθε μαζική και συλλογική ή πολιτισμική διεργασία τον επικαθοριστικό ρόλο των μεταπολιτευτικών κομμάτων. Εναλλακτικά μπορούμε να θεωρήσουμε τα πολιτικά κόμματα ως θεσμικά ισχυρές οργανώσεις, οι οποίες επηρεάζουν αλλά και επηρεάζονται από τις ευρύτερες κοινωνικές διεργασίες, ίσως επιχειρώντας να τις τιθασεύσουν, να τις ελέγξουν, ακόμα και να τις χειραγωγήσουν.

Σημαντικό ρόλο, επίσης, στο δυναμισμό της κινητοποίησης και των μετέπειτα εξελίξεων διαδραμάτισαν όσοι ιδιοκτήτες ταξί προέρχονταν από τον κλάδο των αστικών λεωφορείων, ο οποίος πριν το 1967 διέθετε επίσης δυναμικό συνδικαλισμό.

Διαπιστώσαμε, όμως πιο πάνω, και το στοιχείο της άμεσης πολιτικής εμπλοκής. Την προσχώρηση και τη συμμετοχή στην κινητοποίηση ιδιοκτητών ταξί, οι οποίοι στην πραγματικότητα ήταν διερχόμενοι από το σημείο. Τι συνέδεσε, στιγμιαία και ακαριαία, τόσο διαφορετικούς ανθρώπους στην κοινή δράση; Στις περισσότερες των περιπτώσεων, μπορούμε να υποθέσουμε πως η υπαγωγή σε ήδη διαμορφωμένα

δίκτυα (ιδεολογικής, πολιτικής και επαγγελματικής συμπόρευσης ετών) ή ακόμα και η καθημερινή συνύπαρξη στις πιάτσες ήταν καθοριστικά στοιχεία για την εμπλοκή των διερχόμενων ταξιτζήδων στην συγκεκριμένη κινητοποίηση. Σε γενικές γραμμές,

φαίνεται ότι οι ομάδες οι οποίες διαθέτουν τη μεγαλύτερη ικανότητα κινητοποίησης για την υπεράσπιση των συμφερόντων τους ή ενός σκοπού με τον οποίο ταυτίζονται είναι εκείνες που έχουν ήδη συγκροτηθεί σταθερά μέσω δικτύων αλληλεγγύης, μέσω μίας πρακτικής, δηλαδή, πολύπλοκων σχέσεων που υπερβαίνουν το απλό επίπεδο των περιστασιακών και μηχανιστικών συναλλαγών (Lagroye, Francois και Sawicki, 2002: 396).

Στην περίπτωση των ταξιτζήδων, φαίνεται να ισχύει κάτι τέτοιο και είναι οι πιάτσες που ενέχουν το ρόλο τέτοιων τύπου δικτύων ή των κόμβων διαφόρων δικτύων που λαμβάνουν χώρα εντός του κλάδου. Είναι σταθερά σημεία μέσα στην πόλη, γνωστά στους επαγγελματίες, οι οποίοι συχνάζουν σε αυτά εκ περιτροπής, λειτουργώντας (ενν. οι ταξιτζήδες) ως μάντες μεταβίβασης ειδήσεων, πληροφοριών και φημών όποτε μετακινούνται από τη μία πιάτσα στην άλλη. Πρόκειται για εστίες αλληλεπίδρασης και της πρόσωπο με πρόσωπο συνύπαρξης. Κοινοί χώροι που επιτρέπουν την ανάπτυξη χωρικών σχέσεων και πρακτικές μοιράσματος (Σταυρίδης, 2018). Αυτή η αλληλεπίδραση ως κοινωνική διαδικασία «είναι ένα συμβάν που συμβαίνει όχι [μόνο] “μέσα στο κεφάλι των ανθρώπων”, αλλά [και] στον δημόσιο χώρο, “όπου οι άνθρωποι συνομιλούν, ονομάζουν πράγματα, αποφαινόμενοι και μέχρι ενός σημείου αλληλοκατανοούνται”» (Percy, όπ. παρατίθ. στο Geertz, 2003: 214). Η πιάτσα των ταξί ήταν -και παραμένει- καθημερινή πρακτική και ζωή και ταυτόχρονα πεδίο αντιπαραθέσεων, πολιτικών διεργασιών, αμφισβήτησης και ανάπτυξης δεσμών αλληλεγγύης, αλλά και στρατολόγησης μελών στα σωματεία. Και συνετέλεσε, παράλληλα, στο να μην αποδυναμωθούν οι σχέσεις/δεσμοί μεταξύ των ταξιτζήδων εξαιτίας της μεγάλης πύκνωσης που είχε επέλθει στο επάγγελμα μέσω της άμετρης έκδοσης των αδειών επί δικτατορίας. Τουναντίον, οι σχέσεις αυτές συγκροτούνταν, διατηρούνταν και ενισχύονταν καθημερινά μέσω της πιάτσας.

Για την απεργία του 1975, έχουμε δύο ακόμα μαρτυρίες που μιλούν για τις πρώτες στιγμές της κινητοποίησης αποτυπώνοντας τον ρόλο των δικτύων. Ο Β. Σ., ο οποίος ήταν ιδιοκτήτης «μισού» ταξί και είχε συνδικαλιστική δράση ως οδηγός πριν τη δικτατορία, μάς αφηγείται:

Το 1975 στις αρχές, μαζευόμαστε εκεί στο αεροδρόμιο κάποιοι συνάδελφοι και κουβεντιάζαμε το χάλι το οικονομικό. Μέσα στην Αθήνα υπήρχανε τρία σωματεία. Μια μέρα μαζευόμαστε πέντε και καθόμαστε σ' ένα σημείο, αποφασισμένοι να σταματάμε τα ταξί που περνούσαν. «Τι γίνεται συνάδελφοι», τους λέγαμε, «μέχρι πού θα πάει αυτή η κατάσταση;». Έτσι, συγκεντρωθήκαμε στον Άλιμο.

Στην αφήγηση του Β.Σ. βλέπουμε την ενεργοποίηση των δικτύων που έχουν διαμορφωθεί μέσω της καθημερινής επαφής στις πιάτσες. Ωστόσο, στη συγκεκριμένη περίπτωση παρατηρείται και η παράλληλη εκδίπλωση δικτύων που σχετίζονται με τη συμπίεση των δρώντων μέσα σε παλιά συνδικαλιστικά δίκτυα. Σύμφωνα με τη μαρτυρία του Μπαντουράκη, ο ίδιος ενημερώνεται για την κινητοποίηση των ιδιοκτητών στον Άλιμο από έναν παλιό συνδικαλιστή το ξημέρωμα της 8^{ης} Μαρτίου και μεταβαίνει αμέσως στο σημείο:

Στις 7 του Μάρτη πήγα στο αργά. Οι πόνοι στη μέση μου ήταν ανυπόφοροι. Ξάπλωσα κατάχαμα. Η Ηλέκτρα έκανε ό,τι μπορούσε για να με κάνει να υποφέρω λιγότερο. Ξημέρωμα 8 του Μάρτη το κουδούνι άρχισε να χτυπά δυνατά και παρατεταμένα. Αστυνομία, σκέφτηκα. Απάντησε η Ηλέκτρα. Ένας παλιός συνδικαλιστής μου έφερε το χαμπερί:
«Έχουν συγκεντρωθεί αυτοκίνητα στον Άλιμο. Πρέπει να τρέξεις. Η κατάσταση είναι ανεξέλεγκτη» (Μπαντουράκης, 2008: 350).

Ο ρόλος των δικτύων είναι ιδιαίτερα σημαντικός στην περίπτωση του κλάδου των ταξί. Πρόκειται για δίκτυα ανοικτού συστήματος: δεν έχουν σαφή όρια ούτε περιορισμούς (Kadushin, 2019:34). Τα δίκτυα στον συγκεκριμένο κλάδο έχουν διαδραματίσει και διαδραματίζουν ρόλο τόσο σε οργανωτικό επίπεδο όσο και σε προσωπικό επίπεδο καθώς αποτελούν θύλακες κοινωνικοποίησης των επαγγελματιών και επηρεάζουν πολλές φορές τις προσωπικές τους επιλογές και αποφάσεις. Μία ιδιαίτερη μαρτυρία, στην οποία εξυφάνεται ο ρόλος των δικτύων είναι αυτή του Μανώλη Μπαντουράκη. Αναφέρεται στη δεκαετία του 1950 και στις προσπάθειές του να βρει δουλειά ως οδηγός ταξί, να νοικιάσει δηλαδή, βάρδια από κάποιον ιδιοκτήτη. Στο απόσπασμα, που παραθέτουμε, βλέπουμε τον σημαντικό ρόλο που έπαιξαν οι οργανωτικοί δεσμοί με την ΕΔΑ των ιδιοκτητών ταξί στους οποίους απευθύνθηκε ο Μπαντουράκης για να βρει δουλειά:

Έψαχνα για δουλειά. Τελικά αποφάσισα να δουλέψω σαν οδηγός ταξί. Οι Μαραγκουδάκηδες, Αντώνης, Γιώργης και Θανάσης, ήταν προοδευτική οικογένεια. Ιδιαίτερα ο Αντώνης, ο οποίος είχε και οργανωτικούς δεσμούς με την ΕΔΑ. Έτσι άρχισα νυχτερινός οδηγός σ' ένα παλιό ταξί Στάνταρ. Με αυτό πήγα και πήρα τη μάνα μου από τον Πειραιά το 1955, που ήρθε μόνιμα κοντά μας. Λίγο, αργότερα δούλεψα στο ταξί του Μπαξεβάνη του Δημήτρη, το 1957, και σ' ένα Φορντ κόκκινο, καινούργιο, του Γρηγοράκη του Δημήτρη. Αργότερα έφυγα μόνος μου και δούλεψα με το Ρούσσο το Γιάννη. Ένα διάστημα παρασύρθηκα και δούλεψα με τον κόσμο της νύχτας, καμπαρέ, ξενοχτάδικα. Είχα χάσει τα νερά μου. Αυτός ο δρόμος δεν οδηγούσε πουθενά. Τέρμα ο υπόκοσμος, σκέφτηκα. Την άλλη μέρα κιόλας, χειμώνας του 1958, πήγα στα γραφεία της ΕΔΑ.

Νόμιμη δουλειά, μου είπαν. Με γνώρισαν με το γραφείο του συνδικαλιστικού κλάδου: τον Ξύδη τον Ανδρέα, το Λάμπρο το Βασιλιάγκο, το Γιάννη το Μπούρη, το Βασίλη το Νόλλα, το Ρηγόπουλο τον Κώστα, το Τζανάκο το Γιώργη, το Θανάση τον Κουρή, το Δημήτρη το Δερβενιώτη και άλλους οργανωμένους οδηγούς ταξί. Ήρθαν οι εκλογές του Μάη του 1958. Οι συσκέψεις στην ΕΔΑ γίνονταν μέρα νύχτα, με μοναδικό θέμα την οργάνωση των βουλευτικών εκλογών. Εγώ δούλεψα μόνο νύχτα. Το πρωί στα γραφεία του σωματείου και στην ΕΔΑ (Μπαντουράκης, 2008: 240, 241).

Μία άλλη μαρτυρία, δείχνει πως η συνέργεια πολλών δικτύων οδηγεί στην στρατολόγηση ενός ιδιοκτήτη ταξί στο σωματείο «Άλιμος-Ενότητα», το 1978. Η μαρτυρία προέρχεται από τον Γ.Κ. και στο απόσπασμα που παραθέτουμε βλέπουμε πως ιδεολογικές ταυτότητες, πορείες ζωής, τοπικιστικά δίκτυα που συγκροτούνται και ενεργοποιούνται εντός του κλάδου με αφορμή κοινούς τόπους καταγωγής, όπως επίσης το κοινό επάγγελμα και η πιάτσα ως σημείο προσέλκυσης ατόμων διαφορετικών και ξένων μεταξύ τους συνεργούν ώστε η υπόθεση της στρατολόγησης ενός νέου μέλους στο σωματείο να γίνει με όρους άμεσης συνεννόησης και αλληλοκατανόησης και με τις λιγότερες δυνατές λέξεις:

Το 1978 μπήκα στο επάγγελμα. Δεν ήξερα κανέναν. Ήμουν είκοσι τεσσάρων χρονών. Είχα πάρει το Όπελ το Καντέτ του '72. Ήταν να γίνει μία γενική συνέλευση του «Αλίμου» και συζητούσαν για απεργία. Εγώ καθόμουν σε μία πιάτσα. Σταματάει ένα ταξί πίσω μου και κατεβαίνει ο οδηγός κι έρχεται σ' εμένα. Τι κάνεις ρε φίλε; Είσαι γραμμένος πουθενά; με ρωτάει. Εγώ ήμουν γραμμένος

στο ΣΕΙΣΤΑΠ, γιατί είχα αγοράσει το ταξί από έναν μπάρμπα μου και μου είπε να γραφτείς στο ΣΕΙΣΤΑΠ. Ήταν δεξιό σωματείο. Εγώ ντράπηκα να πω στο συνάδελφο ότι ήμουν γραμμένος στο ΣΕΙΣΤΑΠ. Όχι, του απαντώ. Από πού είσαι; με ρωτάει. Κεφαλλονίτης. Τον Σ. τον ξέρεις; Τον Σ. δεν ξέρω; Ήταν φυλακή με τον πατέρα μου (ενν. πολιτικός κρατούμενος). Θα πας αύριο Πειραιώς 68 στον πέμπτο όροφο και θα γραφτείς στο σωματείο «Άλιμος». Την άλλη μέρα πήγα και γράφτηκα (Γ. Κ., συνέντευξη 4 Δεκεμβρίου 2020).

Αν και παραδοσιακά η θεωρία των κινημάτων²⁴ έχει αντιμετωπίσει το ζήτημα της ηγεσίας μέσω μίας δυαδικής και ασύμμετρης σχέσης μεταξύ ενός ηγέτη και των υποστηρικτών του, ωστόσο, εμπειρικές μελέτες αριστερών κινημάτων έχουν δείξει την επιτακτική απόρριψη από μέλη συγκεκριμένων οργανώσεων της ηγεσίας εντός του κινήματος ως βασική αρχή (Diani, 2003:105,106). Ο Melucci (1995: 344-347) αναφερόμενος σε συγκεκριμένες μελέτες κοινωνικών κινημάτων αναφέρεται στο πώς τα μέλη τους στα πλαίσια της εσωτερικής δυναμικής που αναπτύσσεται εντός των οργανώσεων συμφιλιώνουν τις προσδοκίες για αυτονομία και ανεξάρτητη δράση με την επίμονη ανάγκη για συντονισμό των ενεργειών του κινήματος, αλλά και για αντιπροσώπευση.

Στην απεργία του Μάρτη του 1975 παρατηρούμε ότι η αρχική δυναμική η οποία εκφραζόταν με το σύνθημα «εμείς δεν έχουμε αρχηγό» αρχίζει με το πέρασμα των ωρών να εξασθενεί και τη θέση της να παίρνει η ανάγκη συντονισμού των απεργών αλλά και της αντιπροσώπευσής τους καθώς έπρεπε κάποιοι να τους εκπροσωπήσουν στις συνομιλίες που επεδίωκαν με τον υπουργό Συγκοινωνιών. Οι δυναμικές που αναπτύχθηκαν στο στρατόπεδο των απεργών είναι αδύνατο να καταγραφούν με λεπτομέρειες. Φαίνεται, όμως, να εισερχόμαστε μετά τις πρώτες ώρες της κατάληψης του στρατοπέδου στον Άλιμο σε μία διαδικασία διαμόρφωσης ενός παραδοσιακού δίπολου ηγέτη-υποστηρικτών καθώς κάποιοι μπαίνουν δυναμικά μπροστά, ακριβώς για να παίξουν τον ρόλο του «μπροστάρη» ενώ η πλειονότητα των απεργών φαίνεται να υποχωρεί και να μπαίνει εθελουσίως στη θέση του υποστηρικτή, συγκροτώντας τα δυναμικά περιβάλλοντα, τα οποία από τις πρώτες κιόλας ώρες φαίνεται να

²⁴ Στην παρούσα φάση δεν έχουμε, βέβαια, κοινωνικό κίνημα αλλά τη συνέργεια δικτύων στη συγκρότηση μίας συλλογικότητας η οποία έχει ως βασικό της δεσμό το επαγγελματικό συμφέρον. Σαφώς, δεν έχουμε από την άλλη μία συγκροτημένη ομάδα συμφερόντων, επίσημη, αναγνωρισμένη θεσμικά, η οποία να παρουσιάζει τα στοιχεία της επίσημης συμμετοχής, της υποχρέωσης καταβολής συνδρομής, της ύπαρξης συγκεκριμένης ηγεσίας, στοιχεία που χαρακτηρίζουν μία τις ομάδες συμφερόντων.

διαμορφώνουν κάποια οιονεί κομματικά «στρατόπεδα» μεταξύ των απεργών. Παρότι έγινε προσπάθεια αναζήτησης τρόπων να μιλήσουμε και να γράψουμε για τους συγκεκριμένους απεργούς χωρίς κομματικούς χρωματισμούς αυτό στάθηκε αδύνατο καθώς με αυτούς είναι γεμάτες τόσο οι γραπτές πηγές όσο και οι αφηγήσεις τους. Είναι φανερό, μάλιστα, πως τα συγκεκριμένα πρώιμα οιονεί κομματικά «στρατόπεδα» όπως αυτά διαμορφώθηκαν τις μέρες του Αλίμου αποτέλεσαν το πρόπλασμα των συνδικαλιστικών παρατάξεων στο σωματείο που συγκρότησαν. Όπως επίσης, παρότι αδυνατούμε να χαρτογραφήσουμε στη λεπτομέρειά τους τα συγκεκριμένα δίκτυα ή μπορούμε να ονομάσουμε μόλις δύο με τρία άτομα το πολύ από το καθένα (τον βασικό αριθμό των δυάδων και των τριάδων του δικτύου), αυτό δεν σημαίνει ότι τα δίκτυα αυτά δεν υπήρχαν: βλέπουμε την κατάληψη ενός δημόσιου χώρου, τις πορείες, τα επεισόδια και τους ξυλοδαρμούς, τη συγκρότηση παρατάξεων και σωματείων. Αυτά αποκλείεται να έγιναν από πέντε άτομα. Από την άλλη, απαιτείται προσοχή στην κατάχρηση της έννοιας των δικτύων ώστε, ως ερευνητές, να μη δημιουργούμε ιστορικά απεικασματα.

Μπορούμε να δούμε ερμηνευτικά το σύνολο των ανθρώπων που κινητοποιήθηκαν τον Μάρτιο του 1975 στη συγκεκριμένη απεργία ως ένα ιστορικό μπλοκ, με γκραμισιανούς όρους²⁵; Ενδεχομένως ναι, αν σκεφτούμε ότι τα δίκτυα που συνέργησαν στις δυναμικές αυτής της απεργίας έδρασαν ως μία νέα συνάρθρωση κοινωνικών δυνάμεων εντός του συγκεκριμένου κλάδου. Κοινωνικές δυνάμεις που έδρασαν ιστορικά θέλοντας, ένα τμήμα τους, να μετασχηματίσει τη συνείδηση του μέσου επαγγελματία ταξιτζή, να προτείνει εναλλακτικές μορφές συνδικαλιστικής-πολιτικής οργάνωσης και συμμετοχικών δημοκρατικών διαδικασιών απόφασης, προσπαθώντας να αρθρώσει εναλλακτικές αφηγήσεις απέναντι σε κυρίαρχες ανταγωνιστικές αφηγήσεις αλλά και πρακτικές όπως είναι αυτές των σωματείων της περιόδου, της κρατικής βούλησης και των πολυεθνικών εταιρειών, και επιχειρώντας να ηγεμονεύσει στο συγκεκριμένο κλάδο για να επιβάλλει την ατζέντα των αιτημάτων τους. Πρόκειται για μια διαδικασία σύλληψης της πραγματικότητας κατά την οποία οι άνθρωποι αντιδρούν ενεργητικά πάνω στο δομικό σύστημα σχέσεων που τους περιβάλλει και παρόλη την ετερογένεια των προσώπων που συναποτελούν το μπλοκ των απεργών του Αλίμου αναπτύσσεται μία δυναμική στη οποία κυρίαρχη τίθεται η

²⁵ Στην κατάθεση του ερωτήματος και των απαντήσεων που επιχειρούμε να δώσουμε υιοθετούμε τη συζήτηση που αναπτύσσει για την έννοια του ιστορικού μπλοκ στο βιβλίο του ο Παναγιώτης Σωτήρης (2020).

συνύφανση της σχέσης ανάμεσα σε ιδεολογίες και υλικές δυνάμεις, η αλληλοσυσχέτιση ανάμεσα στην οικονομία, την πολιτική και την ιδεολογία. Κατά τη διάρκεια της απεργίας ιδιοκτήτες ταξί εγκαταλείπουν την απεργία την ίδια στιγμή που άλλοι την πλαισιώνουν και συμμετέχουν ενεργητικά. Φαίνεται ο αριθμός των δεύτερων να είναι σαφώς μεγαλύτερος από τον αριθμό των πρώτων. Διαμορφώνεται εντός του μπλοκ των απεργών του Αλίμου ένας νέος ηθικός ορίζοντας όπως αυτός τον οποίο ο Μπαλιμπάρ (2005) χαρακτηρίζει ως πολιτοφροσύνη. Το μπλοκ των απεργών με την καθημερινή συνύπαρξη στο παλιό στρατόπεδο του Αλίμου, τις συζητήσεις, τις συνελεύσεις και τις ομάδες περιφρούρησης γίνεται ένα εργαστήριο όπου λαμβάνουν χώρα το «φανταστικό των ταυτοτήτων, των εντάξεων και των ρήξεων» στοιχεία τα οποία ο Μπαλιμπάρ (2005: 19-20) συμμαρτίζεται ως τη «συνθήκη των συνθηκών» και για τα οποία θεωρεί ότι αντιστοιχεί μια πολιτική, η οποία «δεν ανάγεται ούτε στη χειραφέτηση ούτε στον μετασχηματισμό», μία πολιτοφροσύνη από τα κάτω, η οποία επιτρέπει σε επίπεδο συγκρούσεων τη φυσικοποίηση και ιστορικοποίηση της βίας εντός μίας διπλής κίνησης ταύτισης και αποταύτισης ή ενός συγκερασμού ταυτοτήτων και προσωρινών ταυτίσεων των δρώντων, διαδικασίες που αρθρώνονται «σε ατομικά μονοπάτια[...] κατ' ανάγκη μοναδικά, και άρα χωρίς υπόδειγμα (Μπαλιμπάρ, 2005: 56-57) και γι' αυτό άλλωστε «καμία έννοια της πολιτικής δεν είναι ολοκληρωμένη» (Μπαλιμπάρ, 2005: 56).

3.6 Το πολιτικό περιεχόμενο της απεργίας: αιτήματα και αξιακές πλαισιώσεις

Τα βασικά αιτήματα των ιδιοκτητών ταξί που κινητοποιήθηκαν ήταν η μείωση της τιμής των καυσίμων για τα ταξί ή ως εναλλακτική λύση η πετρελαιοκίνηση καθώς και η οικονομική κάλυψή τους στο πεδίο της υγείας και της περίθαλψης. Αιτήματα, τα οποία θέτουν και τα υπόλοιπα σωματεία των ιδιοκτητών ταξί της εποχής. Η διαφοροποίηση των συγκεκριμένων απεργών έγκειται στα πλαίσια της ριζοσπαστικοποίησης εντός της οποίας διεκδίκησαν την υλοποίηση των συγκεκριμένων αιτημάτων. Ριζοσπαστικοποίηση, η οποία δεν εκβάλλει μόνο στις βίαιες εκδηλώσεις από μέρους τους, αλλά και στην εμβάθυνση των αιτημάτων καθώς θέτουν τα ζητήματα της αποχουντοποίησης των σωματείων του κλάδου τους και του εκδημοκρατισμού τους, τα οποία δεν θέτουν τα σωματεία ιδιοκτητών ταξί της περιόδου. Τα τελευταία υιοθετούν έναν λόγο κατευνασμού των ιδιοκτητών ταξί επικαλούμενοι λόγους «κρίσιμους και εθνικούς» που δεν επιτρέπουν στην παρούσα

φάση οποιαδήποτε διεκδίκηση. Δηλώνουν ικανοποιημένοι με κάθε υπόσχεση και εξαγγελία του υπουργού Μεταφορών.

Όπως είδαμε στην προηγούμενη ενότητα, αρκετοί από τους δρώντες ήταν έμπειροι επαγγελματίες, οι οποίοι απασχολούνταν στο ίδιο ή σε συναφή επαγγέλματα με το ταξί και τα οποία διέθεταν ισχυρές συνδικαλιστικές οργανώσεις. Από τα στοιχεία των πληροφορητών της έρευνας και από τα δημοσιεύματα των εφημερίδων που αναφέρονται στις συλλήψεις των απεργών και στα οποία αναγράφονται οι ηλικίες των συλληφθέντων προκύπτει ένα πρόχειρο (αλλά ίσως ενδεικτικό) στατιστικό στοιχείο σύμφωνα με το οποίο η ηλικία των συμμετεχόντων στην απεργιακή κινητοποίηση κυμαίνεται μεταξύ 36 και 45 ετών. Πρόκειται, δηλαδή, για ανθρώπους οι οποίοι έχουν ζήσει την ταραχώδη δεκαετία του '50 και του '60, κυρίως μέσα από τον ημιπαράνομο συνδικαλισμό, ο οποίος πέρα από το γεγονός ότι τα αιτήματά τους ήταν κυρίως επαγγελματικά συνήθως οι κυβερνήσεις απέδιδαν στις δραστηριότητες και τις κινητοποιήσεις τους πολιτικό χαρακτήρα. Αυτό συνέβαινε γιατί τα αιτήματα των δύο δεκαετιών που προαναφέραμε όπως και της δεκαετίας του '70 συνυφαίνονταν με το αίτημα του εκδημοκρατισμού το οποίο εκείνη την εποχή «συμπυκνώνει ένα πολύ ευρύτερο κοινωνικοπολιτικό αίτημα άρσης των αδιεξόδων της ελληνικής κοινωνίας» (Τσουκαλάς, 2008: 42). Δεν είναι τυχαίο λοιπόν που οι απεργοί του Μάρτη του '75 συμπλέκουν ανοιχτά στενά επαγγελματικά αιτήματα με ευρύτερα πολιτικά. Αυτό συμβαίνει τη συγκεκριμένη περίοδο γιατί οι απεργοί αναγνωρίζουν πως σε πλατιά τμήματα της ελληνικής κοινωνίας έχει αναπτυχθεί μία πολιτική κουλτούρα που αποδέχεται τα συγκεκριμένα αιτήματα ως «λογικά», «ρεαλιστικά» και τους ίδιους ως «νομιμοποιημένους» να τα διεκδικούν²⁶.

Το πολιτικό περιεχόμενο των αιτημάτων δημιουργεί ένα «εμείς» απέναντι σε όλους όσους είναι ενταγμένοι στα σωματεία ιδιοκτητών ταξί της περιόδου και τα οποία

²⁶ Στο συγκεκριμένο σημείο αναφερόμαστε σε αυτό που οι ερευνητές αποκαλούν *discursive opportunity structure*. Έχει συνάφεια με την έννοια της δομής των πολιτικών ευκαιριών με τη διαφορά ότι η τελευταία αναφέρεται στις θεσμικές ευκαιρίες όπως αυτές αναγνωρίζονται από τους δρώντες σε ένα πολιτικό περιβάλλον ενώ η έννοια της *discursive opportunity structure* αναφέρεται στα πολιτισμικά στοιχεία που υπάρχουν στο ευρύ κοινωνικό περιβάλλον και επιτρέπουν την επιτυχή πλαισίωση μίας κινηματικής δράσης. Η συγκεκριμένη έννοια παρουσιάστηκε από τους Koopmans και Statham (1999) για να αναδείξουν τη σημασία που έχει η κατανόηση από τους δρώντες μίας διαμαρτυρίας να υιοθετήσουν τα κατάλληλα εννοιολογικά εργαλεία για να πλαισιώσουν τις δράσεις τους ώστε να τύχουν θετικής υποδοχής τα αιτήματα και οι ενέργειές τους αλλά και να προσελκύσουν κοινωνικούς και πολιτικούς συμμάχους. Η αντίληψη της επιλογής των κατάλληλων πλαισίων συνυφαίνεται με την ανάγνωση και την αναγνώριση του ποιες είναι εκείνες οι ιδέες και αντιλήψεις που διατρέχουν το κοινωνικό σώμα αν όχι στην πλειονότητά του τουλάχιστον δεν θα προκαλέσουν αρνητικές αντιδράσεις τέτοιες ώστε τα αιτήματα να φαίνονται παράλογα.

οι απεργοί αποκαλούν «χουντικά σωματεία». Η επίκληση του εκδημοκρατισμού και της αποχουντοποίησης πέραν του πραγματολογικού περιεχομένου συνεπάγεται έναν θετικό ορισμό όσων συμμετέχουν στην απεργία και δρουν ως συλλογικότητα. Η εναντίωση μίας ομάδας απέναντι σε άλλη/ες, η σύνδεση των μελών της με κοινές ιδιότητες και δεσμούς αλληλεγγύης συνάμα με τον αρνητικό προσδιορισμό αυτών που ανήκουν στις άλλες ομάδες είναι βασικά χαρακτηριστικά για την οικοδόμηση ταυτότητας (Touraine, 1981). Μέσω της κοινής δράσης τους και των κοινών αιτημάτων οι απεργοί αποκτούν τη δυνατότητα να αυτοπροσδιοριστούν και να ορίσουν το «διακύβευμα» της αμοιβαίας σχέσης τους (Touraine, 1981). Παράλληλα, όπως είδαμε η κοινή δράση παράγει και διαφοροποιήσεις γεγονόσ που αποδεικνύει -όπως έχουν επισημάνει και άλλοι ερευνητές- πως η συγκρότηση ταυτότητας μεταξύ των μελών μιας συλλογικότητας δεν παραμένει αναλλοίωτη και μπορεί να ενισχυθεί ή να αποδυναμωθεί (Hirsch, 1990, Melucci, 1995 κ.ά.).

Η επίκληση του εκδημοκρατισμού, όπως είδαμε κι από τα αιτήματα δεν αναφέρεται μόνο στις θεσμικές διευθετήσεις που πρέπει να γίνουν στα σωματεία του κλάδου, αλλά εκβάλλουν και στο οικονομικό πεδίο, στη δικαιότερη κατανομή των φόρων, στην πρόσβαση σε ιδιωτικό δανεισμό από τις τράπεζες, στον έλεγχο των τιμών των προϊόντων και των υπηρεσιών που παρέχουν οι πολυεθνικές εταιρείες. Οι διεκδικήσεις στο οικονομικό πεδίο ήταν ιδιαίτερα σημαντικής σημασίας και σχετιζόνταν με το πως αρθρώνονταν οι ευρύτερες σχέσεις κοινωνίας και κράτους και ειδικότερα συγκεκριμένων επαγγελματικών τάξεων και κράτους. Για παράδειγμα, η αιτία που δεν υποχώρησε η κυβέρνηση Καραμανλή στο αίτημα της πετρελαιοκίνησης των ιδιοκτητών ταξί ήταν ότι το δημόσιο είτε στην περίπτωση χορήγησης βενζίνης με μειωμένη τιμή είτε στην περίπτωση της πετρελαιοκίνησης υπολογιζόταν ότι θα υποστεί ζημιά από την απώλεια φόρων, μόνο για το έτος 1975, 2 δισεκατομμύρια δραχμές²⁷.

3.7 «Βγαίναμε το βράδυ τα φαντάσματα»: η ανάδυση νέων μορφών δράσης μέσα από παλιά ρεπερτόρια.

Τις μέρες του Μαρτίου του 1975 θα αναδυθούν μορφές δράσης, οι οποίες μαζί με τον μετασχηματισμό των παλαιών, θα διαμορφώσουν και θα αποκρυσταλλώσουν σε βάθος δεκαετιών τα ρεπερτόρια δράσης των ιδιοκτητών ταξί στην Αθήνα. Η συγκέντρωση των αυτοκινήτων σε ένα συγκεκριμένο σημείο, που δεν έχει ως άμεση συνέπεια την

²⁷ εφ. Βραδυνή, αρ.φ. 17.759 Πέμπτη 3 Απριλίου 1975, σελ. 2.

παρεμπόδιση -παρόλα αυτά δεν παύει από μόνο του να είναι ένα γεγονός- ήταν μία μορφή δράσης την οποία υιοθετούσε το ΣΙΣΑΤ (οι συντηρητικοί ιδιοκτήτες ταξί) πριν το 1967²⁸. Στην περίπτωση των τελευταίων, η συγκέντρωση των οχημάτων κρατούσε για λίγες ώρες και διαλυόταν μετά από τη συζήτηση της διοίκησης του σωματείου με τους εκάστοτε υπουργούς ανεξάρτητα από το αποτέλεσμα της διαβούλευσης. Οι αλλαγές των διεκδικητικών ρεπερτορίων είναι σχεσιακές. Το διεκδικητικό ρεπερτόριο μοιάζει όχι με ατομική κατάσταση συνείδησης, αλλά με γλώσσα (Tilly, 1995). Και η γλώσσα είναι κοινωνικό προϊόν. Ο αιφνιδιασμός των κρατικών αρχών απαιτεί τη διαρκή ανανέωση των τρόπων κινηματικής παρεμπόδισης. Τα ρεπερτόρια δράσης μεταβάλλονται εξαιτίας της επίδρασης που ασκούν πάνω τους άλλες δράσεις, στάσεις και εξελίξεις που συντελούνται στο περιβάλλον. Παράγονται, δηλαδή, από έναν συνδυασμό δομικών, κοινωνικών και πολιτισμικών παραγόντων (Tilly, 1995).

Έτσι, ενώ γίνεται χρήση της συγκεκριμένης μορφής δράσης με το παραδοσιακό ντάνιασμα των αυτοκινήτων, οι ίδιοι οι δρώντες του '75 -χωρίς να έχει αντιδράσει ακόμα το κράτος- έχουν αναπτύξει τέτοια δυναμική που υπονομεύει την υιοθέτηση - από τους ίδιους- παραδεδομένων μορφών κινητοποίησης, οι οποίες είχαν διαμορφωθεί πριν από το 1967. Οι μορφές δράσης που υιοθετούν έχουν μετατραπεί γι' αυτούς, μάλλον, σε κενές χειρονομίες. Η συγκεκριμένη μορφή αγώνα, μία μόλις μέρα μετά την εφαρμογή της, αρχίζει να τους προκαλεί αμηχανία. Αποφασίζουν, λοιπόν, μία σειρά από πορείες δώδεκα χιλιομέτρων από τον Άλιμο έως τη λεωφόρο Συγγρού, όπου βρισκόταν το υπουργείο Μεταφορών. Ωστόσο, η αλάνα στον Άλιμο θα εγκαταλειφθεί μόνο με τη λήξη της απεργίας, παίζοντας τον ρόλο του τόπου ανασυγκρότησης των δυνάμεων των απεργών και του χώρου των έκτακτων συνελεύσεών τους και των καθημερινών τους διαβουλεύσεων. Υπάρχει, όμως, και άλλο ένα σκεπτικό των απεργών που επέβαλλε την επιλογή ενός απόκεντρου σημείου για την συγκέντρωση των αυτοκινήτων κι αυτό ήταν το στοιχείο της μη παρεμπόδισης και πρόκλησης δυσφορίας των πολιτών.

Οι ομάδες περιφρούρησης είναι άλλη μία μορφή δράσης που θα αναδειχθεί από τη συγκεκριμένη απεργία. Ομάδες, συνήθως, των πέντε ατόμων διασκορπίζονται σε κεντρικά σημεία της Αθήνας και ακινητοποιούν τους ταξιτζήδες που εργάζονται ή τους

²⁸ Για παράδειγμα, η συγκέντρωση των αυτοκινήτων σε μία αλάνα στον Άγιο Κοσμά, το 1964, με την οποία το Σ.Ι.Σ.Α.Τ. μαζί με τους οδηγούς εξέφρασε την αντίθεσή του στην πρόθεση της κυβέρνησης της Ένωσης Κέντρου να δώσει άδειες ταξί στους «πειρατές».

«πειρατές», οι οποίοι λειτουργούν ως απεργοσπαστικός μηχανισμός. Οι ομάδες περιφρούρησης χρησιμοποιούσαν στοχευμένη, μικρής κλίμακας βία. Ξεκινούσαν από την ακινητοποίηση του αυτοκινήτου με το οποίο εργαζόταν ο εκάστοτε ιδιώτης και του γινόταν επίπληξη γιατί δουλεύει ενώ αυτοί απεργούν. Ανάλογα με τη στάση του οδηγού, τη δυναμική της κατάστασης και του χρόνου που κυλούσε συνήθως σε βάρος του «πειρατή» ή του εργαζόμενου οδηγού, είτε τον άφηναν να φύγει είτε τα πράγματα έπαιρναν άσχημη τροπή: γίνονταν ζημιές στο αυτοκίνητο ή/και ασκούσαν βία στον οδηγό²⁹. Η δίωξη απ' την αστυνομία στους εμπλεκόμενους των ομάδων περιφρούρησης γινόταν με τις κατηγορίες για «φθορά ξένης ιδιοκτησίας», «τεντιμποϊσμό», «εξύβριση», «παρεμπόδιση προς εργασία». Ο Β.Σ., από τους πρωτεργάτες της απεργίας περιγράφει την εμπειρία από την περιφρούρηση:

Λοιπόν, κάτω από το βάρος των αγώνων, από τις απεργίες, και τα λοιπά, δεδομένου ότι παίζαμε κλέφτες κι αστυνόμοι βγαίναμε το βράδυ τα φαντάσματα, τα τριακόσια καθάρματα³⁰ όπως μας αποκάλεσε ο πρόεδρος της Ομοσπονδίας. Όπου δεν πίπτει λόγος πίπτει ράβδος.

-Μόνο υλικές ζημιές ή και ξύλο;

²⁹ Το φαινόμενο του σπασίματος των αυτοκινήτων όσων ταξιτζήδων εργαζονται σε μέρες απεργίας δεν το συναντούμε για πρώτη φορά το 1975. Για παράδειγμα, σε απεργία των αυτοκινητιστών (ταξί και λεωφορεία) το 1936 διαβάζουμε σε άρθρο του Ριζοσπάστη (2/6/1936, σελ. 6):

Στην Αθήνα η απεργία των ταξί σημείωσε μεγάλη επιτυχία. Απ' τα 1.200 ταξί μόνο 50 κυκλοφορούσαν ως το μεσημέρι. Τα όργανα του Γιαννούλη τα κυκλοφορούσαν επίτηδες για να σπάσουν το ηθικό των απεργών. Η αστυνομία φρουρούσε αυστηρά τα γκαράζ και μπόδιζε την είσοδο των αυτοκινήτων, των οδηγών ή των ιδιοκτητών που πειθόταν από τους απεργούς να κλείσουν τα αυτοκίνητα στα γκαράζ και να συμμετάσχουν στην απεργία. Οι απεργοί αναπτύξαν μεγάλη μαχητικότητα. Στην οδό Θεμιστοκλέους σπάσαν τρία ταξί, στην οδό Ακαδημίας άλλα τρία, στην πλατεία Κάνιγγος ένα, στην οδό Χαριλάου Τρικούπη ένα, στην πιάτσα Γκύζη δυο, στην οδό Πατησίων πολλά, στη Λεωφόρο Αλεξάνδρας όποιο ταξί περνούσε δεχόταν βροχή τις πέτρες από ομάδες απεργών. Στην οδό Νοταρά ένα ταξί κυριολεκτικά αχρηστεύτηκε. Θάνε πάνω από 50 ταξί που σπάστηκαν τα τζάμια απ' τους απεργούς.

Μέσα από το συγκεκριμένο άρθρο αναδύεται ένας άλλος κόσμος με τον μεγαλοϊδιοκτήτη ταξί και τους ανθρώπους του να προσπαθούν να χειραγωγήσουν ιδιοκτήτες και οδηγούς ώστε να εργαστούν τη μέρα της απεργίας έχοντας παράλληλα και τη συνδρομή της αστυνομίας. Φανερώνεται επίσης και η ετερογένεια στο εσωτερικό του κλάδου: από τη μία έχουμε τους μεγαλοϊδιοκτήτες που δεν θέλουν καμία συμμετοχή σε απεργία κι από την άλλη μία μερίδα ιδιοκτητών και οδηγών ταξί που προτάσσουν ένα μαχητικό συνδικαλισμό. Στη συνέχεια του άρθρου συναντούμε και το ΣΙΣΑΤ να προχωρά σε διαγραφή είκοσι μελών του από την πιάτσα Κολωνακίου τα οποία συμμετείχαν στην απεργία. Όσον αφορά το σπάσιμο των αυτοκινήτων βλέπουμε ότι κι αυτό αποτελεί μία μορφή δράσης κάποιων ταξιτζήδων όχι όμως στο μέγεθος και στη μαζικότητα του φαινομένου όπως το συναντούμε τον Μάρτιο του 1975.

³⁰ Η πλήρης δήλωση του προέδρου της Ομοσπονδίας όπως μας τη μετέφερε ο Β.Σ. ήταν: «τριακόσια καθάρματα αιματοκύλισαν την Αθήνα» (Β.Σ., συνέντευξη 19 Νοεμβρίου 2019).

- Και ξύλο. Γιατί βγαίνουν κάποιους απ' τ' αυτοκίνητα και λέγανε εγώ δεν φοβάμαι τίποτα. Βγαίναμε έξω και πιάναμε ανθρώπους πειρατές. Μια φορά επιάσαμε έναν, ο οποίος ήταν αξιωματικός της αεροπορίας. Και του λέμε γιατί δουλεύεις ρε φίλε; Ε, λέει, αφού κάνουν απεργία τα ταξί. Κι άμα κάνουν απεργία οι πουτάνες θα βγάλεις τη γυναίκα σου να δουλέψει; Και πιάσαμε τέτοιους πάρα πολλούς, όχι έναν (Β.Σ., συνέντευξη 19 Νοεμβρίου 2019).

Ένας άλλος τρόπος περιφρούρησης ήταν το «καρτέρι». Κάποιος από τους απεργούς επιβιβαζόταν ως πελάτης σε ταξί που εργαζόταν ή σε «πειρατικό» και κατεύθυνε τον οδηγό σε σημείο της πόλης όπου περίμεναν απεργοί. Εκεί η «φθορά ξένης ιδιοκτησίας» ήταν μονόδρομος³¹. Έχει, ίσως, σημασία να αναφερθεί πως σε ερωτήσεις που υποβάλαμε στους πληροφορητές για το αν θυμούνται προδικτατορικά ανάλογες μορφές δράσης όπως αυτές των ομάδων περιφρούρησης απάντησαν όλοι αρνητικά και αντιμετωπίζουν το φαινόμενο του σπασίματος των αυτοκινήτων και του ξυλοδαρμού των οδηγών τους ως πρωτοφανέρωτο στον κλάδο των ταξί τον Μάρτιο του 1975.

Η απόκτηση της «μισής» άδειας ταξί φαίνεται να απελευθερώνει τους κατόχους της σε επίπεδο δράσης. Το αυτοκίνητο είναι πια δικό τους κι έτσι μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο στις απεργιακές κινητοποιήσεις από το δυναμικό κομμάτι των ιδιοκτητών. Αυτό το καταλαβαίνουμε καλύτερα αν εξετάσουμε τους τρόπους με τους οποίους προσπαθούσε το μαχητικό κομμάτι του συνδικαλισμού των οδηγών να βρει αποδοτικές μορφές δράσης πριν το 1967:

Ήταν το 1960 όταν ξεκινήσαμε απεργία με το προσωπικό των λεωφορείων. Όμως εμείς, χωρίς να έχουμε αυτοκίνητα, πώς και τι απεργία να κάνουμε; Τα αυτοκίνητα ταξί στην Αθήνα ήταν τότε τρειςήμισι χιλιάδες. Κατά κανόνα τα δουλεύαμε

³¹ Οι ομάδες περιφρούρησης θεωρούνται από την πλειονότητα των πληροφορητών ως καταλληλότερη μορφή δράσης σε σχέση με τις συμβατικές μορφές παρεμπόδισης, τις πεζές ή τις μηχανοκίνητες πορείες, οι οποίες στρέφουν μεγάλο μέρος του κοινωνικού συνόλου κατά των απεργών. Οι ομάδες περιφρούρησης είναι μία «εσωτερική διευθέτηση» μεταξύ των ιδιοκτητών ταξί και έχουν στόχο από τη μία, να επικυρώσουν την επιτυχία μίας απεργίας με το να κυκλοφορούν όσο γίνεται λιγότερα ταξί την ημέρα της απεργίας κι από την άλλη, να ανεβάσουν το κόστος επιλογής για τον απεργοσπάστη. Η φθορά του αυτοκινήτου του συναδέλφου που εργάζεται δεν είναι προϊόν μίας βίας που ξεσπά τυφλά, αλλά έχει ως στόχο να στείλει τον απεργοσπάστη στο συνεργείο για επισκευές ώστε την επόμενη φορά που θα σκεφθεί να εργαστεί σε μέρες απεργίας να συνυπολογίσει το κόστος των ζημιών που ενδέχεται να υποστεί. Με αυτόν τον τρόπο, οι απεργοί προσπαθούν να περιορίσουν το φαινόμενο του «free rider», του ανθρώπου που θα «σπάσει» την απεργία και θα καρπωθεί παράλληλα και τα όποια οφέλη κερδίσουν οι απεργοί από την εκάστοτε κυβέρνηση.

οδηγοί. Οι πιάτσες στο κέντρο ήταν χωρητικότητας γύρω στα εκατόν πενήντα ταξί.

Εφαρμόσαμε λοιπόν το εξής σχέδιο: με παλαιούς, δοκιμασμένους κομμουνιστές, ΕΔΑΐτες, νέους γεμάτους ενθουσιασμό, ανεξάρτητα από την ιδεολογική τους τοποθέτηση, γεμίζαμε όλες τις πιάτσες -Σύνταγμα, Ομόνοια, Πλατεία Κοραή, Δώρου, Σωκράτους- και κεντρικές των προαστίων. Στην κορφή της πιάτσας υψώναμε ένα πανό με το θέμα της απεργίας. Τα ταξί φέρνανε γύρους, όμως δεν υπήρχε πιάτσα να σταματήσουν. Γύρω γύρω χωρίς επιβάτη εκείνη την εποχή σήμαινε χρήματα, γιατί όλοι δουλεύαμε με το χιλιόμετρο. Έτσι, βλέποντας τις πιάτσες γεμάτες, έκλειναν τ' αυτοκίνητά τους κάπου απόμερα ή πήγαιναν στα σπίτια τους. Η τακτική ήταν πολύ αποτελεσματική (Μπαντουράκης, 2008: 246).

Οι απεργοί (και πρώην οδηγοί) αισθάνονται ως ιδιοκτήτες πια ότι έχουν το «δικαίωμα» να επιτίθονται σε άλλους ιδιοκτήτες. Πράγμα αδιανόητο για τους ίδιους την εποχή που ήταν οδηγοί. Συνεπώς, η αλλαγή της κοινωνικής σύνθεσης των ιδιοκτητών ταξί επί δικτατορίας όπου παρείσδυσαν στην ιδιοκτησία, άτομα με προέλευση από λαϊκά και αγροτικά στρώματα και εμπειρία στον μαχητικό συνδικαλισμό, είναι τα δύο χαρακτηριστικά που επηρεάζουν και μεταβάλλουν καθοριστικά την αντίληψη μίας μερίδας ιδιοκτητών για τα ρεπερτόρια δράσης που θα υιοθετήσουν και το πολιτικό περιεχόμενο του συνδικαλισμού που θα ασκήσουν.

3.8 Θεσμοποίηση και εκβάσεις

3.8 α. Η συγκρότηση του σωματείου «Αλιμος-Ενότητα»

Η θεσμοποίηση ως διαδικασία δημιουργεί δομικές συνάψεις μεταξύ ατόμων και ρόλων στα πλαίσια μίας οργάνωσης, ενός κοινωνικού συστήματος ή μίας κοινωνίας στο σύνολό της. Πρόκειται για «το αποτέλεσμα των διαντιδράσεων σε νόμιμες οδηγίες, περιοριστικές για όλους, και επιβαλλόμενες εν ανάγκη από τη δημόσια εξουσία» (Lagroye, Francois, Sawicki, 2008: 186). Η ίδια η διαδικασία της θεσμοποίησης περιλαμβάνει και συμπεριφορικές και δομικές διαστάσεις. Από τη μία, ένας θεσμός όπως είναι στη περίπτωσή μας ένα σωματείο καθώς παρέχει οφέλη και ευκαιρίες στα μέλη δίνοντας τους παράλληλα να υπερασπιστούν τα συμφέροντά τους διαμορφώνει τις συμπεριφορές τους. Από την άλλη, μέσω της θεσμοποίησης οι οργανώσεις αποκτούν σταθερότητα και κύρος τόσο μέσω της αναγνώρισης τους από τους άλλους δρώντες του πολιτικού παιχνιδιού όσο και από την ανάπτυξη στο εσωτερικό της οργάνωσης θεσμικών ρόλων, κανόνων, τους οποίους τα μέλη είναι υποχρεωμένα να

τηρούν, αλλά και μια σειρά άτυπων πρακτικών, τις οποίες τα μέλη χτίζουν γύρω από τους κανόνες. Επίσης, μία άτυπη συλλογικότητα η οποία έχει προβεί στη θεσμοποίησή της εκλαμβάνεται πλέον ως πολιτικός δρών και καλλιεργείται στα μέλη του η γενικότερη προσδοκία μίας ενεργητικής στάσης απέναντι στα πολιτικά πράγματα και, κυρίως, σε ότι αφορά τα συμφέροντα που καλείται να εκπροσωπήσει και να προστατεύσει. Ο μεγαλύτερος κίνδυνος είναι η θεσμική αδράνεια, η οποία μπορεί να οδηγήσει στη σταδιακή απομείωση της λειτουργίας και της απόδοσης ενός θεσμού, η αναδιάρθρωση του οποίου απαιτεί πλήθος δρώντων και συντονισμού των ενεργειών τους (Hague και Harrop, 2011).

Μετά, λοιπόν, τη λήξη της απεργίας στις 15 Απριλίου 1975 και την παραίνεση του Καραμανλή, οι απεργοί συγκεντρώνονται ώστε να συγκροτήσουν μία νόμιμη συνδικαλιστική οργάνωση. Ωστόσο, κατά τη διαδικασία αναδεικνύονται οι εσωτερικές αντιπαραθέσεις. Ως αποτέλεσμα προκύπτουν δύο σωματεία. Αρχικά το σωματείο «Άλιμος» με πρόεδρο τον Μανώλη Μπαντουράκη. Λίγο αργότερα θα ιδρυθεί το σωματείο «Ενότητα», που είχε την πολιτική στήριξη του ΚΚΕ και του ΠΑΣΟΚ³². Το σωματείο «Άλιμος» υιοθετεί το πλειοψηφικό σύστημα για τις αρχαιρεσίες του ενώ το σωματείο «Ενότητα» το αναλογικό σύστημα. Τα αιτήματα της κινητοποίησης του 1975 δεν ικανοποιήθηκαν. Όμως, τα δύο σωματεία που σχηματίστηκαν από τους δρώντες της κινητοποίησης του Μαρτίου του 1975 σε σύντομο χρονικό διάστημα (1976) θα ενοποιηθούν³³ σχηματίζοντας το σωματείο «Άλιμος-Ενότητα», υιοθετώντας το αναλογικό σύστημα για την ανάδειξη του διοικητικού συμβουλίου του. Η υιοθέτηση του αναλογικού συστήματος δημιουργεί μεγάλη κινητικότητα στις τάξεις του και οδηγεί στην τακτική ανανέωση των προσώπων που εκλέγονται. Από ένα σημείο και μετά, όμως, βλέπουμε πως ένας πυρήνας συνδικαλιστών αναπαραγάγεται διαρκώς

³² Θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι το ΠΑΣΟΚ, το ΚΚΕ όπως και άλλες πολιτικές δυνάμεις βρίσκονται τη συγκεκριμένη περίοδο σε μία φάση συγκρότησης και αναδιοργάνωσης. Επίσης, ο λόγος που βλέπουμε το ΚΚΕ και το ΠΑΣΟΚ και άλλες αριστερές και κεντρώες δυνάμεις να συνεργάζονται, όχι μόνο στον κλάδο των ταξί αλλά και σε άλλα συνδικάτα, δεν έχει να κάνει μόνο με την ανάγκη -από τη μεριά τους- δημιουργίας ενός αντιδεξιού μετώπου, μίας άτυπα «δημοκρατικής αντιπολίτευσης» (Λίτσης, 2019:189), αλλά και με το γεγονός ότι «σχεδόν όλες οι οργανώσεις είχαν υιοθετήσει το πλειοψηφικό σύστημα και υπήρχε ανάγκη συνεργασιών για την εκλογή συμβούλων» (Γ.Κ., 4 Δεκεμβρίου 2020).

³³ Τόσο το γεγονός της θεσμοποίησης όσο και της ενοποίησης των δύο σωματείων είναι οι «στιγμές» κατά τις οποίες αναδεικνύεται το πεδίο των εσωτερικών αντιπαραθέσεων και ανταγωνισμών μεταξύ των ιδιοκτητών ταξί. Στη διαδικασία της θεσμοποίησης προκύπτουν δύο σωματεία αντί για ένα. Ενώ κατά τη διαδικασία της ενοποίησής τους, δεν θα πρέπει να υποτιμούμε τις δυναμικές που αναπτύχθηκαν για το ποιος θα έχει τον έλεγχο του νέου σωματείου, κάτι που αποτυπώνεται στα πειράγματα που έκαναν μεταξύ σοβαρού κι αστείου τα μέλη του «Αλίμου» προς τα μέλη της «Ενότητας» λέγοντάς τους πως «το πολύ-πολύ να μπει το όνομά σας δίπλα στο δικό μας» θέλοντας σαφώς να δείξουν ποιο από τα δύο σωματεία ήταν το ισχυρό (όπως μας μεταφέρεται στην αφήγησή του ο Γ. Κ., 4 Δεκεμβρίου 2020).

εντός του διοικητικού συμβουλίου. Το νέο σωματείο, όμως, δεν γίνεται δεκτό για διαβουλεύσεις από τον υπουργό Μεταφορών:

Μετά την απεργία του Αλίμου έχουμε ξαναμαζευτεί στον Άλιμο και ξαναπάμε με τα πόδια στο υπουργείο Συγκοινωνιών. Έχουμε κάνει σωματείο. Δεν μας δεχότανε. Πήγαμε μια Τετάρτη που δέχεται το κοινό και καθόμαστε στην ουρά να δούμε τον υπουργό. Κι όταν φτάσαμε μπροστά τι μας λέει; Βρε καλώς τα παιδιά! Πού ήσασταν και σας έχασα; Πότε θα κάνετε καμιά απεργία να φέρεται τον κόσμο από κάτω να βγω στο μπαλκόνι να μιλήσω; Ειρωνεία, ε; Ξέρεις τι του είπα; Υπουργέ μου εύχομαι να είσαι υπουργός εδώ κι εμείς θα σου τους φέρουμε από κάτω (Β. Σ, συνέντευξη 19 Νοεμβρίου 2019).

Το νεοσύστατο σωματείο απαντά με μία σειρά 24ωρων και 48ωρων απεργιών, με τη βία να είναι κυρίαρχο στοιχείο στις κινητοποιήσεις του. Ο Gamson (1997) θεωρεί πως

οι ομάδες που χρησιμοποιούν μορφές μαχητικής παρεμπόδισης έχουν πολύ μεγαλύτερη πιθανότητα να επιτύχουν ικανοποίηση των αιτημάτων τους, να κερδίσουν την αναγνώριση (από τις αρχές αλλά και το ευρύτερο πολιτικό περιβάλλον στο οποίο απευθύνονται) και να εξασφαλίσουν πλεονεκτήματα για την εξακολούθηση των διεκδικήσεων τους.

Και πράγματι: το σωματείο «Άλιμος-Ενότητα» με τη μαχητικότητά του προσελκύει μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του '70 τον μεγαλύτερο αριθμό ενεργών μελών, φέρνοντας σε δυσχερή θέση τα υπόλοιπα σωματεία. Από το 1975 μέχρι το 1983 θα συνεχιστούν από το σωματείο ως μορφές δράσης κυρίως οι 24ωρες, οι 48ωρες απεργίες και οι τετράωρες στάσεις εργασίας. Μορφές κινητοποίησης, οι οποίες θα είναι συχνότερες, τη συγκεκριμένη περίοδο. Η βία θα είναι και πάλι το κυρίαρχο στοιχείο.

3.8 β. Η περίοδος 1977-1980

Η πρώτη απολογιστική γενική συνέλευση του σωματείου «Άλιμος-Ενότητα» γίνεται στις 6 Ιουνίου του 1977, ένα χρόνο μετά τις πρώτες αρχαιρεσίες του σωματείου που έχει προκύψει από την ενοποίηση. Η ατζέντα της γενικής συνέλευσης πέρα από τον απολογισμό του απερχόμενου διοικητικού συμβουλίου θέτει τα ζητήματα της διεκδίκησης αυξημένου κατά 50% κομίστρου για τις Κυριακές και τις γιορτές, της μείωσης του εργάσιμου χρόνου στα 32 χρόνια για πλήρη σύνταξη από το ΤΣΑ, την

αύξηση των συντάξεων και την πλήρη κάλυψη σε φάρμακα και περίθαλψη. Ένα επιπλέον ζήτημα έχει προκύψει από το νόμο που πέρασε η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας για την ίδρυση εταιρειών και συνεταιρισμών στον κλάδο των ταξί. Οι ιδιοκτήτες ταξί αντιδρούν γιατί θεωρούν πως με το συγκεκριμένο νόμο επιχειρείται η είσοδος του μεγάλου κεφαλαίου στον κλάδο. Σε ανακοίνωση που εκδίδει το σωματείο μετά τη γενική συνέλευση επισημαίνει τα εξής:

Τα περισσότερα θέματα είναι γνωστά και χρονίζουν. Υπάρχουν όμως δυο θέματα που παρουσιάζονται με όλη τους την οξύτητα και περικλείουν κινδύνους για το επάγγελμά μας. Το ένα είναι το ειδικό άρθρο του νομοσχεδίου για την ίδρυση εταιρειών. Η χωρίς μελέτη, προβληματισμό και μακρόχρονη προοπτική ίδρυση εταιρειών και συνεταιρισμών σημαίνει ότι εμείς οι ίδιοι ανοίγουμε διάπλατα την πόρτα στο μεγάλο κεφάλαιο για να αφανίσει το επάγγελμά μας. Το δεύτερο θέμα είναι ο νέος φορολογικός κώδικας που μας υποχρεώνει να κρατάμε βιβλία εισπράξεων και τιμολόγια καυσίμων, εργατικών και ανταλλακτικών. Σ' αυτό το θέμα έχουμε να πούμε ότι η εφαρμογή αυτού του μέτρου είναι τεχνικώς αδύνατη. Δεν αρνιόμαστε τη φορολογία. Όμως όταν για κάθε λίτρο βενζίνης που καίμε, το κράτος κερδίζει 11 δραχμές, ο κάθε πολίτης μπορεί να καταλάβει ποια είναι η δική μας συμβολή στον κρατικό προϋπολογισμό (εφ. Ριζοσπάστης, νέα περίοδος, Σάββατο 4 Ιούνη 1977, αρ.φ. 812).

Ωστόσο, το σωματείο «Άλιμος-Ενότητα» θα αξιοποιήσει το συγκεκριμένο νόμο για να ιδρύσει έναν συνεταιρισμό, στον οποίο τα μέλη του θα μπορούν να αγοράζουν φτηνά ανταλλακτικά. Ο συνεταιρισμός θα υπάρξει μέχρι το 1993 σε «κατάσταση λήθης»³⁴. Τις ίδιες μέρες η ΔΗΚΕΒΕ (Δημοκρατική Κίνηση Επαγγελματιών Βιοτεχνών Ελλάδος) καταγγέλλουν το συγκεκριμένο νόμο. Σύμφωνα με άρθρο του Ριζοσπάστη:

Πολυεθνικές εταιρείες με τη βοήθεια της κυβέρνησης και τις ευλογίες ορισμένων διοικήσεων, με επικεφαλής τη διοίκηση της Ομοσπονδίας Αυτοκινητιστών Ταξί, προσπαθούν μακροπρόθεσμα να πάρουν στα χέρια τους τα ταξί. Τα παραπάνω καταγγέλλει η Δημοκρατική Κίνηση Επαγγελματιών Βιοτεχνών Ελλάδος (ΔΗΚΕΒΕ) με ανακοίνωσή της, που απευθύνεται στους επαγγελματίες αυτοκινητιστές ταξί.

³⁴ Γ.Κ. (συνέντευξη, 4 Δεκεμβρίου 2020).

Ειδικότερα η ΔΗΚΕΒΕ εντοπίζει τις καταγγελίες της σε άρθρα του νόμου, που ψηφίστηκε πρόσφατα. Συγκεκριμένα στα άρθρα 22, παρ. 6, που αναφέρει ότι από 1-1-1979 θα μπορεί το υπουργείο να χορηγεί όσες άδειες ταξί κρίνει σκόπιμο στις εταιρείες, που θα συστηθούν. Ακόμα στο άρθρο 25, παρ. 1 που επιτρέπει τη σύσταση εμπορικών εταιρειών ταξί.

Η ΔΗΚΕΒΕ είναι αντίθετη στην ίδρυση εταιρειών, που έχουν σα σκοπό να αποδυναμώσουν τη συνδικαλιστική οργάνωση, αλλά δέχεται τη δημιουργία συνεταιρισμού αυτοκινήτων που θα είναι δεμένος με το κλαδικό σωματείο.

Τέλος, η ΔΗΚΕΒΕ καλεί τους αυτοκινητιστές να ενεργοποιηθούν και να γραφτούν μαζικά στο σωματείο «ΑΛΙΜΟΣ-ΕΝΟΤΗΤΑ»[...] (εφ. Ριζοσπάστης, νέα περίοδος, , αρ.φ. 812, Σάββατο 4 Ιούνη 1977).

Το ίδιο έτος δόθηκαν χιλιάδες άδειες ταξί σε πολύτεκνους ενώ με νόμο η κυβέρνηση Καραμανλή κατέστησε τις άδειες μεταβιβάσιμο περιουσιακό στοιχείο.

Το 1978 τα προβλήματα των ιδιοκτητών ταξί παραμένουν χωρίς λύση. Αρχίζει ένα μαπράζ 24ωρων και 48ωρων απεργιών, ωστόσο, ο υπουργός Συγκοινωνιών Αλέξανδρος Παπαδόγγονας υιοθετεί άκαμπτη και προκλητική στάση. Σε μία από τις πολλές απεργίες που γίνονται προς τα τέλη της δεκαετίας του '70, η πλατεία Συντάγματος και οι γύρω δρόμοι μετατρέπονται σε πεδίο μάχης:

Θυμάμαι Παρασκευή ή Σάββατο είχαμε κάνει μια απεργία. Ήταν πολλαπλά τα προβλήματα. Και μας ενδιέφερε πολύ και το θέμα των πειρατών που δεν παίρνανε κανένα μέτρο. Δηλαδή κάναμε απεργία εμείς βγαίνανε ο καθένας, έβαζε από ένα λαμπάκι και δούλευε. Τους μαζεύουμε λοιπόν, 10.000 κόσμο, από κάτω Ξενοφώντος και Φιλελλήνων και ανεβαίνουμε απάνω στον υπουργό. Και τι μας λέει; Τι μας λέει; Σας έχω χεσμένους ρε! Απ' το στόμα υπουργού. Κατεβαίνουμε κάτω, ο Μπαντουράκης δεν ήθελε να μιλήσει. Τον ανεβάζουμε στους ώμους, του λέμε πεσ' τα Μανώλη αλλιώς θα σε πετάξουμε κάτω να σε σκοτώσουμε. Και τα λέει ο Μπαντουράκης. Σκέψου ότι αυτοί οι 10.000 άνθρωποι με τη φράση αυτή το τι έγινε. Την αγανάκτηση. Από κει και ύστερα, ήταν δύο η ώρα το μεσημέρι, διασκορπίζονται και ότι περνάει και δουλεύει, ταξί ή γιώτα χι, το σπάνε, όχι μόνο το αυτοκίνητο, αλλά αν και κανένας έλεγε καμιά κουβέντα, έτρωγε το ξύλο της αρκούδας.

Την άλλη μέρα πάμε στο σωματείο. Έχουνε κυκλοφορήσει οι εφημερίδες, όλες με φωτογραφίες σπασμένα αυτοκίνητα, μούρες. Λέω συνάδελφοι, η μεγαλύτερη διαφήμιση που μπορούσαν να μας κάνουνε ήταν αυτή. Χωρίς να πληρώσουμε

τίποτε. Έκτοτε, λοιπόν, μειώθηκε το φαινόμενο να βγαίνουν να δουλεύουν όταν απεργούσαμε (Β. Σ., συνέντευξη 19 Νοεμβρίου 2019).

Το 1978, το σωματείο «Άλιμος-Ενότητα» διαγράφεται από τα μητρώα της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί και Αγοραίων, με πρωτοβουλία του προέδρου της Ομοσπονδίας. Ο τελευταίος επικαλείται ως λόγο διαγραφής τη βία που ασκούν τα μέλη του συγκεκριμένου σωματείου στις απεργίες τους κατά συναδέλφων. Η απόφαση λήφθηκε μετά από μία 24ωρη απεργία του σωματείου «Άλιμος-Ενότητα». Στο άκουσμα της εξαγγελθείσας απεργίας, ο πρόεδρος της Ομοσπονδίας, που ήταν και πρόεδρος του ΣΙΣΑΤ καλεί τα μέλη του να εργαστούν κανονικά και όποιος χτυπηθεί από απεργούς να κατευθυνθεί με το αυτοκίνητό του στην οδό Μάρνη 17, όπου και βρίσκονταν τα γραφεία του ΣΙΣΑΤ³⁵. Η απεργία αρχίζει στις 6 το πρωί, και μέχρι το μεσημέρι, κάτω από τα γραφεία, συγκεντρώνονται 350, περίπου, συμπαραλασμένα αυτοκίνητα. Το επόμενο βήμα του προέδρου ήταν η διαγραφή του σωματείου. Η συνέλευση, όμως, της Ομοσπονδίας, λίγους μήνες μετά στην Πάτρα -και παρά την πλειοψηφία δεξιών στα μέλη της- δεν κάνει δεκτή τη διαγραφή του σωματείου από το προεδρείο της. Με δικαστική απόφαση, λίγους μήνες αργότερα, η διαγραφή αυτή κρίνεται και επίσημα παράνομη. Έκτοτε, ο πρόεδρος της Ομοσπονδίας που, όπως αναφέραμε, ήταν και πρόεδρος του ΣΙΣΑΤ, παίρνει μαζί στις συναντήσεις και στις διαβουλεύσεις του με τους υπουργούς, μέλη του σωματείου Άλιμος-Ενότητα. Όπως χαρακτηριστικά λέει ο Β.Σ.: «αυτός είχε τη σφραγίδα του σωματείου αλλά τη δύναμη την είχαμε εμείς».

Στις 28 Νοεμβρίου του 1978, τα σωματεία των ιδιοκτητών ταξί της Αθήνας συμμετέχουν σε κοινή απεργία που προκηρύσσει η Πανελλήνια Ομοσπονδία Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί. Στην απεργία συμμετέχουν και σωματεία της επαρχίας. Τα αιτήματα:

- Κατοχύρωση με νόμο της ελεύθερης επιλογής καυσίμου στα ταξί όλης της χώρας ή αφορολόγητα καύσιμα.
- Μελέτη και λήψη μέτρων για επίλυση του κυκλοφοριακού προβλήματος της Αθήνας.
- Η απελευθέρωση των πιατσών από τα ιδιωτικής χρήσης αυτοκίνητα και η δημιουργία νέων πάρκινγκ σε κάθε τετράγωνο στο κέντρο της Αθήνας.

³⁵ Σήμερα στα ίδια γραφεία είναι εγκατεστημένο το ΣΑΤΑ.

- Πλήρη ιατροφαρμακευτική περίθαλψη για τους επαγγελματίες.
- Παγιοποίηση των οφειλών προς το ΤΣΑ και η εξόφλησή τους με δόσεις.
- Μείωση των συντάξιμων χρόνων από τα 37 χρόνια στα 30 και του ορίου ηλικίας από τα 65 στα 60 χρόνια.
- Το κατώτερο όριο σύνταξης να υπολογίζεται στο 80% του ημερομισθίου του ανειδίκευτου εργάτη.
- Εξυγίανση του ΤΣΑ με ανάδειξη αιρετής διοίκησης και με αναλογική εκπροσώπηση από όλους τους κλάδους των αυτοκινητιστών.
- Κατάργηση του φόρου πολυτελείας και των δασμών για την αντικατάσταση των ταξί
- Δικαίωμα σε επαγγελματικό δάνειο όταν πρόκειται για την αντικατάσταση του αυτοκινήτου
- Κατάργηση της προσαύξησης του ασφάλιστρου κατά 20% για κάθε δήλωση ζημιάς για τα ταξί και των υπέρογκων προσαυξήσεων που φθάνουν το 200%.

Σε γενικές γραμμές πάντως, φαίνεται πως το 1978 είναι η χρονιά γίνεται αρχίζει να γίνεται έντονη η βούληση των κομμάτων της περιόδου για παρεμβάσεις και έλεγχο των συνδικαλιστικών παρατάξεων και κατά συνέπεια του σωματείου³⁶.

Το 1979, η κυβέρνηση Καραμανλή σκληραίνει τη στάση της απέναντι στον κλάδο των ιδιοκτητών ταξί και κυρίως απέναντι στο σωματείο «Άλιμος-Ενότητα». Το τελευταίο καταγγέλλει ότι η κυβέρνηση ανοίγει το δρόμο για να εισβάλουν τα μεγάλα τραστ στον χώρο των ταξί ενώ παράλληλα στις απεργίες του σωματείου ενθαρρύνει το φαινόμενο της «πειρατείας» ως απεργοσπαστικού μηχανισμού³⁷. Σε κάποιες, μάλιστα, απεργίες οι ομάδες περιφρούρησης ακινητοποιούν «πειρατές», οι οποίοι αποδεικνύεται πως είναι αστυνομικοί. Από την άλλη μεριά η κινητοποίηση της αστυνομίας υπήρξε μεγάλη και αντιφατική: προφύλασσε τους «πειρατές» και συλλαμβάνανε συνδικαλιστές και μέλη της διοίκησης του σωματείου «Άλιμος-Ενότητας». Στην πλατεία Ομόνοιας πληρώματα τεσσάρων περιπολικών συνέλαβαν τον πρόεδρο και τον αντιπρόεδρο του σωματείου καθώς και μέλη του³⁸.

Το 1979 αρχίζει, επίσης, μία εσωτερική συζήτηση στο σωματείο «Άλιμος-Ενότητα» για την ενοποίηση όλων των σωματείων των ιδιοκτητών ταξί και την ύπαρξη

³⁶ «Μετά το 1978 πήγαν να ρίξουν το κομματικό χρώμα στον Άλιμο-Ενότητα. Ήταν άγαρμπα τα κόμματα. Έκαναν ασχήμιες» (Τ.Λ. συνέντευξη 18 Δεκεμβρίου 2020).

³⁷ Εφ. Ριζοσπάστης, νέα περίοδος, αρ.φ. 1373, Τετάρτη 11 Απρίλη 1979, σελ. 5.

³⁸ Εφ. Ριζοσπάστης, νέα περίοδος, αρ.φ. 1577, Τρίτη 11 Δεκέμβρη 1979, σελ. 6.

ενός μόνο σωματείου στην Αθήνα. Οι δύο κυρίαρχες απόψεις που διαμορφώνονται είναι οι εξής: ο Μπαντουράκης (ανεξάρτητος συνδικαλισμός) προτείνει διενέργεια δημοψηφίσματος μεταξύ των ιδιοκτητών ταξί της Αθήνας για το αν επιθυμούν την ενοποίηση των σωματείων ενώ ο Καρυστιανός (ΚΚΕ) θεωρεί πως τα καταστατικά των υπολοίπων σωματείων που αφήνουν περιθώρια για αυθαίρετες διαγραφές και μεθοδεύσεις στη διενέργεια των εκλογών τους με αντιδημοκρατικά συστήματα δεν επιτρέπει καμία συνεργασία μαζί τους εκτός κι αν προβούν σε αλλαγές καταστατικών. Ωστόσο, η δύναμη του σωματείου είναι πολύ μεγάλη για να προχωρήσουν τα μέλη του σε μια τέτοια διαδικασία και να μοιραστούν μερίδιο της δύναμης τους³⁹.

Το Σεπτέμβριο, τον Οκτώβριο και το Νοέμβριο του 1979 έρχονται στο φως περιπτώσεις αστυνομικής βίας κατά εργαζόμενων στα ταξί όχι μόνο κατά τη διάρκεια κάποιας απεργίας, αλλά και τη στιγμή που οι συγκεκριμένοι εργαζόμενοι στα ταξί ήταν σταθμευμένοι σε πιάτσες σε εργάσιμες μέρες. Τον Σεπτέμβριο προκηρύσσεται τρίωρη στάση εργασίας με αφορμή αυτά, ακριβώς, τα γεγονότα:

Από τις 1 το μεσημέρι μέχρι τις 4 το απόγευμα σήμερα τα ταξί της Αθήνας και των περιχώρων θα μείνουν ακινητοποιημένα. Οι εργαζόμενοι σ' αυτά, μισθωτοί και ιδιοκτήτες, στις παραπάνω ώρες πραγματοποιούν στάση εργασίας σε ένδειξη διαμαρτυρίας, γιατί τον τελευταίο καιρό πλήθαιναν σε επικίνδυνο σημείο τα κρούσματα επίθεσης με ξυλοδαρμούς, συλλήψεις και κάθε είδους αυθαιρεσίες των οργάνων της τάξης εναντίον τους.

Σε σχετική ανακοίνωση του Συνδέσμου Οδηγών Ταξί Αθήνας-Περιχώρων αναφέρονται χαρακτηριστικές τέτοιες περιπτώσεις, όπως του οδηγού που αρπάχτηκε από την πιάτσα «κατά γκαγκστερικό τρόπο από αστυφύλακες της δίωξης και ξυλοκοπήθηκε άγρια μέχρι αναισθησίας με αποτέλεσμα να μεταφερθεί στο ΚΑΤ» με πολλαπλές κακώσεις. Ένας άλλος οδηγός όπως αναφέρει η ανακοίνωση δέθηκε με χειροπέδες σε στύλο από αστυφύλακα!

Στη σημερινή στάση εργασίας που έχει προειδοποιητικό χαρακτήρα, εκτός από τους οδηγούς μέλη του παραπάνω Συνδέσμου, παίρνουν μέρος και οι οδηγοί-ιδιοκτήτες των ταξί ύστερα από απόφαση της Ομοσπονδίας Επαγγελματιών Αυτοκινητιστών Ταξί και των σωματείων-μελών της ΣΙΣΑΤ, ΣΕΙΣΤΑΠ,

³⁹ Ενδεικτικό στοιχείο της συνδικαλιστικής πύκνωσης του συγκεκριμένου σωματείου είναι ότι στις τελευταίες εκλογές πριν τη διάλυσή του, το 1983, σύμφωνα με τα λεγόμενα του Γ.Κ., ο οποίος ήταν μέλος της διοίκησής του τη συγκεκριμένη περίοδο, ψήφισαν στις εκλογές για την ανάδειξη διοικητικού συμβουλίου περίπου 5.500 μέλη. Ο μέσος όρος μελών που ψηφίζουν τις τελευταίες τρεις δεκαετίες στο σημερινό ΣΑΤΑ είναι, περίπου, 2.200-3.500 μέλη. Στο σωματείο «Άλιμος-Ενότητα» επικρατεί την περίοδο εκείνη μία κατάσταση ευφορίας μεταξύ των μελών του και διεκδικητικής μαχητικότητας.

Χαλανδρίου, Αμαρουσίου, Κηφισιάς, Ερυθραίας, Γλυφάδας κλπ. (εφ. Ριζοσπάστης, νέα περίοδος, αρ.φ. 1506, Τρίτη 18 Σεπτεμβρίου 1979, σελ. 11).

Τον Οκτώβριο του ίδιου έτους το σωματείο «Άλιμος-Ενότητα» διαμαρτύρεται για την «τρομοκρατική ενέργεια» αστυφύλακα, ο οποίος απείλησε με το περίστροφό του μέλος του σωματείου στην πλατεία Κλαυθμώνος για «ασήμαντη αφορμή»⁴⁰ ενώ βουλευτές του ΚΚΕ καταθέτουν στην Βουλή αναφορά του σωματείου «Άλιμος-Ενότητα» στις 2 Νοεμβρίου για κακοποίηση μέλους του ίδιου σωματείου από αστυνομικούς.

Είναι ξεκάθαρο πως από τα πρώτα βήματα της ύπαρξης του σωματείου «Άλιμος-Ενότητα» το ΚΚΕ στηρίζει την παράταξη της Ενωτικής Προοδευτικής Συνεργασίας με ενεργό τρόπο τόσο μέσα από τις σελίδες του *Ριζοσπάστη* όσο και με τις παρεμβάσεις των βουλευτών του όσον αφορά ζητήματα που αφορούν τους ταξιτζήδες. Ωστόσο, ο παρεμβατικός αυτός χαρακτήρας έχει διπλή όψη: από τη μία ενισχύει τη δημόσια παρουσία του σωματείου συνολικά. Από την άλλη, για να μπορέσει να ενισχύσει τη συγκεκριμένη παράταξη το ΚΚΕ εμπλέκεται στις εσωτερικές αντιπαραθέσεις του σωματείου και τις υποδαυλίζει. Αποκορύφωμα αυτής της εμπλοκής είναι η δημόσια διένεξη μεταξύ της εφημερίδας *Αυγή* και του *Ριζοσπάστη*, το καλοκαίρι του 1980. Η *Αυγή* συμπλέει με τις απόψεις του Μανώλη Μπαντουράκη ενώ ο *Ριζοσπάστης* με την παράταξη του ΚΚΕ. Σημεία τριβής στάθηκαν η «αποτυχία της ομάδας Μπαντουράκη» κατά τις διετίες 1975-1977 και 1978-1980, που διοικούσε το σωματείο και η μομφή προς το πρόσωπό του για «σύμπλευση με τον κρατικό συνδικαλισμό»⁴¹.

Το 1980, οι 2.000 περίπου οδηγοί ταξί ζητούν την άμεση υπογραφή συλλογικής σύμβασης εργασίας, προστασία από την αυθαίρετη απόλυση και την πρόσληψη οδηγών για τα ταξί μόνο όσων είναι μέλη του Συνδέσμου Οδηγών Ταξί. Επίσης, το «δώρο» των Χριστουγέννων και του Πάσχα να το παίρνουν από το ΙΚΑ και να μην επιβαρύνονται οι επιβάτες. Είναι η περίοδος κατά την οποία φαίνεται τα δύο σωματεία, «Άλιμος-Ενότητα» των ιδιοκτητών και Σύνδεσμος Οδηγών Ταξί να ομονοούν και να συνοδοιπορούν.

Οι αυξήσεις που δίνουν στο κόμιστρο οι κυβερνήσεις είναι εν μέρει για να καλύψουν την αύξηση των καυσίμων και όχι για να βελτιωθούν οι αποδοχές των ταξιτζήδων. Ενώ το 1971, η απλή βενζίνη στοίχιζε 5,10 δρχ. το λίτρο, το 1980 στοίχιζε

⁴⁰ Εφ. Ριζοσπάστης, νέα περίοδος, αρ.φ. 1537, Τετάρτη 24 Οκτώβρη 1979, σελ. 5.

⁴¹ Εφ. Ριζοσπάστης, νέα περίοδος, αρ.φ. 1733, Παρασκευή 20 Ιούνη 1980, σελ. 8.

30 δρχ. Αύξηση 601%. Τα ίδια επίπεδα αύξησης εμφανίζουν και τα υπόλοιπα λειτουργικά έξοδα του ταξί: τα λάδια αυξήθηκαν κατά 560%, το συνεργείο (κατέβασμα μηχανής) κατά 670%, η αντικατάσταση αυτοκινήτου κατά 857% ενώ το κόμιστρο τη συγκεκριμένη περίοδο (1971-1980) αυξήθηκε κατά 372%, ενώ η πτώση της σημαίας κατά 220%⁴².

Αρκετοί ιδιοκτήτες ταξί προχωρούν σε αντικατάσταση της πετρελαιοκίνησης με υγραεριοκίνηση καθώς αναμένεται να ψηφιστεί σχετικό νομοσχέδιο και τους επιβάλλονται ποινές 30.000-250.000 δρχ.

Το 1980 θα υλοποιηθούν τα αιτήματα της ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης, της πετρελαιοκίνησης και της υγραεριοκίνησης. Με νόμο ο κλάδος των ταξί υπάγεται στην αρμοδιότητα του ΟΑΣ (Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών) κάτι που εγείρει τις αντιδράσεις του σωματείου «Άλιμος-Ενότητα» καθώς θεωρούν πως πρόκειται για έναν οργανισμό που μόνο ανταγωνιστικά μπορεί να τους αντιμετωπίσει.

3.8 γ. Η περίοδος 1981-1984

Η επιβολή αντικατάστασης 13.500 ταξιμέτρων «χωρίς λόγο» όπως διατείνονται οι ιδιοκτήτες όπως και η επιβολή τοποθέτησης ταχογράφων σε κάθε ταξί είναι τα σημεία τριβής πλέον με την κυβέρνηση.

Μετά τη νίκη του ΠΑΣΟΚ στις εκλογές του Οκτώβριου του 1981, το σωματείο «Άλιμος-Ενότητα» καταγγέλλει τον Μιλτιάδη Έβερτ (ΝΔ) για «προεκλογική απάτη» σε βάρος των ταξιτζήδων καθώς τους είχε δώσει την υπόσχεση δανειοδότησης των ιδιοκτητών ταξί με εγγύηση δημοσίου χωρίς, όμως, να υπογράψει ποτέ την υπουργική απόφαση. Έτσι, παρατηρήθηκε το φαινόμενο ιδιοκτήτες ταξί να σπεύδουν στις τράπεζες έχοντας εκλάβει την προεκλογική υπόσχεση ως υπουργική απόφαση και να ζητούν επαγγελματικά δάνεια τα οποία δεν δικαιούνταν. Τον επόμενο μήνα (Νοέμβριο) το σωματείο «Άλιμος-Ενότητα» εγείρει και πάλι το ζήτημα της εξυγίανσης του συνδικαλιστικού κινήματος και ζητά την «τροποποίηση των χουντικών καταστατικών» στα υπόλοιπα σωματεία ιδιοκτητών ταξί ώστε να αναδειχθούν δημοκρατικά οι διοικήσεις τους ενώ τον Δεκέμβριο ζητά αύξηση στα κόμιστρα με αφορμή τις νέες ανατιμήσεις που εξαγγέλθηκαν στα καύσιμα από την κυβέρνηση.

Το 1981 φαίνεται να υπάρχει η πρόθεση από τα μέλη του σωματείου «Άλιμος-Ενότητα» να επεκτείνουν τη δράση τους σε όλη τη χώρα για την «εξυγίανση του

⁴² Εφ. Ριζοσπάστης, νέα περίοδος, αρ.φ. 1656, Τρίτη 18 Μάρτη 1980, σελ. 6.

αυτοκινητιστικού κλάδου [...] από τα κάτω»⁴³.

Τον Σεπτέμβριο του 1982 μετά από επίθεση Αμερικανών και Ισραηλινών κατά Παλαιστινίων και Λιβανέζων, το σωματείο «Άλιμος-Ενότητα» μαζί με άλλες οργανώσεις και επαγγελματικά σωματεία εκφράζει τη συμπαράστασή του στον παλαιστινιακό και το λιβανικό λαό⁴⁴ ενώ τον Οκτώβριο του ίδιου έτους το σωματείο θέτει το ζήτημα της αντιμετώπισης της «αντικοινωνικής εμπορευματοποίησης» των αδειών κυκλοφορίας ταξί⁴⁵

Από το 1981 έως το 1983 το σωματείο με επικεφαλής τον Καρυστιανό του ΚΚΕ και αντιπρόεδρο τον Γκαρέλη της ΠΑΣΚΕΤ θα καταφέρει μία σειρά υλοποιήσεις διεκδικήσεων. Την ίδια περίοδο τα υπόλοιπα σωματεία φαίνεται να ενεργοποιούνται ιδιαίτερα έντονα σε απεργιακές κινητοποιήσεις κάτι όμως που φαίνεται να συμβαίνει ήδη από το 1978. Οι συσχετισμοί δυνάμεων αποκτούν άλλη δυναμική εντός του κλάδου. Ο Μπαντουράκης συνεργάζεται σε επίπεδο ομοσπονδίας με τον πρόεδρο του ΣΙΣΑΤ και τον Απρίλιο του 1983 οργανώνουν 48ωρη απεργία «κατσαρόλας» όπως την χαρακτήρισαν οι συνδικαλιστικοί τους αντίπαλοι καθώς φαίνεται ότι μιμούνταν τις απεργίες «κατσαρόλας» που λάμβαναν χώρα την ίδια περίοδο στη Χιλή. Η διοίκηση του σωματείου «Άλιμος-Ενότητα» καταγγέλλει δάκτυλο της Νέας Δημοκρατίας πίσω από την απεργία ενώ στο κάλεσμα που κάνει ο Μπαντουράκης και ο Πεπαρίδης (ο πρόεδρος του ΣΙΣΑΤ και της Ομοσπονδίας) για συγκέντρωση αυτοκινήτων σε μία αλάνα στη συμβολή της εθνικής οδού με την οδό Αχαρνών (κάτι που θυμίζει έντονα τη συγκέντρωση αυτοκινήτων τον Μάρτιο του 1975 στον Άλιμο ή τουλάχιστον σε αυτή πάει το μυαλό κάποιων συνδικαλιστών) απαντούν με την εξής ανακοίνωση:

Κανείς να μην απεργήσει, κανείς να μην πάει στον εθνικό δρόμο, γιατί προσπαθούν να μαντρώσουν τα αυτοκίνητα με στόχο να γίνει η απεργία διαρκείας με άλλους στόχους και όχι τη λύση των προβλημάτων μας (εφ. Ριζοσπάστης, νέα περίοδος, αρ. φ. 2575, Τρίτη 5 Απριλίου 1983, σελ. 9).

Η συγκέντρωση των αυτοκινήτων γίνεται ενώ το σωματείο «Άλιμος-Ενότητα» παίζοντας πλέον το χαρτί της νομιμότητας και της νομιμοφροσύνης καταγγέλλει ότι εργαζόμενοι ταξιτζήδες δέχτηκαν επίθεση από τους «απεργούς της κατσαρόλας» και

⁴³ Εφ. Ριζοσπάστης, νέα περίοδος, αρ.φ. 2323, Πέμπτη 3 Ιούνη 1982, σελ. 2.

⁴⁴ Εφ. Ριζοσπάστης, νέα περίοδος, αρ.φ. 2414, Τρίτη 21 Σεπτεμβρη 1982, σελ. 12.

⁴⁵ Εφ. Ριζοσπάστης, νέα περίοδος, αρ.φ. 2323, Σάββατο 9 Οκτώβρη 1982, σελ. 9.

αντιπροσωπεία του επισκέπτεται τον εισαγγελέα για να διαμαρτυρηθεί⁴⁶.

Τον Ιούλιο του 1983 έρχονται σε συμφωνία πέντε σωματεία της Αθήνας ώστε να προχωρήσουν στην ενοποίησή τους. Η ενοποίηση των σωματείων σε ένα συνδικάτο, στο Συνδικάτο Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής, το Σ.Α.Τ.Α. όπως είναι γνωστό σήμερα, γίνεται την 1^η Απριλίου 1984. Τα πέντε σωματεία που προχώρησαν στην ενοποίηση ήταν το ΣΙΣΑΤ, το ΣΕΙΣΤΑΠ, το ΣΙΑΤΑΠ, το Σωματείο Νέων Αδειών και το σωματείο «Άλιμος-Ενότητα». Το καταστατικό που συντάσσεται για το ενιαίο συνδικάτο το Σ.Α.Τ.Α. το 1984 παρακάμπτει τους περιορισμούς στη δημοκρατική συμμετοχή και τις αυθαιρεσίες που έθεταν τα καταστατικά των σωματείων του παρελθόντος. Θέτει ως σκοπό την ενότητα των αυτοκινητιστών ταξί της Αθήνας, του Πειραιά και των Προαστίων, προωθεί τη συνεταιριστική ιδέα στα μέλη του, την υπεράσπιση όλων των δικαιωμάτων των μελών του (οικονομικών, κοινωνικών, συνδικαλιστικών) και των δημοκρατικών ελευθεριών τους. Προβλέπει, μάλιστα, τη δημιουργία τεσσάρων παραρτημάτων εντός του νομού Αττικής, τα οποία θα διοικούνται από επιτροπές που θα εκλέγονται από τα κατά τόπους μέλη-ιδιοκτήτες ταξί που θα είναι και μέλη του Σ.Α.Τ.Α. Στόχος του συγκεκριμένου άρθρου ήταν να αποκεντρώσει την εξουσία του κεντρικού συνδικάτου.

Πρώτος πρόεδρος του ΣΑΤΑ εκλέγεται ο Μανώλης Μπαντουράκης. Με την πάροδο του χρόνου θα προσχωρήσουν στην ενοποίηση και τα υπόλοιπα σωματεία. Με την ίδρυση του ΣΑΤΑ κάνει την εμφάνισή της για πρώτη φορά στον κλάδο η συνδικαλιστική παράταξη της Νέας Δημοκρατίας, η οποία αν εξαιρέσει κανείς τη διάσπασή της τον πρώτο χρόνο, από τα μέσα της δεκαετίας του '80 και μετά θα αρχίσει η πλειοψηφική της ηγεμονία χωρίς αυτό να την οδηγεί πάντα και στην ανάληψη της προεδρίας του συνδικάτου καθώς οι υπόλοιπες παρατάξεις με μεταξύ τους συνεργασία διαμόρφωναν πλειοψηφία και εκλέγανε τον δικό τους πρόεδρο.

Ωστόσο, το σωματείο «Άλιμος-Ενότητα» που είχε προκύψει από τους απεργούς του Μάρτη του '75 άφησε μακροπρόθεσμα σε επίπεδο εκβάσεων τέσσερις μεγάλες κληρονομίες με τις οποίες μπολιάστηκε το ΣΑΤΑ: α) διαμόρφωσε και υιοθέτησε στους κόλπους του κλάδου την κουλτούρα του «ενεργού» μέλους, του μέλους που επενδύει, συμμετέχει και εμπλέκεται σε συλλογικές δραστηριότητες, διαμορφώνοντας τον χαρακτήρα μιας άλλης αντίληψης περί πολιτικής αρμοδιότητας ενώ αποτέλεσε παράλληλα τη μήτρα τριών από τις μακροβιότερες παρατάξεις στο συνδικαλισμό των

⁴⁶ εφ. Ριζοσπάστης, νέα περίοδος, αρ. φ. 2576, Τετάρτη 6 Απριλίου 1983, σελ. 11.

ιδιοκτητών ταξί: της ανεξάρτητης παράταξης «Ενιαίο Ενωτικό» του Μανώλη Μπαντουράκη, της «Ενωτικής Προοδευτικής Συνεργασίας» (ΚΚΕ) και της ΠΑΣΚΕΤ (ΠΑΣΟΚ), β) θεωρούνταν για δεκαετίες ταμπού από τα μέλη του ΣΑΤΑ η διάσπαση του συνδικάτου και ο κατακερματισμός του σε επιμέρους σωματεία, γ) όποιος κι αν είναι πρόεδρος του συνδικάτου όταν γίνεται απεργία τη σέβεται η συντριπτική πλειονότητα των ιδιοκτητών ταξί και δεν εργάζεται, ακόμα κι αν αυτός ο σεβασμός προέκυψε μέσα από μια μακρά περίοδο βίας, η οποία συνεχίστηκε και τη δεκαετία του '80 και, δ) το μαχητικό ρεπερτόριο δράσεων, το οποίο σφυρηλατήθηκε από τους απεργούς τον Μάρτιο του 1975, το υιοθετούν απαρέγκλιτα όλα τα ενεργά μέλη του ΣΑΤΑ στις κινητοποιήσεις του. Ωστόσο, αυτό συμβαίνει με διαφορές έμφασης στην εκάστοτε συγκυρία και για τις συνθήκες εκείνες κατά τις οποίες τα δίκτυα των παρατάξεων, αλλά και τα ευρύτερα δίκτυα που συνιστούν τον βίοκοσμο του κλάδου, διατηρούν έναν υψηλό βαθμό ενεργής συμμετοχής και ελέγχου του σωματείου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

Ερμηνευτικές απόπειρες

4.1 Τι συνέβη τον Μάρτιο του 1975;

Αυτό που καλείται να κάνει κάποιος που προσπαθεί να εξηγήσει αιτιακά μία μελέτη περίπτωσης είναι δύο πράγματα: να παραθέσει «μια αρκετά λεπτομερή γνώση της αλληλουχίας των συμβάντων εντός της ευρύτερης ιστορικής διαδικασίας, και αξιόπιστες θεωρητικές ή επαγωγικές υποθέσεις για διάφορα είδη κοινωνικής αιτιότητας» (Little: 2018, 86).

Τον Μάρτιο του 1975 έχουμε μία σύγκρουση. Και ως σύγκρουση νοείται η σχέση αντιπαράθεσης μεταξύ δρώντων αντιπαράθεση που έχει ως στόχο τον έλεγχο του ίδιου διακυβεύματος είτε πρόκειται για το πολιτικό, το οικονομικό, το κοινωνικό ή το πολιτιστικό πεδίο και η τελική έκβαση της οποίας θα βλάψει τα συμφέροντα της μίας ή της άλλης πλευράς (Tilly, 1998· Touraine, 1981). Πρόκειται για μία περίοδο (1975-1978) κατά την οποία αναπτύσσεται ένα ισχυρό εργοστασιακό, κυρίως, κίνημα που χαρακτηρίζεται από «απεργίες πολυήμερες με καταλήψεις εργοστασίων και άμεση δημοκρατία [που] δημιουργούν σοβαρούς τριγμούς στο συναινετικό κλίμα που είχε επιβληθεί με την επαναφορά της κοινοβουλευτικής δημοκρατίας» (Σ. Σακελλαρόπουλος, 2001: 64). Μία περίοδο έντονης ριζοσπαστικοποίησης των διεκδικήσεων σημαντικών τμημάτων της εργατικής τάξης και των μικροαστικών στρωμάτων, τα οποία διαρρηγνύουν συσχετισμούς και θεσμικές ρυθμίσεις στην εργασία και τα επαγγέλματα που είχαν παγιωθεί σε ολόκληρη τη διάρκεια του μετεμφυλιακού κράτους. Η πτώση της δικτατορίας είναι το κομβικό γεγονός που δημιουργεί τους πολιτικούς και κοινωνικούς όρους για νέες διεκδικήσεις σε ένα νέο πολιτικό τοπίο που ονομάζεται Μεταπολίτευση.

Στην περίπτωση που μελετάμε, την απεργία του 1975 των ιδιοκτητών ταξί, παρουσιάζεται ένα φαινόμενο, το οποίο δεν παύει να κάνει μακροπρόθεσμα τις επανεμφανίσεις του: οι απεργοί του '75, κατοπινά μέλη του σωματείου «Άλιμος-Ενότητα» και πρωτεργάτες της συγκρότησης του ενός και μοναδικού συνδικάτου, του Σ.Α.Τ.Α. στον κλάδο των ιδιοκτητών ταξί στην Αθήνα, δεν υποστέλλουν τη σημαία της διαμαρτυρίας τουλάχιστον μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του '80. Μέχρι και την πτώση της δικτατορίας, οι διαμαρτυρίες ήταν βραχύβιες, προσηλωμένες σε συγκεκριμένα αιτήματα και έληγαν με τη μερική ικανοποίηση τους, χωρίς ποτέ να βγουν από το πλαίσιο διαπραγμάτευσης συνδικαλιστικών, υπηρεσιακών και πολιτικών παραγόντων και να αποκτήσουν κινηματικά χαρακτηριστικά.

Τα σωματεία ιδιοκτητών ταξί της περιόδου έχοντας, στα καταστατικά τους, υιοθετήσει άρθρα που περιόριζαν τη δημοκρατική συμμετοχή, διατήρησαν στη συγκυρία της πρώιμης μεταπολίτευσης μία μετριοπαθή στάση όσον αφορά τη διεκδίκηση των αιτημάτων τους από την κυβέρνηση Καραμανλή. Το Σ.Ι.Σ.Α.Τ (Σύνδεσμος Ιδιοκτητών Συντηρητικών Αυτοκινητιστών Ταξί), το οποίο υπήρξε το μακροβιότερο (μέχρι στιγμής) σωματείο στον κλάδο θα πρέπει να το δούμε όχι μόνο στη συγκυρία που μελετάμε αλλά και στην ιστορία του. Θα πρέπει να κατανοήσουμε ότι στην κουλτούρα του συγκεκριμένου συνδέσμου, ο οποίος κάνει αισθητή την παρουσία του από την περίοδο του Μεσοπολέμου, έχουν εγγραφτεί στοιχεία της συνδικαλιστικής κουλτούρας ανάλογων οργανώσεων ως προς τον ιδεολογικό προσανατολισμό τους, στοιχεία που χαρακτήριζαν τα σωματεία των αρχών του 20^{ου} αιώνα. Οι οργανώσεις αποτελούσαν αλληλοβοηθητικές οργανώσεις και πρόβαλλαν σποραδικά τα αιτήματά τους (Χ. Γκούτος, *όπ. παρατίθ. στο Λιάκος, 2016: 97*) ενώ μία δεύτερη γενιά συνδικαλιστικών οργανώσεων που τις ακολουθεί έχει ως στόχο τη δημιουργία μίας κλίμακας αξιών στην οποία κεντρική θέση έχει η αξιοπρέπεια της εργασίας (Φ. Σουλιάτη, *όπ. παρατίθ. στο Λιάκος, 2016: 97*). Το Σ.Ι.Σ.Α.Τ, κυρίως, αλλά και τα υπόλοιπα σωματεία των ιδιοκτητών ταξί της περιόδου θα κινηθούν πάνω σε αυτές τις γραμμές: δεν προβάλλουν αξιόμαχα τα αιτήματά τους, παρέχουν όμως στήριξη και αλληλεγγύη στα μέλη τους. Το Σ.Ι.Σ.Α.Τ. από τις πρώτες επιθέσεις που δέχονται τα μέλη του από τους απεργούς του Αλίμου, τα καλεί να προσέλθουν στα γραφεία του σωματείου ώστε να κατατεθούν μηνύσεις κατά των υπευθύνων και να αποζημιωθούν. Θα πρέπει, λοιπόν, να δούμε ευρύτερα και επισταμένα τους μετασχηματισμούς που συνέβησαν ιστορικά στο εσωτερικό του συγκεκριμένου σωματείου.

Από την άλλη, η ένταση με την οποία διεκδικούν αλλά και οι βίαιες εκδηλώσεις τους στις απεργιακές κινητοποιήσεις των απεργών του Αλίμου είναι ένα φαινόμενο που απαιτεί κι αυτό εξήγηση. Πρόκειται για ένα φαινόμενο «παρατεταμένης» ριζοσπαστικοποίησης, το οποίο αποκτά ιδιαίτερο ενδιαφέρον αν αναλογιστούμε τη συνεχή είσοδο νέων ιδιοκτητών και την έξοδο παλαιών από το επάγγελμα, κάτι που δεν σταματά ποτέ ως διαδικασία. Όπως επίσης, θα πρέπει να λάβουμε υπόψη μας το γεγονός ότι τα μέλη των τριών παρατάξεων που συγκροτήθηκαν τον Μάρτιο του 1975 στελεχώνονται διαρκώς με νέα μέλη ανανεώνοντας την κοινωνική τους βάση. Όπως παρατηρεί ο J. Schumpeter, «κάθε τάξη κατά τη διάρκεια της συλλογικής της ύπαρξης μοιάζει με ξενοδοχείο ή λεωφορείο. Είναι πάντα, γεμάτο, αλλά με διαφορετικούς

ανθρώπους». Για να συμπληρώσει ο Τσουκαλάς, σχολιάζοντας το παραπάνω παράθεμα του Schumpeter, ότι «παραμένει, βέβαια, το ζήτημα πόσο συχνές είναι οι στάσεις και πως συνωθούνται στα σημεία εισόδου και εξόδου οι επιβάτες» (Τσουκαλάς: 2005, 154). Υπάρχουν περίοδοι που η αλλαγή χειρών της ιδιοκτησίας ταξί χαρακτηρίζεται από μία κανονικότητα με σταθερούς ρυθμούς ενώ υπάρχουν και φάσεις οικονομικής ύφεσης ή περίοδοι κατά τις οποίες η επιβατική ζήτηση για ταξί είναι τέτοια ώστε από τη μία το επάγγελμα καθίσταται εξαιρετικά προσοδοφόρο και θελκτικό για ανθρώπους που αναζητούν εργασία (χωρίς ποτέ να ξεχνάμε το φαινόμενο της υπερεργασίας που βρίσκεται στον πυρήνα του επαγγέλματος), και από την άλλη, η τιμή της άδειας στην αγορά προσελκύει τους λεγόμενους «επενδυτές» εντείνοντας τους ρυθμούς και τον αριθμό των ατόμων που εισέρχονται και εξέρχονται από το επάγγελμα.

Συναντούμε τους απεργούς του Μάρτη του 1975 ως φυσικές παρουσίες στον Άλιμο, στην παραλιακή λεωφόρο και στη λεωφόρο Συγγρού να κάνουν πεζοπορίες, να φωνάζουν συνθήματα και να συγκρούονται με εργαζόμενους ταξιτζήδες. Ποιες είναι οι πεποιθήσεις και οι επιθυμίες των συγκεκριμένων ατόμων, οι οποίοι έχουν συγκροτήσει μία συλλογικότητα κάτω από πολύ ιδιαίτερες συνθήκες; Γιατί δείχνουν αμετάπειστοι σε οποιαδήποτε εξαγγελία του υπουργού Μεταφορών; Τι είναι αυτό που έχουν στο μυαλό τους κι ενδεχομένως έχουν συναποφασίσει όχι τόσο στις συνελεύσεις τους που γίνονται σε διάφορα κεντρικά θέατρα και έχουν δημόσιο χαρακτήρα με την παρουσία μάλιστα και κάποιων πολιτικών, αλλά στις συζητήσεις που γίνονται υπό το φως του φεγγαριού στην αλάνα του Αλίμου; Τι έχουν θέσει ως όριο ώστε να δηλώσουν ικανοποιημένοι για να σταματήσουν την απεργία διαρκείας; Ένα πρόβλημα, το οποίο αντιμετωπίζουν συνήθως οι ερευνητές είναι το πως θα διακριβώσουν ότι οι προσδοκίες και οι προθέσεις τις οποίες αποδίδουν στους δρώντες είναι ακριβείς.

Πρωτίστως, πρέπει να αναλογιστούμε ότι οι συγκεκριμένοι απεργοί συγκρότησαν μία νέα συλλογική ταυτότητα εκ του μηδενός, η οποία είχε ως κοινό υπόβαθρο τους ριζοσπαστισμούς της εποχής. Όπως επισημαίνει ο Ζαρίκος:

Τέτοιο συμβάν ήταν η Μεταπολίτευση, γι' αυτό γέννησε ακμαία οράματα μετασχηματισμού του κόσμου, Μεγάλες Προσδοκίες. Τα γεννήματά της ήταν ριζοσπαστισμοί, φιλελεύθεροι και σοσιαλιστικοί, διεθνούς ή ελληνικού ορίζοντα, στεγασμένοι σε κόμματα ή μη, δημοφιλείς ή περιθωριακοί. Ήταν, όμως, όλοι δημοκρατικοί: όχι μόνο θεωρούσαν αυτονόητο τον πλήρη κοινοβουλευτισμό, αλλά κατάγονταν από την ερμηνεία της δικτατορίας, της έλευσης και της πτώσης

της. Ασφαλώς, πολλές ιδέες της Μεταπολίτευσης είχαν ρίζες στην μεταπολεμική Ελλάδα αλλά οι ιδεολόγοι αναφέρονταν προνομακά στο 1974, το ανεδείκνυαν σε τομή, ζητούσαν την δικαίωση, κατασφάλιση ή διεύρυνσή του. Ήταν, επίσης, ριζοσπαστισμοί που αναγνώριζαν ο ένας τον άλλον ως τέτοιον: η οξεία ιδεολογική πάλη της Μεταπολίτευσης κατάγεται (και) από αυτήν την αμοιβαία αναγνώριση. Στην ίδια προοπτική, οι άνθρωποι της Μεταπολίτευσης εμπιστεύονταν τις ιδεολογίες και τις υποσχέσεις τους, μια εμπιστοσύνη που είχαν απωλέσει στις αρχές της δεκαετίας του '90 και για πολλά χρόνια μετά. Η σύγκλιση Δεξιάς και Αριστεράς στο έδαφος ενός μετριοπαθούς αναπτυξιακού φιλελευθερισμού είναι το νήμα που ενώνει το ορμητικό 1974 με την μεταψυχροπολεμική απογοήτευση από την πολιτική, και μας δίνει έναν ορισμό της Μεταπολίτευσης: την ορίζουμε ως την περίοδο διατύπωσης, ευόδωσης, αλλά και ήττας των ριζοσπαστισμών που γέννησε το ιστορικό συμβάν του 1974. Ήταν η περίοδος εμφάνισης και αποδρομής, όχι των ιδεολογιών γενικώς, αλλά των πλέον τολμηρών πειραματισμών τους (Ζαρίκος: 2020, 9).

Σ' αυτό το πλαίσιο της αμοιβαίας αναγνώρισης αναπτύσσονται στα άτομα διαστάσεις μίας φιλελεύθερης πολιτικής κουλτούρας, μίας κουλτούρας ανοχής και συνεργασίας η οποία περιορίζει τη δραστηριότητα των παραδοσιακών ιδεολογικών διαιρετικών τομών. Τομών, οι οποίες παρόλο που υφίστανται στο φαντασιακό των δρώντων ως κοινωνικές και πολιτισμικές τομές, ωστόσο, δεν μετατρέπονται στη συγκεκριμένη συγκυρία σε πολιτικές. Οι κοινωνικές και πολιτισμικές τομές για να εμφανιστούν ως πολιτικές πρέπει να οργανωθούν ως τέτοιες (Bartolini και Mair, 1990: 216). Όπως είδαμε στις δύο κρίσιμες καμπές της απεργίας παραλίγο να διαρραγεί το μέτωπο του Αλίμου ⁴⁷. Εμφανίζονται, λοιπόν, στιγμές, όπου το απεργιακό μέτωπο, η συμπόρευση τόσων ημερών (όπου θα πρέπει να λάβουμε υπόψη και τη φυσική καταβολή δυνάμεων των απεργών) είναι ευάλωτη σε εξωτερικούς χειρισμούς και πιέσεις. Φαίνεται πως παρά τη σύμπνοια, οι αξιακές πλαισιώσεις στο εσωτερικό των απεργών ή διαφοροποιούνταν ή αναγνώριζαν, σε αυτές οι απεργοί, διαφορετικές εικαζόμενες εκβάσεις. Η υπόθεση μιας ακέραιης και οργανικής συναίνεσης εμφανίζεται έωλη. Διαμορφώνεται ένα μπαράζ αντιπαραθέσεων μεταξύ όσων συναινούν με τη συνέχιση της απεργίας πέρα από την υλοποίηση ή μη των αιτημάτων

⁴⁷ Αναφερόμαστε στις στιγμές κατά τις οποίες δύο υπουργικές εξαγγελίες πυροδότησαν φυγόκεντρες τάσεις στο εσωτερικό των απεργών καθώς κάποιοι θεωρούσαν ότι με τις αυξήσεις που έδινε ο υπουργός Μεταφορών έπρεπε να λήξει η απεργία ενώ άλλοι θεωρούσαν ζωτικής σημασίας τη συνέχισή της.

που θέτουν και όσων διαφωνούν με τη συνέχιση της απεργίας καθώς θεωρούν ότι έχει εκπληρώσει τους στόχους της. Έχει σημασία το γεγονός ότι τη στιγμή που διακυβεύεται η συγκατάθεση στα θεμελιώδη προτάγματα της απεργίας -όπως τα θεωρεί τουλάχιστον η απεργιακή επιτροπή και όσοι τη στηρίζουν- η απειλή της βίας στρέφεται πια στο εσωτερικό του μπλοκ των απεργών. Ο κοινωνικός δεσμός μεταξύ των απεργών μετασχηματίζεται σε συγκατάθεση σε μια συγκεκριμένη δέσμη αποφάσεων με τις οποίες ένα μέρος των απεργών δεν φαίνεται να πολυσυμφωνούν. Φαινόμενο που υπογραμμίζει τον μετασχηματισμό των μηχανισμών ταύτισης μεταξύ των απεργών. Την επομένη, ίσως και πιο πριν, της λήξης της απεργίας, οι απεργοί δεν είναι πια «όλοι μαζί», δεν είναι «ένα», αλλά οργανώνονται στα δύο σωματεία που συγκροτούν βάση της πολιτικής και κομματικής τους ταυτότητας. Αυτό σχετίζεται άμεσα με την απότομη ύφεση της απεργιακής έντασης. Όταν οι «μηχανισμοί ταύτισης τείνουν να περιορίζονται σε συγκεκριμένες οργανωτικές μορφές, αυτό αποτελεί ένδειξη ύφεσης του κινήματος» (della Porta και Diani, 2010: 187). Και το αντίθετο, θα προσθέταμε πως συμβαίνει. Όταν παύσει μία απεργιακή κινητοποίηση διαρκείας αρχίζουν και σχηματίζονται μπλοκ μεταξύ των πρώην απεργών (τις περισσότερες φορές είναι ήδη διαμορφωμένα), τα οποία διαφοροποιούνται μεταξύ τους. Είναι, όμως, πολύ νωρίς στη συγκεκριμένη περίοδο για να πούμε ότι τελειώσαμε με τους ριζοσπαστισμούς και το κλίμα της εποχής. Οι δρώντες του Μάρτη του '75 στη σύγκλιση τους μέσα από την απεργιακή κινητοποίηση διαμόρφωσαν μία πολυκεντρική ταυτότητα, η οποία από ότι φαίνεται παραμένει ισχυρή. Μιλάμε για τη διαμόρφωση μίας πολυκεντρικής ταυτότητας, η οποία μπορεί να ιδωθεί ως «σημείο συνάντησης ιστοριών, προσωπικών αναγκών και ετερογενών αναπαραστάσεων» (della Porta και Diani, 2010: 185). Αυτή η πολυκεντρική ταυτότητα είναι πιθανόν που φέρνει σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα σε σύγκλιση τα δύο σωματεία που προέκυψαν από τους απεργούς και οδηγούνται στην ενοποίησή τους. Και σίγουρα επιβιώνει για σαράντα πέντε χρόνια, περίπου, στην παράταξη «Ενιαίο Ενωτικό Ανεξάρτητο Ψηφοδέλτιο» του Μανώλη Μπαντουράκη, η οποία συγκεντρώνει στις τάξεις της το πλέον ετερογενές πολιτικά, ιδεολογικά και κομματικά ανθρώπινο δυναμικό της μεταπολίτευσης. Ωστόσο, δεν μπορούμε να δούμε στη συγκυρία της πρώιμης μεταπολίτευσης διακριτά τους ριζοσπαστισμούς της εποχής από το επαγγελματικό συμφέρον στο οποίο συγκλίνουν οι συγκεκριμένοι ιδιοκτήτες ταξί και το επαγγελματικό συμφέρον όπως αυτό διηθείται μέσα από τους ριζοσπαστισμούς της εποχής. Θα μπορούσαμε, μάλιστα, να υποθέσουμε ότι το επαγγελματικό συμφέρον είναι ακριβώς η συνεκτική ουσία όλων αυτών των

ριζοσπαστισμών. Το κέντρο όπου συγκλίνουν και του οποίου η ύπαρξη είναι αυτή που αμβλύνει τις φυγόκεντρες δυνάμεις. Χωρίς το επαγγελματικό συμφέρον ως σημείο αναφοράς και θέασης του κοινωνικού και οικονομικού κόσμου, μπορούμε κάλλιστα να υποθέσουμε πως οι ριζοσπαστισμοί θα τραβούσαν ο καθένας το δρόμο του.

Οι απεργοί του Μάρτη του '75 πρόσφεραν ευρείες ευκαιρίες συμμετοχής σε πολίτες/ιδιοκτήτες ταξί, οι οποίοι ήταν φιμωμένοι τα χρόνια της δικτατορίας και αποκλεισμένοι από τα σωματεία τους. Η παραμονή στο στρατόπεδο του Αλίμου έδινε τη δυνατότητα να συμμετέχει κάποιος ελεύθερα ως ακροατής αλλά και ως ομιλητής σε συζητήσεις, άτυπες συνελεύσεις, συμμετοχή σε πορείες και σε ομάδες περιφρούρησης μίας πολύ σημαντικής απεργίας – εν ολίγοις σε ένα ευρύ φάσμα πολιτικής συμμετοχής.

Η ίδια η κινητοποίηση δεν ήταν αυθόρμητη υπό την έννοια ότι δεν ήταν μία ανακλαστική κίνηση στην περιέουσα ατμόσφαιρα της περιόδου. Η νωπή εμπειρία της απαλλοτρίωσης των αδειών που κατείχαν οι μεγαλοϊδιοκτήτες ταξί πριν το 1967, αλλά και η πληθώρα των αδειών που έθεσε σε κυκλοφορία η δικτατορία κλώνιζε την εμπιστοσύνη των μικροϊδιοκτητών και τους έθετε σε ένα καθεστώς αβεβαιότητας και επιφυλακτικότητας απέναντι στο κράτος. Επίσης, ο συνδικαλιστικός νόμος, ο οποίος προέβλεπε αρχαιρεσίες στα σωματεία της εποχής -από τα οποία ήταν αποκλεισμένοι οι απεργοί του '75- μαζί με τη βεβαιότητα των τελευταίων πως θα αναπαράγονταν μέσω των εκλογικών διαδικασιών τα πρόσωπα που ήταν ήδη εδραιωμένα από την περίοδο της δικτατορίας στα συγκεκριμένα σωματεία (όπως και έγινε) αύξανε την ανάγκη της δημιουργίας ενός μαχητικού συνδικάτου. Η κατοχή «μισής» άδειας κυκλοφορίας ταξί, η οποία δεν επιτρέπει στο ιδιοκτήτη να «κυνηγήσει τη δουλειά» καθώς περιορίζεται χρονικά σε συγκεκριμένες ώρες εργασίας οι οποίες δεν είναι όλες το ίδιο αποδοτικές, όπως επίσης το γεγονός ότι ως αυτοαπασχολούμενοι είναι ευάλωτοι στις οικονομικές διακυμάνσεις κάθε περιόδου, δικαιολογεί ως ένα βαθμό την ανάγκη ύπαρξης ενός μαχητικού συνδικάτου καθώς και τις συνεχείς αντιδράσεις απέναντι σε οτιδήποτε μπορεί να διασαλεύσει το ήδη ευαίσθητο status quo. Κι αυτά τα δεδομένα, εξηγούν ίσως την «παρατεταμένη» ριζοσπαστικοποίηση, στην οποία αναφερθήκαμε. Την εξηγούν, δηλαδή, και εκτός της συγκεκριμένης απεργίας και του συγκρουσιακού κύκλου στα οποία τα ερευνούμε. Αλλά αυτό το ζήτημα θα το εξετάσουμε στην αμέσως επόμενη ενότητα.

4.2 Η συγκρότηση του επαγγελματία ταξιτζή

Κάθε επάγγελμα οργανώνεται γύρω από συγκεκριμένες προδιαγραφές και προϋποθέσεις, οι οποίες κατοχυρώνονται θεσμικά με σκοπό τον κοινωνικό έλεγχο του συγκεκριμένου επαγγέλματος από όσους το ασκούν (Johnson, 1972): μία θεσμική οριοθέτηση, η οποία συγκροτεί από τη μία ένα πεδίο των πιστοποιημένων μελών του επαγγέλματος και από την άλλη, δημιουργεί τους διεκδικητές τόσο σε οικονομικό όσο και σε πολιτικό επίπεδο που επιζητούν τη νομή των οφελών του συγκεκριμένου πεδίου ή κλάδου.

Η δημιουργία ενός υπερπληθωρικού κλάδου⁴⁸ όπως αυτός του ταξί κατά την περίοδο της δικτατορίας συνεπιφέρει σημαντικές συνέπειες ως προς τον σχεδιασμό των επαγγελματιών σχετικά με το παρόν και το μέλλον του επαγγέλματός τους. Η σύνδεση των ατόμων με το επάγγελμά τους είναι ένα από τα χαρακτηριστικά της σύγχρονης κοινωνικής πραγματικότητας και αποτελούν το βασικό κριτήριο ταξινόμησής τους ως κοινωνικά υποκείμενα. Σύμφωνα με τον Τσουκαλά (2005: 148) «τα άτομα θεωρούνται φορείς *κοινωνικά μονοσθενείς*» καθώς το σύστημα των κοινωνικών σχέσεων αναπαράγεται μέσω ενός συμπλέγματος μηχανισμών που εξασφαλίζουν τη σχετική διάρκεια και «κληρονομικότητα» της συγκεκριμένης κοινωνικής θέσης/σχέσης μέσα από την *κοινωνική καθήλωσή* τους (Bertaux όπως αναφ. στο Τσουκαλάς, 2005: 148) ως φορέων συγκεκριμένων κοινωνικών θέσεων. Αν και ο όρος της «κοινωνικής μονοσθένειας» φαίνεται να αποδίδει μονοσήμαντα τον κοινωνικό χαρακτηρισμό των ατόμων στο πλαίσιο της παραγωγικής διαδικασίας (Τσουκαλάς, 2005: 178), ωστόσο, θα δούμε αμέσως παρακάτω πως η κρατική παρεμβατικότητα στα πλαίσια της ρύθμισης του επαγγέλματος των ταξιτζήδων προάγει την κοινωνική μονοσθένεια δημιουργώντας το υπόβαθρο πάνω στο οποίο οι ιδιοκτήτες ταξί -λαμβάνοντας υπόψη τα δεδομένα που έχουν διαμορφωθεί για τον κλάδο τους από το 1967 και μετά-διαμορφώνουν τις αξίες, την ιδεολογία, τις αντιλήψεις και τα αιτήματά τους.

Οι νόμοι που παράγονται την περίοδο μετά την πτώση της δικτατορίας και αφορούν το ταξί συνεχίζουν τη λογική των νόμων της προδικτατορικής περιόδου:

⁴⁸ Οι άδειες κυκλοφορίας ταξί που για να εκδοθούν βασίστηκαν σε πλαστά πιστοποιητικά, φαίνεται να μην αποσύρθηκαν ποτέ από την κυκλοφορία Συναντούμε, μέχρι και τα τέλη της δεκαετίας του 1970, το αίτημα της άρσης των αδειών κυκλοφορίας ταξί που εκδόθηκαν με πλαστά πιστοποιητικά. Ανάμεσα στα άλλα σωματεία το θέτει και το σωματείο «Άλιμος-Ενότητα» το οποίο μιλά εκείνη την εποχή για 3.000 τέτοιες άδειες. Πρόκειται για μία από τις κληρονομίες της δικτατορίας που δεν άγγιξε καμία κυβέρνηση μεταπολιτευτικά. Τουναντίον κατά καιρούς και, κυρίως, για την περίοδο που ερευνούμε υπήρξαν περιόδοι κατά τις οποίες οι άδειες μετατρέπονταν σε εργαλείο άσκησης κοινωνικής πολιτικής καθώς χορηγούνταν σε πολύτεχνους ή άλλες κοινωνικές κατηγορίες.

πέραν του γεγονότος ότι ένας ιδιοκτήτης μπορεί να κατέχει μέχρι δύο άδειες ταξί, ο ιδιοκτήτης μπορεί να ασκήσει το μεταφορικό έργο μόνο στα πλαίσια του δικού του επαγγέλματος, δεν έχει το δικαίωμα να εργαστεί σε άλλη παρεμφερή δραστηριότητα όπως και οποιοδήποτε άτομο ασκεί άλλη επαγγελματική δραστηριότητα εκτός του επαγγέλματος του οδηγού ταξί δεν μπορεί να είναι κάτοχος άδειας κυκλοφορίας ταξί.

Η έκδοση μεγάλου αδειών κυκλοφορίας ταξί και ο κατακερματισμός τους σε «μισές», σε μικρά μερίδια δηλαδή, διαμόρφωσαν, όπως θίξαμε και στην *Εισαγωγή*, τις συνθήκες εκείνες που επέτρεψαν να αναδυθεί στον μικρόκοσμο της αυτοαπασχόλησης και του ελεύθερου επαγγέλματος του ταξί ένας σύγχρονος «αναρχικός μικροαστισμός»⁴⁹. Ένας «αναρχικός μικροαστισμός», ο οποίος αναπτύσσεται προς δύο κατευθύνσεις: η μία εκδηλώνεται με μία ατομικιστική περιχαράκωση του υποκειμένου στα του οίκου του ενώ η άλλη αναζητά να εκφραστεί μέσα από τη συλλογική-συνδικαλιστική δράση, υπερασπίζεται τη μικρή ιδιοκτησία, την οποία ταυτίζει με την ιδιοκτησία του ταξί και την επαγγελματική επιβίωσή του επικαλούμενος παραδοσιακά ιδανικά όπως η οικογένεια, η εργασία, η αξιοπρέπεια τα οποία συνδέει διαχρονικά με τα συνδικαλιστικά αιτήματα που προτάσσει. Πάντα πίσω από κάποιο συνδικαλιστικό αίτημα θα δούμε να εξυφαίνεται μία επιχειρηματολογία που έχει να κάνει με το επίπεδο διαβίωσης της οικογένειας, τις σπουδές των παιδιών κ.ά. Όλα αυτά είναι στοιχεία που τα συναντούμε και στον παραδοσιακό μικροαστισμό του κόσμου της αυτοαπασχόλησης και των ελεύθερων επαγγελματιών. Η διαφορά έγκειται στο γεγονός ότι η αστάθεια απέναντι στις οικονομικές διακυμάνσεις γίνεται περισσότερο έντονη ακριβώς λόγω της μισερής ιδιοκτησίας που δημιουργείται κατά τη διάρκεια της δικτατορίας ενώ παράλληλα συγκροτείται γύρω από τα μέλη του σωματείου «Άλιμος-Ενότητα» ένας ταξικός πόλος ο οποίος διεκδικεί δυναμικά και με ριζοσπαστικό τρόπο τα αιτήματά του και αντιπαράθεται στα υπόλοιπα σωματεία ταξί της περιόδου, τα οποία πέρα από τις στρεβλώσεις που είχαν υποστεί στις οργανωτικές και θεσμικές λειτουργίες τους τόσο στη προδικτατορική όσο και στη δικτατορική περίοδο, αποτελούσαν βασικούς εκπροσώπους του συντηρητισμού και του παραδοσιακού

⁴⁹ Στη σύγχρονη διεθνή συζήτηση για τον «μικροαστισμό» και τα «μικροαστικά στρώματα» που μεταφέρει στο βιβλίο του ο Ποταμιάνος (2016), οι συγκεκριμένες έννοιες είναι απαλλαγμένες από τις αρνητικές συνδηλώσεις του παρελθόντος. Η έντονη αστάθεια των μικροεπιχειρήσεων ως δομικό χαρακτηριστικό τους, οι συχνές μεταβολές στην ταξική θέση των ανθρώπων κατά τη διάρκεια της ζωής τους, ο κεντρικός ρόλος της οικογένειας, η αυτοεκμετάλλευση, δηλαδή η παράταση ή η ανάγκη παράτασης του εργασιακού χρόνου, ο περιορισμός των επιπέδων κατανάλωσης χάριν της αναπαραγωγής τους και η ετερογένεια των ατόμων που συγκροτούν τα μικροαστικά στρώματα, είναι κάποια από τα βασικά χαρακτηριστικά των συγκεκριμένων κοινωνικών στρωμάτων.

μικροαστισμού.

Το σωματείο «Άλιμος-Ενότητα» συγκρότησε, λοιπόν, τον συνδικαλιστικό του λόγο πάνω σε αυτήν ακριβώς τη σύλληψη της κοινωνικής μονοσθένειας του επαγγέλματος του ταξιτζή. Μία σύλληψη χιμαιρική στον πυρήνα της καθώς δεν μπορούσαν τα μέλη του συγκεκριμένου σωματείου (αλλά και οποιοσδήποτε άλλος) να ελέγξουν την κοινωνική πολυσθένεια των υποκειμένων⁵⁰ καθώς διαχρονικά η ιδιοκτησία ενός ταξί ήταν πεδίο όχι μόνο εξασφάλισης μίας θέσης εργασίας⁵¹ αλλά και επένδυσης με στόχο είτε την ενοικίαση του ταξί είτε την αναμονή μίας καλύτερης τιμής πώλησης της άδειας στην αγορά με άμεσο στόχο την απόκτηση κέρδους από την διαφορά των τιμών αγοράς και πώλησης.

Με άλλα λόγια, τα μέλη του σωματείου «Άλιμος-Ενότητα» επιχείρησαν στα οκτώ χρόνια ύπαρξης του σωματείου τους να ενισχύσουν και να περιχαράκωσουν το επάγγελμά τους και την κοινωνική μονοσθένειά τους ως επαγγελματίες μέσα από συγκεκριμένα βήματα. Επιχείρησαν την πάταξη του φαινομένου της «πειρατείας», την έκδοση της ειδικής άδειας οδηγού της οποίας μόνο ο εκάστοτε κάτοχος νομιμοποιούνταν να εργάζεται ως οδηγός ταξί, έθεσαν το ζήτημα του μεταβιβάσιμου της άδειας κυκλοφορίας με συνέπεια όχι μόνο να βρεθούν ξαφνικά στα χέρια τους με ένα περιουσιακό στοιχείο γύρω από το οποίο δημιουργήθηκε μία εκτεταμένη αγορά αλλά και το περιουσιακό στοιχείο αυτό να είναι μεταβιβάσιμο στα τέκνα ή στη χήρα εξασφαλίζοντας με αυτόν τον τρόπο την διάρκεια και την κληρονομικότητα του επαγγέλματος σε ενδοοικογενειακά πλαίσια (ακόμα και αν αυτή η μεταβίβαση εμφανιζόταν ως αγοροπωλησία αποδίδοντας στο κράτος τους ανάλογους φόρους). Ένας επιπλέον σημαντικός λόγος της επιδίωξης του μεταβιβάσιμου ήταν για να

⁵⁰ Ο Τσουκαλάς (2005: 121) αναφέρεται χαρακτηριστικά στην περίοδο μετά το 1970 όταν με τις ροές της παλιννόστησης, οι μετανάστες ή «τουλάχιστον μια μεγάλη μερίδα ανάμεσά τους, επανήλθαν ως σταθεροποιημένοι “πολυσθενείς” αυτοαπασχολούμενοι φορείς, τόσο στην ύπαιθρο όσο και στην πόλη». Θα πρέπει να σημειώσουμε, επίσης, πως η «πειρατεία» για την οποία αναφερθήκαμε σε αρκετά σημεία στην παρούσα εργασία συνιστά μία από τις εκφάνσεις του φαινομένου της κοινωνικής πολυσθένειας. Όπως είδαμε από τις συνεντεύξεις των πληροφορητών και τα δημοσιεύματα των εφημερίδων «πειρατεία» ασκούσαν και αστυνομικοί αλλά και άνθρωποι από τις ένοπλες δυνάμεις της χώρας. Κάποιους από αυτούς, εκτός από την υπηρεσία τους και την «πειρατεία» στον ελεύθερο χρόνο τους δεν αποκλείεται να τους συναντούσαμε τις Κυριακές στο Μοναστηράκι ως μικροπωλητές ζωνών για παντελόνια κ.λπ. Αναφέρουμε αυτό το υποθετικό παράδειγμα για να δείξουμε το εύρος που θα μπορούσε να εκλάβει η κοινωνική πολυσθένεια τη συγκεκριμένη περίοδο.

⁵¹ Είναι χαρακτηριστική η φράση «στην πραγματικότητα αγοράζεις μία θέση εργασίας» που λεγόταν και λέγεται συχνά μεταξύ των ιδιοκτητών ταξί που αγόρασαν μία ή μισή άδεια ταξί για να δουλέψουν οι ίδιοι το ταξί χωρίς να έχουν κερδοσκοπικές βλέψεις ως προς τη «χρηματιστηριακή» αξία της άδειας κυκλοφορίας.

επιτευχθεί η απαλλαγή από κάποιον κακό συνέταιρο και η αρχή μίας νέας συνεργασίας με κάποιον άλλον ή η επιδίωξη το «μισό» ταξί να γίνει «ολόκληρο».

Ένα άλλο κριτήριο γύρω από το οποίο οργανώνουν τα μέλη του συγκεκριμένου σωματείου τη σύλληψη και την οριοθέτηση της επαγγελματικής συνθήκης τους είναι το κριτήριο της προσωπικής τους εργασίας⁵². Το συγκεκριμένο κριτήριο δημιουργεί έναν κάθετο διαχωρισμό ανάμεσα στους ιδιοκτήτες που εργάζονται οι ίδιοι στο ταξί τους και σε αυτούς που το έχουν αγοράσει είτε για επενδυτικούς σκοπούς είτε το έχουν μόνιμα νοικιασμένο (καθώς υπάρχει η περίπτωση για λόγους υγείας ένας ιδιοκτήτης να νοικιάσει για κάποια περίοδο το ταξί του). Καλλιεργείται με αυτόν τον διαχωρισμό στο εσωτερικό των ιδιοκτητών μία αντίληψη περισσότερο στενής και πυρηνικής κοινωνικής μονοσθένειας, η οποία καθίσταται για τα μέλη του σωματείου «Άλιμος-Ενότητα» το αντικείμενο της αντιπροσώπευσής τους: τα μέλη του συγκεκριμένου σωματείου, όντας οι ίδιοι ιδιοκτήτες που δουλεύουν τα ταξί τους, υπερασπίζονται, νοιάζονται, επεξεργάζονται αιτήματα και καλλιεργούν αντιλήψεις στον πυρήνα των οποίων βρίσκεται ο μικροϊδιοκτήτης-οδηγός ταξί.

⁵² Διάκριση την οποία, σύμφωνα με τον Ποταμιάνο (2016), συναντούμε κατά κόρον στους κλάδους της αυτοαπασχόλησης.

Συμπεράσματα

Ο συγκρουσιακός κύκλος της πρώιμης μεταπολίτευσης είναι ένα πλούσιο τοπίο διεκδικητικών μορφών δράσης τόσο στον εργοστασιακό και δημόσιο τομέα όσο και στους τομείς της αυτοαπασχόλησης. Όπως επισημαίνει ο Σεφεριάδης (2016), η μεταπολίτευση αντιμετωπίστηκε αναδρομικά ως μία ειρηνική και αναίμακτη αποκατάσταση της δημοκρατίας εκτοπίζοντας σχεδόν πλήρως από την εικόνα τους κοινωνικούς αγώνες που επακολούθησαν αλλά και προηγήθηκαν της καθεστωτικής αλλαγής όπως και την επίδρασή τους

Στο περιβάλλον της πρώιμης μεταπολίτευσης, που αναγνώστηκε στη συγκυρία της από διάφορες κοινωνικές και επαγγελματικές ομάδες ως ένα περιβάλλον πολιτικών ευκαιριών, μία μερίδα ιδιοκτητών ταξί εκφράστηκε με τον πλέον μαχητικό τρόπο. Υιοθετώντας για τον κλάδο τους ένα νέο συνδυασμό μορφών διαμαρτυρίας, οι συγκεκριμένοι ιδιοκτήτες προσπάθησαν να ασκήσουν τη μεγαλύτερη πίεση που μπορούσαν στο πολιτικό σύστημα για να αναγνωριστούν ως κοινωνικοί εταίροι και να επιβάλλουν την ατζέντα τους. Η πολιτειακή μεταβολή, τα προβλήματα που είχαν συσσωρευτεί στον κλάδο, οι βίαιες ανακατανομές στο τοπίο της ιδιοκτησίας ταξί τόσο το 1964 όσο και τα χρόνια της δικτατορίας οι οποίες επέφεραν μετασχηματισμούς και στην κοινωνική σύνθεση των ιδιοκτητών, τα συγκρουόμενα συμφέροντα στο εσωτερικό του κλάδου που εκφράστηκαν τους πρώτους μήνες μετά την πτώση του δικτατορικού καθεστώτος και η οικονομική κρίση, δημιούργησαν ένα σπινάλι μηχανισμών, διαδικασιών και επεισοδίων, που προκάλεσε τη ριζοσπαστικοποίηση των συγκεκριμένων ιδιοκτητών, οι οποίοι αποφάσισαν πως η μόνη διέξοδος ήταν η σύγκρουση στον δρόμο.

Οι δύο βίαιοι μετασχηματισμοί στο πεδίο των αδειών κυκλοφορίας ταξί το 1964 και το 1967 διαδραμάτισαν σημαντικό ρόλο στην πορεία που ακολούθησε ο κλάδος ως προς τη βιωσιμότητά του αλλά και τις εξελίξεις στο κομμάτι που αφορά τον τρόπο συνδικαλιστικής οργάνωσης και διεκδίκησης των ιδιοκτητών ταξί. Ο μετασχηματισμός που επιχείρησε το 1964 η κυβέρνηση Γ. Παπανδρέου είχε δύο διττές αναγνώσεις: από τη μία θεωρήθηκε ότι κατακερματίζει τις μεγάλες ιδιοκτησίες που ήταν συγκεντρωμένες στα χέρια λίγων οικογενειών αίροντας το μονοπώλιο που είχε δημιουργηθεί εντός του μονοπωλιακού χαρακτήρα του επαγγέλματος. Από την άλλη, η διαχείριση της αναδιανομής μέρους των αδειών αλλά και την πώλησης κάποιων από το κράτος δημιούργησε ένα αίσθημα αδικίας σε όσους ήταν χρόνια οδηγοί ταξί (νοίκιαζαν δηλαδή ταξί) και αποκλείστηκαν διπλά: από το κράτος που προτίμησε να

παρέχει άδειες σε «πειρατές» της εποχής και από την αντικειμενική δυσκολία/αποκλεισμό τους καθώς ο ιδιωτικός δανεισμός από τις τράπεζες ήταν αδύνατος εκείνη την εποχή. Αυτή η προσπάθεια μετασχηματισμού στον κλάδο των ταξί ως συνολική εικόνα δημιούργησε όπως κάθε πολιτική απόφαση ικανοποιημένους και δυσαρεστημένους. Καθώς είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε πια τις εκβάσεις στο εσωτερικό του κλάδου, οι δυσαρεστημένοι (καθώς στην πλειονότητά τους ήταν άνθρωποι που είχαν πάρει απόφαση πως το ταξί θα είναι η εργασία τους για το υπόλοιπο του βίου τους ή τουλάχιστον κάποιοι από αυτούς), θα γίνουν ιδιοκτήτες επί δικτατορίας ή μεταπολιτευτικά και ένα μέρος τους με τη συνδρομή νέων και παλιών ιδιοκτητών ταξί θα διαδραματίσουν πρωταγωνιστικό ρόλο στο συνδικαλισμό του κλάδου.

Η αλλαγή που έγινε στην κοινωνική σύνθεση των ιδιοκτητών ταξί την περίοδο της δικτατορίας, με τη μαζική έκδοση αδειών και μέσα στα πλαίσια της «θεσμικής ακαταστασίας» (Καζάκος, 2016: 150) που χαρακτήριζε τις διαδικασίες λήψης αποφάσεων και την εφαρμογή τους καθιστώντας τις διαβλητές, διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο, επίσης, για δύο λόγους: πρώτον, η πλειονότητα των νέων ιδιοκτητών προέρχονταν από λαϊκά, μικροαστικά και αγροτικά στρώματα με αυτόν τον τρόπο άλλαξαν άρδην τα κοινωνικά χαρακτηριστικά που συνέθεταν το πεδίο των ιδιοκτητών ταξί. Δεύτερον, η μικρή ιδιοκτησία («μισή άδεια») πέρα από το γεγονός ότι προκαλούσε μια σχετική ισότητα και εξομοίωση των όρων της επαγγελματικής και της κοινωνικής ζωής των ιδιοκτητών, τους καθιστούσε περισσότερο ασταθείς και ευάλωτους απέναντι στις διακυμάνσεις της ελληνικής οικονομίας και τους εν δυνάμει ανταγωνιστές τους. Το ψυχολογικό δεδομένο της ισότητας απέναντι σε όλους τους ιδιοκτήτες ταξί φαίνεται να απελευθερώνει δυνάμεις στο εσωτερικό του κλάδου των ταξί οι οποίες προσφεύγουν σε ένα φάσμα βίαιων μορφών δράσης εντός συγκεκριμένων καταστάσεων προκειμένου να παρεμποδίσουν και να παύσουν κάθε δυνατή διαφοροποίηση στη συγκεκριμένη συγκυρία.

Παρόλο που δεν μπορούμε εννοιολογικά να κατατάξουμε τους ιδιοκτήτες ταξί στην εργατική τάξη αλλά στους αυτοαπασχολούμενους και τους ελεύθερους επαγγελματίες δεν μπορούμε να μην δούμε τη συνάφεια και τους συσχετισμούς που υπάρχουν στις εξελίξεις εντός του κλάδου στην πρώιμη μεταπολίτευση με τις εξελίξεις στα εργοστασιακά σωματεία και τις συνδικαλιστικές οργανώσεις κάποιων επαγγελματιών της αυτοαπασχόλησης και ειδικότερα στα πλαίσια του συγκρουσιακού κύκλου της πρώιμης μεταπολίτευσης. Παρατηρούμε, δηλαδή, και στη περίπτωση που

ερευνήσαμε (και συνεχίζουμε να ερευνάμε) τις δύο φάσεις που έχουν παρατηρηθεί και στη συγκρότηση των εργοστασιακών επιτροπών και σωματείων. Στην πρώτη φάση έχουμε απεργίες εκτός των νόμιμων σωματείων που οδηγούν στην ίδρυση σωματείων έως και τα τέλη του 1976 ενώ η δεύτερη φάση από το 1979 έως και το 1983 ανάγεται σε διάφορες εξελίξεις που λαμβάνουν χώρα εντός του (θεσμισμένου πια) συνδικαλιστικού χώρου (Ιωαννίδης, 2019). Ανάλογες εξελίξεις παρατηρούμε και στον κλάδο των ταξί. Έχουμε μία απεργία που γίνεται εκτός των νόμιμων σωματείων, τη συγκρότηση μίας απεργιακής επιτροπής, έναν πολυήμερο απεργιακό αγώνα με «ανεξέλεγκτη βία» (Μπαντουράκης, 2008), η οποία θα οδηγήσει αρχικά στη συγκρότηση δύο σωματείων, τα οποία πολύ σύντομα, εντός του 1976, θα ενοποιηθούν. Παρόμοια χαρακτηριστικά εμφανίζει επίσης η εικόνα των σωματείων του κλάδου με την εικόνα σε άλλους κλάδους στη συγκυρία των ετών 1974 και 1975: κατακερματισμός της εκπροσώπησης σε μία σειρά διαφόρων σωματείων τα οποία εμφανίζουν έλλειμμα μαζικότητας. Ένα ενδιαφέρον στοιχείο, επίσης, είναι ότι ενώ το δυναμικό κομμάτι των οδηγών, που έγιναν ιδιοκτήτες επί δικτατορίας διαδραμάτισε μεταπολιτευτικά πρωτεύοντα ρόλο στον συνδικαλισμό των ιδιοκτητών, ο συνδικαλισμός των οδηγών ταξί από το 1975 και μετά, υπολειπόταν σε δυναμισμό και κατέληξε υπολειμματικός έως και πρακτικά ανύπαρκτος στην ύστερη μεταπολιτευτική περίοδο.

Η απεργία διαρκείας των ιδιοκτητών ταξί τον Μάρτιο του 1975 είναι το αποτέλεσμα συνέργειας πολλαπλών παραγόντων, πολιτικών ευκαιριών και άτυπων δικτύων [δίκτυα που διαφέρουν από τις οργανώσεις καθώς δεν έχουν όνομα, δεν έχουν κανόνες και πειθαρχικές διαδικασίες, δεν έχουν προϋποθέσεις συμμετοχής (βλ. Kadushin, 2019)]: πρόκειται για σειρά μηχανισμών, διαδικασιών και επεισοδίων που λαμβάνουν χώρα και υποβοηθούνται από το γενικό κλίμα κοινωνικής αναταραχής στα πλαίσια ενός αρκετά βίαιου συγκρουσιακού κύκλου. Η -όσο γίνεται- λεπτομερής καταγραφή των γεγονότων της απεργίας αναδεικνύει τόσο τον ρόλο των άτυπων δικτύων όσο και ένα απροσδιόριστο ποσοστό αυθόρμητης αυτενέργειας από τη μεριά πολλών ιδιοκτητών ταξί που ήταν περαστικοί από τον χώρο της συγκέντρωσης των ιδιοκτητών και ενεπλάκησαν στην απεργία – κάτι που δεν συνέβη μόνο τις πρώτες ώρες αλλά και κατά τη διάρκεια της απεργιακής κινητοποίησης. Άλλωστε, η απόπειρα εγκαθίδρυσης χωρικών σχέσεων μέσω της κατάληψης του παλιού στρατοπέδου στον Άλιμο είχε προφανώς στόχο την πύκνωση των σχέσεων που προκύπταν από τη σύγκλιση των άτυπων δικτύων και των μεμονωμένων ατόμων που συμμετείχαν

αυτοστιγμής σε αυτά και τη δημιουργία μορφών συμπεριφοράς και κοινωνικών σχέσεων οι οποίες θα υπόκειντο στην επανάληψιμη και την προβλεψιμότητα: στοιχεία που είναι συμβατά με την ταξινόμια συγκεκριμένων και απαραίτητων ρόλων (Σταυρίδης, 2018).

Με τη συγκρότηση των απεργών του Αλίμου σε σωματείο, οι κομματικές ταυτίσεις είναι ρευστές κατά την περίοδο 1975-1978 καθώς τα κόμματα δεν έχουν καταφέρει να ανασυνταχθούν επαρκώς ώστε να σηκώσουν σε επίπεδο οργάνωσης και δικτύων τη συγκρότηση συνδικαλιστικών παρατάξεων. Τουναντίον, φαίνεται οι κατ' όνομα κομματικές συνδικαλιστικές παρατάξεις να προηγούνται της οποιασδήποτε δυνατότητας των κομμάτων για την ανάληψη παρόμοιων πρωτοβουλιών. Η ενθυλάκωσή τους στους κομματικούς κόλπους φαίνεται να επισυμβαίνει μετά το 1978 χωρίς οι σχέσεις μεταξύ συνδικαλιστών και κομμάτων να είναι πάντα αγαστές.

Η πληθώρα έκδοσης μισών αδειών από τη δικτατορία γίνεται, επίσης, ο παράγοντας που θα συμβάλλει στην ανάδυση ενός συγκεκριμένου κοινού αξιακού συστήματος, αντιλήψεων και πεποιθήσεων γύρω από το πως πρέπει να οργανωθεί το ταξί ως επάγγελμα για να είναι βιώσιμο, το οποίο παρουσιάσαμε εννοιολογικά ως «αναρχικό μικροαστισμό»: αιτήματα προστασίας της μικρής ιδιοκτησίας τα οποία συμπλέκονται με την υπεράσπιση παραδοσιακών αξιών (οικογένεια, αξιοπρέπεια, αξία της εργασίας) σε συνδυασμό με ένα μαχητικό συνδικαλισμό, ο οποίος ευνοεί και ενσωματώνει στις διαδικασίες του την κουλτούρα του ενεργού μέλους.

Τα αιτήματα των απεργών του Αλίμου συμπλέχθηκαν με ευρύτερα πολιτικά αιτήματα της εποχής όπως της αποχουντοποίησης και του εκδημοκρατισμού. Τόσο τα πρώτα όσο και τα δεύτερα αιτήματα δεν είχαν άμεση ικανοποίηση. Τα πρώτα, άρχισαν να ικανοποιούνται σταδιακά, ωστόσο, τα αιτήματα της αποχουντοποίησης και του εκδημοκρατισμού δεν είχαν καμία τύχη. Οι απεργοί του 1975, οι οποίοι συγκρότησαν και το σωματείο «Άλιμος-Ενότητα» υποχρεώθηκαν από τα πράγματα να δράσουν παράλληλα με τα υπόλοιπα σωματεία της εποχής, να συγκρουστούν αλλά και κάποιοι από τους συνδικαλιστές τους να συνεργαστούν μεταξύ τους μέχρι το 1984 όπου θα βρεθούν όλοι μαζί υπό τη σκέπη ενός σωματείου.

Το σωματείο που προέκυψε από τους απεργούς του 1975 κι αφού για εννιά χρόνια συνέχισε αμείωτα την αντιπαράθεσή του με τα υπόλοιπα σωματεία του κλάδου και με τις κυβερνητικές πολιτικές έγινε πόλος έλξης αρκετών ιδιοκτητών ταξί που εντάχθηκαν ως μέλη στις τάξεις του καθώς ανταποκρινόταν στις απαιτήσεις τους για άμεση συμμετοχή και δράση.

Το νέο συνδικάτο της Αθήνας, το Σ.Α.Τ.Α., το οποίο προκύπτει αρχικά από την ενοποίηση πέντε σωματείων -στη συνέχεια θα προσχωρήσουν και τα υπόλοιπα- συγκροτείται στη βάση ενός καταστατικού που προτάσσει την αλληλεγγύη των μελών του και τη δημοκρατική συμμετοχή. Ο κόσμος των «σωματείων-σφραγίδων» αλλά και των σωματείων που προέρχονται από το δικτατορικό και προδικτατορικό παρελθόν του κλάδου φαίνεται να ενσωματώνεται στην παράταξη της Νέας Δημοκρατίας που δημιουργείται το 1984, πλαισιωμένος βέβαια κι από νέους ιδιοκτήτες που ταυτίζονται κομματικά με τη συγκεκριμένη συνδικαλιστική παράταξη.

Ωστόσο, η εννεαετής παρουσία του σωματείου που συγκρότησαν οι απεργοί του Αλίμου φαίνεται πως δημιούργησε ρήξεις με το συνδικαλιστικό παρελθόν του κλάδου, διαμόρφωσε νέα μονοπάτια εξάρτησης θέτοντας τις βάσεις νέων στάσεων και συμπεριφορών όσον αφορά τη συμμετοχή, τα ρεπερτόρια δράσης, τις πλαισιώσεις και τις οργανωτικές δομές του συνδικάτου. Αυτή η νέα κουλτούρα, αυτή η «νέα συνείδηση» αν μπορούμε να την αποκαλέσουμε έτσι και ο ρόλος που διαδραμάτισαν οι απεργοί του 1975 τόσο μέσα από την συγκρότηση του σωματείου «Άλιμος-Ενότητα» όσο και μέσα από την καταστατική παρουσία τους τις πρώτες δεκαετίες ύπαρξης του Σ.Α.Τ.Α μπορεί να γίνει καλύτερα αντιληπτή αν μπορούσαμε να φανταστούμε τις πιθανές εκβάσεις που θα είχαμε στο συνδικαλισμό των ιδιοκτητών ταξί αλλά και, γενικότερα, στον κλάδο χωρίς την παρουσία και τη συλλογική δράση των συγκεκριμένων ανθρώπων.

ΠΗΓΕΣ ΚΑΙ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Πρωτογενείς πηγές

Μ. Μπαντουράκης (2008), *Λίγο πριν ο γιαλός κρύψει τον ήλιο*, Αθήνα, Καστανιώτης.

Εφημερίδες

Η Βραδυνή

Τα Νέα

Η Καθημερινή

Ριζοσπάστης

Συνεντεύξεις

Β.Σ., άντρας, 87 ετών, 19 Νοεμβρίου 2019

Γ.Κ., άντρας, 68 ετών, 4 Δεκεμβρίου 2020

Γ.Β., άντρας, 82 ετών, 20 Νοεμβρίου 2019

Τ.Λ., άντρας, 90 ετών, 18 Δεκεμβρίου 2020

Θ.Ν., άντρας, 83 ετών, 27 Δεκεμβρίου 2020

Βιβλιογραφία

I. Ελληνόγλωσση

Babbie E. (2011), *Εισαγωγή στην Κοινωνική Έρευνα*, Αθήνα, Κριτική.

Βούλγαρης Γ. (2003), *Η δημοκρατική Ελλάδα 1974-2004*, στο *Ιστορία του νέου ελληνισμού 1770-2000*, τ. 10^{ος} Η Ελλάδα της ομαλότητας, 1974-2000, Αθήνα, Ελληνικά Γράμματα.

Βούλγαρης Γ. (2013), *Η Μεταπολιτευτική Ελλάδα 1974-2009*, Αθήνα, Πόλις.

Bourdieu P., 1999. *Γλώσσα και συμβολική εξουσία*, μτφ. Κ. Καψαμπέλη, Αθήνα: Ινστιτούτο του βιβλίου, Α. Καρδαμίτσα.

Craib I. (2011), *Σύγχρονη Κοινωνική Θεωρία*, Αθήνα, Τόπος.

Edelman, M. (1999). *Η κατασκευή του πολιτικού θεάματος*. Αθήνα: Παπαζήσης.

Ζαρίκος Ι., *Η εφημερίδα Καθημερινή στη Μεταπολίτευση, 1974-1997. Ιστορική και συγκριτική μελέτη του ελληνικού φιλελευθερισμού*, 2020.

Geertz G, (2003), *Η ερμηνεία των πολιτισμών*, Αλεξάνδρεια, Αθήνα.

Hague R. και Harrop M. (2011), *Συγκριτική πολιτική και διακυβέρνηση*, Αθήνα, Κριτική.

Ιορδάνογλου Χ. (2003), *Η οικονομία 1974-2000, Επιβράδυνση-Στασιμότητα-Ανάκαμψη*, στο *Ιστορία του νέου ελληνισμού 1770-2000*, τ. 10^{ος} Η Ελλάδα της ομαλότητας, 1974-2000, Αθήνα, Ελληνικά Γράμματα.

Ιορδάνογλου Χ. (2020), *Η ελληνική οικονομία μετά το 1950*, τ. Α', Αθήνα, Τράπεζα της Ελλάδος.

Ιωαννίδης Σ., Διδακτορική διατριβή, *Το κίνημα των εργοστασιακών επιτροπών, 1974-1981*, 2019.

Ιωάννου Α.Χ. (1989), *Μισθωτή απασχόληση και συνδικαλισμός στην Ελλάδα*, Αθήνα, Ίδρυμα Μεσογειακών Μελετών.

Καζάκος Π.. Πολιτικοί θεσμοί και οικονομική ανάπτυξη: η εμπειρία της δικτατορίας 1967-1974 στο Π. Σούρλας (επιμ.) *Η δικτατορία των συνταγματαρχών και η αποκατάσταση της δημοκρατίας*, Αθήνα, Ίδρυμα της Βουλής των Ελλήνων για τον κοινοβουλευτισμό και τη δημοκρατία, 2016, σελ. 137-167.

Καλτσώνης Δ., 2010, *Ελληνική Συνταγματική Ιστορία*, τ. II: 1941-2001, Αθήνα, Ξιφαράς.

Καραμανωλάκης Β., Νικολακόπουλος Η., Σακελλαρόπουλος Τ. (2016), *Η μεταπολίτευση '74- '75. Στιγμές μιας μετάβασης*, Αθήνα, Θεμέλιο.

- Kadushin C. (2019), *Κοινωνικά δίκτυα*, Αθήνα, Κριτική.
- Κοτρωνάκη Λ., Διδακτορική διατριβή, Η θεωρία της Συγκρουσιακής Πολιτικής στην πράξη των κοινωνικών κινήματων: το κίνημα ενάντια στη νεοφιλελεύθερη παγκοσμιοποίηση (Ελλάδα, 2000-2006), 2015.
- Κωτσονόπουλος Λ., *Οι δημοσιονομικές βάσεις της πολιτικής νομιμοποίησης και η κρίση του κράτους της μεταπολίτευσης (1974-1994)* στο Αυγερίδης Μ., Γαζή Ε., Κορνέτης Κ. 2015, *Μεταπολίτευση, Η Ελλάδα στο μεταίχμιο δύο αιώνων*, Αθήνα, Θεμέλιο, 2015, σ. 57-73.
- Κουντούρη, Φ., 2015. *Τα δημόσια προβλήματα στην πολιτική ατζέντα*. [ηλεκτρ. βιβλ.] Αθήνα: Σύνδεσμος Ελληνικών Ακαδημαϊκών Βιβλιοθηκών. Διαθέσιμο στο: <http://hdl.handle.net/11419/4426>
- Κωτσονόπουλος Λουδοβίκος, *Οι δημοσιονομικές βάσεις της πολιτικής νομιμοποίησης και η κρίση του κράτους της μεταπολίτευσης (1974-1994)* στο Αυγερίδης Μ., Γαζή Ε., Κορνέτης Κ. 2015, *Μεταπολίτευση, Η Ελλάδα στο μεταίχμιο δύο αιώνων*, Αθήνα, Θεμέλιο, 2015, σ. 57-73.
- Mason J. (2011), *Η διεξαγωγή της ποιοτικής έρευνας*, Αθήνα, Πεδίο.
- Μπαλιμπάρ Ε. (2005), *Πολιτική και αλήθεια*, Αθήνα, Νήσος.
- Νικολακόπουλος Η. (2012), *Των εκλογών τα πάθη*, Αθήνα, Το Βήμα-Βιβλιοθήκη.
- Lagroye J., Francois B. & Sawicki F., 2008, *Πολιτική Κοινωνιολογία*, Αθήνα, Τυπωθήτω.
- Lakatos I., *Η ιστορία της επιστήμης και οι ορθολογικές της ανασυγκροτήσεις*, στο Κουζέλης Γ. (επιμ.), *Επιστημολογία. Κείμενα*, Αθήνα, Νήσος, 1997, σ. 187-248.
- Λιάκος Α. (2016), *Εργασία και πολιτική του Μεσοπολέμου*, Αθήνα, Νεφέλη.
- Λιάκος Α., 2019, *Ο ελληνικός 20ός αιώνας*, Αθήνα, Πόλις.
- Λίτσης Μ. (2019), *Στης μεταπολίτευσης τα χρόνια*, Αθήνα, Τόπος.
- Little D. (2016), *Φιλοσοφία των κοινωνικών επιστημών. Είδη κοινωνικής εξήγησης*, Αθήνα, Οκτώ.
- Μπιθυμήτρης Γ., Κωτσονόπουλος Λ, «*Μετασχηματισμοί του ελληνικού συνδικαλιστικού κινήματος από τη μεταπολίτευση μέχρι την κρίση: συνέχειες και ρήξεις*». *Ελληνική Επιθεώρηση Πολιτικής Επιστήμης*, τχ. 44, 2018, 99-122, σελ. 109.
- Νικολακόπουλος Η., *Τα διλήμματα της μεταπολίτευσης μεταξύ συνέχειας και ρήξης*, στο Καραμανωλάκης Β., Νικολακόπουλος Η., Σακελλαρόπουλος Τ., (επιμ.) *Η μεταπολίτευση '74-'75, Στιγμές μιας μετάβασης*, Αθήνα, Θεμέλιο, 2016, σ. 35-46.
- Παπαζαχαρίου Ε., 1980, *Η Πιάτσα*, Αθήνα, Κάκτος.
- Πασχαλίδης Γ., 1993, *Η ποιητική της αυτοβιογραφίας*, Αθήνα, Σμίλη.
- Πασχαλούδη Ε., *Η συγκρότηση του πολιτικού λόγου της δεξιάς κατά την πρώτη μεταπολιτευτική περίοδο*, στο Καραμανωλάκης Β., Νικολακόπουλος Η., Σακελλαρόπουλος Τ., (επιμ.) *Η μεταπολίτευση '74-'75, Στιγμές μιας μετάβασης*, Αθήνα, Θεμέλιο, 2016, σ. 117-133.
- Ποταμιάνος Ν. (2016), *Οι νοικοκυραίοι*, Ηράκλειο, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης.
- Pavis P. (2006), *Λεξικό του Θεάτρου*, Αθήνα, Gutenberg.
- Della Porta D. και Diani M. (2010), *Κοινωνικά Κινήματα*, Αθήνα, Κριτική.
- Σακελλαρόπουλος Σ. (2001), *Η Ελλάδα στη Μεταπολίτευση*, Αθήνα, Λιβάνης.
- Σερεντεδάκης Ν., *Συνέχειες και ασυνέχειες της συλλογικής δράσης κατά τη μετάβαση από την «καχεκτική δημοκρατία» στη μεταπολίτευση»* στο Αυγερίδης Μ., Γαζή Ε., Κορνέτης Κ. 2015, *Μεταπολίτευση, Η Ελλάδα στο μεταίχμιο δύο αιώνων*, Αθήνα, Θεμέλιο, 2015, σ. 99-115.
- Σεφεριάδης Ι. Σ., (2006). Συγκρουσιακή πολιτική, συλλογική δράση, κοινωνικά κινήματα: μια αποτύπωση. *Ελληνική Επιθεώρηση Πολιτικής Επιστήμης*, 27(1), 7-42.
- Σεφεριάδης Ι. Σ., «*Περιβάλλον*», *κοινωνικά κινήματα και οι τρεις μέριμνες της Συγκρουσιακής Πολιτικής*, πρόλογος στο *Οικονομικές και πολιτικές συγκρούσεις σε συγκριτική προοπτική*, Μ. Κούση, Ch. Tilly (επιμ.), Αθήνα, Επίκεντρο, 2008.
- Σεφεριάδης Ι. Σ., *Η «θετική ευρετική» της Συγκρουσιακής Πολιτικής και κάποιες καταβολές της: Πώς διαβάζουμε τη θεωρία;*, 2010, *Ελληνική Επιθεώρηση Πολιτικής Επιστήμης*, τχ. 35, σ. 5-18.
- Σεφεριάδης Σ., «*Από την αποθέωση στη στηλίτευση: η 'μεταπολίτευση' ως θεωρητικό και*

- ερευνητικό αφήγημα», στο Π. Σούρλας (επιμ.) *Η δικτατορία των συνταγματαρχών και η αποκατάσταση της δημοκρατίας*, Αθήνα, Ίδρυμα της Βουλής των Ελλήνων για τον κοινοβουλευτισμό και τη δημοκρατία, 2016, σ. 563-572.
- Σταυρίδης Σ. (2018), *Κοινός χώρος. Η πόλη ως τόπος των κοινών*, Αθήνα, Angelus novus.
- Σωτήρης Π. (2020), *Ηγεμονία, στρατηγική, οργάνωση: Διαβάζοντας Γκράμσι σήμερα*, Αθήνα, Τόπος.
- Τσουκαλάς Κ. (2005), *Κράτος, κοινωνία, εργασία στη μεταπολεμική Ελλάδα*, Αθήνα, Θεμέλιο.
- Τσουκαλάς Κ. (2008), *Η ελληνική δεκαετία του '60: Σύντομη ή μακρά; Στο Ρήγας Α., Σεφεριάδης Σ.Ι., Χατζηβασιλείου Ε. (επιμ.): Η «σύντομη» δεκαετία του '60. Θεσμικό πλαίσιο, κομματικές στρατηγικές, κοινωνικές συγκρούσεις, πολιτισμικές διεργασίες*, Αθήνα, Καστανιώτης, 2008, σελ. 41-46.
- Tadie Y. J, 2001, *Η κριτική της Λογοτεχνίας τον Εικοστό Αιώνα*, Αθήνα, Τυπωθήτω.
- Τσιώλης Γ., 2006, *Ιστορίες ζωής και βιογραφικές αφηγήσεις – Η βιογραφική προσέγγιση στην κοινωνιολογική ποιοτική έρευνα*, Αθήνα Κριτική.
- Φραγκιάδης Α. (2007), *Ελληνική Οικονομία 19^{ος}-20ός Αιώνας*, Αθήνα, Νεφέλη.

II. Ξενόγλωσση

- Atleson B. J., *Work Group Behavior and Wildcat Strikes: The Causes and Functions of Industrial Civil Disobedience*, 1973, Digital Commons @ University at Buffalo School of Law.
- Bartolini S. και Mair P. (1990), *Identity, Competition and Electoral Availability. The Stabilization of European Electorates*, Cambridge, Cambridge University Press.
- Bermeo N., «Democracy and the Lessons of Dictatorship», *Comparative Politics*, Vol. 24, No. 3, 1992, σ.σ. 273-291.
- Diani M. (2003), *Leaders or Brokers?* στο Diani M. και McAdam (επιμ.) *Social Movements and Networks*, Oxford/New York, Oxford University Press, σελ. 105-122.
- Eisinger K.P., *The Conditions of Protest Behavior in American Cities*, 1973, *American Political Science Review*, Vol. 67, issue 1, σελ. 11-28.
- Elster J., *Social Norms and Economic Theory*, 1989, *The Journal of Economic Perspectives*, vol. 3, no. 4, σελ. 99–117.
- Feree M., Gamson W., Gerhards J., Rucht D. (2002), *Shaping Abortion Discourse: Democracy and the Public Sphere in Germany and the United States*, Cambridge and New York, Cambridge University Press.
- Gamson W. (1992), *Talking Politics*, Cambridge/New York, Cambridge University Press.
- Gamson W. και Meyer D. (1996), *Framing Political Opportunity*, στο McAdam D., McCarthy J., Zald M. (επιμ.) *Opportunities, Mobilizing Structures and Framing*, New York/Cambridge, Cambridge University Press, σελ. 275-290.
- Gamson W. και Modigliani A. (1989), *Media Discourse and Public Opinion on Nuclear Power*, *American Journal of Sociology*, 95, σελ. 1-37.
- Gamson A.W., “*The Success of the Unruly*”, στο McAdam D., Snow A.D., *Social Movements: Reading on Their Emergence, Mobilization, and Dynamics*, Roxbury Publishing Company, Los Angeles 1997 σ.σ. 357-366.
- Goodwin, J., Jasper, J.M. Caught in a Winding, *Snarling Vine: The Structural Bias of Political Process Theory. Sociological Forum* **14**, 27–54 (1999).
- Goldstone J. and Tilly C. (2001). *Threat (and Opportunity): Popular Action and State Repression in the Dynamics of Contentious Action*, στο Ronald R. Aminzade, Jack A. Goldstone, Doug McAdam, Elizabeth J. Perry, William H. Sewell Jr., Sidney Tarrow, Charles Tilly (επιμ.), *Silence and Voice in the Study of Contentious Politics*. Cambridge: Cambridge University Press, σελ. 179-194.
- Goffman, E. (1974), *Frame analysis: An essay on the organization of experience*. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Hirsch J. (1990), “Sacrifice for the cause: The impact of group processes on recruitment and

- commitment in protest movements”, *American Sociological Review*, 55, σελ. 243-254.
- Johnson T. J. (1972), *Professions and Power*, London: Macmillan.
- Kitschelt H., *Political Opportunity Structures and Political Protest: Anti-Nuclear Movements in Four Democracies*, 1986, *British Journal of Political Science*, vol. 16 , issue 1, σελ. 57-85.
- Koopmans R. και Statham P., *Political claims analysis: Integrating Protest Event and political discourse approaches*, *Mobilization: An international quarterly* (1999) 4 (2), σελ. 203-221.
- Kriesi H. (2004), *Political Context and Opportunity*, στο Snow D., Soule S., Kriesi H (επιμ.) *The Blackwell Companion to Social Movements*, Oxford, Blackwell, σελ. 67-90.
- Lipsky M. (1965), *Protest and City Politics*, Chicago, Rand McNally & Co.
- Mc Adam D. (1982), *Political Process and the Development of Black Insurgency, 1930-1970*, 2^η έκδοση, Chicago, University of Chicago Press.
- McAdam D., Poulsen R. (1993), Specifying the Relationship between Social Ties and Activism, *American Journal of Sociology*, v. 99, σελ. 640-667.
- Mc Adam D., Tarrow S., Tilly C. (2001), *Dynamics of Contention*, New York, Cambridge University Press.
- Melucci A. (1995), *Challenging Codes*, Cambridge/New York, Cambridge University Press.
- Mische A. (2003), *Cross-talk in Movements: Reconceiving the Culture Network Link*, στο Diani M. και McAdam (επιμ.) *Social Movements and Networks*, Oxford/New York, Oxford University Press, σελ. 258-280.
- Passy F. (2003), *Social Networks Matter. But How?* στο Diani M., McAdam D. (επιμ.) *Social Movements and Networks*, Oxford/New York, Oxford University Press, σελ. 21-48.
- Piven G., Cloward R. (1992), *Normalizing Collective Protest*, στο Morris A., McClurg M. (επιμ.), *Frontiers in Social Movement Theory*, New Haven, Yale University Press, σελ. 301-325.
- Polletta F. και Ho M. (2006), *Frames and their Consequences*, στο Goodin R. και Tilly C. (επιμ.), *The Oxford Book of Political Science*, Oxford, Oxford University Press.
- Snow D. και Benford R. (1988), Ideology, Frame Resonance, and Participant Mobilization, στο Klandermans B, Kriesi H., Tarrow S. (επιμ.) *From Structure to Action*, Greenwich, CT: JAI Press, σελ. 197-218.
- Snow D., Rochford B., Worden K. S., Benford R. D., 1986: “*Frame Alignment Processes Micromobilization, and Movement Participation*”, *American Sociological Review*, 51, 464-481.
- Touraine A. (1981), *The voice and the eye, An analysis of social movements*, Cambridge, Cambridge University Press.
- Taylor V., van Dyke N. (2004), “*Get up, Stand up*”: *Tactical Repertoires of Social Movements*, στο Snow D., Soule S., Kriesi H (επιμ.) *The Blackwell Companion to Social Movements*, Oxford, Blackwell, σελ. 262-293.
- Tarrow S., 2011, *Power in Movement*, 3^η έκδοση, New York, Cambridge University Press.
- Thelen K. A. (2004), *How Institutions Evolve: The Political Economy of Skills in Germany, Britain, the United States and Japan*, Cambridge Studies in Comparative Politics, Cambridge, New York, Cambridge University Press.
- Tilly C. (1986), *The Contentious French*, Cambridge MA: Harvard University Press.
- Tilly C. (1995), *Popular Contention in Great Britain, 1758-1834*, Cambridge, Harvard University Press.
- Tilly C. (1998), *Durable Inequality*, California, University of California Press.
- Tilly C., “*Contentious Repertoire in Great Britain, 1758-1834*” στο M. Traugott (επιμ.) *Repertoires & Cycles of Collective Action*, Duke University Press, Durham/London 1995, σελ. 15-42.
- Tilly C. (2008), *Contentious Performances*, Cambridge, Cambridge University Press.

