



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΗΡΑΚΛΕΙΤΟΣ ΙΙ – ΕΜΠ

Ενίσχυση του ανθρώπινου ερευνητικού δυναμικού μέσω της υλοποίησης διδακτορικής έρευνας

ΣΧΟΛΗ ΕΦΑΡΜΟΣΜΕΝΩΝ ΜΑΘΗΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΦΥΣΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΩΝ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ & ΔΙΚΑΙΟΥ

Διδακτορική Διατριβή

*«Το εθνικό οδικό δίκτυο κατά την περίοδο 1930 –
1980. Η κουλτούρα του αυτοκινήτου στην Ελλάδα»*

Σοφία Αλεξία Παπαζαφειροπούλου



Συμβουλευτική Επιτροπή

Μιχάλης Ασημακόπουλος (επιβλέπων)
Γιάννης Καλογήρου (μέλος)
Τέλης Τύμπας (μέλος)

Αθήνα, 2015



Ευρωπαϊκή Ένωση
Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

Με τη συγχρηματοδότηση της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης



Στο Γιώργο

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Ευχαριστίες	σ. 9
Περίληψη Διατριβής (αγγλικά).....	σ. 13
Περίληψη Διατριβής (ελληνικά).....	σ. 15
1. Εισαγωγή – Μεθοδολογία.....	σ. 16
1.1 Γιατί μια ιστορία της αυτοκίνησης;.....	σ. 16
1.2 Οι Σπουδές Επιστήμης και Τεχνολογίας.....	σ. 18
1.2.1 Ο δυϊσμός τεχνολογικού και κοινωνικού παράγοντα.....	σ. 18
1.2.2 Το θεωρητικό σχήμα των Σπουδών Επιστήμης και Τεχνολογίας (ΣΕΤ).....	σ. 25
1.3 Το παράδειγμα των κινητικότητων.....	σ. 37
1.3.1 Η βιβλιογραφική γενεαλογία των κινητικότητων.....	σ. 37
1.3.2 Οι κεντρικές θέσεις του παραδείγματος των κινητικότητων.....	σ. 44
1.4 Οι Σπουδές Υλικής Κουλτούρας και Κουλτούρας Κατανάλωσης.....	σ. 59
1.4.1. Εισαγωγή – Η μαρξιστική προσέγγιση της υλικής κουλτούρας και της κατανάλωσης.....	σ. 59
1.4.2 Η υλική κουλτούρα κι η κατανάλωση στο πλαίσιο των Ανθρωπιστικών Επιστημών.....	σ. 64
1.4.3 Η φιλελεύθερη οικονομική προσέγγιση της κατανάλωσης.....	σ. 74
1.4.4 Η κατανάλωση στο πλαίσιο των Σπουδών Επιστήμης και Τεχνολογίας – Η υλική κουλτούρα κι η κατανάλωση ως τεχνολογική χρήση.....	σ. 75
1.4.5 Η κατανάλωση στο πλαίσιο του ύστερου καπιταλισμού – Η «εξαύλωση» των υλικών προϊόντων.....	σ. 81
1.4.6 Συμπεράσματα.....	σ. 85
1.5 Η κουλτούρα του αυτοκινήτου.....	σ. 87
1.5.1 Μια σύντομη ιστορία του αυτοκινήτου στη δυτική Ευρώπη και τις ΗΠΑ.....	σ. 87
1.5.2 Η βιβλιογραφία της κουλτούρας του αυτοκινήτου.....	σ. 93
1.5.3 Από την ιστορία και την κουλτούρα του αυτοκινήτου, στην αυτοκίνηση.....	σ. 102
1.6 Συμπεράσματα – Θεωρητικές αφηρητές της μελέτης.....	σ. 105
2. Χώρος και Κινητικότητα I – Οι υποδομές αυτοκίνησης.....	σ. 106
2.1 Εισαγωγή – Η ανάδυση ενός νέου συστήματος.....	σ. 108
2.2 Το οδικό δίκτυο την εποχή του Μεσοπολέμου.....	σ. 114
2.2.1 Το οδικό δίκτυο του ελληνικού κράτους μέχρι τον Μεσοπόλεμο.....	σ. 114

2.2.2 Οι υποδομές αυτοκίνησης κατά τη μεσοπολεμική περίοδο: Οικονομικοπολιτικοί διαξιφισμοί και άσφαλτος. Η προσαρμογή της Ελλάδας στον αιώνα του πετρελαίου.	120
2.2.3 Πετρέλαιο εναντίον ατμού και σιδήρου. Η «ασύμμετρη απειλή» της αυτοκίνησης προς τον σιδηρόδρομο κατά τον Μεσοπόλεμο.....	σ. 155
2.3 Οι υποδομές αυτοκίνησης κατά τη μεταπολεμική περίοδο.....	σ. 196
2.3.1 Τα προγράμματα ανασυγκρότησης στις υποδομές αυτοκίνησης και τους σιδηροδρόμους.....	σ.196
2.3.2 Η αυτοκίνηση κι ο σιδηρόδρομος κατά τη μεταπολεμική περίοδο. Πετρελαιοκίνηση κι ηλεκτροκίνηση.....	σ. 222
2.3.3 Οι υποδομές αυτοκίνησης κι η γεωγραφική ενοποίηση της ελληνικής επικράτειας. Η μεταπολεμική μεγάλη ιδέα κι ο γεωγραφικά ασύμμετρος εκσυγχρονισμός.....	σ. 233
2.4 Συμπεράσματα.....	σ. 276
3. Χώρος και κινητικότητα II – Το κυκλοφοριακό πρόβλημα της Αθήνας.....	σ. 280
3.1 Εισαγωγή.....	σ. 280
3.2 Το πολεοδομικό πλαίσιο της Αθήνας.....	σ. 289
3.2.1 Πολεοδομική ανάπτυξη και κινητικότητες στην Αθήνα από την ίδρυσή της μέχρι τον Μεσοπόλεμο.....	σ. 289
3.2.2 Πολεοδομική ανάπτυξη και κινητικότητες στην Αθήνα κατά τη μεταπολεμική περίοδο.....	σ. 310
3.3 Κανονικοποίηση κι έλεγχος του χώρου. Οι κυκλοφοριακές προτάσεις και μελέτες.....	σ. 330
3.4 Χώρος, πολεοδομική οργάνωση και κινητικότητες. Η μετατόπιση του παραδειγματικού πλαισίου της πολεοδομικής αντίληψης των Ελλήνων μηχανικών.....	σ.363
3.5 Συμπεράσματα.....	σ. 382
4. Τουρισμός και αυτοκίνηση: Η ανακατασκευή του ελληνικού τοπίου ως αξιοθέατο.....	σ. 387
4.1 Εισαγωγή – Το βλέμμα του τουρίστα κι η συμβολή της αυτοκίνησης στη διαμόρφωση του τοπίου ως προϊόν τουριστικής βιομηχανίας.....	σ. 387
4.2 Η αυτοκίνηση, οι τουριστικές μετακινήσεις κι η κατασκευή του ευρωπαϊκού χώρου.....	σ. 391

4.2.1 Οι μετακινήσεις στην Ευρώπη από τις αρχές του 20 ^{ου} αιώνα μέχρι τον Μεσοπόλεμο.....	σ. 391
4.2.2 Οι διακρατικές τουριστικές μετακινήσεις κι η ευρωπαϊκή ενοποίηση μεταπολεμικά.....	σ. 405
4.2.3 Συμπεράσματα για την τουριστική αυτοκίνηση στην Ευρώπη κατά τον 20 ^ο αιώνα.....	σ. 411
4.3 Δρόμοι, ανάπτυξη κι εξευρωπαϊσμός στην Ελλάδα του Μεσοπολέμου – Οι απαρχές των τουριστικών κινητικότητων.....	σ. 412
4.3.1 Το ελληνικό τοπίο ως φορέας ιδεολογικών νοημάτων κατά το Μεσοπόλεμο.....	σ. 412
4.3.2 Δίκτυα τουριστικής κινητικότητας και ελληνικό τοπίο.....	σ. 416
4.4 Δρόμοι, ανάπτυξη κι εξευρωπαϊσμός – Η μεταπολεμική περίοδος.....	σ. 430
4.4.1 Δίκτυα τουριστικής κινητικότητας και μεταπολεμική ανόρθωση.....	σ. 430
4.4.2 Ο δρόμος προς την παραλία: η περίπτωση της «ελληνικής Κυανής Ακτής».....	σ.435
4.4.3 Τα έργα οδοποιίας και η ανακατασκευή του αστικού χώρου της πρωτεύουσας ως τουριστική προθήκη. Ελλάδα είναι μόνο η Αθήνα;.....	σ. 450
4.4.4 Η ανάπτυξη των υποδομών οδικού δικτύου και αυτοκίνησης ως τουριστικές υποδομές.....	σ. 454
4.4.5 Η οδική διασύνδεση της Ελλάδας με την υπόλοιπη Ευρώπη – Ο αυτοκινητόδρομος E5 κι η «Δυτική πύλη».....	σ. 480
4.5 Συμπεράσματα.....	σ. 491
5. Η κουλτούρα του αυτοκινήτου.....	σ. 495
5.1 Εισαγωγή – Μεθοδολογία.....	σ. 495
5.2 Γκαζοζέν, κόντρες κι έξυπνοι καταναλωτές. Τεχνουργία και κινητικότητα στην εμπόλεμη και μεταπολεμική Ελλάδα. Αυτοσχέδιες συναρμολογήσεις, διακοσμήσεις οχημάτων και η κουλτούρα του γκαράζ.....	σ. 501
5.2.1 Εισαγωγή.....	σ. 501
5.2.2 Ο πόλεμος, τα τρίκυκλα και τα γκαζοζέν.....	σ. 511
5.2.3 Η κουλτούρα του γκαράζ την περίοδο 1960 – 1970. Από τους αγώνες αυτοκινήτου στους έξυπνους καταναλωτές.....	σ. 520
5.2.4 Η κουλτούρα τεχνουργίας ύστερα από την δεκαετία του 1970. Το αυτοκίνητο ως μαύρο κουτί, οι κοντράκηδες και τα τρίκυκλα του 2000.....	σ. 532

5.2.5 «Κράτα ρε μάγκα απόσταση». Η κουλτούρα της διακόσμησης οχημάτων κατά την περίοδο 1950 – 1970.....	σ. 535
5.2.6 Συμπεράσματα για την κουλτούρα του γκαράζ. Ένα μαύρο κουτί που δεν κλείνει.....	σ. 539
5.3 Η αυτοκίνηση κι η κουλτούρα του καταναλωτισμού.....	σ. 541
5.3.1 Εισαγωγή.....	σ. 541
5.3.2 Η ιδιοκτησία επιβατικού αυτοκινήτου στην μεσοπολεμική και μεταπολεμική ελληνική κοινωνία κι η τοποθέτηση της Ελλάδας στον ευρωπαϊκό χάρτη με βάση την ανάπτυξη της αυτοκίνησης.....	σ. 542
5.3.3. Η κουλτούρα της αυτοκίνησης ως επιτομή κατανάλωσης και κινητικότητας. Η συγκρότηση της κατηγορίας των κινούμενων καταναλωτών.....	σ. 565
5.3.4 Η αυτοκίνηση κι ο εκδημοκρατισμός των πρακτικών ελεύθερου χρόνου.....	σ. 619
5.4 «Η Εύα στο βολάν». Η έμφυλη συγκρότηση της δημόσιας σημειωτικής αναπαράστασης των γυναικών ως οδηγών κατά την περίοδο 1950 – 1980.....	σ. 640
5.4.1 Εισαγωγή.....	σ. 640
5.4.2 Ποια είναι η κομψότερη οδηγός; Τα καλλιστεία γυναικών και αυτοκινήτων.....	σ. 644
5.4.3 Η γυναίκα ως παθητικός θεατής του αυτοκινήτου. Σιωπηλή συνοδηγός κι ανόητη αντίζηλος.....	σ. 646
5.4.4 Η γυναίκα ως οδηγός και καταναλώτρια. Οι τεχνολογικά αναλφάβητες, οι κοκέτες κι οι ελαφρών ηθών μοτοσυκλετίστριες.....	σ. 649
5.4.5 «Υπόθεσις για γρήγορες κυρίες». Οι γυναίκες οδηγοί αγώνων.....	σ. 662
5.4.6 Η εξέλιξη του δημόσιου λόγου για τις γυναίκες και τα αυτοκίνητα ως τεχνοκοινωνικά υβρίδια. Από την κυριαρχικότητα στην κυριαρχία.....	σ. 668
5.5 Συμπεράσματα.....	σ. 673
6. Επίλογος.....	σ. 676
Βιβλιογραφία.....	σ. 682

Η παρούσα έρευνα έχει συγχρηματοδοτηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση (Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο - ΕΚΤ) και από εθνικούς πόρους μέσω του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Εκπαίδευση και Δια Βίου Μάθηση» του Εθνικού Στρατηγικού Πλαισίου Αναφοράς (ΕΣΠΑ) – Ερευνητικό Χρηματοδοτούμενο Έργο: Ηράκλειτος II. Επένδυση στην κοινωνία της γνώσης μέσω του Ευρωπαϊκού Κοινωνικού Ταμείου.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η παρούσα διατριβή δεν θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί χωρίς την συμβολή πολλών ανθρώπων. Ο κατάλογος είναι πραγματικά μακρύς και η σειρά με την οποία πρόκειται να τους αναφέρω φοβάμαι ότι δεν απηχεί την ξεχωριστή σημασία του καθενός που συνέδραμε με διαφορετικό τρόπο.

Τα λόγια δεν είναι αρκετά για να εκφράσω κατ' αρχάς τις ευχαριστίες μου στον επιβλέποντα της έρευνας, Μιχάλη Ασημακόπουλο, ο οποίος πέρα απ' το ότι είχε καίρια επιστημονική συμβολή στην συγκρότηση του θέματος της διατριβής και στην εξέλιξή του, μου προσέφερε απλόχερα ηθική στήριξη στις δύσκολες στιγμές που πάντοτε παρουσιάζονται κατά τη διάρκεια εκπόνησης ενός διδακτορικού. Θεωρώ τον εαυτό μου πραγματικά τυχερή που τον έχω δάσκαλο.

Θερμές ευχαριστίες θα ήθελα επίσης να εκφράσω στα μέλη της τριμελούς επιτροπής που ορίστηκε αρχικά, Γιάννη Καλογήρου και Αντιγόνη Λυμπεράκη. Το ενδιαφέρον που έδειξαν για την έρευνά μου με τιμά, ενώ οι παρατηρήσεις τους και οι συμβουλές τους υπήρξαν καθοριστικές για την διεξαγωγή της. Η ευγενική πρόσκληση του Γιάννη Καλογήρου μάλιστα να παρουσιάσω μέρος της διατριβής μου στα σεμινάριο της ομάδας Infostrag στην Ερμούπολη τον Ιούλιο του 2014 υπήρξε πολύ σημαντική, καθ' ότι είχα την ευκαιρία να συμμετέχω σε ενδιαφέρουσες ακαδημαϊκές συζητήσεις που συνέβαλαν στη βελτίωση της μελέτης μου.

Ένα πολύ μεγάλο ευχαριστώ θα ήθελα να εκφράσω και στον Τέλη Τύμπα, ο οποίος αν και αντικατέστησε αρκετά πρόσφατα στην τριμελή επιτροπή την κα. Λυμπεράκη, επέδειξε ήδη από πολλά χρόνια πριν μεγάλο ενδιαφέρον για την έρευνά μου και διέθεσε χρόνο για να συζητήσουμε και να μου κάνει καίριες και ουσιαστικές παρατηρήσεις στην πραγμάτευση του θέματός της. Πολλές ευχαριστίες θέλω να απευθύνω ακόμα στον Τέλη Τύμπα επειδή χάρη σε αυτόν είχα την ευκαιρία να γνωρίσω τον Frank Schipper, ιστορικό του Πανεπιστημίου του Αϊντχόβεν, ο οποίος στάθηκε για μένα πολύτιμος φίλος και συνάδελφος.

Ο Frank Schipper, πέρα από το ότι μοιράστηκε μαζί μου αρχειακό υλικό από τα αρχεία της Washington, και με προσκάλεσε να συμμετέχω στο σεμινάριο υποψηφίων διδασκτόρων που διοργανώθηκε στο Cite de Telecoms το 2011, αφιέρωσε πολύ χρόνο για να συζητήσουμε το θέμα μου. Πολλές ευχαριστίες ανήκουν λοιπόν και στον ίδιο και στην επίσης συνάδελφο και καλή φίλη Maria Luisa Sousa, ιστορικό του Πανεπιστημίου της Λισαβώνας, με τους οποίους συνδιοργανώσαμε ακαδημαϊκές παρουσιάσεις στο σεμινάριο του Tensions of Europe στη Χίο το 2014, στο συνέδριο του Tensions of Europe στη Στοκχόλμη το 2015 και στο συνέδριο της International Association for Traffic, Transport and Mobility στην Νάπολη το 2015. Οι μακροσκελείς μας τηλεσυζητήσεις για θέματα κινητικότητας στην Ευρώπη υπήρξαν για μένα πραγματικά πηγή έμπνευσης.

Στην έρευνά μου συνέβαλε επίσης καθοριστικά το γεγονός ότι είχα την ευκαιρία να γνωρίσω έναν από τους πιο σημαντικούς ερευνητές σε θέματα αυτοκίνησης στην Ελλάδα, τον Ηλία Καφάογλου. Εκτός από τις πολύτιμες παρατηρήσεις του και συμβουλές του, μου προσέφερε γενναιόδωρα ιστορικές πηγές που εντόπιζε κατά την έρευνά του και με προσκάλεσε να παραστώ και να συμμετέχω σε συνεντεύξεις που πήρε ο ίδιος από ιστορικούς δρώντες της περιόδου, που αξιοποιήθηκαν σε αυτή τη διατριβή. Επιπλέον, με προσκάλεσε να παρουσιάσω μέρη της έρευνάς μου σε δύο ημερίδες που διοργάνωσε το περιοδικό *Car and Driver* και στην σειρά επιστημονικών συζητήσεων *Εργατάξιο Ιδεών*, στην Αθήνα. Ευχαριστώ λοιπόν τον ίδιο κι εύχομαι να συνεχίσουμε τις παράλληλες ερευνητικές μας διαδρομές για πολλά ακόμα χρόνια.

Θερμές ευχαριστίες θέλω επίσης να εκφράσω στον Άγγελο Βλάχο, φίλο και συνάδελφο, τόσο για τις εκτενείς μας συζητήσεις, στις οποίες ανταλλάσαμε ιστορικές και ιστοριογραφικές απόψεις, όσο και για το γεγονός ότι με προσκάλεσε να παρουσιάσω μέρος της διατριβής μου που αφορά στην τουριστική αυτοκίνηση, σε μεταπτυχιακό σεμινάριο που ο ίδιος ήταν διδάσκων στο Πάντειο Πανεπιστήμιο τον Ιούνιο του 2015. Ο Άγγελος Βλάχος, ιστορικός του τουρισμού, με βοήθησε σημαντικά στο να πραγματευτώ την σχέση αυτοκίνησης και τουρισμού, δίνοντάς μου εξαιρετικές ιδέες.

Επιπλέον, μαζί με τον Άγγελο Βλάχο και τους Μιχάλη Νικολακάκη, Νίκο Παπαδογιάννη και Παναγιώτη Ζεστανάκη, ιστορικούς, σχηματίσαμε την Ομάδα Έρευνας για τις Κινητικότητες και τον Τουρισμό, καρπός της οποίας υπήρξαν η διοργάνωση ημερίδας που πραγματοποιήσαμε τον Δεκέμβριο του 2013 στην Αθήνα

και η παρουσίαση θεματικής ενότητας το καλοκαίρι του 2014 στα σεμινάρια της Ερμούπολης με τον Άγγελο και τον Παναγιώτη. Οι εμπειρίες τόσο της διοργάνωσης της ημερίδας, όσο και της παρουσίας στο σεμινάριο υπήρξαν σημαντικές για την έρευνά μου, γι' αυτό και τους ευχαριστώ. Ευχαριστώ επίσης πολύ τον Παναγιώτη Ζεστανάκη που με προσκάλεσε να μιλήσω τον Μάρτιο του 2013 στις συναντήσεις της Ομάδας Φύλου στην Αθήνα για την έμφυλη διάσταση της αυτοκίνησης.

Ευχαριστώ ειλικρινά και όσους παραχώρησαν τις συνεντεύξεις που ανέφερα παραπάνω: το Βασίλη Δεσποτόπουλο, πρώην πρόεδρο της ΕΛΠΑ, το Θόδωρο Καλαμίτση, εργαζόμενο στη ΒΙΑΜΑΞ, τον Τάκη Θεοχαράκη διευθυντή της NISSAN, τον Αλέξανδρο Τοπάλογλου, μηχανικό συνεργείων, το Γιώργο Ραπτόπουλο, πρώην οδηγό αγώνων και μηχανικό αυτοκινήτων, το Χρήστο Βαλασόπουλο, μηχανικό αυτοκινήτων, και τον Πέτρο Ιατρόπουλο, αυτοδίδακτο τεχνουργό που μου προσέφερε και σημαντικό φωτογραφικό υλικό. Οι ιστορικές πληροφορίες που αποκόμισα ήταν τόσες, που κάποιες από αυτές έμειναν ενδεχομένως αναξιοποίητες, είναι όμως πολύτιμο υλικό για πολλά ακόμη πονήματα.

Ευχαριστώ επίσης θερμά τους αρχειονόμους και βιβλιοθηκονόμους που με βοήθησαν στον εντοπισμό αρχειακού υλικού στο Ιστορικό Αρχείο της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος, στη Βιβλιοθήκη του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, στη Βιβλιοθήκη της Βουλής, στην Εθνική Βιβλιοθήκη, στα Γενικά Αρχεία του Κράτους, στο Αρχείο Διεύθυνσης Ιστορίας Στρατού, στο Αρχείο Ιδρύματος Κ. Καραμανλή, στην Ιστορική Βιβλιοθήκη του Εθνικού Μετσοβίου Πολυτεχνείου, στο Φωτογραφικό Αρχείο του Μουσείου Μπενάκη, στο Φωτογραφικό Αρχείο του Πολεμικού Μουσείου και στη Βιβλιοθήκη του Κέντρου Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών.

Η διατριβή αυτή δεν θα ήταν η ίδια αν δεν είχε χρηματοδοτηθεί από το πρόγραμμα Ηράκλειτος II. Ευχαριστώ θερμά την επιτροπή που ενέκρινε την ερευνητική μου πρόταση, και όλους όσους εργάστηκαν για τη διεξαγωγή αυτού του προγράμματος. Χάρη στη χρηματοδότηση που έλαβε αυτή η έρευνα, είχα την ευκαιρία να συμμετέχω εκτός από τα διεθνή σεμινάρια και τα συνέδρια που ανέφερα παραπάνω, στο Συνέδριο της European Association for the Study of Science and Technology το 2010 στο Τρέντο Ιταλίας, στο Συνέδριο της International Committee for the History of Technology το 2012 στη Βαρκελώνη, στο Συνέδριο της International Association for Traffic, Transport and Mobility το 2012 στη Μαδρίτη, στο Συνέδριο του Tensions of Europe το 2013 στο Παρίσι, στο Συνέδριο της International Committee for the History of Technology το 2014 στο Μπράσοβ Ρουμανίας και στο Συνέδριο της Ευρωπαϊκής

Εταιρείας Νεοελληνικών Σπουδών το 2014 στη Θεσσαλονίκη. Επίσης συμμετείχα στο Σεμινάριο της International Association for Traffic, Transport and Mobility στο Τεχνολογικό Πανεπιστήμιο Βερολίνου το 2011, και στο Σεμινάριο της διεθνούς ερευνητικής ομάδας Peripheral Mobilities στο Πανεπιστήμιο της Γρανάδας το 2013.

Η ακαδημαϊκή εμπειρία που απέκτησα από τα παραπάνω συνέδρια και κυρίως από τα σεμινάρια ήταν πολύτιμη, καθ' ότι είχα την ευκαιρία να παρακολουθήσω μαθήματα κάποιων από τους πιο εξέχοντες Ιστορικούς της Τεχνολογίας, οι οποίοι μου παρείχαν συμβουλές, παρατηρήσεις κι εποικοδομητική κριτική στα κείμενά μου και στις παρουσιάσεις μου. Θέλω λοιπόν να ευχαριστήσω θερμά και τον James Williams, τον Gijs Mom, την Ruth Oldenziel, και τον Massimo Moraglio.

Τέλος, ευχαριστώ την οικογένειά μου, η οποία είναι πάντοτε αυτή που παρέχει την σημαντικότερη στήριξη και κυρίως τους γονείς μου Παναγιώτη και Κρυσταλλία.

Το πιο μεγάλο όμως ευχαριστώ απ' όλα όσα αναφέρθηκαν παραπάνω ανήκει στον σύντροφό μου Γιώργο.

Σοφία – Αλεξία Παπαζαφειροπούλου
Αθήνα, Σεπτέμβριος 2015

ABSTRACT

The dissertation thesis examines the technosocial evolution that concerns the automobility development in Greece from the 1930s to the 1980s. This phenomenon is studied from a sociological and historical aspect. According to the thesis' main argument, automobility is a technosocial phenomenon which consists of the road infrastructure on macroscale level and car culture on microscale level.

The thesis consists of five chapters. The 1st Introductory Chapter describes the central research hypotheses and the theoretical fields from which the main methodological tools are drawn. These fields include the Science and Technology Studies, the Mobilities Paradigm, as well as the Material and Consumption Culture. Moreover, this chapter reviews the international and Greek literature on Car Culture and on the History of the Automobile. Finally, the chapter provides a brief overview of the history of the automobile in the western world.

The 2nd Chapter is titled "Space and Mobility I – The automobility infrastructure". This chapter examines the automobility infrastructure as a subsystem of the automobility technosocial system. The Science and Technology Studies tools are used so as to show the heterogeneous character of this infrastructure, which is defined by economic, political, social and technical factors. Moreover, the tools of the Mobilities Paradigm are used for a more in-depth understanding of how the automobility infrastructure's expansion contributed to the spatial reconstruction of the Greek territory.

The 3rd Chapter is titled "Space and Mobility II – The traffic congestion problem in Athens". This chapter examines the automobility development in relation with road construction within the Greek capital city's urban complex. It emphasizes on the postwar period. The study of the spatial and social reconstruction of Athens through the automobility flows is used so as to show the interaction of the postwar urban planning with mobility.

The 4th Chapter is titled "Tourism and automobility: The reconstruction of the Greek landscape as a tourist site". This chapter examines the tourism industry development in relation with the road network which has been partly constructed as a tourism infrastructure. Moreover, this chapter researches how automobility contributed to the spatial and social reorganization of the Greek territory through the technical and symbolic reconstruction of certain places as tourist sites.

Finally, the 5th Chapter is titled "Car Culture". It examines automobility in coherence with the reconstruction of identities and taxonomies in the Greek society. More specifically, it studies certain aspects of the automobility that concern the statistical use of automobiles, the consumption standards, the normalization of the modern space in which the social actors move, the tinkering practices, the leisure practices and mobilities, and the construction of gender stereotypes.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΔΙΑΤΡΙΒΗΣ

Αντικείμενο της διατριβής είναι η μελέτη της τεχνοκοινωνικής εξέλιξης που συντελείται στην Ελλάδα κατά την νεωτερική περίοδο 1930 – 1980, αναφορικά με την εισαγωγή της αυτοκίνησης στη ζωή της χώρας, από ιστορικής και κοινωνιολογικής πλευράς. Η αυτοκίνηση, όπως υποστηρίζεται στην παρούσα μελέτη, αποτελεί ένα τεχνοκοινωνικό φαινόμενο, το οποίο συντίθεται σε επίπεδο μακροκλίμακας από τα οδικά δίκτυα ως υποδομές, και σε επίπεδο μικροκλίμακας από την κουλτούρα του αυτοκινήτου.

Η διατριβή διαρθρώνεται σε πέντε κεφάλαια. Στο 1^ο Εισαγωγικό κεφάλαιο εκτίθενται τα κεντρικά ερωτήματα που αποτελούν την αφετηρία της έρευνας και παρουσιάζονται τα θεωρητικά ρεύματα από τα οποία αντλούνται τα κύρια μεθοδολογικά εργαλεία. Τα ρεύματα αυτά είναι οι Σπουδές Επιστήμης και Τεχνολογίας, το παράδειγμα των Κινητικότητων, κι οι Σπουδές Υλικής Κουλτούρας και Κουλτούρας Κατανάλωσης. Επιπλέον γίνεται μία σύντομη επισκόπηση της διεθνούς και της ελληνικής βιβλιογραφίας για την Κουλτούρα του αυτοκινήτου και την ιστορία του. Τέλος περιγράφονται επιγραμματικά οι κυριότεροι σταθμοί στην ιστορία του αυτοκινήτου στο δυτικό κόσμο.

Στο 2^ο κεφάλαιο με τίτλο «Χώρος και Κινητικότητα I – Οι υποδομές αυτοκίνησης» εξετάζονται οι υποδομές αυτοκίνησης ως υποσύστημα του ευρύτερου τεχνοκοινωνικού συστήματος της αυτοκίνησης. Τα εργαλεία των Σπουδών Επιστήμης και Τεχνολογίας αξιοποιούνται έτσι ώστε να καταδειχθεί ο ετερογενής χαρακτήρας των υποδομών αυτοκίνησης, οι οποίες προσδιορίζονται από οικονομικούς, πολιτικούς, κοινωνικούς και τεχνικούς παράγοντες. Ακόμη αξιοποιούνται τα εργαλεία του θεωρητικού παραδείγματος των Κινητικότητων έτσι ώστε να ερμηνευθεί η συμβολή της επέκτασης των υποδομών αυτοκίνησης στη χωροταξική αναδιάρθρωση της ελληνικής επικράτειας.

Στο 3^ο κεφάλαιο με τίτλο «Χώρος και Κινητικότητα II – Το κυκλοφοριακό πρόβλημα της Αθήνας», εξετάζεται η ανάπτυξη της αυτοκίνησης σε σχέση με την οδοποιΐα στο πλαίσιο του πολεοδομικού ιστού του συγκροτήματος της πρωτεύουσας, με έμφαση κυρίως στη μεταπολεμική περίοδο. Μέσα από την μελέτη της χωροταξικής και κοινωνικής αναδιοργάνωσης της Αθήνας γύρω από τις ροές της αυτοκίνησης αναδεικνύεται η άμεση συνάφεια της πολεοδομικής οργάνωσης των μεταπολεμικών αστικών κέντρων με τα ρεύματα κινητικότητας.

Στο 4^ο κεφάλαιο με τίτλο «Τουρισμός και αυτοκίνηση: Η ανακατασκευή του ελληνικού τοπίου ως αξιοθέατο» εξετάζεται η μεταπολεμική βιομηχανία τουρισμού σε συνάφεια με τα οδικά δίκτυα τα οποία κατασκευάστηκαν μεταξύ άλλων και ως τουριστικές υποδομές. Επιπλέον, εξετάζεται η συμβολή της αυτοκίνησης στη χωροταξική και κοινωνική αναδιοργάνωση της ελληνικής επικράτειας μέσω της τεχνικής και συμβολικής ανακατασκευής συγκεκριμένων τόπων ως τουριστικών προορισμών.

Τέλος στο 5^ο κεφάλαιο της διατριβής με τίτλο «Η κουλτούρα του αυτοκινήτου» εξετάζεται η αυτοκίνηση σε ό,τι αφορά στην ανασυγκρότηση των κοινωνικών ταυτοτήτων και ταξινομικών κατηγοριών της ελληνικής κοινωνίας. Πιο συγκεκριμένα εξετάζονται πτυχές της αυτοκίνησης που αφορούν στα στατιστικά στοιχεία χρήσης οχημάτων, στην αυτοκίνηση ως κατανάλωση και ως παράγοντα κανονικοποίησης του νεωτερικού χώρου στον οποίο κινούνται οι κοινωνικοί δρώντες, ως κινητικότητα που σχετίζεται με τις πρακτικές ελεύθερου χρόνου, ως τεχνουργία, και ως άξονα συγκρότησης έμφυλων στερεοτύπων.

1. Εισαγωγή – Μεθοδολογία

1.1 Γιατί μια ιστορία της αυτοκίνησης;

Η αυτοκίνηση έχει διαμεσολαβήσει περισσότερο ίσως από κάθε άλλη μορφή τεχνολογίας την σχέση των ανθρωπίνων κοινωνιών με το πολιτισμικό και φυσικό τους περιβάλλον κατά τον 20^ο αιώνα, σε επίπεδο τόσο μακροκλίμακας, όσο και μικροκλίμακας. Σε επίπεδο μικροκλίμακας, οι οδικές υποδομές κυριαρχούν στην χωροταξική οργάνωση του νεωτερικού τοπίου παγκοσμίως. Είναι χαρακτηριστικό, ότι η θέα του πλανήτη όπως είναι ορατή μέσω μίας αεροφωτογραφίας κυριαρχείται από χωροταξικής άποψης πρωτίστως από τις οδικές υποδομές.¹ Επιπλέον, ο φορντισμός αποτέλεσε το πρότυπο σύγχρονης μαζικής βιομηχανικής παραγωγής. Σε επίπεδο μικροκλίμακας, κατά τη μεταπολεμική περίοδο και τουλάχιστον μέχρι και τη δεκαετία του 1990, τα αυτοκίνητα έχουν αποτελέσει τα τεχνολογικά προϊόντα που έχουν συμβάλει στην δημιουργία συλλογικών καταναλωτικών και πολιτισμικών προτύπων περισσότερο από οποιαδήποτε άλλα, συμμετέχοντας στην κατασκευή της ατομικής υποκειμενικότητας.

Ως κοινωνικοί δρώντες όμως, που λειτουργούμε καθημερινά μέσα στο πλαίσιο πολιτισμικών και χωρικών σχέσεων, στην σύγχρονη εποχή τείνουμε να βλέπουμε ως «φυσικά» τα τεχνολογικά και κοινωνικά συστήματα που μας περιβάλλουν και των οποίων οι ίδιοι αποτελούμε μέρος τους.² Σε επίπεδο δημόσιου λόγου, τα τεχνολογικά συστήματα συνήθως προκαλούν την προσοχή είτε όταν βρίσκονται στο αρχικό στάδιο καινοτομίας, είτε όταν δημιουργούν πρόβλημα.³ Υπό αυτήν την έννοια τα τεχνολογικά συστήματα που είναι παγιωμένα τείνουμε να τα αντιμετωπίζουμε ανιστορικά, παραβλέποντας ότι αυτά έχουν αποτελέσει προϊόν διαδικασιών που είναι απόλυτα συνυφασμένες με την ιστορία των ίδιων των κοινωνιών.

Η παρατήρηση αυτή αποτέλεσε την αφετηρία της παρούσας μελέτης. Η αυτοκίνηση έχει απασχολήσει ένα ευρύ φάσμα φορέων που εκφέρουν δημόσιο λόγο από τον 19^ο αιώνα μέχρι και τον 20^ο αιώνα: των πολιτικών παραγόντων, των

¹ D. Miller, “Driven Societies” στο D. Miller (επιμ.), *Car Cultures*, Berg, Oxford, 2001, σ. 1 – 34.

² M. Michael, “The Invisible Car: The Cultural Purification of Road Rage”, στο D. Miller (επιμ.), *Car Cultures*, Berg, Oxford, 2001, σ. 59 – 80.

³ P. Edwards, “Infrastructure and Modernity: Force, Time and Social Organization in the History of Sociotechnical Systems”, στο Th. Misa – Ph. Brey (επιμ.), *Modernity and Technology*, MIT Press, Cambridge Massachusetts, 2003, σ. 185 – 226.

επιχειρήσεων, των μηχανικών, των επαγγελματιών, των περιβαλλοντικών οργανώσεων, του Τύπου, των φορέων πολιτισμικής βιομηχανίας και βέβαια των πολιτών. Η ρητορεία που περιβάλλει την αυτοκίνηση έχει κυμανθεί από έναν υπέρμετρα θετικιστικό οπτιμισμό που συνδέεται με προοδοκεντρικά ιδεολογικά προτάγματα, όπως συνέβη με τους φουτουριστές στο γύρισμα του 20^{ου} αιώνα, έως την απόλυτη δαιμονοποίηση που δικαιολογημένα προέκυψε ως αποτέλεσμα των κρίσιμων και πολυπαραμετρικών οικολογικών προβλημάτων της μεταπολεμικής εποχής.⁴ Σε κάθε περίπτωση όμως ο δημόσιος λόγος που εκφέρεται σε σχέση με την αυτοκίνηση είναι σε μεγάλο βαθμό ανιστορικός. Αφ' ενός τείνει να αντιμετωπίζει την ίδια – όπως και τις τεχνολογίες γενικότερα – ως ένα φαινόμενο που αναπτύχθηκε αυτόνομα προς την κοινωνικοπολιτισμική, οικονομική και πολιτική πραγματικότητα της οποίας είναι προϊόν. Αφ' ετέρου και με δεδομένο ότι η τεχνολογία τη αυτοκίνησης εξακολουθεί να συνδέεται σε μεγάλο βαθμό με τα παγκόσμια αδιέξοδα τόσο της πετρελαϊκής οικονομίας, όσο και της περιβαλλοντικής υποβάθμισης των σύγχρονων μητροπολιτικών αστικών κέντρων, η κατανόησή της τεχνολογίας αυτής σχετίζεται με κανονιστικά ζητήματα: «Τί δέον γενέσθαι;»

Η απάντηση στο ερώτημα σε σχέση με το ποιο θα πρέπει να είναι το μέλλον της αυτοκίνησης και των κοινωνιών που ουσιαστικά αναδιοργανώθηκαν χωροταξικά και κοινωνικά γύρω από αυτήν αποτελεί πλέον αδήριτη ανάγκη. Απασχολεί μάλιστα παγκόσμιους οργανισμούς όπως το International Transport Forum.⁵ Σε κάθε περίπτωση όμως, ερωτήματα που συνδέονται με κανονιστικού τύπου προβληματισμούς δεν παύουν να αποτελούν το ιστορικό απότοκο μιας εποχής, μεταγενέστερης από αυτήν κατά την οποία αρχικά αναπτύχθηκε η αυτοκίνηση. Εάν τέτοια ερωτήματα προβληθούν ως το εξ αρχής κύριο αίτημα για την μελέτη της αυτοκίνησης, εν τέλει ακυρώνεται το κατεξοχήν ζητούμενο, που είναι η κατανόησή της στο πλαίσιο των ιστορικών της συμφραζομένων. Μια τέτοια προσέγγιση οδηγεί αναπόφευκτα σε μια τελεολογική, ντετερμινιστική, κι εν τέλει ανιστορική θεώρηση του ιστορικού παρελθόντος, καθ' ότι

⁴ Στο σημείο αυτό θα πρέπει να επισημανθεί ότι δεν εξέφραζαν όλοι οι εκπρόσωποι του Φουτουρισμού προοδοκεντρικές απόψεις. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί ο Mayakovsky, ο οποίος αν και μεταξύ των ιδρυτών του Ρωσικού Φουτουρισμού υιοθετούσε μια μηδενιστική προσέγγιση έδινε έμφαση στις έννοιες της ρήξης και της ασυνέχειας, παρά σε μια γραμμικά εξελικτική θεώρηση. Βλ. D. Ohana, *The Futurist Syndrome. The Nihilist Order*, V. III, Sussex Academic Press, Eastbourne – Oregon, 2010, σ. 89 – 125.

⁵ Το International Transport Forum αποτελεί μια πλατφόρμα διεθνούς προβληματισμού σε σχέση με την οργάνωση και το μέλλον των μεταφορικών μέσων. Μεταξύ άλλων διοργανώνει από το 2006 ετήσια σύνοδο στην οποία συμμετέχουν οι Υπουργοί Μεταφορών 43 χωρών, μεταξύ των οποίων κι η Ελλάδα. Βλ. www.internationaltransportforum.org

μεταγενέστερα αιτήματα προβάλλονται σε προγενέστερα. Εάν τα ερωτήματα που προηγηθούν είναι όμως το «πώς» και το «γιατί», τότε το ερευνητικό πρίσμα μετατίθεται.

Πως ορίζεται όμως η έννοια της αυτοκίνησης για την οποία γίνεται λόγος; Ένα άλλο μεθοδολογικό θέμα που προκύπτει είναι ότι στο δημόσιο λόγο που εκφέρεται για την αυτοκίνηση κατά τη νεωτερικότητα, αυτή θεωρείται περίπου συνώνυμη με τα αυτοκίνητα, ή στην καλύτερη περίπτωση με το σύνολο των αυτοκινήτων και των δρόμων. Είναι όμως μονάχα αυτό; Για την παρούσα μελέτη, όχι. Προκειμένου όμως να γίνει κατανοητό το πως ορίζεται η αυτοκίνηση ως αντικείμενο στην συγκεκριμένη έρευνα, είναι προηγουμένως απαραίτητο να εκτεθούν οι κεντρικοί θεωρητικοί άξονες από τους οποίους αντλήθηκαν τα κύρια μεθοδολογικά της εργαλεία. Αυτοί οι άξονες, που αποτελούν και το θέμα του παρόντος κεφαλαίου, είναι οι εξής: οι Σπουδές Επιστήμης και Τεχνολογίας που εξετάζονται στο υποκεφάλαιο 1.2, το θεωρητικό παράδειγμα των Κινητικότητων κι η συμβολή τους στις Θεωρίες Χώρου που εξετάζονται στο 1.3, κι οι σπουδές υλικής κουλτούρας και κατανάλωσης που αποτελούν το θέμα του υποκεφαλαίου 1.4. Στο υποκεφάλαιο 1.5 γίνεται μια σύντομη επισκόπηση της κύριας βιβλιογραφίας για την Κουλτούρα του Αυτοκινήτου και τη μετατόπισή της προς το θεωρητικό πλαίσιο της αυτοκίνησης. Τέλος, στο υποκεφάλαιο 1.6 εκτίθενται ως συμπεράσματα οι κεντρικές θεωρητικές προκείμενες της παρούσας μελέτης.

1.2. Οι Σπουδές Επιστήμης και Τεχνολογίας

1.2.1 Ο δυϊσμός τεχνολογικού και κοινωνικού παράγοντα

Η πρόσληψη των τεχνολογικών φαινομένων στο πλαίσιο όχι μόνο του δημόσιου, αλλά και του ακαδημαϊκού λόγου έχει επηρεαστεί σε μεγάλο βαθμό από αυτό που ο Bruno Latour ορίζει ως «νεωτερική συνθήκη», τουτέστιν από μία δυϊστική πρόσληψη του τεχνολογικού και του κοινωνικού παράγοντα.⁶ Η πρόσληψη αυτή, απότοκο της διανοητικής παράδοσης του Διαφωτισμού, αποτέλεσε και την αφετηρία κριτικής των Σπουδών Επιστήμης και Τεχνολογίας (ΣΕΤ) με βάση την οποία αναπτύχθηκαν ως

⁶ B. Latour, *We Have Never Been Modern*, (μετάφρ. Catherine Porter), Harvard University Press, Cambridge Massachusetts, 1993, σ. 13 – 20

θεωρητικό πεδίο. Προκειμένου λοιπόν να γίνει κατανοητή η προσέγγισή τους, είναι χρήσιμο να εκτεθούν προηγουμένως οι κύριες προσεγγίσεις επί των οποίων άσκησαν κριτική.

Στη γραμματεία που μελετά την τεχνολογία μπορούν να ανιχνευθούν σχηματικά τρία ρεύματα. Το πρώτο ρεύμα μελετά την τεχνολογία με οικονομικούς όρους κι εστιάζει στις συνθήκες επιτυχίας των τεχνολογικών καινοτομιών, όπως τις δυνατότητες αγοραστικής προώθησης των προϊόντων, ή την διαχειριστική τους δυναμική. Τα στάδια της τεχνολογίας τυποποιούνται σε στάδια έρευνας, εφαρμογής, τεχνολογικής εξέλιξης, παραγωγής και χρήσης. Στις μελέτες αυτές όμως δεν εξηγούνται επαρκώς οι κοινωνικές συνθήκες κατασκευής και παραγωγής των τεχνολογιών καθ' αυτών, οι οποίες παραμένουν «μαύρο κουτί». Ακόμη δεν τίθεται υπό μελέτη η συμβολή τεχνολογιών που δεν υπήρξαν επιτυχείς ως προς την επικράτησή τους.⁷

Αντίστοιχη έμφαση στις επιτυχείς τεχνολογίες δίνεται και στην δεύτερη τάση, η οποία συνίσταται από μελέτες ιστορίας της τεχνολογίας που υιοθετούν μία περιγραφική ιστοριογραφική προσέγγιση χωρίς να προβαίνουν σε συνολικότερη θεώρηση της τεχνολογίας εντός των ιστορικοκοινωνικών της συμφραζομένων. Η προσέγγιση αυτή προϋποθέτει μία γραμμικά εξελικτική και τελεολογική τεχνολογική πορεία, η οποία προσδιορίζεται από αποφάσεις ορθολογικά προκαθορισμένες.⁸ Κατά συνέπεια η ιστορία της τεχνολογίας περιορίζεται στην εξιστόρηση διαδοχικών καινοτομιών. Η τρίτη τάση συνίσταται από κοινωνιολογικές μελέτες. Κάποιες από αυτές περιγράφουν την τεχνολογική γνώση χρησιμοποιώντας άμεσα ή έμμεσα το αναλυτικό εργαλείο του *παραδείγματος* όπως το εισήγαγε ο Thomas Kuhn. Ωστόσο δεν υιοθετείται μία συμμετρική κοινωνιολογική εξήγηση για τα επιτυχημένα και τα αποτυχημένα τεχνήματα, ενώ ακόμη οι τεχνολογίες προσεγγίζονται ως επί το πλείστον από θεωρητική σκοπιά, χωρίς να γίνεται προσπάθεια να εφαρμοστεί το κουνιανό

⁷ T. J. Pinch – W. E. Bijker, “The Social Construction of Facts and Artifacts: Or How the Sociology of Science and the Sociology of Technology might benefit each other”, στο W.E. Bijker – Th. P. Hughes – T. Pinch (επιμ.), *The Social Construction of Technological Systems*, MIT Press, Cambridge Massachussets – London, 1997 (στ’ έκδοση), σ. 17 – 50. Το κείμενο έχει εκδοθεί και στα ελληνικά: T. J. Pinch – W. E. Bijker, «Η κοινωνική κατασκευή των γεγονότων και των τεχνημάτων: ή πως η κοινωνιολογία της επιστήμης και η κοινωνιολογία της τεχνολογίας μπορούν να ωφελήσουν η μία την άλλη», στο Μ. Ασημακόπουλος (επιμ.), *Διαμορφώνοντας την τεχνολογία, δομώντας την κοινωνία. Η κοινωνική κατασκευή των τεχνολογικών συστημάτων*, (μετάφρ. Γ. Αβραμόπουλος, Δ. Βογιατζής κ.α.), Παν. Εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα, 2013, σ. 11 – 48.

⁸ Βλ. και Τ. Τύμπας, «Ιστορία και Ιστοριογραφία της Τεχνολογίας: Μια Εισαγωγή», στο Τ. Τύμπας – Ε. Μεργούπη – Σαββαΐδου, *Ιστορίες της Τεχνολογίας του 20^{ου} αιώνα*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, Ηράκλειο, 2013, σ. 1 – 40.

παράδειγμα σε εμπειρικές μελέτες, κάτι που συνιστά γενικότερο πρόβλημα για την Κοινωνιολογία των Επιστημών.⁹ Με τον τρόπο αυτό δεν γίνεται τελικά σαφές το κατά πόσο τα τεχνήματα καθ' αυτά προσλαμβάνονται ως κοινωνικά κατασκευασμένα.

Πέρα όμως από τις όποιες επιμέρους κριτικές μπορούν να επισημανθούν για τις διαφορετικές προσεγγίσεις του τεχνολογικού φαινομένου που περιγράφηκαν παραπάνω αδρομερώς, το κυριότερο ζήτημα που αναδεικνύεται είναι ότι η δυϊστική πρόσληψη του τεχνολογικού και του κοινωνικού παράγοντα, η οποία αποτελεί προϊόν της νεωτερικής σκέψης, οδηγεί σε δύο αντιδιαμετρικές προσεγγίσεις. Από τη μία πλευρά σε πολλά έργα της Ιστορίας της Επιστήμης και της Τεχνολογίας διαφαίνεται ως άρρητη παραδοχή η άποψη ότι οι επιστημονικές ανακαλύψεις, και κατά συνέπεια και οι τεχνολογίες ως εφαρμογές τους, συγκροτούν μία αυτόνομη κατηγορία η οποία υπακούει σε εσωτερικούς νόμους εξέλιξης. Κατά τη μελέτη της λοιπόν δεν αναζητείται η συνδρομή παραμέτρων όπως οι πολιτικές αποφάσεις, ή οι κοινωνικές και πολιτισμικές νοοτροπίες ως ερμηνευτικά εργαλεία για την μελέτη του τεχνολογικού φαινομένου. Αντιθέτως, προϋποτίθεται ότι οι τεχνολογίες διαμορφώνονται αυτοτελώς και κατά κάποιον υπερκαθορίζουν τους υπόλοιπους τομείς ανθρώπινης δράσης.¹⁰ Πέρα απ' το ότι μια τέτοια θεώρηση υπαινίσσεται μια προοδοκεντρική και τελεολογική αντίληψη για το τεχνολογικό φαινόμενο καθιστά αδύνατη και την όποια κριτική στις τεχνολογικές πολιτικές, καθ' ότι υποτίθεται ότι η τεχνολογική δραστηριότητα

⁹ Μ. Ασημακόπουλος, «Από την προϊστορία των ΣΕΤ στη δημιουργία τους. Σημειώσεις», στο Μ. Ασημακόπουλος (επιμ.), *Διαμορφώνοντας την τεχνολογία, δομώντας την κοινωνία*, σ. 315 – 335. Ένα επιπλέον θεωρητικό πρόβλημα που μπορεί να εντοπιστεί στην κουνιανή προσέγγιση αφορά στη μη επαρκή εξήγηση του συσχετισμού των επιστημόνων με το κοινωνικό τους περιβάλλον. Περισσότερα για την συμβολή του Kuhn αναφέρονται στην συνέχεια. Βλ. επίσης Th. Kuhn, *Η Δομή των Επιστημονικών Επαναστάσεων*, (μετάφρ. Γ. Γεωργακόπουλος – Β. Κάλφας), Σύγχρονα Θέματα, Αθήνα, 1997.

¹⁰ T. J. Pinch – W. E. Bijker, “The Social Construction of Facts and Artifacts”, σ. 17 – 50. Βλ. επίσης D. F. Noble, *Forces of Production: A Social History of Industrial Automation*, Knopf, New York, 1984. M. J. Mulkey, *Science and the Sociology of Knowledge*, Allen and Unwin, London, 1979. R. Johnston, “Controlling technology: An Issue for the social studies of science”, *Social Studies of Science*, τ. 14, 1972, σ. 97 – 112. G. Dosi, “Technological paradigms and technological trajectories: A suggested interpretation of the determinants and directions of technical change”, *Research Policy*, τ. 11, 1982, σ. 147 – 162. M. Callon – B. Latour, “Unscrewing the big Leviathan: How actors macrostructure reality and how sociologists help them to do so”, στο K. Knorr Getina – A. V. Sicourel (επιμ.), *Toward an Integration of Micro and Macro Sociologists*, Routledge and Kegan, London, 1981, σ. 277 – 303. Ο Mulkey έχει υιοθετήσει μια πιο ριζοσπαστική κοινωνικά κατασκευασιοκρατική θεώρηση της τεχνολογίας. Υποστηρίζει πως η άποψη σύμφωνα με την οποία «η επιστήμη ανακαλύπτει, η τεχνολογία εφαρμόζει», δίνει στην επιστήμη μια υπεροχή που την απαλλάσσει από μια κοινωνική ερμηνεία, ενώ επισημαίνει ότι μια λανθασμένη ολικά ή μερικά επιστημονική απόφαση μπορεί να θεμελιώσει μια επιτυχημένη τεχνολογία. Ωστόσο ο Mulkey σύμφωνα με τους Pinch και Bijker δεν προχωρεί σε μια κοινωνική ερμηνεία της τεχνολογίας. Έχουν ωστόσο υπάρξει μελέτες που υιοθετούν μια τέτοια θεώρηση, όπως αυτές του Callon ή του Noble. Ο τελευταίος ειδικά εξετάζει μηχανήματα ως συνεισφορά σε μια κοινωνικά κατασκευασιοκρατική προσέγγιση της τεχνολογίας, στηριζόμενος εν μέρει στη μαρξιστική παράδοση.

λαμβάνει χώρα με τρόπο καθ' όλα αντικειμενικό, σ' ένα ανώτερο επίπεδο από την σφαίρα της πολιτικής ή της υπόλοιπης κοινωνίας και δεν αλληλεπιδρά με αυτές.¹¹ Παρά τις όποιες επιμέρους διαφοροποιήσεις που μπορούν να επισημανθούν σε τέτοιου είδους θεωρήσεις, η αντίληψη που τις διέπει θα μπορούσε σχηματικά να περιγραφεί ως τεχνολογικός ντετερμινισμός. Οι πεποιθήσεις αυτές αποτελούν εν μέρει απότοκο της προοδοκεντρικής και θετικιστικής ανάδειξης της επιστήμης ως αυτοτελούς κατηγορίας, όπως εκκινεί από τις διανοητικές αφετηρίες της πίστης στον ορθό λόγο στο πλαίσιο της παράδοσης του Διαφωτισμού.

Μία αντίστοιχη υπόρρητη προσέγγιση τεχνολογικού ντετερμινισμού εντοπίζεται όμως και σε πολλές κοινωνικές θεωρίες του 20^{ου} αιώνα για τη νεωτερικότητα, οι οποίες μάλιστα δεν θέτουν άμεσα την τεχνολογία ως αντικείμενο μελέτης τους. Στο έργο του Jurgen Habermas επί παραδείγματι, στο οποίο εισάγεται μια από τις πιο άρτια δομημένες αναλύσεις της νεωτερικότητας υιοθετείται σε μεγάλο βαθμό η διαφοροποίηση των πολιτισμικών σφαιρών του Max Weber. Το κράτος, η αγορά, οι νόμοι, η θρησκεία, η επιστήμη, κι η τέχνη, οι οποίες για τον Weber αποτελούν κατά κάποιον τρόπο αφηρημένες κατηγορίες, στο έργο του Habermas θεσμοθετούνται ως διακριτές επικράτειες με δική τους λογική και θεσμική ταυτότητα. Αντίστοιχα όπως και οι υπόλοιπες επικράτειες, η τεχνολογία θεωρείται ανεξάρτητο πεδίο που αποκαθαίρεται από θρησκευτικά και εθμικά στοιχεία, κι αναδύεται ως σύστημα που κυβερνάται από μία εσωτερική λογική κι οργανώνει την συλλογική καθημερινότητα κατά τη νεωτερικότητα. Η εξάπλωση αυτών των διαφοροποιητικών συστημάτων κατά τον Habermas είναι το θεμέλιο της σύνθετης νεωτερικής κοινωνίας. Η διαφοροποίησή τους δημιουργεί μία καθημερινή επικοινωνιακή αλληλεπίδραση στο πλαίσιο της επικοινωνιακής σφαίρας την οποία ο Habermas αποκαλεί «κοσμοζωή» κι αναδύεται ως ανεξάρτητη επικράτεια περιλαμβάνοντας την οικογένεια, τη δημόσια σφαίρα, την εκπαίδευση και τα ποικίλα πλαίσια μέσα στα οποία διαμορφώνονται τα άτομα ως μέλη της κοινωνίας.¹² Μία τέτοια προσέγγιση όμως στερεί την τεχνολογία όπως και την

¹¹ W. Bijker, «25 χρόνια SCOT. Αναμνήσεις και αναστοχασμοί», στο Μ. Ασημακόπουλος (επιμ.), *Διαμορφώνοντας την τεχνολογία, δομώντας την κοινωνία. Η κοινωνική κατασκευή των τεχνολογικών συστημάτων*, (μετάφρ. Γ. Αβραμόπουλος, Δ. Βογιατζής κ.α.), Παν. Εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα, 2013, σ. 2 – 3

¹² A. Feenberg, “Modernity Theory and Technology Studies: Reflections on Bridging the Gap”, στο Th. Misa – Ph. Brey (επιμ.), *Modernity and Technology*, MIT Press, Cambridge Massachusetts, 2003, σ. 73 – 104. Βλ. επίσης, J. Habermas, *The Structural Transformation of Public Sphere*, MIT Press, Cambridge Massachusetts, 1989. J. Habermas, “Technology and Science as ‘Ideology’”, στο J. Habermas, *Toward a Rational Society*, (μετάφρ. J. Sapiro), Beacon, Boston, 1997, σ. 66 – 122. M. Weber, *The Protestant Ethic and the Spirit of Capitalism*, Scribner’s, New York, 1958 (α’ έκδ. 1905). Η διαφοροποίηση των

επιστήμη από την κοινωνική τους διάσταση κι οδηγεί σε έναν μεθοδολογικό δυϊσμό, κατά τον οποίο στην κοσμοζωή συνυπάρχουν αντικειμενικά συστήματα και θεωρητικές ερμηνείες συστημάτων, όπως η αγορά και η διοίκηση.¹³

Το σχήμα του Habermas για την νεωτερικότητα χρησιμοποιήθηκε εν συνεχεία από άλλους θεωρητικούς που προσπάθησαν να προσεγγίσουν την τεχνολογία με έναν πιο κριτικό τρόπο. Στην ανάλυση επί παραδείγματι του Ulrich Beck, η τεχνολογία προσεγγίζεται με όρους μεταμόρφωσης της φύσης με όρους ορθολογικότητας. Στο πλαίσιο όμως της «απλής νεωτερικότητας», όπως ορίζεται από τον Beck, η λειτουργία της τεχνολογίας είναι καταστροφική, καθ' ότι η διαδικασία του αυτοματοποιημένου εκσυγχρονισμού που δεν ελέγχει τα ίδια του τα αποτελέσματα δημιουργεί μια κοινωνία κινδύνου, κι υποσκάπτει τα ίδια τα θεμέλια της βιομηχανικής κοινωνίας. Σε αυτήν την νεωτερικότητα ο Beck αντιπαραθέτει αυτό που ο ίδιος ονομάζει «αναστοχαστική νεωτερικότητα» και της οποίας ειδοποιός διαφορά είναι ο αυτοέλεγχος των παρενεργειών της τεχνολογίας μέσω μεθόδων πολιτικού παρεμβατισμού που περιορίζουν τον βιομηχανισμό.¹⁴

Από την πλευρά τους, εκπρόσωποι των Σπουδών Επιστήμης και Τεχνολογίας (ΣΕΤ) όπως ο Latour, αντιτείνουν σε κοινωνικές θεωρίες της νεωτερικότητας σαν τις παραπάνω, την άποψη ότι οι διαδικασίες της νεωτερικής ορθολογικότητας μεταξύ των οποίων κι η τεχνολογική δραστηριότητα επιτελούνται στο πλαίσιο της καθημερινότητας κι όχι σε ξεχωριστές σφαίρες. Επιπλέον, στο πλαίσιο των ΣΕΤ υποστηρίζεται πως με δεδομένο ότι οι θεωρητικές αναλύσεις, όπως αυτές του Habermas ή του Beck κινούνται σε ένα αφαιρετικό επίπεδο, δεν ανταποκρίνονται σε συγκεκριμένες ιστορικές πραγματικότητες. Υπό αυτήν την έννοια δεν προσφέρουν ένα

νεωτερικών κοινωνιών από τις προνεωτερικές εντοπίζεται στη λειτουργία απρόσωπων θεσμών όπως η αγορά, ή η διοίκηση, καθώς και στην αύξηση της προσωπικής και πολιτικής ελευθερίας που οδηγεί σε νέες δυνατότητες επικοινωνίας. Όμως οι παρεμβάσεις της οικονομικής (μονεταριοποίηση) και της διοικητικής σφαίρας (γραφειοκρατικοποίηση) στις υπόλοιπες οδηγούν στην αποικιοποίηση της κοσμοζωής σύμφωνα με Habermas.

¹³ A. Feenberg, “Modernity Theory and Technology Studies”, σ. 76. Σύμφωνα με τον Feenberg, μια τόσο αφαιρετική ανάλυση καταλήγει σε μια αχρονική θεώρηση, που παραγνωρίζει συγκεκριμένες ιστορικές συνθήκες. Η κοινωνική θεωρία αποδεσμεύεται έτσι από συγκεκριμένες κοινωνιολογικές και ιστορικές μελέτες και τείνει να γίνει φιλοσοφία. Οι ισχυρισμοί του Habermas για παράδειγμα, αναφορικά με τα περιοριστικά όρια του κράτους κοινωνικής πρόνοιας δεν ανταποκρίνονται στις σύγχρονες εξελίξεις, στην περιβαλλοντική κρίση, στην επανάσταση των παγκοσμιοποιημένων αγορών, στις ανισότητες, στην ανάπτυξη του διαδικτύου και των άλλων τεχνολογιών που μεταμορφώνουν τον σύγχρονο κόσμο.

¹⁴ Βλ. U. Beck, *Risk Society: Towards a New Modernity*, Sage, London, 1992.

εξηγητικό σχήμα του τεχνολογικού φαινομένου στο πλαίσιο των ιστορικών του συμφραζομένων, κι εν τέλει το εξετάζουν ως μία αναλυτική υπερκατηγορία.¹⁵

Ωστόσο στο πλαίσιο άλλων κοινωνικών θεωριών έχει αναπτυχθεί μία έστω έμμεση κριτική της μελέτης της επιστήμης και της τεχνολογίας ως αυτοτελών ταξινομήσεων. Ήδη από τις αρχές του 20^{ου} αιώνα η προσέγγιση της Κοινωνιολογίας της Γνώσης που εισάγεται από τον Karl Mannheim αμφισβητεί την άποψη της αναλυτικής φιλοσοφίας για την επιστήμη ως μία αυτοτελή κατηγορία που δεν υπόκειται σε αποδομητική ανάλυση και εξήγηση ισότιμη με άλλες αντίστοιχες κατηγορίες όπως η πολιτική, ή η κοινωνία, αλλά υπάγεται σε εσωτερικούς νόμους εξέλιξης. Κατά συνέπεια, σύμφωνα με το πρόγραμμα της Κοινωνιολογίας της Γνώσης, όπως η επιστήμη μπορεί να αποτελέσει παράγοντα ερμηνείας πολιτικών, κοινωνικών, οικονομικών φαινομένων, υπάρχουν αντίστοιχα εξωτερικοί παράγοντες όπως κοινωνικές θεωρήσεις και πρότυπα, πολιτικά προτάγματα, οικονομικοί όροι που μπορούν να επηρεάσουν την επιστημονική εξέλιξη μέσω των διοικητικών και θεσμικών πλαισίων, εντός των οποίων δρα η ακαδημαϊκή κοινότητα.¹⁶ Κατ' αντιστοιχία, η Κοινωνιολογία της Επιστήμης του προγράμματος του Εδιμβούργου με κυριότερο εκπρόσωπο τον Bloor, στη δεκαετία του 1970 επιχείρησε να αμφισβητήσει την πρωτοκαθεδρία των λεγόμενων σκληρών θετικών επιστημών έναντι των κοινωνικών επιστημών ως προς την αντικειμενικότητα της εφαρμογής των αποφάνσεών τους, υποστηρίζοντας ότι οι πρώτες μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο κοινωνιολογικής ερμηνείας των δευτέρων.¹⁷

Ακόμη, μία από τις σημαντικότερες προσεγγίσεις που κλόνισαν την άποψη ότι η επιστήμη κι η τεχνολογία αποτελούν αναλυτικές υπερκατηγορίες, υπήρξε αυτή του Feyerabend, ο οποίος υποστήριξε ότι οι δραστηριότητες των επιστημόνων και των μηχανικών αποτελούν κοινωνικές πρακτικές αντίστοιχες με αυτές των υπολοίπων

¹⁵ A. Feenberg, "Modernity Theory and Technology Studies", σ. 78 – 80. B. Latour, *We Have Never Been Modern*, σ. 13 – 20.

¹⁶ S. Woolgar, "The Turn to Technology in Social Studies of Science", *Science, Technology and Human Values*, τ. 16, 1991, σ. 20 – 50. Ο Woolgar επισημαίνει μια θεωρητική αντίφαση στο θεωρητικό πλαίσιο της Κοινωνιολογίας της Γνώσης σε σχέση με την εξέταση της ίδιας ως επιστημονικό πλαίσιο. Συγκεκριμένα, εάν η Κοινωνιολογία της Γνώσης αποτελεί επιστημονική θεώρηση που εξετάζει τους ιστορικούς – κοινωνικούς προσδιορισμούς άλλων επιστημονικών θεωρήσεων, καταδεικνύοντας τη μη απολυτότητα των αποφάνσεών τους, αυτό σημαίνει ότι η ίδια δεν υπάγεται σε ιστορικούς – κοινωνικούς προσδιορισμούς, άρα πέφτει σε αντίφαση. Από την άλλη, εάν θέσει σε αμφισβήτηση την καθολική ισχύ των δικών της αποφάνσεων, αίρεται η νομιμοποίησή της να θέτει εν αμφιβόλω την καθολική ισχύ άλλων επιστημονικών πλαισίων. Βλ. επίσης, K. Mannheim, *Ιδεολογία και οντοπία*, (μετάφρ. Γ. Ανδρουλιδάκης), Γνώση, Αθήνα, 1997.

¹⁷ Μ. Ασημακόπουλος, «Από την προϊστορία των ΣΕΤ στη δημιουργία τους», σ. 327.

κοινωνικών δρώντων, κατά συνέπεια καθορίζονται από μηχανισμούς που διέπουν το κοινωνικό φάσμα εν συνόλω. Ιδιαίτερα επιδραστική υπήρξε ακόμη η *Δομή των Επιστημονικών Επαναστάσεων* του Thomas Kuhn, παρά τις κριτικές που ασκήθηκαν στο έργο του – ανάμεσα σε αυτές και από τον ίδιο τον Feyerabend.¹⁸ Ο Kuhn με την εισαγωγή του *παραδείγματος* ως αναλυτικού εργαλείου που αναφέρεται στο θεωρητικό επιστημονικό πλαίσιο εντός του οποίου κρίνεται η εγκυρότητα των επιστημονικών αποφάνσεων, κατέδειξε ότι η επιστημονική – και κατά συνέπεια κι η τεχνολογική – δραστηριότητα συνιστούν φαινόμενα που εγγράφονται στα εκάστοτε ιστορικά και κοινωνικά συμφραζόμενα μιας εποχής, επομένως μπορούν να κατανοηθούν σε συνάφεια με αυτά. Η ανάδειξη των αντιφάσεων και της πολυπλοκότητας που συνδέονται με τις επιστημονικές αλλαγές καταρρίπτει την ψευδαίσθηση της γραμμικής κι εξελικτικής συνέχειας που προϋποθέτει μια προοδοκεντρική άποψη της επιστήμης και της τεχνολογίας, αλλά και τις έννοιες στις οποίες αυτή θεμελιώνεται, όπως η οικουμενικότητα, η ορθολογικότητα, η παραδοσιακή κουλτούρα κι η τάξη. Υπό αυτήν την έννοια, η κυριότερη συμβολή του κουνιανού *παραδείγματος* ως αναλυτικού εργαλείου, είναι η αποδόμηση κεντρικών ταξινομικών κατηγοριών της νεωτερικότητας, όπως ο εκδημοκρατισμός ή ο εξορθολογισμός.¹⁹

Η κοινωνιολογική – θεσμική ανάγνωση της επιστήμης ως κοινότητας σε έργα όπως του Bourdieu, αλλά κι η μεταδομιστική προσέγγιση σε έργα όπως των Foucault, Derrida και Barthes οι οποίοι στρέφουν την προσοχή τους στην κειμενική ανάλυση λόγου (discourse), κατέδειξαν ότι η επιστήμη και κατ' επέκταση η τεχνολογία αποτελούν κόμβους παραγωγής και αναπαραγωγής ιεραρχικών σχέσεων εξουσίας. Αν και με εξαίρεση τον Foucault οι παραπάνω θεωρητικοί δεν επηρέασαν άμεσα τους εκπροσώπους των ΣΕΤ, η συμβολή τους είναι σημαντική επειδή καταδεικνύει ότι τα επιστημονικά και τεχνολογικά φαινόμενα υπάγονται σε μηχανισμούς που παρουσιάζουν αντιστοιχίες με αυτές των πολιτικών και κοινωνικών φαινομένων. Παρά ωστόσο το γεγονός ότι πολλές από αυτές τις προσεγγίσεις στο πλαίσιο της κοινωνικής και κριτικής θεωρίας είχαν μαρξιστικές αφετηρίες, μπορεί να ανιχνευθεί η άρρητη

¹⁸ Μ. Ασημακόπουλος, «Από την προϊστορία των ΣΕΤ στη δημιουργία τους», σ. 327. Βλ. επίσης Κ. Ρ. Feyerabend, “Consolations of the Specialist”, στο I. Lakatos – A. Musgrave (επιμ.), *Criticism and the Growth of Knowledge*, Cambridge University Press, Cambridge, 1970, σ. 197 – 230. Ο Feyerabend όπως και ο Popper άσκησαν κριτική στο έργο του Kuhn παρατηρώντας ότι το θεωρητικό του σχήμα εφαρμόζει περισσότερο στις περιπτώσεις επιστημονικών καινοτομιών κι όχι στην επιστημονική δραστηριότητα συνολικά.

¹⁹ A. Feenberg, “Modernity Theory and Technology Studies: Reflections on Bridging the Gap”, σ. 73 – 104.

παραδοχή ότι ο υλικός και ο κοινωνικός παράγοντας αποτελούν δυο διακριτές σφαίρες, εκ των οποίων η δεύτερη υπερκαθορίζει την πρώτη. Τα κοινωνικά φαινόμενα των σύγχρονων κοινωνιών, είτε η έμφαση δίνεται στα δίκτυα θεσμικών μηχανισμών, είτε στα δίκτυα παραγωγής λόγου, εξετάζονται σε μεγάλο βαθμό ως άυλα, αυτόνομα από την υλική πραγματικότητα της τεχνολογίας που τα περιβάλλει και τα διατρέχει. Η θεώρηση αυτή θα μπορούσε να περιγραφεί σχηματικά ως κοινωνιολογικός ντετερμινισμός. Στην πραγματικότητα στις κοινωνιολογικές και γλωσσολογικές μελέτες, σύμφωνα με τον Latour η τεχνολογία παραμένει σε μεγάλο βαθμό απύσχα.²⁰

Ειδικά σε ό,τι αφορά στην μεταδομιστική προσέγγιση, εάν οι κανόνες κειμενικής ανάλυσης εφαρμοστούν σε κείμενα επιστημονικά και τεχνολογικά προκύπτει το πρόβλημα σύνδεσης σημαίνοντος και σημειομένου²¹, καθ' ό,τι οι υλικές πραγματικότητες των τεχνολογιών δεν μπορούν να υποβαθμιστούν σε γλωσσικά σημαίνοντα, αντιθέτως – και αυτό ισχύει κυρίως στην περίπτωση των τεχνικών μέσων επικοινωνίας – είναι αυτά που καθιστούν δυνατή την αναπαραγωγή λόγου, κι όχι σε επίπεδο εκφοράς, όπως παρατήρησε ο McLuhan με την περίφημη φράση του «το μέσο είναι το μήνυμα», αλλά σε επίπεδο υλικότητας.²² Παρά το γεγονός ότι πολλά αναλυτικά εργαλεία κοινωνιολογικών και μεταδομιστικών προσεγγίσεων όπως η ανάλυση λόγου χρησιμοποιήθηκαν μεταγενέστερα σε επιμέρους έργα των ΣΕΤ, θεωρήθηκε ότι αυτά δεν μπορούν να αποτελέσουν πανάκεια για μια συνολική εξήγηση φαινομένων όπως η εμπλοκή του τεχνολογικού παράγοντα με άλλες ταξινομικές κατηγορίες του κοινωνικού φάσματος.

1.2.2 Το θεωρητικό σχήμα των Σπουδών Επιστήμης και Τεχνολογίας (ΣΕΤ)

Ο δυϊσμός υλικού και κοινωνικού παράγοντα που χαρακτηρίζει μεγάλο μέρος της γραμματείας του 20^{ου} αιώνα αποτέλεσε την αφετηρία κριτικής των Σπουδών Επιστήμης και Τεχνολογίας (ΣΕΤ) που αναπτύσσονται την δεκαετία του 1980 ως πρόγραμμα Κοινωνικής Κατασκευασιοκρατίας της Επιστήμης και της Τεχνολογίας. Ένα από τα εναρκτήρια κείμενα που εισάγουν την προβληματική του πεδίου αυτού ήταν το “The Social Construction of Facts and Artifacts: Or How the Sociology of Science and the Sociology of Technology might benefit each other” από τους Trevor

²⁰ B.Latour, *We Have Never Been Modern*, σ. 7

²¹ B. Latour, *We Have Never Been Modern* σ. 62 – 4

²² Βλ. Μ. McLuhan, *Media. Οι προεκτάσεις του ανθρώπου*, Κάλβος, Αθήνα, Χ.Χ.

Pinch και Wiebe Bijker.²³ Είχε ήδη προηγηθεί βέβαια το 1979 το βιβλίο των B. Latour και St. Woolgar, *Laboratory Life: The Social Construction of Scientific Facts*, το οποίο αφορούσε περισσότερο στην επιστήμη.²⁴ Ενώ όμως η Κοινωνιολογία της επιστημονικής γνώσης αποτελούσε μία ήδη καθιερωμένη παράδοση, η κοινωνική κατασκευασιοκρατία της τεχνολογίας εκείνη την εποχή αποτέλεσε πρωτόλειο πεδίο.

Πρωταρχικός στόχος για τις Σπουδές Επιστήμης και Τεχνολογίας υπήρξε κατ' αρχάς η μελέτη της τεχνολογίας όχι σε επίπεδο μεγάλων θεωρητικών σχημάτων, όπως γινόταν στο πλαίσιο πολλών κοινωνικών θεωριών, αλλά σε επίπεδο εμπειρικών μελετών. Στο κείμενο των Pinch – Bijker, εισάγεται η περιγραφή της εξελικτικής διαδικασίας των τεχνολογιών ως μία εναλλαγή ποικιλίας κι επιλογής. Το ερμηνευτικό σχήμα συνίσταται σε ένα μοντέλο πολλαπλών κατευθύνσεων που αντιτίθετο στα γραμμικά μοντέλα που χρησιμοποιούνταν ως τότε για την εξήγηση των τεχνολογικών καινοτομιών. Έτσι, υποσκάπτεται η κρατούσα νετερμινιστική αντίληψη ότι τα «επιτυχημένα» στάδια μιας τεχνολογικής εξέλιξης είναι τα μόνα πιθανά. Στο ερώτημα γιατί κάποια τεχνήματα επικρατούν, εν αντιθέσει με άλλα, η ερμηνεία που παρέχεται είναι ότι η διαδικασία εξέλιξης της τεχνολογίας προσδιορίζεται από κοινωνικούς μηχανισμούς αντίστοιχους με αυτούς που νομιμοποιούν μια ερμηνεία έναντι μιας άλλης, εν μέσω επιστημονικής αντιπαράθεσης. Σε αυτό το στάδιο η νοηματοδότηση των τεχνημάτων από πλευράς κοινωνικών ομάδων, παίζει καίριο ρόλο. Βάσει αυτής της νοηματοδότησης ορίζεται κι η σχέση του τεχνήματος με συγκεκριμένες κοινωνικές ομάδες καταναλωτών ή χρηστών.

Οι κοινωνικές ομάδες των χρηστών που εμπλέκονται με διάφορα τεχνήματα δεν είναι ωστόσο ομοιογενείς ως προς τις νοηματοδοτήσεις που τους αποδίδουν. Αντιθέτως, οι διάφορες κοινωνικές τάξεις χρησιμοποιούν τεχνήματα έχοντας ποικίλα αιτήματα σε σχέση με αυτά. Τα αιτήματα των χρηστών, τα οποία συχνά μπορεί να είναι αντικρουόμενα για διαφορετικές ομάδες, συμμετέχουν και αυτά στην τελική διαμόρφωση των τεχνημάτων. Οι Pinch και Bijker χρησιμοποίησαν ως παράδειγμα τη διαμόρφωση του ποδηλάτου ως τεχνήματος, το οποίο στο γύρισμα του 20^{ου} αιώνα είχε ευρεία απήχηση, καθ' ότι απευθυνόταν σε ετερόκλητες ομάδες χρηστών, ως προς το φύλο ή την κοινωνική τάξη. Οι διαφορετικές ωστόσο νοηματοδοτήσεις που

²³ T. J. Pinch – W. E. Bijker, “The Social Construction of Facts and Artifacts: Or How the Sociology of Science and the Sociology of Technology might benefit each other”, σ. 17 – 50

²⁴ B. Latour και St. Woolgar, *Laboratory Life: The Social Construction of Scientific Facts*, Sage, London, 1979

προβάλλονταν σε αυτό από ομάδες όπως οι μεγαλοαστοί που το χρησιμοποιούσαν ως μέσο άθλησης και ψυχαγωγίας, οι κατώτερες τάξεις που το χρησιμοποιούσαν ως επαγγελματικό μέσο, ή οι γυναίκες που έπρεπε να το χρησιμοποιούν έχοντας ταυτόχρονα την κοινωνικά αποδεκτή για την εποχή τους ένδυση, επέδρασαν εν τέλει στον σχεδιασμό και την τεχνολογική διαμόρφωση του μεταφορικού αυτού μέσου. Η διαδικασία αυτή χαρακτηρίζεται από τους Pinch και Bijker ως *ερμηνευτική ευελιξία των τεχνημάτων* και στοχεύει στη μελέτη των κοινωνικών διεργασιών που συμμετέχουν στην κατασκευή, πρόσληψη, και αποδοχή των τεχνημάτων εντός ενός κοινωνικού πλαισίου. Με τον τρόπο αυτόν τίθεται εν αμφιβόλω ο τεχνολογικός ντετερμινισμός, ο οποίος προϋποθέτει ως παραδοχή ότι η τεχνολογική εξέλιξη αποτελεί μια διαδικασία αυτόνομη από το κοινωνικό πλαίσιο, άρα έχει μονόδρομη επίδραση σε αυτό.

Η ανάδειξη του ρόλου των χρηστών έδωσε το έναυσμα για την επεξεργασία ενός σημαντικού αναλυτικού εργαλείου για τις Σπουδές Επιστήμης και Τεχνολογίας του *τεχνολογικού συστήματος* που εισήχθη από τον Thomas Hughes.²⁵ Η καίρια συμβολή του τεχνολογικού συστήματος έγκειται στο ότι αυτό είναι *ετερογενές* καθ' ότι συγκροτείται από ανθρώπινους και μη παράγοντες. Ένα τεχνολογικό σύστημα μπορεί να αποτελείται από υλικά τεχνήματα, όπως γεννήτριες, από οργανισμούς με οικονομικά αιτήματα, όπως εταιρείες ή τράπεζες, από επιστημονική και τεχνική γνώση, όπως βιβλία, άρθρα, ή επιστημονικά συγγράμματα, από θεσμούς νομιμοποίησης, όπως νομοθετικά πλαίσια, ή από πλουτοπαραγωγικές πηγές, όπως κοιτάσματα άνθρακα. Ακόμη όμως και τα υλικά – τεχνολογικά συστατικά του συστήματος είναι κοινωνικά κατασκευασμένα, εφ' όσον δημιουργούνται από κοινωνικούς δρώντες και μάλιστα από δίκτυα κατασκευαστών που αναλαμβάνουν επιμερισμένη εργασία. Τα συστατικά των συστημάτων αλληλεπιδρούν μεταξύ τους συμβάλλοντας από κοινού στον κοινό στόχο που συγκροτείται στο πλαίσιο του συστήματος. Η προσθαφαίρεση ή η τροποποίηση ενός συστατικού του συστήματος, όπως για παράδειγμα η αλλαγή κάποιου οικονομικού προσανατολισμού, ή η είσοδος μιας νέας ομάδας χρηστών, μπορεί να

²⁵ Th. P. Hughes, “The Evolution of Large Technological Systems”, στο W.E. Bijker – Th. P. Hughes – T. Pinch (επιμ.) *The Social Construction of Technological Systems*, MIT Press, Cambridge Massachusetts – London, 1997 (στ' έκδοση), σ. 51 – 82. Το κείμενο έχει εκδοθεί και στα ελληνικά: Th. P. Hughes, «Η εξέλιξη των μεγάλων τεχνολογικών συστημάτων», στο Μ. Ασημακόπουλος (επιμ.), *Διαμορφώνοντας την τεχνολογία, δομώντας την κοινωνία. Η κοινωνική κατασκευή των τεχνολογικών συστημάτων*, Παν. Εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα, 2013, σ. 49 – 82.

επιφέρει αλλαγή των χαρακτηριστικών του συστήματος συνολικά και αλλαγή της δυναμικής αλληλεπίδρασης μεταξύ των υπολοίπων συστατικών.²⁶

Τα τεχνολογικά συστήματα δεσμεύονται από τα όρια ελέγχου που ασκούν τόσο τα τεχνήματα, όσο κι ο ανθρώπινος παράγοντας. Ο ανθρώπινος παράγοντας εντός ενός συστήματος (εφευρέτες, επιστήμονες, μηχανικοί, διαχειριστές, χρηματοδότες κτλ.) διαθέτει ένα βαθμό ελευθερίας που δεν δεσμεύεται πλήρως από τα τεχνήματα του συστήματος, αν κι ο ρόλος του είναι περιορισμένος από το βαθμό γραφειοκρατίας και τυποποίησης της εργασίας, λειτουργώντας συνήθως ως ένα κύκλωμα ανατροφοδότησης ανάμεσα στη λειτουργία και τους στόχους του συστήματος, και διορθώνοντας τυχόν λάθη. Όμως, ο βαθμός ελευθερίας του ανθρώπινου παράγοντα σε ένα σύστημα εξαρτάται από το μέγεθος και το βαθμό ωριμότητας και αυτονομίας ενός συστήματος. Τα συστήματα που είναι ήδη παγιωμένα είναι συνήθως λιγότερο ευπροσάρμοστα, ενώ τα νεότερα συστήματα που βρίσκονται σε στάδιο συγκρότησης ενέχουν ένα βαθμό μεγαλύτερης ευελιξίας και αλληλεπίδρασης με εξωγενή συστήματα ή συστατικά συστημάτων, μέχρις ότου είτε να ενσωματώσουν τα εξωγενή συστατικά και να επικρατήσουν, είτε εν τέλει να αποδομηθούν, υποχωρώντας έναντι άλλων επικρατέστερων συστημάτων.

Από τα παραπάνω μπορούν να αντληθούν τρία συμπεράσματα. Το πρώτο είναι ότι, όπως διαφαίνεται από την προσέγγιση του Hughes, στο πλαίσιο ενός τεχνολογικού συστήματος οι άνθρωποι και μη παράγοντες που το συγκροτούν αλληλεπιδρούν ισότιμα. Η εξέλιξη των τεχνολογιών δεν υπόκειται σε νόμους «εσωτερικής» εξέλιξης που υπερκαθορίζουν τις κοινωνικές παραμέτρους αλλά εξηγούνται στο πλαίσιο δυναμικής που αναπτύσσεται εντός ενός τεχνολογικού συστήματος στο οποίο συμμετέχουν και οι κοινωνικοί δρώντες. Από την άλλη πλευρά, ούτε οι κατασκευαστές των συστημάτων υπερκαθορίζουν απόλυτα τα τεχνικά του χαρακτηριστικά, καθ' ότι το πλαίσιο δράσης τους οριοθετείται από το πλαίσιο του ίδιου του τεχνολογικού συστήματος, γι' αυτό και ο Hughes τους χαρακτηρίζει ετερογενείς μηχανικούς.²⁷

²⁶ Βλ. επίσης O. Coutard, "Introduction: the evolving forms of governance of large technical systems" στο O. Coutard (επιμ.), *The Governance of Large Technical Systems*, Routledge, London – New York, 1999, σ. 1 – 16. Ο Coutard χρησιμοποιεί μια παρόμοια εννοιολόγηση των μεγάλων τεχνολογικών συστημάτων, όπως για παράδειγμα τα συγκοινωνιακά μέσα με αυτήν του Hughes, καθ' ότι αποδέχεται και αυτός την υβριδικότητά τους. Δίνει ωστόσο επιπλέον έμφαση στην έννοια της διακυβέρνησης των συστημάτων αυτών, υποστηρίζοντας ότι η θεσμική οργάνωση συνιστά το πεδίο σύμπτωσης κι αλληλεπίδρασης των ετερογενών οικονομικών, κοινωνικών και τεχνολογικών παραγόντων που τα απαρτίζουν.

²⁷ Th. P. Hughes, "The Evolution of Large Technological Systems", σ. 51 – 82.

Το δεύτερο συμπέρασμα είναι ότι αν και ο κύριος στόχος της κατασκευής τεχνολογικών συστημάτων έγκειται στην επίλυση προβλημάτων ή την εκπλήρωση στόχων που κυρίως σχετίζονται με αναδιοργάνωση του φυσικού κόσμου για την αύξηση παραγωγικότητάς του όσον αφορά σε αγαθά κι υπηρεσίες, τα χαρακτηριστικά που εν τέλει αποκτά ένα τεχνολογικό σύστημα όταν παγιώνεται, αποτελούν συνισταμένη πολλών ετερογενών παραγόντων: κοινωνικών, τεχνολογικών, οικονομικών και πολιτικών. Επομένως, ακόμη και αν ένα σύστημα συγκροτείται προκειμένου να εξυπηρετηθούν ορθολογικοί για την εποχή στόχοι, η τελική δυναμική που αναπτύσσεται μπορεί να τους υπερβαίνει.

Το τρίτο συμπέρασμα είναι ότι η διαδικασία κατασκευής ενός συστήματος συχνά περιλαμβάνει τη διαδικασία αποδόμησης ενός άλλου. Με τον τρόπο αυτό εξηγείται κι η διαδικασία δημιουργίας, επικράτησης και εξάλειψης πολλών τεχνολογικών συστημάτων. Με δεδομένο ότι τα τεχνολογικά συστήματα εμπεριέχουν πολιτικούς κι οικονομικούς παράγοντες, τείνουν με το πέρασμα του χρόνου να αποκτούν ιεραρχική δομή, της οποίας η επιλογή είναι κατά κύριο λόγο πολιτική. Επιπλέον, τα τεχνολογικά συστήματα με το πέρασμα του χρόνου συχνά τείνουν να υποβιβάζονται στα τεχνολογικά συστατικά τους, χωρίς να λαμβάνουν υπόψη τον ανθρώπινο παράγοντα. Σε κάθε περίπτωση όμως, ο βαθμός και ο χρονικός ορίζοντας επικράτησής τους τελεί σε συνάρτηση τόσο με την ιεραρχική δομή που έχει αναπτυχθεί στο εσωτερικό των τεχνολογικών συστημάτων, αλλά και με τη δυνατότητα αναπροσαρμογής που διαθέτουν στην περίπτωση που χρειαστεί να αντιπαρατεθούν με άλλα αντίπαλα συστήματα.

Η έννοια του τεχνολογικού συστήματος του Thomas Hughes μπορεί να κατανοηθεί πληρέστερα εάν συνδυαστεί με την αντίστοιχη έννοια του δικτύου δράσεων του Michel Callon. Ο Callon χρησιμοποιεί επαγωγική συλλογιστική μέθοδο κι επιχειρεί να παρουσιάσει το αναλυτικό του εργαλείο μέσα από μία εμπειρική μελέτη.²⁸ Με αφετηρία την ερευνητική περίπτωση της αντιπαράθεσης των τεχνολογιών του βενζινοκίνητου και ηλεκτροκίνητου αυτοκινήτου στη Γαλλία του 1970 στην οποία

²⁸ M. Callon, "Society in the Making: The Study of Technology as a Tool for Sociological Analysis", στο W.E. Bijker – Th. P. Hughes – T. Pinch (επιμ.), *The Social Construction of Technological Systems*, MIT Press, Cambridge Massachusetts – London, 1997 (στ' έκδοση), σ. 83 – 106. Το κείμενο έχει εκδοθεί και στα ελληνικά: M. Callon, «Κοινωνία εν κατασκευή: η μελέτη της τεχνολογίας ως εργαλείου κοινωνιολογικής ανάλυσης», στο Μ. Ασημακόπουλος, *Διαμορφώνοντας την τεχνολογία, δομώντας την κοινωνία*, σ. 135 – 156. Βλ. επίσης, M. Callon, "Techno-economic networks and irreversibility", στο J. Law (επιμ.), *A Sociology of Monsters. Essays on Power, Technology and Domination*, Routledge, London, 1991, σ. 132 – 16

ενεπλάκησαν η EDF κι η Renault αντίστοιχα, ο Callon δημιούργησε ένα θεωρητικό σχήμα για την εξήγηση της επικράτησης των τεχνολογιών, για την οποία υποστήριξε δεν μπορεί να κατανοηθεί εάν οι δύο τεχνολογίες εξεταστούν με τους όρους γραμμικής εξέλιξης καινοτομιών που συνήθως υιοθετούνται κατά τη μελέτη των τεχνολογικών φαινομένων. Επιπλέον, επεσήμανε ότι συνήθως τείνει να επικρατεί η άποψη ότι κατά τα πρώτα στάδια μιας τεχνολογικής καινοτομίας τα προβλήματα προς επίλυση είναι αμιγώς τεχνολογικά, ενώ τα πολιτικά, κοινωνικά και οικονομικά παρεισφρέουν σε μεταγενέστερα στάδια. Σύμφωνα όμως με τον Callon, κάτι τέτοιο ισχύει συνήθως μόνο σε σπάνιες περιπτώσεις ριζοσπαστικών καινοτομιών. Για την πλειοψηφία των τεχνολογιών, η τελική τους επικράτηση ακολουθεί πολλές παλινδρομικές διαδικασίες μεταξύ αγοράς και τεχνολογίας. Επομένως, κατά τη διάρκεια κατασκευής και διάχυσης μιας τεχνολογικής καινοτομίας δεν υπάρχουν αμιγώς τεχνολογικές ή επιστημονικές φάσεις ή δραστηριότητες που να διαχωρίζονται πλήρως από τις οικονομικές ή εμπορικές. Στις περισσότερες περιπτώσεις οι οικονομικοί, πολιτικοί, κοινωνικοί και τεχνικοί παράγοντες αλληλοδιαπλέκονται καθ' όλη την εξέλιξη της τεχνολογικής διαδικασίας.

Κατά την αντιπαράθεση των τεχνολογιών του βενζινοκίνητου και ηλεκτροκίνητου αυτοκινήτου επί παραδείγματι, οι παράμετροι που ενεπλάκησαν ήταν ετερογενείς και περιλάμβαναν από τις γραφειοκρατικές διαδικασίες των γαλλικών υπουργείων και των δημοτικών συμβουλίων, ή τα κοινωνικά κινήματα που απαιτούσαν καθαρότερες μορφές ενέργειας, μέχρι τις τεχνολογίες των κινητήρων εσωτερικής καύσης, των ηλεκτρολυτών και των μπαταριών, αλλά και τα συμφέροντα βιομηχανιών. Η επιτυχία της επικράτησης της μίας τεχνολογίας έναντι της άλλης δεν κρινόταν αποκλειστικά από κάποιους αντικειμενικούς παράγοντες αποτελεσματικότητας ή επάρκειας της κάθε τεχνολογίας, αλλά και από την σταθερότητα της σχέσης των ετερογενών στοιχείων με τα οποία αλληλεπιδρούσε η καθεμία από αυτές. Αυτά τα σύνολα στοιχείων ορίζονται κατά τον συγγραφέα ως *δίκτυα δρώντων* και συντίθενται από ετερογενή στοιχεία, έμψυχα κι άψυχα που συνδέονται μεταξύ τους για μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο.

Ένας επιπλέον παράγοντας που μπορεί να διαδραματίσει καίριο ρόλο στην αποτυχία επικράτησης μίας τεχνολογίας είναι η λανθασμένη ή απλουστευτική εκτίμηση των παραγόντων που εμπλέκονται στην συγκρότηση ενός δικτύου δρώντων έναντι κάποιου άλλου. Στην προκειμένη ερευνητική περίπτωση που παρουσίασε επί παραδείγματι ο Callon, οι μηχανικοί της EDF θεώρησαν λανθασμένα ότι για την

εκτίμηση αξίας μιας τεχνολογίας αρκούσε η εκτίμηση των τεχνικών της χαρακτηριστικών, υποβαθμίζοντας τον ρόλο της πόλης στα δημοτικά συμβούλια που λαμβάνουν αποφάσεις για τα μέσα μεταφοράς. Στην πραγματικότητα όμως οι πόλεις συντίθενται από συνθετότερες παραμέτρους που μάλιστα διαφέρουν ανά περίπτωση ως προς την ιστορία, τον πληθυσμό, τη γεωγραφική θέση και τον πολεοδομικό σχεδιασμό. Οι απλουστευτικές εκτιμήσεις που εμφανίζονται στο πλαίσιο ενός δικτύου δρόμων συνήθως διατηρούνται μέχρι να εμφανιστούν νέοι καταλυτικοί παράγοντες που καθιστούν το περιβάλλον πιο σύνθετο. Οι παράγοντες αυτοί δεν γίνονται αντιληπτοί έως ότου να καταστήσουν αισθητή την παρουσία τους, όπως για παράδειγμα νέες κοινότητες μηχανικών, άτομα υδρογόνου που δεν αιχμαλωτίζονται από φθηνούς καταλύτες, ή χώρες τρίτου κόσμου που ανεβάζουν τις τιμές πρώτων υλών.

Η συνεκτικότητα της δομής ενός δικτύου δρόμων μπορεί λοιπόν να αποτιμηθεί πολλές φορές μέσα από την αντιπαραβολική σχέση των ετερογενών παραγόντων που το συγκροτούν και την σχέση που προσδιορίζει την ιεραρχική τους σχέση στο πλαίσιό του. Επιπλέον, ο μετασχηματισμός ενός δικτύου δρόμων δυνητικά εξαρτάται και από την αντίσταση των διαφόρων παραγόντων που το απαρτίζουν. «Είναι ευκολότερο να αλλάξουν οι προσδοκίες των καταναλωτών, οι απαιτήσεις των δημοτικών αρχών, τα συμφέροντα της Renault, ή η διάρκεια ζωής ενός καταλύτη;», όπως χαρακτηριστικά διερωτάται ο Callon.²⁹

Το δίκτυο δρόμων περιγράφει τη δυναμική μιας κοινωνίας, με όρους εντελώς διαφορετικούς από αυτούς της κλασικής κοινωνιολογίας, η οποία σύμφωνα με τον Callon απλουστεύει την κοινωνική πραγματικότητα, αγνοώντας τον ρόλο τεχνημάτων και τεχνικών στοιχείων που εξελίσσονται παράλληλα με την κοινωνία και αλληλεπιδρούν με αυτήν. Επομένως, μια προσέγγιση που επιχειρεί να περιορίσει τις σχέσεις σε ένα περιορισμένο εύρος κοινωνικών κατηγοριών, δεν είναι επαρκής αφού πολλές φορές στην συγκρότηση των περισσότερο ιστορικών φαινομένων ειδικά κατά τον 20^ο αιώνα λαμβάνουν μέρος παράγοντες εκτός πεδίου κλασικής κοινωνιολογικής ανάλυσης. Ένα εννοιολογικό εργαλείο όμως όπως το *δίκτυο δρόμων* επιτρέπει τη μελέτη πολλών ιστορικών φαινομένων όχι ως παγιωμένα ερευνητικά αντικείμενα, αλλά ενώ αυτά βρίσκονται ακόμη σε στάδιο συγκρότησης, καθ' ότι τέτοια δίκτυα μετασχηματίζονται υπό την επίδραση των παραγόντων που επιχειρείται να

²⁹ M. Callon, "Society in the Making: The Study of Technology as a Tool for Sociological Analysis", σ. 83 – 106.

ενσωματωθούν, όχι πάντοτε με επιτυχία. Η κυριότερη συμβολή όμως της έννοιας του δικτύου δρώντων είναι η δυνατότητα που προσφέρει στους κοινωνιολόγους για τη μελέτη της δυναμικής ετερογενών σχέσεων, οι οποίες μετασχηματίζονται.

Το στοιχείο της ετερογένειας των παραμέτρων που απαρτίζουν το δίκτυο δρώντων είναι βέβαια κοινό με την έννοια του συστήματος του Hughes. Το επιπλέον στοιχείο που προσφέρει η εργαλειακή έννοια του Callon είναι η σχέση του δικτύου με το εξωγενές περιβάλλον. Ενώ στον Hughes υπάρχει απόλυτη διάκριση ανάμεσα στους τεχνολογικούς και κοινωνικούς παράγοντες που απαρτίζουν ένα σύστημα και τους παράγοντες που είναι πέραν των δυνατοτήτων του ανθρώπινου ελέγχου, όπως για παράδειγμα τα φυσικά κοιτάσματα, στον Callon δεν προϋποτίθεται πλήρης διαχωρισμός μεταξύ του δικτύου δρώντων και του «εξωγενούς» περιβάλλοντος, εφ' όσον είναι δύσκολο να προσδιοριστούν τα όρια μεταξύ των δύο. Επιπλέον, μία καίρια διαφοροποίηση του Callon από τον Hughes είναι ότι ενώ η έννοια του δικτύου δρώντων του πρώτου βρίσκει εφαρμογή σε ερευνητικά αντικείμενα μικροκλίμακας, όπως η ερευνητική περίπτωση των βενζινοκίνητων και ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων, η έννοια του τεχνολογικού συστήματος του δεύτερου ανταποκρίνεται κυρίως στη μελέτη μεγάλης κλίμακας συστημάτων, όπως το π.χ. δίκτυο ηλεκτροδότησης.

Ένας αρκετά πιο ριζοσπαστικός όρος, σε σχέση με όσους αναφέρθηκαν ως τώρα, ο οποίος εισάγεται στο πλαίσιο των Σπουδών Επιστήμης και Τεχνολογίας, είναι αυτός των *τεράτων* ή *υβριδίων* που χρησιμοποιείται από τους John Law και Bruno Latour. Ύστερα απ' τις εργαλειακές έννοιες των *συστημάτων* και των *δικτύων δρώντων* που επανακαθορίζουν την σχέση των κοινωνικών δρώντων με τα τεχνήματα, οι έννοιες των τεράτων ή υβριδίων έρχονται να καταδείξουν το γεγονός ότι οι κοινωνικοί δρώντες λειτουργούν μέσα σε περιβάλλοντα τα οποία είναι κατασκευασμένα τόσο κοινωνικά όσο και τεχνολογικά. Κατά συνέπεια στο βαθμό που οι τεχνολογίες διατρέχουν όλο το φάσμα των κοινωνικών σχέσεων η πρόσληψη του εαυτού αλλά και του περιβάλλοντός των κοινωνικών δρώντων είναι διαμεσολαβημένη από δίκτυα σχέσεων δομημένα από κοινωνικούς και τεχνολογικούς παράγοντες. Επομένως οι σύγχρονοι δρώντες προσδιορίζονται και λειτουργούν βάσει όχι αμιγώς κοινωνικών αλλά και τεχνολογικών παραμέτρων, εξ ου κι ο όρος *τέρατα* ή *υβρίδια*.³⁰

³⁰ J. Law, "Introduction: Monsters, machines and sociotechnical relations", στο J. Law (επιμ.), *A Sociology of Monsters. Essays on Power, Technology and Domination*, Routledge, London, 1991, σ. 1 – 25. B. Latour, "Technology is Society made durable", στο J. Law (επιμ.), *A Sociology of Monsters. Essays on Power, Technology and Domination*, Routledge, London, 1991, σ. 103 – 131.

Για να γίνει όμως περισσότερο κατανοητή η έννοια της διαμεσολάβησης της εμπειρίας των σύγχρονων υποκειμένων μέσω τεχνολογιών στο πλαίσιο του σύγχρονου περιβάλλοντος, πάνω στην οποία στηρίζεται κι η εργαλειακή έννοια των τεράτων είναι χρήσιμο στο σημείο αυτό να δούμε πρώτα το ζήτημα των *τεχνολογικών υποδομών* όπως τις περιγράφει ένας άλλος θεωρητικός των Σπουδών Επιστήμης και Τεχνολογίας, ο P. Edwards. Ο θεωρητικός αυτός υποστηρίζει ότι οι υποδομές ευθύνονται για την αίσθηση σταθερότητας που έχουμε στην καθημερινή ζωή κατά τη νεωτερικότητα. Πέρα απ' το ότι οι υποδομές είναι υπεύθυνες για τον συστημικό κοινωνικό έλεγχο επί της μεταβλητότητας του φυσικού περιβάλλοντος, όπως την θερμοκρασία, τον φωτισμό ή την παροχή νερού, οι υποδομές συγκροτούν ένα τεχνητό περιβάλλον, που διοχετεύει και αναπαράγει τους πόρους του φυσικού περιβάλλοντος, περιορίζει τα επικίνδυνα ή ασύμφορα χαρακτηριστικά του, ενώ ταυτόχρονα συγκροτεί την εμπειρία μας αναφορικά με το φυσικό περιβάλλον. Βάσει των υποδομών κατασκευάζεται και νοηματοδοτείται κι η φύση ως πηγή ακατέργαστων υλών, και ταυτόχρονα ως σημασιολογικό έτερο της κοινωνίας και της τεχνολογίας, διαχωρισμός που όπως αναφέρθηκε και παραπάνω κατά τον Latour είναι θεμελιώδης για την νεωτερική οργάνωση.

Επιπλέον επί τη βάσει μεγάλων υποδομών, όπως τα συγκοινωνιακά δίκτυα, τα δίκτυα ύδρευσης ή ηλεκτροδότησης, ή τα δίκτυα κυβερνητικών υπηρεσιών δημιουργούνται οι ανθρώπινες κοινότητες, άρα δομούνται και σχέσεις κοινωνικής ένταξης ή αποκλεισμών. Η αίσθηση του συνανήκειν στο πλαίσιο μιας κουλτούρας λοιπόν συχνά δημιουργείται ως μέρος γνώσης κι εξοικείωσης με τη χρήση συγκεκριμένων υποδομών. Αυτή η αίσθηση εξοικείωσης είναι άλλωστε και ο λόγος της αίσθησης εξωτισμού που βιώνεται κατά τη διάρκεια ταξιδιών και συνίσταται κυρίως πέρα απ' το διαφορετικό φυσικό περιβάλλον, στο ανοίκειο των υποδομών όπως αυτές κατασκευάζουν ένα διαφορετικό τοπίο. Παρ' ότι όμως οι υποδομές αλληλοδιαμορφώνονται με το φυσικό περιβάλλον αλλά και με την κοινωνία, σε επίπεδο θεωρητικής έρευνας παραμένουν οντολογικά διαχωρισμένες. Δεν παύουν ωστόσο να αποτελούν το αόρατο υπόβαθρο του τεχνοπολιτισμικού και φυσικού περιβάλλοντος της νεωτερικότητας, λειτουργώντας όπως οι νόμοι, καθ' ότι δημιουργούν ταυτόχρονα περιορισμούς και πεδία δυνατοτήτων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το οδικό δίκτυο το οποίο ενώ μας επιτρέπει να κινούμαστε, ταυτόχρονα προκαθορίζει και το που θα κινηθούμε. Ο συνδυασμός λοιπόν συστημικών, τεχνολογικά υποστηριζόμενων κοινωνικών δυνατοτήτων και

περιορισμών ενισχύει το επιχείρημα ότι η κατασκευή υποδομών είναι συστατικό στοιχείο της νεωτερικής συνθήκης, ενώ οι ιδεολογίες κι οι λόγοι της νεωτερικότητας βοηθούν στον προσδιορισμό των στόχων και των χαρακτηριστικών των υποδομών αυτών. Στην περίπτωση των υποδομών, η από κοινού κατασκευή τεχνολογίας και νεωτερικότητας είναι ευκρινής.³¹

Ύστερα από την περιγραφή του σύγχρονου τεχνοκοινωνικού περιβάλλοντος εντός του οποίου δρουν τα σύγχρονα υποκείμενα, μπορεί να κατανοηθεί εμβριθέστερα κι ο χαρακτηρισμός τους ως *τέρατα* ή *υβρίδια*. Εφ' όσον το πεδίο δράσης και πρόσληψης του σύγχρονου περιβάλλοντος αποτελεί συνισταμένη φυσικών, τεχνολογικών και κοινωνικών συνιστωσών, οι σύγχρονοι δρώντες δεν λειτουργούν βάσει αποκλειστικά ανθρώπινων ή κοινωνικών, αλλά βάσει και τεχνολογικών παραμέτρων. Στο πλαίσιο αυτών των παραμέτρων είναι που μπορεί να αποτιμηθεί η ορθολογικότητα βάσει της οποίας λαμβάνουν χώρα οι επιλογές που καθορίζουν την εξέλιξη της τεχνολογίας, όπως και το πλαίσιο πρόσληψης των εννοιών «άνθρωπος» και «τεχνολογία».³² Με τον όρο *τέρατα* ή *υβρίδια* εκφράζεται ιδιαίτερα εύγλωττα την άρρηκτη σύνδεση και αλληλοδιαπλοκή του τεχνολογικού και του κοινωνικού φαινομένου. Το γεγονός ότι τα υβρίδια τείνουν να μην γίνονται αντιληπτά ως τέτοια συνήθως συνιστά προϊόν της νεωτερικότητας, σύμφωνα με τον Latour.³³ Στις έννοιες των υβριδίων ή τεράτων στηρίζεται κι ο όρος *τεχνοκοινωνικά δίκτυα* που εισάγει ο ίδιος θεωρητικός, ο οποίος είναι περίπου αντίστοιχος με αυτούς των *τεχνολογικών συστημάτων* και των *δικτύων δρώντων*, αλλά ενέχει ως επιπλέον στοιχείο την έννοια της αλληλεπίδρασης και της αμοιβαίας εξέλιξης τεχνημάτων και κοινωνικών δρώντων.³⁴

Ένα μεθοδολογικό πρόβλημα που προκύπτει στο πλαίσιο των Σπουδών Επιστήμης και Τεχνολογίας είναι η κλίμακα εστίασης που υιοθετείται για τη μελέτη του τεχνολογικού φαινομένου. Όπως σχολιάστηκε και παραπάνω, η εμπειρική θεμελίωση των μελετών που αφορούν στην τεχνολογία θεωρείται καίρια για την κατανόησή της και την ανάδειξη της συνάφειάς της με τις υπόλοιπες σφαίρες

³¹ P. Edwards, “Infrastructure and Modernity: Force, Time and Social Organization in the History of Sociotechnical Systems”, Th. Misa – Ph. Brey (επιμ.), *Modernity and Technology*, MIT Press, Cambridge Massachusetts, 2003, σ. 185 – 226.

³² A. Feenberg, “Modernity Theory and Technology Studies: Reflections on Bridging the Gap”, σ. 73 – 104.

³³ B. Latour, *We Have Never Been Modern*, σ. 39 – 43.

³⁴ J. Law, “Introduction: Monsters, machines and sociotechnical relations”, σ. 1 – 25. B. Latour, “Technology is Society made durable”, σ. 103 – 131.

ανθρώπινης δράσης. Με δεδομένο όμως ότι η τεχνολογία διατρέχει ένα ευρύτατο φάσμα τα επίπεδα ανάλυσης της μπορούν να ποικίλουν. Ένας μεγάλος αριθμός εμπειρικών μελετών, υιοθετεί για παράδειγμα μεσοεπίπεδη ανάλυση ερευνώντας τις πλευρές ιστορίας και κοινωνιολογίας μεμονωμένων υποδομών, όπως αυτοκινητόδρομοι ή σιδηρόδρομοι.³⁵ Άλλες μελέτες υιοθετούν την μικροεπίπεδη ανάλυση εστιάζοντας στην αλληλεπίδραση των τεχνημάτων με συγκεκριμένες ομάδες χρηστών.³⁶ Μέσω αυτής της μεθόδου αναδεικνύεται ότι οι χρήστες δεν αποτελούν παθητικούς δέκτες αλλά συμμετέχουν ενεργά στην διαμόρφωση των τεχνολογιών.

Τέλος, στη μακροεπίπεδη ανάλυση, στην οποία εξετάζεται η εξέλιξη μεγάλων υποδομών, η προσέγγιση της τεχνολογίας τείνει να γίνεται περισσότερο συστημική παρά κατασκευασιοκρατική. Η συμβολή αυτής της μεθόδου έγκειται στο ότι αναδεικνύει το εύρος των παραμέτρων που εμπλέκονται στη διαμόρφωση του τεχνολογικού φαινομένου. Το μειονέκτημα ωστόσο αυτής της κλίμακας έγκειται στο ότι αγνοεί τις ιστορικές ιδιαιτερότητες επιμέρους ερευνητικών περιπτώσεων. Επίσης τείνει να θεμελιώνεται σε κατηγορίες οι οποίες κατά τ' άλλα αμφισβητούνται στο πλαίσιο των ΣΕΤ, όπως η νεωτερικότητα, η οποία δεν αποτελεί μία μονοδιάστατη πραγματικότητα ανεξάρτητη από επιμέρους γεωγραφικούς και κοινωνικούς προσδιορισμούς. Κατά συνέπεια, ο P. Edwards υποστηρίζει ότι το πρόγραμμα της Κοινωνικής Κατασκευασιοκρατίας όπως έχει δομηθεί στο πλαίσιο των ΣΕΤ είναι ενδεχομένως περισσότερο συμβατό με τις μεσοεπίπεδες και κυρίως τις μικροεπίπεδες αναλύσεων. Σε κάθε περίπτωση, το κλειδί για μία πιο σφαιρική κατανόηση των τεχνολογικών φαινομένων έγκειται σύμφωνα με τον ίδιο σε μία πολυεπίπεδη ανάλυση, στο βαθμό που αυτή είναι εφικτή. Υπό αυτή την έννοια η ιστορία της αυτοκίνησης ως

³⁵ P. Edwards, "Infrastructure and Modernity", σ. 185 – 226. Βλ. για παράδειγμα: B. Seely, *Building the American Highway System: Engineers as Policy Makers*, Temple University Press, Philadelphia, 1987. T. Lewis, *Divided Highways: Building the Interstate Highways, Transforming the American Life*, Viking, New York, 1997. J. Yates, *Control through Communication: The Rise of System in American Management*, Johns Hopkins University Press, Baltimore, 1989. Ωστόσο, σε τέτοιες μελέτες συνήθως δεν περιλαμβάνονται ζητήματα διαμόρφωσης κι εξέλιξης των υποδομών καθ'αυτών. Εξαιρέση αποτελούν οι μελέτες που περιλαμβάνονται στον συλλογικό τόμο: R. Mayntz – Th. Hughes (επιμ.), *The Development of Large Technical Systems*, Westview, Boulder, 1988. Ο τελευταίος από τους παραπάνω επιχειρεί να τυποποιήσει σε ένα θεωρητικό σχήμα την εξελικτική πορεία των υποδομών ως τεχνοκοινωνικές κατασκευές.

³⁶ S. Woolgar, "Configuring the user: the case of usability trials", στο J. Law, *A Sociology of Monsters. Essays on Power, Technology and Domination*, Routledge, London, 1991, σ. 57 – 102. M. Akrich – B. Latour, "A summary of a convenient vocabulary for the semiotics of humans and nonhumans assemblies", στο W. E. Bijker – J. Law (επιμ.), *Shaping Technology, Building Society. Studies in Sociotechnical Change*, MIT Press, Cambridge Massachusetts, 1992, σ. 259 – 264. W. E. Bijker, "The Social Construction of Bakelite: Toward a Theory of Invention", στο W.E. Bijker – Th. Hughes – T. Pinch (επιμ.), *The Social Construction of Technological Systems*, 1987, σ. 159 – 190.

φαινομένου που διατρέχει πολλά διαφορετικά επίπεδα του κοινωνικού φάσματος αποτελεί αντικείμενο που θα μπορούσε να προσεγγιστεί μέσω μιας πολυεπίπεδης ανάλυσης.

Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, πέρα από κάποιες κοινές παραδοχές μεταξύ των μελετητών που υιοθετούν την προσέγγιση των Σπουδών Επιστήμης και Τεχνολογίας έχουν διατυπωθεί κι αρκετές αποκλίνουσες απόψεις. Επιγραμματικά μπορεί να αναφερθεί ως παράδειγμα η άποψη του Steve Woolgar σύμφωνα με την οποία η αποδομητική ανάλυση της γλωσσολογικής στροφής των κοινωνικών επιστημών μπορεί να χρησιμοποιηθεί και στη μελέτη των τεχνολογιών, με μία όμως αναστοχαστική διάσταση. Συγκεκριμένα υποστηρίζει ότι η κειμενική πραγματικότητα της θεωρητικής μελέτης ενός τεχνήματος δεν πρέπει να θεωρείται ως αυτόνομη διαδικασία από την συγκρότησή του, αλλά οφείλει να εξετάζεται ισότιμα. Με άλλα λόγια, η εμπλοκή πολιτικών, κοινωνικών και πολιτισμικών προϋποθέσεων στην διαδικασία εξέτασης ενός τεχνήματος, αφορά όχι μόνο στην συγκρότησή του αλλά και στην κειμενική του αναπαράσταση, καθ' ότι ο μελετητής ενός τεχνήματος δεν αποτελεί αντικειμενικό παρατηρητή αποκομμένο από το αντικείμενο μελέτης του. Αντιθέτως εντάσσεται κι ο ίδιος στο δίκτυο δρώντων βάσει της υπόθεσης ότι η νοητική ανακατασκευή ενός τεχνήματος δεν μπορεί να νοηθεί ξεχωριστά από το στάδιο της κατασκευής του, καθ' ότι μόνο μέσω της δεύτερης μπορεί να προσπελαστεί διανοητικά η πρώτη.³⁷ Αν και η συγκεκριμένη άποψη ενέχει τα προβλήματα που έχουν ήδη αποτελέσει αντικείμενο κριτικής παραπάνω, αναφορικά με την ανεπάρκεια της γλωσσολογικής – σημειωτικής ανάλυσης ως αποκλειστικού εργαλείου κατανόησης της υλικής έκφανσης των τεχνημάτων, η συμβολή της έγκειται στο ότι εισάγει τον ρόλο του μελετητή στο ζήτημα της εμπλοκής του κοινωνικού και πολιτικού παράγοντα που εμπλέκεται με την τεχνολογία.

Ανακεφαλαιωτικά, οι ΣΕΤ προσφέρουν ένα σημαντικό αριθμό μεθοδολογικών εργαλείων που συμβάλλουν στη μελέτη της τεχνολογίας υπό ένα πρίσμα σφαιρικό και διεπιστημονικό, απαλλαγμένο από ντετερμινιστικούς και προοδοκεντρικούς επικαθορισμούς.

³⁷ S. Woolgar, “The Turn to Technology in Social Studies of Science”, σ. 20 – 50

1.3 Το παράδειγμα των κινητικότητων

1.3.1 Η βιβλιογραφική γενεαλογία των κινητικότητων

Στο πλαίσιο των Σπουδών Επιστήμης και Τεχνολογίας καταδείχθηκε ότι η νεωτερικότητα δεν μπορεί να γίνει κατανοητή χωρίς να υπαχθεί σε αποδομητική ανάλυση ο παράγοντας της τεχνολογίας. Ένα ακόμη φαινόμενο όμως που έχει κυριαρχήσει στη νεωτερικότητα είναι η εντατικοποίηση των ροών κι η πύκνωση των δικτύων διακίνησης ανθρώπων, κεφαλαίων, προϊόντων, πληροφοριών, καθώς και πολιτισμικών και κοινωνικών προτύπων, τα οποία ο Latour ορίζει ως «κυκλοφοριακές οντότητες».³⁸ Από αυτήν την παρατήρηση εκκινεί η συλλογιστική βάσει της οποίας συγκροτείται το λεγόμενο «παράδειγμα των Κινητικότητων». Κεντρική του θέση αποτελεί η άποψη ότι τα δίκτυα μετακινήσεων, τα οποία ορίζονται ως *Κινητικότητες* μπορούν να αποτελέσουν σημαντικό εργαλείο μελέτης των μεταπολεμικών κοινωνιών. Βάσει αυτών αναδιατάσσονται τόσο οι κοινωνικές ταξινομήσεις, όσο και οι κατηγορίες του χώρου και του χρόνου.

Οι κεντρικές συνιστώστες του θεωρητικού αυτού παραδείγματος θα εκτεθούν αναλυτικότερα στο υποκεφάλαιο 1.3.2. Στο παρόν υποκεφάλαιο είναι χρήσιμο να γίνει μία ανασκόπηση στη γενεαλογία της σχετικής γραμματείας. Το παράδειγμα των Κινητικότητων εμφανίζεται στη βιβλιογραφία από τη δεκαετία του 1990 και κυρίως το 2000. Μεταξύ των εκπροσώπων του θα μπορούσαν να αναφερθούν οι John Urry, ο οποίος είναι και ο κύριος εισηγητής του θεωρητικού παραδείγματος, καθώς και οι Mimi Sheller, και Tim Cresswell.³⁹ Επιπλέον, πέρα από τις θεωρητικές αναλύσεις για τις Κινητικότητες, από τα μέσα περίπου της δεκαετίας του 2000 κι εξής υπάρχει πλήθος ιστορικών μελετών που εξετάζουν συγκεκριμένες ερευνητικές περιπτώσεις υπό το θεωρητικό πρίσμα των Κινητικότητων. Μεταξύ των ιστορικών που εισάγουν τέτοιες μελέτες μπορούν να αναφερθούν οι: Gijs Mom, G. Pirie, M. Flonneau, P. Norton και

³⁸ B. Latour, “On recalling Actor Network Theory”, στο J. Law – J. Hassard (επιμ.), *Actor Network Theory and After*, Blackwell, Oxford, 1999, σ. 15 – 25.

³⁹ J. Urry, *Consuming Places*, London – New York: Routledge 1995, J. Urry, *Mobilities*, Polity Cambridge – Malden, 2007, J. Urry, *Sociology beyond Societies*, Routledge, London – New York, 2000, M. Featherstone – N. Thrift – J. Urry (επιμ.), *Automobilities*, Sage, London – Thousand Oaks – New Delhi, 2005. T. Cresswell – P. Merrimann (επιμ.), *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects*, Ashgate, Farnham – Burlington, 2011, T. Cresswell, *On the Move. Mobility in the Modern Western World*, Routledge, New York – Oxon, 2006, M. Sheller, “Mobile Publics: Beyond the Network Perspective”, *Environment and Planning: Society and Space*, τ. 22, 2004, σ. 39 – 52.

Massimo Moraglio.⁴⁰ Ωστόσο, η συλλογιστική βάσει της οποίας η κίνηση προτάσσεται ως πρωταρχικός παράγοντας τόσο του κοινωνικού γίνεσθαι, όσο και της χωροχρονικής οργάνωσης κάθε άλλο παρά νέα είναι ως αντίληψη. Σύμφωνα με τους ίδιους τους εισηγητές του παραδείγματος τα πρώτα δείγματα μιας τέτοιας προσέγγισης μπορούν να ανιχνευθούν ήδη σε στοχαστές της πρώιμης νεωτερικής σκέψης.

Το 1628 δημοσιεύθηκε η πραγματεία του William Harvey με τίτλο *De Motu Cordis*. Όπως παρατηρεί ο Richard Sennett στη σχετική του μελέτη, η θεώρηση του Harvey για το κυκλοφορικό σύστημα του ανθρώπινου σώματος στηριζόταν στην άποψη ότι η ροή του αίματος και το νευρικό σύστημα κι όχι η ψυχή είναι αυτά που καθιστούν το σώμα εναργές μέσω της κυκλοφορίας σε πολύπλοκα διακλαδούμενες φλέβες κι αρτηρίες. Αντίστοιχα ο Galileo την ίδια περίπου εποχή με τον W. Harvey αμφισβητεί την αριστοτέλεια θεώρηση σύμφωνα με την οποία η αδράνεια είναι η φυσική κατάσταση των σωμάτων, ενώ η κίνηση αποτελεί δυνητικότητα των σωμάτων που χρειάζεται να ολοκληρωθούν οδηγούμενα προς ένα τέλος. Ο Galileo αντέτεινε ότι η φυσική κατάσταση των σωμάτων είναι η κίνηση.⁴¹

Οι επιστημονικές αποφάνσεις του Harvey και του Galileo ενδεχομένως επηρέασαν την πολιτική φιλοσοφία του Thomas Hobbes, ο οποίος περιέγραψε την κοινωνική ζωή ως ένα «ομοιογενές σμήνος ασυνάρτητης, άσκοπης διαίωνης ορμών χωρίς ικανότητα για ανάπτυξη, ολοκλήρωση ή κατάληξη». Σε μία τέτοια κοινωνία, όπως υποστηρίζει ο Hobbes στο *Leviathan*, η ευτυχία συνίσταται στην ελευθερία της κίνησης, καθώς και «στην απουσία αντίστασης, όπου αντίσταση σημαίνει εξωτερικά εμπόδια της κίνησης». Αντίστοιχα, ο William Blackstone τον 18^ο αιώνα υποστήριξε ότι ο νόμος αποτελεί ένα μείγμα Θεού και Φυσικής, κατά συνέπεια οι θεμελιώδεις

⁴⁰ G. Mom – C. Divall – P. Lyth, “Towards a Paradigm Shift? A Decade of Transport and Mobility History”, στο G. Mom – G. Pirie – L. Tissot (επιμ.), *Mobility in History. The State of the Art in the History of Transport, Traffic and Mobility. Yearbook*, Alphil, Neuchatel, τ. 1, 2009, σ. 13 – 40. G. Mom – P. Norton, “Introduction: Mobility Studies at a Crossroads”, στο P. Norton – G. Mom – T. Errazuriz – K. Shelton (επιμ.), *Mobility in History. Yearbook*, Alphil, Neuchatel, τ. 5, 2014, σ. 1 – 8. G. Mom, “Historians Bleed too Much: Recent Trends in the State of the Art in Mobility History, στο P. Norton – G. Mom – L. Millward – M. Flonneau (επιμ.), *Mobility in History. Reviews and Reflections. Yearbook*, Alphil, Neuchatel, τ. 3, 2012. G. Mom, “Roads without Rails. European Highway-Network Building and the Desire for Long-Range Motorized Mobility”, *Technology and Culture*, τ. 46, 2005, σ. 745 – 772. G. Mom, “Decentering highways: European national road network planning from a transnational perspective.” στο H. L. Dienel – H. U. Schiedt (επιμ.), *Die Moderne Strasse*, Campus Verlag, Frankfurt, 2010, σ. 77 – 100. M. Moraglio, “Road ambition or just coincidence? The Italian fascist motorway projects in inter-war Europe”, *Journal of Transport History*, τ. 30, 2009, σ. 168 – 182. M. Moraglio, “European models, domestic hesitance. The renewal of the Italian road network in the inter-bellum, *Transfers, Interdisciplinary Journal of Mobility Studies*, τ. 2, 2012, 87 – 105.

⁴¹ T. Cresswell, *On the Move*, σ. 7 – 13. Βλ. επίσης R. Sennett, *Flesh and Stone: The Body and the City in Western Civilization*, W.W. Norton, New York, 1994, σ. 256.

αρχές της ύλης εκπληρώνονται στο νόμο της κίνησης, στον οποίο όλα τα κινητά σώματα πρέπει να υπακούουν.⁴²

Παρά το ότι αποφάνσεις όπως αυτές του Blackstone ή του Hobbes σε σχέση με την κοινωνική οργάνωση είναι περιπτωσιακές συμπίπτουν περίπου χρονικά με την εποχή κατά την οποία αργά αλλά σταδιακά μετατρέπεται η συλλογική κουλτούρα της μετακίνησης στο Δυτικό κόσμο, μέσω των αποικιακών ταξιδιών και του εμπορίου τον 16^ο αιώνα. Στις προνεωτερικές και δη φεουδαρχικές κοινωνίες, η κινητικότητα σίγουρα δεν αποτελούσε κοινή πρακτική τουλάχιστον για την πλειοψηφία των πληθυσμών, οι οποίοι ήταν συνδεδεμένοι με τη γη και τις αγροτικές εργασίες. Με την εξαίρεση περιπτώσεων όπως πόλεμοι ή μετακινήσεις λόγω σιτοδείας, τα ταξίδια αφορούσαν τους ευγενείς, ενώ φιγούρες όπως οι περιπλανώμενοι μινιστρέλλοι βρίσκονταν ως επί το πλείστον στον κοινωνικό περιθώριο. Από την εποχή της πρώιμης νεωτερικότητας όμως, η κατάσταση αυτή αλλάζει. Τον 17^ο αιώνα απαντά κι η πρώτη εμφάνιση του όρου κινητικότητα (*mobility*) ως λεξιλογικό λήμμα που αναφερόταν στο ανθρώπινο σώμα, τα μέλη και τα όργανά του ως περίπου αντίστοιχο της κίνησης στις Φυσικές Επιστήμες. Στις κοινωνικές επιστήμες όμως ο όρος *mobility* παίρνει την σημασία του αντιθέτου του *nobility* (αριστοκρατία), κι αναφέρεται στον κινούμενο και ευερέθιστο όγλο, ενώ αργότερα συντομεύεται σε *mob*.⁴³

Πέρα από την πύκνωση των ροών και των δικτύων μετακινήσεων λόγω εμπορίου, η κατασκευή των σιδηροδρόμων από τις αρχές του 19^{ου} αιώνα και των οδικών συνδέσεων λίγο αργότερα έφερε σημαντική μείωση στις χωροχρονικές αποστάσεις σε χώρες της Δυτικής Ευρώπης και στις ΗΠΑ. Οι σιδηρόδρομοι πέρα απ' το ότι συνέβαλαν δραστικά στη γεωπολιτική κατανομή των κέντρων ισχύος και στην αναδιοργάνωση των οικονομικών ισορροπιών μέσω του διεθνούς εμπορίου είχαν κατά τον 19^ο αιώνα σημαντική θέση στο συλλογικό φαντασιακό ως κατεξοχήν σύμβολα της νεωτερικότητας σύμφωνα με τον Ralph Harrington. Θεωρήθηκαν συνώνυμοι της προόδου, της κοινωνικής βελτίωσης, της ελευθερίας, της δημοκρατίας, της οικονομικής ανάπτυξης. Ταυτόχρονα όμως συνδέθηκαν με την περιβαλλοντική μόλυνση, την καταστροφή της ομορφιάς της υπαίθρου, της αστάθειας της κοινωνικής ιεραρχίας, τον πολιτιστικό κι ηθικό εκμαυλισμό και το φόβο ατυχημάτων.⁴⁴

⁴² T. Cresswell, *On the Move*, σ. 14 – 15. Th. Hobbes, *Leviathan*, Penguin, London, 1988, σ. 261.

⁴³ T. Cresswell, *On the Move*, σ. 11 – 20.

⁴⁴ R. Harrington, “The Railway Journey and the Neuroses of Modernity,” στο R. Wrigley – G. Revill (επιμ.), *Pathologies of Travel*, Rodopi, Amsterdam, 2000, σ. 261–78.

Επιπλέον, με την σταδιακή εθνικοποίηση των κρατών από τον 19^ο αιώνα κι εξής δημιουργούνται θεσμικά εμπόδια στις μετακινήσεις, τα σύνορα. Ταυτόχρονα όμως η ιδιότητα του πολίτη του εθνικού κράτους δίνει τη δυνατότητα στους κοινωνικούς δρώντες για ελεύθερη μετακίνηση εντός της εθνικής επικράτειας και για υπό έλεγχο μετακίνηση εκτός αυτής. Η σημαντικότερη πάντως μεταβολή που σημειώνεται κατά τον 19^ο αιώνα συνίσταται στην δημιουργία μεγάλων αστικών κέντρων στα οποία η εισαγωγή μεταφορικών μέσων επιδρά τόσο στην έκτασή τους, όσο και στην εμπειρία των κοινωνικών δρώντων.

Μεταβολές όπως οι παραπάνω οδήγησαν αρκετούς μελετητές στον να εισάγουν στην ανάλυσή τους το ζήτημα των νέων συνθηκών αστικής ζωής. Ο Karl Marx επί παραδείγματι εξ' αφορμής της εξάπλωσης των σιδηροδρόμων κατά τον 19^ο αιώνα, επισημαίνει ότι στην εποχή του ο χώρος εκμηδενίζεται μέσω της επιτάχυνσης του χρόνου.⁴⁵ Επιπλέον, από οικονομική σκοπιά σημειώνει ότι όπως ο εργάτης διά της επαναλαμβανόμενης εργασίας μετατρέπει το σώμα του σε αυτοματοποιημένο κι εξειδικευμένο εργαλείο, αλλά και αυτόματο όχημα μιας αποσπασματικής λειτουργίας, έτσι κι οι σύγχρονες πόλεις οργανώνουν την αρχιτεκτονική τους κίνηση έτσι ώστε να παράγουν σώματα υποδουλωμένα σε ένα κυκλοφοριακό σύστημα, το οποίο καθιστά το δημόσιο χώρο κενό νοήματος.⁴⁶

Ο Simmel στο έργο του *Η Μητρόπολη κι η διανοητική ζωή* υποστηρίζει ότι οι σύνθετες κοινωνικές σχέσεις που δημιουργούνται στο περιβάλλον των μητροπολιτικών πόλεων του 19^{ου} αιώνα βασίζονται σε μεγάλο βαθμό στην συστηματοποίηση των δικτύων κινητικότητας και της χρονικής ακρίβειας, την οποία περιγράφει ως «παγκόσμια διάχυση των ρολογιών».⁴⁷ Χωρίς αυτά τα στοιχεία το μητροπολιτικό οικοδόμημα σύμφωνα με τον Simmel θα κατέρρεε. Βάσει αυτών των συστηματοποιημένων δικτύων κινητικότητας οργανώνεται η αστική εμπειρία των κοινωνικών υποκειμένων, η οποία συνίσταται στην εντατικοποίηση της νευρικής διέγερσης των οπτικών ερεθισμάτων και την αποσπασματικότητα και ποικιλία των οπτικών προσαρμογών. Ο Simmel δίνει ιδιαίτερη έμφαση στις υποδομές κινητικότητας, όπως ο σιδηρόδρομος οι οποίες πέρα από την συστηματοποίηση του

⁴⁵ T. Cresswell, *On the Move*, σ. 4, 18.

⁴⁶ J. Urry, *Mobilities*, σ. 44 – 60

⁴⁷ G. Simmel, *On Individuality and Social Forms* (εισαγωγή – επιμ. D. Levine), The University of Chicago Press, Chicago – London, 1971, σ. 324 – 339. Βλ. ακόμη: J. Urry, *Mobilities*, σ. 23. P. Galison, *Einstein's Clocks, Poincaré's maps. Empires of time*, W.W. Norton and Company, New York – London, 2003, σ. 172.

χρόνου που εισάγουν μέσω των πινάκων δρομολογίων, ανασηματοδοτούν την έννοια της χωροχρονικής απόστασης και προκαλούν μία ολοκληρωτική «διάνοιξη» της φύσης. Μέσω αυτών, οι άνθρωποι αντιλαμβάνονται τις διαφορετικές τοποθεσίες ως μέρη που χρήζουν διασύνδεσης, γι' αυτό και προσλαμβάνουν τις υποδομές που τα συνδέουν όπως τους δρόμους και τις γέφυρες ως αναπόσπαστο μέρος της φύσης.

Στο έργο του Simmel μπορούν να εντοπιστούν δύο κεντρικές έννοιες που χρησιμοποιούνται στην σύγχρονη βιβλιογραφία για τις κινητικότητες. Η πρώτη είναι η έννοια της όρασης, η οποία συγκριτικά με τις υπόλοιπες αισθήσεις έχει κεντρική θέση στη λεγόμενη κοινωνιολογία των αισθήσεων.⁴⁸ Σε συνδυασμό με την εντατικοποίηση της κίνησης είναι καίρια για τη διαμόρφωση των νεωτερικών κοινωνικών σχέσεων, οι οποίες διαμορφώνονται σε διαφορετικά επίπεδα: αφ' ενός στο αντικειμενικό επίπεδο παραγωγής κανόνων χωροχρονικών σχέσεων κι αποστάσεων, κι αφ' ετέρου σε επίπεδο παράλληλων υποκειμενικοτήτων που διαμορφώνονται στο περιβάλλον της αποξενωμένης συνύπαρξης των κατοίκων των μεγάλων αστικών κέντρων. Η δεύτερη είναι η έννοια των *ροών* (flows) τις οποίες μάλιστα ο Simmel ορίζει ως *διακυμάνσεις* (fluxes). Ο όρος αυτός επιλέγεται καθ' ότι ενέχει εκτός από την έννοια της κίνησης, μία διαλεκτική αν όχι συγκρουσιακή διάσταση μεταξύ κίνησης κι ακινησίας, καθώς και μεταξύ κοινωνίας και τεχνολογίας. Όπως θα καταδειχθεί στο επόμενο μέρος επηρέασε αρκετά την σύγχρονη σκέψη για τις κινητικότητες.⁴⁹

Σε κάθε περίπτωση, αυτό που καθίσταται κοινός τόπος στην προσέγγιση πολλών στοχαστών από το γύρισμα του 20^{ου} αιώνα κι εξής, είναι ότι η εντατικοποίηση των μετακινήσεων ανθρώπων, κι αντικειμένων μελετώνται σε συνάφεια με την έννοια της νεωτερικότητας. Στο πλαίσιο της κοινωνιολογικής σκέψης η έννοια αυτή έχει υπάρξει αρκετά πολυσχιδής αν όχι συγκεχυμένη ως προς τον ορισμό της. Συνήθως συνδέεται με παραμέτρους όπως η τεχνολογία, η δημοκρατία, ο εξορθολογισμός, η επιστημονική πρόοδος, ή η εντατικοποίηση του ελέγχου. Με διαφορετικούς ωστόσο τρόπους ως ειδοποιός διαφορά της προνεωτερικής από τη νεωτερική εποχή φαίνεται ότι αναδεικνύεται κι έννοια της κινητικότητας, ακόμη κι αν δεν ορίζεται πάντοτε ρητά ως τέτοια. Είναι χαρακτηριστικό για παράδειγμα ότι ο Walter Benjamin στην

⁴⁸ D. Frisby – M. Featherstone (επιμ.), *Simmel on Culture*, Sage, London, 1997. Σε σχέση με την κοινωνιολογία των αισθήσεων, αξίζει να σημειωθεί εδώ ότι για τον Simmel το πλαίσιο αλληλεπίδρασης υποκειμένου και αντικειμένου είναι αυτό που συγκροτεί την κουλτούρα. Στην πρωταρχική σημασία της όρασης στην κοινωνιολογία των αισθήσεων του Simmel, μπορεί να παραβληθεί η έννοια της όρασης ως «τουριστικής ματιάς» στο έργο του J. Urry, *The Tourist Gaze*, Sage, London – California – New Delhi, 1990, σ. 1 – 20

⁴⁹ J.Urry, *Mobilities*, σ. 21 – 31

περιγραφή της αστικής ζωής του Παρισιού χρησιμοποιεί εικόνες κίνησης όπως τα τρένα ή οι πεζοί περιπλανώμενοι flâneur ως συμβολικές μετωνυμίες της νεωτερικότητας. Επιπλέον, την άποψη του Simmel ότι η ταχύτητα των μετακινήσεων και των οπτικών ερεθισμάτων αποτελούν κεντρικά στοιχεία της νεωτερικής εμπειρίας έχουν αναπαράξει κι άλλοι κοινωνιολόγοι όπως ο συμφοιτητής του Simmel, Robert Park κι ο μαθητής του δεύτερου, Nels Anderson.⁵⁰

Ο Zygmunt Bauman δίνει και αυτός ιδιαίτερη έμφαση στην αδιάκοπη κίνηση ως συστατικό στοιχείο της νεωτερικότητας. Με το γνωστό δυστοπικό τρόπο που προσλαμβάνει τη *Νεωτερικότητα και τα δεινά της*, περιγράφει την νεωτερικότητα ως μια ατέρμονη εμμονική προέλαση η οποία «δεν σταματά ποτέ όχι γιατί θέλει κι άλλο, αλλά γιατί ποτέ δεν είναι αρκετό. Κάθε τόπος αποτελεί έναν ενδιάμεσο σταθμό και κανένας τον τελικό προορισμό. Κανένα μέρος δεν είναι καλύτερο από το άλλο, και σε κανένα ο ορίζοντας εγγύτερα από κάποιο άλλο.» Η κινητικότητα ανθρώπων και εικόνων περιγράφεται ως ειδοποιός διαφορά της νεωτερικότητας από την προνεωτερικότητα και στο έργο του Arjun Appadurai. Εξ αφορμής των περιπτώσεων των μεταναστών που καταναλώνουν πολιτισμικά προϊόντα της πατρίδας τους σε τόπους διασποράς, η κινητικότητα αναδεικνύεται για τον Appadurai σε θεμελιώδες στοιχείο της νεωτερικής και δη της μετανεωτερικής υποκειμενικότητας.⁵¹

Όπως όμως έχει ήδη επισημανθεί, οι κινητικότητες συνετέλεσαν όχι μόνο στη αναδιαμόρφωση των νεωτερικών κοινωνιών, αλλά και στην αναδιοργάνωση του χώρου και του χρόνου ως νεωτερικών νοητικών κατηγοριών. Αυτό το φαινόμενο πραγματεύτηκαν κατά τον 20^ο αιώνα αρκετοί φιλόσοφοι. Πέρα από τον Benjamin, που αναφέρθηκε παραπάνω, ο Heidegger πραγματεύθηκε επί παραδείγματι την έννοια της γεφύρωσης διαφορετικών χωρικών σημείων που εντοπίζεται, όπως προαναφέρθηκε, και στον Simmel. Με αφετηρία την παρατήρηση ότι η κίνηση των ανθρώπων στο χώρο προϋποθέτει τον συσχετισμό μεταξύ διαφορετικών τόπων, στο έργο του Heidegger υποστηρίζεται ότι η ύπαρξη ταυτίζεται με την κατοίκηση συγκεκριμένου τόπου, κατά συνέπεια ο άνθρωπος δεν πρέπει να εξετάζεται ως χωριστή οντότητα από το χώρο στον

⁵⁰ T. Cresswell, *On the Move*, σ. 35 – 7. Βλ. επίσης: W. Benjamin, *The Arcades Project*, Belknap Press of Harvard University Press, Cambridge Massachusetts, 1999. R. Park, “The Mind of the Hobo: Reflections Upon the Relation between Mentality and Locomotion”, στο R. Park – E. Burgess (επιμ.), *The City: Suggestions for Investigation of Human Behavior in the Urban Environment*, University of Chicago Press, Chicago, 1925, σ.156 – 60.

⁵¹ T. Cresswell, *On the Move*, σ. 16 – 25. Βλ. επίσης: Z. Bauman, *Η μετανεωτερικότητα και τα δεινά της*, Ψυχογιός, Αθήνα, 2002. A. Appadurai, *Modernity at Large: Cultural Dimensions of Globalization*, University of Minnesota Press, Minneapolis, 1996.

οποίο διαβιοί και κινείται. Σε σχέση με τον χώρο κάποιοι στοχαστές δίνουν έμφαση στην κανονικοποίησή του μέσω της εντατικοποίησης των ροών κίνησης, ενώ άλλοι στο γεγονός ότι σχετικοποιείται καθ' όσον οι χωροχρονικές αποστάσεις γίνονται πιο ρευστές.⁵²

Ο Foucault είναι ένας ακόμη από τους θεωρητικούς που πραγματεύονται τον μετασχηματισμό των χωροχρονικών σχέσεων στη νεωτερικότητα, δίνοντας έμφαση στην εντατικοποίηση της επιτήρησης και του ελέγχου του χώρου καθώς και της πειθαρχίας του χρόνου. Ακολουθώντας αυτή την οπτική αρκετοί αναλυτές στην συνέχεια μελέτησαν την κανονικοποίηση των εννοιών του χώρου και του χρόνου.⁵³ Χαρακτηριστική είναι ακόμη η προσέγγιση του Scott, ο οποίος εισάγει τον όρο *high modernity* κι υποστηρίζει ότι η νεωτερικότητα αφορά στην οργάνωση του χώρου μέσω του επιστημονικού και τεχνολογικού εξορθολογισμού, ενώ ακόμη σημειώνει ότι το νεωτερικό κράτος με την εισαγωγή αντίστοιχης νομοθεσίας έχει επιχειρήσει να παρεμποδίσει την ελεύθερη κινητικότητα των ανθρώπων, που κινούνται εκτός «νόμιμου» πλαισίου: άστεγοι, τσιγγάνοι, πλανόδιοι, «λαθρομετανάστες».⁵⁴ Από αντίθετη πλευρά, ο Marshall Berman δανειζόμενος στο ομότιτλο βιβλίο του την σαιξπηρική έμπνευση ρήση που εντοπίζεται στο Κομμουνιστικό Μανιφέστο των Marx και Engels, *All that is Solid Melts into the Air* (Ό,τι είναι στέρεο αποσυντίθεται στον αέρα) υποστηρίζει ότι η νεωτερικότητα λόγω της διαρκούς κίνησης προκαλεί μια χαοτική κατάσταση στην οποία παγιωμένες χρονικές χωροταξικές και πολιτισμικές κατηγοριοποιήσεις όπως η απόσταση, τα σύνορα ή η εθνικότητα εξαλείφονται.⁵⁵

Η αναδιοργάνωση του χώρου και του χρόνου χάρη στις κινητικότητες απασχόλησε όμως εκτός από τον χώρο της Φιλοσοφίας, και τον χώρο της Γεωγραφίας. Ο Percy Crowe ήδη από το 1938 υποστήριξε ότι οι γεωγραφικές μελέτες θα πρέπει να είναι λιγότερο στατικές και περισσότερο δυναμικές καθώς οι μετακινήσεις δεν πραγματοποιούνται εν κενώ, επομένως είναι η κίνηση του ανθρώπινου είδους που

⁵² J. Urry, *Mobilities*, σ. 37. Βλ. επίσης, M. Heidegger, *Poetry, Language Thought*, Harper & Row, New York, 1971

⁵³ M. Foucault, *Discipline and Punish: The Birth of the Prison*, Vintage Books, New York, 1979

⁵⁴ J. Scott, *Seeing Like a State: How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed*, Yale University Press, New Haven, 1998

⁵⁵ M. Berman, *All that is Solid, Melts into Air. The Experience of Modernity*, Penguin, London – New York, 1983. Βλ. επίσης <http://dyneslines.blogspot.gr/2011/05/origins-of-famous-phrase.html>. Η εν λόγω φράση αναφέρεται στην αγγλική έκδοση του Κομμουνιστικού Μανιφέστου του 1888, των Marx και Engels, το οποίο πρωτοεκδόθηκε στα γερμανικά το 1848. Η φράση αυτή ωστόσο αποτελεί παράφραση του μεταφραστή στην αγγλική γλώσσα, Samuel Moore κι έγινε δημοφιλής στο αγγλόγλωσσο κοινό, γιατί αποτελεί έμμεση αναφορά στο λόγο του Πρόσπερου στο έργο *Τρικυμία* του Shakespeare. (Πράξη IV, Σκηνή 1^η).

δημιουργεί την συνείδηση της γεωγραφίας του. Αντίστοιχα, το 1947 ο J.K. Wright εισήγαγε τον όρο *κριτική γεωσοφία* για να περιγράψει τη γεωγραφία της γνώσης. Υποστήριζε ότι οι γεωγράφοι πρέπει να μελετήσουν την *terra incognita* των άγνωστων τόπων. Οι τόποι αυτοί όμως δεν ήταν μέρη με την κυριολεκτική τους έννοια. Αυτά άλλωστε είχαν πλέον στο σύνολό τους εξερευνηθεί. Αφορούσαν στα γνωστά και άγνωστα μέρη όπως τα συλλαμβάνουν οι άνθρωποι στην καθημερινότητά τους (ναυτικοί, αγρότες κτλ.).⁵⁶ Η ύπαρξη έργων γεωγράφων με τα οποία καταδείχθηκε η σημασία της κίνησης στη χαρτογράφηση του χώρου συνέβαλε στην ανάπτυξη της Γεωγραφίας των Μεταφορικών Μέσων από τα τέλη δεκαετίας 1960 κι εξής, στο πλαίσιο της οποίας εξετάζεται ο συσχετισμός της ανάπτυξης των υποδομών μετακίνησης και της χωρικής αναδιοργάνωσης. Πιο επιδραστική πάντως στον σύγχρονο τρόπο πρόσληψης του εν λόγω ζητήματος υπήρξε μάλλον η προσέγγιση του Lefebvre σύμφωνα με την οποία στη νεωτερικότητα ο χώρος κι ο χρόνος εξορθολογίζονται κι αποσυνδέονται από τη φύση ενώ ταυτόχρονα μετατρέπονται σε αφηρημένες έννοιες που μπορούν να ποσοτικοποιηθούν.⁵⁷

1.3.2 Οι κεντρικές θέσεις του παραδείγματος των κινητικότητων

Όπως καταδείχθηκε στο υποκεφάλαιο 1.3.1, το γεγονός ότι στην νεωτερική εποχή και κυρίως τον 20^ο αιώνα, τα δίκτυα κίνησης διαδραμάτισαν καίριο ρόλο στη διαμόρφωση των τόπων και των κοινωνιών επισημάνθηκε από μελετητές διαφόρων πεδίων.⁵⁸ Από αντίστοιχη αφετηρία εκκινεί κι η θεωρητική προσέγγιση των Κινητικότητων, υποστηρίζοντας ότι πολλές από τις κοινωνικές ταξινομήσεις που έχουν χρησιμοποιηθεί για την κατανόηση των νεωτερικών φαινομένων, όπως η οικονομική – κοινωνική τάξη, ή η εθνικότητα αναδιατάσσονται βάσει των δικτύων κινητικότητας, τα οποία επιπλέον αναδιοργανώνουν και τους υπάρχοντες γεωγραφικούς και οικονομικούς επιμερισμούς. Όπως λοιπόν πολλές θεωρητικές προσεγγίσεις, έτσι και το παράδειγμα των

⁵⁶ T. Cresswell – P. Merriman, “Introduction: Geographies of Mobilities – Practices, Spaces, Subjects”, στο T. Cresswell – P. Merriman (επιμ.), *Geographies of Mobilities. Practices, Spaces, Subjects*, Ashgate, Farnham – Burlington, 2011, σ. 1 – 18. T. Cresswell, *On the Move*, σ. 27. Βλ. επίσης, J. K. Wright, “Terra Incognitae: The Place of the Imagination in Geography,” *Annals of the Association of American Geographers*, τ. 37, 1947, σ. 1 – 15.

⁵⁷ H. Lefebvre, *The Production of Space*, Blackwell, Oxford, 1991

⁵⁸ Βλ. για παράδειγμα: W. Benjamin, *The Arcades Project*. G. Simmel, *On Individuality and Social Forms*, σ. 324 – 339. E. Goffman, *Relations in Public*, Penguin, Harmondsworth, 1971. G. Deleuze – F. Guattari, *Nomadology: The War Machine* Semiotext, New York, 1986. P. Virilio, *Speed and Politics: An Essay on Dromology*, Columbia University Press, New York, 1986.

Κινητικότητων συγκροτείται σε μεγάλο βαθμό εκκινώντας από μία κριτική θεώρηση προγενέστερων αναλύσεων. Πριν όμως εκτεθεί αυτή η κριτική, είναι πρώτα χρήσιμο να οριστεί η έννοια των κινητικότητων.

Οι κινητικότητες θα μπορούσαν να θεωρηθούν ως όρος περίπου συνώνυμος με τις διακυμάνσεις ή ροές που αναφέρει ο Simmel, όπως περιγράφηκαν παραπάνω. Σύμφωνα με τον Urry, ο οποίος όπως προαναφέρθηκε είναι ο κύριος εισηγητής του θεωρητικού αυτού σχήματος, οι κινητικότητες μπορούν να κατηγοριοποιηθούν στα πραγματικά ταξίδια των ανθρώπων που κινούνται με το φυσικό σώμα τους, στη διακίνηση αντικειμένων, αγαθών, και κεφαλαίων και στη διακίνηση εικόνων και πληροφοριών που προβάλλονται από τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης. Η διακίνηση εικόνων και πληροφοριών αφορά ακόμη τόσο στις συμβολικές αναπαραστάσεις οι οποίες παράγουν νοητά ή φαντασιακά ταξίδια αλλά και στις επικοινωνίες.⁵⁹

Αρκετά κατατοπιστικός είναι ο ορισμός που εισάγει ο Tim Cresswell, Οι κινητικότητες συνίστανται σε μετακινήσεις, αλλά δεν ταυτίζονται με αυτές. Αυτό που διακρίνει τις κινητικότητες από τις μετακινήσεις είναι η πολιτική διάσταση των πρώτων. Οι μετακινήσεις μπορούν να νοηθούν ως αξιακά ουδέτερες κι αφηρημένες κινητικότητες, απομονωμένες από την έννοια της εξουσίας, των στρατηγικών, καθώς και των κοινωνικοπολιτικών τους νοηματοδοτήσεων. Συνιστούν την τομή ανάμεσα στο χώρο και το χρόνο, ή αλλιώς, όπως χαρακτηριστικά διατυπώνει ο ίδιος, οι μετακινήσεις συντελούν στη χωρικοποίηση του χρόνου και στη χρονικοποίηση του χώρου. Ο χώρος κι ο χρόνος όμως, σύμφωνα με τον Kant συνιστούν κεντρικούς άξονες νοητικών ταξινομήσεων. Συνεπώς, δεν αποτελούν μόνο το πλαίσιο αλλά και το παράγωγο της μετακίνησης. Στο βαθμό που οι κατηγορικές ταξινομήσεις ενσωματώνουν συλλογικές προσλήψεις ενέχουν και μία πολιτική διάσταση, επομένως οι κινητικότητες ως πραγμάτωση αυτών των ταξινομήσεων αποτελούν φορείς νοήματος καθώς είναι παράγοντες αλλά και παράγωγα κυριαρχικών σχέσεων. Για να γίνει πιο σαφής η διάκριση μετακίνησης και κινητικότητας, θα μπορούσε να επισημανθεί ότι εάν η πρώτη ενέχει ένα στοιχείο δυναμικότητας σε αντιστοιχία με την έννοια του τόπου, μίας κατηγορίας αποφορτισμένης από πολιτικές και κοινωνικές νοηματοδοτήσεις, η κινητικότητα αντιστοιχεί στην έννοια του μέρους, έννοιας αξιακά και σημασιολογικά φορτισμένης.⁶⁰

⁵⁹ J. Urry, *Mobilities*, σ. 17 – 26, 44 – 59

⁶⁰ T. Cresswell, *On the Move*, σ. 16 – 25. T. Cresswell – P. Merriman, “Introduction: Geographies of Mobilities – Practices, Spaces, Subjects”, σ. 1 – 18.

Επιπλέον, σύμφωνα και πάλι με τον Cresswell, οι κινητικότητες αποτελούν γεγονότα. Δεν αποτελούν φυσικά φαινόμενα όπως η βαρύτητα ή τα φυσικά κοιτάσματα γιατί δεν προϋπάρχουν των ανθρωπίνων κοινωνιών. Ταυτόχρονα, δεν είναι ούτε κοινωνική κατασκευή, καθ' ότι υφίστανται ανεξαρτήτως του τρόπου πρόσληψής τους και δεν πρόκειται να εξαλειφθούν ειδικά από άλλο πρίσμα. Οι κινητικότητες, όπως και τα γεωγραφικά μέρη καταλαμβάνουν ένα ενδιάμεσο επίπεδο. Αν και συνιστούν κοινωνικά παράγωγα είναι ταυτόχρονα συστατικά στοιχεία των κοινωνιών. Η γνώση αναφορικά με την κινητικότητα όπως και αναφορικά με άλλες κατηγορίες όπως ο χώρος ή ο τόπος, έχει βαθειά εμπλοκή στην πολιτική άποψη του περιβάλλοντος κόσμου. Η στάση κι η κινητικότητα, η σταθερότητα κι η ροή αποτελούν υποκείμενα γνώσης που χρησιμοποιούνται για διαφορετικές κοσμοθεωρήσεις, κι είναι καίριες για την εμπειρία του κόσμου ως χώρου. Η μελέτη των κοσμοθεωρήσεων αυτών με βάση τις παραπάνω νοητικές κατηγορίες συνεισφέρουν κατά τον Cresswell, που προσεγγίζει το ζήτημα ως Γεωγράφος, στην κατανόηση του ρόλου των γεωγραφικών γνώσεων και την παραγωγή της κοινωνικής ζωής, η οποία είναι ως διαδικασία είναι πολιτική, καθ' ότι εμπεριέχει αξιακά συστήματα συλλογικής οργάνωσης.⁶¹

Συνοψίζοντας από τα παραπάνω, εάν θεωρήσουμε ότι οι κινητικότητες αποτελούν γεγονότα και ταυτόχρονα φορείς νοηματοδοτήσεων και σχέσεων εξουσίας, συνάγεται ότι η μελέτη τους περιλαμβάνει τόσο τη μετακίνηση των «κυκλοφοριακών οντοτήτων», όπως τις ορίζει ο Latour, ως φυσική υλική υπόσταση, και ως σωματικοποιημένη εμπειρία όσο και τις αναπαραστάσεις τις προσλήψεις της κινητικότητας όπως αναπαρίστανται σε φορείς λόγου από τον κινηματογράφο μέχρι τη νομοθεσία. Όπως παρατηρεί κι ο David Delaney η κινητικότητα αφορά τόσο σε φυσικά σώματα που μετακινούνται στο υλικό περιβάλλον, όσο και σε κατηγορικές φιγούρες που μετακινούνται σε αναπαριστώμενους χώρους. Οι αναπαραστάσεις κι η σωματικότητα θα πρέπει να κατανοούνται λοιπόν ως συναφείς, καθ' ότι οι άνθρωποι που μετακινούνται πέρα από φορείς σωματικής υπόστασης, αποτελούν ταυτόχρονα φορείς ταυτοτήτων που προσδιορίζονται από την κινητικότητά τους: πεζοί, εποχούμενοι, τουρίστες, μετανάστες, επιχειρηματίες, αθλητές, άτομα με κινητικά προβλήματα.⁶²

⁶¹ T. Cresswell, *On the Move*, σ. 16 – 25

⁶² T. Cresswell, *On the Move*, σ. 1 – 10. D. Delaney, “Laws of Motion and Immobilization: Bodies, Figures and the Politics of Mobility”, Ανακοίνωση σε συνέδριο με θέμα τις Κινητικότητες, Gregynog, Newtown, Wales, 1999. Βλ. επίσης, D. Delaney, *The Spatial, the Legal and the Pragmatics of World – Making: Nomospheric Investigations*, Routledge – Cavendish, London, 2011, σ. 6 – 7.

Αν εξαιρέσει κανείς την πολιτική εννοιολόγηση που προσδίδεται στις κινητικότητες, όπως περιγράφηκε παραπάνω, οι μετακινήσεις έχουν ήδη μελετηθεί στο πλαίσιο προγενέστερης βιβλιογραφίας. Πού έγκειται λοιπόν η συμβολή της διαφορετικής οπτικής έτσι ώστε να υποστηρίζεται ότι αυτή συγκροτεί εννοιολογικό παράδειγμα; Σύμφωνα με τον Urry, οι περισσότερες κοινωνιολογικές προσεγγίσεις μελετούν τις παραπάνω μορφές κινητικότητας ξεχωριστά. Το νέο παραδειγματικό μοντέλο προσπαθεί να εξετάσει τις μεταξύ τους διασυνδέσεις, τις εκφορές λόγου που πριμοδοτούν μια μορφή έναντι άλλων και τα κοινωνικά δίκτυα που προκύπτουν από τον συσχετισμό τους. Για τον λόγο αυτό αντλείται υλικό μελέτης από ένα πλήθος άλλων επιστημονικών πεδίων (Ιστορία, Γεωγραφία, Πολιτισμικές Σπουδές, Σπουδές Επιστήμης και Τεχνολογίας, Πολιτικές Επιστήμες, Κοινωνιολογία, Σπουδές Φύλου). Η προσέγγιση που υιοθετείται όμως χαρακτηρίζεται από τον Urry όχι διεπιστημονική, αλλά μεταεπιστημονική υπό την έννοια ότι το υλικό μελέτης άλλων πεδίων εξετάζεται στο πλαίσιο ενός νέου παραδειγματικού πλαισίου. Υπό αυτό το πρίσμα οι νεωτερικές κοινωνίες εξετάζονται ως μία δέσμη οικονομικών, κοινωνικών, πολιτικών και πρακτικών υποδομών κι ιδεολογιών που διαμορφώνονται βάσει της διακίνησης ανθρώπων, αγαθών, πληροφοριών κι αντικειμένων.⁶³

Αφού περιγράφηκε συνοπτικά η έννοια των κινητικοτήτων, στο σημείο αυτό θα εκτεθούν τα κύρια σημεία κριτικής σε προγενέστερα θεωρητικά σχήματα ανάγνωσης των κοινωνιών, βάσει των οποίων αρθρώνονται οι κύριες θέσεις του εν λόγω παραδείγματος. Παρά την ύπαρξη αναλυτών που προαναφέρθηκαν κι οποίοι εισάγουν στην ανάλυσή τους το στοιχείο της κίνησης για την περιγραφή των οικονομικών, κοινωνικών και πολιτικών σχέσεων, οι περισσότερες κοινωνιολογικές αναλύσεις σύμφωνα με τον Urry, εισάγουν μία στρουκτουραλιστική προσέγγιση, και μελετούν τις κοινωνικές δομές «στατικά».

Ωστόσο, οι κοινωνίες της ύστερης τουλάχιστον νεωτερικότητας χαρακτηρίζονται από μία «μετασταθερότητα» που δημιουργείται από τη διαρκή κίνηση ανθρώπων, χρημάτων, πληροφοριών και αγαθών. Η μετασταθερότητα αναγνωρίζεται στο χώρο των Φυσικών Επιστημών ως μία κατάσταση που δεν αντιστοιχεί ούτε στο χάος, ούτε στην οργανωμένη τάξη. Δεδομένης αυτής της μετασταθερότητας η σημασία των δικτύων κινητικότητας αναδεικνύεται καίρια για τη διαμόρφωση του σύγχρονου μετανεωτερικού παγκοσμιοποιημένου περιβάλλοντος, την οικονομική και πολιτική

⁶³ J. Urry, *Mobilities*, σ. 15 – 20

οργάνωση καθώς κι ένα ευρύ φάσμα πολιτισμικών και κοινωνικών δραστηριοτήτων, όπως η σύγχρονη εκπαίδευση, τα πρότυπα κατανάλωσης ή οι μορφές κοινωνικής και πολιτικής αντίστασης. Κατά συνέπεια, το μοντέλο που θα πρέπει να ακολουθείται στις κοινωνικές επιστήμες σύμφωνα και με τον Immanuel Wallerstein θα πρέπει να ξεκινά από την παραδοχή αβεβαιοτήτων και να μελετά τη δυναμική των ανισοροπιών και των πολλαπλών προοπτικών.⁶⁴

Με αυτό το σκεπτικό εντός του παραδείγματος των κινητικότητων αμφισβητείται μία σειρά από παγιωμένες βεβαιότητες που συχνά αποτελούν άρρητες παραδοχές στο χώρο των κοινωνικών επιστημών, όπως της Ιστορίας, της Κοινωνιολογίας και της Γεωγραφίας. Οι βεβαιότητες που αμφισβητούνται θα μπορούσαν να συνοψιστούν σχηματικά στις εξής τέσσερις: την πρόσληψη του τόπου ως στατικής γεωγραφικής κατηγορίας, την πρόσληψη του χρόνου ως ομοιογενούς και συνεχούς, την κατηγοριοποίηση των κοινωνικών δρώντων βάσει αποκλειστικά οικονομικών, πολιτικών ή κοινωνικών προσδιορισμών, και την άποψη της διχοτόμησης υλικού και κοινωνικού παράγοντα. Κάποιες από τις παραπάνω πεποιθήσεις έχουν ήδη αμφισβητηθεί το πλαίσιο άλλων θεωρητικών σχημάτων. Ήδη στο προηγούμενο μέρος αναφέρθηκε η συμβολή των Σπουδών Επιστήμης και Τεχνολογίας στην κριτική θεώρηση της δυϊστικής πρόσληψης τεχνολογίας και κοινωνίας. Στο παράδειγμα των κινητικότητων όμως επιχειρείται μία θεωρητική μετατόπιση αναφορικά και με τις τέσσερις από τις παραπάνω βεβαιότητες.

Ας ξεκινήσουμε με την αμφισβήτηση του τόπου ως κατηγορικής έννοιας. Όπως αναφέρθηκε και στο προηγούμενο μέρος, από τη δεκαετία του 1960 περίπου αναπτύσσεται η Γεωγραφία των Μεταφορικών Μέσων, στο πλαίσιο της οποίας εξετάζεται ο συσχετισμός της ανάπτυξης των υποδομών μετακίνησης και της χαρτογράφησης του χώρου. Αυτό όμως που έχει διατυπωθεί ως κριτική σε μελέτες όπως οι παραπάνω είναι ότι θεμελιώνονται στην προϋπόθεση πως οι άνθρωποι που κινούνται, αποτελούν λογικά υποκείμενα που πραγματοποιούν ορθολογικές αποφάσεις σχετικά με τις μετακινήσεις τους. Με αυτόν τον τρόπο όμως μένουν εκτός μελέτης πολλές κατηγορίες κινούμενων διαφορετικών εποχών που θέτουν την μετακίνηση ως αυτοσκοπό όπως οι περιηγητές του 16^{ου} και του 17^{ου} αιώνα, οι εξερευνητές του 18^{ου}

⁶⁴ I. Wallerstein, *Open the Social Sciences. Report of the Gulbenkian Commission on the Restructuring of the Social Sciences*, Stanford University Press, Stanford, 1996, σ. 61.

και του 19^{ου} αιώνα, ή οι τουρίστες και πολλές ακόμη υποκατηγορίες κινουμένων του 20^{ου} αιώνα (train spotters, road trippers, backpackers, beatniks, hippies).

Αυτό όμως που είναι πιο καίριο είναι ότι η κινητικότητα υπό αυτήν την οπτική εξετάζεται εν τέλει ως δευτερεύον γεγονός που προκαθορίζεται από τις παραμέτρους του χώρου και της τοποθεσίας, ενώ η έμφαση δίνεται κυρίως στους τρόπους και τα μέσα μετακίνησης. Οι κινητικότητες καθ' αυτές θεωρούνται ως κόστος ή νεκρός χρόνος, πράγμα που σημαίνει ότι δεν δίνεται έμφαση στην σημασία τους ως παράγοντες διαμόρφωσης της χωροταξικής οργάνωσης και των τόπων ως κατηγοριών. Με άλλα λόγια, προϋποτίθεται ότι οι τόποι αποτελούν στατικές «φυσικές» κατηγορίες που υπερκαθορίζουν τις κινητικότητες. Όπως όμως επισημάνθηκε παραπάνω, ακόμη κι αν θεωρήσουμε ότι ο χώρος ως γεωφυσική έννοια προϋπάρχει των ανθρωπίνων κοινωνιών, οι τόποι αποτελούν φυσικές αλλά ταυτόχρονα και πολιτικές κατηγορίες που σημασιοδοτούνται μέσω της κινητικότητας, ή και της ακινησίας που επίσης έχουν πολιτική διάσταση ως φορείς νοημάτων ή και εξουσιαστικών σχέσεων.

Οι τόποι στο παράδειγμα των κινητικοτήτων ορίζονται ως τέτοιοι βάσει των δραστηριοτήτων που διεξάγονται στο πλαίσιό τους, δηλαδή των πρακτικών κινητικότητας ή ακινησίας, επομένως νοηματοδοτούνται αντίστοιχα.⁶⁵ Για τον λόγο αυτό ο Urry εισάγει τις έννοιες «αισθητηριακά τοπία» (sensescapes) και «αισθητηριακές γεωγραφίες» (sensuous geographies) προκειμένου να καταδείξει ότι τα μέρη προσλαμβάνονται σε συνάφεια με τις κοινωνικές ταυτότητες των υποκειμένων που κινούνται σε αυτά γι' αυτό και διαμεσολαβούνται από στοιχεία κοινωνικής διάκρισης, γούστου κι ιδεολογίας. Οι κινητικότητες αυτές είναι είτε πραγματικές, είτε στην σύγχρονη εποχή εικονικές ή ψηφιακές.⁶⁶

Η κινητικότητα στο χώρο αποτελεί καίριο ζήτημα για τη νοηματοδότηση των εθνικών κρατών ως εδαφικών επικρατειών στη νεωτερική εποχή. Οι αποστάσεις, όπως σημειώνει ο Foucault, είχαν ανέκαθεν σημασία για την εδραίωση της ηγεμονίας των νεωτερικών κρατών, ως προς την σχέση του εδάφους και των πολιτών τους ως οντοτήτων που υπόκεινται σε διακυβέρνηση. Το ζήτημα αυτό στη νεωτερική εποχή επιχειρήθηκε να αντιμετωπιστεί με την εδραίωση μέσω επιτήρησης, κι ελέγχου, όπως στατιστικές μετρήσεις, ή νομοθεσία που επιτρέπει ή παρεμποδίζει την δυνατότητα μετακίνησης εντός εθνικών επικρατειών. Στην ύστερη νεωτερική και τη μετανεωτερική

⁶⁵ T. Cresswell – P. Merriman, “Geographies of Mobilities”, σ. 1 – 7

⁶⁶ J. Urry, *Mobilities*, σ. 38

περίοδο όμως, οι μηχανισμοί αυτοί δυσχεραίνονται αφ' ενός με την πραγματική κινητικότητα των πληθυσμών, κι αφ' ετέρου με την ανάπτυξη εικονικής ή ψηφιακής κινητικότητας που αφορά στα ηλεκτρονικά μέσα επικοινωνίας μέσω των οποίων διακινούνται εικόνες και πληροφορίες.⁶⁷

Για τον λόγο αυτό, οι ψηφιακές ή εικονικές κινητικότητες έχουν διαδραματίσει καίριο ρόλο και στις αφηγήσεις και το φαντασιακό που συνδέονται με τη διαδικασία κατασκευής εθνικών συμβόλων, κυρίως κατά την ύστερη νεωτερικότητα. Η οπτική προβολή αξιοθέατων και τοπίων μέσω εκθέσεων, μουσείων, πινακοθηκών, θεάτρων, πολιτιστικών ή αθλητικών διοργανώσεων ή τουριστικών φυλλαδίων συμμετέχει στην ανάδειξη τόπων ως σημείων αναφοράς. Στην εποχή της παγκοσμιοποίησης τα διεθνή ρεύματα κίνησης δημιουργούν ένα παγκόσμιο σκηνικό στο οποίο όλα τα έθνη οφείλουν να εκπροσωπούνται, παρέχοντας αξιοθέατα ως προϊόντα συμβολικής κατανάλωσης της βιομηχανίας του τουρισμού. Ενώ άλλοτε η εθνικότητα βασιζόταν σε μια ομοιογενώς χαρτογραφημένη και νομικά προσδιορισμένη επικράτεια, πλέον συνδέεται με πραγματικά ή φαντασιακά ταξίδια και διασυνδέσεις, δεδομένου ότι τα σύνορα είναι διαπερατά, κι οι κουλτούρες βρίσκονται σε διαλεκτική μεταξύ τους σχέση. Κατά συνέπεια, η εδαφική επικράτεια καθ' αυτή υποχωρεί σε σημασία για τον εθνικό προσδιορισμό, σε σχέση με τόπους αναφοράς που νοηματοδοτούνται σε αξιοθέατα ή τοπία και λειτουργούν ως εθνικά σήματα κατατεθέντα.⁶⁸

Οι χώροι που κατά τον 20^ο αιώνα δεν ορίστηκαν απλώς σε τόπους, αλλά επιπλέον υπέστησαν μετάβαση σε τοπία ή αξιοθέατα, αποτελούν σύμφωνα με τον Urry την πιο χαρακτηριστική ίσως περίπτωση αμοιβαίας νοηματοδότησης κινητικότητας και γεωγραφίας. Σε αυτές τις περιπτώσεις συγκαταλέγονται, πέρα από τα αρχαιολογικά μνημεία και τους χώρους που νοηματοδοτήθηκαν ως μνημειακοί τόποι εθνικής ταυτότητας, οι χώροι αναψυχής, όπως οι λουτροπόλεις, τα τουριστικά θέρετρα.⁶⁹ Περιπτώσεις σαν τις παραπάνω δεν είναι βέβαια μοναδικές. Οι κινητικότητες έχουν διαδραματίσει καίριο ρόλο στον ορισμό συγκεκριμένων χώρων ως τόπους με πολλούς άλλους τρόπους, όπως επί παραδείγματι στις περιπτώσεις αστικών κέντρων ή κέντρων

⁶⁷ G. Deleuze, "Postscripts on a control society" στο G. Deleuze (επιμ.), *Negotiations 1972 – 1990*, Columbia University Press, New York, 1995. S. Lash – J. Urry, *Economies of Signs and Space*, Sage, London, 1994.

⁶⁸ J. Urry, *Mobilities*, σ. 261. Η εθνική νοηματοδότηση ταξιδιών και τουριστικής προβολής τόπων, με την σύγχρονη τουλάχιστον έννοια, μπορεί να εντοπιστεί πρώτη φορά στη Μεγάλη Έκθεση Λονδίνου στο Κρύσταλλο Πάλας το 1851, και στην συνέχεια στην Έκθεση Μελβούρνης το 1888.

⁶⁹ J. Urry, *Mobilities* σ. 17 – 43. Βλ. επίσης J. Urry, *The Tourist Gaze*, σ. 3 – 7. K. Milton, "Land or landscape: rural planning policy and the symbolic construction of the countryside", στο M. Murray – J. Greer, *Rural Development in Ireland*, Avebury, Aldershot, 1993.

διαμετακομιστικού εμπορίου, στις περιπτώσεις τόπων αναζήτησης πολιτικού ασύλου, τόπων σπουδών ή επαγγελματικών ταξιδιών, κα. Ειδικά μάλιστα οι τόποι που συνδέονται είτε με την κουλτούρα ελεύθερου χρόνου, είτε με ιδεολογικές προσλήψεις, έχουν απορροφήσει μεγάλο μέρος της βιβλιογραφίας αναφορικά με τις κινητικότητες, εν μέρει επειδή αναδεικνύονται ως τοπία που αποτελούν εμβληματικά προϊόντα της ύστερης νεωτερικότητας και της μετανεωτερικότητας. Ενώ οι τόποι είναι στενά συνδεδεμένοι με τις υλικές πρακτικές της καθημερινότητας και τις παραγωγικές δραστηριότητες των ανθρώπων, τα τοπία αναδεικνύονται ως τόποι κατάλληλοι κυρίως για θέαση.⁷⁰

Όπως επισημάνθηκε και παραπάνω, στο πλαίσιο προβληματικής του Simmel, η αίσθηση της όρασης έχει καίρια σημασία στη νεωτερική ευρωπαϊκή σκέψη. Σύμφωνα και με τον Lefebvre, μέχρι τον 16^ο αιώνα περίπου η όραση δεν είχε καμία πρωταρχικότητα συγκριτικά με τις υπόλοιπες αισθήσεις. Κατά συνέπεια, υπήρχε μικρός βαθμός συστηματικότητας στην μελέτη των αλλαγών φυσικού και κοινωνικού κόσμου. Καθώς οι άνθρωποι βρίσκονται σε άμεση αλληλεπίδραση με την ρευστότητα του περιβάλλοντος, ο τρόπος αντίληψής τους ήταν αντίστοιχα ρευστός. Στην συνέχεια όμως, η οπτική παρατήρηση μετατρέπεται από *a priori* γνώση της μεσαιωνικής κοσμολογίας σε βάση νομιμότητας της νεωτερικής επιστήμης και θεμελίωση επιστημονικής μεθόδου, βάσει της οποίας προέκυπταν τεκμήρια, κατηγοριοποιήσεις και ταξινομήσεις.⁷¹

Τα οπτικά τεκμήρια ως στοιχεία εμπειρογνωμοσύνης αποτέλεσαν και τη βάση δικαιολόγησης για την κάλυψη εξόδων των δαπανηρών ταξιδιών εξερεύνησης που πραγματοποιούνται εκείνη την εποχή. Οι σχολαστικές περιγραφές των ταξιδιωτικών πραγματειών υποκαθίστανται από οπτικές καταγραφές που προσέφεραν δυνατότητα για εξ αποστάσεως αντίληψη αντικειμένων και εξωτικών τόπων.⁷² Με τον τρόπο αυτό, κατασκευάζεται μια νέα προσέγγιση στην εμπειρία της φύσης, μια οπτικού τύπου κατανάλωση του άλλοτε άγριου (*sic*) και φυσικού περιβάλλοντος που σταδιακά μετατρέπεται σε τόπο απόδρασης από τις πόλεις.⁷³ Η διαδικασία αυτή με την οποία συγκεκριμένοι τόποι καθίστανται σε τοπία ή αξιοθέατα συνδέεται άμεσα με τις οπτικές

⁷⁰ T. Ingold, "The temporality of the landscape", *World Archaeology*, τ. 25, 1993, σ. 152 – 74.

⁷¹ H. Lefebvre, *The production of space*. M. Foucault, *Η γέννηση της κλινικής*, (μετάφρ. Κική Καγαμπέλη), Νήσος, Αθήνα, 2012

⁷² H. Perkins, D. Thorns, "Gazing or Performing? – Reflections on J. Urry's tourist gaze in the context of the contemporary experience in the Antipodes", *International Sociology*, 16, 2001, σ. 185 – 204.

⁷³ J. Urry, *Mobilities*, σ. 253 – 5. M. Bernman, *All that is Solid, Melts into Air*.

τεχνολογίες και τα αντίστοιχα προϊόντα, όπως φωτογραφίες ή καρτ ποστάλ που από το 1840 κι εξής αναπτύσσονται παράλληλα με τον τουρισμό. Οι τόποι διά της φωτογραφικής τους αναπαράστασης προσλαμβάνονται πλέον όχι ως αυτόνομοι φορείς νοημάτων, αλλά ως συμβολικές μετωνυμίες αφηρημένων εννοιών, όπως εξωτισμός, απόδραση, πολιτισμική κοιτίδα, κλπ.⁷⁴ Η γλώσσα των χαρακτηριστικών αυτών προσδιορίζεται από τον Urry ως γλώσσα κινητικότητας, καθώς συντελείται μια διαδικασία κίνησης στο πλαίσιο κατανάλωσης εικόνων, πληροφοριών, σωμάτων κτλ. Περαιτέρω ανάλυση για τη μετωνυμική νοηματοδότηση των τόπων στο πλαίσιο της κινητικότητας θα εκτεθεί στο 4^ο κεφάλαιο που εξετάζει την αυτοκίνηση και τον τουρισμό.

Εν κατακλείδι, η αλληλεπίδραση μεταξύ διαφορετικών ροών συνθέτει μια πολύπλοκη δομή κινητικότητας και τόπων. Ταυτόχρονα η διεθνής προβολή και η κυκλοφορία στερεοτυπικών εικόνων ως σήμα κατατεθέν ενός τόπου πέραν του ότι δημιουργεί μια κινητική ευελιξία αποσυνδέει την εμπειρία του τόπου με την τοπικότητα, κατασκευάζοντας μία εικονοκλαστική προσέγγιση ακόμη και στην περίπτωση «φυσικής» επίσκεψης ενός τόπου.⁷⁵ Με αυτό το σκεπτικό πολλές μελέτες που έχουν πραγματοποιηθεί με αντικείμενο τα ταξίδια ή τη μετανάστευση καταδεικνύουν τους τρόπους με τους οποίους τα πολιτισμικά αντικείμενα σημασιοδοτούνται βρισκόμενα εν κινήσει, τροποποιώντας τους τόπους που αποτελούν σημεία αναφοράς του ανήκειν και της μνήμης. Αυτή η θέση απαντά σε μεγάλο βαθμό και στην «χωρική στροφή» που λαμβάνει χώρα στις κοινωνικές επιστήμες στο πλαίσιο των οποίων οι χώροι θεωρείται ότι συντίθεται από ετερόκλητα συστατικά στοιχεία που βρίσκονται διαρκώς εν κινήσει, τα οποία επαναδιαμορφώνονται, επανασυναμορμολογούνται με διαφορετικούς συνδυασμούς κι ανασηματοδοτούνται.⁷⁶

Η μετασταθερότητα, που όπως προαναφέρθηκε εισάγει η εντατικοποίηση των κινητικότητων, θέτει εν αμφιβόλω και την έννοια του χρόνου ως αντίστοιχο του καρτεσιανού χώρου, δηλαδή ως ομοιογενές και γραμμικό συνεχές που συλλαμβάνεται βάσει της Νευτώνειας λογικής. Δεδομένου ότι τα δίκτυα κίνησης μπορούν να

⁷⁴ J. Larsen – J. Urry – K. Axhausen, *Mobilities, Networks, Geographies*, Ashgate, Aldershot, 2000, σ. 44 – 7.

⁷⁵ J. Urry, *Mobilities*, σ. 262

⁷⁶ T. Cresswell, “Introduction: Theorizing Place”, στο G. Verstraete – T. Cresswell (επιμ.), *Mobilizing Place, Placing Mobility. The Politics of Representation in a Globalized World*, Rodopi, Amsterdam – New York, 2002, σ. 11 – 32.

δημιουργήσουν πολλές διαφορετικές χωροχρονικές συνδέσεις ανάλογα με το μέσο και το είδος κίνησης, η έννοια του χρόνου προσιδιάζει πολύ περισσότερο στην περιγραφή του Einstein, σύμφωνα με την οποία μπορεί να περιγραφεί ως εσωτερικό χαρακτηριστικό κάθε φυσικού και κοινωνικού συστήματος παρατήρησης και μέτρησης, και ως μέγεθος το οποίο αν και είναι διακριτό από αυτό του χώρου συγκλίνει με αυτόν στην διάσταση του χωροχρόνου. Κατά συνέπεια μπορούν ταυτόχρονα να υπάρξουν πολλαπλά επίπεδα χρονικής ροής που υφίστανται παράλληλα σε διαφορετικά γεωγραφικά ή κοινωνικά πλαίσια. Για να χρησιμοποιηθεί εδώ ένα ίσως απλουστευτικό παράδειγμα, η χρονική ταχύτητα των κοινωνικών ή οικονομικών αλλαγών που παρατηρείται στην ύπαιθρο και στις πόλεις δεν είναι ενιαία, αλλά υφίσταται σε συνάφεια με τις ροές κινητικότητας ανθρώπων, αντικειμένων ή πληροφοριών που δικτυώνουν το εκάστοτε χωρικό πλαίσιο.

Υπό αυτήν την έννοια τα φαινόμενα που εξετάζονται υπόκεινται σε διαφορετικές χωροχρονικές κλίμακες που δεν υπάγονται απαραίτητα σε ομοιόμοφο τρόπο χρονικής μέτρησης. Επιπλέον, τα μεγάλης κλίμακας φαινόμενα θεωρείται ότι δυνητικά προκύπτουν από τη μικροδυναμική επιμέρους φαινομένων χαμηλότερης κλίμακας και την μεταξύ τους αλληλεπίδραση. Με αυτόν τον τρόπο αίρεται κι η γραμμική σχέση μεταξύ αιτίου κι αιτιατού, καθ' ότι οι επιπτώσεις από πολλές ραγδαίες αλλαγές στο πλαίσιο του παγκοσμιοποιημένου περιβάλλοντος είναι συχνά διακλαδούμενες και συνδέονται με σύνθετους συσχετισμούς. Οι αλλαγές αυτές είναι συχνά μη γραμμικές, με τρόπο που τα υπάρχοντα συστήματα αδυνατούν να προσαρμοστούν σε αυτές διατηρώντας κεκτημένες ισορροπίες. Με μια τέτοια μελέτη μπορούν να προκύψουν απρόσμενες δομές ή φαινόμενα τελείως διαφορετικά από τα συστατικά που τα απαρτίζουν.⁷⁷

Η τρίτη βεβαιότητα που αμφισβητείται στο πλαίσιο του παραδείγματος των κινητικοτήτων είναι η στρουκτουραλιστική προσέγγιση των κοινωνιών ως ιεραρχικών δομών που συγκροτούνται αποκλειστικά με οικονομικούς και κοινωνικούς όρους. Η προσέγγιση αυτή χαρακτηρίζεται ως στατική καθ' ότι εστιάζει στα μοντέλα απευθείας αλληλεπίδρασης των ανθρωπίνων υποκειμένων αγνοώντας τους τρόπους δικτύωσης κι επικοινωνιών μέσω των οποίων αφ' ενός η αλληλεπίδραση αυτή καθίσταται δυνατή, κι αφ' ετέρου ενορχηστρώνονται τα μοντέλα πολιτικής, οικονομικής και κοινωνικής

⁷⁷ J. Urry, *Mobilities*, σ. 21 – 31. Βλ. ακόμη M. Gladwell, *Tipping Points. How Little Things can make a Big Difference*, Little Brown and Company, Boston, 2000.

οργάνωσης, οι εργασιακοί, ή οι εκπαιδευτικοί θεσμοί, αλλά κι οι μορφές συσπείρωσης ή αντίστασης.⁷⁸ Ακόμη, με δεδομένο ότι οι νοητικές κατηγορίες του χώρου και του χρόνου, βάσει των οποίων συγκροτείται το πλαίσιο έρευνας των κοινωνιολογικών μελετών διαμορφώνονται δυναμικά κι όχι στατικά, τα εργαλεία των στρουκτουραλιστικών κοινωνιολογικών προσεγγίσεων δεν συνεισφέρουν στην πλήρη κατανόηση πολλών φαινομένων του 20^{ου} αιώνα.⁷⁹

Η έννοια του χώρου συγκεκριμένα συμμετέχει στη διαμόρφωση οικονομικών, πολιτισμικών, και πολιτικών διαδικασιών που παράγουν κοινωνικές ιεραρχήσεις. Με αυτό το δεδομένο συγκροτήθηκε έννοια της κοινωνικής τάξης στο πλαίσιο του οργανωμένου εθνικού καπιταλισμού. Κατά συνέπεια η μελέτη εθνικά δομημένων κοινωνικών τάξεων μπορεί να είναι επαρκής σε κάποιο βαθμό για πολλές από τις δυτικές κοινωνίες μέχρι περίπου την δεκαετία του 1970. Στη συνέχεια όμως η κοινωνική τάξη μετασχηματίζεται στο πλαίσιο αυτού που οι Urry και Lash ορίζουν ως αποδιοργανωμένο καπιταλισμό. Οι ποικίλες κινητικότητες που αναπτύσσονται ήδη από τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες διασπών τις εθνικές κοινωνίες διαμορφώνοντας τοπικές, δικτυακές, διασπορικές, υποεθνικές οικονομίες, ταυτότητες, και κατηγορίες πολιτών. Συγκροτούνται επομένως υπερεθνικές κατηγορίες, όπως το φύλο, η ηλικία, ή η εθνότητα που ανασχηματίζουν την σύνδεση ταξικών δομών κι εθνικών κρατών. Ως προς τις εθνικές καπιταλιστικές τάξεις ο Scott υποστηρίζει ότι διασπώνται εξ αιτίας των παγκοσμιοποιημένων περιφερειακών τροχιών κεφαλαίου κι επενδύσεων, που τις αποσυνδέουν από εθνικά πλαίσια δημιουργώντας νέες μορφές συνοχής κι αλληλεγγύης. Οι καθοριστικοί παράγοντες που δημιουργούν μια κοινωνία επηρεάζονται σε πολύ μεγάλο βαθμό από ροές γνώσης, κεφαλαίου, προϊόντων που υπερβαίνουν τα εθνικά σύνορα. Σε αυτό συμφωνεί και ο Bauman, που υποστηρίζει ότι κινητικότητα αποτελεί τον πιο καθοριστικό παράγοντα διαστρωμάτωσης της ύστερης νεωτερικότητας.⁸⁰

Βάσει δικτύων κινητικότητας δημιουργούνται οργανισμοί που αποσυνδέονται από εδαφικούς προσδιορισμούς, όπως ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών, η Ευρωπαϊκή Ένωση, ή η Χάρτα των Ευρωπαϊκών Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων. Αντίστοιχα, συγκροτούνται αποεδαφοποιημένες μορφές συνανήκειν όπως ακτιβιστικά κινήματα

⁷⁸ J. Urry, *Mobilities*, σ. 15 – 20

⁷⁹ J. Urry, *Mobilities*, σ. 21 – 31

⁸⁰ J. Scott, *Corporate Business and Capitalist Classes*, Oxford University Press, Oxford, 1997. Z. Bauman, *Globalization. The Human Consequences*, Polity, Cambridge, 1998, σ. 2.

(κίνημα 99%, οικολογικές οργανώσεις, ΛΟΑΔΚΙ) ή δίκτυα διεθνούς τρομοκρατίας. Αυτές οι μορφές συνανήκουν συγκροτούν ταυτότητες που λειτουργούν παράλληλα, εναλλακτικά ή ανταγωνιστικά προς τις αντίστοιχες εθνικές και παράγουν αντίστοιχες μορφές ένταξης ή αποκλεισμού.

Από την άλλη πλευρά, ακόμη κι αν κάποιες κινητικότητες συντελούν στην συγκρότηση κοινωνικών κατηγοριών που υπερβαίνουν ή διασπούν τις κοινωνικές κατηγορίες του εθνικά οργανωμένου καπιταλισμού, έχουν ταυτόχρονα διαδραματίσει καίριο ρόλο και στην κοινωνική και χωροταξική οργάνωση της ίδιας της επικράτειας των δυτικών τουλάχιστον κρατών κατά τη μεταπολεμική εποχή, σύμφωνα με τα πρότυπα της φιλελεύθερης αστικής δημοκρατίας και καπιταλιστικής οικονομίας. Σε αυτό το πλαίσιο η συγκρότηση πολιτικών και κοινωνικών ταυτοτήτων συνδέεται με αιτήματα πρόσβασης σε συμβολικά κεφάλαια κατανάλωσης και κινητικότητας.

Είναι χαρακτηριστικό επί παραδείγματι, ότι η έννοια της πολιτειακότητας ως ταξινομικής κατηγορίας των σύγχρονων υποκειμένων που αποτελεί φορέα δικαιωμάτων κι υποχρεώσεων, συνδέθηκε με το δικαίωμα πρόσβασης σε αγαθά κι υπηρεσίες. Οι μεταπολεμικές κυβερνήσεις του δυτικού τουλάχιστον κόσμου επιφορτίστηκαν με την ευθύνη εξασφάλισης αυτής της πρόσβασης για όσους έφεραν την ιδιότητα του πολίτη, με το σκεπτικό ότι η κατασκευή τεχνικών υποδομών και μέσων μετακίνησης αποτελεί παράγοντα εξάλειψης κοινωνικών ανισοτήτων, κατά τη μεταπολεμική εποχή. Με το ίδιο σκεπτικό, στο πλαίσιο υπερεθνικών οργανισμών όπως η Παγκόσμια Τράπεζα, το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο, ή η Οικονομική Επιτροπή της Ευρωπαϊκής Ένωσης η πρόσβαση σε υποδομές μετακίνησης κι επικοινωνίας συνυπολογίζεται μαζί με παράγοντες όπως το κατά κεφαλήν εισόδημα μιας κοινωνίας ως μία εκ των παραμέτρων που δυνητικά συμμετέχουν στην οικονομική ανάπτυξη. Επομένως, στην ύστερη νεωτερική και τη μετανεωτερική εποχή τα δίκτυα κινητικότητας αποτελούν σημαντικό παράγοντα δημιουργίας κοινωνικής ένταξης κι αποκλεισμών που συνδέονται με τη γεωγραφική κατανομή ανθρώπων και δραστηριοτήτων, και τη διακίνηση χρηματικών ή συμβολικών κεφαλαίων.

Για το λόγο αυτό οι κινητικότητες μπορούν να αποτελέσουν μεθοδολογικό εργαλείο ταξινόμησης επιμερισμών όπως «πολίτης», «αλλοδαπός» «πολιτειακά δικαιώματα», «παράνομος μετανάστης», «αιτών πολιτικό άσυλο» κι ιεραρχικών σχέσεων, όπως γεωπολιτικές κι οικονομικές εξαρτήσεις. Με τον τρόπο μπορούν να εξηγηθούν μη γραμμικές κοινωνικές επιπτώσεις που υπερβαίνουν χωροχρονικές συμβάσεις και προβλεπόμενες κλίμακες, ενώ μπορεί να ερμηνευθεί κατά πόσο

αναπτύσσεται ένα «παγκόσμιο» αυτοαναπαραγόμενο σύστημα αντικειμένων, ταυτοτήτων, θεσμών και κοινωνικών πρακτικών.⁸¹

Δεδομένων των παραπάνω, στο παράδειγμα των κινητικότητων εισάγεται η έννοια του κεφαλαίου κινητικότητας (motility) ή του δικτυακού κεφαλαίου (network capital), κατ' αντιστοιχία του κατά Bourdieu πολιτισμικού κεφαλαίου.⁸² Η έννοια αυτή καταδεικνύει ότι εν τέλει αυτό που έχει καίρια σημασία δεν είναι οι κινητικότητες καθ' αυτές, αλλά τα αποτελέσματα που παράγουν ως προς την οργάνωση ή την επανιεράρχηση των πολιτικών κι οικονομικοκοινωνικών εξαρτήσεων. Ο ορισμός αυτός είναι τρόπος τινά συναφής με την μαρξιστική εννοιολόγηση κεφαλαίου, κατά την οποία οι κοινωνικές σχέσεις καπιταλιστικής παραγωγής δεν συνίστανται στις παραγωγικές δυνάμεις καθ' αυτές, όπως κι ο πλούτος δεν συνίσταται στην συσσώρευση αγαθών καθ' αυτή αλλά στις κοινωνικές σχέσεις κεφαλαίου και εργασίας που δομούν τη μορφή των αγαθών και του φετιχισμού τους.

Επιπλέον, όπως στην ανάλυση του Bourdieu εισάγεται σε σχέση με το συμβολικό κεφάλαιο η παράμετρος του γούστου ή των πολιτισμικών πρακτικών στη διαδικασία της κοινωνικής διάκρισης, έτσι και στο κεφάλαιο των κινητικότητων η κοινωνική διάκριση συνίσταται σε μεγάλο βαθμό όχι μόνο στην πρόσβαση σε υποδομές ή στο δικαίωμα για μετακίνηση βάσει νομοθεσίας, αλλά και στην κατανάλωση άυλων προϊόντων της πολιτισμικής βιομηχανίας μέσω εμπειριών που ως επί το πλείστον αποτελούν πραγματικές ή εικονικές μετακινήσεις.⁸³ Με βάση όλα τα παραπάνω οι εισηγητές του εν λόγω παραδείγματος θεωρούν τις κινητικότητες στην σύγχρονη εποχή δυνητικούς παράγοντες κοινωνική ένταξης κι αποκλεισμών.

Τέλος, η τέταρτη βεβαιότητα που αμφισβητείται στο πλαίσιο του παραδείγματος των κινητικότητων είναι η διχοτόμηση υλικού – τεχνολογικού και ανθρώπινου – κοινωνικού παράγοντα. Η διχοτόμηση αυτή εκκινεί από τη διανοητική παράδοση του Διαφωτισμού στην οποία δινόταν προβάδισμα στον νου έναντι του σώματος, ενώ οι άνθρωποι συλλαμβάνονταν ως ξεχωριστές οντότητες από την κοινωνία και την κουλτούρα, ή ως υποκείμενα ξεχωριστά από τον υλικό κόσμο.⁸⁴ Η παράδοση αυτή έχει επηρεάσει σε μεγάλο βαθμό, όπως έχει ήδη αναφερθεί και την

⁸¹ J. Urry, *Mobilities*, σ. 1 – 9.

⁸² V. Kauffmann – M. M. Bergman – D. Joye, “Motility: Mobility as Capital”, *International Journal of Urban and Regional Research*, τ. 28, 2004, σ. 745 – 756. J. Urry, *Mobilities*, σ. 38.

⁸³ N. Thrift, “Movement – space. The changing domain of thinking resulting from the development of new kinds of spatial awareness”, *Economy and Society*, τ. 33, 2004, σ. 582 – 604.

⁸⁴ T. Ingold, “Culture on the ground”, *Journal of Material Culture*, τ. 9, 2004, σ. 315 – 340. B. Latour, *We Have Never Been Modern*, σ. 13, 39.

σύγχρονη κοινωνική επιστήμη, καθ' ότι συχνά εστιάζει στις σχέσεις των κοινωνικών δρώντων καθ' αυτές, αγνοώντας τους τρόπους επικοινωνίας τους και δικτύωσής τους. Ακόμη και στην περίπτωση που στο πλαίσιο πολλών σύγχρονων κοινωνικών θεωριών επισημαίνεται η σημασία της διακίνησης ανθρώπων, αντικειμένων και πληροφοριών στη διαμόρφωση της νεωτερικότητας, η μελέτη τους εστιάζει στην απευθείας αλληλεπίδραση μεταξύ των κοινωνικών δρώντων, αγνοώντας τις υλικοτεχνικές υποδομές που την καθιστούν δυνατή, όπως το διαδίκτυο, τα οδικά δίκτυα, ή η δορυφορική τηλεόραση. Με τον τρόπο αυτό η κοινωνική ζωή προϋποτίθεται ότι είναι αμιγώς ανεξάρτητη από τη φύση και τα αντικείμενα. Κατά συνέπεια η κριτική που ασκείται στις κοινωνιολογικές θεωρίες είναι αντίστοιχη με το επιχείρημα που αρθρώνεται στο πλαίσιο των Σπουδών Επιστήμης και Τεχνολογίας, σύμφωνα με το οποίο τα κοινωνικά φαινόμενα εξετάζονται αυτόνομα από την υλική πραγματικότητα των τεχνολογιών, μέσω των οποίων συγκροτούνται. Την οπτική αυτή αμφισβητούν και άλλοι αναλυτές όπως ο Foucault που υποστηρίζει ότι στο πλαίσιο της «κυβερνητικότητας» υπάρχει άμεση αλληλεπίδραση ανθρώπων και πραγμάτων.

Στο παράδειγμα των κινητικότητων διατυπώνεται η παρατήρηση ότι οι μετακινήσεις προϋποθέτουν εκτεταμένες υποδομές, μέσω των οποίων καθίσταται δυνατή η κίνηση, όπως αεροδρόμια, λιμάνια, ή ευρυζωνικά δίκτυα και συγκροτούνται γύρω από κυκλοφοριακές διαδρομών ανθρώπων, κεφαλαίων, αγαθών, πληροφοριών. Επομένως, τα δίκτυα κινητικότητας δυνητικά συναποτελούνται από ανθρώπινους παράγοντες, τεχνικές υποδομές, υλικά προϊόντα, στοιχεία του φυσικού περιβάλλοντος, αλλά και άυλες πληροφορίες ή εικόνες. Συνάγεται λοιπόν το συμπέρασμα ότι τα υλικά και τεχνικά μέσα που παρέχουν δυνατότητα για την κίνηση των ανθρώπων αποτελούν μέρη ενιαίων συστημάτων που συγκροτούν υβριδικά πλαίσια εντός των οποίων αλληλεπιδρούν υποκείμενα κι αντικείμενα. Τα πλαίσια αυτά ορίζονται ως «χώροι κινητικότητας», και προσδιορίζονται από το «τεχνολογικό ασυνείδητο» που οργανώνει ανθρώπους και περιβάλλοντα έτσι ώστε να παράγουν συγκεκριμένες δράσεις των οποίων δεν έχουν πάντοτε επίγνωση.⁸⁵ Υπό αυτό το πρίσμα, οι κινητικότητες θεωρείται ότι προκύπτουν από την αμοιβαιότητα κιναισθητικής μετακίνησης του ανθρώπινου οργανισμού με υλικά ή τεχνολογικά μέσα, όπως αυτοκινητόδρομοι, ή οθόνες αφής, τα οποία παράγουν αντίστοιχες δυνατότητες ή εμπόδια.⁸⁶ Κατά συνέπεια, όπως έχει

⁸⁵ N. Thrift, "Movement – space", σ. 582 – 604.

⁸⁶ J. Urry, *Mobilities*, σ. 48 – 50.

υποστηριχθεί και στο πλαίσιο των Σπουδών Επιστήμης και Τεχνολογίας οφείλουν να εξετάζονται ως ετερογενή.⁸⁷ Συμπερασματικά, αυτό που εξετάζεται εν τέλει στο πλαίσιο του παραδείγματος των κινητικότητων είναι ο σχηματισμός ανθρώπινων και τεχνολογικών υβριδικοτήτων κι η αλληλεπίδρασή τους στο χωροχρόνο.⁸⁸

Η ανασηματοδότηση των κατηγοριών του χώρου και του χρόνου, και των κοινωνικών ταυτοτήτων που υποστηρίχθηκε παραπάνω ότι επιφέρουν οι κινητικότητες συντελούνται κυρίως μέσω της αμοιβαίας κιναισθητικής αλληλεπίδρασης ανθρώπων και τεχνολογικών συστημάτων. Κατ' αρχάς, τα αστικά κέντρα αναδιατάσσονται χωροταξικά με βάση το κυκλοφοριακό σύστημα, το οποίο προϋποθέτει ένα δημόσιο σύστημα κανόνων, επικοινωνίας και κωδίκων όπως φανάρια, ή οδική σήμανση και συγκροτεί έναν ειδικό χώρο, στον οποίο κινούνται οι πολίτες.⁸⁹ Επιπλέον, η ανάπτυξη συστημάτων κινητικότητας πέρα απ' το ότι επεκτείνει ή αναδιοργανώνει τα δίκτυα κίνησης, συμπιέζει το χωροχρόνο και παράγει δυναμική σύγκλιση μεταξύ των συστημάτων και των υλικών κόσμων. Μάλιστα, όσο πιο σημαντική αποτιμάται η κυκλοφορία ως αξία σε μια κοινωνία και όσο περισσότερο η οργάνωσή της στηρίζεται στην ακρίβεια του χρόνου, τόσο πιο προηγμένα τεχνολογικά είναι τα συστήματα διακίνησης που αναπτύσσει. Τέλος, τα συστήματα κινητικότητας επεκτείνουν πέρα από το κοινωνικό δίκτυο των ανθρώπων, το φάσμα εμπειρίας τους ως σωματικές υποστάσεις. Για παράδειγμα, τα σώματα των οδηγών διασπώνται και υποτάσσονται στις μηχανές οι οποίες γίνονται προέκταση του νευρικού του συστήματος και των αισθήσεών τους, δημιουργώντας έτσι μια νέα αστική υποκειμενικότητα.⁹⁰ Επιπλέον, μέσω των υπολογιστών, οι άνθρωποι αναπαριστούν τους εαυτούς τους πέρα του σώματός τους ως σειριακά στοιχεία σε ένα πληροφορικό σύμπαν. Τέτοια ζητήματα έχουν αποτελέσει αντικείμενο μελέτης και στο πλαίσιο των ΣΕΤ.⁹¹

⁸⁷ J. Urry, *Mobilities*, σ. 21 – 31. Βλ. επίσης, J. Lovelock, *The Revenge of Gaia*, Allen Lane, London 2006. Στο πλαίσιο αυτό έχει εισαχθεί από τον Lovelock κι η έννοια της *Gaia*ς ως μία ενότητα υλικού και τεχνητού περιβάλλοντος.

⁸⁸ B. Latour, *We Have Never Been Modern*, 1993

⁸⁹ M. Lynch, *Scientific Practice and Ordinary Action*, Cambridge University Press, Cambridge, 1993, σ. 155.

⁹⁰ J. Urry, *Mobilities*, σ. 44 – 60

⁹¹ J. Law, *Organizing Modernity*, Basil Blackwell, Oxford, 1994. J. Law – J. Hassard (επιμ.), *Actor Network Theory and After*, Blackwell/Sociological Review, Oxford, 1999. Σε σχέση με αυτά τα ζητήματα, οι ΣΕΤ καταδεικνύουν το πώς οι άνθρωποι δικτυώνονται με μηχανές και υλικά αντικείμενα σε αυτές τις διαδικασίες. Σύμφωνα με τον Law για παράδειγμα, η θεωρούμενη κοινωνική ιεραρχία συντίθεται από ετερογενή αντικείμενα (μορφές λόγου, κείμενα, σώματα, μηχανές, αρχιτεκτονικά οικοδομήματα κτλ.) τα οποία αποτελούν υβριδικές εκδηλώσεις του κοινωνικού, συνδέοντας πολλαπλούς κι απομακρυσμένους χωροχρόνους. Στο πλαίσιο αυτής της θεωρίας συγκροτείται ένα «ακίνητο κινούμενο» (immutable mobile), κατά το οποίο η σχετική απόσταση αποτελεί λειτουργία σχέσεων μεταξύ ετερογενών συστατικών στοιχείων που αποτελούν το δίκτυο δρώντων, μέσω των οποίων τα

Λαμβάνοντας υπ' όψη τα παραπάνω, μπορεί να υποστηριχθεί ότι οι κινητικότητες μελετούν υβριδικά χωροχρονικά πλαίσια ανθρώπων και μηχανών.

1.4 Οι Σπουδές Υλικής Κουλτούρας και Κουλτούρας Κατανάλωσης

1.4.1. Εισαγωγή – Η μαρξιστική προσέγγιση της υλικής κουλτούρας και της κατανάλωσης

Στα προηγούμενα μέρη του παρόντος κεφαλαίου έγινε λόγος για την αλληλεπίδραση των κοινωνικών δρώντων με την υλική και τεχνολογική πραγματικότητα που τους περιβάλλει. Υποστηρίχθηκε ότι η πραγματικότητα αυτή πέρα από πλαίσιο της ανθρώπινης δράσης συνιστά παράμετρο που διαπλέκεται με μία σειρά κοινωνικών φαινομένων, όπως η συγκρότηση ταυτοτήτων, σε βαθμό που είναι χρήσιμο οι σύγχρονοι κοινωνικοί δρώντες να εξετάζονται ως υβρίδια. Το πρώτο από τα θεωρητικά σχήματα που εξετάστηκαν παραπάνω, οι Σπουδές Επιστήμης και Τεχνολογίας, προσεγγίζει το ζήτημα αυτό δίνοντας έμφαση στην σύγχρονη τεχνολογία. Το δεύτερο θεωρητικό σχήμα, το παράδειγμα των Κινητικότητων μελετά το ίδιο ζήτημα εστιάζοντας στα δίκτυα κινητικότητας.

Στο μέρος αυτό θα παρουσιαστούν συνοπτικά δύο ακόμη συναφή μεταξύ τους σχήματα, οι σπουδές Υλικής Κουλτούρας κι οι σπουδές Κατανάλωσης. Τα σχήματα αυτά έχουν αποτελέσει σε κάποιο βαθμό μετεξέλιξη των Πολιτισμικών Σπουδών, υπό την έννοια ότι εξετάζουν τη διαλεκτική σχέση ανθρώπων κι αντικειμένων στο πλαίσιο πολιτισμικών πρακτικών. Ειδικά μάλιστα το δεύτερο εκ των δύο σχημάτων εισάγει την κατανάλωση ως παράμετρο κεντρικής σημασίας στη διαμόρφωση των νεωτερικών κοινωνιών. Η συμβολή των σπουδών Υλικής Κουλτούρας και των σπουδών Κατανάλωσης συνίσταται στο ότι εισάγουν το ζήτημα της αλληλεπίδρασης ανθρώπινου κι υλικού παράγοντα στη βιβλιογραφία προγενέστερα από τις Σπουδές Επιστήμης και Τεχνολογίας. Επιπλέον, ειδικά το δεύτερο σχήμα αναδεικνύει την σημασία της κατανάλωσης ως σημείο τομής οικονομικής δραστηριότητας και πολιτισμικών πρακτικών.

χωρικά σύνορα υπερβαίνονται και τα αντικείμενα έρχονται κοντά μέσω των δικτυακών σχέσεων. Οι κινητικότητες επομένως περιλαμβάνουν «υβριδικές γεωγραφίες» ανθρώπων – μηχανών, π.χ. οδηγών – αυτοκινήτων. Βλ. επίσης, T. Dant, “The driver-car”, *Theory, Culture and Society*, τ. 21, 2004, σ. 61 – 80.

Πρωταρχική υπόθεση των σπουδών Υλικής Κουλτούρας είναι ότι τα αντικείμενα δύνανται είτε να σημασιοδοτούν, είτε να εγκαθιδρύουν κοινωνικές σημασιοδοτήσεις διά μέσου της πολιτισμικά επικοινωνιακής δυνατότητάς τους. Επίσης αντικατοπτρίζουν ευρύτερες μορφές κοινωνικού λόγου, όπως κοινωνικές νόρμες, διαμεσολαβώντας τον προσδιορισμό κοινωνικών ταυτοτήτων. Για τον λόγο αυτό, υποστηρίζεται ότι κατά τη μελέτη πολιτισμικών πρακτικών, η εξέτασή των υλικών αντικειμένων που εμπλέκονται σε αυτές συνεισφέρει στην κατανόηση τόσο κοινωνικών δομών όσο κι ευρύτερων συστημικών διαστάσεων, όπως η ανισότητα, ή η δημιουργία κοινωνικών ταξινομήσεων και ταυτοτήτων.⁹²

Το ενδιαφέρον για τη λειτουργία των υλικών αντικειμένων ξεκινά ήδη από το 18^ο αιώνα, στο πλαίσιο της κλασικής πολιτικής οικονομίας, καθ' ότι στο πλαίσιο της καπιταλιστικής δραστηριότητας δίνεται η δυνατότητα παραγωγής αγαθών σε επίπεδο υπεραφθονίας. Κατά συνέπεια, καλλιεργείται μία αντίληψη που κρίνει τη διαδικασία της κατανάλωσης με όρους ηθικής. Ο Adam Smith χαρακτηριστικά, αντιμετωπίζει την επιδίωξη του πλούτου ως πανανθρώπινη αιτία διαφθοράς των ηθών. Αντίστοιχη οπτική κληροδοτείται στην θεωρητική σκέψη και του 19^{ου} αιώνα, καθώς παρόμοιες ιδέες εντοπίζονται στα έργα των Simmel, Veblen, Bataille, Sombart.⁹³

Η πιο χαρακτηριστική ηθική ανάγνωση της καταναλωτικής διαδικασίας, σύμφωνα τουλάχιστον με τον Woodward, είναι η αντίληψη του Marx, ο οποίος αντιμετωπίζει κριτικά την καταναλωτική διαδικασία και την κουλτούρα των εμπορευμάτων, ως απόδειξη ιδεολογικής διαχείρισης των ανθρώπων, και καλλιέργειας ψευδούς συνείδησης. Ωστόσο, ο Marx δίνει έμφαση στη διαδικασία της παραγωγής κι όχι της κατανάλωσης. Επιπλέον, ο κύριος στόχος του δεν είναι η ανάλυση της υλικής κουλτούρας καθ' αυτής, δηλαδή της σχέσης των υλικών πραγμάτων με τους ανθρώπους και τις πολιτισμικές τους χρήσεις. Στόχος της μαρξικής ανάλυσης είναι να αποδείξει ότι τα αντικείμενα της καπιταλιστικής οικονομικής παραγωγής, ενσωματώνουν την εκμετάλλευση των καπιταλιστικών σχέσεων άρα και τις αναπαραστάσεις θεμελιωδών καπιταλιστικών διαδικασιών, όπως η αλλοτρίωση, η εκμετάλλευση, κι η αποξένωση. Η διαδικασία μέσω της οποίας τα αντικείμενα λαμβάνουν τις παραπάνω νοηματοδοτήσεις, είναι αυτή της οικονομικής συνδιαλλαγής,

⁹² I. Woodward, *Understanding Material Culture*, Sage, London, 2007, σ. 4 – 10

⁹³ I. Woodward, *Understanding Material Culture*, σ. 19 – 20. Βλ. για παράδειγμα, W. Sombart, *Luxury and Capitalism*, (μετάφρ. W. R. Dittmar), University of Michigan Press, Ann Arbor, 1967 (α' έκδ. 1913). G. Simmel, *On Individuality and Social Forms*. Th. Veblen, *The Theory of the Leisure Class: An Economic Study of Institutions*, Unwin books, London, 1934.

εξ ου κι ο Marx τα εξετάζει όχι ως πράγματα αλλά ως εμπορεύματα, τα οποία ως ακρογωνιαίος λίθος της καπιταλιστικής κοινωνίας αποτελούν εφαλτήριο της κοινωνικής ανάλυσης στην εισαγωγή του *Κεφαλαίου*.

Παρά την οικονομική προσέγγιση του Marx, στο έργο του μπορεί να ανιχνευθεί και μία ανθρωπολογική – πολιτισμική διάσταση, η οποία έγκειται στην άποψη ότι οι άνθρωποι αντιλαμβάνονται τους εαυτούς τους μέσω του κόσμου των αντικειμένων που κατασκευάζουν. Τα αντικείμενα αυτά επιτελούν δύο κύριες λειτουργίες. Κατ' αρχάς ενσαρκώνουν εργασιακές σχέσεις εκμετάλλευσης κι επιπλέον καλλιεργούν ψευδή συνείδηση δια της οποίας συσκοτίζονται οι σχέσεις εκμετάλλευσης, καθ' ότι οι εργάτες δεν αναγνωρίζουν ότι τα αντικείμενα είναι παράγωγα του δικού τους εργασιακού κόπου, αλλά τα αντιλαμβάνονται ως αυθύπαρκτα. Η λειτουργία αυτή ορίζεται ως φетиχισμός. Για τον λόγο αυτό, η κατανόηση της αληθούς φύσης των αντικειμένων θεωρείται καίρια για την αφομοίωση των καπιταλιστικών δομών, εντός των οποίων αυτά εμπορευματοποιούνται.⁹⁴

Ο Lukacs προεξέτεινε την μαρξική προβληματική για την σχέση των υλικών αντικειμένων με τις καπιταλιστικές σχέσεις παραγωγής, δίνοντας μία διάσταση περισσότερο πολιτισμική, ενώ ακόμη λαμβάνει περισσότερο υπ' όψη του την διαδικασία της κατανάλωσης. Στο πλαίσιο της ερμηνείας του για τον λόγο που οι εκμεταλλεζόμενες τάξεις δεν επαναστατούν, όπως προέβλεπε η θεωρία του Marx, υποστηρίζει ότι στο πλαίσιο της κουλτούρας, ως σύστημα κοινωνικών αξιών, λαμβάνουν χώρα οι διαδικασίες εμπορευματοποίησης και πραγματοποίησης, όχι μόνο ως εκφράσεις εργασιακής εκμετάλλευσης, αλλά και ως πολιτισμικές διαδικασίες. Η εμπορευματοποίηση κι η πραγματοποίηση των αντικειμένων αποκρύπτουν το ιδεολογικό τους περιεχόμενο, και συσκοτίζουν τις ιστορικές συνθήκες των κοινωνικών σχέσεων από τις οποίες προκύπτουν ως προϊόντα. Οι καταναλωτές με αυτόν τον τρόπο καταλήγουν να αγοράζουν τα απότοκα της αστικής ιδεολογίας, ήτοι τα εμπορεύματα. Η πραγματοποίηση λοιπόν έγκειται στην πρόσληψη του υλικού εμπορεύματος από τους ανθρώπους ως εξωγενές ή αντικειμενικό σε σχέση με τις κοινωνικές σχέσεις, το οποίο εμφανίζεται ως από μηχανής θεός, διευκολύνοντας την κυριαρχία της καθεστηκυίας τάξης εις βάρος της επαναστατικής συνείδησης της εργατικής τάξης.⁹⁵

⁹⁴ I. Woodward, *Understanding Material Culture*, σ. 16 – 30. Βλ. επίσης K. Marx, *Capital. An Abridged Edition*, Oxford University Press, Oxford, 1995.

⁹⁵ I. Woodward, *Understanding Material Culture*, σ. 30 – 5

Η ανάλυση της λειτουργίας των εμπορευμάτων έχει κεντρική θέση και στην σχολή της Φραγκφούρτης. Η συμβολή εκπροσώπων της όπως οι Adorno, Marcuse, Horkheimer και Fromm έγκειται στο ότι προσάρμοσαν την μαρξιστική θεωρία στην ραγδαία εξελισσόμενη κουλτούρα των εμπορευμάτων κατά τον 20^ο αιώνα, εξετάζοντάς την κριτικά. Στο πλαίσιο της κριτικής τους θεώρησης, επισημαίνουν ότι για την παραγωγή και την κατανομή των εμπορευμάτων δημιουργούνται εργασιακές σχέσεις δομικής κοινωνικής ανισότητας.

Οι Horkheimer και Adorno για παράδειγμα, στη *Διαλεκτική του Διαφωτισμού* υποστηρίζουν ότι τα αντικείμενα έχουν τη μυθική ιδιότητα υπόσχεσης μιας ουτοπικής απελευθέρωσης, ενώ στην πραγματικότητα ασκούν κυριαρχικό έλεγχο, οδηγώντας τους ανθρώπους στην ψυχοπαθολογία. Στόχος τους ήταν να αποδείξουν την χρεοκοπία του Διαφωτισμού κι υποστηρίζουν ότι αυτό το οποίο υπερβαίνει τις παλιότερες μορφές κοινωνικού ελέγχου, όπως η γλώσσα κι η στρατιωτική εξουσία είναι η τεχνολογία, η οποία ως ιδεολογικό απότοκο του Διαφωτισμού αποτελεί σύμβολο του κυρίαρχου αφηγήματος της νεωτερικής ζωής. Δεν τους ενδιαφέρει τόσο ο τρόπος με τον οποίο η τεχνολογία διαμεσολαβεί την καθημερινότητα, ή το πώς οι άνθρωποι αλληλεπιδρούν με αυτήν, αλλά ο τρόπος με τον οποίο αποτελεί μηχανισμό ιδεολογικής και ταυτόχρονα υλικής καθυπόταξης. Η διαφορά των Adorno και Horkheimer με προγενέστερους μαρξιστές έγκειται στο ότι δίνουν έμφαση στην ψυχολογική υποδούλωση που υποβάλλονται οι άνθρωποι διά των αντικειμένων, θεωρώντας ότι εξ αιτίας των τεχνολογιών η οργανική ποιότητα των κοινωνικών σχέσεων γίνεται κενή και μηχανιστική. Η υλική κουλτούρα επομένως θεωρείται όχημα της ιδεολογίας του Διαφωτισμού και του καπιταλισμού. Ενώ στις παραδοσιακές κοινωνίες τα αντικείμενα «πνευματοποιούνται», στις βιομηχανικές «φετιχοποιούνται». Αντίστοιχη κριτική ασκούν στο έργο *Πολιτισμική Βιομηχανία*, όπου υποστηρίζουν ότι η κουλτούρα αποτελεί πλέον εμπόρευμα και παράγεται στην λογική της εκμετάλλευσης, τυποποίησης και οικειοποίησης, όπως όλα τα υπόλοιπα εμπορεύματα.⁹⁶

Ο ύστατος κίνδυνος των σημερινών κοινωνιών σύμφωνα με τους Adorno και Horkheimer φαίνεται να είναι η ψυχολογική εξαχρείωση των ανθρώπων και η κατάρρευση κάθε νοήματος κι αξίας στην δυτική κοινωνία μέσω μιας ανόητης διασκέδασης. Ο υποτιθέμενος θρίαμβος του ορθολογισμού και της προόδου που

⁹⁶ M. Horkheimer – Th. Adorno, *Η διαλεκτική του διαφωτισμού*, Ύψιλον, Αθήνα, 1986. Th. Adorno, *The Culture Industry. Selected essays on mass culture*, Routledge, London – New York, 1991.

ενσωματώνονται στην πίστη προς την επιστήμη και την τεχνολογία γίνονται παθολογικά χαρακτηριστικά των δυτικών κοινωνιών εξαπατώντας τους ανθρώπους, ενώ τα προϊόντα της πολιτισμικής βιομηχανίας παρεμποδίζουν την ταξική συνειδητοποίηση κι αποτελούν όργανα κοινωνικού ελέγχου.

Η ιδέα της ψυχοπαθολογίας των Adorno και Horkheimer αναλύθηκε περαιτέρω από τους Marcuse και Fromm, οι οποίοι εισάγουν την ψυχαναλυτική μέθοδο στο Μαρξισμό κι υιοθετούν μία προσέγγιση που ορίστηκε ως ριζοσπαστικός ουμανισμός. Η ανάλυσή τους προσφέρει μια ενδιαφέρουσα εξήγηση της κατανάλωσης. Συγκεκριμένα υποστηρίζουν ότι αφού η πάλη για την συνείδηση των ανθρώπων κατέληξε σε ήττα στα εργοστάσια, η μάχη μεταφέρθηκε στην κατανάλωση, τις νέες τεχνολογίες και την ψυχολογική συγκρότηση των ανθρώπων, εξ ου κι όρος ριζοσπαστικός ουμανισμός. Βάσει αυτής της οπτικής η κουλτούρα των εμπορευμάτων συντίθεται από αξίες του υλισμού, όπως η απληστία ή ο ατομισμός. Μέσω αυτών καλλιεργούνται παθολογικά συμπτώματα που συνδέονται ευρύτερα με νευρώσεις της δυτικής κουλτούρας. Δια μέσου όμως της «επισημοποίησης της ομοφωνίας» όπως χαρακτηριστικά υποστηρίζεται, οι νευρώσεις αυτές νομιμοποιούνται κι εν τέλει εμφανίζονται ως κανονικές. Κατά συνέπεια, η παθολογία της κανονικότητας που εισάγεται στην καθημερινότητα των καπιταλιστικών κοινωνιών σύμφωνα με τον Fromm, καταλήγει στην αρρώστια και την αλλοτρίωση, από την οποία ξεφεύγει κανείς εάν ξεφύγει από τις μορφές κατανάλωσης.⁹⁷

Η κριτική που έχει διατυπωθεί για την σχολή της Φραγκφούρτης είναι ότι εστιάζει περισσότερο στον υλισμό παρά στην υλικότητα, γι' αυτό και προσφέρει ανεπαρκή κατανόηση της σχέσης που αναπτύσσεται μεταξύ ανθρώπων κι αντικειμένων. Επιπλέον, παραγνωρίζονται οι έννοιες της απόλαυσης ή της επιθυμίας. Δίνοντας έμφαση μονάχα στην καθυπόταξη των ανθρώπων μέσω των αντικειμένων, παραβλέπεται ότι η σχέση αυτή χαρακτηρίζεται και από άλλες πλευρές, όπως τη δημιουργικότητα, την εφευρετικότητα ή την προσωπική έκφραση. Κατά συνέπεια η διαδικασία της κατανάλωσης δεν εξηγείται επαρκώς, αντιθέτως προϋποτίθεται ότι οι καταναλωτές έχουν έναν μονόπλευρα παθητικό ρόλο.

⁹⁷ I. Woodward, *Understanding Material Culture*, σ. 36 – 41. Βλ. επίσης H. Marcuse, *One Dimensional Man*, Abacus, London, 1976. E. Fromm, *To Have or To Be*, Harper and Row, New York, 1976.

1.4.2 Η υλική κουλτούρα κι η κατανάλωση στο πλαίσιο των Ανθρωπιστικών Επιστημών

Ο Georg Simmel είναι από τους πρώτους θεωρητικούς του 20^{ου} αιώνα που εξετάζουν την υλική κουλτούρα υπό το πρίσμα φιλοσοφικής και κοινωνιολογικής ανάλυσης της νεωτερικής εμπειρίας. Ξεκινά από την παρατήρηση ότι η νεωτερική οικονομία παράγει πολλαπλάσιο αριθμό αγαθών σε σχέση με άλλοτε, για να επισημάνει ότι τα αγαθά αυτά διαμεσολαβούν κοινωνικές σχέσεις και ιεραρχίες και δημιουργούν μία απόσταση ανάμεσα στην ανθρώπινη και την υλική σφαίρα. Η απόσταση αυτή αποτελεί τη βάση της νεωτερικής πραγματοποίησης κι αλλοτρίωσης. Αν και ο Simmel δεν προσφέρει κάποια επίσημη μεθοδολογική ανάλυση της υλικής κουλτούρας όπως κατανοείται από τους ανθρωπολόγους, επισημαίνει ωστόσο τον ρόλο της στις αντιφάσεις που χαρακτηρίζουν τη νεωτερικότητα. Η συμβολή του έγκειται στο ότι εξετάζει τις συμβολικές ιδιότητες των αντικειμένων ως γέφυρες κοινωνικού κι υλικού κόσμου. Επιπλέον, εισάγει στην ανάλυσή του ζητήματα μόδας και γούστου κι αναδεικνύει την επίδρασή τους στην ψυχοκοινωνική εξέλιξη του νεωτερικού ανθρώπου, διά μέσου διαδικασιών που εκφράζουν την σύγκρουση μεταξύ συλλογικότητας κι ατομικότητας, όπως ένταξη, αποκλεισμός, αντίσταση, ή συμβιβασμός.⁹⁸

Μία κοινωνιολογική ανάγνωση των εμπορευμάτων προτείνει και ο σύγχρονος του Simmel θεωρητικός, Emile Durkheim. Στο έργο του έχουν πρωταρχική σημασία τα συστήματα αναπαραστάσεων, βάσει των οποίων ο Durkheim υποστηρίζει ότι συγκροτούνται οι διανοητικές κατηγορίες που αποτελούν το *modus operandi* των ανθρώπων, ήτοι τα πλαίσια συλλογικών προσλήψεων. Σε ό,τι αφορά ειδικά στα αντικείμενα και τα εμπορεύματα, οι αισθητικές κρίσεις που συνοδεύουν τις κατηγοριοποιήσεις αντικειμένων κι εμπορευμάτων δεν αποτελούν απλώς ατομικές αναπαραστάσεις, αλλά διαθέτουν ηθική και κανονιστική ισχύ. Η ανάλυσή τους αποκαλύπτει την κοινωνική προέλευση των συστημάτων αναπαράστασης, εφ' όσον συνδέονται με κοινωνικές ιεραρχίες, που καταγράφονται στην συλλογική συνείδηση και συσχετίζουν τις κατηγοριοποιήσεις αντικειμένων με αντίστοιχες κατηγοριοποιήσεις ανθρώπων. Επί παραδείγματι, η κατηγοριοποίηση των εμπορευμάτων ως «καλού» και «κακού» γούστου εκφράζει εύγλωττα το ηθικό βάρος της υλικής κουλτούρας, παρ' όλη τη ρευστότητα και τη μεταβλητότητα του τι αποτελεί

⁹⁸ I. Woodward, *Understanding Material Culture*, σ. 16 – 9

τελικά καλόγουστο, ή κακόγουστο. Βάσει ενός διπολικού σχήματος συμβολικών αντιθέσεων που είναι κοινώς αποδεκτές από το αξιακό σύστημα μιας κοινωνίας, τα υλικά αντικείμενα συμμετέχουν στις διαδικασίες κοινωνικών εντάξεων κι αποκλεισμών.⁹⁹

Οι προβληματικές του Simmel και του Durkheim έχουν μαζί με τους διανοητές της Σχολής της Φραγκφούρτης επηρεάσει σε σημαντικό βαθμό τη μελέτη της κατανάλωσης μεταγενέστερων ρευμάτων των Ανθρωπιστικών Επιστημών, που εν μέρει απομακρύνονται από την μαρξιστική προσέγγιση της Πολιτικής Οικονομίας κι εξετάζουν το εν λόγω αντικείμενο υπό το πρίσμα της Κοινωνιολογίας, της Ανθρωπολογίας και των Πολιτισμικών Σπουδών. Η κατανάλωση τοποθετείται συχνά στον πυρήνα διαδικασιών κοινωνικής αλλαγής και συνδέεται με εργαλειακές έννοιες όπως η συγκρότηση ταυτότητας, ενώ σημαντική είναι ακόμη η επίδραση της σημειωτικής προσέγγισης όπως συγκροτείται από τη δομιστική γλωσσολογική ανάλυση του Ferdinand Saussure. Ο γλωσσολόγος ακολουθώντας τη φιλοσοφική προσέγγιση του Grapai, θεωρούσε ότι το υποκείμενο ως προς τη νόησή του καθορίζεται από σημειολογικά στοιχεία, των οποίων η ανάλυση μπορεί να συνεισφέρει στην κατανόηση του ανθρώπινου νου. Επηρεασμένη από αυτήν την άποψη, η σημειωτική προσέγγιση των υλικών αντικειμένων θέτει ως μεθοδολογική της αφετηρία τη μελέτη των πραγμάτων ως σημείων που αναφέρονται σε κάτι πέρα από τον εαυτό τους. Τα υλικά αντικείμενα εξετάζονται ως φορείς κοινωνικών νοημάτων, όπως κοινωνικού κύρους, ή ταυτότητας. Κατά συνέπεια, η υλική κουλτούρα εξετάζεται ως ένα επικοινωνιακό σύστημα σημείων που δηλώνουν νοήματα με συγκεκριμένη κοινωνική λειτουργία.¹⁰⁰

Οι ανθρωπολογικές μελέτες του Claude Levi-Strauss είναι από τις πρώτες που χρησιμοποιούν τα μεθοδολογικά εργαλεία της δομιστικής Γλωσσολογίας σε ένα ευρύτερο θεωρητικό πεδίο. Εξ αφορμής των ερευνών του για την υλική κουλτούρα πρωτόγονων πολιτισμών, ο Levi-Strauss υποστήριξε ότι τα υλικά αντικείμενα συμμετέχουν στη συγκρότηση συστημάτων πολιτισμικών κωδίκων, εντός των οποίων αποκτούν αντίστοιχη νοηματοδότηση, αναπτύσσοντας σχέση αλληλεπίδρασης με συγκεκριμένες πολιτισμικές πρακτικές. Συγκεκριμένα θεωρούσε ότι οι άνθρωποι συνδυάζουν με πολλούς διαφορετικούς τρόπους ετερόκλητα υλικά στοιχεία τα οποία

⁹⁹ E. Durkheim, *The Elementary Forms of the Religious Life*, (μετάφρ. J. W. Swain), Allen and Unwin, London, 1995 (α' έκδ. 1912)

¹⁰⁰ F. Saussure, *Course in General Linguistics*, Peter Owen, London, 1966 (α' έκδ. 1916)

έχουν μεταβλητή σημειολογία και χρησιμότητα. Προκειμένου μάλιστα να περιγράψει τις διανοητικές στρατηγικές που επιστρατεύονται ανά περίπτωση έτσι ώστε με τα ίδια υλικά αντικείμενα να δημιουργηθούν διαφορετικές νοηματοδοτήσεις και ταξινομήσεις, ο Levi-Strauss χρησιμοποιεί την έννοια του «μαστροχαλαστή» (bricoleur, tinkerer). Τα αντικείμενα αυτά λειτουργούν ως μετωνυμικά σύμβολα των πολιτισμικών και συστημικών ταξινομήσεων που παράγει μία κοινωνία. Εφ' όσον λοιπόν το σύμπαν κατά τον Levi-Strauss ταξινομείται βάσει συστημάτων κατηγοριοποίησης, τα αντικείμενα μπορούν να κατανοηθούν εντός συγκεκριμένων πλαισίων συστημικών πολιτισμικών κωδίκων που τα νοηματοδοτούν.¹⁰¹

Η άποψη του Levi-Strauss σύμφωνα με την οποία τα αντικείμενα αποτελούν φορείς μεταβλητών νοημάτων ήταν δύσκολο να χρησιμοποιηθεί για τη μελέτη των καταναλωτικών κοινωνιών όπου υπάρχει αφθονία εμπορευμάτων. Ο Roland Barthes ήταν ο πρώτος που επιχείρησε να αποκωδικοποιήσει τη συμβολική σημασία της υλικής κουλτούρας στις κοινωνίες προωθημένης κατανάλωσης. Βασική του ιδέα ήταν ότι ο καπιταλισμός λειτουργεί έτσι ώστε να εξαπατά τα υποκείμενα δια μέσου προπαγανδιστικών μύθων που ενσωματώνονται σε ένα πλήθος αντικειμένων κι εμπειριών της καθημερινότητας, από αυτοκίνητα έως ρούχα. Κατά τον Barthes ο μύθος αποτελεί ένα επικοινωνιακό σύστημα που λειτουργεί παραπλανητικά κι ενσωματώνεται σε αντικείμενα, προσδίδοντάς τους συγκεκριμένες ποιότητες κι ιδιότητες. Αποτελεί επομένως κατά κάποιον τρόπο σημείο τομής ανάμεσα στην ύλη και την ιδεολογία. Εάν υποτεθεί ότι η γλώσσα είναι το πρώτο επίπεδο ενός σημειολογικού συστήματος, η μυθολογία λειτουργεί ως μεταγλώσσα που συσκοτίζει και αποκρύπτει την ιστορική διαδικασία της υλικής διαλεκτικής παραγωγής των καταναλωτικών αγαθών. Σε τι ακριβώς όμως αφορά αυτή η «απόκρυψη» που αναφέρει ο Barthes; Στο πλαίσιο μίας εξήγησης σαφώς μαρξιστικών καταβολών, ο Barthes υποστηρίζει ότι το περιεχόμενο των εμπορευματικών αντικειμένων σχετίζεται πάντοτε με πολιτικές διαδικασίες και συστήματα, επομένως στην υλικότητά τους εγγράφονται κυριαρχικές σχέσεις. Παρ' όλα αυτά, τα εμπορευματικά αντικείμενα εμφανίζονται ως αξιακά ουδέτερα. Σε αυτό το σημείο έγκειται η παραγωγή μυθολογίας που σχετίζεται με τα αντικείμενα της υλικής κουλτούρας. Τα δομιστικά εργαλεία ανάλυσής της μπορούν να αποκαλύψουν το πλαίσιο εκμετάλλευσης που έχει προηγηθεί από την παραγωγή των εμπορευμάτων, άρα και το πολιτικό τους περιεχόμενο κατά τον Barthes.

¹⁰¹ C. Levi-Strauss, *Structural Anthropology*, Basic Books, New York, 1963.

Ιδιαίτερα χαρακτηριστική είναι η ανάλυσή του για τα αυτοκίνητα, όπως το Citroen Deesse (θεά) που πρωτοπαρουσιάστηκε σε μία έκθεση αυτοκινήτου στο Παρίσι το 1955 κι εντυπωσίασε με το υδραυλικό σύστημα ανάρτησης, τον αεροδυναμικό του σχεδιασμό, την άνεση των χώρων του. Ο Barthes το αναλύει ως ένα υπερβατικό αντικείμενο το οποίο προσγειώνεται ως από μηχανής θεός κι αποτελεί τέλειο μαζικά παραγόμενο εμπόρευμα καθώς συνδυάζει ανθρώπινα δεδομένα με χαρακτηριστικά που φαίνεται να μην υπάρχει ανθρώπινη παρέμβαση. Ο σχεδιασμός του (π.χ. κυρτές καμπύλες των τζαμιών) είναι τέτοιος που αποκρύπτει το γεγονός ότι αποτελεί προϊόν βιομηχανικής παραγωγής. Αντιθέτως το εμφανίζει σχεδόν σαν πνευματικό, εναρμονισμένο με τη μεταπολεμική φιλοσοφία των οικιακών συσκευών πολυτελείας. Το μοντέλο αυτό αναλύεται από τον Barthes βάσει ψυχαναλυτικών εργαλείων. Συγκεκριμένα υποστηρίζει ότι το αυτοκίνητο μετατρέπεται σε αντικείμενο ερωτικού πόθου μετατοπίζοντας την σεξουαλική επιθυμία προς προϊόντα τεχνολογίας, τα οποία κατασκευάζονται ώστε να εξυπηρετούν τις ανθρώπινες επιθυμίες. Αντίστοιχες προσεγγίσεις εισάγει ο Barthes για την ανάλυση άλλων αντικειμένων, όπως τα παιχνίδια, το πλαστικό ή ο πύργος του Eiffel.¹⁰²

Σε αντίστοιχη κατεύθυνση, η προσέγγιση του Baudrillard συνδυάζει τη δομιστική σημειωτική ανάλυση με μία πιο εκσυγχρονισμένη εκδοχή της κριτικής θεωρίας. Το έργο του αποτελεί σημαντικό προάγγελο των μεταμοντέρνων αναλύσεων των δεκαετιών 1980 και 1990 ενώ ακόμη παρουσιάζει αρκετές συνάφειες με ιδέες του Bourdieu, όπως τις παρουσιάζει στο έργο του *Διάκριση*. Στόχος του Baudrillard είναι η μελέτη των υλικών αντικειμένων στο πλαίσιο μιας συνολικής θεωρίας επικοινωνιακής συμπεριφοράς. Η διαδικασία της κατανάλωσης αντιμετωπίζεται όχι αυτόνομα, αλλά ως κοινωνικός θεσμός που συνιστά σημείο τομής μεταξύ του ατομικού και του κοινωνικού. Οι δυο βασικές αρχές της ανάλυσής του έγκεινται στο ότι αφ' ενός, όπως και ο Levi-Strauss αντιμετωπίζει τα αντικείμενα υπό το πρίσμα μίας αέναης μετατόπισης τεχνικών δομών προς δευτερογενή πολιτισμικά νοήματα. Αφ' ετέρου, δίνει έμφαση περισσότερο στην συμβολική αξία τους και λιγότερο στην ανταλλακτική. Σύμφωνα με τον Baudrillard η διαδικασία της κατανάλωσης έχει κεντρική θέση στη διαμόρφωση της ταυτότητας των πολιτών στη νεωτερικότητα. Υπό αυτήν την έννοια, η κατανάλωση συνίσταται στην συνύφανση των αντικειμένων σε έναν συνεκτικό

¹⁰² I. Woodward, *Understanding Material Culture*, σ. 64 – 72. Βλ. επίσης, R. Barthes, *The Eiffel Tower and Other Mythologies*, The University of California Press, Berkeley, 1970.

σημασιολογικό ιστό, επομένως συνιστά ένα γενικευμένο ανταλλακτικό σύστημα σημείων. Γι' αυτό και στο έργο του, ο ρόλος των εννοιών της εικονικότητας και της αναπαράστασης, όπως περίπου αναλύθηκαν και από τον Durkheim, είναι ιδιαίτερα σημαντικός.¹⁰³

Η σύνδεση της διαδικασίας της κατανάλωσης με συμβολικές αξίες όπως η ηθική ή η αισθητική είναι αρκετά σημαντική, καθ' ότι καταδεικνύει ότι η χρηματική αξία των αντικειμένων δεν καθορίζεται μόνο από την χρηστική ή ανταλλακτική τους αξία ως εμπορεύματα, όπως προϋποτίθεται σε οικονομικές προσεγγίσεις. Αντιθέτως, μπορεί να καθορίζεται από την ενσωμάτωση συμβολικών κωδίκων στα υλικά αντικείμενα. Αυτό είναι ιδιαίτερα χαρακτηριστικό στις περιπτώσεις αυθεντικών έργων τέχνης, παλαιών αντικειμένων όπως αυτοκίνητα – αντίκες, ή αντικειμένων διασημοτήτων, τα οποία λόγω της μεγάλης συλλεκτικής τους αξίας, αποκτούν και αντίστοιχα μεγάλη οικονομική αξία.

Τα ζητήματα αυτά αναλύονται αρκετά εκτεταμένα στο έργο Pierre Bourdieu, ο οποίος εξετάζει τα υλικά αντικείμενα ως κοινωνικά σύμβολα αισθητικής και πολιτισμικής αξίας. Η συνεισφορά του Bourdieu συνίσταται στην ανάδειξη ότι η αισθητική επιλογή δεν βασίζεται σε αντικειμενικά – απόλυτα κριτήρια, όπως υποστήριξε ο Kant, αλλά σε κοινωνικές παραμέτρους που καθορίζονται από τις κυρίαρχες τάξεις, ως κατηγοριοποιήσεις πολιτισμικής αξίας και κοινωνικής διάκρισης. Με τον τρόπο αυτό τα υλικά αντικείμενα συμμετέχουν σε κατηγοριοποιήσεις όπως «υψηλού» και «χαμηλού» επιπέδου κουλτούρα. Η αισθητική έκφραση των υπαλλήλων τάξεων συνήθως χαρακτηρίζεται ως ακαλαίσθητη, ή απολίτιστη. Οι συμβολισμοί αυτοί ενσωματώνονται σε υλικά αντικείμενα που λειτουργούν ως αναπαραστάσεις του σώματος και του εαυτού. Κατά συνέπεια, οι αισθητικές τάσεις που σχετίζονται μεταξύ άλλων και με τις υλικές εκφάνσεις κουλτούρας αποτελούν φορείς του κυρίαρχου λόγου. Σε άλλες περιπτώσεις οι αισθητικές επιλογές αντικειμένων εκφράζουν την αντίδραση σε κυρίαρχα ή συμβατικά πρότυπα κομψότητας ή ομορφιάς. Φαινόμενα όπως τα παραπάνω αποδεικνύουν ότι τα αντικείμενα εντάσσονται σε πλευρές αντίληψης του εαυτού, δημιουργίας κοινωνικής ταυτότητας και τοποθέτησης στο ευρύτερο κοινωνικό φάσμα.¹⁰⁴

¹⁰³ I. Woodward, *Understanding Material Culture*, σ. 73 – 80. Βλ. επίσης J. Baudrillard, *The System of Objects* (μετάφρ. J. Benedict), Verso, London, 1996, (α' έκδ. 1968)

¹⁰⁴ I. Woodward, *Understanding Material Culture*, σ. 4 – 10. Βλ. επίσης P. Bourdieu, *Η Διάκριση. Κοινωνική κριτική τη καλαισθητικής κρίσης*, (μετάφρ. Κ. Καψαμπέλη), Πατάκης, Αθήνα, 2004.

Πιο επιδραστική βέβαια στην σύγχρονη αντίληψη για την σχέση υλικής κουλτούρας και κοινωνίας, έχει υπάρξει η ανάλυση του Michel Foucault. Στη θεωρία του Foucault τα αντικείμενα συνιστούν το επίκεντρο των εκφορών λόγου (discourses) και των δικτύων εξουσίας, καθώς αποτελούν το μέσο με το οποίο αυτά επηρεάζουν την ανθρώπινη δράση. Οι γενεαλογικές αναλύσεις του Foucault για αντικείμενα ή χώρους όπως η φυλακή ή το άσυλο περιγράφουν τη διαμόρφωση κοινωνικών θεσμών και πρακτικής γνώσης, ώστε να καταδείξουν την οικονομία της εξουσίας και τον τρόπο με τον οποίο αυτή ασκεί κυριαρχία σε σώμα και ψυχή με ανεπαίσθητους τρόπους. Το πανοπτικόν επί παραδείγματι αποτελεί χαρακτηριστική περίπτωση λόγου σχετικά με τη φύση της τιμωρίας και της σχέσης της με το σώμα και την ψυχή, και ταυτόχρονα αντικείμενο που συνιστά παράγωγο ιστορικών αλλαγών σε σχέση με το λόγο περί τιμωρίας. Στο έργο του Foucault λοιπόν δεν υφίσταται διαχωρισμός του αντικειμένου και των ανθρώπων που το κατασκεύασαν, αφού αντικείμενα κι άνθρωποι δρουν σε δίκτυο αμοιβαίας αλληλεπίδρασης. Η σχέση ανάμεσα σε ανθρώπους και τεχνολογία διαμεσολαβείται από κυριαρχικές σχέσεις, ενώ επίσης με την σειρά της δομεί περαιτέρω ιεραρχικές σχέσεις. Το ερμηνευτικό σχήμα μέσω του οποίου περιγράφεται η διαδικασία αυτή συνίσταται στη θεωρία του δικτύου δρώντων, σύμφωνα με την οποία τα αντικείμενα παράγονται από συγκεκριμένα δίκτυα πολιτισμικών και πολιτικών εκφορών λόγων. Επιπλέον, οι μελέτες του Foucault απομακρύνονται από τα μακροεπίπεδα κοινωνιολογικά μοντέλα, φέρνοντας στο προσκήνιο τη μικροφυσική της χωροχρονικής οργάνωσης, δηλαδή του τρόπου με τον οποίο τεχνολογίες, μορφές λόγου, στρατηγικές ασκούν κοινωνικό έλεγχο στα ανθρώπινα σώματα, το χώρο, και το χρόνο.¹⁰⁵

Στις θεωρητικές προσεγγίσεις που περιγράφηκαν παραπάνω, με εξαίρεση ίσως το έργο του Foucault, μπορεί να διατυπωθεί ως γενική παρατήρηση ότι παρ' ότι τα αντικείμενα μπαίνουν στο μικροσκόπιο της κοινωνιολογικής έρευνας, προϋπάρχει ως άρρητη παραδοχή η άποψη ότι οι υλικότητες υπερκαθορίζονται από άυλες τρόπων τινά πολιτισμικές νοηματοδοτήσεις, ή από τις κυριαρχικές οικονομικοπολιτικές σχέσεις των οποίων αποτελούν φορείς. Θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι υποφώσκει μια δυϊστική πρόσληψη υλικού και κοινωνικού, όπως περίπου περιγράφηκε και στην περίπτωση της κριτικής των Σπουδών Επιστήμης και Τεχνολογίας.

¹⁰⁵ M. Foucault, *Discipline and Punish: The Birth of the Prison* Vintage Books, New York, 1979. M. Foucault, *Η Αρχαιολογία της γνώσης*, (μετάφρ. Κ. Παπαγιώργης), Εξάντας, Αθήνα, 1987.

Μία από τις πρώτες λοιπόν προσπάθειες υπέρβασης αυτής της δυϊστικής πρόσληψης μπορεί να εντοπιστεί στα έργα των Kopytoff και Appadurai. Στο κείμενο του πρώτου στον συλλογικό τόμο με τίτλο *The social life of things. Commodities in cultural perspective* επισημαίνεται η διχοτόμηση ανθρώπων κι αντικειμένων στο πλαίσιο της πρόσφατης δυτικής σκέψης. Παρά το γεγονός ότι υιοθετούνται αρκετά μεθοδολογικά εργαλεία σημειωτικής ανάλυσης που εκτέθηκαν στο έργο των προηγούμενων αναλυτών, όπως ο Bourdieu, στόχος του Kopytoff είναι η εξελικτική θεώρηση ανθρώπων και πραγμάτων αναφορικά με τις θεωρητικές μετατοπίσεις και τις ταξινομητικές μεταθέσεις που υφίσταται η αμοιβαία νοηματοδότησή τους. Τα πράγματα, όπως κι οι άνθρωποι έχουν μία κοινωνική ζωή που προσιδιάζει με βιογραφία. Ανάλογα με τις διαφορετικές πολιτισμικές και γνωστικές διαδικασίες μέσω των οποίων συνδέονται, τα υλικά αντικείμενα ενδύονται διαφορετικές ιδιότητες.¹⁰⁶

Η περίπτωση του αυτοκινήτου που χρησιμοποιείται ως παράδειγμα είναι αρκετά χαρακτηριστική. Στο πλαίσιο της παραγωγής του και της διοχέτευσής του στην αγορά, το αυτοκίνητο φέρει τα χαρακτηριστικά τεχνολογικού προϊόντος. Ο τρόπος κατασκευής αλλά και το κοινωνικό πλαίσιο δίνουν στο αυτοκίνητο διαφορετικές σημασιοδοτήσεις (π.χ. οικογενειακό, αγωνιστικό, κλπ.) Στο πλαίσιο ανταλλακτικής διαδικασίας συνιστά προϊόν τυποποιημένης και μαζικής παραγωγής, του οποίου η αξία αποτιμάται με οικονομικούς όρους. Παρ' όλα αυτά, ακόμη και στη δυτική οικονομική κουλτούρα, υπάρχει ταυτόχρονα η τάση αντικείμενα όπως το αυτοκίνητο να θεωρούνται ξεχωριστά, προσωποποιημένα ως προς την πολιτισμική τους διάσταση, και να ενδύονται συχνά ιερές ιδιότητες που δεν συνδέονται απαραίτητα με την χρηστική ή την οικονομική τους αξία. Αυτό είναι συνήθως εμφανές στις περιπτώσεις αυτοκινήτων που θεωρούνται μουσειακά είδη, είτε ως αντίκες, είτε ως αντικείμενα μεγάλων προσωπικοτήτων. Και βέβαια, όταν τα αυτοκίνητα ολοκληρώνουν τον πρώτο κύκλο ζωής τους, ανακυκλώνονται ως πηγές ανταλλακτικών και συχνά διοχετεύονται σε τρίτες χώρες, συμμετέχοντας σε δίκτυα οικονομικών ανταλλαγών που αυτονομούνται από τα προκαθορισμένα μοντέλα βιομηχανικής παραγωγής – κατανάλωσης. Στο έργο του Kopytoff λοιπόν επισημαίνεται μια αντίρροπη τάση ανάμεσα στις διαδικασίες ομογενοποίησης κι εξατομίκευσης των πραγμάτων.

¹⁰⁶ I. Kopytoff, "The cultural biography of things: commodization as a process", στο A. Appadurai (επιμ.), *The Social life of things. Commodities in cultural perspective*, Cambridge University Press, Cambridge, 1986, σ. 64 – 91.

Ο Appadurai αντίστοιχα, στον ίδιο τόμο διερευνά τις διαδικασίες μέσω των οποίων τα πράγματα σημασιοδοτούνται. Σε κάποιες περιπτώσεις η νοηματοδότηση αυτή σχετίζεται με την εμπορευματοποίηση των πραγμάτων στο πλαίσιο ανταλλακτικής διαδικασίας, όπως περίπου περιγράφεται και από την μαρξιστική προσέγγιση. Σε άλλες περιπτώσεις η νοηματοδότηση των πραγμάτων σχετίζεται με πολιτισμικές διαδικασίες, όπως συμβαίνει επί παραδείγματι με την ανταλλαγή δώρων στις προνομισματικές κοινωνίες, ή την απόδοση μεταφυσικών ιδιοτήτων και συμβολισμών σε αντικείμενα στο πλαίσιο θρησκειών. Σύμφωνα όμως με τον Appadurai, η οικονομική κι η πολιτισμική νοηματοδότηση των πραγμάτων δεν αντιδιαστέλλονται πλήρως, όπως υποστηρίζει ο Kopytoff, αλλά δυνητικά αλληλοδιαπλέκονται. Αφ' ενός οι πολιτισμικές ιδιαιτερότητες μπορούν να γίνουν αντικείμενο εμπορευματοποίησης, όπως συμβαίνει στην περίπτωση των έργων τέχνης, ή των αντικειμένων που σχετίζονται με εθνικές μυθολογίες. Αφ' ετέρου, η διαδικασία της κατανάλωσης δεν είναι αμιγώς χρηστική και δεν υπάγεται μόνο σε οικονομικούς όρους. Αντιθέτως συνδέεται με την επιθυμία και το γούστο, που είναι έννοιες πολιτισμικά προσδιορισμένες. Μία χαρακτηριστική περίπτωση που δείχνει ότι τα όρια μεταξύ εμπορευματικής και συμβολικής – πολιτισμικής αξίας συχνά συγχέονται είναι αυτή της παρέκκλισης των πραγμάτων από την υποτιθέμενη κανονική πορεία για την οποία κατασκευάστηκαν, όπως συμβαίνει για παράδειγμα με τον σταυρό ως μέσο βασανισμού, ως χριστιανικό σύμβολο και ως σύμβολο της gothic κουλτούρας. Κεντρικό συμπέρασμα του Appadurai είναι η άποψη ότι οι διαδικασίες που καθορίζουν την αξία των αντικειμένων και το κατά πόσο αυτά συνιστούν εμπορεύματα δεν συνίστανται μονάχα σε μία αντικειμενική οικονομική συνδιαλλαγή. Οι διαδικασίες αυτές είναι κατ' αρχάς πολιτικές, κι υπάγονται σε ιστορικούς επικαθορισμούς.¹⁰⁷

Ακολουθώντας τα κύρια σημεία προβληματικής που διατυπώνονται στο έργο στοχαστών όπως ο Appadurai, έχουν υπάρξει αρκετές ακόμη μελέτες που εξετάζουν την κατανάλωση ως οικονομική συμπεριφορά από την σκοπιά της ανθρωπολογίας. Η κύρια συνεισφορά τέτοιων μελετών συνοψίζεται στο ότι οι σπουδές υλικής κουλτούρας αποκτούν κοινή προβληματική με τις σπουδές κατανάλωσης κι επιχειρείται να συγκροτηθούν ως αυτόνομο ερευνητικό πεδίο με την συνδρομή μεθοδολογικών εργαλείων από το χώρο της Ανθρωπολογίας, της Φιλοσοφίας και της Κοινωνιολογίας.

¹⁰⁷ A. Appadurai, "Introduction: commodities and the politics of value", στο A. Appadurai (επιμ.), *The Social life of things. Commodities in cultural perspective*, Cambridge University Press, Cambridge, 1986, σ. 3 – 63

Η προσέγγιση του Daniel Miller είναι ίσως από τις πιο χαρακτηριστικές του είδους. Σύμφωνα με τον ίδιο, αν κι η υλική κουλτούρα έχει αποτελέσει επιμέρους πεδίο της εξελικτικής ανθρωπολογίας, η συγκρότησή της ως αυτόνομο πεδίο μπορεί να συνεισφέρει σε ένα πλήθος διεπιστημονικών ζητημάτων. Η υλική κουλτούρα όπως υποστηρίζει ο Miller έχει καίριο διαμεσολαβητικό ρόλο στις μεταμορφώσεις του σώματος και των διανοητικών οριζόντων των σύγχρονων υποκειμένων, αλλά και σε θέματα που άπτονται ενδιαφέροντος όχι μόνο των Σπουδών Κατανάλωσης, αλλά και της Ιστορίας τέχνης, της Αρχαιολογίας, της Αρχιτεκτονικής, των Σπουδών Αστικού Χώρου, του Μάρκετινγκ, του Ντιζάιν, ή των Σπουδών Τεχνολογίας.¹⁰⁸

Ο Miller αξιοποιεί κριτικά θεωρίες της νεωτερικότητας κι επισημαίνει τον σκοπό μελέτης της υλικής κουλτούρας ως πεδίο που αποκρυσταλλώνει το σύγχρονο ενδιαφέρον για την υλική διάσταση της κατανάλωσης. Διαχωρίζει τη θέση του από προσεγγίσεις που δαιμονοποιούν την κατανάλωση ως αρνητικό φαινόμενο. Τέτοιες αρνητικές θεωρήσεις της κατανάλωσης υιοθετούνται επί παραδείγματι σε μελέτες της κλασικής Ανθρωπολογίας που θεωρούν την υλική κουλτούρα ως αντιπροσωπευτική κατώτερων μορφών πρωτόγονης αυθεντικότητας. Αντίστοιχα αρνητική θεώρηση υιοθετείται σε μελέτες της κριτικής Μαρξιστικής θεωρίας που εξετάζουν την υλική κουλτούρα ως έκφραση καπιταλιστικής καταπίεσης, ή μεταμοντέρνες θεωρήσεις που εξετάζουν την υλική κουλτούρα ως υπερφίαλη έκφραση μιας εποχής που έχει εμμονή με την επιφανειακότητα. Ο Miller από την άλλη πλευρά επισημαίνει ότι πολλοί ακαδημαϊκοί που υιοθετούν αφ' υψηλού προσεγγίσεις της καταναλωτικής κουλτούρας, παραγνωρίζουν το γεγονός ότι κι οι ίδιοι εντάσσονται σε δίκτυα υλικών και καταναλωτικών πρακτικών.

Σύμφωνα με τον Miller η κατανάλωση συνιστά μία παραγωγική διαδικασία αντικειμενοποίησης δια μέσου της οποίας οι καταναλωτές χρησιμοποιούν τα αντικείμενα ως μέρος της σχέσης τους με τον κόσμο. Μάλιστα, όπως κι ο Kopytoff, ο Miller αμφισβητεί τη διάκριση φυσικού και τεχνητού κόσμου, με το σκεπτικό ότι τα πράγματα δεν καθορίζονται μόνο από τις υλικές τους ιδιότητες αλλά προσδιορίζονται εντός ενός δικτύου σχέσεων που τα ιεραρχούν και τα διαμεσολαβούν. Προσδιορίζονται επίσης εντός του πλαισίου συστημάτων αφηγήματος και λογικής που προκύπτουν από

¹⁰⁸ I. Woodward, *Understanding Material Culture*, σ. 19 – 24. D. Miller, *Material Culture and Mass Consumption*, Blackwell, Oxford, 1987. D. Miller, “Consumption as the vanguard of History. A polemic by Way of an Introduction”, στο D. Miller (επιμ.), *Acknowledging Consumption. A Review of New Studies*, Routledge, London – New York, 1995, σ. 1 – 52. D. Miller, “Materiality: An Introduction”, στο D. Miller, *Materiality*, Duke University Press, Dunham – London, 2005, σ. 1 – 50

τον κοινωνικό λόγο περί τεχνολογίας, κουλτούρας, οικονομίας και πολιτικής.¹⁰⁹ Κατά συνέπεια, τα υλικά αντικείμενα πρέπει να μελετηθούν ως συστατικά στοιχεία της κουλτούρας, καθώς συγκροτούν το περιβάλλον εντός του οποίου δομούνται κοινωνικές σχέσεις, ταυτότητες και πρακτικές καθημερινότητας. Με προσεγγίσεις όπως αυτή του Miller, το αναλυτικό πλαίσιο κατανάλωσης μετατοπίζεται από το οικονομικό πεδίο, στη διαδικασία καταναλωτικής αντικειμενοποίησης, εστιάζοντας στον τρόπο νοηματοδότησης των αντικειμένων. Αναδεικνύεται έτσι πέρα από την σημασία της ανταλλακτικής αξίας στη νοηματοδότηση αυτή, η ρευστότητα των ερμηνειών που σχετίζονται με κατηγορίες ηλικίας, τάξης, φύλου αλλά και με την προσωπική σχέση ανθρώπων κι αντικειμένων (για παράδειγμα τα φθαρμένα αντικείμενα θεωρείται ανά περίπτωση ότι είτε γίνονται πολυτιμότερα, είτε χάνουν την αξία τους).

Σε μεγάλο βαθμό πολλές από τις κεντρικές παραδοχές του έργου του Miller δεν διαφοροποιούνται από αυτές που διατυπώνουν και προγενέστεροι αναλυτές, όπως οι Appadurai και Kopytoff. Η επιπλέον συνεισφορά του συνίσταται στο ότι επιχειρεί να εφαρμόσει αυτές τις θέσεις σε εμπειρικές μελέτες που αναλύουν όχι προνεωτερικές κοινωνίες, αλλά τη μαζική κατανάλωση στις σύγχρονες βιομηχανικές κοινωνίες. Η ανάλυσή του εστιάζει σε καταναλωτικές συνήθειες και πρακτικές, όπως οι αγορές, με μεθοδολογικά εργαλεία εθνογραφίας, ανθρωπογεωγραφίας, μάρκετινγκ, κοινωνιολογίας, και θεωριών επικοινωνίας, καθώς όπως επισημαίνει οι αγορές ακόμη κι όταν γίνονται μεμονωμένα, λαμβάνουν πάντοτε υπ' όψη τους την έννοια ενός φαντασιακού έτερου. Επιπλέον, συστηματοποιεί τις επιμέρους εκφάνσεις της υλικής κουλτούρας κατηγοριοποιώντας τα αντικείμενα ανάλογα με το πλαίσιο λειτουργίας ή νοηματοδότησης των αντικειμένων (π.χ. τα αντικείμενα ως ιδιοκτησία, ως στυλιστική έκφραση, ως βιομηχανικά προϊόντα, ως χωροχρονικά σημεία κα.)

Στην κατηγορία των ανθρωπολογικών προσεγγίσεων της κατανάλωσης μπορεί ακόμη να αναφερθεί το έργο της Douglas, ανθρωπολόγου και του Isherwood, οικονομολόγου, οι οποίοι αξιοποιούν τις ιδέες του Durkheim στη μελέτη της κατανάλωσης. Αμφισβητώντας τόσο τις απόψεις ότι η κατανάλωση αποτελεί ορθολογική διαδικασία, όπως προϋποτίθεται σε νεοκλασικές μικροοικονομικές προσεγγίσεις όσο και τις απόψεις που αντιμετωπίζουν την κατανάλωση ως υπερφίαλη κοινωνική επίδειξη, επιχειρούν να την μελετήσουν εντός του πλαισίου κοινωνικών και πολιτισμικών πρακτικών και συμβάσεων, θεωρώντας τα αντικείμενα ως πηγές

¹⁰⁹ I. Woodward, *Understanding Material Culture*, σ. 11 – 15

στοχασμού, οριοθέτησης και κατηγοριοποίησης. Η κατανάλωση ενέχει στοιχεία ηθικής, υπό την έννοια ότι οι επιλογές καταναλωτών δεν καθορίζονται μόνο από χρηστικές ανάγκες, αλλά από αξιακά συστήματα και συναισθηματικά νοήματα. Επομένως, η σημαντικότερη διάσταση της κατανάλωσης έγκειται στην επικοινωνιακή συγκρότηση του εαυτού, καθώς οι κοινωνικοί δρώντες κατανοούν τους εαυτούς τους σε σχέση με τους άλλους, και σε σχέση με άλλα πράγματα, τείνουν να βλέπουν τους πραγματικούς ή δυνητικούς εαυτούς τους τόσο στην συμπεριφορά των άλλων, όσο και στα αντικείμενα που τους περιστοιχίζουν.

Αντίθετα με ό,τι προϋποθέτουν οι στενά οικονομικές αναγνώσεις της κατανάλωσης, αυτή δεν αφορά μόνο σε αγορές ή εκθέσεις προϊόντων, αλλά και σε δυνατότητες νοηματοδότησης κοινωνικών σχέσεων. Με αυτό το σκεπτικό οι Douglas και Isherwood αξιοποιούν την ανάλυση του Barthes ως προς τα συμβολικά νοήματα που ενσωματώνονται στα αντικείμενα, προκειμένου να αναδείξουν την επικοινωνιακή διάσταση της κατανάλωσης. Αν κι η κατανάλωση συνδέεται με οικονομικές διαδικασίες, αφορά περισσότερο στην συγκρότηση νοημάτων, κατά συνέπεια αφορά στον κοινωνικό προσδιορισμό σχέσεων και ταυτότητας. Σχετίζεται δηλαδή με συστήματα ανταλλαγής πληροφοριών. Η κατανάλωση επομένως αποτελεί από μόνη της ένα κοινωνικό σύστημα.¹¹⁰

1.4.3 Η φιλελεύθερη οικονομική προσέγγιση της κατανάλωσης

Από τα παραπάνω διαφαίνεται ότι η μελέτη της κατανάλωσης στο πλαίσιο νεώτερων προσεγγίσεων δίνει έμφαση στην πολιτισμική ή σημειωτική διάσταση του φαινομένου αυτού. Αυτό ωστόσο δεν σημαίνει ότι η κατανάλωση δεν έχει λάβει αντίστοιχη προσοχή από πλευράς οικονομικών αναλύσεων. Πέρα από τις μαρξιστικές οικονομικές προσεγγίσεις που περιγράφουν τα εμπορεύματα ως φορείς εξουσιαστικών σχέσεων και μέσο πολιτικής χειραγώγησης και καθυπόταξης στην κυρίαρχη ιδεολογία, η κατανάλωση έχει αναλυθεί όπως είναι αναμενόμενο και στο πλαίσιο φιλελεύθερων οικονομικών προσεγγίσεων, που την προσεγγίζουν από πλευράς μάρκετινγκ. Πέρα από την οικονομική πλευρά, σε πολλές από αυτές τις μελέτες συμπεριλαμβάνεται κι η

¹¹⁰ M. Douglas – B. Isherwood, *The World of Goods. Towards an anthropology of consumption*, Basic Books, New York, 1979

ψυχολογική πλευρά της κατανάλωσης.¹¹¹ Η συμβολή τέτοιων αναλύσεων έγκειται στο ότι καταδεικνύονται οι τρόποι με τους οποίους η κοινωνική ταυτότητα και ο αυτοπροσδιορισμός των σύγχρονων υποκειμένων κατασκευάζονται στο πλαίσιο των σχέσεων που δομούνται εντός της σύγχρονης υλικής κουλτούρας.

Ωστόσο, σε αυτές τις μελέτες απώτερος στόχος δεν είναι μία κριτική θεώρηση ή έστω κατανόηση της σχέσης της κατανάλωσης καθ' αυτής με την ψυχολογία των σύγχρονων υποκειμένων, όσο η κατανόηση της καταναλωτικής συμπεριφοράς κι η χρήση των ερευνητικών πορισμάτων για την ανάπτυξη στρατηγικών με στόχο την προώθηση των πωλήσεων προϊόντων. Η πιο εύστοχη κριτική ανάλυση της κατανάλωσης ως οικονομικού φαινομένου στο πλαίσιο της φιλελεύθερης σκέψης μπορεί ενδεχομένως να εντοπιστεί στο έργο του Galbraith *Η κοινωνία της αφθονίας*. Η προσέγγιση αυτή εντάσσεται στην θεσμική παράδοση που ασκεί κριτική στις αξίες της κοινωνίας της αφθονίας, καθώς δίνει έμφαση στην επίτευξη συγκέντρωσης ιδιωτικού πλούτου παρά δημόσιου και στην εξυπηρέτηση του ιδιωτικού συμφέροντος. Στο έργο του Galbraith διατυπώνεται η παρατήρηση ότι στο πλαίσιο της κατανάλωσης στις δυτικές κοινωνίες, η αύξηση του πλούτου δεν διοχετεύεται σε έργα κοινής ωφελείας αλλά πολυτελείας. Επίσης παρατηρείται ότι αναπτύσσεται το σύνδρομο της εξάρτησης, κατά το οποίο δημιουργούνται συνεχώς νέες καταναλωτικές ανάγκες.¹¹²

1.4.4 Η κατανάλωση στο πλαίσιο των Σπουδών Επιστήμης και Τεχνολογίας – Η υλική κουλτούρα κι η κατανάλωση ως τεχνολογική χρήση

Από διαφορετική σκοπιά το φαινόμενο της κατανάλωσης έχει αναδειχθεί ως καίριας σημασίας και στο πλαίσιο των Σπουδών Επιστήμης και Τεχνολογίας. Όπως επισημάνθηκε και στο υποκεφάλαιο 1.2.2, ένα ζήτημα που προκύπτει στο πλαίσιο της Ιστορίας της Τεχνολογίας αφορά στη μελέτη των κοινωνικών αλλαγών, οι οποίες εμπλέκονται με συγκεκριμένα τεχνήματα. Σύμφωνα με τους Pinch και Bijker, πολλά τεχνήματα χαρακτηρίζονται ως επιτυχημένα ή αποτυχημένα, ανάλογα με το αν

¹¹¹ R. W. Belk, "Materialism: Trail aspects of living in the material world", *Journal of Consumer Research*, τ. 13, 1985, σ. 265 – 280. M. Wallendorf – E. Arnould, "My favourite things: a crosscultural inquiry into object attachment", *The Journal of Consumer Research*, τ. 16, 1988, σ. 1 – 38. S. E. Schultz – R.E. Kleine – J. B. Kernan, "These are a few of my favourite things. Toward and Explication of Attachment as a Consumer Behaviour Construct", *Advances in Consumer Research*, τ. 16, 1989, σ. 359 – 366.

¹¹² I. Woodward, *Understanding Material Culture*, σ. 40 – 55. Βλ. επίσης, J.K. Galbraith, *The Affluent Society*, Houghton Mifflin Company, Boston – New York, 1998 (α' έκδ. 1958)

επεκράτησαν ή όχι ως τεχνολογικές λύσεις. Τα τεχνήματα αυτά όμως θα πρέπει να εξετάζονται επί ίσοις όροις. Η ιστορική και κοινωνιολογική ανάγνωση της Τεχνολογίας οφείλει να είναι ανεπηρέαστη από το κατά πόσο οι τεχνολογικές ιδέες κι εφαρμογές του παρελθόντος που εξετάζονται ιστορικά αποδείχθηκαν στην πορεία ως ορθές ή λανθασμένες. Ο λόγος είναι ότι μια τέτοια αποτίμηση διεξάγεται αναγκαστικά με βάση υποτιθέμενα αντικειμενικά κριτήρια, τα οποία είναι στην ουσία αναχρονιστικά. Η μελέτη των τεχνολογιών θα πρέπει επομένως να διεξάγεται λαμβάνοντας υπ' όψη όλες τις πιθανές τεχνολογικές λύσεις που δόθηκαν σε ένα συγκεκριμένο κοινωνικό πρόβλημα στο ιστορικό πλαίσιο της συγκεκριμένης περιόδου και το κυριότερο, να συσχετίζει τη μελέτη συγκεκριμένων τεχνημάτων με τις κοινωνικές ομάδες που εμπλέκονται κι επηρέασαν την δημιουργία, παραγωγή και διάχυσή τους, όπως οι μηχανικοί, οι τεχνίτες, ή οι υπεύθυνοι παραγωγής, πώλησης και διάχυσης στην αγορά. Στο πλαίσιο αυτής της προβληματικής αναδεικνύεται ιδιαίτερα καθοριστικός ο ρόλος των χρηστών, των οποίων οι ταυτότητες υφίστανται διαλεκτική συγκρότηση με τα τεχνήματα. Άλλωστε, οι κοινωνικές ομάδες που εμπλέκονται με την επικράτηση συγκεκριμένων τεχνολογιών είναι ευρύτερες συγκριτικά με αυτές που εμπλέκονται με τις διαμάχες επιστημονικών συστημάτων και θεωρήσεων, όπως το Πτολεμαϊκό έναντι του Κοπερνίκειου συστήματος, ή ο νεοδαρβινισμός.¹¹³

Εφορμώντας από την παραπάνω προβληματική η Ruth Cowan, υποστηρίζει ότι στις μελέτες Ιστορίας της Τεχνολογίας, πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στους πραγματικούς ή δυνητικούς καταναλωτές τεχνημάτων ως άτομα που ενσωματώνονται σε δίκτυα κοινωνικών σχέσεων κι αποκτούν ένα πεδίο επιλογών εντός των δικτύων αυτών. Η Cowan υιοθετεί την έννοια του δικτύου δρώντων με μία σημασία αντίστοιχη αυτής που της δίνουν οι John Law και Michel Callon. Η διαφορά όμως έγκειται στο ότι η συγγραφέας τοποθετεί τους καταναλωτές στο κέντρο του δικτύου δρώντων και καθορίζει τόσο την σκοπιά εστίασης όσο και τα ερευνητικά ερωτήματα με βάση αυτούς. Συνοπτικά θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι από τους μελετητές που αναφέρθηκαν στο ειδικό μέρος για τις ΣΕΤ, για τον John Law το κύριο ερώτημα αφορούσε στο ποιος είναι ο συνεκτικός ιστός των δικτύων. Για τον Michel Callon το ερώτημα μετατέθηκε στο γιατί κάποιοι μηχανικοί είναι επιτυχημένοι κατασκευαστές δικτύων. Για τον Thomas Hughes το κύριο ερευνητικό ερώτημα ήταν με ποιον τρόπο

¹¹³ T. J. Pinch – W. E. Bijker, “The Social Construction of Facts and Artifacts: Or How the Sociology of Science and the Sociology of Technology might benefit each other”, σ. 17 – 50

κατασκευάζονται τα δίκτυα. Όλα τα παραπάνω ερωτήματα όμως υποδηλώνουν σύμφωνα με την Cowan ένα εξωτερικό ερευνητικό πρίσμα σε σχέση με το δίκτυο δρώντων. Η ίδια θεωρεί ότι για την κατανόησή του είναι πιο χρήσιμο για μία μελέτη να εστιάζει στην κατανάλωση ως σημείο τομής χώρου και χρόνου κατά τους οποίους οι καταναλωτές επιλέγουν ανάμεσα σε ανταγωνιστικές μεταξύ τους τεχνολογίες. Ο λόγος που είναι χρήσιμη μία τέτοια προσέγγιση, όπως υποστηρίζει η ίδια, είναι ότι η κατανάλωση συνιστά την επιτομή της τεχνολογικής διάχυσης και αναδιοργάνωσης των κοινωνικών δομών από την τεχνολογία. Η επιτομή της κατανάλωσης (consumption junction) εισάγεται μάλιστα από την Cowan ως εργαλειακή έννοια μελέτης με το σκεπτικό ότι συνιστά το σημείο τομής ανάμεσα στην τεχνολογία και την κοινωνία. Μια τέτοια άποψη δικαιολογείται και από πλευράς ευριστικής μεθοδολογίας, δεδομένου ότι η κατανάλωση αποτελεί και τον τελικό στόχο της παραγωγής. Με τον τρόπο αυτό, αποκαλύπτονται οι συμπεριφορές των κοινωνικών δρώντων κι οι κοινωνικές τους επιλογές, ενώ τέλος, ερμηνεύεται η «ορθότητα» ή μη, κι η επιτυχία ή αποτυχία κάποιων τεχνολογιών από πλευράς καταναλωτών.¹¹⁴

Η κατανάλωση ως σημείο τομής μεταξύ τεχνολογίας και κοινωνίας έχει αποτελέσει αντικείμενο περαιτέρω θεωρητικής επεξεργασίας μίας ακόμη Ιστορικού της Τεχνολογίας, της Ruth Oldenziel. Η τοποθέτηση της Oldenziel εφορμάται από την ιστορική ανάλυση της κατανάλωσης στο πλαίσιο της μεταπολεμικής Ευρώπης. Ξεκινά από την παρατήρηση ότι κατά τον 20^ο αιώνα ο αριθμός παραγόμενων αγαθών που καταναλώνονται φθάνει σε χωρίς προηγούμενο επίπεδα, ενώ αντίστοιχα αυξάνονται τα μέσα διαθέσιμα εισοδήματα σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες. Ειδικότερα ύστερα από τον Β΄ Παγκόσμιο, ενώ οι Ευρωπαίοι πολιτικοί στο πλαίσιο της ανασυγκρότησης των ευρωπαϊκών οικονομιών προσπάθησαν να ενισχύσουν τη βιομηχανία, οι Αμερικανοί ιθύνοντες της εφαρμογής του σχεδίου Marshall προσπάθησαν να ενισχύσουν την ατομική κατανάλωση ως μέρος της προσπάθειάς τους να προωθήσουν ένα καπιταλιστικό μοντέλο οικονομικής οργάνωσης που θα λειτουργούσε ως αντίπαλο δέος απέναντι στον κομμουνισμό που εκπροσωπείτο κυρίως μέσω των συλλογικών μορφών κατανάλωσης και των κρατικών μονοπωλίων. Με τον τρόπο αυτό, η Ευρώπη κατέστη πεδίο ιδεολογικού και υλικού ανταγωνισμού των ΗΠΑ και των ΕΣΣΔ αλλά

¹¹⁴ R. S. Cowan, “The Consumption Junction: A Proposal for Research Strategies in the Sociology of Technology” στο W.E. Bijker – Th. Hughes – T. Pinch (επιμ.), *The Social Construction of Technological Systems*, MIT Press, Cambridge Massachusetts – London, 1989, σ. 261 – 280.

και σύζευξης διαφορετικών καταναλωτικών μοντέλων κι οικονομικών παραδόσεων στο πλαίσιο προσπάθειας συντονισμού των ευρωπαϊκών εθνικών αγορών. Εντός αυτού του πεδίου η κατανάλωση διαδραμάτισε κεντρικό ρόλο, καθ' ότι αποτέλεσε σημείο πολιτικής επαφής κι οικονομικής διαπραγμάτευσης ανάμεσα στις δυτικοευρωπαϊκές κι ανατολικοευρωπαϊκές αγορές. Ταυτόχρονα, αποτέλεσε σημείο επαφής ανάμεσα στις δυτικοευρωπαϊκές κυβερνήσεις και τις αναδυόμενες κοινωνίες πολιτών, δεδομένου ότι σε αυτές τις διαπραγματεύσεις εκτός από κυβερνητικούς παράγοντες ή τις υπερατλαντικές ομάδες οικονομικών συμβούλων, συμμετείχαν εκπρόσωποι καταναλωτικών ή εργατικών ενώσεων ή γυναικείων οργανισμών.

Σύμφωνα λοιπόν με την Oldenziel, η καταναλωτική πολιτική διαμόρφωσε την τεχνολογική εξέλιξη της Ευρώπης με τον προσδιορισμό κοινωνικών παραγόντων και θεσμών. Επομένως, η κατανάλωση συνέβαλε στη δημιουργία φορέων μέσω των οποίων οι καταναλωτές αυτοπροσδιορίζονταν ως πολιτικοί δρώντες. Οι φορείς αυτοί λειτούργησαν ως χώροι διαμεσολάβησης παραγωγής και κατανάλωσης, καθώς χρησιμοποιήθηκαν από τις εταιρείες σχεδιασμού και τις βιομηχανίες για την αναδιοργάνωση της μαζικής παραγωγής προϊόντων και την ευθυγράμμιση της σύμφωνα με την ζήτηση από πλευράς καταναλωτών. Η διαμεσολάβηση αυτή συνιστά προϊόν του 20^{ου} αιώνα, κι εμπλέκεται με την κυβερνητική νομοθεσία για τον σχεδιασμό και την τυποποίηση ασφαλών προϊόντων για καταναλωτές. Κατά συνέπεια, η μελέτη του ρόλου των καταναλωτών ως συμπαραγωγών και της αλληλεπίδρασής τους με τους παραγωγούς – τεχνολόγους μπορεί να συμβάλει στην κατανόηση της ευρωπαϊκής τεχνολογίας κατά τον 20^ο αιώνα.

Κατά την Oldenziel, από τα παραπάνω συνάγεται ότι η έμφαση στη διαμεσολάβηση παραγωγής – κατανάλωσης βοηθά έτσι ώστε να μην δίνεται μονομερής έμφαση ούτε στον καταναλωτή εις βάρος των κυριαρχικών σχέσεων, ούτε στον κυριαρχικό – κορπορατιστικό έλεγχο εις βάρος χρηστών. Για τον λόγο αυτό, όπως η Cowan εισάγει την έννοια της κατανάλωσης ως σημείο τομής κοινωνίας και τεχνολογίας (consumption junction), η Oldenziel εισάγει την έννοια της διαμεσολάβησης παραγωγής και κατανάλωσης ως μεθοδολογικό εργαλείο για την κατανόηση της σχέσης διαμόρφωσης τεχνολογικών προϊόντων και ταυτοτήτων των κοινωνικών δρώντων (mediation junction).¹¹⁵ Η εργαλειακή αυτή έννοια συνεισφέρει

¹¹⁵ R. Oldenziel, "Europe's Mediation Junction: Technology and Consumer Society in the 20th Century", *History and Technology*, τ. 21, 2005, σ. 107 – 139

στην κατανόηση των φορέων λόγου και δράσης, των θεσμών που εμπλέκονται και του βαθμού τεχνογνωσίας τους (παραγωγοί, πολυεθνικές εταιρείες, ομάδες καταναλωτών κτλ.), και κυρίως στην μεταξύ τους αλληλεπίδραση θεσμικών παραγόντων και των κυριαρχικών σχέσεων που εμπλέκονται με την τεχνολογική εξέλιξη. Η μελέτη της διαμεσολάβησης παραγωγής – κατανάλωσης ως σημείο τομής καταδεικνύει ακόμη τις ετερογενείς πρακτικές που εξαρτώνται από τον τόπο, τους κοινωνικούς δρώντες, το ιστορικό πλαίσιο, και τις συμβολικές συλλογικές αναπαραστάσεις ή τα κοινωνικά στερεότυπα που ενσωματώνονται στο σχεδιασμό τεχνολογικών προϊόντων.¹¹⁶

Οι μεθοδολογικές προτάσεις της Cowan και της Oldenziel εντάσσονται σε ένα ευρύτερο ρεύμα θεωρητικών κι εμπειρικών μελετών των Σπουδών Επιστήμης και Τεχνολογίας που εστιάζει στον ρόλο των χρηστών, αξιοποιώντας πολλές από τις εργαλειακές έννοιες που περιγράφηκαν στο ειδικό υποκεφάλαιο για τις ΣΕΤ. Στις περισσότερες από αυτές τις μελέτες αξιοποιούνται τα εργαλεία της κοινωνικής κατασκευασιοκρατίας της τεχνολογίας των Pinch και Bijker προκειμένου να καταδειχθεί η από κοινού κατασκευή κοινωνικών ομάδων και τεχνολογιών.¹¹⁷ Άλλες μελέτες εισάγουν το ζήτημα των έμφυλων ρόλων κι υιοθετούν μία φεμινιστική προσέγγιση, αξιοποιώντας και εργαλειακές έννοιες που τεχνοφεμινισμού όπως τα cyborgs της Donna Haraway.¹¹⁸ Σε αυτές τις μελέτες επισημαίνεται ότι η ιστορική έρευνα που δίνει έμφαση στον σχεδιασμό και την παραγωγή των τεχνολογιών, εξετάζει ουσιαστικά την εκφορά λόγου ως επί το πλείστον ανδρών, αποκρύπτοντας όμως την έμφυλη ιδιότητά της, ενώ η μελέτη στην κατανάλωση μπορεί να φωτίσει τον ρόλο των γυναικών, ο οποίος συχνά είναι αρκετά πιο καθοριστικός από αυτόν του παθητικού καταναλωτή. Επιπλέον, με δεδομένο ότι η κατανάλωση εκτός από οικονομική συνιστά και πολιτισμική διαδικασία, κάποιες μελέτες που εξετάζουν τους χρήστες από την πλευρά των ΣΕΤ συνομιλούν βιβλιογραφικά με πολιτισμικές και ανθρωπολογικές προσεγγίσεις της κατανάλωσης, όπως του Bourdieu, του Baudrillard, της Douglas και του Isherwood που αναφέρθηκαν παραπάνω.

¹¹⁶ R. Oldenziel, “Europe’s Mediation Junction”, σ. 107 – 139

¹¹⁷ Βλ. για παράδειγμα N. Oudshoorn – T. Pinch (επιμ.), *How Users Matter. The Co-construction of Users and Technology*, MIT Press, Cambridge Massachusetts – London, 2003. St. Woolgar, “Configuring the User: the case of usability trials”, στο J. Law (επιμ.), *A Sociology of Monsters. Essays on Power, Technology and Domination*, Routledge, London, 1991, σ. 57 – 102.

¹¹⁸ Βλ. για παράδειγμα R. Cowan, “The Industrial Revolution in the Home: Household Technology and Social Change in the 20th Century”, *Technology and Culture*, τ. 17, 1976, σ. 1 – 23. D. Haraway, *Simians, Cyborgs, and Women: The Re-invention of Nature*, Routledge, London, 1991. J. McGaw, “Women and the History of American Technology”, *Journal of Women in Culture and Society*, τ. 7, 1982, σ. 798 – 828.

Σε άλλες μελέτες των ΣΕΤ που εξετάζουν τους τεχνολογικούς χρήστες υιοθετείται η σημειωτική προσέγγιση του Steve Woolgar, ο οποίος εισάγει την μεταφορά των τεχνημάτων ως κειμένων, και τους χρήστες ως αναγνώστες. Με τον τρόπο αυτό, η έμφαση δίνεται στην ανάγνωση – ερμηνεία των μηχανών από τους χρήστες, ως διαδικασία που προσδιορίζει τις ταυτότητές τους και τις μελλοντικές πράξεις τους. Μία αντίστοιχη σημειωτική θεώρηση υιοθετούν κι οι Akrich και Latour, οι οποίοι προσπαθούν να αποφύγουν μία τεχνολογικά ντετερμινιστική προσέγγιση μέσω της οποίας οι χρήστες παρουσιάζονται ως παθητικοί δέκτες τεχνολογιών που «προγραμματίζονται» εκ των προτέρων από ειδικούς. Οι Akrich και Latour προσεγγίζουν τη σχέση χρήστη και τεχνολογίας ως σενάριο που συνιστά το πλαίσιο δράσης εντός του οποίου στοιχειοθετείται και νοηματοδοτείται η αλληλεπίδραση ανθρώπων και τεχνημάτων. Με τον τρόπο αυτό επιφυλάσσουν ισότιμο ρόλο σε ανθρώπους και μηχανές, αφού κατά τους ίδιους οι δρώντες που συγκροτούν ένα τεχνοκοινωνικό δίκτυο δεν είναι απαραίτητα ανθρώπινοι παράγοντες.¹¹⁹

Τέλος, στο πλαίσιο διερεύνησης των τεχνολογικών χρηστών έχει προταθεί η προσέγγιση μέσω της εργαλειακής έννοιας της οικειοποίησης (domestication) από τους Silverstone και Hirsch.¹²⁰ Η μεθοδολογική αυτή πρόταση ξεκινά από την κριτική επισήμανση ότι οι έννοιες του «σεναρίου» και της «διαμόρφωσης του χρήστη» αν και χρήσιμες, προϋποθέτουν ότι το μεγαλύτερο ποσοστό της προτιθέμενης χρήσης και νοηματοδότησης των τεχνημάτων διεξάγεται από πλευράς των σχεδιαστών ενώ ο ρόλος των χρηστών περιορίζεται στην διλημματική επιλογή της αποδοχής ή απόρριψης των τεχνολογικών προϊόντων. Με τον τρόπο αυτό, η επιτυχία ή αποτυχία των τεχνολογιών εξετάζεται εν τέλει και πάλι από την πλευρά σχεδιαστών, παραμένοντας έτσι στο παραδοσιακό γραμμικό μοντέλο της καινοτομίας και διάχυσης της τεχνολογίας. Επιπλέον, ένα πρόβλημα που εν μέρει αφορά στις σημειωτικές προσεγγίσεις εν γένει, είναι ότι η σχέση χρήστη και τεχνήματος συχνά εξετάζεται αποκομμένη από τα ευρύτερα ιστορικά και συμφραζόμενα. Μέσω λοιπόν της οικειοποίησης που εισάγουν ως εργαλείο οι Silverstone και Hirsch, ο χρήστης επιχειρείται να μελετηθεί ως μέρος του διαδραστικού πλαισίου που αναπτύσσει ο ίδιος

¹¹⁹ S. Woolgar, “The Turn to Technology in Social Studies of Science”, σ. 20 – 50. M. Akrich – B. Latour, “A summary of a convenient vocabulary for the semiotics of humans and nonhumans assemblies”, σ. 259 – 264.

¹²⁰ R. Silverstone – E. Hirsch – D. Morley, “Introduction and communication technologies and the moral economy of the household”, στο R. Silverstone – E. Hirsch (επιμ.), *Consuming Technologies, Media and Information in Domestic Spaces*, Routledge, London, 1992, σ. 9 – 18.

με τα μηχανήματα, περιλαμβάνοντας και τις κοινωνικές, πολιτισμικές κι οικονομικές πλευρές του ζητήματος. Στόχος είναι να υπερκεραστεί ο τεχνητός διαχωρισμός σχεδιασμού – παραγωγής και χρήσης τεχνημάτων. Άλλωστε κι ο ίδιος ο Marx, ο οποίος έδινε μεγάλη έμφαση στη διαδικασία της παραγωγής υποστήριζε ότι αυτή δεν ολοκληρώνεται έως ότου οι χρήστες να προσδιορίσουν τη χρήση, το νόημα και τη σημασία της τεχνολογίας. Κατά συνέπεια, στο πλαίσιο των μελετών που υιοθετούν την προσέγγιση της οικειοποίησης, υποστηρίζεται ότι το στάδιο της κατανάλωσης θα πρέπει να εξετασθεί ως μέρος της παραγωγικής διαδικασίας, η άλλιώς, ο σχεδιασμός κι η οικειοποίηση συνιστούν δυο όψεις του ίδιου νομίσματος.¹²¹

1.4.5 Η κατανάλωση στο πλαίσιο του ύστερου καπιταλισμού – Η «εξάϋλωση» των υλικών προϊόντων

Από τα παραπάνω, αυτό που μπορεί να συνοψισθεί ως συμπέρασμα είναι ότι στο πλαίσιο της αυτονόμησης των Σπουδών Υλικής Κουλτούρας και Κατανάλωσης, η κατανάλωση ως ερευνητικό αντικείμενο τοποθετείται στον πυρήνα των νεωτερικών διαδικασιών κοινωνικής αλλαγής, ενώ ακόμη δεν αποτελεί μονομερώς οικονομική διαδικασία. Ωστόσο οι μελέτες αυτές εξετάζουν ως επί το πλείστον τις πρακτικές των βιομηχανικών κοινωνιών, όπως αυτές συγκροτούνται σε νεωτερικά οικονομικά πλαίσια, στα οποία κυριαρχούν φορντιστικά πρότυπα. Παρ' όλα αυτά στην ύστερη νεωτερικότητα μπορούν να εντοπιστούν δύο σημαντικές μετατοπίσεις. Κατ' αρχάς η κατανάλωση αφορά σε μεγάλο βαθμό και σε άυλα προϊόντα.¹²² Αυτά δεν αποτελούν μόνο παράγωγα της πολιτισμικής βιομηχανίας, όπως περιγράφηκε στο πλαίσιο της Σχολής της Φραγκφούρτης, αλλά και χρηματοπιστωτικά ή τραπεζικά προϊόντα.

Οι παραπάνω μετατοπίσεις συνδέονται με αυτό που ορίζεται από πολλούς αναλυτές ως ύστερος ή «αποδιοργανωμένος» καπιταλισμός.¹²³ Μεγάλο μέρος της προβληματικής της υλικής κουλτούρας και της κατανάλωσης στο πλαίσιο του ύστερου καπιταλισμού μοιράζεται κοινές απόψεις κι εργαλειακές έννοιες με το πεδίο των κινητικότητων που περιγράφηκε σε ειδικό κεφάλαιο. Το έργο *Economies of Signs and*

¹²¹ N. Oudshoorn – T. Pinch, “How Users and Non – Users Matter”, στο N. Oudshoorn – T. Pinch (επιμ.) *How Users Matter. The Co-Construction of Users and Technology*, MIT Press, Cambridge Massachusetts – London, 2003

¹²² M. Waters, *Globalization*, Routledge, London, 1995

¹²³ U. Beck, *Risk Society*, σ. 184. D. Harvey, *The Conditions of Postmodernity*, Blackwell, Oxford, 1989, σ. 136 – 7. S. Lash – J. Urry, *Economies of Signs and Space*, σ. 241 – 258

Space επί παραδείγματι των Lash και Urry, το οποίο αποτελεί από τα πιο αντιπροσωπευτικά αυτής της προσέγγισης αποτελεί χαρακτηριστικό δείγμα· ο John Urry άλλωστε είναι από τους πιο σημαντικούς εκπροσώπους του παραδείγματος των κινητικότητων.

Σύμφωνα με τους Lash και Urry, η ειδοποιός διαφορά του ύστερου καπιταλισμού έγκειται στο ότι τα προϊόντα λειτουργούν ως σημεία που εκκενώνονται από το υλικό τους περιεχόμενο, κι αποκτούν γνωστικό ή πληροφοριακό χαρακτήρα. Ενώ η οικονομία της νεωτερικότητας βασίστηκε κατά κύριο λόγο στα φορντιστικά πρότυπα μαζικής παραγωγής, η οικονομία συμβολικών σημείων κατά την ύστερη νεωτερικότητα αναδεικνύεται ως κομβικής σημασίας.¹²⁴ Αν κι η παγκοσμιοποίηση δεν είναι εντελώς πρόσφατο φαινόμενο, καθώς είναι εγγενής η τάση της αγοράς να υπερβαίνει τα εθνικά σύνορα, στην νέα οικονομία συμβόλων και χώρου είναι δύσκολος ο διαχωρισμός κυκλοφορίας προϊόντων και πληροφορίας των μέσων μαζικής ενημέρωσης.

Το γεγονός ότι ο διαχωρισμός υλικών και πληροφοριακών προϊόντων στο πλαίσιο του ύστερου καπιταλισμού σχετικοποιείται, έχει καθοριστικά αποτελέσματα, τα οποία μπορούν να συνοψιστούν σε δυο πυλώνες. Ο πρώτος, είναι ότι εντατικοποιείται η κινητικότητα κι η ταχύτητα της ροής των αντικειμένων στο χωροχρόνο, με αποτέλεσμα η αλληλεπίδραση ανθρώπων και πραγμάτων να αποπλαισιώνεται από τοπικότητες. Ενώ η οικονομία των υλικών ανταλλαγών είναι χωροχρονικά προσδιορισμένη, η οικονομία των πολιτισμικών και συμβολικών ανταλλαγών απελευθερώνει τις σχέσεις από τοπικά σημεία αναφοράς διεκδικώντας παγκόσμια νοηματοδότηση μέσω δύο οικονομικών διαδικασιών: της υπερεμπορευματοποίησης και της εκβιομηχάνισης της κουλτούρας που διευκολύνουν κινητικότητα προϊόντων.¹²⁵ Οι ροές υποκειμένων κι αντικειμένων γίνονται ολόενα και περισσότερο ασυγχρόνιστες μεταξύ τους στο πλαίσιο χωροχρονικών πλαισίων όπως οι εθνικές επικράτειες. Αντιθέτως οργανώνονται στο πλαίσιο ευέλικτων κι ασύμβατων μεταξύ τους μορφών.

Η περίπτωση της μετοχοποίησης των κρατικών χρεών προς διεθνείς χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς κι η επακόλουθη δημιουργία πρωτογενών και

¹²⁴ S. Lash – J. Urry, *Economies of Signs and Space*, σ. 241 – 258 M. Featherstone, *Consumer Culture and Postmodernism*, Sage, London, 1991. F. Jameson, *Το μεταμοντέρνο ή η πολιτισμική λογική του ύστερου καπιταλισμού*, (μετάφρ. Γ. Βάρσος), Νεφέλη, Αθήνα, 1999

¹²⁵ D. Slater – F. Tonkiss, *Market Society*, Polity, Cambridge – Oxford – Malden, 2001, σ. 174 – 196

δευτερογενών αγορών ομολόγων αποτελούν χαρακτηριστικό παράδειγμα αποσύνδεσης της σύγχρονης οικονομίας από υλικούς, γεωγραφικούς ή πολιτικούς προσδιορισμούς, όπως τα εθνικά κράτη. Γι' αυτό και συμβατικοί προσδιορισμοί σαν τους παραπάνω υποκαθίστανται από την έννοια της ροής που αναδεικνύεται σε κεντρική αναλυτική κατηγορία που επικαθορίζει τη μετανεωτερική εμπειρία του χώρου ως τόπου κατά τον 20^ο αιώνα. Η έννοια αυτή περιγράφηκε στο ειδικό υποκεφάλαιο για τις κινητικότητες.¹²⁶ Όπως υποστηρίζουν οι Lash και Urry, η ηλεκτρονική κυκλοφορία παγκόσμιου κεφαλαίου κι οι επακόλουθες αλλαγές που συνδέονται με την χωροχρονική αναδιοργάνωση δημιουργούν μετατοπίσεις στον προσδιορισμό και τη χρήση των αντικειμένων, επομένως στο πλαίσιο του καπιταλισμού η σημειωτική νοηματοδότηση της κατανάλωσης διαφοροποιείται χωροχρονικά με διαφορετικές ταχύτητες. Οι μορφές κυριαρχίας δεν εξαλείφονται, αλλά γίνονται πιο σύνθετες κι ευέλικτες.¹²⁷

Παρόμοια άποψη συμμαρξίζεται κι ο Appadurai, ο οποίος συλλαμβάνει την παγκοσμιοποίηση ως σύνθεση μια ευρείας γκάμας ροών. Υποστηρίζει ότι οι άνθρωποι πλέον κατοικούν σε φαντασιακούς κόσμους υπό τους όρους πέντε ειδών πολιτισμικής ροής: το εθνοτοπίο, το τεχνοτοπίο, το τοπίο μέσω ενημέρωσης, το οικονομοτοπίο και το ιδεοτοπίο. Εντός αυτών των τοπίων οι αναπαραστάσεις, οι τεχνολογίες, οι ιδέες, τα κεφάλαια κι οι άνθρωποι συνθέτουν διαφορετικά κοινωνικά τοπία, κι υφίστανται αμοιβαία αλληλεπίδραση και διάζευξη. Ο Appadurai επομένως συσχετίζει την διακίνηση αγαθών με τη διακίνηση ανθρώπων κι εμπειριών, όχι αυστηρά σε πλαίσιο αγοράς, αλλά και σε εθνικό, τεχνολογικό, πολιτικό ή πολιτισμικό πλαίσιο.¹²⁸

Ο δεύτερος πυλώνας θα μπορούσε να κωδικοποιηθεί ως αισθητικοποίηση κατανάλωσης στο πλαίσιο του ύστερου καπιταλισμού, της οποίας η κατανόηση καθιστά απαραίτητη την συνδρομή εργαλείων όχι μόνο σημειωτικής ανάλυσης, όπως εισάγονται από τον Baudrillard ή τον Barthes, αλλά πλήθους επιστημονικών πεδίων, όπως της Κοινωνιολογίας, ή της οικονομικής Γεωγραφίας. Η αισθητικοποίηση της κατανάλωσης θα μπορούσε να διαχωριστεί σε δύο σκέλη. Αφ' ενός, με δεδομένο ότι οι κυριαρχικές σχέσεις γίνονται πιο ευέλικτες, αίρεται η σύνδεση της πολιτισμικής ηγεμονίας που αφορά στην καλαισθησία ή το γούστο από συγκεκριμένες οικονομικές και κοινωνικές τάξεις. Αν κι η διανοητική ελίτ ή η μεσαία τάξη θεωρούνται η

¹²⁶ D. Slater – F. Tonkiss, *Market Society*, σ. 15 – 23.

¹²⁷ S. Lash – J. Urry, *Economies of Signs and Space*.

¹²⁸ A. Appadurai, "Introduction: commodities and the politics of value", σ. 3 – 63

ραχοκοκαλιά της καταναλωτικής οικονομίας, όπως σημειώνει και ο Bourdieu, η διαμόρφωση των πολιτισμικών κωδίκων βάσει των οποίων συγκροτούνται τα καταναλωτικά πρότυπα είναι αρκετά πιο σύνθετη διαδικασία, και επηρεάζεται και από τις κατώτερες τάξεις. Με τον τρόπο αυτό διαμορφώνεται μία κριτική ευελιξία στην συμμετοχή των κοινωνικών δρώντων σε σχέση με τα πρότυπα κατανάλωσης τα οποία συχνά διαφοροποιούνται ή εξατομικεύονται.

Η εξατομίκευση αυτή συνιστά το δεύτερο σκέλος της αισθητικοποίησης της κατανάλωσης στον ύστερο καπιταλισμό. Σύμφωνα και με την μαρξιστική περιγραφή της εμπορευματοποίησης ως βάση για την παγκόσμια δύναμη του καπιταλισμού και της καπιταλιστικής κουλτούρας, η αγορά συλλαμβάνεται ως παράγοντας μαζοποίησης και διεθνοποίησης. Ωστόσο, παρά το γεγονός ότι όπως παρατηρεί ο Theodor Levitt στο πλαίσιο της παγκοσμιοποιημένης αγοράς οι πολυεθνικές εταιρείες παράγουν προϊόντα που απευθύνονται σε παγκόσμιους με εμπορικά σήματα διεθνώς αναγνωρίσιμα, αυτό δεν συνεπάγεται ότι οι διεθνείς αγορές αναπτύσσονται στο ίδιο μοντέλο με τις εθνικές όπως προϋποτίθεται στον Φορντισμό. Αντιθέτως, σύμφωνα με το επιχείρημα και της «πολιτισμικής στροφής» στις σπουδές κατανάλωσης, η αγορά δεν συνιστά την κινητήρια δύναμη της καπιταλιστικής κυριαρχίας σε παγκόσμια κλίμακα, αλλά μια επιμέρους πλευρά μιας σύνθετης και πολυδιάστατης δυναμικής. Οι παγκοσμιοποιημένες στρατηγικές της αγοράς συνδιαλέγονται με τις τοπικότητες καταναλωτών που ενσωματώνουν προϊόντα στην κουλτούρα της καθημερινότητάς τους.¹²⁹ Μάλιστα, όσο πιο παγκοσμιοποιημένη γίνεται η αγορά, τόσο περισσότερες τοπικότητες καλούνται να διαχειριστούν οι πολυεθνικές εταιρείες κι οι έμποροι. Μαζικά παραγόμενα τεχνολογικά προϊόντα όπως το αυτοκίνητο ή το διαδίκτυο διεισδύουν κι ενσωματώνονται σε διαρκώς νέα κι επιμέρους πλαίσια κουλτούρας.¹³⁰

Το φαινόμενο αυτό συντελεί στην αντίστροφη διαδικασία της ομογενοποίησης της καταναλωτικής κουλτούρας που προϋποτίθετο στον οργανωμένο καπιταλισμό. Δημιουργείται όπως παρατηρεί ο Classen το φαινόμενο μίας υπερρεαλιστικά παγκοσμιοποιημένης συγκρητιστικής πραγματικότητας, που συντίθεται από στοιχεία διαφορετικών κουλτουρών και παράγει υβριδικά καταναλωτικά προϊόντα, όπως επί παραδείγματι γιαπωνέζικες ηχογραφήσεις αργεντίνικων τανγκό, ή σουβενίρ ελληνικού

¹²⁹ Th. Levitt, "The Globalization of Markets", *Harvard Business Review*, 1983, σ. 92 – 102. D. Slater – F. Tonkiss, *Market Society*, 188 – 9

¹³⁰ D. Miller – D. Slater, *The Internet: An Ethnographic Approach*, Bloomsbury Academic, London – New York, 2000.

φορκλόρ που κατασκευάζονται στην Κίνα. Επομένως, όπως σημειώνει ο Giddens, παρά το γεγονός ότι οι άνθρωποι μοιράζονται πλέον διεθνώς κοινές χωροχρονικές αναπαραστάσεις, όπως ρολόγια ή χάρτες, η αποσύνδεση χωροχρονικών επικαθορισμών από τη διαμόρφωση της καταναλωτικής συμπεριφοράς και των θεσμών της αγοράς στο παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον δεν παράγουν ένα ομογενοποιημένο αλλά ένα υβριδικό πολιτισμικό πεδίο. Υποστηρίζεται μάλιστα ότι η έννοια του υπερρεαλισμού της παγκοσμιοποιημένης καταναλωτικής κουλτούρας προσομοιάζει με την μαρξική έννοια φετιχισμού στον Μαρξ, που προϋποθέτει ότι τα πολιτισμικά προϊόντα εισάγονται σε τοπικές κουλτούρες αποσπασμένα από πλαίσιο νοήματος στο οποίο παρήχθησαν. Ο υπερρεαλισμός αυτός είναι κεντρικός στην καταναλωτική κουλτούρα, καθώς τα αγαθά προωθούνται ως μία υπέρβαση από την καθημερινότητα του κάθε καταναλωτή σε ατομικό επίπεδο, εξ ου κι η έννοια της εξατομίκευσης.¹³¹

1.4.6 Συμπεράσματα

Λαμβάνοντας υπ' όψη την προβληματική της κατανάλωσης στο πλαίσιο του ύστερου καπιταλισμού, αντλείται το συμπέρασμα ότι είναι άτοπο να περιγράφεται η οικονομική διάσταση της αγοράς ως διακριτή σφαίρα από την πολιτισμική της διάσταση. Ωστόσο, όπως επισημαίνουν οι Slater και Tonkiss παρά την επιμονή πολλών από τους παραπάνω θεωρητικούς περί αλληλοδιαπλοκής κουλτούρας κι οικονομίας, στην ουσία συνεχίζουν να τις μελετούν ως δυο διακριτά αντικείμενα, καθώς συχνά δίνεται σχετικά μονομερής έμφαση σε ζητήματα ταυτότητας και κοινωνικής τάξης, ενώ μηχανισμοί ή πρακτικές της αγοράς όπως το ηλεκτρονικό εμπόριο εξακολουθούν να εξετάζονται ως αμιγώς οικονομικοί θεσμοί.¹³² Παρ' όλα αυτά η από κοινού μελέτη κοινωνικής – πολιτισμικής και οικονομικής πλευράς της αγοράς όπως σημειώνουν οι Slater και Tonkiss είναι απαραίτητη. Από τη μία πλευρά, στη νεωτερική κοινωνική σκέψη η αγορά κατέχει κεντρική θέση, καθ' ότι καίριες κοινωνικές κατηγορίες, όπως το άτομο, η κοινωνία κι η ορθολογικότητα μπορούν να κατανοηθούν μόνο μέσω ανάλυσης της νεωτερικής αγοράς. Απ' την άλλη πλευρά, ακόμη και στο πλαίσιο της τεχνικής οικονομικής σκέψης, η θεωρητικοποίηση αγοράς εμπλέκεται με κοινωνικές θεωρίες ως προς την

¹³¹ D. Slater – F. Tonkiss, *Market Society*, σ. 176 – 196. A. Giddens, *Modernity and Selfidentity: Self and Society in the Late Modern Age*, Polity, London, 1991

¹³² D. Slater – F. Tonkiss, *Market Society*, σ. 194 – 196

κατανόηση της κοινωνικής δράσης και της κοινωνικής αξίας, επομένως ερωτήματα που αφορούν στην οικονομία και την κοινωνία μπορούν να απαντηθούν μόνο από κοινού.

Η κοινωνία της αγοράς ως έννοια καταδεικνύει τον κεντρικό ρόλο της κατανάλωσης στην νεωτερική κοινωνική σκέψη κι αποδεικνύει ότι η κοινωνία από τον 18^ο αιώνα κι εξής μπορεί να ερμηνευθεί μέσω ανταλλακτικών σχέσεων, οι οποίες απελευθερώνουν από παραδοσιακούς συλλογικούς δεσμούς, και θεμελιώνονται στην ορθολογική κοινωνική τάξη και την ποσοτικοποίηση της κοινωνικής ζωής που εν μέρει παράγουν ανισότητες, κοινωνική αταξία, κρίση αξιών και κοινωνικών σχέσεων. Πολλές από τις οικονομικές αναλύσεις ή προτάσεις που έχουν διατυπωθεί κατά τον 19^ο και 20^ο αιώνα, δεν υπήρξαν αξιακά ουδέτερες. Αντιθέτως, είχαν τελικά ως απώτερο κανονιστικό στόχο όχι μία συγκεκριμένη μορφή συναλλαγών, αλλά μία συγκεκριμένη κοινωνική οργάνωση. Επί παραδείγματι, η παγκοσμιοποίηση της αγοράς την οποία καταγγέλλει κι ο Marx ως θεμέλιο κοινωνικής τάξης βάσει της επιδίωξης του προσωπικού συμφέροντος, θεωρούσε ότι δίνει τη δυνατότητα στη φιλελεύθερη Δύση να θεωρεί ως παρέκκλιση από τη νόρμα κάθε εναλλακτική κοινωνική ρύθμιση. Ως απόρροια αυτής της άποψης ο Lenin υποστήριξε μια κρατική μονοπωλιακή οικονομία για τη Σοβιετική Ένωση για την αποφυγή επανεμφάνισης καπιταλισμού. Η Thatcher από την άλλη προώθησε ένα συγκεκριμένο μοντέλο αγοραστικής συμπεριφοράς ως τη «φυσική» βάση κοινωνικής ζωής, χαρακτηρίζοντας κάθε μορφή κολεκτιβισμού ως κοινωνική αταξία.¹³³

Τα παραπάνω καταδεικνύουν ότι η κοινωνία της αγοράς είναι καθοριστική για τον παρεμβατισμό στη νεωτερική κοινωνική τάξη. Επομένως, ο τρόπος δόμησης ανταλλαγών στο πλαίσιο σύνθετων κοινωνικών συστημάτων κι ένα μεγάλο μέρος των δυνάμεων που συνθέτουν την παγκόσμια κι έστω και κατ' ευφημισμόν ελεύθερη αγορά, όπως ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου χρήζουν τόσο οικονομικής όσο και πολιτικής – κοινωνιολογικής ανάλυσης στο βαθμό που είναι ιδεολογικοί. Εφ' όσον οι σκοποί και τα αποτελέσματα τέτοιων οργανισμών υπόκεινται σε ρύθμιση, αναπαριστούν σημαντικά αντικείμενα κοινωνικής κριτικής και σφαίρες επιρροής. Επιπλέον, με δεδομένο ότι τα τελευταία χρόνια έχει διαμορφωθεί ένα πλήθος μορφών αγοράς που συνεπάγεται σε ποικιλία δομών και αξιών, και διαφεύγει από το μονοδιάστατο δίπολο φιλελευθερισμός ή σοσιαλισμός, τα προβλήματα τοπικών αγορών μπορούν να κατανοηθούν ως τοπικά φαινόμενα που δομούνται μέσω σύνθετων

¹³³ D. Slater – F. Tonkiss, *Market Society*, σ. 197 – 203

κοινωνικών διαδικασιών παρά ως δομικά προβλήματα ενός αναπόφευκτου καταπιεστικού μηχανισμού.¹³⁴

Εν κατακλείδι, η μελέτη της υλικής κουλτούρας και της κατανάλωσης συνιστά φαινόμενο που απαιτεί την συνδρομή διεπιστημονικών εργαλείων. Παρά το γεγονός ότι, όπως καταδείχθηκε στις μελέτες του εν λόγω αντικειμένου στο πλαίσιο του ύστερου καπιταλισμού στην σύγχρονη εποχή, η υπερεμπορευματοποίηση έχει καταστήσει τη διάκριση υλικών και συμβολικών προϊόντων δυσδιάκριτη, τα υλικά αντικείμενα εν τη ευρεία εννοία διαμεσολαβούν τις σχέσεις των κοινωνικών δρώντων, τόσο από οικονομικής, όσο και από κοινωνικής – πολιτισμικής πλευράς. Όπως διαφάνηκε από την παράθεση των διαφόρων θεωρητικών προσεγγίσεων στο παρόν υποκεφάλαιο, η ανάλυση αυτής της διαμεσολάβησης, οσοδήποτε διεπιστημονικά μεθοδολογικά εργαλεία και αν χρησιμοποιεί είναι σε μεγάλο βαθμό αναπόφευκτο να μην δίνει έμφαση σε μία εκ των δυο πλευρών. Ωστόσο, αυτό που κάθε φορά ανακύπτει ως ερευνητικό συμπέρασμα είναι ότι οι δύο αυτές πλευρές δεν μπορούν να νοούνται ως διακριτές σφαίρες. Δεδομένου μάλιστα ότι αμφότερες αφορούν σε κανονιστικά και αξιακά συστήματα η υλική κουλτούρα κι η κατανάλωση αποτελούν εν τέλει βαθειά πολιτικά φαινόμενα.

Υπό αυτήν την έννοια, τα πιο πρόσφατα θεωρητικά ρεύματα που μελετούν την υλική κουλτούρα και την κατανάλωση στο πλαίσιο του ύστερου καπιταλισμού ενδεχομένως προσφέρουν την πιο σφαιρική ανάγνωση του αντικείμενου, καθ' ότι επιχειρούν να συμπεριλάβουν στη μελέτη τους, τόσο την σημειωτική όσο και την οικονομική διάσταση των αντικειμένων ανταλλαγών.

1.5 Η κουλτούρα του αυτοκινήτου

1.5.1 Μια σύντομη ιστορία του αυτοκινήτου στη δυτική Ευρώπη και τις ΗΠΑ

Τα θεωρητικά ρεύματα που εκτέθηκαν στα προηγούμενα μέρη του παρόντος κεφαλαίου μπορούν να χρησιμεύσουν για την ανάγνωση του φαινομένου της κουλτούρας του αυτοκινήτου. Προκειμένου να γίνει κατανοητή ως αντικείμενο μελέτης η κουλτούρα του αυτοκινήτου, στο υποκεφάλαιο 1.5.1 πραγματοποιείται μία σύντομη ιστορική επισκόπηση της ιστορίας του αυτοκινήτου. Στην συνέχεια στο

¹³⁴ D. Slater – F. Tonkiss, *Market Society*, σ. 197 – 203

υποκεφάλαιο 1.5.2 πραγματοποιείται μία επισκόπηση της σχετικής βιβλιογραφίας. Τέλος στο υποκεφάλαιο 1.5.3 εκτίθενται τα σχετικά συμπεράσματα που αφορούν κυρίως στο ποια μεθοδολογικά κι ερευνητικά εργαλεία αξιοποιούνται στο πλαίσιο της παρούσας διατριβής.

Η ιδέα των μεταφορών μέσω αυτοκινούμενων οχημάτων ως άσκηση επί χάρτου χρονολογείται από την εποχή του Βάκωνα και του Ντα Βίντσι. Οι πρώτες απόπειρες εφαρμογής της εντοπίζονται από την εποχή των Ναπολεόντειων πολέμων κι εξής, κι οδηγούν, ύστερα από μια σειρά προσπαθειών που συχνά αποτυγχάνουν λόγω κόστους, στην κατασκευή των πρώτων αυτοκινήτων κατά τα τέλη του 19^{ου} αιώνα στη Γαλλία, τα οποία αξιοποιούν τεχνολογικές καινοτομίες που έχουν συντελεστεί την ίδια περίοδο από Γερμανούς μηχανικούς όπως οι Otto και Daimler, εντασσόμενα στη λογική των λεγόμενων αμαξών χωρίς άλογα (*horseless carriages*).¹³⁵ Παρά το γεγονός ότι στην Αγγλία υπάρχουν πρόσφορες συνθήκες για την κατασκευή του αυτοκινήτου λόγω της Βιομηχανικής Επανάστασης, ενώ στη Γερμανία αναπτύσσεται σχετική τεχνογνωσία, η κατασκευή και παραγωγή αυτοκινήτων σε ολοκληρωμένο επίπεδο συντελείται στη Γαλλία, λόγω του δικτύου κοινωνικών σχέσεων Γερμανών μηχανικών όπως ο Benz κι ο Daimler με Γάλλους εργοστασιάρχες όπως ο Levassor κι ο Peugeot. Αξιοσημείωτο είναι επίσης ότι μέχρι και τις αρχές του 20^{ου} αιώνα, η Γαλλία διαθέτει το καλύτερο οδικό δίκτυο του κόσμου, το οποίο είχε αναπτυχθεί ως αναγκαία υποδομή για τους συνεχείς πολέμους που διεξήγαγε η χώρα αυτή από τη Ναπολεόντεια εποχή.¹³⁶

Τα πρώτα χρόνια κατασκευής του αυτοκινήτου, η εμπορική του διάδοση σχετίστηκε σημαντικά με την επικράτηση ανταγωνιστικών μεταξύ τους τεχνολογιών, όπως ο ατμός, ο ηλεκτρισμός κι η πετρελαιοκίνηση. Ο ανταγωνισμός αυτός σχετίστηκε βέβαια με την εξέλιξη της τεχνογνωσίας αναφορικά με καθεμία από τις παραπάνω τεχνολογίες, σε συνάφεια με κοινωνικούς και οικονομικούς λόγους. Εν τέλει επεκράτησαν τα πετρελαιοκίνητα αυτοκίνητα έναντι των ηλεκτροκίνητων, που ήταν και ο περισσότερο σοβαρός ανταγωνιστής. Η επικράτηση αυτή δεν αφορούσε απαραίτητα στην επιτυχία της μιας τεχνολογίας έναντι της άλλης, αλλά σε ευρύτερα οικονομοτεχνικά ζητήματα, όπως η εγκατάσταση σταθμών ενεργειακού ανεφοδιασμού για την καθεμία από τις δυο τεχνολογίες. Στην τεχνολογική εξέλιξη του αυτοκινήτου ως τεχνήματος που πληρούσε μεταξύ άλλων και προδιαγραφές ασφαλείας, αλλά και

¹³⁵ J. Flink, *The Automobile Age*, MIT Press, Cambridge Massachusetts, 1988, σ. 1 – 15.

¹³⁶ J. Flink, *The Automobile Age*, 15 – 27

στη κοινωνική του δημοφιλία, σημαντικός υπήρξε ακόμη ο ρόλος των πρώτων αγώνων ταχύτητας.¹³⁷

Η ανάπτυξη της τεχνολογίας των αυτοκινήτων που κατασκευάζονται στις ευρωπαϊκές χώρες συντελέστηκε την τελευταία δεκαετία του 19^{ου} αιώνα αρχικά από μηχανικούς ανεξάρτητων οικοτεχνιών, καταστημάτων πώλησης μηχανημάτων ή εργοστασίων που συχνά έχουν ως αντικείμενο την κατασκευή συναφών τεχνημάτων όπως ποδήλατα. Η παραγωγή αυτοκινήτων σε τέτοιες μικρές μονάδες όμως ήταν περιορισμένη, λόγω του ότι απαιτούσε χειρωνακτική εργασία, σχετικά μεγάλη χρονική διάρκεια κατασκευής, αλλά και ακριβά υλικά. Τα πρώτα ευρωπαϊκά αυτοκίνητα αποτελούν λοιπόν είδος πολυτελείας, μέχρι την δυναμική εμφάνιση κατασκευαστών των Η.Π.Α. στις αρχές του 20^{ου} αιώνα.

Η τεχνογνωσία κι ο σχεδιασμός κατασκευής αυτοκινήτων από την άλλη πλευρά του Ατλαντικού την εποχή των μεγάλων ευρωπαϊκών καινοτομιών παρέμεναν σε πρωτόγονα επίπεδα συγκριτικά με την Ευρώπη. Παρ' όλα αυτά, οι χωροταξικές συνθήκες των μεγάλων αποστάσεων, επιβάλλουν το αυτοκίνητο ως είδος πρώτης ανάγκης της οποίας η κάλυψη διευκολύνθηκε από την αφθονία πρώτων κατασκευαστικών υλών και καυσίμων, αλλά και από το χαμηλό τους κόστος. Η επανάσταση συντελέστηκε βέβαια με την εισαγωγή της γραμμής παραγωγής στην αυτοκινητοβιομηχανία του Henry Ford. Ο τρόπος κατασκευής αυτοκινήτων σε αυτό το εργοστάσιο ιδρύει μια νέα εποχή όχι μονάχα ως μοντέλο βιομηχανικής παραγωγής, αλλά κι ως το κατεξοχήν μοντέλο της νεωτερικής οικονομικής οργάνωσης, το μοντέλο του Φορντισμού. Η κατασκευή αυτοκινήτων ως μέσων μαζικής παραγωγής και κατανάλωσης συνέβαλε καθοριστικά στην νεωτερική έννοια της βιομηχανίας και της οικονομίας μεγάλης κλίμακας που οδηγούν στους «Μοντέρνους Καιρούς» των δεκαετιών 1910 – 1930.¹³⁸

Επιπλέον, μοντέλα όπως το Ford T ή αλλιώς η δημοφιλής Τενεκεδένια Λίζυ κατέστησαν το αυτοκίνητο προσιτό σε ευρύτερα στρώματα. Την εποχή που το μέσο κόστος του αυτοκινήτου ανερχόταν σε 3.000 δολάρια, το Ford T κόστιζε 650 δολάρια. Η άνοδος του μέσου διαθέσιμου εισοδήματος στις ΗΠΑ σε συνδυασμό με τις σταδιακές αλλαγές εργασιακών συνθηκών συνέβαλαν προς αυτήν την κατεύθυνση. Οι πολιτικές του ίδιου του Ford, ο οποίος αντιμετώπιζοντας τους εργάτες ως δυνητικούς

¹³⁷ R. Volti, *Cars and Culture*, The Johns Hopkins University Press, Maryland, 2004, σ. 1 – 42, 76.

¹³⁸ J. Flink, *The Automobile Age*, σ. 40 – 56

καταναλωτές καθιέρωσε το περίφημο ημερομίσθιο των πέντε δολαρίων αποτελούν χαρακτηριστικό δείγμα.¹³⁹

Η διαμόρφωση των τεχνικών χαρακτηριστικών και της κοινωνικής χρήσης του αυτοκινήτου λαμβάνει χώρα σε μεγάλο βαθμό κατά τη θορυβώδη ή ξέφρενη (αν προσπαθήσει κανείς να αποδώσει τον όρο *roaring 20s*) δεκαετία του 1920 κατ' αρχάς στις ΗΠΑ και δευτερευόντως στη δυτική Ευρώπη. Η διαμόρφωση αυτή αλληλεπιδρά με τεχνικούς παράγοντες όπως η κατασκευή οδικών δικτύων, με νομικά ζητήματα όπως η κατοχύρωση ευρεσιτεχνιών ή οι πολιτικές ανταγωνιστικών προς το αυτοκίνητο σιδηροδρομικών εταιρειών που επέβαλαν περιοριστικά μέτρα όπως όρια ταχύτητας, ή ακόμη και με κοινωνικές αλλαγές όπως η αύξηση των γυναικών οδηγών, που επιβάλλει την τεχνική ευκολία στο χειρισμό των οχημάτων.¹⁴⁰ Σε κάθε περίπτωση όμως την περίοδο αυτή, στις ευρωπαϊκές χώρες τουλάχιστον το αυτοκίνητο παραμένει όχημα των ανώτερων μεγαλοαστικών στρωμάτων και συνδέεται με τις πρακτικές του ελεύθερου χρόνου είτε ως μέσο κοινωνικής επίδειξης, είτε ως αγωνιστικό όχημα.

Η τεχνολογική εξέλιξη αλλά κι ο τρόπος παραγωγής του αυτοκινήτου μέχρι το 1945 φέρουν την ανεξίτηλη σφραγίδα των δύο παγκοσμίων πολέμων. Η εκτεταμένη παραγωγή και χρήση πολεμικών αρμάτων, φορητών κι επιβατικών αυτοκινήτων, ειδικά στον Β΄ Παγκόσμιο συνιστούν παράγοντες εξάρτησης της στρατιωτικής υπεροχής των εθνικών κρατών από την τεχνολογία. Επιπλέον, παρά τους κλυδωνισμούς που σημειώνονται στην αυτοκινητοβιομηχανία μεσούσης της μεσοπολεμικής ύφεσης πολλές τεχνολογικές καινοτομίες που στην συνέχεια εισήχθησαν στα επιβατικά αυτοκίνητα ανάγονται στην περίοδο των δύο πολέμων.

¹³⁹ J. Flink, *The Automobile Age*, σ. 40 – 56. Οι εργασιακές συνθήκες που εφαρμόστηκαν στο εργοστάσιο Ford παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Η αύξηση του μισθού του ανειδίκευτου εργάτη αντιστοιχούσε περίπου στο πενταπλάσιο του μέσου μισθού για την εποχή. Με εργαλείο υλικές και κοινωνικές παροχές που προσέφερε στους εργάτες του όπως *bonus*, ιατρικά κι εκπαιδευτικά προγράμματα ή προγράμματα αναψυχής ο Ford εφήρμοσε μία ιδιόμορφη εκδοχή επιχειρησιακού και πατερναλιστικού καπιταλισμού. Σύμφωνα με την κοινή γνώμη της εποχής, «μοιραζόταν» τα κέρδη του εργοστασίου με τους εργάτες, κάνοντας αυξήσεις, δημιουργώντας μισθολογικές κλίμακες ανάλογα με την απόδοση ή κάνοντας δανειακές διευκολύνσεις σε εργαζομένους του. Στην πραγματικότητα, μέσω των πρακτικών του επιχειρούσε να επιβάλει αφ' ενός ένα μοντέλο παρεμβατισμού στους εργάτες του κι αφ' ετέρου να τους καταστήσει δυνητικούς καταναλωτές, καθ' ότι η διατήρηση της μαζικής παραγωγής απαιτούσε μαζική κατανάλωση. Το Κοινωνιολογικό Τμήμα του εργοστασίου πραγματοποιούσε προσωπικές επισκέψεις στα σπίτια των εργατών κι έπαιρνε συνεντεύξεις για συνήθειες καθημερινότητας, αναψυχής, ή ηθικής ακεραιότητας, όπως το κατά πόσο συμμετείχαν στον κυριακάτικο εκκλησιασμό. Επιπλέον οι μετανάστες υποχρεώθηκαν να υιοθετήσουν τον αμερικανικό τρόπο ζωής και να παρακολουθούν μαθήματα γλώσσας. Οι εξαντλητικές κι υπερβολικά μονότονες συνθήκες εργασίας στη γραμμή παραγωγής που οδηγούσαν πολλούς εργαζομένους σε ψυχιατρικά προβλήματα μπορούσαν να γίνουν ανεκτές μόνο από ανειδίκευτους εργάτες που είχαν συνηθίσει σε πολύ σκληρότερες εργασιακές συνθήκες. Το οικονομικό μοντέλο του Ford αποτελούσε αντικείμενο θαυμασμού τόσο του Hitler όσο και του Stalin.

¹⁴⁰ R. Volti, *Cars and Culture*, σ. 43 – 65.

Μάλιστα, σημαντικό μέρος αυτών των τεχνολογικών εφαρμογών προερχόταν από τη βιομηχανία στρατιωτικών αεροσκαφών κι εφαρμόστηκε αρχικά στα αγωνιστικά αυτοκίνητα.¹⁴¹ Από την άλλη πλευρά, τόσο οι δύο πόλεμοι όσο κι η οικονομική ύφεση, είχαν ως αποτέλεσμα την σταδιακή έκλειψη των μικρών μονάδων κατασκευής και την κυριαρχία των τριών μεγάλων αυτοκινητοβιομηχανιών, της Ford, της General Motors και της Chrysler που βαθμιαία διαμορφώνουν συνθήκες ολιγοπωλίου στην αγορά του αυτοκινήτου.

Η κυριαρχία της αμερικανικής αυτοκινητοβιομηχανίας έναντι της ευρωπαϊκής εδραιώνεται μεταπολεμικά και σχετίζεται όχι μόνο με την καταστροφή της ευρωπαϊκής οικονομίας και μεγάλου μέρους των υποδομών της, αλλά και με παράγοντες, όπως οι περιορισμένες δυνατότητες διεύρυνσης της ευρωπαϊκής αγοράς εξ αιτίας των μικρότερων αποστάσεων που δεν καθιστούν το αυτοκίνητο μέσο ζωτικής σημασίας για το μέσο Ευρωπαίο πολίτη, το χαμηλότερο κατά κεφαλήν εισόδημα, κι η υψηλότερη τιμή καυσίμων. Ωστόσο, τα πράγματα για την αυτοκινητοβιομηχανία και στις ΗΠΑ έχουν αλλάξει πλέον αισθητά, καθώς η πρωτοκαθεδρία της Ford εκτοπίζεται πλέον οριστικά από τον μεγάλο ανταγωνιστή της, την General Motors.¹⁴²

Μέχρι το 1950, το αυτοκίνητο εδραιώνεται ως μέρος της μαζικής κουλτούρας, παράλληλα με την κατασκευή και την εξάπλωση των οδικών δικτύων, επιδρώντας καθοριστικά στην εξάπλωση των μετακινήσεων και στην δημιουργία νέων κοινωνικών συνθηκών κι ηθών, όπως στη γυναικεία χειραφέτηση.¹⁴³ Το αυτοκίνητο πλέον φέρει νέες κοινωνικές νοηματοδοτήσεις· από όχημα των μεγαλοαστικής τάξης, καθιερώνεται πλέον μέχρι και τη δεκαετία του 1950 ως μέσο της μεσοαστικής οικογένειας σε περισσότερες δυτικές χώρες πέραν των ΗΠΑ. Η κοινωνική αυτή μετατόπιση αντανakλάται ως αντίστοιχη μετατόπιση στον σχεδιασμό και την τεχνολογία του αυτοκινήτου.¹⁴⁴

¹⁴¹ R. Volti, *Cars and Culture*, σ. 85 – 86. Είναι χαρακτηριστικό το γεγονός ότι κατά τον Α΄ Παγκόσμιο η κυβέρνηση των Η.Π.Α. αναθέτει στις αμερικανικές αυτοκινητοβιομηχανίες την κατασκευή πολεμικών αρμάτων κι αεροπλάνων, γεγονός που έδωσε κάποια ενδιαφέροντα μοντέλα αεροσκαφών, όπως το βομβαρδιστικό B – 24 Liberator του Ford. Επίσης κατά τις παραμονές του Β΄ Παγκοσμίου στη Μ. Βρετανία κι αργότερα στον Καναδά υπάρχουν τα λεγόμενα «σκιώδη εργοστάσια», τα οποία ενώ υποτίθεται ότι κατασκεύαζαν αυτοκίνητα, στην πραγματικότητα κατασκεύαζαν αεροπλάνα.

¹⁴² R. Volti, *Cars and Culture*, σ. 65 – 87

¹⁴³ R. Oldenziel, 1999, “Why Masculine Technologies Matter”, στο N. E. Lerman – R. Oldenziel, A. P. Mohun, *Gender and Technology*, The Johns Hopkins University Press, Maryland, 2003, σ. 37 – 71. Βλ. επίσης V. Scharff, *Taking the Wheel. Women and the Coming of the Motor Age*, Free Press, New York, 1991.

¹⁴⁴ R. Volti, *Cars and Culture*, σ. 87 – 114.

Από το 1950 κι εξής η Ευρώπη βρίσκεται στη φάση της ανάκαμψης. Παρά το γεγονός ότι δεν είναι σε θέση να ανταγωνιστεί τη μαζικότητα της αμερικανικής παραγωγής, αποτελεί πλέον ισχυρό παράγοντα πρόκλησης αναφορικά με την ποιότητα και τον σχεδιασμό των αυτοκινήτων που παράγει.¹⁴⁵ Οι σχεδιαστικές και τεχνολογικές διαφοροποιήσεις των αμερικανικών κι ευρωπαϊκών μοντέλων αυτοκινήτων σχετίζονται στενά με τις οικονομικές και κοινωνικές παραμέτρους που διαμορφώνονται στο πλαίσιο του ανταγωνισμού των εταιρειών των Η.Π.Α. και των ευρωπαϊκών χωρών.¹⁴⁶ Την περίοδο αυτή άλλωστε κυκλοφορούν δύο σημαντικά ευρωπαϊκά μοντέλα, των οποίων η μαζική απήχηση μπορεί να συγκριθεί με αυτήν που είχε το Ford T προπολεμικά. Τα μοντέλα αυτά είναι το Volkswagen και του Mini.¹⁴⁷

Ο κορεσμός που επέρχεται στην αγορά στα τέλη της δεκαετίας του 1960, ύστερα από την οικονομική ευωχία των προηγούμενων ετών, κλονίζει σε κάποιο βαθμό τον ρόλο του αυτοκινήτου ως συμβόλου ευημερίας κι οδηγεί στην κρίση των μεγάλων αυτοκινητοβιομηχανιών και στην ανεργία σημαντικού αριθμού των εργαζομένων τους, δημιουργώντας προϋποθέσεις για τη δυναμική είσοδο της Ιαπωνίας στην αυτοκινητοβιομηχανία τη δεκαετία του 1970.¹⁴⁸ Η εμφάνιση των ιαπωνικών αυτοκινητοβιομηχανιών επιβάλλει από την άλλη πλευρά την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των παραγόμενων προϊόντων. Την ίδια περίοδο, η διείσδυση των αυτοκινητοβιομηχανιών σε αγορές πέρα από τον δυτικό κόσμο συμπίπτει και με την εμφάνιση οικολογικών προβληματισμών αναφορικά με τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις του αυτοκινήτου.¹⁴⁹

Στις μεταπολεμικές δεκαετίες η θριαμβολογική ρητορεία του δημοσίου λόγου αναφορικά με το αυτοκίνητο υποκαθίσταται από μία δυστοπική θεώρησή του. Οι

¹⁴⁵ J. Flink, *The Automobile Age*, σ. 251 – 267.

¹⁴⁶ R. Volti, *Cars and Culture*, σ. 115 – 136.

¹⁴⁷ J. Flink, *The Automobile Age*, σ. 264 – 5, 322 – 4. Το αρχικό όνομα του «αυτοκινήτου του λαού» (Volkswagen) ήταν KDF-Wagen (από τα αρχικά “Kraft durch Freude” που ήταν το σύνθημα του Γερμανικού Εργατικού Μετώπου και σήμαινε «Ισχύς δια μέσου της Χαράς»). Κατασκευάστηκε το 1934 από τον Ferdinand Porsche, ύστερα από ανάθεση της γερμανικής κυβέρνησης και προοριζόταν για μαζική παραγωγή στα πρότυπα του μοντέλου Ford T. Εμπνευστής της κατασκευής του Volkswagen ήταν ο ίδιος ο Hitler, ο οποίος ως θαυμαστής του Ford ήθελε να εισάγει την εξάπλωση των οδικών μεταφορών στη Γερμανία, στα πρότυπα της μαζικής παραγωγής της αμερικανικής αυτοκινητοβιομηχανίας. Η προσπάθεια αυτή συνδυαζόταν με την κατασκευή εκτεταμένου δικτύου αυτοκινητοδρόμων (Autobahn) που πέρα από την πολεμική τους χρησιμότητα ενσάρκωναν τα ναζιστικά ιδεώδη «του εθνικού χαρακτήρα, του πνεύματος, της δύναμης και της ομορφιάς». R. Volti, *Cars and Culture*, σ. 77 – 80. Το μοντέλο Mini Cooper κατασκευάστηκε από τον ελληνικής καταγωγής Άλεκ Ισιγόνη το 1959 κι αποτελεί τη βρετανική απάντηση στην ευρεία διάδοση του Volkswagen, καθώς γίνεται σύμβολο της μαζικής κουλτούρας και της πολιτισμικής επανάστασης της δεκαετίας του 1960.

¹⁴⁸ J. Flink, *The Automobile Age*, σ. 327 – 345

¹⁴⁹ R. Volti, *Cars and Culture*, σ. 115 – 136

πετρελαϊκές κρίσεις, η κυκλοφοριακή συμφόρηση των αστικών κέντρων, η εξάντληση των φυσικών πόρων, οι κλιματολογικές αλλαγές δημιουργούν ένα νέο πεδίο προβληματισμού. Το αυτοκίνητο φαίνεται να είναι πρωταγωνιστικό στη σχετική ρητορεία ως το κατεξοχήν υπαίτιο όλων αυτών των δεινών, το οποίο πρέπει να εγκαταλειφθεί, χωρίς όμως οι πλειοψηφίες να φαίνονται διατεθειμένες να το εγκαταλείψουν. Θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι το αυτοκίνητο αποτελεί κεντρικό άξονα του νεωτερικού ιστορικού παραδείγματος το οποίο έχει φθάσει στα όριά του μεν, δεν έχει υποκατασταθεί από κάποιο νέο, δε.

1.5.2 Η βιβλιογραφία της κουλτούρας του αυτοκινήτου

Η ανωτέρω συνοπτική ιστορική επισκόπηση καταδεικνύει ότι το αυτοκίνητο στα πρώτα στάδια της δημιουργίας του ως τέχνημα αφορά κυρίως στη δυτική Ευρώπη και τις ΗΠΑ. Μάλιστα, δεν έχει υπάρξει καμία κουλτούρα που να συνυφάνθηκε τόσο στενά με το αυτοκίνητο όσο η αμερικανική. Δεν προκαλεί εντύπωση λοιπόν ότι για την Ιστορία του αυτοκινήτου το συντριπτικό ποσοστό της βιβλιογραφίας είναι αμερικανική ή έστω αγγλοσαξωνική, ενώ ακόμη η διεθνής Ιστορία του αυτοκινήτου σε αυτές τις μελέτες αντιμετωπίζεται ως συνώνυμη με την αμερικανική και τη δυτικοευρωπαϊκή. Η βιβλιογραφία αυτή καλύπτει ένα εύρος προσεγγίσεων και περιλαμβάνει μελέτες που μελετούν την ιστορία των αυτοκινητοβιομηχανιών, ή σημαντικών προσωπικοτήτων που καθόρισαν καίρια την ιστορία του αυτοκινήτου. Περιλαμβάνει ακόμη έργα που εξετάζουν το αυτοκίνητο ως αντικείμενο οικονομικοκοινωνικών, κοινωνιολογικών, πολιτισμικών ή πολιτικών αναλύσεων, ή το αυτοκίνητο σε σχέση με ζητήματα περιβαλλοντικών ζητημάτων. Στο συγκεκριμένο υποκεφάλαιο έχουν επιλεγεί κάποια από τα πιο αντιπροσωπευτικά δείγματα αυτής της γραμματείας.

Το βιβλίο του James Flink *The Automobile Age* αποτελεί σημείο αναφοράς στην σχετική βιβλιογραφία, καθώς είναι από τα πρώτα έργα που συγκροτούν το εν λόγω πεδίο μελετών. Ο συγγραφέας, ο οποίος είναι καθηγητής Συγκριτικής Κουλτούρας στο Πανεπιστήμιο της Καλιφόρνιας και συνεργάτης του Αμερικανικού Ινστιτούτου Μελετών των Μεταφορών, έχει ασχοληθεί επί σειρά ετών με την συγκεκριμένη θεματική, αφού το πρώτο του βιβλίο *Car Culture* εκδόθηκε το 1975. Το έργο *The Automobile Age* είναι έκδοση του 1990 και καλύπτει την ιστορική πορεία του αυτοκινήτου σε Ευρώπη και Η.Π.Α. από τα τέλη του 19^{ου} αιώνα μέχρι περίπου τη δεκαετία του 1980, ακολουθώντας στην διάρθρωση των κεφαλαίων του την

χρονολογική παρουσίαση των σημαντικότερων γεγονότων κι επιτευγμάτων που καταρτίζουν την ιστορία της δημιουργίας και της εξέλιξης του αυτοκινήτου στον δυτικό κυρίως κόσμο.¹⁵⁰ Στο έργο του J. Flink, η Ιστορία της Τεχνολογίας προσλαμβάνεται ως γραμμική κι εξελικτική διαδοχή επιτυχημένων τεχνολογιών, στο επίπεδο της μακροκλίμακας. Αν και δίνεται σαφής έμφαση στον ρόλο των μεγάλων ονομάτων που καθόρισαν την ιστορία του αυτοκινήτου, γίνονται αρκετές αναφορές στην διάσταση των ευρύτερων κοινωνικών μετασχηματισμών που σχετίζονται με τη διάδοση του αυτοκινήτου, στο βαθμό βέβαια που αυτό είναι δυνατό για ένα βιβλίο που καλύπτει την περίοδο ενός αιώνα για ολόκληρο τον δυτικό κόσμο.

Το βιβλίο του Rudi Volti *Cars and Culture, A Life Story of a Technology* είναι σε μεγάλο βαθμό συναφές από ιστοριογραφικής πλευράς με το έργο του J. Flink, που παρουσιάστηκε παραπάνω. Ο συγγραφέας, ο οποίος είναι καθηγητής Κοινωνιολογίας στο Pitzer College της Καλιφόρνιας κι έχει ως αντικείμενό του την Ιστορία και Κοινωνιολογία της Τεχνολογίας, πραγματοποιεί επισκόπηση της ιστορίας του αυτοκινήτου από το 1886 μέχρι και τη δεκαετία του 1990 ακολουθώντας γραμμική εξιστόρηση. Ωστόσο δίνει μεγαλύτερη έμφαση στην εξέλιξη της τεχνολογίας και του σχεδιασμού του αυτοκινήτου σε αλληλεπίδραση με το κοινωνικό τους πλαίσιο.¹⁵¹ Το συγκεκριμένο βιβλίο εντάσσεται όπως και αυτό του Flink στο ιστοριογραφικό ρεύμα της Ιστορίας της Τεχνολογίας, η οποία παρουσιάζει την χρονική διαδοχή σημαντικών γεγονότων κι ονομάτων σε επίπεδο μεγακλίμακας. Δεδομένου ωστόσο ότι ο Volti εντάσσει στην αφήγησή του εκτεταμένες περιγραφές τεχνικών ζητημάτων που αφορούν στο αυτοκίνητο κι επιχειρεί να εξηγήσει την διαλεκτική τους σχέση με κοινωνικά, οικονομικά και πολιτικά ζητήματα, μπορεί να υποστηριχθεί ότι το έργο του παρουσιάζει μια ιδιαίτερα επιτυχημένη ισορροπία ανάμεσα στον κοινωνικό και τον τεχνολογικό ως ερμηνευτικούς παράγοντες, ενώ ακόμη είναι ενδιαφέρον το γεγονός ότι επιχειρεί να παρουσιάσει έστω και περιορισμένα, όχι μόνο τις τεχνολογίες που επικράτησαν αναφορικά με το αυτοκίνητο, αλλά κι αυτές που για διάφορους λόγους περιορίστηκαν ή πέρασαν σε αχρησία.

Το βιβλίο του Clay McShane, *Down the Asphalt Path* εξετάζει την σχέση ανάμεσα στην κουλτούρα του αυτοκινήτου και την αμερικανική αστικοποίηση. Στόχος του είναι να σκιαγραφήσει τους τρόπους με τους οποίους τα μεταφορικά

¹⁵⁰ J. Flink, *The Automobile Age*. J. Flink, *Car Culture*, MIT Press, Cambridge Massachusetts, 1975.

¹⁵¹ R. Volti, *Cars and Culture*.

μέσα και κυρίως το ιδιωτικό αυτοκίνητο αλληλοπροσδιορίστηκαν με την συγκρότηση νεωτερικών αστικών κέντρων και προαστίων στις ΗΠΑ. Η ιστορική του αφήγηση πιάνει το νήμα της από τους περιορισμούς της δημοτικής νομοθεσίας από τα μέσα του 19^{ου} αιώνα με αντικείμενο την κυκλοφορία των αμαξών χωρίς άλογα, όπως ονομάζονταν τότε τα αυτοκίνητα ως ανταπόκριση στους φόβους της κοινής γνώμης για τα ατυχήματα και την περιβαλλοντική μόλυνση. Οι περιορισμοί αυτοί αίρονται την δεκαετία του 1890 χάρη στον επανασχεδιασμό των δρόμων που κατέστησε δυνατή την κυκλοφορία νέων μεταφορικών μέσων, στα οποία συγκαταλέγονταν τα τρόλλεϋ και τα ποδήλατα. Στην συνέχεια το βιβλίο εξετάζει την καθιέρωση του αυτοκινήτου ως μέσου κοινωνικής διάκρισης των ανώτερων τάξεων και ταυτόχρονα ως μέσου απόδρασης τόσο από το αστικό περιβάλλον, όσο και από τους περιορισμούς και τις συμβάσεις της αστικής ζωής. Πέρα από το αυτοκίνητο διαδραματίζει σημαντικό ρόλο σε κοινωνικές μετατοπίσεις, όπως τη γυναικεία χειραφέτηση που συνδέεται με την ικανότητα χειρισμού του αυτοκινήτου, τίθεται ακόμη στο επίκεντρο δημόσιων συζητήσεων και συχνά αντιπαραθέσεων σχετικά με την περιβαλλοντική μόλυνση, την ύπαρξη πρασίνου στις πόλεις, και τη δημιουργία προαστίων. Το συγκεκριμένο βιβλίο συνδιαλέγεται με τα πεδία της Ιστορίας της Τεχνολογίας και των Σπουδών Αστικού χώρου και καταδεικνύει αρκετά εύγλωττα ότι το αυτοκίνητο αποτέλεσε καθοριστικό παράγοντα τόσο της κοινωνικής και πολιτισμικής ζωής, όσο και του αστικού τοπίου στις αμερικανικές πόλεις.¹⁵²

Οι παραπάνω μελέτες αν κι επιχειρούν να εξετάσουν την κουλτούρα του αυτοκινήτου όχι μόνο από την πλευρά της παραγωγής αυτοκινήτων αλλά και της κατανάλωσης, δεν παύουν να εστιάζουν σε κοινωνίες και ιστορικά πλαίσια όπου εντοπίζεται αυτοκινητοβιομηχανία διεθνούς παραγωγής. Το βιβλίο *Car Cultures*, το οποίο αποτελεί συλλογικό τόμο θεωρητικών της τεχνολογίας είναι από τα πιο χαρακτηριστικά δείγματα βιβλιογραφίας που εισάγουν μία διαφορετική προσέγγιση. Ο επιμελητής του τόμου Daniel Miller αναφέρθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο ως ένας εκ των εκπροσώπων των σπουδών υλικής κουλτούρας και κατανάλωσης. Στο συγκεκριμένο έργο εισάγεται μια καινοτόμος επιστημολογική προσέγγιση της

¹⁵² C. McShane, *Down the Asphalt Path. The Automobile and the American City*, Columbia University Press, New York, 1994.

κουλτούρας του αυτοκινήτου με μελέτες που δίνουν έμφαση στην κατανάλωση και την υλική κουλτούρα της τεχνολογίας σε εθνογραφικό πλαίσιο.¹⁵³

Εκκινώντας από την θέση ότι βάσει της κατά τον Latour «νεωτερικής συνθήκης», η οποία αναφέρθηκε κι εισαγωγικά στο πλαίσιο των ΣΕΤ, το αυτοκίνητο τείνει να εξετάζεται μονομερώς είτε από κοινωνιολογικής, είτε από τεχνολογικής πλευράς, η προσέγγιση του *Car Cultures* επιχειρεί να άρει τον διαχωρισμό αυτό θεωρώντας το ως τέχνημα που ενσωματώνει υλικά χαρακτηριστικά και πολιτισμικές νοηματοδοτήσεις, που οφείλουν να εξετάζονται σε συνάφεια, ενώ ταυτόχρονα σημαντική έμφαση προσδίδεται στον ρόλο του χρήστη.¹⁵⁴ Η συνεισφορά του συγκεκριμένου βιβλίου, έγκειται στο γεγονός ότι προχωρά πέρα από τον συγκερασμό τεχνολογικού και κοινωνικού παράγοντα, στην άρση του φυσικού και του τεχνητού, μελετώντας τις τεχνολογίες και κατ' επέκταση το αυτοκίνητο ως έκφανση της υπό ευρεία έννοια υλικής κουλτούρας, στο πλαίσιο της οποίας τα τεχνήματα θεωρούνται υβρίδια που δεν αποτελούν απλώς προέκταση της ανθρώπινης φύσης, αλλά αναπόσπαστο μέρος του υλικού περιβάλλοντος μέσω του οποίου διαμεσολαβούνται κοινωνικές, πολιτισμικές και κυριαρχικές σχέσεις¹⁵⁵.

Οι μελέτες που συμπεριλαμβάνονται στον τόμο *Car Cultures* εξετάζουν το αυτοκίνητο ως προς την υλική και σημειωτική του διάσταση σε επιμέρους πολιτισμικά πλαίσια, με την συνδρομή ανθρωπολογικών μεθοδολογικών ταξινομήσεων βάσει του αναλυτικού επιπέδου της μικροκλίμακας. Για τον λόγο αυτό περιλαμβάνει στη θεματολογία που εξετάζει ανθρωπολογικά φαινόμενα σε συνάφεια με την υλική κουλτούρα του αυτοκινήτου. Επί παραδείγματι, εξ αφορμής της οδηγητικής επιθετικότητας το αυτοκίνητο εξετάζεται ως είδος κοινωνικού σώματος σε συνάφεια με τον χρήστη του, του οποίου η σωματικότητα αναπροσδιορίζεται ως προς την κοινωνική της πρόσληψη. Όχημα κι οδηγός υπό αυτήν την έννοια, αποτελούν ένα υβριδικό ον, κατά συνέπεια επιχειρείται να διατυπωθεί μια κοινωνιολογική – ανθρωπολογική ανάλυση βάσει αυτής της οπτικής.¹⁵⁶

Επιπλέον, εισάγεται ο προβληματισμός που προκύπτει από τον συσχετισμό του αυτοκινήτου με την κουλτούρα ως σύστημα κυριαρχικών σχέσεων και αξιών που

¹⁵³ D. Miller (επιμ.), *Car Cultures*, Berg, Oxford, 2001

¹⁵⁴ W. E. Bijker – J. Law (επιμ.), *Shaping Technology, Building Society*. J. Law (επιμ.), *A Sociology of Monsters*.

¹⁵⁵ D. Miller, “Driven Societies”, στο D. Miller (επιμ.), *Car Cultures*, Berg, Oxford, 2001, σ. 1 – 34

¹⁵⁶ M. Michael, “The Invisible Car: The Cultural Purification of Road Rage”, στο D. Miller (επιμ.), *Car Cultures*, Berg, Oxford, 2001, σ. 59 – 79.

δρουν κανονιστικά επί των ατομικών πρακτικών. Ενδεικτικά, αναλύεται ο λόγος που εκφέρεται για τους έγχρωμους οδηγούς αυτοκινήτων στις δυτικές κοινωνίες, ο κοινωνικός ρόλος του αυτοκινήτου ως μέρος του εκσυγχρονισμού της καθημερινότητας στη Σουηδία, ή ακόμη αξιοποιούνται εθνογραφικά εργαλεία προκειμένου να αναλυθεί μέσω της ερευνητικής περίπτωσης μιας νορβηγικής κομόπολης το ζήτημα της γυναικείας χειραφέτησης διά μέσου της οδηγητικής παραβατικότητας. Στα κείμενα αυτά, το πρόβλημα της σχέσης της κουλτούρας του αυτοκινήτου και του κυρίαρχου λόγου δομείται μέσω της κατάδειξης ζητημάτων κατασκευής ταυτοτήτων κι άρθρωσης λόγου των νοούμενων ως κοινωνικών μειονοτήτων με την μορφή της αυτονομίας και του κοινωνικού αυτοπροσδιορισμού τους ως οδηγών.

Στις μελέτες του συλλογικού τόμου *Car Cultures* συμπεριλαμβάνεται ακόμη και το ζήτημα της κουλτούρας της κατανάλωσης και των συγκρουσιακών σχέσεων που συγκροτούνται στο πλαίσιο της, όπως η λειτουργία των οχημάτων ως «προεκτεινόμενο εαυτό» του χρήστη τους εξ αφορμής των συστημάτων ήχου των σύγχρονων αυτοκινήτων, οι αντικρουόμενες οπτικές που αναπτύσσονται για το αυτοκίνητο στην καθημερινότητα των ευρωπαϊκών πόλεων εξ αφορμής των οικολογικών προβλημάτων που δημιουργούνται σε αυτές, ή η νοούμενη ως «ανθρώπινη φύση» του αυτοκινήτου, που αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της πολιτισμικής ζωής, και μέσο κατανόησης της δικής μας ανθρώπινης φύσης. Τα συμπεράσματα των παραπάνω μελετών αφορούν στις κοινωνικές και πολιτισμικές προεκτάσεις του αυτοκινήτου σε συσχετισμό με ζητήματα συγκρούσεων που ενδεχομένως προκύπτουν από την χρήση του βάσει αντικρουόμενων ηθικών στρατηγικών.

Η προβληματική των προσεγγίσεων του συλλογικού τόμου *Car Cultures* εκκινεί από την άποψη ότι τα προϊόντα της τεχνολογίας αποτελούν αντικείμενα που δεν φέρουν οντολογικά, αλλά ιστορικά προσδιορισμένα χαρακτηριστικά λειτουργώντας ως εργαλεία κατασκευής ταυτοτήτων, κοινωνικής διάκρισης κι αποκλεισμών. Σύμφωνα με αυτή τη θεώρηση, οφείλουν να εξετάζονται εντός του πλαισίου δυναμικής της κοινωνικής σημασιодότησής τους, ώστε να εντοπίζονται τα πολιτισμικά νοήματα που εγγράφονται στην υλική τους μορφή ορίζοντας την ιδιότητά τους ως τεχνήματα.¹⁵⁷

¹⁵⁷ D. Miller, “Driven Societies”, σ. 1 – 34.

Αντίστοιχα με τον έργο *Car Cultures* υπάρχουν παραδείγματα βιβλιογραφίας που μελετούν την ιστορία και την κουλτούρα του αυτοκινήτου σε ιστορικά πλαίσια χωρών που δεν πρωταγωνίστησαν στη διεθνή αυτοκινητοβιομηχανία. Όπως καταδεικνύεται όμως, το αυτοκίνητο είχε καθοριστική επίδραση και σε αυτές τις κοινωνίες. Ενδεικτικά εδώ μπορούν να αναφερθούν ο συλλογικός τόμος *Towards Mobility. Varieties on Automobility in East and West* σε επιμέλεια των Manfred Grieger, Ulrike Gutzmann και Dirk Schlinkert που περιλαμβάνει μελέτες για την κουλτούρα του αυτοκινήτου σε χώρες της δυτικής αλλά και της ανατολικής Ευρώπης, το βιβλίο του Lewis Siegelbaum, *Car for Comrades. The Life of the Soviet Automobile*, το οποίο παρουσιάζει την ιστορία του αυτοκινήτου στη Σοβιετική Ένωση ως μέρος του σοσιαλιστικού μοντέλου κατανάλωσης και παραγωγής, το βιβλίο του Joel Wolfe, *Autos and Progress. The Brazilian Search for Modernity*, το οποίο μελετά την εισαγωγή αυτοκινήτου ως μέρος του εκσυγχρονισμού της Βραζιλίας, και το *Che's Chevrolet, Fidel's Oldsmobile. On the Road to Cuba* του Richard Schweid, το οποίο μελετά την κουλτούρα του αυτοκινήτου στην Κούβα ως ένα υβριδικό πολιτισμικό πεδίο συγκρητιστικής συνάντησης στοιχείων της αμερικανικής, της σοβιετικής και της κουβανέζικης κουλτούρας.¹⁵⁸

Πιο πρόσφατη βιβλιογραφική συνεισφορά, που επιχειρεί μία παρουσίαση της ιστορίας του αυτοκινήτου στο δυτικό κόσμο μέχρι και το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, αποτελεί η μελέτη του Gij's Mom, *Atlantic Automobility: The Emergence and Persistence of the Car, 1895 – 1940*.¹⁵⁹ Ο Mom έχοντας υπόβαθρο ως ιστορικός της λογοτεχνίας αξιοποιεί στην έρευνά του μία εκτενή βιβλιογραφία, η οποία περιλαμβάνει και λογοτεχνικές αναφορές. Κατά τη μελέτη των απαρχών της ιστορίας του αυτοκινήτου, δεν ξεκινά από την υπόθεση ότι αυτή αποτελεί ένα παγκοσμιοποιημένο φαινόμενο. Η κουλτούρα του αυτοκινήτου υπήρξε σε κάθε περίπτωση ιστορικό προϊόν των δυτικοευρωπαϊκών κοινωνιών στο γύρισμα του 20^{ου} αιώνα. Με αυτό το δεδομένο, ο Mom αξιοποιεί τις ιστοριογραφίες επτά χωρών, των οποίων η ιστορία κατά την περίοδο αυτή συνυφάνθηκε σε μεγάλο βαθμό με το αυτοκίνητο, δηλαδή των ΗΠΑ, του Ηνωμένου Βασιλείου, της Γαλλίας, της Γερμανίας, του Βελγίου, της Ολλανδίας και

¹⁵⁸ R. Schweid, *Che's Chevrolet, Fidel's Oldsmobile. On the Road to Cuba*, The University of North Carolina Press, Chapel Hill, 2004. J. Wolfe, *Autos and Progress. The Brazilian Search to Modernity*, Oxford University Press, Oxford, 2010. Grieger M. – Gutzmann U. – Schlinkert D. (επιμ.), *Towards Mobility. Varieties on Automobility in East and West*, Volkswagen AG, Wolfsburg, 2009. L. Siegelbaum, *Car for Comrades. The Life of the Soviet Automobile*, Cornell University, New York, 2008

¹⁵⁹ G. Mom, *Atlantic Automobility: The Emergence and Persistence of the Car, 1895 – 1940*, Berghahn, Oxford – New York, 2014.

της Ελβετίας. Οι ιστοριογραφίες αυτές συντίθενται, ώστε να προκύψει ένα ιστορικό αφήγημα, που επιχειρεί από τη μία πλευρά να υπερβεί τα όρια εθνοκεντρικών προσεγγίσεων, και από την άλλη πλευρά να αποφύγει αναγωγιστικές προσεγγίσεις που συνήθως εξετάζουν την κουλτούρα του αυτοκινήτου ως οικουμενική και παραγνωρίζουν τα ιστορικά της συμφραζόμενα.

Μία μελέτη με επίσης καίρια συμβολή στη βιβλιογραφία, που δίνει ωστόσο μεγαλύτερη έμφαση στα οδικά δίκτυα, είναι αυτή του Frank Schipper, *Driving Europe. Building Europe on roads in the twentieth century*.¹⁶⁰ Η μελέτη του Schipper βασίζεται σε μια εκτεταμένη αρχειακή έρευνα ευρωπαϊκών υπερεθνικών οργανισμών όπως η Διεθνής Οδική Ομοσπονδία, που ενεπλάκησαν με τον σχεδιασμό και την κατασκευή οδικών δικτύων στην Ευρώπη κατά τον 20^ο αιώνα και αναδεικνύει ότι οι οδικές υποδομές υπήρξαν άμεσα συνυφασμένες με την πρόσληψη και κατασκευή του ευρωπαϊκού χώρου ως ενιαίου σε επίπεδο τεχνικό και θεσμικό.

Παρ' ότι στο συγκεκριμένο υποκεφάλαιο αναφέρονται έργα που αφορούν στην κουλτούρα του αυτοκινήτου, δεν μπορεί να παραγνωριστεί η συμβολή μελετών που αφορούν στην ιστορία των σιδηροδρόμων, με δεδομένο ότι σε συγκεκριμένες περιόδους τουλάχιστον, η ιστορία του αυτοκινήτου δεν μπορεί να κατανοηθεί αποκομμένη από το ευρύτερο πλαίσιο των χερσαίων μεταφορών. Υπό αυτήν την έννοια, η μελέτη της Ειρήνης Αναστασιάδου, *In Search of a Railway Europe. Transnational Railway Developments in Interwar Europe*, είναι σημαντική καθ' ότι αναδεικνύει την συμβολή των σιδηροδρόμων στην ιστορία της ευρωπαϊκής ηπείρου.¹⁶¹

Σε ό,τι αφορά στην εγχώρια βιβλιογραφία, η προγενέστερη έρευνα αναφορικά με την κουλτούρα του αυτοκινήτου είναι μάλλον αυτή των Λ. Σκαρτσή και Γ. Αβραμίδη, *Made in Greece. Το ελληνικό αυτοκίνητο, όχημα και αεροσκάφος*.¹⁶² Η συγκεκριμένη έκδοση μπορεί να χαρακτηριστεί και ως λεύκωμα χάρη στο πλούσιο φωτογραφικό υλικό που διαθέτει. Καλύπτει ωστόσο ερευνητικά μια σχετικά ανεξερεύνητη πτυχή της ελληνικής ιστορίας της τεχνολογίας, που αφορά στην εγχώρια κατασκευή αυτοκινήτων και οχημάτων, από μικρές κυρίως κατασκευαστικές μονάδες. Με αυτόν τον τρόπο, η μελέτη των Σκαρτσή και Αβραμίδη αποτελεί σημαντική

¹⁶⁰ F. Schipper, *Driving Europe. Building Europe on roads in the twentieth century*, Foundation for the History of Technology, Technical University of Eindhoven, Alkmaar, 2009

¹⁶¹ I. Anastasiadou, *In Search of a Railway Europe. Transnational Railway Developments in Interwar Europe*, PhD Thesis, Technical University of Eindhoven, Eindhoven, 2008

¹⁶² Λ. Σκαρτσής – Γ. Αβραμίδης, *Made in Greece. Το ελληνικό αυτοκίνητο, όχημα και αεροσκάφος*, Typorama, Αθήνα, 2003.

συνεισφορά και στο χώρο της ιστορίας της ελληνικής βιομηχανίας, εισάγοντας ταυτόχρονα μια διευρυμένη θεώρηση τόσο της βιομηχανίας, όσο και της τεχνολογίας, οι οποίες συνήθως ταυτίζονται με τα επιτεύγματα και τα προϊόντα των μεγάλων βιομηχανιών. Προς την ίδια κατεύθυνση κινείται κι η πιο πρόσφατη έκδοση του Λ. Σκαρτσής, *Greek Vehicle and Machine Manufactures, 1800 to Present. A Pictorial History*.¹⁶³

Το βιβλίο *Ιστορία του αυτοκινήτου στην Ελλάδα*, της Ευφροσύνη Ρούπα, και του Ευάγγελου Χεκίμογλου, διαθέτει την εκδοτική αισθητική ενός λευκώματος, καθώς περιέχει πλούσια συλλογή φωτογραφιών και τρόπο συγγραφής που απευθύνεται σε ευρύ αναγνωστικό κοινό, ταυτόχρονα όμως θέτει στόχους επιστημονικής πραγματείας, δεδομένου ότι είναι το πρώτο πόνημα που επιχειρεί να καλύψει ένα κενό πεδίο για την ελληνική βιβλιογραφία, παρουσιάζοντας πρωτότυπο υλικό. Εντάσσεται στη λογική μιας γεγονοτολογικής παρουσίασης της ιστορίας της αυτοκινήτου, παρουσιάζοντας με ιδιαίτερα ευσύνοπτο τρόπο το ιστορικό υλικό του. Ταυτόχρονα υιοθετεί σε σημαντικό βαθμό μία οικονομική προσέγγιση, καθώς περιέχει συνεντεύξεις με επιχειρηματικούς παράγοντες στο χώρο του αυτοκινήτου.¹⁶⁴

Δύο μελέτες που αποτελούν έργα αναφοράς στην ελληνική βιβλιογραφία για το αυτοκίνητο είναι αυτές του Ηλία Καφάογλου, το *Αυτοκίνητος Κόσμος. Δοκίμιο για μία ιστορία του αυτοκινήτου* και το *Αυτοκίνηση στην Ελλάδα, 1900 – 1940*. Το πρώτο εξετάζει τη διεθνή ιστορία του αυτοκινήτου με έμφαση στη δυτική Ευρώπη και τις ΗΠΑ, και το δεύτερο εξετάζει την ιστορία του αυτοκινήτου στην Ελλάδα. Και τα δύο βιβλία του Ηλία Καφάογλου εισάγουν ως καινοτόμο στοιχείο τη δοκιμαϊκή διάρθρωση του πλουσιότατου εμπειρικού υλικού τους. Παρουσιάζοντας στιγμές της ιστορίας του αυτοκινήτου σε διεθνές κι ελληνικό επίπεδο αντιστοίχως, ο συγγραφέας ξεναγεί τον αναγνώστη στην πορεία δημιουργίας κι εξέλιξης του ως τεχνήματος, χωρίς να δεσμεύεται από την αυστηρά χρονολογική περιοδολόγηση ή την θεματική ταξινόμηση που θα επέβαλλε μια γεγονοτολογική ιστοριογραφική θεώρηση. Η ιδιαίτερη δομή των έργων του Καφάογλου οδηγεί στην παρουσίασή του θέματος όχι κατ' ακολουθία των κεφαλαίων του, αλλά βάσει των σημαντικότερων θεματολογικών παραμέτρων που αναδύονται από την εξιστόρησή του. Με τον τρόπο αυτό σκιαγραφείται εύγλωττα η

¹⁶³ Λ. Σκαρτσής, *Greek Vehicle and Machine Manufactures, 1800 to Present. A Pictorial History*, Bookstars – Γιωργαράς, Αθήνα, 2013.

¹⁶⁴ Ε. Ρούπα – Ε. Χεκίμογλου, *Η ιστορία του αυτοκινήτου στην Ελλάδα. Εμπόριο και παραγωγή στη μέγερνη του κράτους, 1894 – 1986*, Κέρκυρα – Economía Publishing, Αθήνα, 2009.

πολυδιάστατη ιδιότητα του θέματος. Επιπλέον, ειδικά στο βιβλίο που εξετάζει την ελληνική αυτοκίνηση δίνεται κι η πλευρά της ιστορίας «από τα κάτω», καθ' ότι παρουσιάζονται συνεντεύξεις ανθρώπων που ενεπλάκησαν με το αυτοκίνητο ως μηχανικοί ή αγωνιζόμενοι σε διοργανώσεις αγώνων αυτοκινήτου. Ταυτόχρονα, συνδυάζεται μια εκτεταμένη πρωτότυπη αρχειακή έρευνα, με τη μελέτη μη συμβατικών πηγών, όπως λογοτεχνικά κείμενα.¹⁶⁵

Αξίζει ακόμη να αναφερθεί εδώ μία μελέτη που παρ' ότι δεν εντάσσεται αυστηρά στο πεδίο της κουλτούρας του αυτοκινήτου παρουσιάζει μια σημαντική πτυχή της. Πρόκειται για το έργο του Μιχάλη Αρβανιτόπουλου, *Η ιστορία του μοτοσυκλετισμού στην Ελλάδα*.¹⁶⁶ Η έρευνα του Αρβανιτόπουλου είναι πρωτότυπη ως προς το ότι συνδυάζει την ιστορία της τεχνολογίας με μία ανθρωπολογική προσέγγιση, και παρουσιάζει με ιδιαίτερα παραστατικό τρόπο το πως συνυφάνθηκε η ιστορία του μοτοσυκλετισμού με την ιστορία της ελληνικής κοινωνίας.

Μία ακόμη μελέτη που είναι απαραίτητο να αναφερθεί, χωρίς να εντάσσεται άμεσα στο πεδίο της κουλτούρας του αυτοκινήτου είναι η μελέτη της Μ. Συναρέλλη, *Δρόμοι και λιμάνια στην Ελλάδα, 1830 – 1880*.¹⁶⁷ Η ιστορία των δρόμων στην Ελλάδα κατά τον 19^ο αιώνα, είναι απαραίτητη για την κατανόηση της ιστορίας των οδικών υποδομών κατά τον 20^ο, ως συστήματος που συνιστά κεντρικό παράγοντα για την ανάπτυξη και διάδοση της κουλτούρας του αυτοκινήτου.

Τέλος, με δεδομένο ότι, όπως επισημάνθηκε και σε σχέση με την ευρωπαϊκή βιβλιογραφία, η ιστορία του αυτοκινήτου μπορεί να κατανοηθεί σε βάθος μόνο σε συνδυασμό με το ευρύτερο πλαίσιο της ιστορίας των μεταφορών, μπορούν εδώ να αναφερθούν δύο μελέτες της ελληνικής βιβλιογραφίας που εξετάζουν την ιστορία των σιδηροδρόμων. Η πρώτη είναι η μελέτη του Λ. Παπαγιαννάκη, *Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι, 1882 – 1910*.¹⁶⁸ Πρόκειται βέβαια για έργο αναφοράς, καθ' ότι αποτελεί την πρώτη έρευνα που αναδεικνύει την σημασία των σιδηροδρομικών υποδομών για την ελληνική ιστορία, εξετάζοντάς τις στο πλαίσιο των οικονομικών και πολιτικών συνθηκών της συγκεκριμένης περιόδου. Πιο πρόσφατη, η μελέτη της Αικ. Μιχαλά, *Τα*

¹⁶⁵ Η. Καφάογλου, *Αυτοκίνητος κόσμος. Δοκίμιο για μια κοινωνική ιστορία του αυτοκινήτου*, Ύψιλον, Αθήνα, 2009. Η. Καφάογλου, *Ελληνική αυτοκίνηση. Άνθρωποι, δρόμοι, οχήματα, αγώνες. 1900 – 1940*, Ύψιλον, Αθήνα, 2013.

¹⁶⁶ Αρβανιτόπουλος Μ., *Η ιστορία του ελληνικού μοτοσυκλετισμού*, Mototech, Αθήνα, 2006.

¹⁶⁷ Μ. Συναρέλλη, *Δρόμοι και λιμάνια στην Ελλάδα, 1830 – 1880*, ΕΤΒΑ, Αθήνα, 1989.

¹⁶⁸ Λ. Παπαγιαννάκης, *Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι, 1882 – 1910. Γεωπολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές διαστάσεις*, Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, Αθήνα, 1990.

μέσα σταθερής τροχιάς από τον 19^ο αιώνα έως το 1974 εισάγει μια συστηματοποιημένη εξιστόρηση που καλύπτει μια ιδιαίτερα εκτεταμένη περίοδο.¹⁶⁹

1.5.3 Από την ιστορία και την κουλτούρα του αυτοκινήτου, στην αυτοκίνηση

Πολλές μελέτες της πιο πρόσφατης διεθνούς βιβλιογραφίας υιοθετούν μία προσέγγιση του αυτοκινήτου που εφορμάται από το θεωρητικό παράδειγμα των κινητικότητων. Εισάγουν έτσι την εργαλειακή έννοια της *αυτοκίνησης*, η οποία αναφέρεται πρώτη φορά από τον John Urry, στο κείμενό του “The System of Automobility”. Η αυτοκίνηση σε αυτό το πλαίσιο της προβληματικής ορίζεται ως ένα σύστημα αυτοποιητικό κι αυτοεπεκτεινόμενο. Το σύστημα αυτό προσιδιάζει σύμφωνα με τον ίδιο τον Urry στην αντίστοιχη έννοια του Thomas Hughes, όπως περιγράφηκε στο μέρος για τις ΣΕΤ. Θα μπορούσε επομένως να κατανοηθεί ως ένα υβριδικό κι ετερογενές δίκτυο ροών που περιλαμβάνει ανθρώπους, αυτοκίνητα, υποδομές αλλά και πολιτισμικά και καταναλωτικά πρότυπα. Η διαφορά επομένως της αυτοκίνησης από την κουλτούρα του αυτοκινήτου έγκειται στο ότι η δεύτερη συνιστά πεδίο μελέτης ενώ η πρώτη ορίζεται ως σύστημα.¹⁷⁰

Οι εισηγητές της εν λόγω έννοιας θεωρούν ότι η αυτοκίνηση διαφέρει από όλα τα άλλα συστήματα κινητικότητας. Κατ’ αρχάς η σύγχρονη κοινωνική επιστήμη έχει διαμορφώσει ως θεωρητικά εργαλεία ανάλυσης των κοινωνιών του οργανωμένου καπιταλισμού τις έννοιες του Φορντισμού και του Μεταφορντισμού που προέρχονται από τη βιομηχανία αυτοκινήτου. Θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι αυτοκινητοβιομηχανίες όπως η Ford, η General Motors, η Mercedes, ή η Rolls – Royce έχουν αποτελέσει την πεμπτουσία του καπιταλισμού κατά τον 20^ο αιώνα.¹⁷¹ Επιπλέον, το αυτοκίνητο έχει αποτελέσει το πιο σημαντικό καταναλωτικό αντικείμενο των νοικοκυριών κι έχει συνδεθεί υλικά και σημειωτικά με σημαντικές κοινωνικές μετατοπίσεις όπως η νεανική και γυναικεία χειραφέτηση, η δημόσια επίδειξη ανδρισμού και κοινωνικής επιφάνειας για ευρύτερα καταναλωτικά στρώματα, η κοινωνική δικτύωση, κι η επαγγελματική ή οικογενειακή καταξίωση. Ακόμη έχει

¹⁶⁹ Αικ. Μιχαλά, *Τα μέσα σταθερής τροχιάς από τον 19^ο αιώνα έως το 1974. Ανάπτυξη, λειτουργία και διαφανόμενα αδιέξοδα*, Ύψιλον, Αθήνα, 2015.

¹⁷⁰ J. Urry, “The System of Automobility”, στο M. Featherstone – N. Thrift – J. Urry (επιμ.), *Automobilities*, Sage, London, 2000, σ. 25 – 40.

¹⁷¹ J. Urry, *Mobilities*, σ. 115 – 119.

αποτελέσει υλική έκφραση πολλών νεωτερικών πολιτισμικών προτύπων, όπως η ταχύτητα, η ασφάλεια, η κοινωνική επιτυχία κι η σεξουαλική απελευθέρωση.

Παρ' ότι ακριβό μέσο, το αυτοκίνητο έχει αποτελέσει ιδιοκτησία όλων των οικονομικοκοινωνικών στρωμάτων ως μεταχειρισμένο. Γι' αυτό και το αυτοκίνητο ως καταναλωτικό προϊόν συλλαμβάνεται έως κι ανθρωπομορφικά και συμμετέχει σε μία οικονομία στο πλαίσιο της οποίας η ιδιοκτησία γίνεται αντικείμενο πόθου, ή συναισθηματικού δεσίματος.¹⁷² Η νοηματοδότησή του ως προς τις υλικές και σημειωτικές ταυτότητες των καταναλωτών του είναι τόσο καθοριστική, που έχει υποστηριχθεί ότι συγκροτεί νέες τεchnοκοινωνικές ταξινομικές κατηγορίες όπως το υβρίδιο του οδηγού αυτοκινήτου, το οποίο στην πραγματικότητα αποτελεί ένα κιναισθητικό σύνολο ανθρώπου και μηχανής.¹⁷³ Με αυτό το σκεπτικό έχει υποστηριχθεί ότι το σύστημα αυτοκίνησης έχει μετατρέψει τις νεωτερικές κοινωνίες από κοινωνίες πολιτών σε κοινωνίες οδηγών.¹⁷⁴ Άλλωστε, το πρόθεμα *αυτο* στο αυτοκίνητο παραπέμπει στην συγχώνευση του ανθρωπιστικώς νοούμενου εσώτερου εαυτού με τα μηχανήματα που έχουν δυνατότητα για αυτόματη κίνηση. Γι' αυτό κι αποτελεί αυτοενεργούμενο, αυτοποιητικό σύστημα που δημιουργεί το ίδιο τις προϋποθέσεις τις εξάπλωσής του.

Η αυτοποιητικότητα της αυτοκίνησης κατά τον Urry (εάν μπορεί να σταθεί ως δόκιμος ένας τέτοιος νεολογισμός) συνίσταται στη δυνατότητα που προσφέρει για ιδιωτικές μετακινήσεις, και την ευελιξία που το κάνουν να αναδιοργανώνει το χωροχρόνο. Αφ' ενός η δομή του χώρου ανασηματοδοτείται ως αυτοκινητοχώρος ή μηχανικός χώρος μέσω της ενορχήστρωσης σύνθετων κι ετερογενών τρόπων μετακίνησης και κοινωνικότητας σε μεγάλες αποστάσεις. Το νεωτερικό τοπίο ανακατασκευάζεται βάσει της αυτοκίνησης και κυριαρχείται από αυτήν. Μεγάλες εκτάσεις του πλανήτη απονεκρώνονται, χάνοντας το νόημά τους τόσο ως ιδιωτικός, όσο και ως δημόσιος χώρος κοινωνικής συνεύρεσης, επειδή καταλαμβάνονται από αυτοκίνητα, αποτελώντας μη τόπους κι αποκλείοντας άλλους τρόπους μετακίνησης.¹⁷⁵

¹⁷² M. Sheller, "Automotive Emotions. Feeling the car", *Theory, Culture and Society*, τ. 21, 2004, σ. 221 – 242.

¹⁷³ T. Dant, "The Driver-car", σ. 61 – 80

¹⁷⁴ C. Seiler, *Republic of Drivers. A Cultural History of Automobility in America*, The University of Chicago Press, Chicago – London, 2008.

¹⁷⁵ J. Urry, "The System of Automobility", σ. 25 – 40. Βλ. επίσης. R. Horvath, "Machine-space", *The Geographical Review*, τ. 64, 1974, σ. 167 – 8. F. Freund, *The Ecology of the Automobile*, Black Rose Books, Montreal – New York, 1993. J. Kunstler, *The Geography of Nowhere: The Rise and Decline of America's Man-Made Landscape*, Touchstone Books, New York, 1994. Παράδειγμα της νεωτερικής ρευστοποίησης της έννοιας του αστικού αποτελούν τα μοτέλ κατά μήκος αυτοκινητοδρόμων που αφ'

Επιπλέον, η αυτοκίνηση αναδιοργανώνει και την έννοια του χρόνου σηματοδοτώντας τη μετατόπιση από τον ωρολογιακό χρόνο των μέσων μεταφοράς του 19^{ου} αιώνα στον αυτόματο και ατομικό χρόνο.¹⁷⁶ Η εξατομίκευση χρονικών ταχυτήτων άλλωστε θεωρείται κατά τον Giddens αναδιοργάνωση της δομής του εαυτού.¹⁷⁷

Επιπροσθέτως, η αυτοκίνηση αποτελεί έναν κόμβο δικτύωσης θεσμικών, τεχνικών και κοινωνικών διασυνδέσεων μεταξύ κρατικών υπηρεσιών, νομοθεσίας βιομηχανιών, συλλόγων καταναλωτών, ή διαφημιστικών εταιρειών. Τα τεχνικοκοινωνικά υβρίδια των οδηγών αυτοκινήτων που αναφέρθηκαν παραπάνω υπόκεινται σε περιορισμούς όπως υπηρεσίες αδειοδότησης οδήγησης, κανονισμοί της Τροχαίας, πολιτικές τιμολόγησης αυτοκινήτων και καυσίμων, κατασκευή και συντήρηση του οδικού δικτύου, συνεργεία, υπηρεσίες ασφάλισης και οδικής βοήθειας, αντιπροσωπείες, συγκροτήματα αναψυχής ή μεταποίησης, αστικός σχεδιασμός, συστήματα προώθησης και διαφήμισης. Επιπλέον το σύστημα της αυτοκίνησης ως η κυρίαρχη μορφή αναψυχής και τουρισμού κατά την νεωτερικότητα και μετανεωτερικότητα έχει επισκιάσει όλα τα υπόλοιπα συστήματα μετακίνησης αναδιοργανώνοντας την ιδιωτική και δημόσια ζωή και τον τρόπο συνδιαλλαγής ανθρώπων στο πλαίσιο της οικογένειας, του ελεύθερου χρόνου, και της εργασίας.¹⁷⁸

Η κυριαρχία της κουλτούρας του αυτοκινήτου έχει αποτελέσει το πλαίσιο για την εκφορά δημοσίου λόγου και κανονιστικών κριτηρίων σχετικά με νεωτερικά πρότυπα κοινωνικής διάκρισης πολιτών κι οικονομικής οργάνωσης κρατών, όπως η ευζωΐα, ή ο εκσυγχρονισμός. Γι' αυτό και όπως σημειώνει ο Roland Barthes τα αυτοκίνητα ως υπέρτατο δημιούργημα μιας εποχής συνιστούν το αντίστοιχο των γοθτικών καθεδρικών του Μεσαίωνα. Συλλαμβάνονται από τον άγνωστο δημιουργό τους με πάθος και καταναλώνονται ως εικόνα απ' ολόκληρο τον πληθυσμό, αποκτώντας μαγικές ιδιότητες στο συλλογικό φαντασιακό.¹⁷⁹ Σε αυτήν την

ενός συνδέονται με κίνηση δημιουργώντας τοπίο που επιτείνει την εξάρτηση από το αυτοκίνητο κι αφ' ετέρου δημιουργούν αίσθηση ομοιομορφίας και ουτοπίας (με την έννοια του μη τόπου), πράγμα που είχε προβλεφθεί κι από τον Corbusier. Οι χώροι αυτοί διασπούν τη γραμμικότητα και την συνοχή της κοινωνικής τάξης και διέπονται από κανόνες οδικής κυκλοφορίας που οφείλουν να ακολουθούν προκειμένου για την κίνησή τους σε αυτούς οι «πολίτες του δρόμου»

¹⁷⁶ Βλ. για παράδειγμα M. Castells, *The Rise of the Network Society*, Blackwell, Oxford, 1996

¹⁷⁷ A. Giddens, *Modernity and Selfidentity*

¹⁷⁸ J. Urry, *Mobilities*, σ. 115 – 119.

¹⁷⁹ R. Barthes, *The Eiffel Tower and Other Mythologies*

κατεύθυνση έχει συμβάλει βέβαια κι η κεντρική θέση του αυτοκινήτου στη λογοτεχνία και τον κινηματογράφο του 20^{ου} αιώνα.¹⁸⁰

Κατά τη μεταπολεμική εποχή, το αυτοκίνητο έχει βρεθεί στο επίκεντρο νέων θεμάτων δημόσιας συζήτησης, όπως οι πολιτικές κρίσεις κι οι πόλεμοι που προέρχονται από τα συμφέροντα των πετρελαϊκών βιομηχανιών, ή το σύστημα φορολόγησης. Ακόμη, το σύστημα της αυτοκίνησης προαπαιτεί μαζική χρήση περιβαλλοντικών πηγών και προκαλεί μεγάλης κλίμακας περιβαλλοντική μόλυνση καθώς και θανάτους και δυστυχήματα. Σε σχέση με τα παραπάνω ο δημόσιος λόγος που αρθρώνεται είναι αντιφατικός. Χαρακτηρίζεται από την παραδοξότητα αγάπης προς το αυτοκίνητο και μίσους προς το σύστημα αυτοκίνησης που αποτελεί την αναγκαία προϋπόθεσή του, σε μεγαλύτερο βαθμό από οποιοδήποτε άλλο μέσο μετακίνησης. Παρά τη δαιμονοποίησή της, οι επιπτώσεις της αυτοκίνησης όπως τα τροχαία ατυχήματα, η ρύπανση, ή η εξάντληση των πετρελαϊκών αποθεμάτων θεωρούνται φυσικά συστατικά στοιχεία του συστήματός της. Επιχειρείται ωστόσο να επιλυθούν όχι με την κατάργησή της, αλλά με την συνδρομή της τροποποίησης επιμέρους τεχνικών ή κοινωνικών παραμέτρων. Η αυτοκίνηση συνιστά ένα ιστορικό φαινόμενο, και ως τέτοιο δεν υπήρξε απότοκο μιας αναπόφευκτης και τελεολογικής εξέλιξης. Χάρη στην ευελιξία της και την σαρωτική της επίδραση όμως λαμβάνεται ως τέτοια.¹⁸¹ Θα μπορούσαμε να φανταστούμε έναν κόσμο χωρίς αυτοκίνητα; Ή ακόμη περισσότερο, θα θέλαμε; Τέτοια ερωτήματα καταδεικνύουν ότι οφείλουμε να κατανοήσουμε την αυτοκίνηση ιστορικά.

1.6 Συμπεράσματα – Θεωρητικές αφετηρίες της μελέτης

Τα παραπάνω δείχνουν ότι η αυτοκίνηση θα μπορούσε να νοηθεί και ως ένα παραδειγματικό μοντέλο οργάνωσης της νεωτερικότητας. Ενδεχομένως αυτό το μοντέλο να έχει φθάσει στα όριά του, ή να αδυνατεί να ανταποκριθεί στις προκλήσεις της μετανεωτερικότητας. Ωστόσο, είναι σαφές ότι δεν έχει εμφανιστεί ένα νέο παραδειγματικό πλαίσιο μεγάλης κλίμακας, ικανό να υποσκελίσει την αυτοκίνηση και

¹⁸⁰ J. Urry, *Mobilities*, σ. 115 – 119. Μεταξύ των λογοτεχνιών που έχουν χρησιμοποιήσει ως θέμα τους το αυτοκίνητο αναφέρονται οι: E. M. Forster, V. Woolf, S. Fitzgerald, D. du Maurier, J. Kerouak, και J. Steinbeck. Μεταξύ των ταινιών που έχουν επίσης ως κεντρικό θέμα τους το αυτοκίνητο αναφέρονται οι: *Easy Rider*, *Rolling Stone*, *Alice Doesn't Live Here Anymore*, *Bonnie and Clyde*, *Vanishing Point*, *Badlands*, *Thelma and Louise*, *Paris Texas*, *The Italian Job*, *Bullitt or Crash*, *Christine* κα.

¹⁸¹ Urry, *Mobilities*, 115 – 120.

να προκαλέσει τη μετατόπιση προς νέους τρόπους κατανάλωσης κι οργάνωσης των χωροχρονικών ταξινομήσεων και της οικονομικής και κοινωνικής ζωής. Ακόμη κι αν δεν έχει γίνει όμως ακόμη παρελθόν, η αυτοκίνηση είναι πλέον ένα σύστημα που οφείλει να ειπωθεί στην ιστορική του διάσταση. Σίγουρα πάντως παρουσιάζει το ενδιαφέρον ότι αν και το κατεξοχήν σύμβολο της νεωτερικότητας και του οργανωμένου καπιταλισμού, αποτέλεσε παράγοντα εξώθησής του προς ένα μετασταθερό μετανεωτερικό μοντέλο του αποδιοργανωμένου καπιταλισμού.

Σε κάθε περίπτωση, η θεωρητική ανάγκη για την ανάγνωση της αυτοκίνησης στην ιστορικότητά της, ως ένα φαινόμενο που διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στην ελληνική κοινωνία ειδικά κατά τη μεταπολεμική περίοδο, αποτέλεσε το εφαλτήριο για την παρούσα μελέτη. Στο πλαίσιο των Ιστορικών σπουδών έχει συζητηθεί η ανακατασκευή των εννοιών τόσο του χρόνου όσο και του χώρου για την συγκρότηση των εθνικών κρατών. Πως όμως διαμεσολαβείται και πραγματώνεται τεχνοκοινωνικά η ανακατασκευή αυτή τον 20^ο αιώνα; Αυτό ήταν το ερώτημα που στάθηκε αφετηρία για την παρούσα διατριβή. Κεντρική υπόθεση εργασίας αποτέλεσε η άποψη ότι η αυτοκίνηση διαδραμάτισε καίριο ρόλο σε αυτήν την ανακατασκευή. Το ιστορικό και γεωγραφικό πλαίσιο της έρευνας λοιπόν, ήτοι το ελληνικό κράτος κατά την περίοδο 1930 – 1980 δεν προσλαμβάνεται ουσιοκρατικά, αφού στόχος είναι να εξετασθεί ο τρόπος με τον οποίο η αυτοκίνηση συμμετείχε στην τεχνοκοινωνική συγκρότηση και νοηματοδότησή του.

Στο σημείο βέβαια είναι απαραίτητο να οριοθετηθεί η έννοια της αυτοκίνησης στο πλαίσιο της παρούσας έρευνας. Για τις ανάγκες οριοθέτησης του αντικειμένου μελέτης στο κεφάλαιο αυτό εκτέθηκαν οι προβληματικές των θεωρητικών πεδίων από τα οποία η παρούσα έρευνα έχει αντλήσει μεθοδολογικά εργαλεία. Με βάση τα όσα εκτέθηκαν στα προηγούμενα μέρη λοιπόν, η αυτοκίνηση εξετάζεται ως ένα ετερογενές τεχνοκοινωνικό δίκτυο που αποτελείται από τεχνικές παραμέτρους, όπως το αυτοκίνητο ως τέχνημα, ή ο δρόμος ως υποδομή, από φυσικές παραμέτρους όπως ο ελληνικός γεωγραφικός χώρος, καθώς και από κοινωνικές παραμέτρους, όπως το θεσμικό πλαίσιο των πολιτικών και οικονομικών αποφάσεων, οι ιδεολογίες του εκσυγχρονισμού κι εξευρωπαϊσμού που μεταφράζονται σε αντίστοιχους πολιτικούς προσανατολισμούς, οι Έλληνες χρήστες του αυτοκινήτου που λειτουργούν ως φορείς

πολιτισμικών προτύπων και νοοτροπιών κι οι κοινότητες των Ελλήνων μηχανικών που είναι φορείς τεχνογνωσίας και κανονιστικών προτάσεων για το μέλλον.¹⁸²

Επιπλέον, με βάση την άποψη που εκφράζεται στο πλαίσιο των Σπουδών Κινητικότητας, η ανάγνωση της κοινωνίας ως μιας στατικής δομής η οποία ιεραρχείται βάσει αποκλειστικά οικονομικοκοινωνικών όρων δεν επαρκεί για την ανάγνωση των μεταπολεμικών κοινωνιών. Η μεταπολεμική ειδικά κοινωνία μπορεί να κατανοηθεί επαρκέστερα ως δέσμη οικονομικών, κοινωνικών και πολιτικών πρακτικών, υποδομών κι ιδεολογιών που συγκροτούνται βάσει τεχνοκοινωνικοκοινωνικών δικτύων κίνησης ανθρώπων, πληροφοριών, και συμβολικών προτύπων που αναδιατάσσουν τις οικονομικές, γεωπολιτικές και κοινωνικοπολιτισμικές ιεραρχήσεις και συγκροτούν νέες συλλογικότητες.

Με βάση τα παραπάνω, η αυτοκίνηση στην Ελλάδα μπορεί να εξεταστεί ως ένα υβριδικό τεχνοκοινωνικό δίκτυο που μέσω της κυκλοφορίας ανθρώπων, αυτοκινήτων και πολιτισμικών στερεοτύπων αναδιατάσσει τις φυσικές και αισθητηριακές γεωγραφίες.¹⁸³ Ειδικά κατά τη μεταπολεμική περίοδο, η αυτοκίνηση λειτουργεί ως άξονας επαναπροσδιορισμού των κοινωνικών δράσεων ως καταναλωτών.¹⁸⁴ Στο πλαίσιο της καταναλωτικής κουλτούρας που αναδεικνύεται καίριας σημασίας για την επανιεράρχηση των ελληνικής κοινωνίας, η κινητικότητα προβάλλεται ως δικαίωμα που συνδέεται με τα οικονομικά πρότυπα κατανάλωσης της καπιταλιστικής οικονομίας και της τεχνολογικής προόδου, αλλά και της χωροταξικής αναδιοργάνωσης της ελληνικής επικράτειας μέσω του οδικού δικτύου.¹⁸⁵

¹⁸² M. Callon, "Society in the Making: The Study of Technology as a Tool for Sociological Analysis", σ. 83 – 106. Th. Hughes, "The Evolution of Large Technical Systems", σ. 51 – 82 T. Pinch – W. E. Bijker, "The Social Construction of Facts and Artifacts", σ. 17 – 50.

¹⁸³ J. Urry, *The Tourist Gaze*, σ. 1 – 20, M. Sheller – J. Urry, *Tourism Mobilities: Places to Play, Places in Play*, Routledge, London – New York, 2004, σ. 130, 194

¹⁸⁴ Για το ζήτημα της σχέσης διάχυσης τεχνολογικών προϊόντων στο πλαίσιο της κατανάλωσης και της δημιουργίας ταυτοτήτων στις μεταπολεμικές κοινωνίες, βλ. R. Oldenziel, "Europe's Mediation Junction", σ. 107 – 139.

¹⁸⁵ Για την ανάδειξη της κινητικότητας ως δικαίωμα που συνδέεται με τα πρότυπα της φιλελεύθερης καπιταλιστικής οικονομίας βλ. J. Urry, *Mobilities*, σ. 184 – 194. S. Luger, *Corporate Power, American Democracy, and the Automobile Industry*, Cambridge University Press, Cambridge, 2000. S. Böhm – C. Land – J. Campbell – M. Paterson "Introduction: Impossibilities of Automobility", στο S. Böhm – C. Land – J. Campbell – M. Paterson, (επιμ.), *Against Automobility*, Blackwell, Malden – Oxford – Carlton, 2006, σ. 3 – 16. P. A. Forstorp, "Quantifying Automobility: Speed, 'Zero – Tolerance' and Democracy", στο S. Böhm – C. Land – J. Campbell – M. Paterson, (επιμ.), *Against Automobility*, Blackwell, Malden – Oxford – Carlton, 2006, σ. 93 – 112. S. C. Rajan, "Automobility and the Liberal Disposition." στο S. Böhm – C. Land – J. Campbell – M. Paterson, (επιμ.), *Against Automobility*, Blackwell, Malden – Oxford – Carlton, 2006, σ. 113 – 130.

2. Χώρος και Κινητικότητα I – Οι υποδομές αυτοκίνησης

2.1 Εισαγωγή – Η ανάδυση ενός νέου συστήματος

«Ἡ Ἑλλάς, μολοντί δέν δύναται νά συγκριθῆ ὑπό τήν ἔποψιν τῆς συγκοινωνίας πρὸς τά κράτη τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης, καί ἰδίως πρὸς τό Βέλγιον, τήν Γερμανίαν καί τήν Ἀγγλίαν εὐρίσκεται ὁμως εἰς πολύ ἀνωτέραν θέσιν τῶν ἄλλων κρατῶν τοῦ Αἴμου, πλεονεκτοῦσα κυρίως διά τῆς γεωγραφικῆς αὐτῆς θέσεως καί τῶν ἀναπεπταμένων παραλίων, τά ὅποια ἐκτείνονται εἰς μῆκος πλέον τῶν πέντε χιλιάδων χιλιομέτρων. Οὐδένα διαφεύγει ἡ σπουδαιότητα τῆς βελτιώσεως καί ἐπαυξήσεως τῶν μέσων τῆς συγκοινωνίας, ἡ ἐπίδρασις αὐτῶν πρὸς ἀνάπτυξιν τῶν πλουτοπαραγωγῶν πόρων καί ἡ ἠθική αὐτῶν σημασία ἐπὶ τῶν διεθνῶν σχέσεων τῶν λαῶν. Ἡ ἐφαρμογή τοῦ ἀτμοῦ καί τοῦ ἠλεκτρισμοῦ εἰς τά μέσα συγκοινωνίας, αἱ νεώτεραι τελειοποιήσεις καί ἐφευρέσεις πρὸς ἐπίτευξιν μεγαλειτέρας ταχύτητος ἤλλαξαν τὰς συνθήκας τοῦ ἐμπορίου, ἐπέφεραν τήν συγχήν ἐπικοινωνίαν τῶν λαῶν καί τείνουν νά καταστήσουν ὀλοέν φιλικὰς τὰς σχέσεις καί νά ἐδραιώσουν τήν ἀμοιβαίαν ἀλληλεγγύην μεταξύ αὐτῶν. Ἐξ ἄλλου, δι' ἕκαστην χώραν, ἡ ἔντασις τῆς συγκοινωνίας αὐτῆς ἐνίσχυσε τήν γεωργίαν, τήν βιομηχανίαν καί τό ἐμπόριον, καί ἐπέρρωσε τήν καθόλου οἰκονομικήν αὐτῆς ζωήν. Εἰς τήν Ἑλλάδα, ἡ θαλάσσια συγκοινωνία ὑπῆρξε πάντοτε ἀκμαία, αἱ ὁδοί ὁμως καί οἱ σιδηρόδρομοι καί αἱ διώρυγες κατεσκευάσθησαν καί ἔλαβαν τήν ἀνάπτυξιν των ἐντός τῆς τελευταίας δεκαπενταετίας. Τό σύμπλεγμα τῶν ὁδῶν καί τῶν σιδηροδρόμων δέν συνεπληρώθη εἰσέτι συμφώνως πρὸς τὰς ἐσωτερικὰς ἀνάγκας τῆς χώρας καί δέν ἐπῆλθε ἡ ἐν σχεδίῳ εὐρισκομένη διά ξηρᾶς συγκοινωνία μετὰ τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης, διά τῆς ἐνώσεως τῶν ἐλληνικῶν καί ὀθωμανικῶν σιδηροδρόμων, ὅποτε ὁ Πειραιεὺς θά διηγωνίζετο πρὸς τον μέγαν μακεδονικόν λιμένα τῆς Θεσσαλονίκης καί θά ἠδύνατο νά καταστή, ἀντί τοῦ Βρενδηςίου, ὁ τόπος τῆς ἐπιβιβάσεως τῶν ταξιδιωτῶν ὅσοι μεταβαίνουντες εἰς Αἴγυπτον, εἰς τήν διώρυγα τοῦ Σουέζ καί τήν Ἄπω Ἀνατολή θά ἐπεθύμουν νά ἀποφύγουν μακρόν διά θαλάσσης ταξείδιον. Διά τοῦτο ὑπολείπονται ἀκόμη ἱκαναί ἐργασίαι, πρὸς συμπλήρωσιν καί βελτίωσιν τῆς συγκοινωνίας.»¹⁸⁶

Στο παραπάνω απόσπασμα του 1902 από το βιβλίο του Σπύρου Λοβέρδου, ο *Εθνικός Πλούτος*, απαντούν πολλά καίρια ζητήματα που αφορούν στην ανάπτυξη του οδικού δικτύου στον ελληνικό χώρο και θα απασχολήσουν το παρόν κεφάλαιο. Κατ' αρχάς καταδεικνύεται η πρωτοκαθεδρία της θαλάσσιας συγκοινωνίας, αλλά κι η

¹⁸⁶ Σ. Λοβέρδος, *Ο Εθνικός Πλούτος*, Τ. Β', Βιομηχανία – Συγκοινωνία – Ναυτιλία – Εμπόριο, Σύλλογος προς Διάδοσιν Ωφέλιμων Βιβλίων, Αθήνα, 1902, σ. 46

αυξανόμενη σημασία που αποκτούν οι χερσαίες μεταφορές. Οι προηγούμενοι αιώνες είχαν σηματοδοτηθεί από τα δίκτυα ακτοπλοΐας ως το κύριο μέσο ανακάλυψης νέων περιοχών του πλανήτη, από πλευράς πάντοτε του δυτικού κόσμου, διείσδυσης σε νέες αγορές, κι εν τέλει εξάπλωσης της οικονομικής και πολιτισμικής κυριαρχίας των αποικιοκρατικών δυνάμεων μέσω της απόπειρας επιβολής του καπιταλιστικού κανόνα σε παγκόσμια κλίμακα. Επομένως, μέχρι το 19^ο αιώνα το κυρίαρχο παράδειγμα κινητικότητας είναι οι θαλάσσιες συγκοινωνίες μέσω των οποίων ο κόσμος χαρτογραφείται κι οργανώνεται σε αυτό που έχει οριστεί στη σχετική βιβλιογραφία ως κέντρα και περιφέρειες.¹⁸⁷ Ειδικά μάλιστα στην περίπτωση της Ελλάδας, όπως σημειώνεται και στο παραπάνω απόσπασμα, η ακτοπλοΐα αποτελούσε το συγκοινωνιακό σύστημα στο οποίο η χώρα διέθετε συγκριτικό πλεονέκτημα, λόγω και των ειδικών γεωγραφικών και γεωφυσικών της συνθηκών.

Η εξέλιξη που σημειώνεται από το 19^ο αιώνα στις τεχνικές υποδομές και την τεχνολογία των μεταφορικών μέσων σηματοδοτεί τη μετάβαση σε ένα νέο παράδειγμα κινητικότητας. Ο αιώνας αυτός μπορεί να χαρακτηριστεί ως η εποχή των σιδηροδρόμων. Η διαρκής εξάπλωση των σιδηρένιων οδών ανακατασκεύασε κι επαναχαρτογράφησε το χώρο, και συστηματοποίησε τη μέτρηση του χρόνου βάσει των πινάκων των σιδηροδρομικών δρομολογίων. Στο πλαίσιο αυτού του νέου παραδείγματος επαναπροσδιορίζονται τόσο οι γεωπολιτικοί συσχετισμοί όσο κι οι κοινωνικές σχέσεις. Αν κι η κινητικότητα αποτελεί αυτήν την εποχή προνόμιο των ανώτερων τάξεων, δυνητικά προσφέρει την ευκαιρία αυτή και σε μεγαλύτερες μερίδες πληθυσμού. Επιπλέον, ο σιδηρόδρομος αποτέλεσε καταλυτικό παράγοντα καπιταλιστικής διείσδυσης μέσω της επέκτασης των εμπορικών δικτύων αλλά και της κεφαλαιακής ροής στην επένδυση κατασκευαστικών έργων σε νέες αγορές.¹⁸⁸

Σε ό,τι αφορά στην Ελλάδα, από την εποχή του Χαριλάου Τρικούπη κι εξής, στην οποία εμμέσως αναφέρεται το απόσπασμα μνημονεύοντας τα κατασκευαστικά έργα χερσαίας συγκοινωνίας που έλαβαν χώρα κατά τη δεκαετία του 1880, το αίτημα για την ανάπτυξη του σιδηροδρόμου συνδέεται με τα ιδεολογικά προτάγματα του εκσυγχρονισμού και του εξευρωπαϊσμού με όρους οικονομικής ανάπτυξης μέσω των διεθνών εμπορικών σχέσεων. Επιπλέον, με άξονα την κατασκευή σιδηροδρομικών

¹⁸⁷ Βλ. I. Wallerstein, *The Modern World-System I, Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century*, Academic Press, New York, 1976. I. Wallerstein, *World-System Analysis. An Introduction*, Duke University Press, Durham – London, 2004.

¹⁸⁸ W. Schivelbusch, *The Railway Journey: trains and travel in the nineteenth century*, Blackwell, Oxford, 1986

συνδέσεων αποκρυσταλλώνονται σε εθνικό επίπεδο τα κύρια πολιτικά και οικονομικά αιτήματα της εποχής, όπως η ανάπτυξη με τεχνοκρατικούς και μοντερνιστικούς όρους, η τόνωση παραγωγικών κλάδων της γεωργίας και της βιομηχανίας, η πύκνωση των διεθνών εμπορικών σχέσεων και το ζητούμενο της χερσαίας διακρατικής σύνδεσης που επανατοποθετεί την γεωπολιτική σημασία των χωρών στο χάρτη. Δεν είναι τυχαίο ότι η εισαγωγή του Λοβέρδου ξεκινά την εξιστόρηση των ελληνικών συγκοινωνιακών δικτύων αντιπαραβάλλοντάς τα με τα δυτικοευρωπαϊκά που αποτελούν το πρότυπο προς μίμηση, και τα βαλκανικά που αποτελούν το υποτιθέμενο μέτρο στάθμισης ελληνικής εθνικής υπεροχής. Όπως διαφαίνεται και στην ιστορική πηγή, στην οποία μάλιστα οι συγκοινωνίες χαρακτηρίζονται ως μέσο δημιουργίας φιλικών σχέσεων και αλληλεγγύης μεταξύ των χωρών, η χερσαία συγκοινωνιακή σύνδεση της Ελλάδας με την υπόλοιπη Ευρώπη διερχόταν μέσω των τότε οθωμανικών σιδηροδρόμων της Μακεδονίας, οι οποίοι αποτελούσε ζητούμενο να ενωθούν με τους ελληνικούς. Παρ' όλα αυτά, το γεγονός ότι η σιδηροδρομική σύνδεση περιγράφεται εν μέρει ως παράγοντας ανάπτυξης και ανταγωνιστικότητας του λιμανιού του Πειραιά σε σχέση με αυτό της Θεσσαλονίκης, αφήνει να διαφανεί ότι τα χερσαία μέσα συγκοινωνίας ειδικά στην Ελλάδα διατηρούσαν τον χαρακτήρα του συμπληρωματικού δικτύου των θαλάσσιων. Εν γένει, οι σιδηροδρομικές και θαλάσσιες συγκοινωνίες εκλαμβάνονταν ως συμπληρωματικά και δυνάμει ανταγωνιστικά δίκτυα, ενώ ο συσχετισμός των δυνάμεών τους, σε κάποιες περιοχές τουλάχιστον, είχε πολλά από τα στοιχεία που απαντούν αργότερα στον συσχετισμό σιδηροδρόμων και αυτοκίνησης.

Είναι πάντως χαρακτηριστικό ότι στο παραπάνω απόσπασμα το οδικό δίκτυο και ο σιδηρόδρομος εξετάζονται από κοινού ως ένα ενιαίο «σύμπλεγμα», όπως αναφέρεται χαρακτηριστικά. Μέχρι και τις αρχές του 20^{ου} αιώνα το οδικό δίκτυο διατηρεί σαφώς δευτερεύοντα ρόλο σε σχέση με τον σιδηρόδρομο. Το γεγονός αυτό οφείλεται στην ελλιπή διάδοση της αυτοκίνησης, της οποίας η δυνατότητα για μαζικές μεταφορές δεν μπορούσε επουδενί να συναγωνιστεί αυτή των σιδηροδρομικών δικτύων, ενώ από την άλλη πλευρά η δυνατότητα για ιδιωτικές μετακινήσεις αφορούσε μία ισχνή πλειοψηφία συγκριτικά με τον συνολικό πληθυσμό. Σε καμία περίπτωση επίσης το οδικό δίκτυο δεν υπολογιζόταν εκείνη την εποχή ως το μέσο χερσαίας διακρατικής συγκοινωνιακής σύνδεσης της Ελλάδας της οποίας τα σύνορα έφθαναν μέχρι το όριο Θεσσαλίας – Μακεδονίας, με την υπόλοιπη Ευρώπη.

Από το γύρισμα του 20^{ου} αιώνα όμως συντελείται μία επιπλέον μετατόπιση στο παράδειγμα των κινητικότητων, καθ' ότι πλέον, το σύστημα της αυτοκίνησης ήταν

αυτό που σταδιακά κυριάρχησε στη διαμόρφωση του τοπίου. Ο δρόμος, ως υποδομή αυτοκίνησης πλέον, συνιστά την κατεξοχήν υλικοτεχνική υποδομή η οποία ανασηματοδοτεί και ανακατασκευάζει το χώρο, ενώ ταυτόχρονα συνδέεται με ιδεολογικά, κοινωνικοπολιτικά και γεωπολιτικά ζητήματα. Με ποιον τρόπο όμως συντελείται η μετάβαση σε αυτό το νέο παράδειγμα; Η μελέτη αυτής της μετάβασης είναι ένα από τα θέματα που θα απασχολήσουν αυτό το κεφάλαιο, και είναι χρήσιμη γιατί συμβάλλει στο να κατανοήσουμε τα χαρακτηριστικά των συγκοινωνιακών δικτύων ως ετερογενή συστήματα τα οποία εκτός από το ότι συντίθενται από διαφορετικές τεχνολογίες, ανταποκρίνονται και σε διαφορετικές ανάγκες, ενεργοποιούν διαφορετικές ομάδες κοινωνικών δρώντων και συχνά, σχετίζονται και με διαφορετικά οικονομικά συμφέροντα, και δημιουργούν διαφορετικά πλαίσια τεχνοκοινωνικών δυνατοτήτων.

Ο δρόμος, όπως συνήθως συμβαίνει με τις τεχνικές υποδομές συνήθως εκλαμβάνεται ως μέρος του φυσικού τοπίου. «Αί πρώται ὁδοί ὑπήρξαν ἀπλαῖ ἀτραποὶ δημιουργηθεῖσαι εἴτε διὰ τῆς συχνῆς διελεύσεως τῶν ἀνθρώπων διὰ τῶν αὐτῶν θέσεων (ὁδοὶ πεπατημέναι) εἴτε διὰ τῆς διανοίξεως ἀτελῶν διόδων διὰ μέσου τῶν πυκνῶν δασῶν πού ἐκάλυπταν τότε τήν γῆν. Ἡ ἀνάγκη συγκοινωνίας καί μεταφορῶν ἦτο περιορισμένη, ἱκανοποιεῖτο δέ πεζῇ, ἢ διὰ τῆς ὑποζυγίων μεταφορᾶς διὰ ξηρᾶς καί εἶτα εἰς μεγαλυτέραν κλίμακα διὰ θαλάσσης.»¹⁸⁹ Η περιγραφή της τεχνικής διάνοιξης οδῶν από την αρχαιότητα που επιχειρεί ο καθηγητής του ΕΜΠ, Θ. Δεσποτόπουλος το 1940 καταδεικνύει ένα πολύ σημαντικό χαρακτηριστικό του οδικού δικτύου. Ο δρόμος αποτελεί μία από τις πρώτες ανθρώπινες παρεμβάσεις στη φύση η οποία δυνητικά μπορεί να πραγματοποιηθεί είτε με περιορισμένα ή απλά τεχνολογικά μέσα – εν συγκρίσει με την τεχνογνωσία που απαιτούσε για παράδειγμα η τεχνολογία της κατασκευής σιδηροδρόμων – είτε ακόμη και να δημιουργηθεί απλά ως ίχνος ανθρώπινης παρουσίας και κινητικότητας.

Σε ό,τι αφορά λοιπόν στις υποδομές των δικτύων κινητικότητας, ο δρόμος είναι η αρχαιότερη. Γι' αυτό το λόγο και συχνά παραμένει αθέατη, με αποτέλεσμα να τείνει να αντιμετωπίζεται ανιστορικά. Έχει μάλιστα υποστηριχθεί ότι επειδή ακριβώς οι υποδομές ενσωματώνονται στο φυσικό χώρο συγκροτώντας ένα σύνθετο τεχνοκοινωνικό περιβάλλον, οι σύγχρονοι κοινωνικοί δρώντες ως μέρη του ίδιου

¹⁸⁹ Θ. Δεσποτόπουλος, *Ἡ οδοποιΐα ἐν Ἑλλάδι ἀπὸ τῶν ἀρχαιοτάτων χρόνων μέχρι σήμερον*, Τεχνικά Χρονικά, Αθήνα, 1940, σ. 4. Θα πρέπει βέβαια να διευκρινιστεί ότι οι αρχαίες οδοὶ σήμερα θεωρεῖται ὅτι δεν ἦταν τόσο δευτερεύουσας σημασίας, ὅσο τις περιγράφει ὁ Δεσποτόπουλος.

συστήματος τείνουν να αντιλαμβάνονται, όπως αναφέρθηκε και εισαγωγικά την ύπαρξη των υποδομών ως αυτόνομων μόνο στην περίπτωση που αυτές αντιμετωπίζουν πρόβλημα ή καταρρέουν.¹⁹⁰ Στην πραγματικότητα όμως, ο δρόμος αποτελεί ένα ετερογενές πλαίσιο εντός του οποίου οι κοινωνικοί δρώντες κινούνται, αναπτύσσουν κοινωνικές σχέσεις και προσλαμβάνουν τόσο τους εαυτούς τους όσο και τον περιβάλλοντα χώρο. Ως τεχνητή υποδομή που κατασκευάζεται εντός του εκάστοτε πλαισίου του φυσικού χώρου, των τεχνικών κι οικονομικών δυνατοτήτων και των πολιτικών αιτημάτων ενσωματώνει πολιτισμικά νοήματα στο βαθμό που συγκροτείται και νοείται ως «γέφυρα» μεταξύ χωρικών σημείων που ορίζονται ως τόποι. Δημιουργεί επομένως διαδρομές, οι οποίες φέρουν πολιτισμικές και κοινωνικές εγγραφές.

Την εποχή μάλιστα που οι χωματόδρομοι που είχαν διανοιχτεί για πεζούς και ζώηλατα οχήματα αρχίζουν να διασχίζονται από αυτοκίνητα συντελείται μία καίριας σημασίας τομή. Η τεχνολογία, η χρήση, η νοηματοδότηση κι η επιδραστικότητα των δρόμων αλλάζουν δραματικά. Οι δρόμοι πλέον καθίστανται σε υποδομές αυτοκίνησης, που είναι η κατεξοχήν υποδομή που αναδιαμορφώνει τη χωροταξική και γεωπολιτική οργάνωση του πλανήτη σε μακροκλίμακα, δημιουργώντας αυτό που στην σχετική βιβλιογραφία περιγράφεται ως μηχανικός χώρος (mechanic space), ή αυτοκινητοχώρος (autospace). Όπως περιγράφεται χαρακτηριστικά, χιλιάδες τετραγωνικά μέτρα σε ολόκληρο τον πλανήτη απονεκρώνονται ως τόποι συνάντησης και κοινωνικής δραστηριότητας, καθ' ότι ως αυτοκινητόδρομοι ή χώροι στάθμευσης μετατρέπονται σε μεταβατικούς τόπους.¹⁹¹ Επιπλέον, σε μεσοκλίμακα και μικροκλίμακα οι υποδομές αυτοκίνησης αλλάζουν τους συσχετισμούς στο πλαίσιο των ίδιων των κοινωνιών. Οι χώροι που ήδη συλλαμβάνονται ως ενιαίες εθνικές επικράτειες στο πλαίσιο της εθνικής ιδεολογίας υπόκεινται σε διαχείριση με νέα εργαλεία, καθ' ότι τα οδικά δίκτυα και το αυτοκίνητο επιτρέπουν πλέον την ενοποίησή τους με τεχνοκρατικούς κι εκσυγχρονιστικούς όρους. Μάλιστα, όπως θα καταδειχθεί στην συνέχεια, πέρα από τον καταλυτικό παράγοντα της εμφάνισης του αυτοκινήτου, ήταν επιπλέον ακριβώς η αρχαιότητα κι η ευελιξία της οδοποιΐας, που περιγράφει κι ο Δεσποτόπουλος, στην οποία μπορούσαν να εφαρμοστούν από πρόχειρα αυτοσχεδιαστικές μέχρι εξαιρετικά

¹⁹⁰ P. Edwards, "Infrastructure and Modernity: Force, Time and Social Organization in the History of Sociotechnical Systems", στο Th. Misa – Ph. Brey (επιμ.), *Modernity and Technology*, MIT Press, Cambridge Massachusetts, 2003, σ. 185 – 226.

¹⁹¹ R. Horvath, "Machine-space", *The Geographical Review*, τ. 64, 1974, σ. 167 – 8. F. Freund, *The Ecology of the Automobile*, Black Rose Books, Montreal – New York, 1993. J. Kunstler, *The Geography of Nowhere: The Rise and Decline of America's Man-Made Landscape*, Touchstone Books, New York, 1994.

προηγμένες τεχνολογικά τεχνικές που έκανε τις υποδομές αυτοκίνησης σταδιακά να κυριαρχήσουν διεθνώς σε σχέση με τα υπόλοιπα συγκοινωνιακά μέσα, και κυρίως τον σιδηρόδρομο του οποίου η αυτοκίνηση υπήρξε ο μεγάλος ανταγωνιστής.

Στη διεθνή κι ιδιαίτερα την αμερικανική βιβλιογραφία – δεδομένου ότι το αυτοκίνητο τον προηγούμενο αιώνα απέκτησε εμβληματική θέση στην αμερικανική κουλτούρα περισσότερο από κάθε άλλη – το φαινόμενο αυτό έχει αναλυθεί εκτενώς. Η χωροταξική αναδιάταξη που έχει συντελεστεί κατά τον 20^ο αιώνα έχει επί παραδείγματι περιγραφθεί ως «αισθητηριακή γεωγραφία του αυτοκινήτου», στο πλαίσιο της οποίας το δίκτυο της αυτοκίνησης αφ' ενός επανακαθορίζει την πρόσληψη του χώρου μέσω της ανασηματοδότησης του χρόνου και της αποθέωσης της ταχύτητας κι αφ' ετέρου σηματοδοτεί συγκεκριμένους τόπους ως σήματα κατατεθέντα της σύγχρονης κουλτούρας διά μέσου της καθιέρωσης κοινωνικών και πολιτισμικών πρακτικών που συνδέονται με την αυτοκίνηση.¹⁹²

Με βάση τα παραπάνω, το συγκεκριμένο κεφάλαιο εξετάζει την ανακατασκευή του ελληνικού χώρου κατά τον 20^ο αιώνα μέσω των δρόμων, οι οποίοι ως ένα ετερογενές τεχνοκοινωνικό δίκτυο αναδιατάσσουν αυτές τις φυσικές και αισθητηριακές γεωγραφίες μέσω της κυκλοφορίας σωμάτων, αυτοκινήτων, πολιτισμικών στερεοτύπων.¹⁹³ Οι δρόμοι ως υποδομές αποτελούν συστατικό στοιχείο του ευρύτερου ετερογενούς συστήματος, της αυτοκίνησης. Στο κεφάλαιο αυτό όμως η έμφαση δίνεται στις οδικές υποδομές καθ' ότι κι οι ίδιες ως υποσύστημα αναπτύσσονται μέσω μιας σύνθετης διαδικασίας, που αφορά σε ετερογενείς παράγοντες, όπως ο ελληνικός γεωγραφικός χώρος, οι τεχνικές και τα υλικά οδοποιΐας, η τεχνογνωσία και οι προσανατολισμοί των Ελλήνων μηχανικών, και κυρίως οι οικονομικοί προσανατολισμοί και τα αναπτυξιακά αιτήματα που συνδέονται με την ανάπτυξη υποδομών. Στα υποκεφάλαια 2.2.1 και 2.2.2 παρουσιάζεται αντίστοιχα η εξέλιξη αυτών των υποδομών μέχρι τον Μεσοπόλεμο, και στην συνέχεια κατά τη διάρκεια της μεσοπολεμικής περιόδου.

Επιπροσθέτως με δεδομένο ότι το σύστημα της αυτοκίνησης συγκροτήθηκε σε ένα ήδη υπάρχον πλαίσιο συγκοινωνιακών δικτύων, οι απαρχές της συνδέθηκαν σε σημαντικό βαθμό με τον ανταγωνισμό με το άλλο κυρίαρχο μέσο της εποχής, τον

¹⁹² J. Urry, *Mobilities*, Polity, Cambridge – Malden, 2007, σ. 38

¹⁹³ J. Urry, *The Tourist Gaze*, Sage, London – California – New Delhi, 1990, σ. 1 – 20, M. Sheller – J. Urry, *Tourism Mobilities: Places to Play, Places in Play*, Routledge, London – New York, 2004, σ. 130, 194

σιδηρόδρομο. Ο λόγος που εκφέρεται εξ αφορμής της σύγκρουσης συμφερόντων ή διαφορετικών αναπτυξιακών προσανατολισμών που σχετίζονταν με αυτήν την ανταγωνιστική σχέση είναι εξαιρετικά αποκαλυπτικός καθ' ότι όπως προαναφέρθηκε συμβάλλει στην κατανόηση των δύο μέσων ως ετερογενή τεχνοκοινωνικά συστήματα. Επομένως, στο υποκεφάλαιο 2.2.3 παρουσιάζεται η ανταγωνιστική αυτή σχέση κατά τον Μεσοπόλεμο. Η αναμέτρηση των δύο τεχνοκοινωνικών συστημάτων κρίνεται πιο καθοριστικά κατά τη διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου πολέμου, για λόγους που σχετίζονται με τις συνθήκες πολέμου, ενώ η έκβαση της αναμέτρησης διαφαίνεται οριστικά ίσως μέχρι περίπου και την δεκαετία του 1960. Τα θέματα αυτά παρουσιάζονται στα υποκεφάλαια 2.3.1 και 2.3.2. Τέλος, στο υποκεφάλαιο 2.3.3 παρουσιάζεται η εξάπλωση των υποδομών αυτοκίνησης. Οι υποδομές αυτές στο πλαίσιο της παρούσας έρευνας εξετάζονται ως ένα τεχνοκοινωνικό σύστημα που συνιστά το κυρίαρχο παράδειγμα χωροταξικής και κοινωνικής αναδιοργάνωσης της ελληνικής επικράτειας, αποτελώντας ταυτόχρονα το όχημα ενός ασύμμετρου γεωγραφικά εκσυγχρονισμού, αλλά και ενοποίησης του ελληνικού χώρου με οικονομικούς και κοινωνικούς όρους της μεταπολεμικής εποχής.

2.2 Το οδικό δίκτυο την εποχή του Μεσοπολέμου

2.2.1 Το οδικό δίκτυο του ελληνικού κράτους μέχρι τον Μεσοπόλεμο

Η κατασκευή υποδομών σχετίζεται με την πρόσληψη και κατασκευή του χώρου που ορίζεται ως εθνικός, ενώ ακόμη υπόκειται στις πολιτικές των εθνικών κρατών. Με αυτό το δεδομένο οι διάφορες ιστορικές αναδρομές περί κατασκευής οδικού δικτύου έχουν ως απαρχή τους πάντοτε την αρχαία Ελλάδα, ενώ ακόμη χρονολογούνται στη βάση της συνέχειας του εθνικού αφηγήματος. Όπως λοιπόν μας πληροφορεί ο Δεσποτόπουλος, στους προϊστορικούς και αρχαίους ελληνικούς χρόνους η έλλειψη πολιτικής ενότητας κι η τάση του Έλληνα να κατοικεί κοντά στην θάλασσα δεν ευνόησαν την ανάπτυξη πλήρους οδικού δικτύου στη χώρα, παρά μόνο σε εμπορικές περιοχές όπως η Αθήνα. Αφού συνεχίζει αντίστοιχα την ιστορική αναδρομή στη βυζαντινή και οθωμανική περίοδο, καταλήγει στην αρχή ιδρύσεως του ελληνικού κράτους κατά την οποία, δεν

υπήρχε καμία οδός ή τεχνικό έργο πλην κάποιων γεφυρών.¹⁹⁴ Αντίστοιχη εικόνα περιγράφει και ο Λοβέρδος, ο οποίος σημειώνει ότι πριν την ανεξαρτησία η συγκοινωνία ήταν τόσο ελλειμματική ώστε δεν μπορούσε να γίνει λόγος για την εξυπηρέτηση των αναγκών γεωργίας, βιομηχανίας ή εμπορίου.¹⁹⁵

Σε αντίθεση με τους θαλάσσιους δρόμους που στην Ελλάδα είχαν παράδοση αιώνων, οι χερσαίοι δρόμοι μέχρι το τέλος της εποχής της οθωμανοκρατίας, σύμφωνα τουλάχιστον με την Συναρέλλη, δεν είχαν παρελθόν, καθ' ότι δεν συνδέονταν με οικονομικές και παραγωγικές δραστηριότητες μαζικής εμπορικής μεταφοράς αγαθών.¹⁹⁶ Πριν από την εποχή της ελληνικής ανεξαρτησίας κατασκευάστηκαν μόνο δυο οδοί, η Πύλου – Μεθώνης από τον στρατηγό Μαιζών το 1828 κι η Ναυπλίου – Τίρυνθας. Το 1833 με απόφαση του Όθωνα «Περί συστάσεως νέων οδών εις διάφορα μέρη του Κράτους», προβλεπόταν η κατασκευή των οδών Πατρών – Σπάρτης – Γυθείου, Πύλου – Μεγαλόπολεως – Τριπόλεως – Κορίνθου, Αθηνών – Θηβών – Λιβαδειάς – Αργινίου – Βονίτσης, Θηβών – Χαλκίδος, Αμφίσσης – Λαμίας, Μεσολογγίου – Αργινίου και Ναυπλίου – Άργους.¹⁹⁷ Το 1835 κατασκευάζεται η οδός Αθηνών – Πειραιώς.¹⁹⁸ Επιπλέον, με το βασιλικό διάταγμα 16 – 8 – 1839 ορίστηκε η κατασκευή των παρακάτω οδών: Πάτρα – Γύθειο μέσω Μυστρά, Νεόκαστρο – Κόρινθος μέσω Μεγαλόπολης και Τρίπολης, η οδός από το Ναύπλιο που θα συγκοινωνεί με την προηγούμενη, Αθήνα προς Αργίνιο, Αμβρακία και Βόνιτσα μέσω Θήβας και Λιβαδειάς, Θήβα – Χαλκίδα, Άμφισσα – Λαμία που θα προεκτείνεται προς τουρκικά σύνορα, Μεσολόγγι – Αργίνιο.¹⁹⁹ Το πρόγραμμα αυτό όμως δεν

¹⁹⁴ Θ. Δεσποτόπουλος, *Η οδοποιία εν Ελλάδι*, σ. 5 – 27. Βλ. επίσης B.R. (Declassified) *Greece, Economic Geography, Ports and Communications*, Volume II, Geographical Handbook Series for official use only, Naval Intelligence Division, 1941, σ. 311 – 313. Σύμφωνα με την γεωγραφική υπηρεσία του αμερικανικού στρατού, από την αρχαιότητα, τρεις διαδρομές είχαν εξέχουσα ιστορία για τη χώρα. Η πρώτη πριν από 3500 χρόνια, δημιουργήθηκε προς αποφυγή του γύρου της Πελοποννήσου και των δασμών που χρέωναν οι Κορίνθιοι. Η διαδρομή ξεκινούσε από την Ιτέα στον κόλπο της Κρίσσης, προς τις βόρειες ακτές, από εκεί κατευθυνόταν προς την Άμφισσα προς τη θάλασσα των Θερμοπυλών στο Μαλιακό ή προς τη Θεσσαλία. Εγκαταλείφθηκε με τη διάνοιξη του Ισθμού το 1893. Ο δεύτερος, ο Σκυρώνειος δρόμος διέτρεχε από τον Ισθμό προς Μέγαρα και Αττική μέσω απόκρημων ακτών. Κατέληγε στην Ιερά οδό της Ελευσίνας. Ο τρίτος δρόμος, ρωμαϊκός, ήταν η Εγνατία, από το Ντουράτσο της Αδριατικής, η οποία διέσχισε την Αλβανία και τη Μακεδονία ως τη Θεσσαλονίκη και από εκεί στις λίμνες Κορώνη και Βόλβη. Συνέχιζε προς τον Σταυρό και τις ακτές της Καβάλας μέχρι την Αλεξανδρούπολη, στρεφόταν προς την ενδοχώρα κατά μήκος της κοιλάδας του Έβρου προς την Ορεστιάδα και κατέληγε στην Κων/πολη, συνδέοντας τη Δυτική και Ανατολική Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία.

¹⁹⁵ Σ. Λοβέρδος, *Ο Εθνικός Πλούτος*, σ. 46

¹⁹⁶ Μ. Συναρέλλη, *Δρόμοι και Λιμάνια*, ΕΤΒΑ, Αθήνα, 1989, σ. 52.

¹⁹⁷ Δεσποτόπουλος, *Η Οδοποιία εν Ελλάδι*, σ. 27. Θ. Δεσποτόπουλος, *Οδικόν Δίκτυον και Συγκοινωνία*, Ομοσπονδία Τεχνικών Επιστημόνων και Ειδικών, Αθήνα, 1946, σ. 3

¹⁹⁸ Π. Δρανδάκης (επιμ.), *Μεγάλη Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια*, Τ. ΙΣΤ', Πυρσός, Αθήνα, Χ.Χ., σ. 815

¹⁹⁹ Σ. Λοβέρδος, *Ο Εθνικός Πλούτος*, σ. 48

εφαρμόστηκε, με αποτέλεσμα κατά τα πρώτα έτη του ελληνικού βασιλείου η κατασκευή οδών να παραμείνει περιορισμένη.²⁰⁰

Μέχρι το 1852 το οδικό δίκτυο της Ελλάδας ανερχόταν σε 168 χλμ.²⁰¹ Το μεγαλύτερο μέρος του βρισκόταν στα Ιόνια νησιά, τα οποία ήδη από την περίοδο της βρετανικής κατοχής διέθεταν το πυκνότερο οδικό δίκτυο στη χώρα.²⁰² Η οδοποιΐα περιλαμβάνεται πρώτη φορά μεταξύ των εκτελεστέων δημοσίων έργων κατά την οθωνική περίοδο.²⁰³ Το 1852 δημοσιεύθηκε ο νόμος περί οδοποιΐας με 26 άρθρα, ο οποίος διαιρούσε τις οδούς σε εθνικές, επαρχιακές και κοινοτικές – δημοτικές. Οι εθνικές οδοί έπρεπε να κατασκευστούν δημοσία δαπάνη αλλά και με προσωπική δαπάνη των κατοίκων των περιοχών, ενώ οι δυο άλλες κατηγορίες θα επιβάρυναν τα ταμεία των επαρχιών.²⁰⁴ Ο νόμος εκείνος αποτελεί κατά την Συναρέλλη την κατάληξη ασυντόνιστων και αποσπασματικών προσπαθειών είκοσι σχεδόν χρόνων για να καταστούν αμαξιτοί οι κυριότεροι υπάρχοντες δρόμοι. Βέβαια, το γεγονός ότι εκείνη την εποχή τα δημόσια έργα κι η οδοποιΐα συμπεριλαμβάνονται στις κατηγορίες των δημοσίων δαπανών των κρατικών προϋπολογισμών, δεν σημαίνει ότι προσλαμβάνονται ως όροι με την μοντερνιστική έννοια, δηλαδή ως υποδομές διεξαγωγής παραγωγικών δραστηριοτήτων.

Στον νόμο του 1852 πάντως, η κατηγοριοποίηση των οδών – στοιχείο που συνδέει τις τεχνικές προδιαγραφές του δρόμου με τον όγκο κυκλοφορίας – καθώς και άλλα στοιχεία, όπως η επιφόρτιση του κράτους με την ευθύνη εκπόνησης τεχνοοικονομικών μελετών, προμήθειας σχετικού εξοπλισμού και χρηματοδότησης των δημοσίων έργων, συνιστούν νεωτερικά χαρακτηριστικά. Επιπλέον, το 1855 απαντά κι η δημοσίευση τεχνικού εγχειριδίου με τίτλο *Μαθήματα Οδοποιΐας* από τον υπολοχαγό του Μηχανικού Ν. Ι. Σούτσο. Τα χαρακτηριστικά νεωτερικότητας όμως που μπορούν να εντοπιστούν στη νομική θεσμοθέτηση της οδοποιΐας, παραμένουν συνδυασμένα με παραδοσιακούς θεσμούς, όπως αυτός της αγγαρείας στην οποία υποχρεώνονται οι κάτοικοι των περιοχών για την κατασκευή δρόμων, συχνά αντί φορολόγησης. Το μέτρο της υποχρεωτικής εργασίας πάντως εφαρμόστηκε περιορισμένα.²⁰⁵

²⁰⁰ Θ. Δεσποτόπουλος, *Η Οδοποιΐα εν Ελλάδι*, σ. 5 – 27

²⁰¹ Θ. Δεσποτόπουλος, *Η Οδοποιΐα εν Ελλάδι*, σ. 5 – 27

²⁰² B.R., *Greece, Economic Geography, Ports and Communications*, σ. 312

²⁰³ Μ. Συναρέλλη, *Δρόμοι και Λιμάνια*, σ. 53

²⁰⁴ Σ. Λοβέρδος, *Ο Εθνικός Πλούτος*, σ. 48 – 51

²⁰⁵ Μ. Συναρέλλη, *Δρόμοι και Λιμάνια*, σ. 53 – 55

Τα έργα οδοποιΐας θα αρχίσουν να αποτελούν μέρος μιας συνεκτικής πολιτικής δημοσίων έργων περίπου από την δεκαετία του 1870. Μέχρι το 1867 το μήκος των οδών που είχαν κατασκευαστεί έφθανε τα 380 χλμ. Επειδή όμως η ανάγκη για συγκοινωνίες έγινε πιο αισθητή σταδιακά, με το νόμο 20 – 4 – 1867 ψηφίστηκε η σύσταση ειδικού ταμείου για εξεύρεση πόρων για οδοποιΐα και θαλάσσια ατμοπλοϊκή συγκοινωνία.²⁰⁶ Η οριζόμενη ως εθνική επικράτεια εξακολουθεί να παραμένει οικονομικοκοινωνικά κατατμημένη ή και διχοτομημένη στο βαθμό που οι παράκτιες περιοχές είναι συνδεδεμένες με διεθνή καπιταλιστικά δίκτυα θαλάσσιων κινητικότητων, ενώ οι χερσαίες περιοχές καλύπτονται από τοπικά συστήματα ανταλλακτικών σχέσεων, και με παραδοσιακούς θεσμούς όπως οι εμποροπανηγύρεις.

Παρ' ότι ο κοινωνικός χώρος αντιστέκεται κατά κάποιο τρόπο στη διαδικασία οικονομικής ενοποίησής του, το εθνικό κράτος συνιστά παράγοντα προώθησης και ανάπτυξης των χερσαίων συγκοινωνιακών δικτύων. Η εξέλιξη αυτή καταδεικνύεται από παραμέτρους όπως η σχετική αύξηση δαπανών για έργα οδοποιΐας, η συγκεκριμενοποίηση μέτρων χρηματοδότησής τους, όπως τα διόδια, και η συγκρότηση ενός σώματος ειδικευμένων Ελλήνων μηχανικών.²⁰⁷ Η δραστηριότητα στην οδοποιΐα είναι αξιοσημείωτη κατά τις τελευταίες δεκαετίες του 19^{ου} αιώνα, όπως διαφαίνεται από σχετικούς πίνακες (βλ. Πίνακες 2.1 και 2.2). Κατά τις δεκαετίες 1870 και 1880 στο πλαίσιο των εκσυγχρονιστικών πολιτικών του Χαριλάου Τρικούπη εγκαθιδρύεται σε σημαντικό βαθμό ως πολιτικός προσανατολισμός η άποψη ότι η επικείμενη υλική πρόοδος είναι άμεση συνάρτηση της ανάπτυξης των συγκοινωνιών.²⁰⁸ Παρ' όλα αυτά το τρικουπικό αναπτυξιακό πρόταγμα, στο πλαίσιο του οποίου η οικονομική ανάπτυξη μέσω της κατασκευής υποδομών κι η αντίστοιχη μέσω προσέλκυσης επενδυτικών κεφαλαίων συνδέονταν αμφίδρομα, μάλλον αφορούσε περισσότερο στους σιδηροδρόμους, παρά στους δρόμους. Και παρά το γεγονός ότι, σύμφωνα τουλάχιστον με την Συναρέλλη, η ανάπτυξη θαλάσσιων και οδικών δικτύων εκείνη την εποχή δεν παρουσίαζε ακόμη στοιχεία συμπληρωματικότητας, αλλά ήταν κυρίως ανταγωνιστική,²⁰⁹ ο ανταγωνισμός τους ως συστήματα κινητικότητας υπήρξε ίσως μηδαμινός συγκριτικά με τον ανταγωνισμό που θα εκδηλωθεί, όπως θα δούμε αργότερα, μεταξύ του οδικού και του σιδηροδρομικού δικτύου.

²⁰⁶ Σ. Λοβέρδος, *Ο Εθνικός Πλούτος*, σ. 48 – 51. Π. Δρανδάκης (επιμ.), *Μεγάλη Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια*, σ. 815

²⁰⁷ Μ. Συναρέλλη, *Δρόμοι και Λιμάνια*, σ. 73 – 105

²⁰⁸ Μ. Συναρέλλη, *Δρόμοι και Λιμάνια*, σ. 105

²⁰⁹ Μ. Συναρέλλη, *Δρόμοι και Λιμάνια*, σ. 106

Πάντως, μέχρι το 1909 περίπου κατασκευάστηκαν αρκετά χιλιόμετρα οδών από την τότε Υπηρεσία Δημοσίων Έργων, η οποία ιδρύθηκε το 1867, ενώ στην συνέχεια ανέλαβε το Υπουργείο Συγκοινωνιών, το οποίο ιδρύθηκε μετά το τέλος των Βαλκανικών Πολέμων.²¹⁰

Πίνακας 2.1 Οδικό δίκτυο ανά περιφέρεια μέχρι το 1882

Οδοί	Μέτρα
Εθνικές οδοί Στερεάς Ελλάδας	559.800 μ.
Επαρχιακές οδοί Στερεάς Ελλάδας	63.500 μ.
Εθνικές οδοί Ευβοίας	27.900 μ.
Εθνικές οδοί Πελοποννήσου	357.200 μ.
Επαρχιακές οδοί Πελοποννήσου	128.600 μ.
Σύνολο	1.137.000 μ.

Πηγή: Σπ. Λοβέρδος, *Ο Εθνικός Πλούτος*, Αθήνα, 1902, σ. 49

Πίνακας 2.2 Οδικό δίκτυο ανά περιφέρεια κατά την περίοδο 1882 – 1894

Οδοί	Μέτρα
Εθνικές οδοί Στερεάς Ελλάδας	1.069.900
Επαρχιακές οδοί Στερεάς Ελλάδας	50.900
Εθνικές οδοί Ευβοίας	174.600
Επαρχιακές οδοί Ευβοίας	31.000
Εθνικές οδοί Πελοποννήσου	510.000
Επαρχιακές οδοί Πελοποννήσου	77.000
Σύνολο	1.913.100

Πηγή: Σπ. Λοβέρδος, *Ο Εθνικός Πλούτος*, Αθήνα, 1902, σ. 49

Επιπλέον, σύμφωνα με τον Λοβέρδο, κατά την εξαετία 1895 – 1901 κατασκευάστηκαν επιπλέον 700 χλμ., με αποτέλεσμα το σύμπλεγμα των οδών να ανέρχεται το 1902 στα 3.750 χλμ. για τα οποία δαπανήθηκαν 50 εκατ. δρχ. Υπήρχαν ακόμη πολλές οδοί που είχαν χαραχθεί αλλά δεν είχαν κατασκευαστεί. Επειδή η

²¹⁰ Π. Δρανδάκης (επιμ.), *Μεγάλη Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια*, σ. 815. Την περίοδο 1867 – 1880 η Υπηρεσία Δημοσίων Έργων κατασκεύασε οδικό δίκτυο μήκους 609.630 μ. Στην συνέχεια μέχρι το 1909 κατασκεύασε επιπλέον 2.128 χλμ. με τη βοήθεια γαλλικής αποστολής.

συντήρηση των οδών είναι δαπανηρή, εν γένει οι οδοί δεν ήταν σε καλή κατάσταση.²¹¹ Η χρεοκοπία του 1895 δεν συντελούσε στο να συνεχιστεί η κατασκευαστική δραστηριότητα της τρικουπικής περιόδου. Η πρώτη σημαντική ώθηση για την οδοποιΐα στον 20^ο αιώνα δίνεται κατά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, στην διάρκεια της συμμαχικής εκστρατείας του 1915 – 8. Την περίοδο αυτή κατασκευάζονται σύμφωνα με την αμερικανική στρατιωτική γεωγραφική υπηρεσία τα πρώτα πραγματικά οδικά δίκτυα στην Ελλάδα, υπό την έννοια ότι πέρα από οδούς που ουσιαστικά προεξέτειναν το σιδηροδρομικό δίκτυο, κατασκευάζονται πλέον δρόμοι και σε άλλα μέρη της Ελλάδας, ώστε να υπάρξει λιγότερη εξάρτηση των στρατιωτικών μετακινήσεων από τις θαλάσσιες συγκοινωνίες, λόγω των επιθέσεων από υποβρύχια.²¹²

Μέχρι και το 1927, έτος το οποίο αποτελούσε, σύμφωνα με τον Δεσποτόπουλο σταθμό για την οδοποιΐα, το οδικό δίκτυο στην Ελλάδα ανερχόταν σε 10.309 χλμ.²¹³ Ωστόσο, σύμφωνα με μεταπολεμική εκτίμηση του Οργανισμού Ανασυγκροτήσεως, από ιδρύσεως του ελληνικού κράτους μέχρι το 1927 είχαν κατασκευασθεί 7.691 χλμ. οδών, οι οποίες δεν ανταποκρινόταν στις απαιτήσεις της σύγχρονης κυκλοφορίας.²¹⁴ Τα δημόσια έργα υπονομεύονταν από την πολιτική αστάθεια, εφ' όσον ελάχιστες κυβερνήσεις έμεναν στην εξουσία αρκετά για να τα αναλάβουν. Το αποτέλεσμα ήταν ότι ακόμη κι οι δρόμοι που είχαν κατασκευαστεί μέχρι τότε υπέπεσαν σε άθλια κατάσταση, καθ' ότι ελάχιστες επισκευαστικές εργασίες έγιναν ακόμη και στην Αθήνα και τον Πειραιά, ενώ πολλοί δρόμοι έγιναν αδιαπέραστοι. Κατά τη διάρκεια του πολέμου πάντως, εισήχθη με επιτυχία η χρήση του αυτοκινήτου. Ακόμη κι η διάδοση της αυτοκίνησης όμως, σύμφωνα τουλάχιστον με τους γεωγράφους του αμερικανικού στρατού, υπονομεύτηκε σε κάποιο βαθμό από την κατάσταση των δρόμων, παρ' ότι το

²¹¹ Σ. Λοβέρδος, *Ο Εθνικός Πλούτος*, σ. 50 Οι εθνικές οδοί εκείνη την περίοδο είχαν πλάτος 8 μ. κι απαιτούσαν κατασκευαστική δαπάνη 10.000 δρχ. ανά χλμ. Οι επαρχιακές είχαν 6 μ. κι απαιτούσαν 7 – 8.000 δρχ. ανά χλμ. Τέλος οι δημοτικές οδοί ήταν πλάτους 4 – 5 μ. κι απαιτούσαν δαπάνη 4 – 5.000 δρχ. ανά χλμ.

²¹² B.R., *Greece, Economic Geography, Ports and Communications*, σ. 315. Οι συμμαχικές δυνάμεις έκαναν χρήση της παλιάς διαδρομής της Ιτέας για ανεφοδιασμό, με κατεύθυνση προς τον σταθμό του Μπράλλου στη σιδ. γραμμή Αθήνα – Θεσσαλονίκη.

²¹³ Θ. Δεσποτόπουλος, *Η οδοποιΐα εν Ελλάδι*, σ. 28. Σ. Λοβέρδος, σ. 48. Κατά την περίοδο 1833 – 1844 δαπανήθηκαν 659.241, 99 δρχ. για έργα οδοποιΐας, την περίοδο, κατά την περίοδο 1845 – 1865 4.460.867,90 δρχ., την περίοδο 1867 – 1872 5.703. 183,08 δρχ. και την περίοδο 1874 – 1876, 5.167.358,53 δρχ.

²¹⁴ Οργανισμός Ανασυγκροτήσεως, «Πρόγραμμα Ανασυγκροτήσεως της χώρας», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 277 – 8, Ιούλ. – Αύγ. 1947, σ. 65 – 125

οδικό δίκτυο ειδικά στην Ελλάδα είχε μεγαλύτερες δυνατότητες από τον σιδηρόδρομο.²¹⁵

Το γεγονός πάντως ότι το 1927 περιγράφεται από τον Δεσποτόπουλο ως τομή για την οδοποιία ενδεχομένως να σχετίζεται με το γεγονός ότι οι δρόμοι από εκείνη την περίοδο κι εξής αρχίζουν να υποκαθιστούν τον ρόλο των σιδηροδρόμων υπό την έννοια ότι αποτελούν υποδομές των οποίων η ανάπτυξη συνδέεται με την προσέλκυση επενδυτικών κεφαλαίων, όπως θα παρουσιαστεί στο επόμενο μέρος.

Πίνακας 2.3 Χιλιόμετρα οδικού δικτύου την περίοδο 1828 – 1927

Χρονική περίοδος	Χιλιόμετρα οδών		
	Κατασκευσθέντα	Σύνολον	
1828 – 1852	168	168	Προσάρτηση
1852 – 1867	1.108	1.276	Επτανήσων
1867 – 1880	610	1.886	Προσάρτηση νέων
1880 – 1909	2.128	4.014	χωρών
1909 – 1927	6.295	6.295	

Πηγή: Θ. Δεσποτόπουλος, Η οδοποιία εν Ελλάδι, Τεχνικά Χρονικά, Αθήνα, 1940, σ. 28

2.2.2 Οι υποδομές αυτοκίνησης κατά τη μεσοπολεμική περίοδο: Οικονομικοπολιτικοί διαξιφισμοί και ασφαλτος. Η προσαρμογή της Ελλάδας στον αιώνα του πετρελαίου

Ήδη από το 1923 συστήνονται τα Ταμεία Μονίμων Οδοστρωμάτων στα οποία οφείλονται οι πρώτες μεγάλες οδικές αρτηρίες της Αθήνας.²¹⁶ Το 1927, που ο Δεσποτόπουλος περιέγραψε ως έτος – ορόσημο για την κατασκευή του οδικού δικτύου, ξεκινά η συστηματική κατασκευή οδών. Με τον νόμο περί οδοποιίας που ψηφίστηκε εκείνο το έτος, ο οποίος βασίστηκε σε μελέτη με χρήση μηχανοποίητης έλξεως, συστήνονται τα Ταμεία Επαρχιακής Οδοποιίας, ενώ οι οδοί χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες: σε εθνικές για τις οποίες υπεύθυνο είναι το Ταμείο Εθνικής Οδοποιίας, σε επαρχιακές με εκτελεστές τα επαρχιακά ταμεία οδοποιίας και σε κοινοτικές, για τις

²¹⁵ B.R., *Greece, Economic Geography, Ports and Communications*, σ. 317. Η αύξηση της κυκλοφορίας προκάλεσε την αύξηση των δαπανών για οδοποιία κατά 80 εκατ. δρχ. από την κυβέρνηση Παγκάλου το 1925 – 6. Οι σχετικές αποφάσεις όμως ανακλήθηκαν επί της δικτατορίας Κονδύλη.

²¹⁶ Σ. Βοβολίνης – Κ. Βοβολίνης (επιμ.), *Μέγα Ελληνικόν Βιογραφικόν Λεξικόν*, Τ. Γ', Βιομηχανική Επιθεώρησις, Αθήνα, Χ.Χ., σ. 145

οποίες υπεύθυνοι είναι οι δήμοι κι οι κοινότητες. Επίσης καθοριζόταν ότι κύριοι πόροι του Ταμείου Εθνικής Οδοποιίας θα ήταν οι δασμοί επί των καυσίμων. Στο οδικό δίκτυο συνεπικουρούσε σιδηροδρομικό δίκτυο μήκους 3.000 χλμ. κι οι θαλάσσιες οδοί που εξυπηρετούσαν όχι μόνο την επικοινωνία με τα νησιά, αλλά και την επικοινωνία παραθαλάσσιων περιοχών με την πρωτεύουσα και μεταξύ τους. Κατά την περίοδο 1927 – 1940 κατασκευάστηκαν 6.000 χλμ.²¹⁷

Πέρα όμως από τους παραπάνω νόμους που ψηφίστηκαν τότε, η περίοδος εκείνη θα σταθεί καθοριστική για την ιστορία της οδοποιίας στην Ελλάδα καθ' ότι τότε υπογράφεται μία εξαιρετική αρχικά σύμβαση που προέβλεπε ένα ιδιαίτερα φιλόδοξο κατασκευαστικό πρόγραμμα μεταξύ του ελληνικού κράτους και της εταιρείας «Π. Γ. Μακρής και Σία», που το 1930 μετονομάστηκε σε «Ανώνυμος Οικονομικοτεχνική Εταιρεία Προμηθεύς».²¹⁸ Το πρόγραμμα αυτό συνιστά τομή για την ιστορία των οδικών δικτύων γιατί καταδεικνύει μεταξύ των άλλων και μία μετατόπιση στην πρόσληψη και διαχείριση του εθνικού χώρου σε συνάφεια με τις νέες μεταφορικές και παραγωγικές ανάγκες που είχε δημιουργήσει η έλευση των προσφύγων όχι μόνο για την πρωτεύουσα, όπως περιγράφεται στο 3^ο κεφάλαιο, αλλά για την ελληνική επικράτεια εν συνόλω. Η κατασκευή δρόμων ήταν αναγκαία για την προσβασιμότητα των προσφύγων στις αγροτικές περιοχές. Επιπλέον, το οδικό σύστημα υπολογίστηκε ότι θα αύξανε τα καλλιεργήσιμα εδάφη κατά 11.250 τ.μ. και την αξία της αγροτικής παραγωγής κατά 1/3. Το πρόγραμμα είχε στόχο την διασύνδεση των κέντρων αγροτικής παραγωγής και των μεταλλείων και των ορυχείων με τα αστικά κέντρα κατανάλωσης. Επίσης στόχος ήταν η διασύνδεση δευτερευόντων και κύριων αστικών κέντρων.²¹⁹

Το έργο που εν τέλει υλοποιήθηκε ήταν περιορισμένο, σε σχέση με το αρχικά προβλεπόμενο. Ωστόσο στο δημόσιο λόγο της εποχής έλαβε μεγάλες διαστάσεις καθ' ότι ο τρόπος υλοποίησής του ενείχε σύμφωνα με τις διάφορες αντιπολιτεύσεις που

²¹⁷ Π. Δρανδάκης (επιμ.), *Μεγάλη Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια*, σ. 815 – 6

²¹⁸ Σ. Βοβολίνης – Κ. Βοβολίνης (επιμ.), *Μέγα Ελληνικόν Βιογραφικόν Λεξικόν*, σ. 149. Η μετονομασία της εταιρείας του Μακρή έλαβε χώρα όταν η πολυσχιδής του δραστηριότητα κατέστησε αναγκαίο τον σχηματισμό δύο ανεξάρτητων ανωνύμων εταιρειών. Η πρώτη ήταν η «Ανώνυμος Ελληνική Εταιρεία Πετρελαίων SHELL» με αντικείμενο την εισαγωγή κι εμπορία πετρελαιοειδών η οποία αργότερα μετατράπηκε σε υποκατάστημα της κεντρικής εταιρείας στο Λονδίνο. Η δεύτερη ήταν η «Ανώνυμος Οικονομικοτεχνική Εταιρεία Προμηθεύς», με αντικείμενο την οδοποιία, την εμπορία αυτοκινήτων και μηχανημάτων οδοποιίας, τις μεταφορές και «ἐν γένει πᾶν ὄ,τι ἀνάγεται εἰς τὴν συγκοινωνίαν καὶ δύναται νὰ συντελέσῃ εἰς τὴν αὐξήσιν τῆς καταναλώσεως τῶν προϊόντων πετρελαίου.» Βλ. επίσης Δ. Τσούγκος, *Οι οικονομικοί μας ηγέται*, Αθήνα, 1932.

²¹⁹ B.R., *Greece, Economic Geography, Ports and Communications*, σ. 314

εναλλάχθηκαν εν τω μεταξύ στο πολιτικό προσκήνιο, και μία μερίδα του Τύπου, στοιχεία οικονομικού σκανδάλου. Το σκάνδαλο έγκειτο όπως θα δούμε και παρακάτω κατ' αρχάς στο ότι η εταιρεία Μακρή δεν ασχολήθηκε κατ' ουσίαν η ίδια με το καθ' αυτό κατασκευαστικό έργο, αλλά λειτούργησε ως μεσάζων μεταξύ του κράτους και των επιμέρους κατασκευαστικών εταιρειών. Επιπλέον, αντικείμενο κριτικής αποτέλεσαν οι αδιαφανείς όροι με τους οποίους η εν λόγω εταιρεία ανέλαβε την εργολαβία.²²⁰

Το ενδιαφέρον που παρουσιάζει από ιστορικής πλευράς η σύμβαση Μακρή έγκειται στο ότι αποκαλύπτει τον ετερογενή χαρακτήρα των οδικών δικτύων ως τεχνοκοινωνικά συστήματα, τα οποία σχετίζονται με τη διαχείριση του δημοσίου χώρου, την υλοποίηση αντικρουόμενων συμφερόντων που εκπροσωπούνται από διαφορετικούς οικονομικούς και πολιτικούς παράγοντες ή ομάδες παραγόντων, και τη βαρύνουσα σημασία των δημοσίων κατασκευαστικών έργων στα αναπτυξιακά αιτήματα για εκσυγχρονισμό κι εξευρωπαϊσμό. Επιπλέον καταδεικνύει ότι τα δημόσια έργα της οδοποιίας ως τα κατεξοχήν έργα που λειτούργησαν ως φορέας οικονομικής ανάπτυξης με όρους τεχνοκρατικών υποδομών, αποτέλεσαν σε μεγάλο βαθμό την αφορμή για να συγκροτηθεί το νομικό πλαίσιο συνδιαλλαγής του κράτους με τις ιδιωτικές επιχειρήσεις, βάσει του οποίου καθοριζόταν το τι αποτελεί καταστρατήγηση του δημοσίου συμφέροντος, άρα σκάνδαλο, και τι όχι. Η ιστορία της σύμβασης αυτής λοιπόν θα εκτεθεί στο παρόν μέρος του κεφαλαίου με αρκετές λεπτομέρειες γιατί καταδεικνύει την έννοια της αλληλεπίδρασης των τεχνολογιών με τις πολιτικές και τα οικονομικά συμφέροντα εντός του συγκεκριμένου ιστορικού πλαισίου, που στην σχετική βιβλιογραφία των ΣΕΤ που εκτέθηκε εισαγωγικά, περιγράφεται ως *co-construction*.

Ιδρυτής της εταιρείας «Π. Γ. Μακρής και Σία» ήταν ο επιχειρηματίας Πανσανίας Μακρής, ο οποίος αφού πρώτα είχε χρηματίσει εμπορικός αντιπρόσωπος διάφορων ξένων οίκων κι εταιρειών εισάγοντας διάφορα ετερόκλητα προϊόντα, όπως χαρτί ή ψάρια, ανέλαβε το 1922 την εκπροσώπηση της αγγλικής εταιρείας

²²⁰ Κ. Αθάνατος, «Ίδοῦ ποιοί εἶνε οἱ μεσάζοντες», *Ελεύθερος Άνθρωπος*, 21/3/1931. «Συγκριτικός Πίνακας Συμβάσεων Οδοποιίας κατά την τριετίαν 1924 – 1926». Ψηφιακό Αρχείο Ελευθερίου Βενιζέλου. <http://www.venizelosarchives.gr/index.asp> (πρόσβαση 5 – 9 – 2012). Το υπουργείο Συγκοινωνίας και Δημοσίων Έργων είχαν συνδιαλλαγή αρκετές φορές στο παρελθόν με επιμέρους κατασκευαστικές εταιρείες για έργα οδοποιίας.

πετρελαιοειδών Shell, η οποία τότε ονομαζόταν Asiatic Petroleum. Το 1924 μετατρέπει την μέχρι τότε ετερόρρυθμη εταιρεία του «Π. Γ. Μακρής και Σία» σε ανώνυμη.²²¹

Το 1925 ο Μακρής εισάγει για πρώτη φορά στην Ελλάδα το πετρελαϊκό παράγωγο της ασφάλτου. Δεδομένου ότι είχε ανατείλει η νέα εποχή του πετρελαίου, του νέου επικερδούς προϊόντος το οποίο κινητοποιούσε διεθνώς κεφαλαιακές ροές, ο Μακρής κατανόησε ότι η αυτοκίνηση αποτελούσε το μέλλον των μεταφορών. Αποφάσισε λοιπόν να δραστηριοποιηθεί στο χώρο της οδοποιίας προσβλέποντας όχι μόνο στα άμεσα κέρδη που θα προσποριζόταν από την χρήση πετρελαιοειδών ως υλικό οδόστρωσης, αλλά και στα έμμεσα κέρδη που θα προέκυπταν από την πύκνωση των οδικών συγκοινωνιών και την αντίστοιχη αύξηση στην κατανάλωση βενζίνης.²²² Και καθώς η αυτοκίνηση στην Ελλάδα ήταν ακόμη αρκετά περιορισμένη, ο Μακρής κατανοούσε ότι η κατασκευή των απαραίτητων υποδομών θα συντελούσε στην εξάπλωσή της.

Τα μεγαλεπήβολα σχέδια όμως του Μακρή σε σχέση με την εκμετάλλευση πετρελαίου δεν περιορίζονταν μόνο στη χρήση του αυτοκινήτου, αλλά και στις εφαρμογές που αυτό έβρισκε στη ναυτιλία, την αεροπορία, την ανερχόμενη τότε βιομηχανία, τον ηλεκτρισμό και τη γεωργία. Επιπλέον, το ενδιαφέρον του Μακρή να εμπλακεί σε μεγάλα έργα υποδομών ως εκπρόσωπος ξένων εταιρειών καταδεικνύεται από το γεγονός ότι το 1925 υπέβαλε στην κυβέρνηση του Μιχαλακόπουλου σχέδιο για την κατασκευή του πρώτου κέντρου ημιαυτόματων τηλεφώνων στην Αθήνα και στην συνέχεια και στην επαρχία, ως εκπρόσωπος της αμερικανικής εταιρείας Standard Electric.²²³

Παρά το γεγονός πάντως ότι ο Μακρής δεν ενδιαφερόταν για την οδοποιία καθ' αυτή σύμφωνα τουλάχιστον με το βιογράφο του, το 1925 υπέβαλε στην τότε κυβέρνηση του Ανδρέα Μιχαλακόπουλου ένα μακροσκελές υπόμνημα στο οποίο εξήρε την σημασία της. Αφού ανέλυε την σημασία της οδοποιίας για την ανάπτυξη της υπαίθρου χώρας και την εξύψωση της πολιτιστικής στάθμης του τόπου κατέληγε στην υποβολή πρότασης να αναλάβει την κατασκευή έργων οδοποιίας με προϋπολογισμό

²²¹ Σ. Βοβολίνης – Κ. Βοβολίνης (επιμ.), *Μέγα Ελληνικόν Βιογραφικόν Λεξικόν*, σ. 144 – 50. Το αρχικό κεφάλαιο της εταιρείας ήταν 22.500.000 δρχ. και στην συνέχεια αυξήθηκε σε 38.000.000 δρχ. Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι ο Πausanias Μακρής κατά τη διάρκεια της ζωής του ίδρυσε διάφορες εταιρείες στις οποίες ποτέ δεν έμενε ιδιοκτήτης, αλλά τις μετοχοποιούσε, κρατώντας για τον εαυτό του περίπου ένα 10% και λειτουργώντας στην συνέχεια ως γενικός διευθυντής.

²²² Σ. Βοβολίνης – Κ. Βοβολίνης (επιμ.), *Μέγα Ελληνικόν Βιογραφικόν Λεξικόν*, σ. 149 – 150. Βλ. επίσης, Δ. Τσούγκος, *Οι οικονομικοί μας ηγέται*, Αθήνα, 1932.

²²³ Σ. Βοβολίνης – Κ. Βοβολίνης (επιμ.), *Μέγα Ελληνικόν Βιογραφικόν Λεξικόν*, σ. 145

6.000.000 στερλίνες Αγγλίας καθώς και την φροντίδα για την σύναψη σχετικού δανείου από αγγλικές τράπεζες. Το ποσοστό αμοιβής της εταιρείας του Μακρή αρχικά για την εκτέλεση του έργου ήταν 32%, αλλά στην συνέχεια μειώθηκε σταδιακά φθάνοντας το 23%, ύστερα από τις διαρκείς αναθεωρήσεις της σύμβασης που συνομολογήθηκε.²²⁴

Ο Μακρής στην διεξοδική επιχειρηματολογία του για την σημασία της οδοποιίας παρέθετε κατ' αρχάς ένα σύντομο ιστορικό της στην Ελλάδα, στο οποίο ανέφερε: «Αί δυσχέρεια υπό τας οποίας εύρέθημεν πάντοτε, ως αντιπρόσωποι τῆς μεγάλης ἀγγλικῆς ἐταιρίας πετρελαίων SHELL, διά τὴν ἐξασφάλισιν τῆς ταχείας καὶ εὐθηνῆς μεταφορᾶς εἰς τὸ ἐσωτερικόν τῆς χώρας ἡμῶν, τῶν εἰς εὐρείαν κλίμακᾰν καταναλισκομένων προϊόντων τῆς ἐταιρίας ταύτης, καί, ἀφ' ἑτέρου, ἢ χρησιμοποίησις καὶ ἐπικράτησις ἐν Ἑλλάδι, λόγῳ τῆς μεγάλης αὐτῶν ὑπεροχῆς, τῶν παγκοσμίως ἐφαρμοζόμενων ἀσφαλτικῶν συστημάτων τῆς αὐτῆς ἐταιρίας, διαθετοῦσης ἐτησίως περὶ τὰς 2.000.000 τόννων ἀσφάλτου ἐκ πετρελαίων, ὑπῆρξαν τὰ αἴτια, ἅτινα ἤγαγον ἡμᾶς εἰς τὴν μελέτην τοῦ ὄλου συγκοινωνιακοῦ ζητήματος τῆς χώρας.»²²⁵

Σε αυτό το υπόμνημα παραθέτει γεωγραφικά και τεχνικά στοιχεία για να επιχειρηματολογήσει ότι το μέλλον των συγκοινωνιών για την Ελλάδα έγκειτο στην ανάπτυξη των οδικών δικτύων. Κατ' αρχάς υποστηρίζει ότι λόγω της γεωγραφικής και γεωλογικής μορφής της αλλά και των οικονομικών της συνθηκών, «ἡ Ἑλλάς ... εἶνε ὑποχρεωμένη νά βασίσει τὴν συγκοινωνίαν αὐτῆς κυρίως ἐπὶ τῆς θαλάσσης καὶ τῆς ἀμαξιτῆς ὁδοῦ, καὶ ἐπικουρικῶς μόνον ἐπὶ τῆς σιδηροδρομικῆς γραμμῆς.»²²⁶ Ἦταν μία

²²⁴ Εφημερίδα *Η Καθημερινή*, 20/3/1930, Ιστορικό Αρχείο Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος, Φάκελος XXIII «Προμηθεύς»

²²⁵ Π. Μακρής, *Το ζήτημα της Οδοποιίας. Το ιστορικόν και αι προτάσεις της εταιρίας Μακρή*, Πυρσός, Αθήνα 1928, σ. 3 Σε δεύτερο υπόμνημα του 1928 ο Μακρής αναθεωρούσε την πρόταση, κάνοντας προσφορά για έργο 3.100 χλμ. οδών εκ των οποίων τα 1.500 θα ήταν επισκευή με κοστολόγηση 4.500.000 λίρες. Υπόμνημα επί των κατά προτίμησιν εκτελεστέων έργων οδοποιίας διά τῆς Συμβάσεως Μακρή. 25/11/1928. Ψηφιακό Αρχείο Ελευθερίου Βενιζέλου.

²²⁶ Π. Μακρής, *Το ζήτημα της οδοποιίας*, σ. 4. Επιπλέον σε υπόμνημα που υποβάλλει στην ελληνική κυβέρνηση το 1928, ο Μακρής υποστηρίζει την συμβολή του οδικού δικτύου στην οικονομία προκειμένου να επιχειρηματολογήσει ότι στην σύμβασή του έπρεπε να συμπεριληφθεί όχι μόνο η κατασκευή νέων οδών αλλά κι η επισκευή των ήδη υπαρχόντων: «Δέν εἶναι τι νέο, ὅτι αἱ ὑφιστάμεναι ὁδοὶ εὐρίσκονται κατὰ τὸ πλεῖστον εἰς ἀθλίαν κατάστασιν, ἐπιβαρύνουσαι λόγῳ τούτου τὰ κόμιστρα καὶ ἐν γένει τὰς μεταφοράς. Ἐάν αὐταὶ παραμείνουσι ὡς ἔχουν ἢ ἢ συντήρησις αὐτῶν συνεχισθῆ διά τοῦ πτωχοῦ κρατικοῦ προϋπολογισμοῦ, αἱ κατασκευαζόμεναι νέαι οὐδέποτε θά γίνωσι γόνιμοι εἴτε ἀπό ἀπόψεως φορολογικῆς εἴτε ἀπό ἀπόψεως Ἑθνικῆς Οἰκονομίας. Πράγματι, ποίαν ἀξίαν θά εἶχεν ἢ εὐρύνησις τοῦ δικτύου τῶν ὑφισταμένων, ὅταν ὀλόκληραι ἀρτηρίαι ἢ τμήματα τοιούτων εἶναι οὐσιαστικῶς νεκραὶ; Ἐπίσης ἐκ τῶν λόγων τούτων ἐπιβάλλεται ἡ ἀνακατασκευὴ τῶν μὴ ληφθέντων ὑπ' ὄψει τμημάτων ὁδῶν ἐκ τοῦ πρώτου προγράμματος ὡς δῆθεν ὑφισταμένων.» Π. Μακρής, «Υπόμνημα ἐπὶ τῶν κατὰ προτίμησιν εκτελεστέων έργων οδοποιίας διά τῆς Συμβάσεως Μακρή». 25/11/1928. Ψηφιακό Αρχείο Ελευθερίου Βενιζέλου.

από τις πρώτες φορές που διατυπωνόταν ως επιχείρημα ότι η ανάπτυξη των οδικών συγκοινωνιών ήταν καταλληλότερη για την Ελλάδα συγκριτικά με τον σιδηρόδρομο, άποψη που όπως είδαμε παραπάνω εκφράζεται και στην γεωγραφική μελέτη του αμερικανικού στρατού του 1941. Στην συνέχεια περιέγραφε το οδικό δίκτυο ως την κατεξοχήν παράμετρο ισοκατανεμημένης περιφερειακής οικονομικής ανάπτυξης για τη χώρα. Σύμφωνα με τον ίδιο: «...τό υπάρχον σήμερον οδικόν δίκτυον τῆς Χώρας παρά τό μεγαλείτερον ἐκάστοτε ὑπό τοῦ Προϋπολογισμοῦ προβλεπόμενον καί δαπανώμενον ἐτησίως ποσόν ... διά κατασκευήν καί συντήρησιν δημοσίων ὁδῶν σκυροστρωμένων, εὐρίσκεται εἰς τοιαύτην κατάστασιν ὥστε νά καθίσταται ἀδύνατος ἡ δι' αὐτοῦ ἐξυπηρέτησις τῆς συγκοινωνίας. Ὑπάρχουν περιφέρειαι τελείως ἀποκεκλεισμένοι ἀπό τὴν λοιπὴν Χώραν.» Αφού ανέλυε το ότι η δυσκολία μεταφοράς των γεωργικών προϊόντων κι εμπορευμάτων μεταξύ κεντρικών και περιφερειακών περιοχών αυξάνει το κόστος ζωής, οδηγώντας τελικά τους κατοίκους της επαρχίας σε εσωτερική μετανάστευση, κατέληγε ότι όπως τελικά είχε διαμορφωθεί η κατάσταση στην Ελλάδα, «ἡ δημοσία ἀσφάλεια καὶ ὁ πολιτισμὸς εἶναι προνομιακά δικαιώματα ὄρισμένων περιφερειῶν.»²²⁷

Ἵστερα ἀπὸ τὴν περιγραφή των πλεονεκτημάτων του οδικού δικτύου για την εθνική οικονομία, ο Μακρής περνούσε σε επιχειρηματολογία που σχετιζόταν με την προώθηση των τεχνικών στοιχείων της προσφοράς του, η οποία συνίστατο βέβαια στην χρήση ασφαλτόστρωσης, ώστε να προωθηθεί το προϊόν της Shell, πράγμα που άλλωστε αποτελούσε και τον κύριο σκοπό των επιχειρηματικών φιλοδοξιών του. Η σκυρόστρωση η οποία χρησιμοποιείτο μέχρι τότε για την οδοποιΐα περιγραφόταν ως ακατάλληλη για την Ελλάδα, λόγω της μαλακής σύστασης των ελληνικών σκύρων στα οδοστρώματα, τα οποία απαιτούσαν διαρκή συντήρηση. Γι' αυτό και διατεινόταν: «Ὅτι μέ τό ἐφαρμοζόμενον σήμερον σύστημα τῆς κατασκευῆς καί συντηρήσεως τῶν

²²⁷ Π. Μακρής, *Το ζήτημα της οδοποιΐας*, σ. 4 – 5. Σε υπόμνημα του ίδιου έτους, σε σχέση με την εξυπηρέτηση απομακρυσμένων περιοχών που μέχρι τότε συνδέονταν με το οδικό δίκτυο ο Μακρής διατεινόταν: «...προσεπαθήσαμεν ὅπως ἐν τῷ μέτρῳ τοῦ δυνατοῦ ἐξυπηρετηθῶσι καὶ πληθυσμοὶ μέχρι σήμερον ἀγνοοῦντες τὴν ἔννοιαν τῆς ἀμαξιτῆς ὁδοῦ.» Στο οδικό δίκτυο που προέβλεπε η σύμβασή Μακρή συμπεριλαμβάνονταν πολλοὶ δρόμοι στις σχετικά νεοπροσαρτημένες περιοχές της Βόρειας Ελλάδας και της Κρήτης, ὅπως μία κεντρικὴ αρτηρία που συνέδεε τα Χανιά με το Ρέθυμνο, το Ηράκλειο και τὴν Αγ. Βαρβάρα, μία αρτηρία που ἔνωσε τὴ Θεσσαλονίκη με τα βόρεια ελληνοτουρκικὰ σύνορα διὰ μέσου Καβάλας, Ξάνθης, Κομοτηνῆς και Αλεξανδρούπολης, μία αρτηρία που συνέδεε τὴ Θεσσαλονίκη με τα ελληνοσερβικὰ σύνορα, μία αρτηρία που να συνδέει τὴ Θεσσαλονίκη με τὴ Λάρισα, μία αρτηρία που να διέρχεται τὴ διαδρομὴ Ἰωάννινα – Κόνιτσα – Καστοριά. Επιπλέον προέβλεπε προεκτάσεις και επισκευές ἤδη ὑπαρχόντων αρτηριῶν στην Πελοπόννησο, τὴ Θεσσαλία και τὴν Στερεά. Ἐπίσης προέβλεπε ἔργα οδοποιΐας σε κάποια νησιά, ὅπως Ἄνδρο και Τήνο. Π. Μακρής, Ὑπόμνημα ἐπὶ τῶν κατὰ προτίμησιν ἐκτελεστέων ἔργων οδοποιΐας διὰ τῆς Συμβάσεως Μακρῆ. 25/11/1928. Ψηφιακὸ Ἀρχεῖο Ἐλευθερίου Βενιζέλου.

δημοσίων οδῶν διά τῶν ἐτησίων προβλέψεων τοῦ προϋπολογισμοῦ, οὐδέποτε καί ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει θά πραγματοποιηθῆ ἔστω καί μερική βελτίωσις τοῦ ὀδικοῦ δικτύου τῆς χώρας.»²²⁸

Το πιο ενδιαφέρον σημεῖο ωστόσο της επιχειρηματολογίας του Μακρή ήταν η δικαιολόγηση των οικονομικών ὀρων της προσφοράς του, η οποία παρ' ὅτι εκπροσωπούσε συμφέροντα ξένων οίκων, ήταν – ὅπως διατεινόταν – τελικά συμφέρουσα για το ελληνικό δημόσιο. Σύμφωνα με τον ἴδιο: «... ἡ ἀπόκτησις ὑπὸ τῆς Χώρας ἡμῶν ἀρτίου ὀδικοῦ δικτύου μόνον διά τῆς συνομολογήσεως δανείου εἰς τό ἐξωτερικόν θά ἠδύνατο νά πραγματοποιηθῆ [Τ]ά κονδύλια τοῦ προϋπολογισμοῦ, ἅτινα δαπανῶνται ἀσκόπως, θά ἠδύναντο νά χρησιμοποιηθῶσιν ὡς χρεώλυτρα τοῦ δανείου, τμηματικῶς ἐκδοθησομένου, ὥστε νά ἐξασφαλισθῆ ἡ ἐκτέλεσις δεκαπλασίας ἀξίας ἔργων μονίμων καί ἀρτίων... Ἡ εἰσαγωγή καί κατανάλωσις κατά πολὺ μεγαλειτέρας ποσότητος βενζίνης, ἥτις θά προκύψῃ κατ' ἀνάγκην ἐκ τῆς βελτιώσεως τοῦ ὀδικοῦ δικτύου καί συνεπῶς ἡ αὔξησις τῶν ἐκ τοῦ δασμοῦ ταύτης δημοσίων ἐσόδων καί ἡ ἐπιβολή διοδίων ... θά ἐπέτρεπον ἐντός ὀλίγων μηνῶν ὄχι μόνον νά γίνεται δι' αὐτῶν καί μόνον ἡ ἐξυπηρέτησις τοῦ δανείου ἀλλὰ καί ἐν συνδυασμῶ μέ τὴν ἴδρυσιν περιφερειακῶν ταμείων ὁδοποιΐας νά ἐπιτευχθῆ ἡ συμπλήρωσις τοῦ ὀδικοῦ δικτύου τῆς Χώρας. ... [Τ]ὸ ἐφαρμοζόμενον ὑπὸ τοῦ Δημοσίου σύστημα τῆς ἐκτελέσεως μεγάλων δημοσίων ἔργων διά ξένων Ἐταιριῶν, ἐνῶ στερεῖ τὴν Ἐθνικὴν Οἰκονομίαν τῶν ἐκ τούτων κερδῶν, μεταφερομένων εἰς τὴν ἀλλοδαπήν, τό δέ Δημόσιον τοῦ ἀναλογοῦντος εἰς αὐτό φόρου ἐκ τῶν κερδῶν, ἀφ' ἑτέρου παρεμποδίζει τὴν δημιουργίαν καί ἐξέλιξιν μεγάλων ἐγχωρίων τεχνικῶν ὀργανισμῶν ... Ἐπιβάλλεται ἐπομένως ἡ συγκέντρωσις καί ὑποβοήθησις αὐτῶν ὅπως καταστῶσιν ἱκανοί νά αντικαταστήσωσι τοὺς ξένους.»²²⁹ Αφού λοιπόν σύμφωνα με τον Μακρή το ελληνικό κράτος εἶχε ἤδη συνομολογήσει συμβάσεις για δημόσια ἔργα με μία σειρά ξένων εταιριῶν, αναφερόμενος προφανῶς σε περιπτώσεις ὅπως αὐτές της Ullen, ἢ της Power, ἰσχυριζόταν ὅτι ἡ δική του πρόταση ἦταν προσφορότερη για το δημόσιο

²²⁸ Π. Μακρῆς, *Το ζήτημα τῆς οδοποιΐας*, σ. 5. «Υπόμνημα ἐπὶ τῶν κατὰ προτίμησιν ἐκτελεστέων ἔργων ὁδοποιΐας διά τῆς Συμβάσεως Μακρῆ.» 25/11/1928. Ψηφιακὸ Ἀρχεῖο Ελευθερίου Βενιζέλου. Λόγω ὡστόσο τῆς ἐπείγουσας ἀνάγκης για κάλυψη τῶν ἀναγκῶν τοῦ ὀδικοῦ δικτύου, στὴν συνέχεια τα μόνιμα καὶ ἡμιμόνιμα οδοστρώματα που κατασκευάστηκαν κάλυπταν ἓνα μικρὸ ποσοστὸ τοῦ συνολικοῦ. Στὸ δεύτερο υπόμνημα τοῦ 1928 αναφερόταν ὅτι ἀπὸ τα 2.500 χλμ. οδῶν που θα κατασκευάζονταν προβλεπόταν ἡ ἐπίστρωση 400 χλμ. οδῶν με μακασφαλτικὸ οδοστρώμα καὶ 380 χλμ. με γρανιτασφαλτικὸ οδοστρώμα.

²²⁹ Π. Μακρῆς, *Το ζήτημα τῆς οδοποιΐας*, σ. 6

συμφέρον, εννοώντας μάλλον την συμμετοχή της δικής του εταιρείας που ήταν ελληνική και των άλλων υπεργολαβικών εταιρειών.

Εκτός όμως από τα υπομνήματα που ο Μακρής υπέβαλε προς τις εκάστοτε κυβερνήσεις προκειμένου να επιχειρηματολογήσει για την σημασία της οδοποιίας στην οικονομική και τεχνολογική ανάπτυξη της χώρας, αντίστοιχη δραστηριότητα ανέπτυξε και προς την Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος και συγκεκριμένα προς τον τότε διοικητή της Ιωάννη Δροσόπουλο. Στο πρόσωπό του ο Μακρής βρήκε όπως υποστήριξε ο ίδιος έναν «πολύτιμο συνεργάτη», ενώ μάλιστα αργότερα η ΕΤΕ υπήρξε από τους μεγαλύτερους μετόχους των εταιρειών του Μακρή.²³⁰ Το 1926 η Asiatic Petroleum απευθύνθηκε διά στόματος του Μακρή στον Δροσόπουλο για να τον ενημερώσει για την σημασία των πετρελαιοειδών και της οδοποιίας. Όπως του έγραφε: «Διαισθανόμενοι τό μέγα ενδιαφέρον σας επί του φλέγοντος ζητήματος τῆς συγκοινωνίας ἐν Ἑλλάδι, τόσον ἀπό ἀπόψεως ἐκπολιτιστικῆς ὅσον καί ἀπό ἀπόψεως οἰκονομολογικῆς λαμβάνομεν τὴν τιμὴν νά ὑποβάλωμεν ὑμῖν συνημμένως μετάφρασιν τῶν γενικῶν πορισμάτων καί περίληψιν τῶν διαμειφθέντων εἰς τό τελευταῖον συγκροτηθέν Συνέδριον ἐν Μιλάνῳ περί ὁδοστρωμάτων καί ὁδοποιίας ἐν γένει. Θεωροῦμεν ἡμᾶς εὐτυχεῖς διότι τά πορίσματα τοῦ ἐν λόγῳ Συνεδρίου ἀπέκλινον ὑπέρ τῶν μεθόδων ὁδοποιίας καί τῶν υἱοθετηθέντων συστημάτων ὁδοστρωμάτων ὑπό τοῦ ἡμετέρου ἐν Λονδίῳ ὀμίλου Σέλλ ὅστις, δι' ἡμῶν, ἐπ' ἐσχάτων, ἐζήτησεν παρά τῆς Ἑλληνικῆς κυβερνήσεως τὴν ἀνάληψιν τῆς κατασκευῆς δικτύου ὁδῶν δι' ἅπασαν τὴν ἐπικράτειαν.»²³¹

Ιδιαίτερα αποκαλυπτική για τις αντιλήψεις του Μακρή σε σχέση με την οικονομική συμβολή της οδοποιίας και της επακόλουθης αύξησης στη χρήση πετρελαίου, είναι η επιχειρηματολογία που ανέπτυξε απευθυνόμενος σε ξένους τραπεζικούς οίκους ώστε να τους πείσει ότι η παροχή δανείων για την υλοποίηση του προγράμματος που είχε προτείνει στην ελληνική κυβέρνηση θα αποτελούσε για τους ίδιους πρόσφορη επένδυση. Στην επιστολή που απηύθυνε ο επιχειρηματίας Πausanias Μακρής προς «τούς φίλους μας Τραπεζίτας τοῦ Λονδίνου» όπως χαρακτηριστικά μετέφερε στον διοικητή της Εθνικής Τράπεζας Ι. Δροσόπουλο, εκτύλισσε τον οραματισμό του για το πως η οδοποιία θα αποτελούσε την κινητήρια δύναμη

²³⁰ Σ. Βοβολίνης – Κ. Βοβολίνης (επιμ.), *Μέγα Ελληνικόν Βιογραφικόν Λεξικόν*, σ. 150.

²³¹ «Επιστολή του Π. Μακρή προς τον κ. Ιωάννη Δροσόπουλον Διοικητή Εθνικής Τραπέζης της Ελλάδος, 9/11/1926. Το Πέμπτον Διεθνές Συνέδριον Ὁδῶν ἐν Μιλάνῳ». Ιστορικό Αρχεῖο Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος, Φάκελος Ι «Προμηθεύς». Στο συνέδριο εκείνο η ελληνική κυβέρνηση απέστειλε ως αντιπροσώπους τον Διευθυντή Δημοσίων Ἔργων και τον Τμηματάρχη κατασκευῆς ὁδοστρωμάτων.

εκσυγχρονισμού κι εκπολιτισμού για την Ελλάδα σε όλα τα επίπεδα. Κατά τα λεγόμενα του ίδιου: «Ἡ Ἑλλάς δέν παράγει οὔτε στερεάν οὔτε ρευστήν καύσιμον ὕλην ἐπὶ πλέον δέ ἢ ἐκ τῆς πτώσεως τῶν ὑδάτων παραγόμενη σήμερον ἐν τῇ Χώρα κινητήριος δύναμις εἶναι ἐντελῶς ἀναξία λόγου. Διὰ τοῦτο ὀφείλει περισσότερο οἰουδήποτε ἄλλου μικροῦ Κράτους νά συστηματοποιήσῃ τὴν ἐν τῷ ἐδάφει τῆς κινητήριον δύναμιν ἐν γένει, ἂν προσαρμογῇ πρὸς τὰς ἐξελίξεις τοῦ Αἰῶνος τοῦ Πετρελαίου... Ἡ κατασκευὴ τῶν ὁδῶν ἢ ὅποια ἤδη εὐρίσκεται εἰς τὸ στάδιον τῆς ἐκτελέσεως θά προσφέρῃ εἰς μεγάλες ἐν Ἑλλάδι ἐκτάσεις τὰ ἀγαθὰ τῆς μετὰ τοῦ ἔξω κόσμου ἐπικοινωνίας.»

Στο υπόμνημά του προς τον αγγλικό τραπεζικό οίκο Hambro ο Μακρής υποστήριξε ότι εφ' ὅσον η Ελλάδα δεν παρουσίαζε ἀνάρκεια καυσίμων, αποτελούσε το ιδανικό πεδίο επενδυτικῶν δραστηριοτήτων. Προκειμένου λοιπὸν νὰ εἰσέλθῃ ἡ Ελλάδα σὴν ἐποχὴ τοῦ πετρελαίου μέσω τῆς εκμηχάνισης τῆς γεωργίας καὶ τῆς βιομηχανίας, ἀλλὰ καὶ τῆς ἀνάπτυξης αεροπορίας καὶ τῆς ναυτιλίας, τοῦ ἐμπορίου καὶ τοῦ τουρισμοῦ, ἀπαραίτητη προϋπόθεση ἦταν πρῶτα ἀπ' ὅλα ἡ ἀνάπτυξη τῆς οδοποιΐας καὶ σὴν συνέχεια τῆς αυτοκίνησης. Ἡ αυτοκίνηση ἐπομένως γινόταν τὸ ὄχημα συνολικότερου εκπολιτισμοῦ τῆς χώρας καθ' ὅτι εἶχε ὡς ἐπακόλουθο τὴν εκμηχάνιση πολλῶν ἀκόμη δραστηριοτήτων μέσω τῆς χρήσης πετρελαίου.²³²

²³² «Ἐπιστολὴ Π. Γ. Μακρὴ πρὸς τὸν διοικητὴν ΕΤΕ Ι. Δροσόπουλο», 31/7/1929. «Ἐπιστολὴ Π. Γ. Μακρὴ πρὸς τὸν Freeme, εκπρόσωπο τοῦ αγγλικοῦ τραπεζικοῦ οἴκου Hambro», 10/9/1929. Ἱστορικὸ Ἀρχεῖο Ἐθνικῆς Τράπεζας τῆς Ἑλλάδος, Φάκελος Ι «Προμηθεύς» «Τὸ πετρέλαιον καὶ τὰ ὑποπροϊόντα αὐτοῦ παίζουσι τὸν πρῶτον ρόλον εἰς τὴν ζωὴν καὶ τὴν βιομηχανίαν τοῦ κόσμου ὅλου, ὥστε ἡ πρόοδος καὶ ἡ ἀνάπτυξις τῶν Μικρῶν Κρατῶν ἄτινα δέν συννεμορφώθησαν εἰσέτι πρὸς τὰς συγχρόνους ἐξελίξεις, ἐξαρτῶνται κατὰ μέγα βαθμὸν ἐκ τοῦ προϊόντος τούτου. Ἡ Ἑλλάς δέν παράγει οὔτε στερεάν οὔτε ρευστήν καύσιμον ὕλην ἐπὶ πλέον δέ ἢ ἐκ τῆς πτώσεως τῶν ὑδάτων παραγόμενη σήμερον ἐν τῇ Χώρα κινητήριος δύναμις εἶναι ἐντελῶς ἀναξία λόγου. Διὰ τοῦτο ὀφείλει περισσότερο οἰουδήποτε ἄλλου μικροῦ Κράτους νά συστηματοποιήσῃ τὴν ἐν τῷ ἐδάφει τῆς κινητήριον δύναμιν ἐν γένει, ἂν προσαρμογῇ πρὸς τὰς ἐξελίξεις τοῦ Αἰῶνος τοῦ Πετρελαίου. Καίτοι ἡ ἀνάπτυξις τῶν ἐπιστημονικῶν ἐν γένει μεθόδων εὐρίσκεται εἰσέτι ἐνταῦθα εἰς πολὺ μειονεκτικὴν θέσιν, ἐν συγκρίσει μὲ τὰς ἀλματικές μεθόδους τῶν ἄλλων Κρατῶν, ἐν τούτοις τὸ Πετρέλαιον καὶ τὰ ὑποπροϊόντα αὐτοῦ χρησιμοποιοῦνται σήμερον τόσον εὐρέως, ὥστε θά ἐξεφεύγομεν τοῦ σκοποῦ τῆς παρουσίας ἐκθέσεως ἐὰν ἐπρόκειτο νά παραθέσωμεν λεπτομερῆ περιγραφὴν ὅλων τῶν χρησιμοποιήσεων τοῦ. Ἀρκούμεθα μόνον νά παραθέσωμεν κατωτέρω κεφαλαιωδῶς καὶ περιεκτικῶς τὰς κυριώτερας περιπτώσεις τῆς χρησιμοποιήσεως αὐτοῦ: Κινητήριος Δύναμις, Φωτισμός, Θέρμανσις, Συγκοινωνία, Μεταφοραί, Βιομηχανία, Ἐθνικὴ Ἄμυνα... Ἡ κατασκευὴ τῶν ὁδῶν ἢ ὅποια ἤδη εὐρίσκεται εἰς τὸ στάδιον τῆς ἐκτελέσεως θά προσφέρῃ εἰς μεγάλες ἐν Ἑλλάδι ἐκτάσεις τὰ ἀγαθὰ τῆς μετὰ τοῦ ἔξω κόσμου ἐπικοινωνίας. Διὰ τῆς ἀποπερατώσεως ἐν καιρῷ τοῦ πλήρους ὀδικοῦ δικτύου θά προκύψῃ ὡς ἄμεσον ἀποτέλεσμα διὰ τὴν Χώραν, ἡ αὔξησις τοῦ ἐμπορίου, ὅσαι δέ μικραὶ πόλεις καὶ χωρία, εὐρίσκονται διεσπαρμένα εἰς περιφερείας μακροκρυσμένας καὶ σχεδὸν ἀπροσίτους, θέλουσι κατ' ἀνάγκην ἐξελιχθῆ, καὶ θά εὐρεθῶσιν εἰς τὴν ἀνάγκην ν' ἀποκτήσουσι ἀλληλοδιαδόχως ἠλεκτρικὴν ἐγκατάστασιν διὰ τὸν φωτισμόν καὶ τὴν κινητήριον δύναμιν. Ἐπὶ πλέον διὰ τῆς συχνῆς καὶ εὐκόλου ἐπικοινωνίας μετὰ τοῦ ἔξω κόσμου ὁ ἀγροτικὸς πληθυσμὸς θά ἐκμάθῃ ὅλους τὰς τελευταίας ἐξελίξεις τῆς ἐπιστήμης, καὶ ἡ ἐργασία τοῦ θά ἔχῃ μεγαλειτέραν ἀπόδοσιν χάρις εἰς τὴν ἐπὶ τῷ ἐπιστημονικότερον καλλιέργειαν τῶν κτημάτων τοῦ διὰ τῶν καταλλήλων ἀγροτικῶν ἐργαλείων καὶ μηχανημάτων, τὰ ὅποια, διὰ νά χρησιμοποιηθῶν, ἔχουσιν ἀνάγκην κινητηρίου δυνάμεως τὴν ὁποίαν παρέχει τὸ Πετρέλαιον. Ὅταν δέ καταστῇ προσιτὴ διὰ τοιούτων ἐπιστημονικῶν ἐργαλείων ἡ συστηματικὴ καλλιέργεια τότε, μέγιστα

Προς την ίδια κατεύθυνση η ελληνική έκδοση της *Τεχνικής Επιθεώρησης Shell*, αναλάμβανε τη διάχυση τεχνογνωσίας και πληροφόρησης σχετικά με το πως η χρήση πετρελαίου μπορούσε να συμβάλλει στην παραγωγική ανάπτυξη της χώρας. Στις σελίδες της επιθεώρησης αυτής, περιλαμβάνονταν θέματα όπως η συμβολή των φθηνών αγροτικών οδών στην αυτάρκεια μιας χώρας, παραδείγματα εφαρμογής τρόπων και υπολογισμού κατασκευής αγροτικής αμερικανικής οδοποιίας σε ελληνικούς δρόμους, η δημοσιονομική και οικονομική διάσταση των αγροτικών οδών, οι οποίες παρέχουν μεταφορά προϊόντων από τα κτήματα στις αγορές, τεχνικές περιγραφές της καταπόνησης που υφίστανται τα οδοστρώματα από την κρούση των οχημάτων και αντίστοιχες προτάσεις τεχνικών οδόστρωσης, τα πλεονεκτήματα των πετρελαιομηχανών για λεωφορεία και φορτηγά αυτοκίνητα, οι προδιαγραφές αυτοκινήτων που κυκλοφορούσαν εκείνη την περίοδο, και βέβαια διοικητικά, δημοσιονομικά και οικονομικά ζητήματα αναφορικά με την κατασκευή εθνικού οδικού δικτύου.²³³

Οι προτάσεις του Μακρή βρήκαν ευήκοα ώτα τουλάχιστον σε κάποιο βαθμό τόσο στο εξωτερικό όσο και στην Ελλάδα. Το πρώτο πρόγραμμα οδοποιίας που εκτελέστηκε ύστερα από την πρόταση του Μακρή, περιλάμβανε την κατασκευή ή ανακατασκευή των περιαστικών οδών της Αθήνας, και συγκεκριμένα της Ελευσίνας,

έκτασεις σχεδόν εις ὅλας τὰς μεσογειακὰς περιφερείας τῆς Χώρας, παραμείνασαι μέχρι τοῦδε ἀκαλλιέργητοι, θὰ καταστῶσι παραγωγικαί καὶ θὰ χρειασθῶσι ἀρδευτικὰ ἔργα καὶ πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον πάλιν κινητήριος δύναμις θὰ χρειασθῆ καὶ διὰ τὴν ἐγκατάστασιν ἀντλιῶν πρὸς δημιουργίαν δεξαμενῶν κλπ. Ἐπειδὴ ἡ Ἑλλάς δὲν παράγει οὔτε ποσοτικῶς, οὔτε ποιοτικῶς καύσιμον ὕλην, προσφεύγει εἰς τὸ ἐξωτερικόν διὰ τὴν προμήθειαν ταύτης. Μέχρι τοῦδε χρησιμοποιεῖται ὁ ἄνθραξ ἀλλ' ὑπάρχουσι πολλαὶ ἐλπίδες νὰ συστηματοποιηθῆ ἡ χρησιμοποίησις τοῦ Πετρελαίου ὡς καυσίμου ὕλης, καθὼς τούτο δύναται νὰ χρησιμοποιηθῆ ὑπὸ τῶν Σιδηροδρόμων, ὑπὸ τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ καὶ διαφόρων βιομηχανικῶν ἐταιρειῶν... Ἦδη ἄς ἐξετάσωμεν τὸν Συγκοινωνιακὸν κλάδον. Ἐάν ἐξαιρέση τίς μερικὰς τινὰς καὶ περιορισμένης ἐκτάσεως μετὰ τῶν περιχώρων, συγκοινωνιακὰς ὑπηρεσίας διὰ λεωφορείων, ἢ ἰδέα ταξιδίων δι' αυτοκινήτου εἶναι κάτι ἄγνωστον εἰσέτι ἐν Ἑλλάδι, εἰς ἐπίμετρον καὶ αἱ ὀλίγαι ὑπάρχουσαι σιδηροδρομικαὶ συγκοινωνίαι ὑστεροῦσι κατὰ πολὺ. Ἐπομένως ὡς φυσικὴ συμπλήρωσις τῶν συγκοινωνιακῶν τοιούτων ἐλλείψεων εἶναι μία ἄμεσος ἀλλὰ καὶ σημαντικὴ ὀργάνωσις καὶ ἀνάπτυξις ὑπηρεσιῶν συγκοινωνίας διὰ Λεωφορείων, ἰκανῶν νὰ ἐξασφαλίσωσι τὴν ταχεῖαν καὶ ἀσφαλὴ ἐπικοινωνίαν μεταξὺ τῶν κυριωτέρων πόλεων τῆς Χώρας. Τοῦ εὐεργετήματος τῆς συγκοινωνίας δὲν θὰ στερηθῶσιν αἱ μικρότεροι πόλεις καὶ τὰ χωρία ἐφ' ὅσον τὸ συγκοινωνιακὸν πρόγραμμα προνοεῖ καὶ περὶ λειτουργίας μικροτέρων ὑπηρεσιῶν ἐνουσῶν τὰς κυρίας συγκοινωνιακὰς ἀρτηρίας μετὰ τὰς καθέτους πρὸς αὐτὰς γραμμάς τὰς εὐρισκομένας εἰς τὴν δεξιάν ἢ ἀριστεράν πλευράν αὐτῶν. Ἐννοεῖται ὅτι ἡ ὀργάνωσις τῶν συγκοινωνιῶν τούτων θὰ προβλέπη καὶ ἐκείνην πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῆς μεταφορᾶς τῶν ἐμπορευμάτων ἀπὸ τοῦ τόπου τῆς παραγωγῆς εἰς τὸν τόπον τῆς καταναλώσεως διὰ φορητῶν αυτοκινήτων... Ἡ προαναφερθεῖσα Συγκοινωνιακὴ ἐπιχείρησις θὰ ἐπιφέρῃ κατὰ φυσικὸν λόγον αὐξήσιν τῆς καταναλώσεως τῆς βενζίνης, ἢ δὲ κανονικὴ συντήρησις τῶν οδῶν θ' αὐξήσῃ τὴν ζήτησιν τῶν ἀσφαλτικῶν προϊόντων. Ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ ταύτῃ δύναται νὰ ἐνδιαφέρῃ τὸ γεγονός ὅτι ἡ Ἐταιρία «Π. Γ. Μακρῆς καὶ Σία» ἔχει ἀνά χεῖρας ὀριστικὰς προτάσεις διὰ τὴν ὀργάνωσιν ἐν Ἑλλάδι ἐμπορίου αυτοκινήτων εἰς εὐρείαν κλίμακα καὶ ὑπὸ ἐντελῶς νεωτεριστικὰς μεθόδους...»

²³³ *Τεχνικὴ Επιθεώρησις Shell*, Shell: Ἀνώνυμος Ἑλληνικὴ Ἐταιρεία Πετρελαίων, τ. 7, Οκτώβριος – Δεκέμβριος 1932

της Θηβών, της Κηφισίας, της Μεσογείων, της Αλεξάνδρας, της Φαλήρου, της Γλυφάδας κ.α. Η εταιρεία «Π. Γ. Μακρής και Σία» δεν ενεπλάκη άμεσα σε εκείνο το πρόγραμμα, το οποίο διεξάχθηκε επί δικτατορίας Παγκάλου με το σύστημα της υπερβολαβίας που ανέλαβαν οι εταιρείες «Έργον», «Εργοληπτική», «Ασφαλτικά Έργα» και «Κάδμος». Ο Μακρής προσέφερε μόνο «τήν ἄμεσον ἐπίβλεψιν τῶν τεχνικῶν καί ειδικῶν ἀσφαλτολόγων τῆς ἐταιρίας ... τήν τεχνικήν του βοήθεια, διά τοῦ συνεκροτημένου ἐπιτελείου του, ἐνδιαφερόμενος μόνον διά την χρησιμοποίησιν τῆς ἐκ πετρελαίου ἀσφάλτου».²³⁴

Η συνέχιση όμως της ιστορίας του κυρίως προγράμματος, το οποίο προέβλεπε ένα μεγάλο σύνολο έργων κατασκευής ή βελτίωσης οδών σε ολόκληρη τη χώρα με προϋπολογισμό 6.000.000 στερλινών, δεν υπήρξε τόσο απρόσκοπη. Συγκεκριμένα, η πορεία του έργου αυτού που έμεινε ημιτελές χαρακτηρίστηκε, από πιέσεις τόσο του Μακρή, όσο και των ξένων παραγόντων της Shell και των τραπεζικών οίκων Samuel, Hambro και Erlanger που στην στην συνέχεια εναπλάκησαν, προς τις ελληνικές κυβερνήσεις. Οι δε ελληνικές κυβερνήσεις, οι οποίες άλλαζαν διαρκώς, συχνά και μέσα σε διάστημα λίγο μηνών, παλλινδρομούσαν υποχωρώντας στις πιέσεις τότε του Μακρή τότε της αντιπολίτευσης. Κάποιοι βέβαια, όπως ο Μεταξάς, ή αργότερα ο Βενιζέλος θα υπερασπιστούν τον Μακρή πιο σθεναρά, ακόμη κι όταν αργότερα η συγκεκριμένη σύμβαση πάρει διαστάσεις σκανδάλου, όπως θα δούμε παρακάτω.²³⁵ Ο ίδιος ο Μεταξάς πάντως, το 1940 προς υπεράσπιση των πεπραγμένων του για εκείνη την περίοδο, υποστήριζε ότι με το που ανέλαβε υπουργός το 1927 ο ίδιος καθήκοντα ως Συγκοινωνίας, υπήρξε «ή αὐγή μιᾶς καλύτερας αὔριον». Σε σχέση με το ιστορικό της σύμβασης Μακρή που είχε αποτελέσει αφορμή για πολλές επικρίσεις προς τον ίδιο, ισχυριζόταν ότι ο 3406/1927, ήταν ο πρώτος σωστός νόμος οδοποιΐας που ψηφίστηκε και που έθεσε το ζήτημα οδοποιΐας σε «επιστημονική» βάση. Ο Μεταξάς, προκειμένου να επιχειρηματολογήσει υπέρ της «ιστορικής μεταβολής» που είχε επιφέρει το καθεστώς του, δεν έπαυε να στηλιτεύει με κάθε ευκαιρία τον κοινοβουλευτισμό και τον κομματισμό ως αίτια όλων των δεινών της πολιτικής ζωής και κατά συνέπεια και

²³⁴ Σ. Βοβολίνης – Κ. Βοβολίνης (επιμ.), *Μέγα Ελληνικόν Βιογραφικόν Λεξικόν*, σ. 145

²³⁵ *Η Καθημερινή*, 20/3/1930, Ιστορικό Αρχείο Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος, Φάκελος XXIII «Προμηθεύς». Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, το ποσοστό κέρδους που επρόκειτο να έχει η εταιρεία του Μακρή σύμφωνα με την συγκεκριμένη σύμβαση ξεκίνησε από 32% και σταδιακά μειώθηκε μέχρι που διαμορφώθηκε στο 23%. Ο Μεταξάς όμως φερόταν να έχει υπερασπιστεί αρχικά το Μακρή ως προς το να λάβει ποσοστό 32%. Συγκεκριμένα αναφέρεται: «το 32% αυτό υπεστηρίχθη λυσιπαιδικώς καί από ἄλλα μέλη τῆς Κυβερνήσεως, τον Κ. Μεταξᾶν λ.χ. καί ἀπό τόν τότε ἤδη ὑπουργόν κ. Μιχαλακόπουλον ἐξέπεσε εἰς τὸ 23% κατόπιν μάχης δεινῆς.»

ως αίτια της ανατροπής της αποτελεσματικότητας του έργου οδοποιίας της σύμβασης Μακρή.²³⁶ Πάντως και ο ίδιος Μακρής το 1928 διατεινόταν ευθαρσώς ότι έχαιρε ειδικής εύνοιας από την τότε κυβέρνηση ώστε να επιλεγεί ο ίδιος ως ανάδοχος του έργου: «Καταφανής ύπῆρξε ἀνέκαθεν ἡ διάθεσις τῆς Κυβερνήσεως, ὅπως ἀνάδοχος τοῦ ἔργου καταστή ὁ ὄμιλος ἡμῶν, καί ἡ προσπάθεια αὐτῆς ἐστρέφετο ὅπως λόγῳ τῶν δυσχερῶν συνθηκῶν ὑφ' ἧς εὐρίσκεται τό Δημόσιον, ἐξασφαλίσῃ δι' αὐτό καλλιτέρους ὄρους.»²³⁷

Το 1927, ο Μακρής συσκέφθηκε στο Λονδίνο με τους διευθυντές της εταιρείας Shell και τον ιδιοκτήτη της αγγλικής τράπεζας Samuel το πρόγραμμα χρηματοδότησης και τεχνικής στήριξης των προγράμματος οδοποιίας που θα υπέβαλε ο Μακρής στην συνέχεια στην ελληνική κυβέρνηση. Σε αυτή τη βάση υποβλήθηκε στην κυβέρνηση του Παγκάλου πρόταση έργου που έγινε δεκτή, και στην συνέχεια σε συνεργασία με την υπηρεσία Δημοσίων Ἔργων καθορίστηκαν οι αναλύσεις των τιμών και οι όροι της σύμβασης που εν τέλει εγκρίθηκαν το 1926 από το Συμβούλιο Δημοσίων Ἔργων στο οποίο μετείχαν και καθηγητές του ΕΜΠ. Η οικουμενική κυβέρνηση του Αλεξάνδρου Ζαΐμη όμως που διαδέχθηκε την προηγούμενη δεν δέχθηκε την απευθείας ανάθεση έργου στην εταιρεία του Μακρή και αποφάσισε την προκήρυξη διαγωνισμού. Ωστόσο το 1927 η κυβέρνηση αυτή ψήφισε νόμο περί κατασκευής και συντηρήσεως των οδών «συμφώνως πρὸς τὰς ιδέας τοῦ Μακρῆ», σύμφωνα με το σχόλιο του βιογράφου του. Να ήταν άραγε αυτή η αποστροφή του λόγου ένδειξη ότι στην ελληνική Βουλή ψηφίζονταν νόμοι οι οποίοι ήταν αρεστοί στο Μακρή; Εάν λάμβουμε υπ' όψη αντίστοιχους υπαινιγμούς που διατυπώθηκαν εξ αφορμής της ψήφισης αντίστοιχων νόμων αργότερα, ίσως ναι. Το ίδιο έτος, πριν τη διεξαγωγή διαγωνισμού ο Μακρής υπέγραψε συμφωνητικό με δέκα υπεργολάβους για τη διανομή των επί των κερδών ποσοστών των εταιρειών που επρόκειτο να συνεργαστούν στα κατασκευαστικά έργα της οδοποιίας όταν θα υπογραφόταν η σύμβαση με το ελληνικό κράτος. Εν συνεχεία, οι εκπρόσωποι των τραπεζών Samuel και Hambro μαζί με τους διευθυντές της Shell κατήρτισαν στο Λονδίνο σχέδιο για την χρησιμοποίηση της πρώτης προκαταβολής ύψους 400.000 στερλινών που είχαν εγκρίνει οι δύο τράπεζες.

²³⁶ Υφυπουργείον Τύπου και Τουρισμού, Διεύθυνσις Λαϊκῆς Διαφωτίσεως, *Τέσσαρα χρόνια διακυβερνήσεως Ι. Μεταξά*, Τ. Δ' Εκδόσεις 4^{ης} Αυγούστου, Αθήνα, 1940, σ. 3 – 58. Ευχαριστώ θερμά τον Η. Καφάογλου που μοιράστηκε μαζί μου την συγκεκριμένη ιστορική πηγή.

²³⁷ Π. Μακρής, *Το ζήτημα της οδοποιίας*, σ. 18



Ο Ε. Βενιζέλος ήταν από τους πολιτικούς υποστηρικτές της σύμβασης Μακρή. Πηγή: Ψηφιακό Αρχείο Ελευθερίου Βενιζέλου, Χ.Χ.

Ο διαγωνισμός τελικά διεξάχθηκε το 1927. Σε αυτόν συμμετείχαν εκτός από τον Μακρή, οι εταιρείες Πρεζάνη – Καμπάνη και Ραλλίδη.²³⁸ Ο διαγωνισμός εκείνος όμως δεν κατέληξε, ενώ σχετικός νόμος περί προκηρύξεως διαγωνισμών δημοσιεύθηκε δέκα μέρες μετά τη διεξαγωγή του. Λίγους μήνες αργότερα επαναλήφθηκε ο διαγωνισμός, και μαζί με τον Μακρή έλαβε μέρος μόνο ο όμιλος Καψαμπέλη – Πρεζάνη.²³⁹ Ο Μακρής όμως φανερά ενοχλημένος για εκείνη την υποψηφιότητα σχολίασε: «Πραγματικός και νόμιμος μειοδότης κατά τόν διεξαχθέντα διαγωνισμόν ουδείς ἕτερος ὑπῆρχε πλὴν τοῦ ὁμίλου ἡμῶν. Ἡ δέ παραδοχή ὡς τοιούτου ὑπό τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου τοῦ ὁμίλου Καψαμπέλη – Πρεζάνη οὐδένα ἄλλον λόγον εἶχε

²³⁸ «Επιστολή Αντωνίου Ραλλίδη προς το Υπουργικό Συμβούλιο», 5 – 1 – 1928, Ψηφιακό Αρχείο Ελευθερίου Βενιζέλου. Ο Αντώνιος Ραλλίδης με επιστολή του στο Υπουργικό Συμβούλιο διαμαρτυρήθηκε για τον αποκλεισμό του από το δεύτερο στάδιο του διαγωνισμού. Υποστηρίζει ότι η υποψηφιότητά του απορρίφθηκε με το αιτιολογικό ότι αμφισβητήθηκε η οικονομική φερεγγυότητα του αμερικανικού οίκου Fox Brothers Corporation με τον οποίο συνεργαζόταν, κι επιπλέον ύστερα από επικοινωνία της με την γερμανική τράπεζα Bank für Auswärtigen Handel, η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος υποστήριξε ότι ο συνεργαζόμενος με την εταιρεία του Ραλλίδη γερμανικός όμιλος Para Gesellschaft δεν παρείχε τις απαιτούμενες οικονομικές εγγυήσεις για την συνέχιση της συνεργασίας. Ο ίδιος όμως παραθέτει τηλεγράφημα τόσο από την τράπεζα Park National Bank της Νέας Υόρκης σχετικά με την φερεγγυότητα του αμερικανικού οίκου, όσο και τηλεγράφημα του γερμανικού οίκου Para Gesellschact που διαψεύδει τα περί ακύρωσης της συνεργασίας της με τον Ραλλίδη και απόσυρσης του κεφαλαίου εγγυήσεως. Επιπλέον υποστήριξε ότι ο ανταγωνιστής του Π. Μακρής μέχρι τότε δεν παρουσίαζε ούτε την τεχνική προϋπηρεσία, ούτε τις απαιτούμενες εγκαταστάσεις για την διεξαγωγή έργου οδοποιίας σε αντίθεση με τον ίδιο που συνεργαζόταν με τεχνικούς παράγοντες του Υπουργείου Δημοσίων Έργων της Τσεχοσλοβακίας. Γεγονός είναι πάντως ότι η δεύτερη προσφορά του Ραλλίδη στην οποία έκανε έκπτωση κατά 2.000.000 λίρες από την αρχική του τιμή ήταν και πάλι ακριβότερη (8.000.000 λίρες) σε σχέση με την αρχική προσφορά του Μακρή (6.000.000 λίρες)

²³⁹ Σ. Βοβολίνης – Κ. Βοβολίνης (επιμ.), *Μέγα Ελληνικόν Βιογραφικόν Λεξικόν*, σ. 145. Με την εταιρεία Μακρή συνεργάζονταν οι τότε μεγάλες τεχνικές εταιρείες «Έργον», «Εργοληπτική», «Ασφαλτικά Έργα», «Γ.Ε.Τ.Ε.», «Τέκτων», «Κάδμος», «Γεωργακόπουλος», «Εταιρία Μονίμων Οδοστρωμάτων», και «ΕΡΘΑ». Συμμετείχαν όμως και μικρότερες όπως η «ΒΙΟ», που αναφέρθηκε παραπάνω. Συγκριτικός Πίνακας Συμβάσεων Οδοποιίας κατά την τριετία 1924 – 1926. Ψηφιακό Αρχείο Ελευθερίου Βενιζέλου. Ο ανταγωνιστικός όμιλος Πρεζάνη πάντως σε αντίθεση με την εταιρεία του Μακρή ήταν καθαρά κατασκευαστικός κι είχε αναλάβει έργα οδοποιίας στο παρελθόν.

προφανώς παρά τήν επίτευξιν εϋμενέστερων ὄρων διά τό Δημόσιον.» Σύμφωνα με τον Μακρή, ο ανταγωνιστικός του όμιλος δεν πληρούσε τις απαραίτητες εγγυήσεις, καθώς δεν είχε καταφέρει να εξασφαλίσει με δάνειο την απαραίτητη προκαταβολή των 400.000 λιρών που είχε ο ίδιος από τις αγγλικές τράπεζες, γι' αυτό και η παραμονή του στον διαγωνισμό ήταν τυπικά παράνομη.²⁴⁰

Παρά όμως τη διεξαγωγή του διαγωνισμού εκείνου, οι όροι της προσφοράς συνάντησαν σφοδρή πολεμική από την αντιπολίτευση με προεξάρχοντα τον Αλεξάνδρο Παπαναστασίου. Γι' αυτό και ο ίδιος ο Μακρής απηύθυνε στον τότε πρόεδρο της κυβέρνησης Αλέξανδρο Ζαΐμη επιστολή με την οποία τόνιζε την ανάγκη να τεθεί στην κρίση της Βουλής η πρότασή του «ίνα λήξει τό ζήτημα.»²⁴¹ Τελικά, το 1928 οι Ιωάννης Μεταξάς, υπουργός Συγκοινωνίας και Γεώργιος Καφαντάρης, υπουργός Οικονομικών από την πλευρά του ελληνικού κράτους υπέγραψαν με τον Πausanias Μακρή εκ μέρους της «Α.Ε.Β.Ε. Π.Γ. Μακρής και ΣΙΑ» σύμβαση για το έργο οδοποιΐας που ο τελευταίος είχε προτείνει από το 1925.²⁴² Η υλοποίηση της σύμβασης όμως συνεχίστηκε με κάποιες δυσκολίες. Τον ίδιο χρόνο όμως ανήλθε στην εξουσία το κόμμα των Φιλελευθέρων. Στο πρόσωπο του Βενιζέλου, «ό οποίος αντιμετώπιζε τά έργα οδοποιΐας έν συνυφάνσει μέ τά παρ' αὐτοῦ προγραμματισθέντα παραγωγικά έργα» ο Μακρής βρήκε ένα δυνατό σύμμαχο, ο οποίος φρόντιζε στο εξής να παρακάμπτει συχνά τις ενδεχόμενες ενστάσεις είτε της αντιπολίτευσης, είτε και των ίδιων των υπουργών Συγκοινωνίας της κυβέρνησής του, περί της εγκυρότητας της σύμβασης οδοποιΐας. Ο νέος υπουργός Συγκοινωνίας Αντώνιος Χρηστομάνος για παράδειγμα, αρχικά αμφισβήτησε την εγκυρότητα της σύμβασης. Με παρέμβαση του Βενιζέλου όμως το 1929 αποφασίστηκε η συνέχιση των έργων πέρα από την ως τότε προκαταβολή που είχε χρησιμοποιηθεί, ως το τελικό ποσό των 6.000.000 λιρών, ενώ ο υφυπουργός Συγκοινωνίας έστειλε στον Μακρή επιστολές για την πρόσληψη επιπλέον υπεργολάβων. Επιπλέον το 1930 καθορίστηκαν πιο αυστηρά οι τεχνικές προδιαγραφές

²⁴⁰ Π. Μακρής, *Το ζήτημα της οδοποιΐας*, σ. 16

²⁴¹ Σ. Βοβολίνης – Κ. Βοβολίνης (επιμ.), *Μέγα Ελληνικόν Βιογραφικόν Λεξικόν*, σ. 145

²⁴² Σ. Βοβολίνης – Κ. Βοβολίνης (επιμ.), *Μέγα Ελληνικόν Βιογραφικόν Λεξικόν*, σ. 146. Η συγκεκριμένη σύμβαση προέβλεπε: α) Την κατασκευή νέων οδών κι η διαρρύθμιση υφισταμένων β) Την κατασκευή μονίμων ή ημιμονίμων ή απλών σκυρωτών οδοστρωμάτων επί των νέων ή των διαρρυθμισθησομένων οδών γ) Τη γενική συντήρηση των οδών τούτων δ) Την εκπόνηση μελετών για τα έργα που δεν έχουν εκπονηθεί από τον εργοδότη της σύμβασης, δηλ. το ελληνικό κράτος. Η συνολική δαπάνη οριζόταν σε 6.000.000 λίρες Αγγλίας και θα καλυπτόταν από το δάνειο που θα εκδοόταν. Η πρώτη σειρά των έργων ύψους 2.000.000 λιρών θα ολοκληρωνόταν εντός το πολύ τριετίας.

της οδοποιΐας για το εν λόγω έργο.²⁴³ Εκείνο το χρόνο εκτελέστηκαν σε ευρεία κλίμακα έργα οδοποιΐας συνολικής αξίας 700 εκατομμυρίων δρχ., υπερβαίνοντας κατά 300 εκατομμύρια το ποσό του δανείου, ενώ για την συνέχεια προβλεπόταν η εκτέλεση έργων αξίας 1.706.000.000 δρχ.

Το έργο όμως συνεχίστηκε με διακοπές λόγω αντιδράσεων ή κοινοβουλευτικών επερωτήσεων που το επανέφεραν διαρκώς προς συζήτηση στη Βουλή. Επί παραδείγματι, το 1931 ύστερα από επερώτηση του βουλευτή Γ. Στράτου, προέκυψε νέα αντιπαράθεση στη Βουλή που κατέληξε σε τρίμηνη διακοπή των έργων.²⁴⁴ Η κριτική του συγκεκριμένου βουλευτή έγκειτο στο ότι η εταιρεία του Μακρή λάμβανε μεγαλύτερα ποσοστά κέρδους για την εκτέλεση των έργων από άλλες ανταγωνιστικές εταιρείες, ενώ ακόμη το πραγματικό κόστος των έργων είχε υπερβεί κατά πολύ την αρχική κοστολόγηση.²⁴⁵ Ο ίδιος βουλευτής επέκρινε επίσης το ότι το πλάτος του καταστρώματος των υπό κατασκευή οδών στην πορεία μεταβλήθηκε σε σχέση με το αρχικά προβλεπόμενο, καθώς και το κατά πόσο οι διαδρομές που χαράσσονταν εξυπηρετούσαν την συγκοινωνιακή σύνδεση των περιφερειών συνολικά, υπαινισσόμενος ότι πολλές χαράξεις είχαν σκοπό είτε την αύξηση του κόστους του έργου, είτε την εξυπηρέτηση συγκεκριμένων προνομιούχων κατοίκων. Κατά τον ίδιο, αντί για ένα πολυτελές έργο το οποίο κόστισε υπερβολικά χωρίς να προσφέρει λύση στο πρόβλημα της συγκοινωνιακής σύνδεσης κυρίως των επαρχιών, θα μπορούσαν να είχαν ανακαινιστεί πολλές επαρχιακές οδοί που βρίσκονταν σε άθλια κατάσταση ή να γίνουν νέα επιμέρους έργα από μεμονωμένες εταιρείες.²⁴⁶

²⁴³ «Γνωμοδότησις Συμβουλίου Δημοσίων Έργων», 19 – 5 – 1930. Ψηφιακό Αρχείο Ελευθερίου Βενιζέλου

²⁴⁴ «Επιστολή του υπουργού Συγκοινωνίας, Δ. Δίγκα προς Εταιρεία Προμηθεύς», 24/2/1931. Ιστορικό Αρχείο Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος, Φάκελος Ι «Προμηθεύς»

²⁴⁵ «Η χθεσινή μακρά συζήτησις εἰς τὴν Βουλὴν ἐπὶ τῆς ἐπερωτήσεως διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἔργων ὁδοποιΐας», Η Πρωΐα, 20/3/1931, Ιστορικό Αρχείο Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος, Φάκελος XXIII «Προμηθεύς». Συγκεκριμένα, ο βουλευτής Γ. Στράτος υποστήριζε ότι ενώ τα ποσοστά κέρδους των τεχνικών εταιρειών συνήθως κυμαίνονταν στο 11 – 20%, η εταιρεία του Μακρή είχε κάνει προσφορά έργου με ποσοστό κέρδους 25%, εκ των οποίων απέδιδε στις εργολαβικές εταιρείες που κατασκεύαζαν το έργο 16% και παρακρατούσε 9% για αδιευκρίνιστα έξοδα. Αποφαινόταν ακόμη ότι «...ὅπως ἔγινε ἡ κατανομή τῶν ἔργων, κατεσκάφη ἡ Ἑλλάς καὶ ὅλα τὰ ἔργα θὰ ἐγκαταλειφθοῦν, τὰ δὲ χρήματα θὰ ἔχουν ριφθῆ εἰς τὴν θάλασσαν. Δέν ἐδόθησαν προγράμματα μελετημένα, οὔτε κατηρτίσθη δίκτυον κατὰ περιφερείας, οὔτε τὸ κόστος τοῦ χιλιομέτρου εἶνε σύμφωνον πρὸς τὴν ἀπόδοσίν του...εἶχε δηλωθῆ ὅτι οἱ δρόμοι θὰ ἐστοίχιζαν 650 χιλ. δρχ. κατὰ χιλιόμετρον. Ἀπὸ τοῦς κατατεθέντας τώρα πίνακας συνάγεται ὅτι θὰ στοιχίσουν 800 χιλ. δρχ. Ἐν τούτοις ὁ μέσος ὁρος κόστους τῆς ὁδοῦ Σερρών – Δράμας εἶνε 2 εκατ. δρχ., Ἰωαννίνων – Φλωρίνης 3 εκατ. δρχ.»

²⁴⁶ «Η χθεσινή μακρά συζήτησις εἰς τὴν Βουλὴν ἐπὶ τῆς ἐπερωτήσεως διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἔργων ὁδοποιΐας», Η Πρωΐα, 20/3/1931, Ιστορικό Αρχείο Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος, Φάκελος XXIII «Προμηθεύς». Ο ίδιος βουλευτής ανέφερε παραδείγματα δρόμων τα οποία όπως διατεινόταν αποδείκνυαν είτε ότι θα μπορούσαν να είχαν γίνει διαφορετικές χαράξεις με καλύτερες τεχνικές προδιαγραφές και μικρότερο κόστος, είτε ότι κάποιοι δρόμοι ήταν ἡσσονος σημασίας ως προς την

Από την συνολική κοινοβουλευτική κριτική που ασκήθηκε τότε στην συγκεκριμένη σύμβαση, αυτό που διαφαινόταν ήταν ότι ο Μακρής λειτουργούσε ουσιαστικά ο ίδιος ως μεσάζων μεταξύ του κράτους και των τεχνικών εταιρειών, καθ' ότι αφ' ενός ο ίδιος δεν εμπλεκόταν άμεσα με την εκτέλεση του τεχνικού έργου, κι αφ' ετέρου υπήρχαν επικρίσεις ως προς το αν είχε υπάρξει κάποια μεσιτεία ώστε να πάρει η συγκεκριμένη εταιρεία δάνειο από τις αγγλικές τράπεζες.²⁴⁷ Η υπόθεση βέβαια είχε περιπλακεί κυρίως επειδή είχαν προκύψει φημολογίες ότι στην κατ' ουσία απευθείας ανάθεση του έργου είχαν εμπλακεί και επώνυμοι μεσάζοντες, όπως ο Κυριάκος Βενιζέλος, γιος του Ελευθερίου Βενιζέλου, ο καθηγητής του ΕΜΠ Ν. Κιτσίκης, και ο Δ. Φιλάρετος ο οποίος ήταν επαγγελματίας μεσίτης, ή κι ο αρχηγός της αντιβενιζελικής αντιπολίτευσης Π. Τσαλδάρης, ενώ ακόμη το σκανδαλώδες της υπόθεσης αυτής υποστηρίχθηκε ότι είχε κοστίσει και νωρίτερα τον πολιτικό θάνατο «εις τόν τόσῳ μέγα μέλλον θεωρούμενον μέχρι τότε ὅτι εἶχεν» Ιωάννη Μεταξά.²⁴⁸ Το αν βέβαια αυτές οι κατηγορίες ήταν ευσταθείς για όλους τους προαναφερόμενους είναι εκτός των πλαισίων της παρούσας έρευνας. Οι αντιδράσεις πάντως του Τύπου και της αντιπολίτευσης υπήρξαν σφοδρές, και οδήγησαν, όπως θα δούμε παρακάτω, στην ψήφιση ειδικού νόμου από την κυβέρνηση Βενιζέλου που απαγόρευε τις αμοιβές μεσαζόντων κατά την ανάληψη δημοσίων έργων από ιδιωτικές εταιρείες.²⁴⁹

συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση που προσέφεραν. Σύμφωνα με την εφημερίδα: «Ἄνεφερε ἐν συνεχείᾳ ἓνα δρόμον εἰς Μυτιλήνην, ὁ ὁποῖος ἔγινε διὰ νὰ ἐξυπηρετήσῃ μόνον τὸν περίπατον τῶν κατοίκων καὶ μίαν ἔπαυλιν. Τὸ δίκτυον εἰς ὠρισμένας περιφερείας εἶνε πυκνόν, ἐνῶ ἄλλαι δὲν ἔχουν οὔτε ἑνὸς μέτρου δρόμον.»

²⁴⁷ «Ο κ. Βενιζέλος διὰ τα ἔργα της οδοποιΐας», *Ελεύθερον Βήμα*, 20/3/1931

²⁴⁸ Κώστας Αθάνατος, «Ἴδοῦ ποιοὶ εἶνε οἱ μεσάζοντες», *Ελεύθερος Ἄνθρωπος*, 21/3/1931.

²⁴⁹ «Περιπτώσεις», *Ἡ Καθημερινή*, 21/3/1931. Στην εφημερίδα *Καθημερινή* λίγο καιρό πριν την ψήφιση εκείνου του νόμου το 1931 σχολιάζεται: «Διὰ τοῦ νομοσχεδίου αὐτοῦ πρόκειται νὰ σταματήσῃ ὀριστικῶς ὁ πανάθλιος χρηματισμὸς μερικῶν ὑπόπτων ἀνθρώπων οἱ ὁποῖοι παρεμβαίνουν ὡς μεσάζοντες μεταξύ Δημοσίου καὶ ἰδιωτῶν ἢ Ἑταιρειῶν. Λόγου χάριν: Ἡ Ἑταιρεία Μακρῆ ἐπιζητεῖ νὰ συμβληθῆ μέ τὸ Κράτος διὰ νὰ κατασκευάσῃ τούς δρόμους. Ποῖος γνωρίζει τὸ Κράτος; Ποῖος διασκεδάσει καὶ πίνει καὶ τρώγει μαζί του; Ἔστω ὅτι ὁ πίνων, τρώγων καὶ συνδιασκεδάζων εἶνε ὁ κ. Φιλάρετος. Λέγει λοιπὸν ἡ Ἑταιρεία πρὸς τὸν κ. Φιλάρετον: Ἄν κατορθώσῃς καὶ μοῦ ἐπιτύχῃς τὴν Σύμβασιν σοῦ ἐξασφαλίζω ἐν ὄφελος 1, 2, 3% ἐπὶ τῶν κερδῶν μου. Σύμφωνοι; Σύμφωνοι. Ὅριστε λοιπὸν νὰ ὑπογράψωμεν καὶ ἓνα συμβόλαιον. Τὸ συμβόλαιον αὐτὸ ὑπογράφεται καὶ ὑπογραφέν ἀποδεικνύει καθαρά ὅτι ὁ κ. Φιλάρετος εἶνε «μεσάζων». Συνεπῶς, ὅταν τὸ νομοσχέδιον γίνῃ νόμος, ἡ Ἑταιρεία Μακρῆ δὲν θὰ ἔχῃ καμμίαν ὑποχρέωσιν νὰ τοῦ δίδῃ τὸ 1, 2, 3%. Καὶ οὕτω πράγματι ἠθικοποιεῖται τὸ Κράτος... Ἡ Ἑταιρεία Μακρῆ θέλει νὰ ἐπιτύχῃ μίαν σύμβασιν διὰ νὰ κατασκευάσῃ δρόμους. Ἐπειδὴ ὅμως ἔχει καὶ ἄλλας δουλειάς καὶ ἡ ἰδέα αὐτῆ τῆς οδοποιΐας ἀπαιτεῖ σκέψεις, σχέδια, ἐκπόνησιν μελετῶν, μετακινήσεις, ταξείδια, ἐξεύρεσιν οικονομικῶν συνδυασμῶν, μελέτην προϋπολογισμῶν καὶ δανείων, καλεῖ δύο, τρεῖς ἀνθρώπους καὶ τούς λέγει: Κύριε Φιλάρετε, κύριε Κιτσίκη, κ. Τάδε, θέλω νὰ κάμω αὐτὴν τὴν ἐργασίαν· πάρτε ὁ ἓνας τὸ οικονομικόν μέρος, ὁ ἄλλος τὸ μηχανικόν, ὁ τρίτος τὸ διοικητικόν καὶ βοηθήσατέ με. Θὰ χρειασθῆ νὰ ἐργασθῆτε δύο, τρεῖς, πέντε μῆνας, ἢ πέντε ἔτη. Χρήματα δὲν ἔχω, ἐπειδὴ δε εἶνε πιθανόν, καὶ ἂν ἔχω νὰ τὰ πετάξω δωρεάν ἂν δὲν ἐπιτύχω τὴν σύμβασιν, δι' αὐτὸ σᾶς παραλαμβάνω ἀπὸ τοῦδε ὡς συνεταιίρους μου καὶ σᾶς δίδω 1, 2, 3%. Δέχεσθε; ... Δεχόμεθα. Τότε ὑπογράφεται τὸ συμβόλαιον μέ τὰς θύρας ἀνοικτάς, ἀπόντων μαρτύρων καὶ κόσμου. Αὐτὸ λοιπὸν μόνον,

Ο υπουργός Συγκοινωνίας Δ. Δίγκας και κυρίως ο ίδιος ο Βενιζέλος παραδέχθηκαν ότι είχε υπάρξει υπέρβαση από την αρχική κοστολόγηση του έργου, αλλά υποστήριξαν ότι δεν πρόκειται να ακυρωθεί η σύμβαση. Μάλιστα ο Βενιζέλος, αν και ομολόγησε ότι στην σύμβαση Μακρή είχαν αναμιχθεί μεσάζοντες, υποστήριξε μεν ότι θα καταπολεμήσει αυτό το φαινόμενο, αλλά υπεραμύνθηκε του ρόλου του ίδιου του Μακρή, λέγοντας μάλιστα ότι ακόμη κι αν ο τρόπος διεξαγωγής της δημοπρασίας του έργου είχε ως συνέπεια να ζημιωθεί το κράτος, και να μην προσέλθουν πολλοί μειοδότες, παρ' όλα αυτά δεν είναι προς το συμφέρον του κράτους να προσέρχεται κατά τα λεγόμενά του ο «οποιοσδήποτε».²⁵⁰ Ο λόγος σύμφωνα με τον ίδιο έγκειτο στο ότι ο οποιοσδήποτε, δηλαδή η κάθε μικρή εταιρεία δεν ήταν σε θέση να εξασφαλίσει

από όλας τās περιπτώσεις, αυτό τό συμβόλαιον εἶνε ἄκυρον καί μόνον αὐτοί οἱ μεσάζοντες καταδιώκονται. Αὐτοί δηλαδή, οἱ ὅποιοι ἴσως εἶνε, κατά τήν ἔννοιαν τοῦ νόμου, καί ἴσως δέν εἶνε.»

²⁵⁰ «Ἡ χθεσινή μακρά συζήτησις εἰς τήν Βουλὴν ἐπὶ τῆς ἐπερωτήσεως διὰ τήν ἐκτέλεσιν τῶν ἔργων ὁδοποιΐας», *Ἡ Πρωΐα*, 20/3/1931, Ἱστορικό Ἀρχεῖο Ἐθνικῆς Τράπεζας τῆς Ἑλλάδος, Φάκελος XXIII «Προμηθεύς». Σε σχέση με τὰ ποσοστά τῶν μεσαζόντων ο Βενιζέλος υποστήριξε στην συγκεκριμένη συνεδρίαση τῆς Βουλῆς: «Ὅσον ἀφορᾷ τὰ ποσοστά συνεπείᾳ πολλῶν ἀντιρρήσεων ἠρωτήσαμεν τόν κ. Μακρῆν ὁ ὅποιος μᾶς εἶπεν ὅτι κρατεῖ ἀσφάλιστρα κατά τῶν κινδύνων τοὺς ὁποίους διατρέχει. Τοῦ εἶπαμε: 3^{1/2} διὰ γενικά ἐξοδα, 2^{1/2} διὰ τήν ἀμοιβήν, ἕως πού πάμε; Τότε ὁ ἐργολάβος ἤρχισε νά τὰ μασᾷ. Ἐφαίνεται στενοχωρημένος. Τόν παρακαλέσαμε νά μᾶς μιλῆσῃ εἰλικρινῶς. Τά ἄλλα μᾶς εἶπε πηγαίνουν εἰς ἀμοιβᾶς ἄλλων, οἱ ὅποιοι ἤξιοι ὅτι προσέφερον ὑπηρεσίας διὰ τήν συνομολόγησιν αὐτῆς τῆς συμβάσεως. Πρέπει νά σπεύσω νά εἶπω ὅτι ὑπάρχουν εἰς τās Ἀθήνας ἄνθρωποι πού ἔχουν ὡς ἐπάγγελμα νά ἐμφανίζονται ἐνωπίον παντός ἔχοντος νά συνάψῃ μίαν σύμβασιν μέ τό Δημόσιον καί προσφέρονται νά τοῦ φανοῦν χρήσιμοι διὰ τήν ὑπογραφήν αὐτῆς τῆς συμβάσεως. Δέν ἰσχυρίζομαι κύριοι ὅτι ἐπὶ τῆς κυβερνησεῶς μου ἐξοντώθη αὐτό τό ἐπάγγελμα. Πιστεύω ὅμως ὅτι ἡ ἐπιτυχία του εἶναι μικροτέρα τώρα. Δέν παραλείπω εἰς κάθε περίπτωσιν μεγάλης συμβάσεως καί ὡσάκις εὐρίσκομαι εἰς τήν ἀνάγκην νά δεχθῶ ἀντιπροσώπους ξένων οἴκων νά τοὺς εἶπω: Προσέξατε, θά ἔλθουν ἄνθρωποι οἱ ὅποιοι θά σᾶς ζητήσουν ἀμοιβήν διὰ νά διευκολύνουν δῆθεν τήν σύναψιν τῆς συμβάσεως σας. Ἐνῶ δέν ἔχετε καμμίαν ἀνάγκην τῶν ὑπηρεσιῶν των, εἴναι ἡ Κυβέρνησις ἤθελεν ἀντιληφθῆ ὅτι ὑπεπέσατε εἰς τοὺς πλοκάμους των, δέν θα ἦτο δυνατόν νά σᾶς θεωρήσῃ ἀξίους νά συμβληθῆτε μαζί της. Ὑποθέτω λοιπόν ὅτι δι' αὐτό δέν ἀνθεῖ τώρα τό ἐπάγγελμα τῶν ἀνθρώπων αὐτῶν ἀλλά φοβοῦμαι ὅτι ἐξακολουθοῦν νά πηγαίνουν εἰς τοὺς ἔχοντας συναλλαγᾶς μέ τό κράτος καί νά τοὺς λένε: ἔχομεν τά μέσα μέ τόν τάδε ὑπουργόν, μέ τόν τάδε διευθυντήν. Φοβοῦμαι λοιπόν ὅτι σοβοῦν ἀκόμη τοιοῦτοι ἄνθρωποι. Δέν ἐπιθυμῶ νά νοηθῆ ὅτι ὑπῆρξε Κυβέρνησις ἣτις ὑπέστη ἐπιρροάς, αἱ ὁποῖαι ἐξηγοράσθησαν διὰ χρημάτων καί λέγω τοῦτο εἰλικρινῶς. Δέν εἶναι τρόπος τοῦ ὁμιλεῖν. Πάντως εἰς τήν παροῦσαν περίπτωσιν ἔχομεν τό δεδομένον ὅτι αἱ ἠπηρεσίαι αὐταῖ ἐδόθησαν. Ὅταν ἐβγάλαμεν αὐτήν τήν ἀλήθειαν, εἶπαμε ὅτι αὐτά θά τὰ κόψωμεν. Δέν ἔχω ἀντίρρησιν μᾶς ἀπήνησε ὁ ἀνάδοχος νά τὰ κόψω. Ἡ ὑπόθεσις αὐτή κύριοι, ἤρχισεν ἀπό τοῦ Ἰουλίου τοῦ 1930. Εἰς τās συνεννοήσεις μας τοὺς εἶπαμε: Νά δίδονται τουλάχιστον μέχρις ἐνός ὀρίου... Ἐθεώρησα ἀναξιοπρεπές νά ζητήσῃ τό Κράτος τήν βοήθειαν μᾶς Ἐταιρείας διὰ παροχήν δανείου. Ἐάν δέν μετεβάλλομεν πολιτικῆν θά εἶχομεν τόν κίνδυνον νά τρέχουν εἰς τās χρηματοαγοράς συναγωνιζόμενοι ὁ Μακρῆς, ἡ Φαουντένσιον καί ὁ Μόνξ Γιούλεν, ἐπιδιώκοντες σύναψιν τοῦ δανείου των. Καί εἶνε ἐνόητον τό ἀποτελέσμα τό ὅποιον θά εἶχεν ἡ ἐνέργεια αὐτή ἐκδηλούμενη ἐξ ὀνόματος πολλῶν ἐργολάβων, ὁμιλούντων καί σπενδόντων διὰ λογαριασμόν τοῦ ἑλληνικοῦ Κράτους, διατί δέν ἐφροντίσαμεν νά ἀποζημιωθῆ αὐτό; Εἶνε ἀρκιβές ὅτι αὐτό συνέτεινε νά μὴ ἔλθουν πολλοί εἰς τήν δημοπρασίαν. Πρὸς τό συμφέρον τοῦ Κράτους δέν ἔπρεπε νά ἤρχετο ὁ οποιοσδήποτε. Ὑποστηρίζω πάντως ὅτι τό 5 ἢ 6 ἢ 7% πού παίρνει ὁ Μακρῆς δέν τό παίρνει ὡς μεσιτεῖαν διὰ τό δάνειον.». Βλ. ἐπίσης, «Ὁ κ. Βενιζέλος διὰ τὰ ἔργα τῆς ὁδοποιΐας», *Ἐλεύθερον Βῆμα*, 20/3/1931. Ἱστορικό Ἀρχεῖο Ἐθνικῆς Τράπεζας τῆς Ἑλλάδος, Φάκελος I «Προμηθεύς».

ένα μεγάλο δάνειο που χρειαζόταν για έργα κλίμακας. Για αυτόν τον λόγο δεν ήταν και υπέρ της ανάθεσης μεμονωμένων έργων σε επιμέρους εργολάβους.²⁵¹

Η συμβολική αθώωση του ρόλου του Μακρή από την κυβέρνηση των Φιλελευθέρων ως προς την εμπλοκή των μεσαζόντων, οδήγησε κατ' αρχάς σε επικρίσεις απέναντι στην κυβέρνηση η οποία δεν ακύρωσε την συγκεκριμένη σύμβαση, παρ' ότι έλαβε γνώση της υπόθεσης που δεν είχε ξεκινήσει επί των ημερών της μεν, αλλά είχε εν τω μεταξύ πάρει διαστάσεις σκανδάλου στον Τύπο. Οδήγησε επίσης και σε αλληλοκατηγορίες μεταξύ της εταιρείας του Μακρή, των υπεργολάβων και του φερόμενου ως μεσάζοντα Φιλάρετου, για το ποιος τελικά ήταν ο πραγματικός εκτελεστής του έργου και ποιος ο «ἀεριτζής της όδοποιΐας». Σε ό,τι αφορά στους υπεργολάβους, οι διενέξεις τους με τον Μακρή προκλήθηκαν από τις μειώσεις ποσοστών που απαιτήθηκαν από πλευράς της κυβέρνησης. Σε αυτές ο Δροσόπουλος ως διοικητής της ΕΤΕ, αλλά και πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου στην εταιρεία «Προμηθεύς» είχε συχνά περίπου τον ρόλο του διαιτητή, καθώς οι εκατέρωθεν – συχνά δριμυείς – επιστολές που ανταλλάχθηκαν είχαν κι εκείνον ως αποδέκτη.²⁵² Σε ό,τι αφορά στον Δ. Φιλάρετο, του οποίου το όνομα μεταξύ των άλλων που προαναφέρθηκαν ήταν τελικά το μοναδικό που κατακρίθηκε στον Τύπο, ο ίδιος υποστήριξε ότι υπήρξε το εξιλαστήριο θύμα σε μία υπόθεση που είχε ξεκινήσει με πρωτοβουλία του Μακρή. Επιπλέον, το σκάνδαλο δεν άργησε να συνδεθεί και με τη

²⁵¹ «Ο κ. Βενιζέλος διά τά έργα της οδοποιΐας», *Ελεύθερον Βήμα*, 20/3/1931. Ιστορικό Αρχείο Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδας, Φάκελος Ι «Προμηθεύς».

²⁵² «Επιστολή Ανωνύμου Γενικής Βιομηχανικής Εταιρείας «ΒΙΟ» προς τον πρόεδρο της Κυβέρνησης», 4/4/1931. Ψηφιακό Αρχείο Ελευθερίου Βενιζέλου. Ο ρόλος των υπεργολαβικών εταιρειών υπήρξε από πολλές απόψεις σημαντικός. Τα ποσοστά επί των κερδών που αντιστοιχούσαν στους εργολάβους κι αποτέλεσαν αντικείμενο επικρίσεων ήταν συχνά αντικείμενο διένεξης και μεταξύ των εταιρειών αυτών στις νέες μειωμένες κοστολογήσεις του έργου που έγιναν στις μετέπειτα επανειλημμένες αναθεωρήσεις της σύμβασης. Σε κάποιες περιπτώσεις μάλιστα μια από τις εταιρείες στράφηκε κι εναντίον άλλης δικαστικά. Βλ. επίσης «Πράξις 369. Περί των ποσοστών της αναδόχου των έργων οδοποιΐας Α.Ε.Β.Ε.Π.Γ. Μακρή και Σία», Υπουργείο Συγκοινωνίας, Διεύθυνση Δημοσίων Έργων, Συμβούλιον Δημοσίων Έργων, Συνεδρία 21^η, 8/3/1929, Ψηφιακό Αρχείο Ελευθερίου Βενιζέλου. Βλ. επίσης, «Κοινή επιστολή των εταιρειών «Εργοληπτική», «Εργον», «Ασφαλτικά Έργα» προς Υποδιοικητή ΕΤΕ Αλ. Κορυζή», 27/2/1931. «Επιστολή προέδρου εταιρείας «Εργοληπτική» προς Διοικητή ΕΤΕ Ι. Δροσόπουλο», 10/11/1931. «Εμπιστευτική επιστολή Π. Μακρή προς Ανώνυμες Εταιρείες Εργοληπτική, Έργον, Ασφαλτικά Έργα, Βιό» 13/11/1930. «Επιστολή Π. Μακρή προς Ι. Δροσόπουλο», 19/11/1931. «Επιστολή Π. Μακρή», 3/5/1931. Ιστορικό Αρχείο Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδας, Φάκελος Ι «Προμηθεύς». Επιπλέον, παρ' ότι ο τρόπος κατανομής των ποσοστών επί των κερδών μεταξύ των εργολαβικών εταιρειών αποτελούσε αντικείμενο της μεταξύ τους διαπραγματεύσεως και αρχικά δεν αφορούσε στην σύμβαση που είχε υπογραφεί με την κυβέρνηση, αργότερα αυτή απασχόλησε το Υπουργείο Συγκοινωνιών καθ' ότι έπρεπε το ίδιο να εγκρίνει εκτός από την σύμβαση με την εταιρεία του Μακρή και τις υπεργολαβικές συμβάσεις. Κατά τη διάρκεια των διαφωνιών μεταξύ του Μακρή και των υπεργολάβων οι οποίες πήραν διαστάσεις θερμού επεισοδίου, ο Μακρής έφθασε στο σημείο να υποβάλλει μέχρι και παραίτηση από την διεύθυνση της εταιρείας «Προμηθεύς»

γνωστή διαμάχη βενιζελικών και αντιβενιζελικών.²⁵³ Ο τρόπος διεξαγωγής του συγκεκριμένου προγράμματος οδοποιίας πάντως έγινε αιτία να ψηφιστεί εκείνο το έτος στην Βουλή νόμος «περί εξαιρετικῶν διατάξεων ἐπί τινων συναλλαγῶν τοῦ Δημοσίου καί Νομικῶν Προσώπων» ή αλλιῶς νόμος περί μεσαζόντων.²⁵⁴ Ὅπως ὁμως εἶχε μάλλον γίνει και με τη σχετική νομοθεσία του 1927, ο Μακρής δεν δίσταζε να εκφέρει άποψη για τις διατυπώσεις των νόμων που προσέρχονταν προς ψήφιση στο ελληνικό Κοινοβούλιο και να διαμαρτύρεται στον Βενιζέλο προσωπικά για τις νομοθετικές διατάξεις που συντάσσονταν από το υπουργείο Συγκοινωνίας, όταν δεν τον ικανοποιούσαν.²⁵⁵

Η διαπλοκή πολλῶν παραγόντων για την απευθείας ανάθεση του έργου στην εταιρεία του Μακρή, που εἶχε υπάρξει σύμφωνα με την αντιπολίτευση, και κυρίως σύμφωνα με τον Παπαναστασίου έγινε αιτία για την σφοδρή του αντιπαράθεση με τον Βενιζέλο, ο οποίος αγόρευσε επί μακρόν κατ' επανάληψη για να υποστηρίξει τόσο την σύμβαση όσο και τον Μακρή προσωπικά. Είναι αμφίβολο αν έχει υπάρξει τόσο σθεναρή υποστήριξη από βήματος της Βουλής, και δη από πρωθυπουργό σε άλλη περίπτωση για την υπεράσπιση ενός επιχειρηματία. Σε συνεδρίαση πριν ακόμη από την ψήφιση του νόμου περί μεσαζόντων ο Βενιζέλος υποστήριξε: «...ἔχω καθῆκον νά διακηρύξω ἀπό τοῦ βήματος – μολονότι τρέχω τόν κίνδυνον νά παρεξηγηθῶ, ἀλλά θά

²⁵³ «Ο ἀεριτζῆς τῆς ὁδοποιίας. Κερδίζει 255 εκατομμύρια χωρίς οὔτε λεπτόν νά διαθέτῃ διά τήν ὅλην ἐπιχείρησιν», Ακρόπολις, 23/3/1931. *Ελεύθερον Βῆμα*, 20/3/1931. «Δήλωσις Ἀωνύμου Γενικῆς Βιομηχανικῆς Εταιρείας ΒΙΟ», *Πρωῖα*, 21/3/1931. «Ξένα Δημοσιεύσεις. Ἀνοικτή Ἐπιστολή του κ. Δ. Φιλάρτου προς τον κ. Ε. Βενιζέλο ἐπί του ζητήματος τῆς ὁδοποιίας», *Ἐστία*, 19/3/1931. «Το ζήτημα τῆς ὁδοποιίας», *Πρωῖα*, 21/3/1931. «Τότε και τώρα», *Πατρίς*, 20/3/1931. «Ἡ σύμβασις διά τῆν ὁδοποιῖα», *Ἡ Καθημερινή*, 23/3/1931. «Το ζήτημα τῆς ὁδοποιίας εἰς τήν Βουλῆν. Ὁ ὑπουργός κ. Δίγκας ἀπαντῶν εἰς διαφόρους ἐπικρίσεις ἐτόνισεν ὅτι ἡ ἀναλαβοῦσα τήν ἐκτέλεσιν τῶν ἔργων εἰσαίρεται δέν παρεβίασε τούς ὅρους τῆς συμβάσεως ἀλλά παρεδέχθη ὅτι τό ποσόν διά τά ἔργα ὑπερέβη τās ἀρχικὰς προβλέψεις.», *Ελεύθερον Βῆμα*, 19/3/1931. «Τά γεγονότα τῆς ἡμέρας. Ἡ χθεσινῆ συνεδρίασις τῆς Βουλῆς. Ἐζητήθη ἡ σύστασις ἐξεταστικῆς ἐπιτροπῆς καί ἐνέργεια ἀνακρίσεως διά τά σκάνδαλα τῆς ὁδοποιίας. Ὁ κ. Πρωθυπουργός ἀπέκρουσε πᾶσαν τοιαύτην πρότασιν.», *Ακρόπολις*, 20/3/1931.

²⁵⁴ Σ. Βοβολίνης – Κ. Βοβολίνης (ἐπιμ.), *Μέγα Ἑλληνικόν Βιογραφικόν Λεξικόν*, σ. 146. Στο πλαίσιο τῆς ψήφισης νομοσχεδίου με το οποίο θα απαγορεύονταν οἱ ἀθέμιτες ἀμοιβές των μεσαζόντων στις συμβάσεις ἰδιωτικῶν εταιρειῶν που συνομολογούνταν με το Δημόσιο ἐντάχθηκαν ἀναδρομικά και συμβάσεις που εἶχαν ἤδη ψηφιστεῖ, ὅπως αὐτή του Μακρή. Ἐξ αἰτίας αὐτοῦ του νόμου το ποσοστό κέρδους για τῆν εταιρεία του Μακρή θα περιοριζόταν στο 23% ἀπό 25% που ἦταν ἀρχικά. «Τό Νομοσχέδιον περί μεσαζόντων θά ὑποβληθῆ εἰς τήν Βουλῆν πρό τοῦ Πάσχα. Θ' ἀφορᾷ πᾶσαν γενικῶς ἐργολαβίαν τοῦ Δημοσίου», *Ελεύθερο Βῆμα* 20/3/1931. Ἱστορικό Ἀρχεῖο Ἐθνικῆς Τράπεζας τῆς Ἑλλάδος, Φάκελος XXIII «Προμηθεύς».

²⁵⁵ «Ἐπιστολή Π. Μακρή προς Ἐλ. Βενιζέλο», 3/7/1931. Ψηφιακό Ἀρχεῖο Ἐλευθερίου Βενιζέλου. Ἀπευθυνόμενος προς τον Βενιζέλο, ο Μακρής υποστήριξε σε ἐκείνη τῆν ἐπιστολή: «Δέν ἀμφιβάλλομεν ὅτι θ' ἀναγνωρίσητε τό δίκαιον τῶν ἀπόψεῶν μας τοσοῦτα μᾶλλον καθ' ὅσον, τό ἀντικείμενον ἐφ' οὗ διαφωνοῦμεν μετὰ τοῦ κου Ἰπουργοῦ Συγκοινωνίας δέν περιλαμβάνετο, μεταξύ τῶν ἄρθρων ἄτινα συνεφωνήσαμεν ὅπως τροποποιηθῶσι, καί διότι διά μιᾶς τοιαύτης νομοθετικῆς διατάξεως, θά δύναται ὁ Ἰπουργός Συγκοινωνίας ἄν ὄχι ὁ παρών, ἀλλ' ἄλλος τις τοῦ μέλλοντος νά καταργῆ τήν σύμβασιν ἄνευ οὐδεμίας ἄλλης διατυπώσεως.»

ἤτο κατώτερον ἐμοῦ νά μή εἶπω ὄλον τό αἴσθημά μου, διά τόν κίνδυνον αὐτόν – ὅτι ἀπό τήν μέχρι τοῦδε πορείαν, τήν ὁποίαν ἔχομεν, περί τοῦ τρόπου καθ' ὃν ἐκτελεῖται ἡ σύμβασις ὑπό τοῦ ἀναδόχου, ἔχομεν πάντα λόγον νά θεωρῶμεν ὅτι σπανίως ἡ Κυβέρνησις συνηλλάχθη πρός ἀνάδοχον, ὁ ὁποῖος ἔχη ἀκριβεστέραν ἀντίληψιν τῶν ὑποχρεώσεων του. Θά σᾶς εἶπω προσωπικήν μου γνώμην, προσωπικήν μου πεποίθησιν, ὅτι ὁ κύριος Μακρῆς, ὁ ὁποῖος εἶναι ἀπό τούς μεγάλους μας ἐπιχειρηματίας, ἀνήκει εἰς τήν τάξιν τῶν ἀνθρώπων ἐκείνων, οἱ ὁποῖοι δέν ἀποβλέπουν μόνον εἰς τό χρηματικόν κέρδος – νά μοι ἐπιτρέψητε νά τόν παρομοιάσω μέ ἕναν ἄλλον ἐπιχειρηματίαν ἐν Ἑλλάδι, τόν μακαρίτην Πεσματζόγλου – εἶναι κατά τήν πεποίθησίν μου, ἕνας ἄνθρωπος μέ φιλοδοξίες ὄχι πολιτικάς, ἀλλά μέ τήν φιλοδοξίαν τοῦ μεγάλου ἐπιχειρηματίου, ὁ ὁποῖος βάζει εἰς τόν νοῦν του κάτι τι, τό ὁποῖον θέλει νά ἐκτελέσῃ, διά νά ὠφεληθῇ, βέβαια, ἀλλά καί διά νά ἔχη τήν ικανοποίησιν ὅτι ἔκαμεν αὐτός τό ἔργον. Ἀλλ' ὁ Μακρῆς, ἔχει καί ἐν ἄλλο πλεονέκτημα, εἰς τήν παροῦσαν περίπτωσιν – καί ἔχομεν τήν πεποίθησιν ὅτι ἐξυπηρετεῖ τό κοινόν συμφέρον καί τό ἰδικόν του – ὅτι ὁ Μακρῆς δέν ἐμπῆκεν εἰς τήν δουλειά ὡς ἐργολάβος, ἐμπῆκεν εἰς αὐτήν τήν δουλειά, διά νά ἐξασφαλίσῃ ἐν τῷ μέτρῳ τοῦ δυνατοῦ καί αὐτός τήν ἐκτέλεσιν τοῦ προγράμματος τοῦ γενικοῦ τῆς ὁδοποιΐας, ὥστε ἡ Ἑλλάς νά παύσῃ νά καθυστερῇ ὑπό τήν ἔποψιν τῶν συγκοινωνιῶν της, νά ἔχη ἐν δίκτυον, τό ὁποῖον βέβαια δέν ἠμπορεῖ νά παραβληθῇ οὔτε πόρρωθεν πρός τά ἄλλα δίκτυα, τά ὁποῖα ἔχουν ἐν τῇ Δυτικῇ Ἑυρώπῃ, ἀλλά τό ὁποῖον δίκτυον θά ικανοποιῇ τὰς ἀνάγκας τῆς συγκοινωνίας καί θά δώσῃ μίαν ὠθησιν εἰς τήν ἀνάπτυξιν τῆς συγκοινωνίας διά τοῦ αὐτοκινήτου, τῆς ὁποίας ἡ πύκνωσις θά ἐπιτρέψῃ εἰς τήν ἐταιρίαν Μακρῆ νά πορισθῇ ὠφελείας σπουδαίας ἀπό τήν κατανάλωσιν τῆς βενζίνης, ὡς πρός τήν ὁποίαν ὅπως ἠξεύρετε, ἀντιπροσωπεύει μίαν ἀπό τὰς μεγαλυτέρας ἐταιρίας τοῦ κόσμου, τήν SHELL.»²⁵⁶

Ἵστερα ἀπό τήν ψήφισιν τοῦ νόμου περί μεσαζόντων καί ἀφοῦ εἶχε ἤδη υπογραφεί μία ἀναθεωρημένη σύμβασις που τροποποιούσε κάποιους ὅρους ὑπέρ του Δημοσίου, ὁ Παπαναστασίου ἐξακολουθούσε νά ζητά τήν ἀκύρωσιν τῆς σύμβασης Μακρῆ. Ὁ Βενιζέλος ἀπαντά ὡς εξής: «Μοῦ λέγετε ν' ἀκυρώσω τήν σύμβασιν καί νά δίδω τούς δρόμους εἰς τούς ἐργολάβους. Ἀσχέτως τῶν ψεκτῶν, τά ὁποῖα ἠμποροῦν νά εὑρεθοῦν διά τήν σύμβασιν καί τήν συνομολόγησίν της, ἡ ἀρχή ὁμως, ἡ ὁποία ἐτέθη τότε ὡς βάσις, ὅτι ἐπρεπε ν' ἀνατεθῇ ἡ κατασκευή ὀλοκλήρου τοῦ δικτύου εἰς ἕνα ἀνάδοχον, ὁ ὁποῖος θά παρεῖχε ἐγγυήσεις, καί ὁ ὁποῖος θά εἶχε συμφέρον καί ἠθικόν

²⁵⁶ Σ. Βοβολίνης – Κ. Βοβολίνης (επιμ.), *Μέγα Ἑλληνικόν Βιογραφικόν Λεξικόν*, σ. 147

καί υλικόν νά γίνουν οί δρόμοι καλοί, εἰς τό σημείον λέγω αὐτόν ἐπαινῶ τούς προκατόχους μου οἱ ὅποιοι συνομολόγησαν τήν σύμβασιν. Ἐάν ἐπρόκειτο νά μή ἔχωμεν ἓνα τοιοῦτον ἐργολάβον [τόν Μακρήν] ὁ ὁποῖος καί διά τόν μέχρι τοῦδε γνωστόν εἰς ἐμέ χαρακτήρα του, πρέπει νά εἶπω ὅτι μοῦ παρέσχε πλήρη ἐμπιστοσύνην, ὅτι κοιτάζει καί τό συμφέρον τοῦ Κράτους, συνυφασμένον μέ τό ἰδικόν του, διότι τό θεωρεῖ ἀλληλέγγυον καί ὅστις ὅμως ἀσχέτως πρὸς τήν ἐμπιστοσύνην, τήν ὁποίαν μοῦ ἐμπνέει ὁ χαρακτήρ του, ἔνεκα τῶν πραγμάτων, ἔχει συμφέρον νά κάμη καλούς δρόμους, διότι τό κέρδος του καί θά τό εὐρη καί ἐκ τῆς ἀναπτύξεως τῆς κινήσεως τῶν αὐτοκινήτων, διά νά καταναλίσκη βενζίνην καί πετρέλαιον, τῶν ὁποίων εἶναι ἀντιπρόσωπος μεγάλης ἐταιρίας, τῆς SHELL, θεωρῶ λέγω ὅτι θά εἶναι ἐγκληματικόν, εἰάν ἀποφασίζαμε νά ἔλθωμεν εἰς σχέσεις με 1.000 ἢ 2.000 ἐργολάβους εἰς ὅλην τήν Ἑλλάδα, διά νά παρασκευάσωμεν τά ἔργα, τὰ ὁποῖα θά ἐκθέσῃ ὁ συνάδελφός μου, ὅστις θά σάς εἶπῃ καί πόσον οὐσιώδεις εἶναι αἱ βελτιώσεις τῆς συμβάσεως αὐτῆς. Ἐκεῖνο τό ὁποῖον ἠξέυρω ἐγώ – δέν ἔχω ἀριθμούς νά σάς δώσω αὐτήν τήν στιγμήν – εἶναι ὅτι μέ τόν περιορισμόν τῶν ποσοστῶν τοῦ ἐργολάβου, ἡ σύμβασις αὐτή δύναται νικηφόρως νά συμβληθῇ πρὸς κάθε ἄλλην σύμβασιν, ἡ ὁποῖα συνήφθη μέχρι σήμερον ἐν Ἑλλάδι.»²⁵⁷

Οἱ διαρκεῖς επικρίσεις που εἶχε προκαλέσει ἡ σύμβαση ἐκείνη οδήγησε σε νέες αναθεωρήσεις με ειδικούς νόμους που σε κάποιες περιπτώσεις ἐκδόθηκαν γι' αὐτόν τον σκοπό, ἢ σε παροδική διακοπή των ἔργων. Το 1933 για παράδειγμα το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους ὑστερα ἀπό ἐρώτημα που υπέβαλε ο τότε υπουργός Συγκοινωνίας Γεώργιος Παπανδρέου περί διαλύσεως τῆς συμβάσεως, βάσει του ἀρθρου 22 αὐτῆς, γνωμοδότησε υπέρ τῆς ἀκύρωσῆς τῆς. Παρ' ὅτι ο Παπανδρέου ἦταν υπουργός τῆς κυβέρνησης Βενιζέλου διαφοροποιεῖτο ἀπό τὴν ἀποψη του δευτέρου ὅτι τα ἔργα οδοποιίας ὀφείλαν νὰ ἀντιμετωπίζονται σε μακροκλίμακα, ἀρα θὰ ἔπρεπε νὰ ἀναλαμβάνονται ἀπὸ μεγάλους ἐργολάβους. Πρόθεση του Παπανδρέου ἦταν τα κατὰ τόπους ἔργα οδοποιίας νὰ ἀναληφθῶν ἀπὸ μικρὲς κατασκευαστικὲς ἐταιρεῖες ὅπως εἶχε γίνῃ στο παρελθόν, πρὶν τὴν υπογραφή τῆς συμβάσεως Μακρή. Ἡ ἐταιρεία «Προμηθεύς» διαμαρτυρήθηκε χαρακτηρίζοντας τὴ μονομερὴ λύση τῆς συμβάσεως ὡς παράνομη.²⁵⁸ Ὅπως ὁμως πληροφοροῦσε ἐμπιστευτικὰ με πάσα λεπτομέρεια καὶ ο

²⁵⁷ Σ. Βοβολίνης – Κ. Βοβολίνης (ἐπιμ.), *Μέγα Ἑλληνικὸν Βιογραφικὸν Λεξικόν*, σ. 147

²⁵⁸ «Ἐπιστολὴ τῆς Ἀνωνύμου Οικονομικοτεχνικῆς Ἐταιρείας «Προμηθεύς» πρὸς τὸ Ὑπουργικὸ Συμβούλιο, τὸ Ὑπουργεῖο Οικονομικῶν, τὸ Ὑπουργεῖο Συγκοινωνίας καὶ τὸ Δικαστικὸ Σύμβουλο», 1/2/1933. Ψηφιακὸ Ἀρχεῖο Ἐλευθέριος Βενιζέλος.

υποδιοικητής της ΕΤΕ Αρλιώτης τον Fremé, εκπρόσωπο των τραπεζιτών Hambro και d' Erlanger στο Λονδίνο, οι οποίοι εξέφραζαν το έντονο ενδιαφέρον τους για την έκβαση της σύμβασης Μακρή, παρ' ότι ο Παπανδρέου σκόπευε να ακυρώσει την σύμβαση με τον «Προμηθέα» ήδη από την πρώτη ημέρα ανάληψης των καθηκόντων του, έβρισκε αντίθετο τον ίδιο τον Βενιζέλο. Κι επειδή σύμφωνα και με τους δικηγόρους του Μακρή παρά τη γνωμοδότηση του Νομικού Συμβουλίου, η οποιαδήποτε λύση της σύμβασης θα έπρεπε να επικυρωθεί και με σχετικό νόμο από τη Βουλή, ο Βενιζέλος διαβεβαίωνε τον Μακρή προσωπικά ότι δεν θα επέτρεπε να εισέλθει προς ψήφιση οποιοσδήποτε νόμος που θα μπορούσε να τον βλάψει.²⁵⁹

Στις εκλογές που μεσολάβησαν όμως το 1933, παρά τις αντίθετες προσδοκίες επικράτησε το κόμμα του Παναγή Τσαλδάρη. Και στη νέα κυβέρνηση υπήρχαν πρόσωπα φιλικά προσκείμενα προς την Εθνική Τράπεζα και κατ' επέκταση προς την εταιρεία του Μακρή, όπως ο Αλέξανδρος Κορυζής, πρώην υποδιοικητής της ΕΤΕ ο οποίος ανέλαβε ως προσωρινός υπουργός Οικονομικών και ο «φίλος μας» όπως τον χαρακτήριζε ο Αρλιώτης, Ιωάννης Ράλλης που ανέλαβε ως υπουργός Συγκοινωνίας. Κατά συνέπεια παρ' ότι υπήρχαν φόβοι για μια τελική ακύρωση της σύμβασης λόγω του ότι η νέα κυβέρνηση ήταν αντιβενιζελική ενώ ο Μακρή ήταν βενιζελικός, το «ζήτημα Μακρή θα έβαινε προς μία λύση», καθ' ότι όπως τόνιζε ο Αρλιώτης στον Fremé «γνωρίζετε ήδη πόσο φιλικός είναι ο Ράλλης προς εμάς, αλλά και ασχέτως αυτού πόσο διαυγή και λογική σκέψη έχει».²⁶⁰

Εν κατακλείδι οι εκάστοτε αντιδράσεις που δημιουργούνταν λόγω της σύμβασης αυτής οδηγούσαν σε αναθεωρήσεις της από πλευράς του υπουργείου Συγκοινωνίας.²⁶¹ Ασχέτως αυτού όμως, η σύμβαση Μακρή παρά τις παροδικές διακοπές και προστριβές επανατέθηκε σε λειτουργία την περίοδο 1933 – 4 και

²⁵⁹ «Εμπιστευτική επιστολή του υποδιοικητή της ΕΤΕ Αρλιώτη προς τον Fremé», 11/3/1933. «Απαντητική Επιστολή του Fremé προς τον Αρλιώτη», 17/3/1933. Ιστορικό Αρχείο Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος, Φάκελος Ι «Προμηθεύς»

²⁶⁰ «Εμπιστευτική επιστολή του υποδιοικητή της ΕΤΕ Αρλιώτη προς τον Fremé», 11/3/1933. «Απαντητική Επιστολή του Fremé προς τον Αρλιώτη», 17/3/1933. Ιστορικό Αρχείο Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος, Φάκελος Ι «Προμηθεύς»

²⁶¹ «Εισηγητική Έκθεσις επί του σχεδίου νόμου περί κυρώσεως συμβάσεως ανακαινίσεως οδών προς την Βουλήν τῶν ὑπουργῶν Οικονομικῶν Γ. Μαρή καὶ Συγκοινωνίας Δ. Δίγκα», 13/4/1932. Ιστορικό Αρχείο Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος, Φάκελος Ι «Προμηθεύς». «Εισηγητική Έκθεσις τοῦ σχεδίου νόμου «περὶ τροποποιήσεως τῆς μεταξύ τοῦ Δημοσίου καὶ τῆς Ἐταιρείας Προμηθεύς συμβάσεως περὶ κατασκευῆς καὶ συντηρήσεως οδῶν ὡς καὶ περὶ τροποποιήσεως καὶ καταργήσεως τῆς συμβάσεως» πρὸς τὴν Βουλήν, τῶν ὑπουργῶν Οικονομικῶν Σ. Λοβέρδου Συγκοινωνίας Π. Ράλλη», 16/5/1934. Ψηφιακό Αρχείο Ελευθερίου Βενιζέλου. «Εισηγητική Έκθεσις ἐπὶ τοῦ σχεδίου νόμου «περὶ κυρώσεως συμβάσεως ανακαινίσεως οδῶν» πρὸς τὴν Βουλήν τῶν ὑπουργῶν Οικονομικῶν Γ. Μαρή καὶ Συγκοινωνίας Δ. Δίγκα», 13/4/1932. Ιστορικό Αρχείο Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος, Φάκελος Ι «Προμηθεύς»

παρέμεινε σε ισχύ τόσο επί κυβέρνησης των Φιλελευθέρων όσο και στην συνέχεια επί κυβέρνησης του Παναγή Τσαλδάρη. Μάλιστα, το 1934 χρηματοδοτήθηκε από την Εθνική Τράπεζα. Η νέα σύμβαση έργου προέβλεπε την κατασκευή 1.050 μιλίων νέων δρόμων με κόστος 900 εκατ. δρχ, εκ των οποίων τα μισά θα καταβάλλονταν από τον Προμηθέα. Επιπλέον, η εταιρεία του Μακρή υπέγραψε εργολαβικά συμβόλαια και με τη δικτατορική κυβέρνηση του Μεταξά, για την κατασκευή στρατιωτικών οδών αξίας 230.000.000 δρχ.²⁶² Είχε άλλωστε φροντίσει ήδη στα υπομνήματα που υπέβαλε στις ελληνικές κυβερνήσεις από το 1930 να τονίσει να συμπεριλάβει μεταξύ άλλων και την στρατιωτική σημασία των οδών.²⁶³ Μέχρι τα τέλη του 1938 το ελληνικό οδικό δίκτυο ανερχόταν σε 8.734 μίλια δρόμων (14.056 χλμ.), που αντιστοιχούσαν σε 0,17 μίλια ανά τετραγωνικό μίλι επικράτειας, ενώ ένα μίλι οδικού δικτύου αντιστοιχούσε σε 830 κατοίκους.²⁶⁴ Στο σημείο αυτό είναι χρήσιμο να δει κανείς τα χαρακτηριστικά του ελληνικού οδικού δικτύου, σε σύγκριση με τα αντίστοιχα άλλων ευρωπαϊκών χωρών καθώς και των Η.Π.Α.

Πίνακας 2.4 Το οδικό δίκτυο στην Ελλάδα και σε άλλες χώρες το 1938

Χώρες	Μίλια δρόμων/τ. Μ. επικράτειας	Αριθμός κατοίκων/Μίλια δρόμων
Ελλάδα	0,17	830
Αγγλία – Ουαλία	2,64	267
Σκωτία	0,86	192
Γαλλία	1,84	107
Γερμανία	0,73	528
Ιταλία	1,05	339
Ισπανία	0,33	374
Γιουγκοσλαβία	0,27	591
Βουλγαρία	0,49	328

²⁶² Π. Δρανδάκης (επιμ.), *Μεγάλη Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια*, σ. 816

²⁶³ «Υπόμνημα προς την Α.Ε. κον. Υπουργόν τῆς Συγκοινωνίας». 4/10/1930, σ. 12 Ψηφιακό Αρχείο Ελευθερίου Βενιζέλου.

²⁶⁴ B.R. (Declassified) *Greece, Economic Geography, Ports and Communications*, σ. 311 – 2.

Πηγή: B.R. (Restricted) *Greece, Economic Geography, Ports and Communications*, V. II, Geographical Handbook Series for official use only, Naval Intelligence Division, 1941, σ. 311 – 2.

Κατά την περίοδο 1938 – 1940 το δεκαετές πρόγραμμα του Μεταξικού καθεστώτος σημείωσε πρόοδο. Περιλάμβανε ένα πρόγραμμα οδοποιίας κόστους 2.328 εκατομμυρίων δρχ. εντασσόμενου σε ένα πρόγραμμα δημοσίων έργων συνολικού ύψους 7.324 δρχ. και αφορούσε επίσης σε βελτιώσεις στους σιδηροδρόμους, εγχειοβελτιωτικά έργα, αρδεύσεις, αποξηράνσεις κτλ. Στο πρόγραμμα περιλαμβανόταν επίσης η κατασκευή δρόμων στρατιωτικής σημασίας για τη βόρεια Ελλάδα, εκ των οποίων ένα μικρό μέρος είχε κατασκευαστεί το 1940. Επιπλέον, στο πρόγραμμα προβλεπόταν ότι όλοι οι νέοι δρόμοι έπρεπε να είναι διπλής κατεύθυνσης.²⁶⁵

Κατά τη δεκαετία 1928 – 1938 τα έργα οδοποιίας που εκτελέστηκαν ανέρχονταν συνολικά σε 3.000 χλμ. οδών. Από το 1928 όμως μέχρι το 1940 κατασκευάστηκαν 7.030 χλμ. σύγχρονων προδιαγραφών κι επιπλέον 5.588 χλμ. ημιτελούς οδικού δικτύου, εκ του οποίου 765 χμ. ήταν προσπελάσιμα με στοιχειώδεις οδόστρωμα και 686 χλμ. ήταν προσπελάσιμα άνευ οδοστρώματος, κυρίως τις ξηρές εποχές του έτους. Όταν ξέσπασε ο πόλεμος, το οδικό δίκτυο στην Ελλάδα ήταν συνολικού μήκους 14.721 χλμ., εκ του οποίου ημιτελές ήταν 5.588 χιλιόμετρα, Το συνολικό μήκος του λειτουργικού οδικού δικτύου μέχρι και το 1940 ανερχόταν σε 17.227 χλμ.²⁶⁶



Ο Ιωάννης Μεταξάς με τον Τούρκο πρωθυπουργό κατά την υπογραφή του Βαλκανικού Συμφώνου το 1934. Πηγή: Αρχείο Πολεμικού Μουσείου.

Ο ίδιος ο Μεταξάς, στα προπαγανδιστικά φυλλάδια που εκδίδονταν προς ενημέρωση και διαφώτιση του κοινού σε σχέση με τα πεπραγμένα του, δεν παραλείπει

²⁶⁵ B.R. (Declassified) *Greece, Economic Geography, Ports and Communications*, σ. 311 – 2.

²⁶⁶ Οργανισμός Ανασυγκροτήσεως, «Πρόγραμμα Ανασυγκροτήσεως της χώρας», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 277 – 8, Ιούλ. – Αύγ. 1947, σ. 65 – 125

να αναφέρεται εκτενώς στα διάφορα έργα οδοποιΐας που πραγματοποιήθηκαν κατά την περίοδο 1936 – 1940. Η συμβολή του δικτατορικού καθεστώτος, στα έργα οδοποιΐας, σύμφωνα με τη ρητορεία που αρθρωνόταν τόσο από τον ίδιο τον Μεταξά, όσο και από τον στρατηγό Παπάγο, συνίστατο αφ' ενός στην κατασκευή οδών στρατιωτικής σημασίας, κι αφ' ετέρου στο γεγονός ότι τα κατασκευαστικά έργα υποτίθεται ότι αποδεσμεύονταν από την εξυπηρέτηση των πολιτικών συμφερόντων. Ο Μεταξάς, θέλοντας να συγκρίνει την αλλαγή που επήλθε με την «ιστορική μεταβολή» της 4^{ης} Αυγούστου, αναφορικά με τα έργα οδοποιΐας, σκιαγραφούσε με ιδιαίτερα με μελανά χρώματα των προηγούμενων κυβερνήσεων: «Δρόμοι κακῆς ποιότητος καὶ ἡμιτελεῖς ... τὰ νερά τῆς βροχῆς παρέσυραν τὰ ὑλικά. Ἡ διανομὴ τῶν ἔργων τῆς ὁδοποιΐας γινόταν εἰς τοὺς φίλους τοῦ κόμματος ... Ἐξανεμίζοντο ἀσκόπως καὶ με ἐγκληματικὴ ἐλαφρότητα τὰ ἑκατομμύρια τῶν κρατικῶν προϋπολογισμῶν..., (πραγματοποιεῖτο) κακὴ καὶ χαριστικὴ χάραξις τῶν διανοιγόμενων ὁδῶν».

Επιπλέον ο Μεταξάς, δρᾶττοντας τὴν ευκαιρία να επιτεθεῖ στα «δεινὰ του κοινοβουλευτισμοῦ» και να στηλιτεύσει και τις περιπέτειες τῆς σύμβασης Μακρῆ λόγω πολιτικῶν αντιδράσεων, υποστήριξε ὅτι προ τοῦ 1936 υπῆρξε διασπάθιση τοῦ δημοσίου χρήματος ὅσον αφορά στον κατασκευαστικὸ τομέα. Τα κατασκευαστικὰ ἔργα κι ιδίως ἡ οδοποιΐα βρίσκονταν στην υπηρεσία τοῦ κομματισμοῦ ἐνῶ οἱ βουλευτὲς «έπεφταν σαν τα κοράκια» ζητώντας για τὴν περιφέρειά τους περισσότερα χιλιόμετρα οδοποιΐας. Το ἀποτέλεσμα σύμφωνα με τὸν ἴδιο ἦταν ὅτι στα 100 και πλέον χρόνια βίου τοῦ ἐλληνικοῦ κράτους δεν υπῆρχε ἀξιόλογο ἔργο εἰδικὰ ὡς προς τὴν συγκοινωνία.

Αντιθέτως κατὰ τὴν περίοδο τῆς δικτατορικῆς διακυβέρνησης ὁ Μεταξάς ισχυριζόταν ὅτι καταρτίστηκε ἐθνικὸ πρόγραμμα δημοσίων ἔργων, κι ὅτι τα 3,5 δις δρχ. διατέθηκαν πραγματικὰ σε ἔργα οδοποιΐας κι ἄλλα κατασκευαστικὰ ἔργα, ἐνῶ μέσα σε μια τετραετία κατασκευάστηκαν 2.251 χλμ. νέων οδῶν. «Ἕνας δημιουργικὸς ὀργανισμὸς (σημειώνεται) διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν δημοσίων ἔργων πού συνεχίζεται παρὰ τὸν πόλεμον.» Παρ' ὅτι ὅμως τα ἔργα δεν σταμάτησαν πλήρως, ἡ κατασκευαστικὴ δραστηριότητα ἀναχαιτίστηκε.²⁶⁷ Τα ἔργα που προβλέπονταν στο πλαίσιο τῶν

²⁶⁷ Υφυπουργεῖον Τύπου και Τουρισμοῦ, Διεύθυνσις Λαϊκῆς Διαφωτίσεως, *Τέσσαρα χρόνια διακυβερνήσεως I. Μεταξά*, σ. 3 – 58. Ενδεικτικὰ ἀναφέρεται ἀπὸ τὸν Μεταξά ὅτι τὸ 1927 σε ἄλλους νομοὺς ἡ ἀναλογία μήκους οδῶν προς τ.χλμ ἦταν 100/1 και σε ἄλλους 10/1, ἐνῶ σε ἄλλους ἡ ἀναλογία μήκους οδοῦ ἀνὰ κάτοικο ἦταν 10μ./1 και σε ἄλλους 40 εκατ./1. Επιπλέον, λόγω κακοτεχνιῶν τα υλικά δρόμων (σκύρα, χῶματα) παρασύρονταν ἀπὸ χειμάρρους, ἐνῶ ἀκόμη ἡ χάραξη ἀμαξιτῶν δρόμων ἢ μεγάλων ἀρτηριῶν ἀκολουθοῦσε τα ρουσφέτια, κι ἀντὶ να εξυπηρετεῖ πρακτικὲς ἀνάγκες, ἔκανε παρακάμψεις για να περάσει ἀπὸ κτήματα ἢ χωριά ὅσων εἶχαν μέσο. Μόνο ὅμως κατὰ τα τρία πρῶτα

συμβάσεων της εταιρείας Μακρή με την δικτατορική κυβέρνηση προχώρησαν, αλλά δεν ολοκληρώθηκαν λόγω του πολέμου, μέχρι και το θάνατο του Πανστανία Μακρή το 1943.²⁶⁸

Ο σχολιασμός από πλευράς του βιογράφου του Μακρή για τα έργα οδοποιίας που πραγματοποιήθηκαν συνολικά για την περίοδο 1928 – 1940 είναι βέβαια ιδιαίτερα θετικός, καθ' ότι αναφέρει ότι «ή οργάνωσις οδοποιίας τοῦ Μακρή... [ἐδημιούργησε] τὴν ἐντύπωσιν πραγματικῆς ἀναγεννήσεως τῆς χώρας...»²⁶⁹ Οι γνώμες βέβαια σε σχέση με την αποτίμηση των κατασκευαστικών έργων που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο των συμβάσεων Μακρή δίστανται, καθώς σύμφωνα με άλλες απόψεις τα έργα που εκτελέστηκαν ήταν πολύ μικρότερης έκτασης απ' αυτά που προέβλεπε η σύμβαση και κατά πολύ ακριβότερα. Μία κριτική που διατυπώθηκε για παράδειγμα από τον μηχανικό Π. Γεωργόπουλο αφορούσε στο πλάτος των οδών που εγκρίθηκαν με την νομοθεσία του 1929 (8 μ. αντί για 6 μ.), εξ αιτίας του οποίου το έργο χαρακτηρίστηκε ως πολυτελές ειδικά στις περιπτώσεις που το δίκτυο διέτρεχε ορεινές και αραιοκατοικημένες περιοχές. Με αυτόν τον τρόπο το κόστος υπερέβη το προβλεπόμενο (1.000.000 δρχ. αντί για 700.000 δρχ. ανά χιλιόμετρο, ενώ σε ορισμένες περιοχές έφθασε τα 3.000.000 δρχ. ανά χιλιόμετρο). Η εταιρεία «Προμηθεύς» με αυτόν τον τρόπο ανέλαβε πάνω από 1.800 χλμ. οδών, δαπάνησε 1.600 εκατομμύρια, ενώ τέλος, το ολοκληρωμένο μέρος του έργου μέχρι το 1933 ήταν μόνο 250 χλμ., εκ των οποίων μόλις 120 χλμ. τέθηκαν σε κυκλοφορία. Η ουσία της κριτικής συνοψιζόταν στο ότι το έργο οδοποιίας δεν διεξάχθηκε με γνώμονα την παραγωγικότητα των οδών. Τα δαπανηθέντα χρήματα δεν χρησιμοποιήθηκαν ώστε να είναι άμεσα αποδοτικά, αφού θα έπρεπε να ολοκληρώνονται όσο το δυνατόν μεγαλύτερα τμήματα που θα δίνονται στην κυκλοφορία ώστε να εισπράττονται χρήματα από διόδια και φόρους καυσίμων.

έτη της «ιστορικής μεταβολής», δηλαδή κατά την περίοδο 1936 – 9 διατέθηκαν την οδοποιία 2.146.000.000 δρχ. Επίσης πραγματοποιήθηκαν έργα πολεοδομίας, αποστραγγιστικά, αρδευτικά, εγγειοβελτιωτικά, αποχετευτικά κτλ. Μόνο το 1939 διατέθηκαν 180.000.000 δρχ. για συντηρήσεις οδών, 250.000.000 για κατασκευές νέων οδών, και 30.000.000 δρχ. ως αρωγή σε Δήμους και Κοινότητες για διάνοιξη επαρχιακών οδών με προσωπική εργασία των κατοίκων. Βλ. επίσης Α. Παπάγος, *Ο ελληνικός στρατός και η προς πόλεμον προπαρασκευή του από Αυγούστου 1923 μέχρι Οκτωβρίου 1940*, Τύποις «Πυρσός» Α.Ε., Αθήνα, 1945. Σύμφωνα με τον Παπάγο, από το 1936 έως την είσοδο της Ελλάδας στον Β' Παγκόσμιο διατέθηκαν 202 εκατ. δρχ. για την συμπλήρωση και την ανακαίνιση οδών. Με τον Ν. 162/1936 οι στρατιωτικού ενδιαφέροντος δρόμοι είναι πλέον δυνατόν να κατασκευάζονται με κρατική δαπάνη και χορηγείται πίστωση. Σημαντικότερη αφετηρία όμως για τον συγκοινωνιακό εξοπλισμό υπήρξε ο Ν. 575/1937, που προέβλεπε τη διάθεση 2.328.000 δρχ. για τον σκοπό αυτό, χαρακτηρίζοντας ειδικά τα στρατιωτικά έργα επείγουσας φύσεως. Το μεγαλύτερο μέρος του προγράμματος οδικής συγκοινωνιακής σύνδεσης με Βουλγαρία στη Β. Ελλάδα, είχε ολοκληρωθεί μέχρι το 1940.

²⁶⁸ «Σημείωμα παρά Π. Γ. Μακρή», 8/11/1939. «Επιστολή Δ. Μεγαλίδη προς Ε.Τ.Ε.», 10/3/1943. Αρχείο Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος, Φάκελος Ι «Προμηθεύς»

²⁶⁹ Π. Δρανδάκης (επιμ.), *Μεγάλη Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια*, σ. 816

Υπήρχε ο κίνδυνος μάλιστα αν δεν περατώνονταν μεγαλύτερα τμήματα του έργου να παραμείνει άγονο το δαπανηθέν ποσό ενώ ταυτόχρονα να επιβαρύνεται με τόκους, πράγμα το οποίο στην περίπτωση της σύμβασης Μακρή συνέβη.²⁷⁰

Με τη νομοθεσία που θεσπίστηκε το 1931 βέβαια επί υπουργίας Δίγκα πολλές από τις τεχνικές προδιαγραφές που χαρακτηρίζονταν ως πολυτελείς για τα οικονομικά και γεωφυσικά δεδομένα της ελληνικής επαρχίας αναπροσαρμόστηκαν. Ενώ με τον νόμο του 1929 οι οδοί κατηγοριοποιούνταν σε εθνικές, επαρχιακές, κοινοτικές, βάσει προϋπόθεσης ότι όλες οι εθνικές οδοί είναι ίσης κυκλοφορίας άρα θα έφεραν και παρόμοιες τεχνικές προδιαγραφές, η εγκύκλιος του Υπουργείου Συγκοινωνίας του 1931 εισήγαγε για πρώτη φορά έναν έστω στοιχειώδη διαχωρισμό των οδών σε τρεις τάξεις αναφορικά με τον όγκο μεταφορών. Η κατηγοριοποίηση αυτή ωστόσο παρέμενε περισσότερο διοικητική. Παρ' όλα αυτά, με αυτήν την κατάταξη προβλέπονταν διαφορετικές δαπάνες για τις τεχνικές προδιαγραφές της κάθε τάξης, εκ των οποίων μόνο η πρώτη θεωρείται αυτοκινητιστική οδός, η δεύτερη ένα ενδιάμεσο στάδιο, κι η τρίτη αμαξιτή οδός. Κατά συνέπεια, η δαπάνη που απαιτείτο για την κατασκευή οδών α' κατηγορίας απέβαινε πλέον διπλάσια από αυτήν που απαιτούσαν οι οδοί γ' κατηγορίας, λόγω των διαφορετικών προδιαγραφών που απαιτούνταν για τα αυτοκίνητα και τα ζώηλα τροχοφόρα.

Η παραπάνω κατάταξη εισήγαγε το ζήτημα της παραγωγικότητας των οδών, σύμφωνα με την οποία, η κατασκευαστική δαπάνη θα έπρεπε να έχει αντίστοιχη απόδοση είτε ως προς ταχύτητα, είτε ως προς τον όγκο μεταφορών. Μία τέτοια κατηγοριοποίηση κρίνεται απαραίτητη, σύμφωνα με μηχανικούς όπως ο Διευθυντής Δημοσίων Έργων του υπουργείου Αεροπορίας Γ. Κορωνάιος προκειμένου να καθοριστεί από τους μηχανικούς η τεχνοοικονομική σύγκριση κι εκτίμηση του κόστους κατασκευής με την αναμενόμενη απόδοση, καθ' ότι μέχρι τότε φορείς όπως ο Ελληνικός Πολυτεχνικός Σύλλογος ήταν αδύνατο να αποφανθούν εάν το κόστος κατασκευής του οδικού δικτύου στην Ελλάδα μέχρι τότε είχε υπάρξει υψηλό ή χαμηλό, καθώς δεν λάμβαναν υπ' όψη διαφορετικά κριτήρια για αμαξιτές και αυτοκινητιστικές οδούς. Για την περίπτωση της Ελλάδας πάντως από τους περισσότερους μηχανικούς προτεινόταν η κατασκευή οδών γ' ή β' κατηγορίας και μόνο κατ' εξαίρεση α' κατηγορίας, καθ' ότι ήταν παραγωγικές για μεγάλη κυκλοφορία αυτοκινήτων, η οποία

²⁷⁰ Π. Γεωργόπουλος, «Έργα οδοποιίας και έργα σιδηροδρομικά. Σκοπιμότητας και παραγωγικότητας των έργων τούτων», 7^η Οικονομική Έρευνα των Μεγάλων Τεχνικών Ζητημάτων, Τεχνικά Χρονικά, Αθήνα, 1933, σ. 272 – 282.

τότε δεν υπήρχε. Ένα μέρος της κριτικής προς την σύμβαση Μακρή πάντως οφειλόταν στην αυξανόμενη δημόσια παρέμβαση της κοινότητας των μηχανικών εκείνη την περίοδο, η οποία επεδίωκε να έχει λόγο στο δημόσιο διάλογο για τα κατασκευαστικά έργα, εισάγοντας μια τεχνοκρατική προσέγγιση.²⁷¹ Επιπλέον, η οικονομική κρίση του 1932 ενέτεινε την κριτική προς την οικονομική αποδοτικότητα των κατασκευαστικών έργων σε σχέση με το κόστος τους.²⁷²

Τα παραπάνω σημεία της κριτικής επισημαίνονταν όμως και από τον ίδιο το Μακρή σε έναν ενδιάμεσο απολογισμό του μέχρι τότε εκτελεσθέντος έργου το 1932. Ο ίδιος έθιγε το ζήτημα της παραγωγικότητας των οδών εξ αφορμής της απόκλισης κατασκευαστικού κόστους κι οικονομικής απόδοσης πολλών οδών που διέσχιζαν άγονες ερήμους περιφέρειες, αλλά είχαν τις ίδιες τεχνικές προδιαγραφές με αρτηρίες οι οποίες συνέδεαν περιφέρειες με ήδη υπάρχοντα δίκτυα κινητικότητας. Συσχέτιζε μάλιστα αυτό το πρόβλημα με ένα ακόμη σημαντικότερο, το οποίο έγκειτο στο ότι η επιλογή των διαδρομών πολλών δρόμων δημιουργούσε πρόβλημα ανταγωνισμού με τον σιδηρόδρομο. Αυτό το ζήτημα θα αναλυθεί εκτενέστερα στο ακόλουθο υποκεφάλαιο. Τα μειονεκτήματα του έργου οδοποιίας πάντως δικαιολογούνταν από τον Μακρή με το επιχείρημα ότι τα οικονομικά του ίδιου του κράτους όταν ξεκίνησε το υπό κατασκευή πρόγραμμα φαίνονταν αρκετά ευοίωνα, ώστε να αναμένεται ότι θα ήταν τελικά δυνατή η περάτωση του έργου.²⁷³

Πέρα όμως απ' το ότι εν τω μεταξύ η οικονομική κατάσταση είχε αλλάξει προς το χειρότερο, περαιτέρω επιδείνωση επήλθε κατά τον ίδιο το Μακρή από τις επανειλημμένες διακοπές κι επανενάρξεις των κατασκευαστικών εργασιών που τελικά, δεδομένων και των υποχρεώσεων του Προμηθέα προς τους κατασκευαστές, αύξαναν το κόστος έργων, παρ' όλα που αυτά έμεναν ανολοκλήρωτα. Εν τω μεταξύ όμως, δεδομένου ότι οι φορολογούμενοι πολίτες ανέμεναν να συνδεθούν οι περιοχές τους συγκοινωνιακά ασκούσαν πίεση μέσω των υπουργών που εκλέγονταν από τις συγκεκριμένες περιφέρειες για την ολοκλήρωση των έργων. Η κατάσταση περιπλεκόταν λόγω και των παρεμβάσεων των πολεμικών υπηρεσιών για την

²⁷¹ Γ. Κορωνάιος, «Μεταφοραί και Τεχνική Εκμετάλλευσις ως βάση για τη μελέτη του οδικού και του σιδηροδρομικού ζητήματος», *7^η Οικονομική Έρευνα των Μεγάλων Τεχνικών Ζητημάτων*, Τεχνικά Χρονικά, Αθήνα, 1933, σ. 188 – 190 Σε σχέση με την οδοποιία, ο Κορωνάιος επεσήμαινε για παράδειγμα ότι τα στοιχεία που αυξάνουν κόστος κατασκευής και πρέπει να υπάρχουν υποχρεωτικά σε αυτοκινητιστικές οδούς είναι: πλάτος οδού, διαπλατύνσεις καμπυλών, ελάχιστη ακτίνα και υπερύψωση καμπυλών, τόξα προσαρμογής, ενδιάμεσα των ομόροπων κι αντίρροπων καμπυλών ευθύγραμμα τμήματα, ορατότητα οδοστρώματος.

²⁷² B.R. (Declassified) *Greece, Economic Geography, Ports and Communications*, σ. 313

²⁷³ «Επιστολή Π. Μακρή προς Ε. Βενιζέλο», 18/6/1932, σ. 2 – 4. Ψηφιακό Αρχείο Ελευθερίου Βενιζέλου

ολοκλήρωση οδικών έργων στρατιωτικής σημασίας. Παρ' όλα αυτά, λόγω του ότι το κατασκευαστικό κόστος είχε ήδη από το 1932 ξεπεράσει από το προβλεπόμενο, ο Μακρή πρότεινε να μην γίνουν νέες διανοίξεις οδών αλλά να ολοκληρωθούν όσες είχαν ξεκινήσει έως τότε, ακόμη κι αν αυτό σήμαινε ότι τελικά δεν θα γινόταν η ασφαλτόστρωσή τους, η οποία αναγκαστικά θα αύξανε περαιτέρω το κόστος. Εν τέλει, αυτό που μπορεί να διατυπωθεί ως γενικό συμπέρασμα είναι ότι το έργο που περατώθηκε ήταν αρκετά πιο περιορισμένο από το αρχικά προβλεπόμενο.²⁷⁴

Σε κάθε περίπτωση, για να σχηματίσει κανείς μία πλήρη εικόνα για την κατάσταση του οδικού δικτύου στην Ελλάδα μέχρι και το ξέσπασμα του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, είναι χρήσιμο να δει τις σχετικές περιγραφές της γεωγραφικής υπηρεσίας του αμερικανικού στρατού. Σύμφωνα με τις περιγραφές αυτές οι ελληνικοί δρόμοι αντικατόπτριζαν τη φτώχεια της χώρας τόσο ως προς τον αριθμό τους, όσο και ως προς την ποιότητά τους. Οι καλύτεροι ελληνικοί δρόμοι πέραν εξαιρέσεων μπορούσαν να συγκριθούν, όπως τουλάχιστον ισχυρίζονταν οι Αμερικανοί γεωγράφοι, με τους ήσσονες αγγλικούς. Το ελληνικό κράτος, επεσήμαιναν ότι ουσιαστικά δεν είχε μπορέσει ποτέ να αναλάβει το κόστος σύγχρονων δρόμων, ικανών να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις πυκνής κυκλοφορίας. Είναι αρκετά ενδιαφέρον να παραβληθεί αυτή η άποψη με τις περιγραφές τόσο του Μακρή, όσο και των επικριτών του για τα πολυτελή τεχνικά χαρακτηριστικά των δρόμων που κατασκευάστηκαν στο πλαίσιο των συμβάσεων της δεκαετίας του 1930.

Επιπλέον, εξ αιτίας της οικονομικής στενότητας η συντήρησή του ελληνικού οδικού δικτύου παραμελείτο σε μόνιμη βάση. Η πλειοψηφία των δρόμων είχε ελαφριά χαλικόστρωση που έτεινε να θραύεται εύκολα. Οι ελληνικές καιρικές συνθήκες επέτειναν την κακή κατάσταση των δρόμων, οι οποίοι χρειάζονται διαρκή συντήρηση. Επίσης, το ορεινό ανάγλυφο δυσχέραινε περαιτέρω την κατασκευή δικτύου, ενώ η διάταξη των ορεινών όγκων εμπόδιζε την κίνηση από Β-ΒΔ προς Ν-ΝΑ. Από τα 8.440 μίλια (13.582 χλμ.) στα οποία υπολόγιζε το μήκος των ελληνικών δρόμων η αμερικανική γεωγραφική υπηρεσία το 1939, μόνο τα 185 ήταν ασφαλτοστρωμένα ή τσιμεντοστρωμένα κι αφορούσαν δρόμους οικονομικής, τουριστικής ή στρατηγικής σημασίας. Περίπου 1.191 μίλια είχαν κάποια επίστρωση και διαπερατό σκυρόστρωμα.

²⁷⁴ «Επιστολή Π. Μακρή προς Ε. Βενιζέλο», 18/6/1932, σ. 5 – 7. Ψηφιακό Αρχείο Ελευθερίου Βενιζέλου

Ο κυριότερος τρόπος χαλικόστρωσης στα υπόλοιπα 7.064 μίλια αποτελείτο ως επί το πλείστον από ένα μίγμα νερού και γαιώδους υλικού ή από κροκάλεις.²⁷⁵

Ως συμπέρασμα, η άποψη που διατυπωνόταν από την γεωγραφική υπηρεσία του αμερικανικού στρατού για την κατάσταση των ελληνικών δρόμων μέχρι και τον Β΄ Παγκόσμιο ήταν ότι αυτοί δεν πληρούσαν τα δυτικοευρωπαϊκά πρότυπα και δεν ανταποκρίνονταν στις ανάγκες της κυκλοφορίας αυτοκινήτων, η οποία αυξανόταν με γοργούς ρυθμούς. Κατ' αρχάς, σε σχέση με το πλάτος των οδών α΄, β΄ και γ΄ κατηγορίας που είδαμε παραπάνω, οι Αμερικανοί γεωγράφοι επεσήμαιναν ότι παρ' ότι με τον νόμο του 1927, οι εθνικοί δρόμοι θα έπρεπε να έχουν συνολικό πλάτος 6 μέτρα, και 4,5 μ. πισσόστρωσης, στην πράξη αυτό δεν ίσχυε για τους περισσότερους δρόμους. Στην πραγματικότητα, σχεδόν όλοι οι ελληνικοί δρόμοι, ακόμη και όσοι επισήμως κατατάσσονταν στην α΄ κατηγορία, ήταν β΄ κατηγορίας.

Ουσιαστικά υποστήριζαν οι Αμερικανοί ότι στην Ελλάδα δεν υπήρχαν πρωτεύουσες αρτηρίες με πολλαπλά ρεύματα, ενώ οι δρόμοι πλάτους 4 – 6 μ. χρησιμοποιούνταν ως διπλής κατεύθυνσης και μόνο σε περιόδους καλοκαιρίας. Εν γένει, η δυνατότητα για κυκλοφορία αυτοκινήτων στους ελληνικούς δρόμους ποίκιλε ανάλογα με την εποχή. Ακόμη και στην οδική σύνδεση Αθήνας – Θεσσαλονίκης υπήρχαν σημεία που η κυκλοφορία δύο κατευθύνσεων ήταν αδύνατη κάποιες εποχές του χρόνου. Δεδομένου του έντονου γεωφυσικού αναγλύφου, όλοι σχεδόν οι δρόμοι είχαν απότομες στροφές με αντιστήριξη και αναχώματα στην κορυφή της καμπύλης. Σε γενικές γραμμές ωστόσο, οι ελληνικοί δρόμοι, όπως παρατηρούσαν οι Αμερικανοί γεωγράφοι, ήταν καλά κατασκευασμένοι και με σωστές κλίσεις. Το γεγονός αυτό είναι αν μη τι άλλο αξιοσημείωτο, εάν ληφθεί υπ' όψη ότι στην ίδια μελέτη αναφερόταν αφ' ενός ότι στην Ελλάδα υπήρχε σημαντική έλλειψη κατάλληλου εξοπλισμού κι εργαλείων για έργα οδοποιΐας, λόγω και των εισαγωγικών περιορισμών που είχαν επιβληθεί ύστερα από την οικονομική κρίση του 1932, κι αφ' ετέρου ότι για ένα σημαντικό μέρος των επαρχιακών και κοινοτικών έργων οδοποιΐας γινόταν χρήση και προσωπικής εργασίας από τους ντόπιους πληθυσμούς, με ομάδες εργασίας που συγκροτούνταν από τα γύρω χωριά και περιλάμβαναν ηλικιωμένους, γυναίκες και παιδιά.

²⁷⁵ B.R. (Declassified) *Greece, Economic Geography, Ports and Communications*, σ. 313. Όπως επεσημαινόταν επίσης η βάση των περισσότερων ελληνικών επαρχιακών οδών ήταν στέρεος βράχος, η χαλικόστρωση τους όμως ήταν αραιή. Το βραχώδες ελληνικό τοπίο προσφερόταν για υλικά οδοποιΐας, με αποτέλεσμα το μόνο εισαγόμενο προϊόν να είναι η άσφαλτος.

Σε κάθε περίπτωση, η γενική εικόνα που εξήγαγε η αμερικανική γεωγραφική στρατιωτική υπηρεσία ήταν ότι ακόμη κι οι καλύτεροι ελληνικοί δρόμοι απαιτούσαν ιδιαίτερα προσεκτική οδήγηση λόγω των συχνών μπαλωμάτων στην επιφάνεια επίστρωσης. Οι δρόμοι αυτοί ήταν καταλληλότεροι όχι για επιβατικά οχήματα, αλλά για οχήματα μεγάλου ύψους όπως τα φορτηγά, και πάλι όμως με μικρό φορτίο. Συνολικά όμως, οι ελληνικοί δρόμοι ήταν ακατάλληλοι για κυκλοφορία αυτοκινήτων, και προσφέρονταν κυρίως για κυκλοφορία ζώων.²⁷⁶ Αυτή είναι ίσως και η πιο χαρακτηριστική άποψη που καταδεικνύει ότι τα οδικά δίκτυα δεν ταυτίζονται πάντοτε με τις υποδομές αυτοκίνησης.

Ανεξάρτητα από το κατά πόσο ανταποκρίνονταν όμως τα οδικά δίκτυα της μεσοπολεμικής περιόδου στο να αποτελέσουν υποδομές αυτοκίνησης ή όχι, ιστορία της σύμβασης Μακρή είναι ιδιαίτερα ενδεικτική του γεγονότος ότι οι υποδομές ως τεchnοκοινωνικά συστήματα, όπως σύμφωνα με την προσέγγιση του Thomas Hughes που περιγράφηκε και στην Εισαγωγή, συγκροτούν πεδία διαλεκτικής αλληλεπίδρασης ετερογενών παραγόντων, τεχνολογικών, οικονομικών και πολιτικών. Προκειμένου αυτό να γίνει περισσότερο κατανοητό είναι χρήσιμο να περιγραφθεί συνοπτικά το πλαίσιο των προσανατολισμών που επικρατούσε στην Ελλάδα του Μεσοπολέμου.

Την περίοδο 1928 – 1932, τα έργα τεχνικών υποδομών συνδέονται με τον λεγόμενο βενιζελικό αστικό εκσυγχρονισμό. Η βελτίωση των υποδομών ως συνισταμένη εκσυγχρονιστικών αιτημάτων είχε αποκτήσει στο έργο των ελληνικών κυβερνήσεων κεντρική σημασία ειδικά ύστερα από την Μικρασιατική Καταστροφή κατ' αρχάς ως πραγματιστική αναγκαιότητα για την αποκατάσταση των αυξημένων αναγκών που προέκυψαν κυρίως στα μεγάλα αστικά κέντρα όπου συνωστίστηκαν μεγάλες πληθυσμιακές μάζες.²⁷⁷ Επιπλέον, τόσο η πληθυσμιακή όσο κι η οικονομική απόκλιση που σημειώνεται μεταξύ των αστικών κέντρων και της ελληνικής επαρχίας αναδεικνύουν την ανάγκη για ισοκατανομημένη ανάπτυξη. Σε αυτό το πλαίσιο, το επιστημονικό και τεχνολογικό ζήτημα συνδέονται με μακρόπνοα σχέδια αναδεικνύοντας την ανάπτυξη των υποδομών σε κεντρική συνιστώσα πολιτικών

²⁷⁶ B.R. (Declassified) *Greece, Economic Geography, Ports and Communications*, σ. 313 – 7. Ο βαθμός κλίσης στους περισσότερους ελληνικούς δρόμους κυμαινόταν από 1 έως 12, αν και σε πολλές περιπτώσεις οι κλίσεις κυμαίνονταν από 1 έως 10, σπάνια όμως γίνονται πιο απότομες. Η μέγιστη δυνατότητα φορτίου για τους ελληνικούς δρόμους ήταν 25 τόνοι, πράγμα που αφορούσε και στο μεγαλύτερο μήκος της κεντρικής αρτηρίας Αθήνας – Θεσσαλονίκης, και στην αρτηρία Αθήνας – Τρίπολης μέσω Κορίνθου. Οι υπόλοιποι δρόμοι είχαν αντοχή μέχρι 18 τ. ή και λιγότερο (έως και 5 τ.).

²⁷⁷ Β. Μπογιατζής, *Μετέωρος Μοντερνισμός. Τεχνολογία, ιδεολογία της επιστήμης και πολιτική στην Ελλάδα του Μεσοπολέμου, 1922 – 1940*. Ευρασία, Αθήνα, 2012, σ. 117 – 8

αιτημάτων που λαμβάνουν τον χαρακτήρα οραματισμών. Το πρόταγμα «να γίνει η Ελλάδα αγνώριστη» μέσω μεγάλης κλίμακας παραγωγικών έργων τα οποία θα αύξαναν την εθνική παραγωγή και θα αποτελούσαν την υλική βάση της κοινωνικής δικαιοσύνης συνδέθηκε στενά με την διακυβέρνηση του Βενιζέλου ειδικά κατά την περίοδο 1928 – 1932. Για τον Βενιζέλο, η θεώρησή του περί έθνους συνδυάζεται με προσπάθειες για οικονομική ανάπτυξη κι εσωτερικό εκσυγχρονισμό στη βάση ορθολογικών μοντερνιστικών ιδανικών.²⁷⁸ Η πολιτική τάση του αστικού φιλελεύθερου εκσυγχρονισμού θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι βάζει την σφραγίδα της σε μία περίοδο μεγαλύτερου εύρους από τα χρονικά όρια της βενιζελικής διακυβέρνησης. Σε ό,τι αφορά στην οδοποιΐα τουλάχιστον, όπως είδαμε και παραπάνω, κατά την περίοδο του Τσαλδάρη και μέχρι και το 1936 δεν σημειώνεται κάποια αλλαγή παραδείγματος ως προς την νοηματοδότηση του τεχνολογικού αιτήματος στο πλαίσιο των εφαρμοζόμενων πολιτικών.

Αντίστοιχα, δεν παρατηρείται ουσιαστική μετατόπιση παραδείγματος στις πολιτικές που αφορούν στα κατασκευαστικά έργα ούτε και την περίοδο της δικτατορίας του Ιωάννη Μεταξά. Αν και το ΤΕΕ άσκησε κάποια πίεση για την συμμετοχή περισσότερων Ελλήνων μηχανικών και κατασκευαστικών εταιρειών στα έργα οδοποιΐας μέχρι και τα τέλη της δεκαετίας του 1940,²⁷⁹ το μεταξικό καθεστώς, όπως προαναφέρθηκε συνέχισε την διεξαγωγή έργων οδοποιΐας με την εταιρεία του Μακρή στο πλαίσιο στρατιωτικής προετοιμασίας της χώρας. Ο Μεταξάς, από την εποχή που ήταν υπουργός Συγκοινωνίας το 1926 ήταν μεταξύ των πολιτικών που είχαν στηρίξει τις προσπάθειες του Μακρή, ενώ όπως είδαμε φερόταν να έχει πληρώσει την στάση του αυτή με έναν πρόσκαιρο πολιτικό θάνατο στις αρχές τις δεκαετίας του 1930. Επιπλέον, εκλάμβανε την οδοποιΐα ως κεντρικής σημασίας: «Οὕτως ἐννοούμενον τό ἔργον τῆς ὁδοποιΐας, ὡς κοινόν ἔργον ὅλων τῶν Ἑλλήνων, εἶμαι βέβαιος ὅτι θά ἀποτελέσῃ ἓνα ἐκ τῶν ὠραιότερων σταθμῶν τῆς ἑλληνικῆς ἀναπτύξεως καί τοῦ ἑλληνικοῦ πολιτισμοῦ ἐν γένει.»²⁸⁰ Παρά την αμφίθυμη στάση του Μεταξά προς την τεχνολογία, η οποία στάση εναλλασσόταν μεταξύ ουτοπικών και δυστοπικών οραματισμών, τα μείζονα παραγωγικά έργα κι ειδικά η οδοποιΐα βρίσκονταν σε άμεση συνάφεια με τις τεχνοκρατικές πολιτικές συγκρότησης ενός ισχυρού Έθνους. Αυτή

²⁷⁸ Β. Μπογιατζής, *Μετέωρος Μοντερνισμός*, σ. 118

²⁷⁹ Γ. Αντωνίου, *Οι Έλληνες Μηχανικοί. Θεσμοί και ιδέες 1900 – 1940*, Βιβλιόραμα, Αθήνα, 2006, σ. 367 – 8

²⁸⁰ Β. Μπογιατζής, *Μετέωρος Μοντερνισμός*, σ. 274

ήταν άλλωστε η τάση και στα ολοκληρωτικά καθεστώτα της Ιταλίας και της Γερμανίας που αποτελούσαν πρότυπα του καθεστώτος της 4^{ης} Αυγούστου. Και με δεδομένο ότι η εκτέλεση τεχνικών έργων συνδυαζόταν με τη μέριμνα εξασφάλισης του υπάρχοντος κοινωνικού καθεστώτος,²⁸¹ ο Μεταξάς ως δικτάτορας πλέον δεν είχε λόγους να υπαναχωρήσει από την θετική στάση που είχε δείξει απέναντι στον Μακρή από παλαιότερα.

Από την άλλη πλευρά, οι επιχειρηματικές φιλοδοξίες του Μακρή που περιγράφηκαν παραπάνω, επίσης αρθρώνονταν ως μεγαλόπνοοι οραματισμοί για τον εκμοντερνισμό κι εκπολιτισμό της Ελλάδας μέσω ενός ευρέος προγράμματος τεχνικών έργων. Και όπως είδαμε, στο σκεπτικό του Μακρή, μεταξύ των μεγάλης κλίμακας έργων υποδομών που περιλάμβαναν τη γεωργία, την βιομηχανία, την αεροπορία και τη ναυτιλία, η οδοποιία κι η μετέπειτα ανάπτυξη της αυτοκίνησης αποτελούσαν προαπαιτούμενα, ως κεντρικοί πυλώνες διάδοσης της χρήσης του πετρελαίου, του μέσου που έθετε σε κίνηση κεφαλαιακές ροές και μηχανές. Η αυτοκίνηση λοιπόν ήταν το εφαλτήριο ώστε να εισέλθει η Ελλάδα στον αιώνα του πετρελαίου, δηλαδή την εποχή των κινητικότητων με όρους του 20^{ου} αιώνα. Οι μεγαλεπήβολες προσδοκίες του Μακρή βρίσκονταν επομένως σε συνάφεια με το πλαίσιο των μεσοπολεμικών πολιτικών προσανατολισμών, τόσο του Βενιζέλου όσο και του Μεταξά.

Σε ό,τι αφορά στο οικοδόμημα του βενιζελικού αστικού εκσυγχρονισμού, στο πλαίσιο του οποίου δινόταν έμφαση στην επιστημονική ανάπτυξη και την εκλογικευμένη διαρρύθμιση των οικονομικοκοινωνικής διανομής, αυτό που διαφαίνεται από την ιστορία της σύμβασης Μακρή είναι μία ιδιομορφία που το χαρακτηρίζει. Για τον Βενιζέλο, μία ορθολογική βάση ανάπτυξης με όρους οικονομικού φιλελευθερισμού έπρεπε να απομακρυνθεί από το μοντέλο του 19^{ου} αιώνα και να οργανωθεί βάσει θεσμών που θα αποτελούσαν το πλαίσιο ενός καθαρού κοινοβουλευτισμού σε αντίθεση με τις κορπορατιστικές τάσεις που επικρατούσαν σε πολλούς πολιτικούς και διανοούμενους εκείνης της περιόδου.²⁸² Με αυτό το σκεπτικό προσανατολίστηκε ενδεχομένως στην συνταγματική μεταρρύθμιση, ή την ίδρυση θεσμών, όπως το Συμβούλιο της Επικρατείας, ή το Ανώτατο Οικονομικό Συμβούλιο, μέσω των οποίων ενισχυόταν μεν η εκτελεστική εξουσία, αλλά επιχειρείτο ταυτόχρονα ο περιορισμός της τάσης για την έκπτωση του κοινοβουλευτισμού και των αξιών του

²⁸¹ Β. Μπογιατζής, *Μετέωρος Μοντερνισμός*, σ. 275

²⁸² Α. Λιάκος, *Εργασία και πολιτική στην Ελλάδα του Μεσοπολέμου*, Εμπορική Τράπεζα – Ιστορικό Αρχείο, Αθήνα, 1993, σ. 355, Β. Μπογιατζής, *Μετέωρος Μοντερνισμός*, σ. 163.

φιλελεύθερου συνταγματικού κράτους που επικρατούσε στο ρευστό αν όχι ταραγμένο πολιτικό σκηνικό του Μεσοπολέμου.²⁸³

Παρ' όλα αυτά η σύγκλιση των βενιζελικών οραματισμών με κύκλους επιχειρηματικών συμφερόντων όπως αυτός του Μακρή καταδεικνύει ότι το αίτημα για φιλελευθερισμό της περιόδου εκείνης δεν διαπνεόταν απαραίτητα από αρχές οικονομικής οργάνωσης όπως η συγκρότηση ενός οικονομικού περιβάλλοντος που εξασφαλίζει όρους υγιούς ανταγωνισμού κι ίσων επιχειρηματικών ευκαιριών. Άλλωστε, όπως θα δούμε και παρακάτω στο μέρος με την αλληλεπίδραση αυτοκίνησης και σιδηροδρόμου ο ελεύθερος ανταγωνισμός, για τον τεχνοοικονομικό κόσμο της εποχής αποτελούσε μάλλον πρόβλημα. Επιπλέον, στο πλαίσιο ενίσχυσης της εκτελεστικής εξουσίας, το αίτημα για τεχνοκρατική ανάπτυξη μπορούσε να υπερκεράσει έστω και παροδικά το ζητούμενο της τήρησης των κοινοβουλευτικών αξιών, όταν επρόκειτο να ψηφιστούν νόμοι που ενδεχομένως συνιστούσαν ανάχωμα στο μοντέλο επιχειρηματικής δραστηριότητας που θα επέφερε την υλοποίηση του ιδεώδους της τεχνικής προόδου με μεγάλα κατασκευαστικά έργα. Επομένως, σε ό,τι αφορά στην οδοποιΐα, ο εξορθολογισμός του φιλελεύθερου μοντέλου που προωθείτο από τις βενιζελικές πολιτικές, είχε ως όριο την εξυπηρέτηση της μεγάλης κλίμακας ιδιωτικής πρωτοβουλίας. Στην συνέχεια, η κατάλυση των κοινοβουλευτικών θεσμών κατά την μεταξική περίοδο θέτει τους οραματισμούς για τεχνοκρατική ανάπτυξη μέσω κατασκευαστικών έργων στην υπηρεσία μιας αυταρχικού τύπου εθνικής ανάπτυξης στα πρότυπα σύγχρονων καθεστώτων, όπως το φασιστικό και το εθνικοσοσιαλιστικό τα οποία συνέδεαν την ανάπτυξη τεχνολογίας και τεχνικών υποδομών με τον εθνικισμό. Στο πλαίσιο του συσχετισμού των τεχνικών έργων με την διατήρηση των καθεστηκυίων οικονομικοκοινωνικών ισορροπιών η συνδιαλλαγή του μεταξικού καθεστώτος με τον «Προμηθέα» συνεχίστηκε.

Εν τέλει, η ισχύς της σύμβασης οδοποιΐας του Μακρή επεβίωσε κατά τη διάρκεια όλων των μεσοπολεμικών κυβερνήσεων δημοκρατικών και μη. Επομένως, οι παράγοντες των επιχειρηματικών πρωτοβουλιών όπως η Εθνική Τράπεζα και ο «Προμηθεύς» που ήταν σε θέση να συνδιαλλαγούν με άλλους μεγαλύτερους παράγοντες όπως η Shell και οι αγγλικές τράπεζες είχαν περιπτώσιακά πιο αυξημένη επίδραση και από τους εκάστοτε φορείς πολιτικής βούλησης του Μεσοπολέμου. Ο λόγος ήταν ότι οι επιχειρηματικοί παράγοντες είχαν αναλάβει το διαμεσολαβητικό

²⁸³ Β. Μπογιατζής, *Μετέωρος Μοντερνισμός*, σ. 120 – 3.

ρόλο μεταξύ ελληνικών πολιτικών και διεθνών οικονομικών κύκλων, ώστε να υλοποιηθούν τα τεχνικά έργα οδοποιίας με τρόπο που θα ανταποκρίνονταν σε οικονομίες κλίμακας, όπως η ευρεία διάδοση της χρήσης πετρελαίου. Οι προθέσεις βέβαια αυτές σε μεγάλο ποσοστό μάλλον παρέμειναν σε επίπεδο ρητορείας εν μέρει λόγω και της πολεμικής συγκυρίας.

Συμπερασματικά, η οδοποιία ως υποσύστημα του ευρύτερου τεχνοκοινωνικού συστήματος της αυτοκίνησης μπορεί να κατανοηθεί εντός του ιστορικού πλαισίου του ελληνικού Μεσοπολέμου ως συνισταμένη ετερογενών έστω και αντικρουόμενων παραγόντων: πετρέλαιο, Shell, Εθνική Τράπεζα, «Προμηθεύς», κεφαλαιακές επενδύσεις, βενιζελικός φιλελεύθερος εκσυγχρονισμός, αντιβενιζελικά κόμματα αλλά και πολιτικοί παράγοντες που βρίσκονταν τόσο στο βενιζελικό κόμμα όσο και στο κόμμα του Παπαναστασίου και πρέσβευαν ένα διαφορετικό μοντέλο τεχνοκρατικής ανάπτυξης που ευνοούσε τα τεχνοοικονομικά συμφέροντα μικρότερων επιχειρήσεων. Στο περιθώριο αυτών των πολιτικών, καθοριστικός ήταν κι ο παράγοντας των πολεμικών υπηρεσιών που όπως είδαμε και παραπάνω προέβαλαν το αίτημα για την ύπαρξη δικτύου που να εξυπηρετεί αμυντικούς σκοπούς. Επιπλέον, το δημοσιονομικό περιβάλλον της χώρας κατά τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης της δεκαετίας του 1930 είχε και αυτό σημαντικό ρόλο καθ' ότι δυσχέραινε την οικονομική βιωσιμότητα των επιχειρήσεων που συναλλάσσονταν με το δημόσιο. Και βέβαια, επιπλέον σημαντικό ρόλο είχε κι η ύπαρξη κοινωνικών παραγόντων όπως το αίτημα των κατοίκων διαφόρων περιοχών της ελληνικής επικράτειας για την συγκοινωνιακή τους διασύνδεση, το οποίο ενδεχομένως γινόταν και αντικείμενο πελατειακής συνδιαλλαγής με τους πολιτικούς εκπροσώπους των εκλογικών περιφερειών,

Δεν ήταν όμως μονάχα αυτοί οι παράγοντες που αλληλεπέδρασαν για την συγκρότηση και την από κοινού κατασκευή του συστήματος της αυτοκίνησης. Ήταν κι η παράμετρος της γεωφυσικού χώρου που οριζόταν ως ελληνική επικράτεια εντός του οποίου τα δίκτυα οδοποιίας καλούνταν να αναπτυχθούν προκειμένου να συνδέσουν τις απομακρυσμένες κι ασύνδετες συγκοινωνιακά περιοχές κομίζοντας τον εκμοντερνισμό και τον εκπολιτισμό, και αναδιαμορφώνοντας τις τοπικές παραγωγικές δραστηριότητες με τρόπο που θα κινητοποιούσε τις κινητικότητες ανθρώπων κι αγαθών στο πλαίσιο ενός διαφορετικού μοντέλου εθνικής οικονομικής ανάπτυξης. Κι ακόμα, σημαντικός παράγοντας ήταν η ύπαρξη κι ενός άλλου τεχνοκοινωνικού συστήματος του οποίου η ανταγωνιστική σχέση με την αυτοκίνηση επέδρασε καίρια στον τρόπο συγκρότησης κι ανάπτυξής της και στα χαρακτηριστικά που αυτή θα

αποκτούσε. Το σύστημα αυτό ήταν οι σιδηρόδρομοι που κατά τον 19^ο αιώνα είχαν διαδραματίσει έναν αντίστοιχο εκσυγχρονιστικό κι αναπτυξιακό ρόλο. Κι οι παράγοντες που είχαν συγκροτήσει το τεχνοκοινωνικό σύστημα των σιδηροδρόμων δεν θα υποχωρούσαν τόσο εύκολα μπροστά στην εποχή του πετρελαίου και των ευέλικτων ατομικών κινητικότητων που έφερνε η αυτοκίνηση. Αυτά τα ζητήματα θα αναλυθούν στο επόμενο υποκεφάλαιο.

2.2.3 Πετρέλαιο εναντίον ατμού και σιδήρου. Η «ασύμμετρη απειλή» της αυτοκίνησης προς τον σιδηρόδρομο κατά τον Μεσοπόλεμο

«...[M]έχρι μὲν τοῦ 1929 μὲ τὴν αὐξήσιν τοῦ μεταφορικοῦ ὄγκου ὁ Θεὸς ἔδιδεν ἐργασία εἰς ὅλα τὰ μεταφορικά μέσα, ἔστω καὶ ἂν δὲν ἔδιδε τόσῃ ὅση θὰ ὑπῆρχε χωρὶς τὸ νέον μέσον, χωρὶς τὸ αὐτοκίνητον, ἢ μὲ τὸ ὅποιον ἐπαφή εἶχε ἀρχίσει εὐθύς μετὰ τὸ 1920. Ἀπὸ τοῦ 1929 ὅμως ὁ μεταφορικὸς ὄγκος ἐσμίκρυνεν, ἐνῶ τὰ μεταφορικά μέσα ἀντὶ νὰ ἐλαττωθοῦν ἠῦξανον. Ἡ βιομηχανία τῶν αὐτοκινήτων εἰς ἄλλας χώρας, ἐθνικὴ ἐκεῖ βιομηχανία, ἔρριπτεν καθ' ἑκάστην χιλιάδα τοιοῦτων μονάδων εἰς ἀγοράν καὶ με δελεαστικούς ὄρους. Ἀλλὰ καὶ αἱ τεχνικαὶ πρόοδοι τῶν σιδηροδρόμων αὐξάνουσαι καὶ αὐταὶ καὶ ὁ πληρέστερος μετὰ τὰ ἔτη τοῦ πολέμου ἐφοδιασμός των ἠῦξανεν ἐν μέρει τὴν ἰκανότητα τῶν μεταφορικῶν ὀργάνων καὶ τὴν τοῦ ἀνταγωνισμοῦ κρίσιν. Ἐγένετο αὐτὸ ἀντὶ νὰ γίνῃ τὸ ἀντίστροφον. Ὑπάρχουν ἔξω εἰδικοί περιωπῆς, οἱ ὅποιοι πιστεύουν ὅτι ὁ σιδηρόδρομος εἰς τὴν Εὐρώπῃ δὲν πρέπει νὰ ὑπολογίζῃ ἐφεξῆς εἰς μεγαλύτερον ὄγκον μεταφορῶν, ἀπὸ ἐκεῖνον πού εἶδε μέχρι πρό τριῶν ἐτῶν καὶ σύμφωνα μὲ τὴν σκέψιν αὐτὴν φρονοῦν ὅτι πρέπει νὰ μὴν σκέπτεται διὰ νέας μεγαλυτέρας ἐγκαταστάσεις. Ἡ ἐμφάνισις τοῦ αὐτοκινήτου ... διετάραξε τὴν σχέσιν ἢ ὅποια ἐπὶ 100 ἔτη διὰ τὴν ἄλλην Εὐρώπῃν, ἐπὶ 40 ἔτη διὰ τὴν Ἑλλάδα ὑφίστατο καὶ εἶχεν ἐμπεδωθῆ μεταξύ τῶν δύο μεγάλων μεταφορικῶν μέσων του θαλασσοῦ καὶ τοῦ χερσαίου, τοῦ ἀτμοπλοίου καὶ τοῦ σιδηροδρόμου. Μεταξύ αὐτῶν εἶχεν ἐδραιωθῆ ἓνας καταμερισμός ... Τὸ αὐτοκίνητον ἤλθε νὰ διεκδικήσῃ θέσιν εἰς τὸν καταμερισμὸν ἐξωπλισμένον μὲ πλήρη ἐλευθερίαν καὶ μὲ καμμίαν ὑποχρέωσιν...Ἐζήτησε λοιπὸν συμμετοχὴ εἰς τὸν καταμερισμὸν, χωρὶς κἂν νὰ ἐμφανίζῃ σταθεράν ἰκανότητα μεταφορικὴν, διότι ὁ ἀριθμὸς τῶν αὐτοκινητιστῶν ἠῦξανε σοβαρῶς κάθε μῆνα, ὥστε

νά μή γνωρίζη ὁ ἀνταγωνιστής με ποῖον ἔχει νά κάμη. Αὐτή ἡ συνέπεια σημαίνει ὅτι τὸ μονοπώλιο τὸ ὁποῖον εἶχεν ὁ σιδηρόδρομος τόσα χρόνια ἔπαυσε νά ὑφίσταται.»²⁸⁴ Με τα παραπάνω λόγια ο Σπύρος Κορώνης, καθηγητής Πολιτικής Οικονομίας του ΕΜΠ και Γενικός Διευθυντής των Σιδηροδρόμων του Κράτους περιέγραφε το 1933 τὸ πὼς ἡ επανάσταση τοῦ ατμοῦ καὶ τοῦ σιδήρου ποῦ περιγράφει καὶ ὁ Λευτέρης Παπαγιαννάκης ὅτι εἶχε σημειωθεῖ τὸν 19^ο αἰῶνα, εἶχε πια παρέλθει κατὰ τὸν 20^ο αἰῶνα.²⁸⁵

Ὁ ανταγωνισμὸς τοῦ σιδηροδρόμου καὶ τοῦ αναπτυσσόμενου συστήματος τῆς αυτοκίνησης, ὅπως βλέπουμε σε αὐτὸ τὸ ἀπόσπασμα, δὲν αποτελοῦσε ἐλληνικὴ πρωτοτυπία. Ἀντιθέτως, ἀπασχόλησε τὶς σιδηροδρομικὲς εταίρειες σε πολλές ευρωπαϊκὲς χώρες, ἀπὸ τὴν δεκαετία τοῦ 1920, καὶ οδήγησε κατὰ τὴ δεκαετία τοῦ 1930 ὅπως θὰ εκτεθεῖ στὴν συνέχεια, σε μία δημόσια συζήτηση σχετικά με τὸ ζητούμενο τοῦ συντονισμοῦ τοῦ αυτοκινήτου καὶ τοῦ σιδηροδρόμου, ὥστε νὰ επιτευχθεῖ αὐτὸ ποῦ στὴν Ἱστορία τῶν Μεταφορῶν ὀρίζεται ὡς *διατροπικότητα* (intermodality), δηλαδή ὁ ἀπὸ κοινού συστηματικὸς σχεδιασμὸς καὶ ἡ οργανωμένη ἐκμετάλλευση διαφορετικῶν συγκοινωνιακῶν δικτύων ἔτσι ὥστε με τὴν μεταξύ τους συνεργασία νὰ ἐξυπηρετεῖται στὸ μέγιστο δυνατόν ἡ διασύνδεση τῶν περιοχῶν μιᾶς ἐπικράτειας βάσει τῶν οικονομικοκοινωνικῶν ἀναγκῶν τῆς καὶ τῶν γεωγραφικῶν χαρακτηριστικῶν τῆς, με τὸ ελάχιστο κόστος.²⁸⁶

Λαμβανομένων ὑπ’ ὄψη τῶν παραπάνω, τὸ παρὸν ὑποκεφάλαιο θὰ περιγράψει τὶς ἀποτυχημένες – ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον – προσπάθειες συντονισμοῦ ἢ διατροπικότητας τοῦ ανερχόμενου τότε τεχνικοκοινωνικοῦ συστήματος τῆς αυτοκίνησης με τὸ ἤδη καθιερωμένο σύστημα τῶν σιδηροδρόμων. Ὡς στόχος ποῦ συμπεριλήφθηκε στὴν

²⁸⁴ Σ. Κορώνης, «Οἱ σιδηρόδρομοι ἐντὸς τοῦ πλαισίου τοῦ ἐλληνικοῦ συγκοινωνιακοῦ δικτύου, ἡ ἀνάγκη νέου προσανατολισμοῦ τῆς συγκοινωνιακῆς πολιτικῆς καὶ ὁ ἐν τῷ μέλλοντι ρόλος τοῦ κράτους ὡς ρυθμιστοῦ τῶν συγκοινωνιῶν, 7^η Οικονομικὴ Ἐρευνα τῶν Μεγάλων Τεχνικῶν Ζητημάτων, Τεχνικά Χρονικά, Αθήνα, 1933, σ. 156

²⁸⁵ Λ. Παπαγιαννάκης, *Οἱ ἐλληνικοὶ σιδηρόδρομοι. 1882 – 1910. Γεωπολιτικές, οικονομικές καὶ κοινωνικές διαστάσεις*, ΜΙΕΤ, Αθήνα, 1990 (β’ ἐκδοση), σ. 17, 48. Ὅπως ἡ εἰσαγωγή τῆς τεχνολογίας τοῦ πετρελαίου μέσω τῆς αυτοκίνησης στὶς ἀρχές τοῦ 20^{ου} αἰῶνα παρουσιαζόταν στὸ δημόσιο λόγο τῆς ἐποχῆς ὡς τὸ εἰσιτήριο γιὰ τὸν ἐκσυγχρονισμό, ἀντίστοιχη ἦταν κατὰ τὸν 19^ο αἰῶνα ἡ πρόσληψη τῆς τεχνολογίας τοῦ ατμοῦ. Ὅπως ὑποστήριζε χαρακτηριστικὰ ὁ Μαυροκορδάτος στὴν εἰσηγητικὴ τοῦ ἐκθεσίου γιὰ τὴν κατασκευὴ τῶν σιδηροδρόμων τὸ 1855: «Ἐάν ἡ ἐφεύρεσις τῆς τυπογραφίας, τῆς ναυτικῆς πυξίδας καὶ τῆς πυρίτιδας μεγίστας ἐπέφερον εἰς τὸν κόσμον μεταβολάς, ἢ τοῦ ἀτμοῦ ἔφερε καὶ ὑπόσχεται νὰ φέρῃ ἔτι μεγαλύτερας. Σχεδὸν ἄγνωστος πρὸ τριάκοντα ἐτῶν, εὔρεν εἰς τὰ πολιτισμένα ἔθνη ἐνθουσιώδη ὑποδοχὴν, καὶ σήμερον δὲν ὑπάρχει κράτος πολιτισμένον, τὸ ὁποῖον δὲν ἐπροσπάθησε ν’ ἀπολαύσῃ καὶ δὲν ἀπήλυσεν τὰ ἐκ τῆς θαυμασίας τοῦ ατμοῦ ἐφευρέσεως ἀγαθὰ.»

²⁸⁶ H. L. Dienel, “Why so late? Questions concerning Intermodality of Transportation Junctions” στὸ H. L. Dienel (ἐπιμ.), *Unconnected Transport Networks: European Intermodal Traffic Junctions*, Campus – Verlag, Frankfurt, 2004, σ. 11 – 36

πολιτική ατζέντα των περισσότερων ευρωπαϊκών κυβερνήσεων του Μεσοπολέμου και ταυτόχρονα, ως θεωρητικό εργαλείο μελέτης των συγκοινωνιακών μέσων, η διατροφικότητα είναι χρήσιμη για δύο κυρίως λόγους.

Ο πρώτος λόγος αφορά στο γεγονός ότι η διατροφικότητα σιδηροδρόμου και αυτοκίνησης για τις πλείστες των μεσοπολεμικών κυβερνήσεων δεν επιτεύχθηκε, ενώ αντίθετα αυτό που κυριάρχησε όπως θα δούμε παρακάτω ήταν ο οξύς ανταγωνισμός των δύο μέσων, που οδήγησε εν μέρει στην επικράτηση της αυτοκίνησης. Η αποτυχία της διατροφικότητας ή η υποχώρηση του σιδηροδρόμου προς χάριν της αυτοκίνησης συνιστούν περίπτωση που στην Ιστορία της Τεχνολογίας περιγράφεται συνήθως ως *τεχνολογική αποτυχία*. Μία τελεολογική και προοδοκεντρική θεώρηση αυτού του φαινομένου θα οδηγούσε στο συμπέρασμα ότι η αποτυχία αυτή οφειλόταν κυρίως σε τεχνικές παραμέτρους, όπως η ανωτερότητα των τεχνολογιών που χρησιμοποιούσαν πετρέλαιο, έναντι των τεχνολογιών του σιδήρου και του ατμού. Όπως όμως αναφέρθηκε και στην Εισαγωγή της παρούσας διατριβής, μία ιστορική κατανόηση απαλλαγμένη από γραμμικά μοντέλα αιτιακής εξήγησης καταδεικνύει ότι η επικράτηση κάποιων τεχνολογιών έναντι άλλων, ή η επίτευξη τεχνοκοινωνικών στόχων, όπως εν προκειμένω η διατροφικότητα, συνίσταται στη δυναμική πολλών ετερόκλητων παραγόντων που αποτελούν τα συστατικά των τεχνοκοινωνικών συστημάτων. Επομένως η μελέτη της περίπτωσης του ανταγωνισμού αυτοκίνησης και σιδηροδρόμου καταδεικνύει την ετερογένεια των μεταφορικών μέσων ως υβριδικά τεχνοκοινωνικά συστήματα που συντίθενται από οικονομικές, κοινωνικές, τεχνολογικές και γεωγραφικές παραμέτρους, και κατά συνέπεια τον διεπιστημονικό χαρακτήρα που απαιτεί η ανάλυση και κατανόησή τους.

Επιπλέον, η μελέτη της διαδραστικής σχέσης μεταξύ των τεχνοκοινωνικών συστημάτων κινητικότητας μπορεί να συμβάλλει στην εμβριθέστερη ανάλυσή τους και να προσφέρει απάντηση στο θεωρητικό ερώτημα του ποια είναι τελικά τα χαρακτηριστικά που προσδιορίζουν τα συστήματα αυτά. Η κατανόηση της συστημικής δομής τους μπορεί να πραγματοποιηθεί καλύτερα στο πλαίσιο μιας τεχνολογικής αποτυχίας, η οποία μέσω της θεωρητικής αποδόμησης των εκάστοτε συστημάτων θέτει ακόμη και τον λόγο ύπαρξής τους εν αμφιβόλω, παρά στο πλαίσιο μιας τεχνολογικής επιτυχίας. Στην ελληνική συζήτηση τουλάχιστον η έλλειψη πόρων οδήγησε ακόμη και στη διατύπωση απόψεων ότι οι σιδηρόδρομοι ίσως τελικά δεν χρειαζόνταν καν στην Ελλάδα, ειδικά μετά το Β΄ Παγκόσμιο. Στο πλαίσιο επομένως διατροφικότητας αυτοκίνησης και σιδηροδρόμου, η μεθοδολογία των Σπουδών Επιστήμης και

Τεχνολογίας συνεισφέρει σε μία πολυεπίπεδη ανάλυση των συστατικών που συνέθεταν τα δύο αυτά συστήματα, όπως οι πολιτικές στοχεύσεις ενοποίησης της εθνικής επικράτειας και συγκοινωνιακής διασύνδεσης της χώρας με τα διεθνή δίκτυα κινητικότητας, τα τεχνολογικά χαρακτηριστικά των συγκοινωνιακών μέσων που τα καθιστούσαν προσβάσιμα ή και δημοφιλή σε συγκεκριμένες ομάδες κοινωνικών δρώντων, το πεδίο δυνατοτήτων που συγκροτούσαν οι αντίστοιχες υποδομές για τη διεξαγωγή αντίστοιχων κινητικότητας όπως ο τουρισμός, το εμπόριο, ή ο πόλεμος κι οι οικονομικές δυνατότητες ή οι προσανατολισμοί που διαμορφώνονταν ως συνισταμένη της κρατικής και ιδιωτικής πρωτοβουλίας.²⁸⁷ Κι όπως θα διαφανεί στην συνέχεια, στο πλαίσιο προσπάθειας συντονισμού της αυτοκίνησης και του σιδηροδρόμου, αυτό που προέκυψε ήταν ότι ο συντονισμός αυτός ήταν εν μέρει ανέφικτος λόγω της ασυμμετρίας που εμφάνιζαν τα δύο συστήματα, γεγονός που έκανε πολλούς μηχανικούς να περιγράφουν την αυτοκίνηση ως ένα σύστημα με εγγενώς ασυστηματική ή άναρχη δομή. Εξ αιτίας της δομής αυτής, η απειλή αντίστοιχα της αυτοκίνησης στα συμφέροντα των σιδηροδρομικών εταιρειών χαρακτηρίστηκε ως ασύμμετρη.

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, ο ανταγωνισμός σιδηροδρόμων κι αυτοκινήτου ήταν φαινόμενο που εκδηλώθηκε στις περισσότερες χώρες τουλάχιστον της Ευρώπης. Κατά τις δεκαετίες του 1920 και του 1930, οι εθνικές κυβερνήσεις επένδυναν πλέον σημαντικό μέρος των διαθέσιμων κονδυλίων για την συγκοινωνία στην συντήρηση ή βελτίωση των οδικών δικτύων. Επιπλέον, εκείνες τις δεκαετίες σημειώνονται κάποια ιδιαίτερα φιλόδοξα κατασκευαστικά έργα εθνικής οδοποιίας όπως η Autobahn, κι η Autostrada, που επιδείνωσαν ακόμη περισσότερο τον ανταγωνισμό αυτοκίνησης και σιδηροδρόμου εις βάρος του δεύτερου. Κατά συνέπεια, την δεκαετία του 1930 η δημόσια συζήτηση που προαναφέρθηκε σε σχέση με το πρόβλημα του συντονισμού των συγκοινωνιακών μέσων σε εθνικό και διεθνές επίπεδο,

²⁸⁷Th. P. Hughes, “The Evolution of Large Technological Systems”, στο W.E. Bijker – Th. P. Hughes – T. Pinch (επιμ.) *The Social Construction of Technological Systems*, MIT Press, Cambridge Massachusetts – London, 1997 (στ’ έκδοση), σ. 51 – 82. B. Latour, “Technology is Society made durable”, στο J. Law (επιμ.), *A Sociology of Monsters. Essays on Power, Technology and Domination*, Routledge, London, 1991, σ. 103 – 131. T. J. Pinch – W. E. Bijker, “The Social Construction of Facts and Artifacts: Or How the Sociology of Science and the Sociology of Technology might benefit each other”, στο W.E. Bijker – Th. P. Hughes – T. Pinch (επιμ.), *The Social Construction of Technological Systems*, MIT Press, Cambridge Massachusetts – London, 1997 (στ’ έκδοση), σ. 17 – 50.

η οποία σε κάποιες περιπτώσεις είχε χαρακτηριστικά αντιπαράθεσης, προέκυψε σε πολλές χώρες.²⁸⁸

Ήδη από την δεκαετία του 1910 πολλά στελέχη σιδηροδρομικών εταιρειών προσλάμβαναν όπως φαίνεται, την ανάπτυξη της αυτοκίνησης ως απειλή για τα επιχειρηματικά τους συμφέροντα. Το 1913, στο *Επίσημο Δελτίο Σιδηροδρόμων* (The Official Railway Gazette) υποστηριζόταν ότι: «καμία μορφή χερσαίας μηχανοκίνητης έλξης, είτε αυτή αφορά στο λεωφορείο, είτε στο τροχιόδρομο δεν μπορεί να ανταγωνιστεί τον σιδηρόδρομο, παρά μόνο σε μικρές διαδρομές, καθ' ότι για αποστάσεις άνω των 8 μιλίων ή και λιγότερο, η ασυναγώνιστη ταχύτητα των τρένων εισήγαγε μία υπεροχή την οποία δεν μπορούν να αντισταθμίσουν ούτε τα φθηνότερα κόμιστρα, ούτε τα συχνότερα δρομολόγια. Όσο ισχύουν οι παρόντες περιορισμοί ταχύτητας (οι οποίοι επιβάλλουν μέγιστο όριο ταχύτητας τα 12 μίλια την ώρα για τα λεωφορεία σε αστικές περιοχές) το πλεονέκτημα θα βρίσκεται πάντοτε από την πλευρά των σιδηροδρόμων.»²⁸⁹

Οι περιορισμοί ταχύτητας στους οποίους αναφέρεται το παραπάνω απόσπασμα αφορούσαν και τα ιδιωτικά οχήματα κι είχαν επιβληθεί σε πολλές χώρες ύστερα από παρέμβαση των σιδηροδρομικών εταιρειών στις κυβερνήσεις. Στο Ηνωμένο Βασίλειο τον 19^ο αιώνα είχαν φθάσει στο σημείο να επιβάλλουν ως ανώτατο όριο ταχύτητας στις αστικές περιοχές τα 4 μίλια την ώρα για τα αυτοκίνητα, ή την υποχρέωση να προπορεύεται μπροστά από το όχημα ένας πεζός με κόκκινη σημαία για να προειδοποιεί τους περαστικούς.²⁹⁰ Οι θεσμικές αυτές παρεμβάσεις είχαν ως πρόσχημα τη δημόσια ασφάλεια, αλλά στην πραγματικότητα σχετίζονταν με τον ανταγωνισμό αυτοκινήτου και σιδηροδρόμου. Τέτοιες περιπτώσεις καταδείκνυαν ότι η κυριαρχία των εκάστοτε συγκοινωνιακών μέσων, ήταν ένα ζήτημα πολυπαραγοντικό και αφορούσε όχι μόνο στις τεχνολογικές δυνατότητες για ταχύτητα και ασφάλεια που προσέφερε το καθένα από αυτά, αλλά και στο δίκτυο των οικονομικών παραγόντων με

²⁸⁸ Βλ. για παράδειγμα, G. Mom, “Roads without Rails. European Highway-Network Building and the Desire for Long-Range Motorized Mobility”, *Technology and Culture*, τ. 46, 2005, σ. 745 – 772. M. Moraglio, “Road ambition or just coincidence? The Italian fascist motorway projects in inter-war Europe”, *Journal of Transport History*, τ. 30, 2009, σ. 168 – 182. M. Moraglio, “European models, domestic hesitance. The renewal of the Italian road network in the inter-bellum”, *Transfers, Interdisciplinary Journal of Mobility Studies*, τ. 2, 2012, σ. 87 – 105. T. Zeller, *Driving Germany. The Landscape of the German Autobahn, 1930 – 1970*, Berghahn Washington D.C., 2007.

²⁸⁹ I. Anastasiadou, *In Search of a Railway Europe. Transnational Railway Developments in Interwar Europe*, PhD Thesis, Technical University of Eindhoven, Eindhoven, 2008, σ. 125 – 7

²⁹⁰ R.Volti, *Cars and Culture*, The Johns Hopkins University Press, Maryland, 2004, σ. 15

τους οποίους συνδέονταν ώστε να καθορίζεται ένα σύνθετο νομοθετικό και τεχνοκοινωνικό πλαίσιο εντός του οποίου αναπτύσσονταν οι αντίστοιχες κινητικότητες του σιδηροδρόμου και του αυτοκινήτου.

Από τις αρχές του 20^{ου} αιώνα πάντως, η σταδιακή αύξηση της ισχύος των επιχειρηματικών παραγόντων που συνέδεαν τα συμφέροντά τους με την αυτοκίνηση, όπως της Shell που είδαμε παραπάνω στην περίπτωση του Μακρή, ή των μεγάλων οίκων κατασκευής αυτοκινήτων που δημιουργούνται, όπως της Renault, και της Peugeot στην Ευρώπη, και βέβαια του Ford που εισήγαγε τη γραμμή παραγωγής στο εργοστάσιό του στις ΗΠΑ σηματοδοτούν μία νέα εποχή. Οι σφαίρες επιρροής των επιχειρηματικών κύκλων που διαχειρίζονταν την τεχνολογία του ατμού και του σιδήρου στις κυβερνήσεις και τις αγορές, υποχωρούν προς χάρη αυτών που διαχειρίζονται την τεχνολογία του πετρελαίου. Επιπλέον, η ανάδειξη των ατομικών κινητικότητων ως δείγμα κοινωνικής διάκρισης για τις ανώτερες τάξεις που όπως θα δούμε και στο 4^ο κεφάλαιο, επιθυμούσαν να μην είναι υποχρεωμένες να συνωστίζονται στα ίδια συγκοινωνιακά μέσα με τις κατώτερες τάξεις, ειδικά όταν μετακινούνταν για λόγους αναψυχής, συνέβαλε σημαντικά στην δυναμική αλλαγής των συσχετισμών.

Αυτές οι εξελίξεις επέφεραν μια κατακόρυφη πτώση στα έσοδα των σιδηροδρομικών εταιρειών που κλιμακώθηκε την δεκαετία του 1930 λόγω και της οικονομικής κρίσης. Ήδη από το 1927 στο ίδιο *Επίσημο Δελτίο των Σιδηροδρόμων* αναφέρεται ότι «ο μεγάλος όγκος των εμπορικών μεταφορών στην Αμερική, όπως και στις περισσότερες χώρες λαμβάνει τη μορφή των μαζικών μετακινήσεων σε μεγάλες αποστάσεις, και σε αυτό το πεδίο οι σιδηρόδρομοι είναι οικονομικά ασυναγώνιστοι.»²⁹¹ Το επιχείρημα λοιπόν περί της υπεροχής των σιδηροδρόμων λόγω ταχύτητας που διατυπωνόταν λίγα χρόνια νωρίτερα, μετατίθεται πλέον στην υπεροχή τους λόγω οικονομίας. Η σταδιακή εδραίωση της αυτοκίνησης είχε αναγκάσει τις περισσότερες σιδηροδρομικές εταιρείες σε πτώση της κίνησης και κατά συνέπεια σε μείωση του κόμιστρου, απειλώντας σοβαρά την οικονομική τους βιωσιμότητα. Μάλιστα, η πτώση αυτή αφορούσε στις εμπορικές μεταφορές περισσότερο απ' ό,τι στις επιβατικές, και δεν ανακόπηκε σημαντικά ούτε όταν οι σιδηροδρομικές εταιρείες βελτίωσαν τις προσφερόμενες υπηρεσίες, ή αντικατέστησαν τους ατμοκίνητους συρμούς που χρησιμοποιούσαν με πετρελαιοκίνητους.²⁹²

²⁹¹ I. Anastasiadou, *In Search of a Railway Europe*, σ. 126

²⁹² I. Anastasiadou, *In Search of a Railway Europe*, σ. 128 – 9

Λαμβάνοντας υπ' όψη τα όσα διαδραματίστηκαν στην υπόλοιπη μεσοπολεμική Ευρώπη σε σχέση με τον ανταγωνισμό σιδηροδρόμων και αυτοκίνησης, η ελληνική περίπτωση ήταν σε κάποιο βαθμό τουλάχιστον, μάλλον τυπική των ευρύτερων εξελίξεων. Σε κάθε περίπτωση πάντως, η γεωφυσική και γεωγραφική ιδιαιτερότητα της Ελλάδας, εξ αιτίας της οποίας το μεγαλύτερο μέρος της περιφέρειας παρέμενε συγκοινωνιακά ασύνδετο παρά την εξάπλωση των σιδηροδρομικών δικτύων, συνέβαλε σημαντικά στην διαμόρφωση των όρων με τους οποίους ο σιδηρόδρομος και το αυτοκίνητο αναμετρήθηκαν.

Ποια ήταν όμως η κατάσταση των σιδηροδρόμων στην Ελλάδα μέχρι τον Μεσοπόλεμο; Σύμφωνα τουλάχιστον με τη γεωγραφική υπηρεσία του αμερικανικού στρατού και παρά τα σχετικά σχόλια του Λοβέρδου που είδαμε στην αρχή του κεφαλαίου, ότι δηλαδή από συγκοινωνιακής άποψης η χώρα μας υπερείχε σημαντικά σε σχέση με τις γειτονικές βαλκανικές χώρες, το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο ήταν το λιγότερο ανεπτυγμένο σε ολόκληρη τη βαλκανική χερσόνησο με την εξαίρεση της Αλβανίας που δεν διέθετε καθόλου σιδηροδρόμους.²⁹³ Δεδομένου βέβαια ότι ο Λοβέρδος διατύπωνε αυτήν την παρατήρηση το 1902, ενώ οι Αμερικανοί γεωγράφοι διατύπωναν το δικό τους σχόλιο το 1941, αυτό ενδεχομένως να οφειλόταν στο ότι εν τω μεταξύ οι βαλκανικές χώρες να εξελίχθηκαν ως προς το σιδηροδρομικό τους δίκτυο κατά το Μεσοπόλεμο. Στην Ελλάδα πάντως από το 1916 κι εξής δεν εκτελέστηκαν παρά σιδηροδρομικά έργα τοπικής σημασίας.²⁹⁴ Την εικοσαετία 1920 – 1940 τουλάχιστον το μήκος των γραμμών που προστέθηκε στις ήδη υπάρχουσες ήταν μόλις 520 μίλια, δηλαδή περίπου 837 χλμ.²⁹⁵ Ακόμη κι αν αυτά τα σιδηροδρομικά έργα δεν ήταν τόσο αμελητέα, είχαν σημαντικά μικρότερη έκταση και από αυτά που είχαν λάβει χώρα μέχρι τότε, και από αυτά που λάμβαναν χώρα την ίδια περίοδο στην οδοποιΐα. Επιπλέον, με δεδομένο ότι μεγάλο μέρος της ελληνικής περιφέρειας δεν διέθετε ακόμη χερσαία συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση, καταδεικνύεται ότι οι προσπάθειες για την

²⁹³ B.R. (Declassified) *Greece, Economic Geography, Ports and Communications*, Volume II, Geographical Handbook Series for official use only, Naval Intelligence Division, 1941, σ. 335

²⁹⁴ Αθ. Τσαμουρτζής, «Οι σιδηρόδρομοι ως σύγχρονον μεταφορικών μέσων εις τα πλαίσια της κοινής αγοράς και ο ρόλος αυτών εις την βιομηχανικήν και τουριστικήν ανάπτυξιν της χώρας», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 214, Ιούνιος 1962, σ. 18. Ι. Μεταξάς, «Η σιδηροδρομική πολιτική του κράτους», *7^η Οικονομική Έρευνα των Μεγάλων Τεχνικών Ζητημάτων*, Τεχνικά Χρονικά, Αθήνα, 1933, σ. 207 – 215. Με το από 27 – 8 – 1925 Νομοθετικό Διάταγμα για παράδειγμα συνάφθηκε σύμβαση με βελγική Εταιρεία για την κατασκευή σιδηροδρόμων, που κυρώθηκε από την Εθνοσυνέλευση Κοινοβουλευτικής Επιτροπής και από την Εθνοσυνέλευση στις 15 – 2 – 1927, επί υπουργίας του Ι. Μεταξά.

²⁹⁵ B.R. (Declassified) *Greece, Economic Geography, Ports and Communications*, σ. 337

διασύνδεσή τους σχετίζονταν πλέον περισσότερο με την επέκταση του οδικού δικτύου και λιγότερο με του σιδηροδρόμου.

Το συνολικό μήκος του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας μέχρι το 1941 ανερχόταν σε 1.653 μίλια (2.660 χλμ.) κι η αναλογία του προς το συνολικό εμβαδό εθνικής επικράτειας ήταν 1 μίλι προς 303 τ.μ. Εάν ληφθεί υπ' όψη ότι ο Μακρής στα τέλη της δεκαετίας του 1920 ανέφερε ότι το συνολικό σιδηροδρομικό δίκτυο αντιστοιχούσε σε 2.578 χιλιόμετρα, που αντιστοιχούσε σε 1.601 μίλια, διαφαίνεται η μικρή πρόοδος που είχε σημειωθεί τη δεκαετία του 1930. Προκειμένου να σχηματίσουμε μία εικόνα του τι συνέβαινε σε άλλες χώρες την ίδια περίοδο, η αντίστοιχη αναλογία ήταν επί παραδείγματι στην Βρετανία 1 μ./4,4 τ.μ., στη Γαλλία 1 μ./5,5 τ.μ., στη Γιουγκοσλαβία 1 μ./13 τ.μ., και στη Βουλγαρία 1 μ./19 μ. Αντίστοιχα, η αναλογία του μήκους των σιδηροδρόμων προς τους κατοίκους της χώρας στην Ελλάδα ανερχόταν σε 1 μ. προς 4.261 κατοίκους, όταν στη Βρετανία η ίδια αναλογία ήταν 1 μ. προς 2.291 κατοίκους, στη Γαλλία 1 μ. προς 1.088, στη Γιουγκοσλαβία 1 μ. προς 2.382 και στη Βουλγαρία 1 μ. προς 2.855 κατοίκους. Επιπλέον, η χρήση των σιδηροδρόμων ήταν πολύ πιο περιορισμένη από τις άλλες χώρες των Βαλκανίων, γεγονός που κατά τους Αμερικανούς γεωγράφους αντικατόπτριζε την σχετική φτώχεια της χώρας σε πρώτες ύλες και τη χαμηλή πληθυσμιακή της πυκνωση.

Με την εξαίρεση του μητροπολιτικού σιδηροδρόμου Αθηνών – Πειραιώς, του οποίου οι υπηρεσίες κι η κυκλοφορία προσιδίαζαν περισσότερο σε αυτές των τροχιοδρόμων, τουλάχιστον στα μάτια των Αμερικανών, οι κυκλοφοριακές στατιστικές στην Ελλάδα καταδείκνυαν ότι ο μέσος αριθμός επιβατών που χρησιμοποιούσε τους ελληνικούς σιδηροδρόμους ήταν περίπου 10 εκατομμύρια ετησίως κι αντιστοιχούσε σε 6.000 επιβάτες ανά μίλι σιδηροδρομικής γραμμής, ενώ το ετήσιο φορτίο εμπορικών μεταφορών ανερχόταν σε μόλις 2,5 εκατομμύρια τόνους, κι αντιστοιχούσε σε 1.500 τόνους ανά μίλι σιδηροδρομικής γραμμής. Οι αντίστοιχες αναλογίες στη Βρετανία ήταν 60.000 επιβάτες και 13.000 τόνοι ανά μίλι αντιστοίχως, στη Γιουγκοσλαβία 8.500 επιβάτες και 13.000 τόνοι ανά μίλι, και στη Βουλγαρία 5.500 επιβάτες και 3.000 τόνοι ανά μίλι σιδηροδρομικής γραμμής.²⁹⁶

Επιπλέον, αν κι η κατασκευή της γραμμής Αθηνών – Πειραιώς το 1869, έλαβε χώρα αρκετά νωρίτερα απ' ότι σε πολλές άλλες ευρωπαϊκές χώρες όπως θα δούμε στο

²⁹⁶ B.R. (Declassified) *Greece, Economic Geography, Ports and Communications*, Volume II, Geographical Handbook Series for official use only, Naval Intelligence Division, 1941, σ. 336

3^ο κεφάλαιο, η Ελλάδα ήταν η τελευταία χώρα της Ευρώπης που απέκτησε εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο το 1881.²⁹⁷ Ο λόγος αφορούσε κυρίως στο έντονο γεωφυσικό ανάγλυφο της χώρας, το οποίο δεν ήταν ελκυστικό για τις κατασκευαστικές εταιρείες. Η διάταξη των ορεινών όγκων δημιουργούσε απομονωμένες περιοχές, ευνοώντας την κατασκευή τοπικών γραμμών παρά την κατασκευή ενός συστηματικά ανεπτυγμένου δικτύου. Εν γένει, τα γεωφυσικά χαρακτηριστικά της Ελλάδας αύξαναν σημαντικά το κατασκευαστικό κόστος σιδηροδρομικών γραμμών.²⁹⁸

Όπως προαναφέρθηκε, από τα 2.578 χιλιόμετρα του δικτύου, τα 1.423 χλμ. είχαν κανονικό πλάτος γραμμής, δηλαδή 1,44 μ., και τα 1.155 χλμ. στενό, ήτοι 1 μ. Το κανονικό πλάτος γραμμής ήταν περισσότερο δαπανηρό στην κατασκευή του γιατί αντεδείκνυτο για το έντονο γεωφυσικό ανάγλυφο της Ελλάδας. Ήταν όμως αυτό που εξασφάλιζε την διασύνδεση των ελληνικών δικτύων με διεθνείς σιδηροδρομικές γραμμές. Το στενό πλάτος από την άλλη πλευρά ήταν μεν φθηνότερο, λόγω όμως των μακρών κλίσεων του υπολειπόταν σε δυνατότητα ταχύτητας ενώ η έλξη των συρμών κατά την επιτάχυνση γινόταν περισσότερο δαπανηρή.²⁹⁹ Η ύπαρξη σιδηροδρομικών γραμμών με διαφορετικό πλάτος γραμμής οφειλόταν σε μία διάσταση πολιτικών που είχε σημειωθεί την δεκαετία του 1880, κατά την οποία πραγματοποιήθηκαν τα μεγαλύτερα κατασκευαστικά έργα σιδηροδρόμων. Συγκεκριμένα, ο Χαρίλαος Τρικούπης ήταν υπέρμαχος της κατασκευής στενής γραμμής, παρά το γεγονός ότι αυτή δεν ήταν σύμφωνη με τις διεθνείς προδιαγραφές. Η άποψή του απηχούσε την αντίληψη ότι δεδομένων των περιορισμένων πόρων, η ενσωμάτωση της χώρας στα διεθνή δίκτυα δεν ήταν ούτως ή άλλως εφικτή στο άμεσο μέλλον, επομένως το κράτος όφειλε επιδιώκοντας το μικρότερο δυνατό κόστος να εκμεταλλευτεί τη βελτίωση της

²⁹⁷ Λ. Παπαγιαννάκης, *Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι*, σ. 45 – 7. Παρ' όλα αυτά, όπως αναφέρει ο Παπαγιαννάκης, ο σιδηρόδρομος Αθηνών – Πειραιώς ήταν το αποτέλεσμα περίπου 22 χρόνων συζητήσεων που είχαν προηγηθεί, όταν το 1835 ο Γάλλος Φραγκίσκος Φεράλδης είχε προτείνει την κατασκευή του στην ελληνική κυβέρνηση. Στην συνέχεια χρειάστηκαν 12 χρόνια για να κατασκευαστεί, κατά την περίοδο 1857 – 1869 κι είχε μήκος μόλις 8,5 χλμ., την στιγμή που οι Αμερικανοί την ίδια περίοδο κατασκεύαζαν τον Διηπειρωτικό τους σιδηρόδρομο προχωρώντας 10 – 17 χλμ. την ημέρα. Η λήξη της παραχώρησης της γραμμής αυτής είχε προγραμματιστεί για το 1928. Ο σιδηρόδρομος Αθηνών – Πειραιώς ηλεκτροκινήθηκε το 1904.

²⁹⁸ Σ. Λοβέρδος, *Ο Εθνικός Πλούτος*, σ. 50. Κατά τις πρώτες δεκαετίες που αναπτύχθηκε η τεχνολογία κατασκευής σιδηροδρομικών δικτύων καθορίστηκε ότι για να αποκτήσουν οι συρμοί μεγαλύτερη ταχύτητα η κλίση των γραμμών δεν θα έπρεπε να υπερβαίνει τα 5 χιλιοστά ανά μέτρο. Δεν έγιναν αποδεκτές καμπύλες μικρότερες αρχικά των 500 μ. κι εν συνεχεία των 800 και των 1.000 μέτρων γιατί εκείνη την εποχή δεν ήταν γνωστές οι τεχνικές εφαρμογές του ατμού. Κατά συνέπεια οι γραμμές που κατασκευάζονταν ήταν δαπανηρές κι απαιτούσαν 5 εκατομμύρια χρυσά φράγκα ανά χλμ. Στην Ελλάδα, ανάλογα με την ανωμαλία του εδάφους η κατασκευή σιδηροδρομικών γραμμών ποικίλε από 50 έως 400 χιλιάδες χρυσά φράγκα.

²⁹⁹ Σ. Λοβέρδος, *Ο Εθνικός Πλούτος*, σ. 51

εξωτερικής πίστης ώστε να αποκαταστήσει την διασύνδεση των περιοχών της χώρας που ήταν αραιοκατοικημένες και με χαμηλή γεωργική, εμπορική και βιομηχανική ανάπτυξη και να μεταθέσει την κατασκευή σιδηροδρόμων που πληρούσαν τεχνικές προδιαγραφές διακρατικής συγκοινωνιακής σύνδεσης για το μέλλον. Από την άλλη πλευρά, η αντιπολίτευση με επικεφαλής τον Αλέξανδρο Κουμουνδούρο, εξέφραζε την άποψη ότι άμεση προτεραιότητα των σιδηροδρομικών υποδομών θα έπρεπε να είναι η διεθνής προοπτική.³⁰⁰ Εν τέλει το πλάτος του 1,44 μ. θα χρησιμοποιηθεί κυρίως στις γραμμές που είχαν διακρατική προέκταση, δηλαδή στη γραμμή Αθήνας – Λάρισσας – συνόρων.

Οι σιδηροδρομικές εταιρείες που λειτουργούσαν στην Ελλάδα στις αρχές του 20^{ου} αιώνα ήταν έξι. Εκτός από τον σιδηρόδρομο Αθηνών – Πειραιώς, ο οποίος αργότερα με την ηλεκτροδότησή του μετονομάστηκε σε Εταιρεία Ηλεκτρικών Σιδηροδρόμων και προεκτάθηκε μέχρι την Κηφισιά με έξοδα της Ηλεκτρικής Εταιρείας Μεταφορών, υπήρχαν επίσης οι Σιδηρόδρομοι Πειραιώς – Αθηνών – Πελοποννήσου (ΣΠΑΠ), ο σιδηρόδρομος Πύργου – Κατακόλου, οι Σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας, οι Σιδηρόδρομοι Αττικής, ο Σιδηρόδρομος Βορειοδυτικής Ελλάδας, κι ο Σιδηρόδρομος Αθηνών – Λαρίσσης – Συνόρων.³⁰¹ Μέχρι και το τέλος του Μεσοπολέμου υπήρχαν επίσης η Γαλλοελληνική Εταιρεία Σιδηροδρόμων (Αλεξανδρούπολη – Σβίλεγραδ), και οι υπό κατασκευή γραμμές Λάρισσας – Καλαμπάκας – Κοζάνης – Αμύνταιου, και Θεσσαλονίκης – Αμφιπόλεως με δαπάνη των ΣΕΚ.³⁰² Το ελληνικό δημόσιο επέλεγε τις σιδηροδρομικές διαδρομές που θα κατασκευάζονταν, διεξήγαγε διαγωνισμό, στον οποίο μειοδοτούσαν Έλληνες και ξένοι κεφαλαιούχοι και στην σύμβαση που υπογραφόταν μεταξύ του κράτους και του ιδιώτη

³⁰⁰ Λ. Παπαγιαννάκης, *Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι*, σ. 78 – 83

³⁰¹ Σ. Λοβέρδος, *Ο Εθνικός Πλούτος*, σ. 52. Ανάλογα με το καθεστώς χρηματοδότησης κι εκμετάλλευσής τους οι γραμμές που λειτουργούσαν χωρίζονταν σε τέσσερις κατηγορίες. Στην πρώτη κατηγορία εντάσσονταν οι γραμμές που είχαν κατασκευαστεί με κρατική δαπάνη κράτους, κι ανέρχονταν 230 χλμ δικτύου. Ήταν οι γραμμές Μύλοι – Καλαμάτα, Μεσολόγγι – Αγρίνιο, και Διακοφτό – Καλάβρυτα. Στην δεύτερη κατηγορία εντάσσονταν οι γραμμές που είχαν κατασκευαστεί με ιδιωτικά κεφάλαια και χιλιομετρική επιχορήγηση του κράτους, το οποίο και λάμβανε μέρος των κερδών. Το δίκτυο αυτό ανερχόταν σε 37 χλμ. και περιλάμβανε τις γραμμές Μεσολόγγι – Κρυονέρι και Πύργος – Ολυμπία. Στην τρίτη κατηγορία εντάσσονταν οι γραμμές που είχαν κατασκευαστεί με ιδιωτικά κεφάλαια και χιλιομετρική επιχορήγηση από πλευράς του κράτους το οποίο λάμβανε μέρος των κερδών όταν αυτά υπερέβαιναν το 7% επί του καταβληθέντος κεφαλαίου. Το δίκτυο αυτό ήταν μήκους 636 χλμ. και περιλάμβανε τις γραμμές Πειραιά – Αθηνών – Πελοποννήσου, καθώς και τις γραμμές στη Θεσσαλία. Τέλος, η τέταρτη κατηγορία περιλάμβανε γραμμές μήκους 127 χλμ. που είχαν κατασκευαστεί με ιδιωτικά κεφάλαια μόνο, και περιλάμβαναν τις γραμμές Αθηνών – Πειραιώς και την προέκτασή της, στις περιοχές Πύργο – Κατάκωλο, Αττική, Βόλο – Λεχωνία, Αθήνα – Πεντέλη.

³⁰² Οργανισμός Ανασυγκροτήσεως, «Πρόγραμμα Ανασυγκροτήσεως της χώρας», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 277 – 8, Ιούλ. – Αύγ. 1947, σ. 65 – 125

καθορίζονταν οι τεχνικές προδιαγραφές κι οι οικονομικές υποχρεώσεις των δύο μερών ως προς το καθεστώς μελλοντικής εκμετάλλευσης.

Σταδιακά, ύστερα από την απελευθέρωση Μακεδονίας με τους Βαλκανικούς πολέμους, μέχρι περίπου και το 1915 το ελληνικό κράτος ανέλαβε την ευθύνη για τις περισσότερες σιδηροδρομικές γραμμές στις νεοπροσαρτηθείσες περιοχές, ενώ κάποιες γραμμές παρέμειναν στους συμμάχους. Παρ' ότι από το 1912 υπήρχε σχέδιο κρατικοποίησεως όλων των σιδηροδρόμων, η ταραγμένη περίοδος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου δεν επέτρεψε την εφαρμογή του. Ωστόσο, κατά τη διάρκεια της πολεμικής περιόδου, η ανάγκη σιδηροδρομικής διασύνδεσης της Μακεδονίας που είχε προσαρτηθεί στο ελληνικό κράτος μετά τους Βαλκανικούς πολέμους οδήγησε στην προέκταση της γραμμής που σταματούσε στα πρώην ελληνοοθωμανικά σύνορα στη Θεσσαλία μέχρι το Πλατύ, συνδέοντας πλέον σιδηροδρομικά την Ελλάδα με το εξωτερικό.³⁰³ Το 1920 ιδρύεται η εταιρεία Σιδηροδρόμων του Ελληνικού Κράτους (Σ.Ε.Κ.) στην οποία ενσωματώθηκαν τα επιμέρους σιδηροδρομικά δίκτυα διεθνούς πλάτους, ενώ τον ίδιο χρόνο ξεκίνησε η λειτουργία της ταχείας αμαξοστοιχίας Αθηνών – Παρισίων.³⁰⁴ Επιπλέον, ήδη από το 1918 οι Σ.Π.Α.Π. τελούσαν υπό κρατική επίταξη, ενώ το 1925 πραγματοποιήθηκε η επίσημη εξαγορά των σιδηροδρομικών δικτύων της Βόρειας Ελλάδας από το ελληνικό κράτος.

Η οικονομική και τεχνική κατάσταση των σιδηροδρόμων που παρέλαβε το ελληνικό κράτος ήταν εξαιρετικά κακή. Για την κατασκευή τους είχαν συναφθεί δάνεια που δεν εξυπηρετούνταν, ενώ η εμπόλεμη περίοδος είχε επιδεινώσει την έλλειψή τους σε εξοπλισμό και τροχαίο υλικό. Για παράδειγμα, η Λαρισσαϊκή γραμμή εξυπηρετούσε σχεδόν αποκλειστικά τις κρατικές πολεμικές ανάγκες επί πιστώσει, κι ελάχιστα τις εμπορικές. Επιπλέον, η επίταξη των ΣΠΑΠ αύξησε περαιτέρω τα χρέη τους, καθώς παρά το κόστος λειτουργίας, ελλείπει άλλων σημαντικών χερσαίων συγκοινωνιακών μέσων στις εξυπηρετούμενες περιοχές, η αύξηση του εισιτηρίου δεν αποτελούσε επιλογή για την υπό κρατικό πλέον έλεγχο εταιρεία που προσπαθούσε να ασκήσει και κοινωνική πολιτική. Αλλά κι οι σιδηρόδρομοι της Μακεδονίας τους οποίους το κράτος

³⁰³ Αθ. Τσαμουρτζής, «Οι σιδηρόδρομοι ως σύγχρονον μεταφορικών μέσων εις τα πλαίσια της κοινής αγοράς και ο ρόλος αυτών εις την βιομηχανικήν και τουριστικήν ανάπτυξιν της χώρας», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 214, Ιούν. 1962, σ. 18

³⁰⁴ Αθ. Παπαδελόπουλος, «Η εξέλιξις των ΣΕΚ. Η εξυπηρέτησις ή μη του σιδηροδρομικού χρέους παρ' αυτών. Συναγωνισμός του αυτοκινήτου – τα ληπτέα μέτρα», *7^η Οικονομική Έρευνα των Μεγάλων Τεχνικών Ζητημάτων*, Τεχνικά Χρονικά, Αθήνα, 1933, σ. 171 – 4. Με τον Ν.2144/1920 οι ΣΕΚ αποτελούν ΝΠΔΔ. και περιλαμβάνουν τις κάτωθι γραμμές: το Λαρισσαϊκό μέχρι το Πλατύ, τις τρεις Μακεδονικές γραμμές (από Θεσσαλονίκη για Μοναστήριον, Αλεξανδρούπολη και Κ. Ευρώπη μέσω Γευγελής) και την στενή στρατιωτική γραμμή από Σαρακλή Θεσσαλονίκης ως τον Σταυρό Χαλκιδικής.

κλήθηκε να αναλάβει με την αποχώρηση των συμμάχων το 1920 βρίσκονταν σε ελεεινή, όπως αναφερόταν τουλάχιστον, κατάσταση και με κενά ταμεία. Δαπανήθηκαν τότε μεγάλα ποσά για την εξαγορά τους και ταυτόχρονα το δημόσιο ανέλαβε τα χρέη των εταιρειών αυτών.³⁰⁵ Η δημοσιονομική κρίση που προέκυψε ύστερα από τη Μικρασιατική Καταστροφή επιδείνωσε περαιτέρω την ήδη προβληματική κατάσταση των σιδηροδρόμων.³⁰⁶

Ήδη από την δεκαετία του 1910, πριν από την δυναμική εκδήλωση της παρουσίας της αυτοκίνησης κι ύστερα από μία κατακόρυφη αύξηση των εσόδων των σιδηροδρόμων, αρχίζει και σημειώνεται σημαντική απόκλιση με τις δαπάνες, περίπου από το 1916.³⁰⁷ Με την κρατικοποίηση των σιδηροδρόμων, τα χρέη τους διογκώθηκαν καθ' όλη τη διάρκεια του κράτους τους χρησιμοποιούσε για πολεμικές ανάγκες, στερώντας στις εταιρείες τη δυνατότητα να εισπράττουν εισιτήριο για το κόστος λειτουργίας τους, ενώ ακόμη λόγω της σύρραξης, μεγάλο μέρος των γραμμών καταστράφηκε. Μετά τη λήξη του πολέμου, το κράτος δεν ήταν σε θέση να καλύψει τα έξοδα που το ίδιο δημιούργησε στους σιδηροδρόμους. Κατέφευγε επομένως σε δάνεια για την κάλυψή τους, με αποτέλεσμα τα οικονομικά τους να εμφανίζουν παθητικό.³⁰⁸ Τα ελλείμματα στις περισσότερες σιδηροδρομικές εταιρείες παρά τις επιμέρους διακυμάνσεις συνεχίστηκαν ως γενική τάση καθ' όλη τη διάρκεια του Μεσοπολέμου. Κατά την περίοδο 1927 – 1928 επί παραδείγματι, αναφέρεται ότι σε σχέση με το προηγούμενο έτος, τα έσοδα ήταν λιγότερα κατά 2.000.000 δρχ.³⁰⁹

Η οικονομική στενότητα που σημειώθηκε, οδήγησε στην δυσκολία τεχνικής συντήρησης και σε προτάσεις για μείωση εισιτηρίων για την προσέλκυση επιβατών που όμως επιδείνωνε περαιτέρω τα οικονομικά της εταιρείας. Παρ' όλα αυτά οι Σ.Ε.Κ. τουλάχιστον, κατόρθωναν χωρίς αύξηση των τιμολογίων να διαθέτουν κάποιο πλεονάσματα για κατασκευή και συντήρηση του σιδηροδρομικού δικτύου. Σε κάθε περίπτωση όμως, η τεχνολογική εξέλιξη κι η οικονομική βιωσιμότητα των ελληνικών

³⁰⁵ Αθ. Παπαδελόπουλος, «Η εξέλιξις των ΣΕΚ», σ. 171 – 4.

³⁰⁶ Γ. Κορωναίος, «Μεταφοραί και Τεχνική Εκμετάλλευσις ως βάσις για τη μελέτη του οδικού και του σιδηροδρομικού ζητήματος», σ. 188 – 190

³⁰⁷ «Εταιρία των Ελληνικών Σιδηροδρόμων, Γραφικός Πίναξ των Εισπράξεων και Δαπανών, των ετών 1912 – 1918. Εν Αθήναις τη 22^α Δεκεμβρίου 1918. Ο Διευθυντής των Σιδηροδρόμων Ιωάννης Π. Αργυρόπουλος». «Έκθεσις επί τῶν ἀποτελεσμάτων ἐκμεταλλεύσεως τῆς Ἐταιρείας τῶν Ἑλληνικῶν Σιδ/δρόμων διά τό Α΄ Ἐξάμηνον 1919». Ψηφιακό Αρχείο Ελευθερίου Βενιζέλου.

³⁰⁸ Αθ. Παπαδελόπουλος, «Η εξέλιξις των ΣΕΚ», σ. 174 – 7

³⁰⁹ «Ανακοίνωση Δημ. Πρωτοπαπαδάκη, Διοικητικού Συμβούλου των Σ.Ε.Κ. προς το Δ.Σ. του ιδίου συμπλέγματος, ἀφορῶσαι τήν ὑπηρεσίαν ἔλξεως καί ὑλικοῦ, ὡς καί τήν ὑπηρεσίαν ἐκμεταλλεύσεως.», 12 – 11 – 1929, σ. 10 – 11. Ψηφιακό Αρχείο Ελευθερίου Βενιζέλου. Βλ. επίσης Η. Καφάογλου, *Ελληνική αυτοκίνηση. Άνθρωποι, δρόμοι, οχήματα, αγώνες, 1900 – 1940*, Ύψιλον, Αθήνα, 2013, σ. 209 – 218.

σιδηροδρόμων επιδεινώθηκε σημαντικά λόγω και της στρατιωτικής τους σημασιодότησης και χρήσης. Τα έτη για παράδειγμα 1925 – 1926 συνήφθησαν αθρόες σιδηροδρομικές συμβάσεις και παραγγέλθηκε τροχαίο υλικό για το οποίο δεν υπήρχε ανάγκη μόνο για το σιδηρόδρομο αλλά και για τις πολεμικές επιχειρήσεις.³¹⁰ Με τον τρόπο αυτό όμως, ειδικά για τους Σ.Ε.Κ. των οποίων η γραμμή είχε και στρατιωτική σημασία, δαπανώνταν τεράστια ποσά για την τεχνική τους βελτίωση, αλλά βρίσκονταν διαρκώς σε ημιτελή κατάσταση. Παρά τις συνεχείς παραγγελίες τροχαίου υλικού και τα επισκευαστικά έργα που πραγματοποιούνταν το δευτερεύον δίκτυο τους χρησιμοποιείτο ως πρωτεύον, ενώ ακόμη χρησιμοποιούσαν ατμάμαξες αντί για πετρελαιοκίνητους συρμούς.³¹¹

Εξ αιτίας της στρατιωτικής χρήσης των σιδηροδρόμων δεν επιβαρύνθηκε μόνο η λειτουργία των ήδη υπαρχόντων γραμμών, αλλά έγιναν και κατασκευαστικές επιλογές χαράξεων που ήταν ασύμφορες. Για παράδειγμα, η κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής Καλαμπάκας – Κοζάνης – Βέροιας, είχε δεχθεί αρκετές επικρίσεις καθ' ότι το γεωφυσικό ανάγλυφο της δυτικής Ελλάδας καθιστούσε αρκετά δαπανηρή την προέκταση των σιδηροδρόμων κι επιπλέον εξ αιτίας αυτής της γραμμής ακυρώθηκε η κατασκευή της γραμμής Θεσσαλονίκη – Αγγίστα που κρινόταν σημαντικότερη κι επικερδέστερη. Εξ αφορμής των κριτικών που διατυπώθηκαν, ο τότε υπουργός Συγκοινωνίας Ιωάννης Μεταξάς αντέτεινε ότι για την σύνδεση Καλαμπάκας – Κοζάνης υπήρχε κατεπείγουσα ανάγκη όχι συγκοινωνιακή αλλά στρατιωτική. Για τον ίδιο οι σιδηρόδρομοι αποτελούσαν «όπλο ύψιστης σημασίας διά τήν πολεμική νίκη καί τήν ζωή ενός κράτους». Γι' αυτό και όπως έλεγε ήταν φυσικό εάν τεθεί σε οποιαδήποτε κυβέρνηση το δίλημμα να δοθεί προτεραιότητα στην κατασκευή μιας γραμμής που εξυπηρετεί το εμπόριο και μιας γραμμής που είναι απαραίτητη για την άμυνα, να επιλεγεί η δεύτερη. Έφερνε μάλιστα ως επιχείρημα το ότι η αργοπορημένη κατασκευή του Λαρισσαϊκού για παράδειγμα μετά το 1885 – 1886 είχε σαν αποτέλεσμα τις δεινές στρατιωτικές περιπέτειες με την ήττα του 1897.³¹²

³¹⁰ Αθ. Παπαδελόπουλος, «Η εξέλιξις των ΣΕΚ», σ. 174 – 7

³¹¹ Γ. Κορωναίος, «Μεταφοραί και Τεχνική Εκμετάλλευσις ως βάση για τη μελέτη του οδικού και του σιδηροδρομικού ζητήματος», σ. 188 – 190. Σύμφωνα με τον Κορωναίο στη Γερμανία για παράδειγμα χρησιμοποιούνταν αυτοκινήταμαξες όπως αποκαλούνταν οι πετρελαιοκίνητοι συρμοί ήδη από τις αρχές του αιώνα. Βλ. επίσης Ι. Anastasiadou, *In Search of a Railway Europe*, σ. 127. Η Αναστασιάδου από την άλλη πλευρά αναφέρει ότι η αντικατάσταση των ατμοκίνητων συρμών με πετρελαιοκίνητους έγινε στις περισσότερες χώρες την δεκαετία του 1930.

³¹² Ι. Μεταξάς, «Η σιδηροδρομική πολιτική του κράτους», 7^η Οικονομική Έρευνα των Μεγάλων Τεχνικών Ζητημάτων, Τεχνικά Χρονικά, Αθήνα, 1933, σ. 207 – 215. Σύμφωνα με τον Μεταξά, την στρατιωτική ανάγκη της συγκεκριμένης γραμμής τη βλέπει κανείς από το γεγονός ότι αντί να χαραχθεί

Η δυσχερής οικονομική κατάσταση των σιδηροδρόμων πάντως από τα τέλη της δεκαετίας του 1920 έδωσε το έναυσμα για συζητήσεις σχετικά με το ποιος θα πρέπει να είναι ο οικονομικός ρόλος τους κι ο προσανατολισμός τους και αντίστοιχα ποιο θα έπρεπε να είναι το καθεστώς εκμετάλλευσής τους. Ο Δ. Πρωτοπαπαδάκης, μηχανικός και μέλος του Δ.Σ. των Σ.Ε.Κ. υποστήριξε ότι οι διαρκείς τιμολογιακές εκπτώσεις στις οποίες είχε εξαναγκαστεί η εταιρεία για την αντιμετώπιση των μειωμένων εσόδων της, θα οδηγούσαν σταδιακά στην αδυναμία βιωσιμότητάς της και την ανάγκη εκχώρησής της σε ιδιώτη. Κατά τον ίδιο η άποψη ότι «ο Σιδηρόδρομος είναι επιχείρησης υποκείμενη εις τόν νόμον τῆς προσφοράς καί τῆς ζήτησεως, ἀντίκειται δυστυχῶς πρὸς τήν φύσιν τῆς ἐπιχειρήσεως, καθ' ἣν ο Σιδηρόδρομος εἶναι ἐπιχείρησις δημοσίας ἀνάγκης, φύσεως δέ μονοπωλιακῆς· αἱ ἐκπτώσεις τιμολογίων, διά τῶν λεγόμενων ἐιδικῶν τιμολογίων, δέν παραμελοῦσι τόν νόμον τῆς προσφορᾶς καί τῆς ζήτησεως, ἀλλά δέν ἀποτελοῦσι τήν βασικὴν κατεύθυνσιν συστήματος τιμολογίων...»³¹³

Η δεκαετία του 1920 βρίσκει το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας με αυξημένες ανάγκες για τεχνική συντήρηση κι εκσυγχρονισμό.³¹⁴ Μεταξύ άλλων, ζητούμενο ήταν οι ατμοκίνητοι συρμοί του να αντικατασταθούν από πετρελαιοκίνητους.³¹⁵ Ταυτόχρονα παρ' ότι με την ίδρυση των Σ.Ε.Κ. ενοποιήθηκε ένα σημαντικό μέρος του δικτύου, παρέμεναν ακόμη πολλές ασύνδετες μεταξύ τους τοπικές γραμμές. Ακόμη κι όταν συνδέθηκαν στο ενιαίο δίκτυο των Σ.Π.Α.Π., λόγω του διαφορετικού πλάτους της σιδηροδρομικής γραμμής, δεν ήταν δυνατόν να ενωθούν με το δίκτυο των Σ.Ε.Κ. ώστε

μέσω Αταλάντης, ακολούθησε πορεία διά μέσου Μπράλου, που είναι τεχνικά δυσκολότερη. Η συνένωση αντιθέτως του Λαρισσαϊκού με το Μακεδονικό δίκτυο έγινε παραλιακά κι όχι μέσω ενδοχώρας πράγμα ασύμφορο και εμπορικά και στρατιωτικά. Στις συσκέψεις που είχαν γίνει εκείνη την εποχή για τους σιδηροδρόμους υπήρχε διάσταση απόψεων μεταξύ Υπουργείου Συγκοινωνιών που έδινε προτεραιότητα στους εμπορικούς λόγους κατασκευής και του Υπουργείου Στρατιωτικών που έδινε προτεραιότητα στους στρατιωτικούς. Υπήρξε πυκνή ανταλλαγή εγγράφων και μελετών μεταξύ των δύο υπουργείων και τελικά ήρθαν σε συμφωνία το 1927 της οποίας αποτέλεσμα ήταν και η διαταγή προς τη σιδ/δρομική εταιρεία για διακοπή κατασκευής γραμμής Θεσ/νίκης – Αγγίστας. Όσον αφορά στους στόχους του Υπουργείου Στρατιωτικών πρωτεύουσα σημασία είχε η αύξηση μεταφορικής ικανότητας της γραμμής Αθήνας – Λάρισσας, γιατί κατά την επιστράτευση του 1912 αποδείχθηκε ότι δεν εξυπηρετήσε κατά τα αναμενόμενα, όπως συνέβη με τη θαλάσσια συγκοινωνία, δεδομένου ότι ο στρατός έπρεπε να συγκεντρωθεί μέσα σε 12 ημέρες.

³¹³ «Ανακοίνωση Δημ. Πρωτοπαπαδάκη, Διοικητικού Συμβούλου των Σ.Ε.Κ. προς το Δ.Σ. του ίδιου συμπλέγματος, ἀφορῶσαι τήν ὑπηρεσίαν ἔλξεως καί ὑλικού, ὡς καί τήν ὑπηρεσίαν ἐκμεταλλεύσεως.», 12 – 11 – 1929, σ. 10 – 11. Ψηφιακό Αρχείο Ελευθερίου Βενιζέλου. Ο Πρωτοπαπαδάκης αναφέρει ότι οι Σ.Ε.Κ. είχαν ζητήσει από τον Werner Bergman, μηχανικό των Σαξονικών Σιδηροδρόμων, να γνωμοδοτήσει για την τεχνική κατάσταση των Σ.Ε.Κ και να προτείνει τεχνικές βελτιώσεις.

³¹⁴ «Ανακοίνωση Δημ. Πρωτοπαπαδάκη, Διοικητικού Συμβούλου των Σ.Ε.Κ. προς το Δ.Σ. του ίδιου συμπλέγματος, ἐπὶ τῆς καταστάσεως τῶν γραμμῶν του συμπλέγματος», 6 – 11 – 1929, Ψηφιακό Αρχείο Ελευθερίου Βενιζέλου.

³¹⁵ Υπουργείου Συγκοινωνίας, Διεύθυνσις Σιδηροδρόμων, Συμβούλιον Σιδηροδρόμων, Εισήγηση «Περί προμήθειας τριῶν Διζελοκίνητων ἐπιβατικῶν ὀχημάτων παρά τῶν ΣΕΚ», 8/2/1932, Ψηφιακό Αρχείο Ελευθερίου Βενιζέλου.

να διαθέτουν όλες οι περιοχές της Ελλάδας πρόσβαση σε διεθνή σιδηροδρομική σύνδεση. Δεδομένου όμως ότι όπως αναφέρθηκε και παραπάνω οι σιδηρόδρομοι κάλυπταν τις συγκοινωνιακές ανάγκες ενός μικρού μέρους της χερσαίας επικράτειας, επιπλέον ζητούμενο ήταν η εξυπηρέτηση πολλών περιοχών που παρέμεναν ασύνδετες συγκοινωνιακά κυρίως στις ορεινές περιοχές.

Όταν λοιπόν κατά τον Μεσοπόλεμο ανέκυψε εξ αφορμής και της σύμβασης Μακρή η σχετική συζήτηση για την οδοποιΐα που εκτέθηκε στο προηγούμενο μέρος πυροδοτήθηκε ένας δημόσιος διάλογος για το κατά πόσο θα έπρεπε οι κρατικές και ιδιωτικές επενδύσεις να κατευθυνθούν προς την ανάπτυξη του οδικού ή του σιδηροδρομικού δικτύου.³¹⁶ Ο διάλογος αυτός επεκτάθηκε σε ζητήματα όπως το ποιο συγκοινωνιακό σύστημα από τα δύο θα ήταν το συμφερότερο ως προς την σχέση κόστους και απόδοσης, τι είδους υπηρεσίες προσέφερε το καθένα, κι εν τέλει ποια θα έπρεπε να είναι η μεταξύ τους σχέση. Θα έπρεπε το κύριο μέρος των συγκοινωνιακών δαπανών να κατευθυνθεί στον εκσυγχρονισμό και την περαιτέρω ανάπτυξη των σιδηροδρόμων; Κάτι τέτοιο συνεπαγόταν έναν κεντρικό συγκοινωνιακό σχεδιασμό που θα συντελείτο με κύριο άξονα το σιδηροδρομικό δίκτυο επιφυλάσσοντας για το οδικό δίκτυο έναν συμπληρωματικό χαρακτήρα. Ή θα έπρεπε δεδομένων των γεωφυσικών ιδιαιτεροτήτων της Ελλάδας που διαμόρφωναν αντίστοιχους όρους οικονομικής γεωγραφίας, η προτεραιότητα να μετατεθεί στο οδικό δίκτυο; Κάτι τέτοιο θα σήμαινε ότι οι δρόμοι δεν θα προεξέτειναν απλώς τις σιδηροδρομικές χαράξεις προς περιοχές δύσβατες ή ορεινές στις οποίες η επέκταση των σιδηροδρόμων ήταν δαπανηρή και τεχνικά δύσκολη, ακολουθώντας μια λογική εγκάρσιας χάραξης προς τις ήδη υπάρχουσες σιδηροδρομικές γραμμές, αλλά θα κατασκευάζονταν και παράλληλα προς αυτές σε περιοχές που ήδη διέθεταν σιδηροδρομική συγκοινωνία. Σε αυτήν την περίπτωση οι σιδηρόδρομοι θα έμεναν περίπου στην κατάσταση που βρίσκονταν, και δεν θα επενδύονταν μεγάλα κονδύλια για τον περαιτέρω εκσυγχρονισμό τους, τα οποία θα διατίθεντο κυρίως για τους δρόμους.

Η επιχειρηματολογία που ανέπτυξε για παράδειγμα ο γερουσιαστής Κοζάνης Γ. Κακουλίδης το 1930 σε σχετική επιστολή του με αποδέκτη το υπουργικό συμβούλιο της τότε κυβέρνησης, εξ αφορμής της μελέτης κατασκευής για την προέκταση σιδηροδρομικής σύνδεσης στην Κοζάνη, την οποία υπερασπιζόταν ο Μεταξάς, ήταν ενδεικτική: «Οὐδείς σήμερον κατασκευάζει σιδηροδρομικὰς γραμμάς τρίτης τάξεως,

³¹⁶ Η. Καφάογλου, *Ελληνική αυτοκίνηση*, σ. 209 – 218.

ὅπως ἢ ὑπό μελέτην, διότι τό αὐτοκίνητον παρουσιάζει ἀπέναντι αὐτῶν τά ἐξῆς πλεονεκτήματα: 1) ὅτι παραλαμβάνει ἐπιβάτην καί ἐμπόρευμα ὑπό θύραν οἰκίας καί ἀποθήκης καί τούς φέρει εἰς θύραν οἰκίας καί ἀποθήκης χωρίς μεταφορτώσεις τῆς ἀμαξοστοιχείας. 2) ὅτι ὀρίζει ὁ ἐπιβάτης τήν ὥραν τῆς ἀναχωρήσεως καί ἀφίξεως του ἀπό τόπον εἰς τόπον καί δέν ὑποτάσσεται εἰς τās ὥρας τῶν σιδηροδρομικῶν δρομολογίων. 3) ὅτι αἱ μεταφοραὶ τοῦ αὐτοκινήτου (ὑπό τόν ὄρον τοῦ μονίμου ὁδοστρώματος) εἶναι ταχύτεραι παρά αἱ μεταφοραὶ διά τρίτης τάξεως σιδηροδρομικῆς γραμμῆς. 4) εἶναι ἐφθηνότερα πλὴν εἰς τήν περίπτωσιν μεταφοράς ὄγκοβαρῶν ἐμπορευμάτων, οἷα θά εἶναι μόνον τά τῆς περιφερείας Γρεβενῶν (μεταλλεύματα καί δασικά προϊόντα) 5) τό χιλιόμετρον μονίμου ὁδοστρώματος στοιχίζει περί τα 2.500.000 εκατομμύρια δρχ. καί εἶναι πολύ ἐφθηνότερον τῆς ἀξίας τοῦ σιδηροδρομικοῦ χιλιομέτρου, τό ὅποῖον δύναται νά φθάσῃ εἰς τό δεκαπλάσιον, καί προσέτι, τό ποσοστόν τοῦ χρήματος τό ὅποῖον μένει εἰς τόν τόπον εἶναι περίπου τό διπλάσιον τοῦ ἀπομένοντος ἐκ τῆς δαπάνης διά τῆς σιδηροδρομικῆς γραμμῆς.» Ὅπως υποστήριξε ὁ συγκεκριμένος γεροϋσιαστής, ογκώδη καὶ βαρέα ἐμπορεύματα στην περιοχὴ του μεταφέρονταν μόνον ἀπὸ τα Γρεβενά πρὸς τὴ θάλασσα, καὶ ἀπὸ καμία ἄλλη ἐπαρχία. Οἱ μεταφορὲς ἀπὸ τὴ Φλώρινα καὶ τὴν Κοζάνη πρὸς τὴς δυτικὲς ἀκτὲς τοῦ Ἰονίου ἢ πρὸς τὴ Λάρισα ἀφοροῦσαν κυρίως σὲ ἐπιβάτες καὶ ελαφρὰ ἐμπορεύματα. Κατὰ συνέπεια ζητούσε, ἡ σχεδιαζόμενη στενὴ σιδηροδρομικὴ γραμμὴ ἀπὸ τὴν Καλαμπάκα νὰ προεκταθεῖ μόνον μέχρι τα Γρεβενά καὶ νὰ μὴν συνεχιστεῖ παρακάτω, ἐνῶ ἀντὶ γιὰ ὁποιαδήποτε ἄλλη σιδηροδρομικὴ γραμμὴ στο νομὸ Κοζάνης νὰ κατασκευαστεῖ μίᾱ οδικὴ ἀρτηρία μονίμου ὁδοστρώματος ἀπὸ τὸ Ἀμύνταιο πού νὰ διέρχεται τὴς περιοχὲς Πτολεμαῖδα, Κοζάνη, καὶ Βέροια μέχρι Θεσσαλονίκη, «εἰς τὴν ὁποῖαν νὰ εἰσρεύσουν ὡς παραπόταμοι αἱ σήμερον κατασκευαζόμενοι ὁδοὶ Ἑταιρείας Μακρῆς.»³¹⁷

Τὸ παραπάνω ἀπόσπασμα εἰσάγει μίᾱ σειρά ζητημάτων πού ἀπασχόλησαν ἐκεῖνη τὴν ἐποχὴ τὸ δημόσιο διάλογο καὶ ἀφοροῦσε στὴν σύγκριση τῶν πλεονεκτημάτων αὐτοκινήτου καὶ σιδηροδρόμου. Τὸ ἐπιχείρημα ὅτι οἱ γεωφυσικὲς καὶ γεωγραφικὲς ἰδιαιτερότητες τῆς Ἑλλάδας προέτασσαν τὴν ἀνάπτυξη τῆς αὐτοκίνησης περισσότερο ἀπ' ὅ,τι τοῦ σιδηροδρόμου εἶχε τεθεῖ καὶ στα ἀλλεπάλληλα ὑπομνήματα πού εἶχε ὑποβάλλει ὅπως εἶδαμε καὶ παραπάνω ὁ Μακρῆς πρὸς διάφορες κατευθύνσεις, γιὰ νὰ ἀναλάβει τὸ κατασκευαστικὸ ἔργο οδοποιΐας. Μίᾱ ἀπὸ τὴς πρώτες διατυπώσεις

³¹⁷ «Εἰσήγηση Γεροϋσιαστή Κοζάνης Γ. Κακουλίδη πρὸς τὸν πρόεδρον τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου», 22 – 11 – 1930. Ψηφιακὸ Ἀρχεῖο Ἐλευθερίου Βενιζέλου.

αυτής της άποψης βρίσκουμε στο υπόμνημα που υπέβαλλε το 1928 προς την ελληνική κυβέρνηση, με το οποίο επιχειρούσε να πείσει ότι το μέλλον των κεφαλαιακών επενδύσεων βρισκόταν στο πετρέλαιο, δηλαδή το αυτοκίνητο.³¹⁸ Η διατύπωση τέτοιων απόψεων δεν άργησε βέβαια να φέρει αντιδράσεις για τον επικείμενο ανταγωνισμό αυτοκίνησης και σιδηροδρόμου.

Παρ' όλα αυτά, δεδομένου ότι κι η αυτοκίνηση κατά τον Μεσοπόλεμο δεν είχε αναπτυχθεί θεαματικά, μάλλον δεν ευθυνόταν για την δυσπραγία των σιδηροδρομικών εταιρειών πρωτογενώς. Σε κάποιο βαθμό πάντως επέφερε την περαιτέρω επιδείνωσή της.³¹⁹ Επιπλέον, είναι αξιοσημείωτο ότι ακόμη και παράγοντες που

³¹⁸ Π. Μακρής, «Υπόμνημα επί των κατά προτίμησιν έκτελεστέων έργων οδοποιίας διά τῆς Συμβάσεως Μακρῆ», 25/11/1928, Ψηφιακό Αρχείο Ελευθερίου Βενιζέλου. Χαρακτηριστικό είναι το παρακάτω απόσπασμα από το συγκεκριμένο υπόμνημα: «[Η] Ἑλλάς ... εἶνε ὑποχρεωμένη νά βασίση τήν συγκοινωνίαν αὐτῆς κυρίως ἐπὶ τῆς θαλάσσης καί τῆς ἀμαξιτῆς ὁδοῦ, καί ἐπικουρικῶς μόνον ἐπὶ τῆς σιδηροδρομικῆς γραμμῆς. Ὀλόκληρος ἡ Χώρα ἀπαρτίζεται ἀπό χερσονησιακῆν ἔκτασιν μέ πολυάριθμους βαθεῖς κόλπους φυσικούς λιμένας καί στενά καί ὑπό πληθύν μικρῶν κατά τό μάλλον καί ἥττον νήσων, οὕτως ὥσει νά παρουσιάζη ἀκτὴν μήκους τριῶν ἑκατομμυρίων μέτρων, ἔνδοχώρα δέ λίαν ἀβαθῆ τοῦ πλέον ἀπομακρυσμένου σημείου τῆς Χώρας, ἐξαιρουμένης τῆς Μακεδονίας,... Ὡς τοιαύτην ἔχει ἀνάγκη ναυτιλίας διά τήν σύνδεσιν τῶν διαφόρων λιμένων, καί αυτοκινήτου διά τήν ἐξυπηρέτησιν τῆς ἐπιβατικῆς καί ἐμπορικῆς συγκοινωνίας μεταξύ ἔνδοχώρας καί τῶν εἰσαγωγικῶν καί ἐξαγωγικῶν αὐτῆς λιμένων. Ἀντιθέτως ἐμφανίζεται ἡ κατάστασις εἰς τὰς βορείους Ἐπαρχίας εἰς τὰς ὁποίας λόγῳ τῆς μεσογειακῆς αὐτῶν θέσεως ὁ σιδηρόδρομος ἀποτελεῖ τήν βάσιν τῆς συγκοινωνίας. Ἀλλά καί εἰς αὐτάς πάλιν καθίσταται ἀπαραίτητος ἡ ὑπαρξίς ἀμαξιτῶν ὁδῶν, διά τήν συγκοινωνίαν τῶν ἑκατέρωθεν καί τῶν μεταξύ τῶν σιδηροδρομικῶν σταθμῶν περιφερειῶν. Ἐξ ἄλλου τό ὄρειόν καί ἀπότομον τοῦ ἐδάφους, ἡ σχηματίζει μεγάλην κλίσιν καί συνεπῶς καθιστᾷ ἀδύνατον τήν ἐγκατάστασιν σιδηροδρομικῆς γραμμῆς, ἡ ἐπιβάλλει τήν ἐκτέλεσιν δαπανηρῶν τεχνικῶν ἔργων καί μεγάλου μήκους γραμμῆς. Ὡς ἐκ τοῦτου ἡ ἐγκατάστασις τῆς γραμμῆς ἀπαιτεῖ τήν ἀκινητοποιήσιν μεγάλων κεφαλαίων, ἡ ἐξυπηρέτησις τῶν ὁποίων ἀποβαίνει ἀδύνατος λόγῳ τῆς μικρᾶς σχετικῶς κινήσεως εἰς ἐπιβάτας καί ἐμπορεύματα, τῆς ἐλλείψεως ἐγχωρίου καυσίμου ὕλης καί τοῦ συναγωνισμοῦ τῶν ἀτμόπλοιων καί τῶν αυτοκινήτων. Διά τοῦς λόγους τούτους, ἡ περαιτέρω ἐπέκτασις τοῦ σιδηροδρομικοῦ δικτύου τῆς Χώρας καί περιττή καί ἀσύμφορος εἶναι, τό δέ ὑπάρχον σήμερον Κρατικόν καί ἰδιωτικόν, μήκους 2.578 χιλιομέτρων, ἐξ' ὧν 1.423 κανονικοῦ πλάτους καί 1.155 στενοῦ, συμπληρούμενον καί διά τῶν 350 χιλιομέτρων, μεταξύ τῶν ὁποίων περιλαμβάνονται αἱ γραμμαὶ Θεσσαλονίκης – Ἀγγίστης καί Λαρίσης – Κοζάνης – Βερροίας, δυνάμει τῶν μεταξύ Δημοσίου καί Societe Commerciale de Belgique συμβάσεων, καθίσταται πλέον ἡ ἐπαρκές διά τήν ἐξυπηρέτησιν τῶν συγκοινωνιακῶν ἀναγκῶν τῆς Χώρας» Π. Μακρής, Το ζήτημα της οδοποιίας, σ. 4. Επιπλέον σε υπόμνημα που υποβάλλει στην ελληνική κυβέρνηση το 1928, ο Μακρής υποστηρίζει την συμβολή του οδικού δικτύου στην οικονομία προκειμένου να επιχειρηματολογήσει ότι στην σύμβασή του έπρεπε να συμπεριληφθεί όχι μόνο η κατασκευή νέων οδών αλλά κι η επισκευή των ήδη υπάρχοντων: «Δέν εἶναι τι νέο, ὅτι αἱ ὑφιστάμεναι ὁδοί εὐρίσκονται κατά τό πλεῖστον εἰς ἀθλίαν κατάστασιν, ἐπιβαρύνουσαι λόγῳ τούτου τά κόμιστρα καί ἐν γένει τὰς μεταφοράς. Ἐάν αὗται παραμείνουσι ὡς ἔχουν ἢ ἡ συντήρησις αὐτῶν συνεχισθῆ διά τοῦ πτωχοῦ κρατικοῦ προϋπολογισμοῦ, αἱ κατασκευαζόμεναι νέαι οὐδέποτε θά γίνωσι γόνιμοι εἴτε ἀπό ἀπόψεως φορολογικῆς εἴτε ἀπό ἀπόψεως Ἐθνικῆς Οἰκονομίας. Πράγματι, ποίαν ἀξίαν θά εἶχεν ἡ εὐρυνσις τοῦ δικτύου τῶν ὑφισταμένων, ὅταν ὀλόκληραι ἀρτηρίαι ἢ τμήματα τοιούτων εἶναι οὐσιαστικῶς νεκραί; Ἐπίσης ἐκ τῶν λόγων τούτων ἐπιβάλλεται ἡ ἀνακατασκευή τῶν μὴ ληφθέντων ὑπ' ὄψει τμημάτων ὁδῶν ἐκ τοῦ πρώτου προγράμματος ὡς δῆθεν ὑφισταμένων.»

³¹⁹ Π. Μακρής, «Σκέψεις τινες ἐπὶ τῶν συγκοινωνιακῶν συστημάτων τῆς χώρας ἡμῶν», 22/3/1932, Ἱστορικὸν Ἀρχεῖον Ἐθνικῆς Τράπεζας τῆς Ἑλλάδος, Φάκελος Ι «Προμηθεὺς». Ο Μακρής υποστήριζε και το αντίθετο επιχείρημα, δηλαδή ότι η περιορισμένη διάδοση της χρήσης αυτοκινήτου δεν είχε συμβάλλει ούτε στην τόνωση της γενικότερης κινητικότητας ώστε να ωφελησει τους σιδηροδρόμους, όπως τουλάχιστον φερόταν να έχει συμβεί σε άλλες χώρες. «Ποῖον εἶναι τό ποσοστόν τῆς μειώσεως τῆς κινήσεως τοῦ σιδηροδρόμου τό ὀφειλόμενον εἰς κρατοῦσαν κρίσιν καί ποῖον τό ὀφειλόμενον εἰς τόν συναγωνισμόν ἐπὶ τοῦ παρόντος μόνον τοῦ αυτοκινήτου, διά τήν χώραν ἡμῶν, δέν εἶναι δυνατόν νά

δραστηριοποιούνταν στην αυτοκίνηση όπως ο Μακρής δεν επεδίωκαν τον ανταγωνισμό με τους σιδηροδρόμους. Ο ίδιος, όπως υποστήριζε τουλάχιστον, παρ' ότι χαρακτήριζε την αυτοκίνηση ως το κυριότερο μέσο επί του οποίου έπρεπε να βασιστεί η εθνική συγκοινωνία, όταν πρότεινε το αρκετά φιλόδοξο έργο του για την οδοποιία δεν αποσκοπούσε στη δημιουργία συνθηκών ανταγωνισμού μεταξύ των δύο συγκοινωνιακών συστημάτων. Αντιθέτως, στο πλαίσιο των επιχειρηματικών του σχεδιασμών για την δημιουργία αγοράς πετρελαιοειδών στην Ελλάδα, προϋποτίθετο ως παράμετρος η συνεργασία με τους σιδηροδρόμους.³²⁰ Άλλωστε η εισαγωγή πετρελαιοκίνητων συρμών στα δρομολόγια των σιδηροδρομικών εταιρειών που έλαβε χώρα κατά τη δεκαετία του 1930 σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες, παρείχε προοπτικές κέρδους για τον Μακρή και στο πεδίο των σιδηροδρομικών συγκοινωνιών. Στην *Τεχνική Επιθεώρηση* της Shell τουλάχιστον, η οποία προαναφέρθηκε, περιλαμβανόταν θεματολογία σε σχέση με τις λεγόμενες σιδηροδρομικές Δίζελ άμαξες.³²¹

Για τους παραπάνω λόγους, η έλλειψη συντονισμού των δύο συγκοινωνιακών συστημάτων που γίνεται εντονότερη κατά τη δεκαετία του 1930 καταγγέλλεται και από τον ίδιο τον Μακρή. Μάλιστα, ακόμη και κι ο ίδιος ισχυριζόταν ότι θα έπρεπε να σταματήσει να υπάρχει η ειδική εύνοια που απολάμβανε η αυτοκίνηση εις βάρος του σιδηροδρόμου και να υπάρξει έλεγχος του ελεύθερου ανταγωνισμού: «[H] μέχρι τούδε κρατήσασα πολιτική τῶν κρατῶν...ὑπῆρξε μεροληπτική ὑπέρ τοῦ αὐτοκινήτου

καθορισθῆ. Ἐκεῖνον ὅπερ δύναται μετά βεβαιότητος νά λεχθῆ εἶναι ὅτι ἀφ' ἑνός μὲν ἡ γενική δυσπραγία ἐπέφερε πῶσιν τῶν τιμῶν καί περιορισμὸν τῶν συναλλαγῶν, ἀφ' ἑτέρου ὁ συναγωνισμὸς τοῦ αὐτοκινήτου ἐπέφερε διαρροήν πρὸς τούτο μέρος τῆς ἐπιβατικῆς καί ἐμπορικῆς πελατείας τοῦ σιδηροδρόμου. Ὁ ἰσχυρισμὸς ὅτι ἡ ἐμφάνισις τοῦ αὐτοκινήτου ἐπέφερον αὐξήσιν τῆς κινήσεως τοῦ σιδηροδρόμου, πιθανόν δι' ἄλλας χώρας νά ἔχη ἀξίαν τινά, μολοντί σχεδὸν παντοῦ ἐπιτυχῶς ἀντεκρούσθη καί εὐχερῶς ἀνετράπη, δι' ἡμᾶς ὅμως οὐδεμίαν δύναται νά ἔχη ἀξίαν, διότι ἀφ' ἑνός μὲν δὲν ὑπάρχουν αἱ μαζικαὶ μεταφοραὶ αὐτοκινήτων διὰ τοῦ σιδηροδρόμου, παρατηρούμεναι ἐκεῖ ἔνθα ἀκμᾶζει ἡ ἐν σειρᾷ κατασκευὴ αὐτῶν, ἀφ' ἑτέρου δὲ διότι οὐδεμία μέχρι τῆς στιγμῆς ἐλήφθη πρόνοια περὶ κατανομῆς τῶν συγκοινωνιῶν μεταξύ τῶν δύο τούτων δεσποζόντων χερσαίων συγκοινωνιακῶν παραγόντων, οἵτινες συνήθως οὕτω ἀντὶ να συνεργάζονται πρὸς ἀμοιβαίαν καί γενικώτερον καλόν, δι' ὅλων τῶν δυνάμεων τῶν ἀπεργάζονται τὴν ἐξόντωσιν ὁ μὲν τοῦ δέ, φεθίροντες ἀλλήλους καί τὴν ἐθνικὴν οἰκονομίαν τοῦ τόπου.»

³²⁰ «Ἐπιστολὴ Π. Γ. Μακρῆ πρὸς τὸν Fremé, εκπρόσωπο τοῦ ἀγγλικοῦ τραπεζικοῦ οἴκου Hambro», 10/9/1929. Ἱστορικὸ Ἀρχεῖο Ἐθνικῆς Τράπεζας τῆς Ἑλλάδος, Φάκελος I «Προμηθεύς». Ὁ Μακρής στην ἐπιστολὴ του πρὸς τοὺς ἀγγλικούς τραπεζικούς οἴκους γιὰ νὰ αιτηθεῖ τὴν χρηματοδότηση τοῦ προγράμματος οδοποιίας, ἀνέφερε τὴν ἀνάγκη συντονισμοῦ αὐτοκινήτου καὶ σιδηροδρόμου ἤδη ἀπὸ τὸ 1929 λέγοντας: «Ἐννοεῖται ὅτι ἡ ὀργάνωσις τῶν συγκοινωνιῶν τούτων θά προβλέπη καί ἐκείνην, πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῆς μεταφορᾶς τῶν ἐμπορευμάτων ἀπὸ τοῦ τόπου τῆς παραγωγῆς εἰς τὸν τόπον τῆς καταναλώσεως διὰ φορητῶν αὐτοκινήτων. Ἄπασαι αὐταὶ αἱ ὑπηρεσίαι δύναται νὰ ὀργανωθοῦν κατὰ προτίμησιν μὲ τὴν ἔμμεσον συνεργασίαν τῶν Σιδηροδρόμων, σὺν τῷ χρόνῳ δέ, νὰ περιέλθουν ὑπὸ τὴν ἄμεσον αὐτῶν δικαιοδοσίαν καί διαχείρισιν. Ἡ προαναφερθεῖσα Συγκοινωνιακὴ ἐπιχείρησις θά ἐπιφέρει κατὰ φυσικὸν λόγον αὐξήσιν τῆς καταναλώσεως τῆς βενζίνης, ἡ δὲ κανονικὴ συντήρησις τῶν ὁδῶν θ' αὐξήσῃ τὴν ζήτησιν τῶν ἀσφαλτικῶν προϊόντων.»

³²¹ *Τεχνικὴ Επιθεώρησις Shell*, Shell: Ἀνώνυμος Ἑλληνικὴ Ἐταιρεία Πετρελαίων, τ. 7, Οκτώβριος – Νοέμβριος 1932.

δεδικαιολογημένως ἐν τινί μέτρῳ, ἀφ' ἑνός μὲν διότι ἔπρεπε νά μὴ ἀνακοπῆ ἡ ἐξέλιξις τῆς προόδου τοῦ νέου τούτου μέσου μεταφορᾶς, ἥτις ἐπετεύχθη ἤδη, ἀφ' ἑτέρου δὲ λόγῳ τῆς ἀπειρίας καὶ τοῦ ἀπαρασκευοῦ τῶν ἰθυνότων πρό τῆς ταχίστης τῶν πραγμάτων ἐξελίξεως. Περαιτέρω ὅμως συνέχισις τῆς πολιτικῆς ταύτης οὐ μόνον οὐδένα ἐξυπηρετεῖ σκοπὸν, ἀλλὰ καὶ πρόξενος ἀνυπολόγιστων καὶ ἀνεπανορθώτων ζημιῶν δύναται ν' ἀποβῆ. Τ' ἀποτελέσματα τοῦ μέχρι τοῦδε ἰσχύσαντος δόγματος τοῦ ἐλευθέρου συναγωνισμοῦ, ἤρχισαν παρ' ἡμῖν ἀπὸ διετίας νά ἐμφανίζονται ὀλέθρια, οὐ μόνον διὰ τοὺς ἀμέσως ἐνδιαφερομένους μεταφορεῖς ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν ἐθνικὴν τῆς χώρας οἰκονομίαν καὶ τὴν κοινωνικὴν εὐρυθμίαν αὐτῆς, τὴν ὅποιαν βαθυτέρον δύναται νά διασαλεύσῃ ὁ ἄσκοπος καὶ ἐξαντλητικὸς συναγωνισμὸς ἐκείνων τῶν μεταφορικῶν παραγόντων οἱ ὅποιοι αὐτοδικαίως πρέπει ν' ἀποτελέσουν τὸν ἀκρογωνιαῖον λίθον τοῦ συγκοινωνιακοῦ τῆς χώρας ἡμῶν οἰκοδομήματος.»³²²

Εἶναι μάλιστα ἀκόμη πιο ἐνδιαφέρον ὅτι Μακρῆς συνέδεε τὸν ἐπιζήμιον γιὰ τὴν ἐθνικὴν οἰκονομίαν καὶ γιὰ τὰ ἴδια τὰ μέσα ἀνταγωνισμό αὐτοκινήτου καὶ σιδηροδρόμου κατ' ἀρχάς με τὴ μὴ ἐλεγχόμενη λειτουργία λεωφορειακῶν δρομολογίων ποὺ εἶχαν ἀρχίσει νὰ ἐκτελοῦνται, ἀλλὰ καὶ με τὴν κατασκευὴν οδικῶν ἀρτηριῶν παράλληλα πρὸς τὶς σιδηροδρομικὰς γραμμὰς. Ὅπως ἀποφαινόταν: «Ὅπου ... ὑπάρχει σιδηροδρομικὴ γραμμὴ ἢ ἐκ παραλλήλου πρὸς αὐτὴν κατασκευὴ ἀμαξιτῆς ὁδοῦ ἀποτελεῖ δαπάνην ἀδικαιολόγητον ὅπως θ' ἀποτελῆ δαπάνην ἀδικαιολόγητον ἢ περαιτέρω ἐπέκτασις τοῦ σιδηροδρομικοῦ δικτύου. Εἶναι ἀντιοικονομικὴ ἢ κατασκευὴ ἢ ἀνακαίνισις ἐπὶ παραδείγματι τῶν ὁδῶν, Ἀθηνῶν – Θεσσαλονίκης, Ἀθηνῶν – Τριπόλεως – Καλαμῶν, Ἀθηνῶν – Πατρῶν, Λαρίσσης – Βόλου κλπ. ὁδῶν δηλ. παραλλήλως πρὸς τὰς ὁποίας ὑπῆρχαν ἤδη ἀκίνητοποιημένα ἐθνικὰ κεφάλαια εἰς σιδηροδρομικὰς γραμμὰς. Διὰ τοῦτο θεωροῦμεν κατὰ τὸ πλεῖστον ἀστήρικτον τὴν διεξαχθεῖσαν πολεμικὴν κατὰ τῆς ἐφαρμοσθείσης ὁδοποιητικῆς πολιτικῆς καθ' ἣν ἔπρεπε νά προτιμηθῆ ἢ κατασκευὴ μεγάλων ἀρτηριῶν, ἀντὶ τῆς ἐξαπλώσεως εἰς πλείονας περιφερείας. Καὶ τὴν εὐρίσκομεν ἀστήρικτον διότι πολὺ ὀλίγαι εἶναι αἱ μεγάλαι ἀρτηρίαὶ παράλληλως πρὸς τὰς ὁποίας δὲν λειτουργεῖ σιδηροδρόμος, εἰς μερικὰς δὲ καὶ ἀκτοπλοῖα. Ἐν ᾧ τουναντίον ὑπάρχουσι πλεῖστοι περιφέρειαι στερούμεναι παντός μέσου συγκοινωνίας καὶ εἰς τὰς ὁποίας ἐπομένως ἢ κατασκευὴ ἀμαξιτῶν ὁδῶν ἀποτελεῖ ἐπιτακτικὴν ὑποχρέωσιν. Τὸ συμπέρασμα ἡμῶν εἶναι ὅτι ἐπιβάλλεται ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ

³²² Π. Μακρῆς, «Σκέψεις τινεὶ ἐπὶ τῶν συγκοινωνιακῶν συστημάτων τῆς χώρας ἡμῶν», 22/3/1932, σ. 8. Ἱστορικὸ Ἀρχεῖο Ἐθνικῆς Τράπεζας τῆς Ἑλλάδος, Φάκελος Ι «Προμηθεὺς»

καταμερισμοῦ τῆς ἐργασίας μεταξύ σιδηροδρόμου καί αυτοκινήτου διά τοῦ καθορισμοῦ τῶν περιφερειῶν εἰς ἃς θ' ἀναπτύσσεται ἡ δρᾶσις ἐκάστου.»³²³ Βέβαια, το ὅτι δεν θα κατασκευάζονταν οδικές αρτηρίες παράλληλα με τις σιδηροδρομικές διαδρομές για τον Μακρή συνεπαγόταν και το αντίστροφο, δηλαδή ὅτι κι οι σιδηρόδρομοι θα παραιτούνταν ἀπό τις περιοχές που αποδεδειγμένα ἡ χρήση αυτοκινήτου εἶναι προσφορότερη.³²⁴

Το γεγονός ὅμως εἶναι ὅτι, παρά τις σχετικές διακηρύξεις προθέσεων του Μακρή, στο πλαίσιο της σύμβασης του δημοσίου με την εταιρεία του τελικά κατασκευάστηκαν δρόμοι παράλληλα προς τις σιδηροδρομικές γραμμές. Και εἶναι αρκετά ενδιαφέρον ὅτι αυτό ἦταν κάτι που ο ἴδιος ο Μακρῆς καταλόγιζε ως ἓνα τα μειονεκτήματα του ἔργου του, διευκρινίζοντας βέβαια ὅτι δεν οφειλόταν σε ευθύνη δική του: «Εἶναι βέβαια ἀναντίρρητον ὅτι ἡ ἀκολουθηθεῖσα πολιτική εἰς τόν καθορισμόν τῶν κατασκευασθησομένων ὁδῶν δέν ὑπῆρξε ἄψογος. Περιελήφθησαν δρόμοι παρά τας ἐπιμόνους ἀντιθέτους ὑποδείξεις ἡμῶν, οἱ ὅποιοι βαίνουνσι παραλλήλως πρὸς σιδηροδρομικάς γραμμάς, καί οἱ ὅποιοι ἐπομένως δέν ἔπρεπε νά γίνωσι, ἄλλοι οἱ ὅποιοι ἀσήμαντον συγκοινωνίαν πρόκειται νά ἐξυπηρετήσωσι καί ἄλλοι τῶν ὁποίων ἡ δαπάνη τῆς κατασκευῆς εἶναι ἀντιστρόφως ἀνάλογη πρὸς τήν οικονομικήν αὐτῶν ἀπόδοσιν. Βασικόν ἐπίσης λάθος ὑπῆρξεν ἡ ὁμοιομορφία εἰς τήν κατασκευήν, εἴτε πρόκειται περί μεγάλης κυκλοφοριακῆς κινήσεως ἀρτηριῶν εἴτε πρόκειται περί ὁδῶν αἵτινες διασχίζουν ἐρήμους καί ἀγόνους περιφερείας. Ἡ αὐτή χάραξις, τό αὐτό πλάτος, ἡ αὐτή κλίσις δι' ὅλας.»³²⁵

Ἡ ὁμοιομορφία των τεχνικῶν προδιαγραφῶν ανεξαρτήτως της παραγωγικότητάς τους για τις οδοὺς που κατασκευάστηκαν στο πλαίσιο της σύμβασης Μακρῆ εἶχε επικριθεῖ ὅπως προαναφέρθηκε και ἀπό αρκετοὺς μηχανικούς. Καταδεικνύεται πάντως ὅτι ἡ κατανομή των ἤδη υπαρχόντων κυκλοφοριακῶν ὀγκῶν μεταξύ σιδηροδρόμου και αυτοκινήτου ἦταν ἀσύμφορη ἀκόμη και για τους ἴδιους τους επιχειρηματίες που προσέβλεπαν στην ἀνάπτυξη της αυτοκίνησης, ὅπως ο Μακρῆς. Επιπλέον, ἡ στενότητα των διαθέσιμων πόρων που προέκυψε λόγω της οικονομικής κρίσης του 1929 καθιστοῦσε προφανές ὅτι δεν υπῆρχε ἡ δυνατότητα ὥστε οι υποδομές να λειτουργήσουν ως υπόβαθρο για τη μετέπειτα ἀνάπτυξη των κινητικότητων.

³²³ Π. Μακρῆς, «Σκέψεις τινες ἐπὶ τῶν συγκοινωνιακῶν συστημάτων τῆς χώρας ἡμῶν», 22/3/1932, σ. 9. Ἱστορικό Ἀρχεῖο Ἐθνικῆς Τράπεζας της Ελλάδος, Φάκελος I «Προμηθεύς»

³²⁴ Π. Μακρῆς, «Σκέψεις τινες ἐπὶ τῶν συγκοινωνιακῶν συστημάτων τῆς χώρας ἡμῶν», 22/3/1932, σ. 10. Ἱστορικό Ἀρχεῖο Ἐθνικῆς Τράπεζας της Ελλάδος, Φάκελος I «Προμηθεύς»

³²⁵ «Ἐπιστολή Π. Μακρῆ προς Ε. Βενιζέλο», 18/6/1932, σ. 2. Ψηφιακό Ἀρχεῖο Ἐλευθερίου Βενιζέλου

Αντιθέτως ήταν η ανάπτυξη των κινητικότητων που ενεργοποιούσε την κατασκευή των υποδομών, οι οποίες έπρεπε μέσω της παραγωγικής τους απόδοσης να αποσβέσουν το κατασκευαστικό τους κόστος.

Σε κάθε περίπτωση, η ανάγκη για τον από κοινού σχεδιασμό και τον συντονισμό της λειτουργίας των συγκοινωνιακών συστημάτων αυτοκίνησης και σιδηροδρόμου απασχόλησε αρκετά έντονα τους οικονομικούς και πολιτικούς κύκλους της δεκαετίας του 1930.³²⁶ Ακόμη περισσότερο όμως απασχόλησε την κοινότητα του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας το οποίο είχε αρχίσει ήδη να έχει αυξημένη δημόσια παρέμβαση σε τεχνοοικονομικά ζητήματα δημοσίου ενδιαφέροντος. Κατά συνέπεια, ο ανταγωνισμός αυτοκινήτου και σιδηροδρόμου ήταν ένα από τα κεντρικά θέματα που συζητήθηκαν επί παραδείγματι στο συνέδριο του ΤΕΕ που πραγματοποιήθηκε το 1933, στο οποίο παρευρέθηκαν ο τότε πρωθυπουργός Βενιζέλος, αρχηγοί κομμάτων, κι επιπλέον σαράντα πολιτικοί, οικονομολόγοι και τεχνικοί. Δεδομένου ότι οι γνώμες που διατυπώθηκαν στο συγκεκριμένο συνέδριο προέρχονταν από μέλη της τεχνοεπιστημονικής κοινότητας της εποχής που ως επί το πλείστον κατείχαν δημόσιες θέσεις, είναι αρκετά αντιπροσωπευτικές των πολιτικών και οικονομοτεχνικών τάσεων που επικρατούσαν σε σχέση με την διαχείριση των συγκοινωνιών ως τεχνοκοινωνικών συστημάτων.

Όπως αναφερόταν από τον πρόεδρο του συνεδρίου Ν. Κιτσίκη, ο σκοπός της διοργάνωσης του συνεδρίου εκείνου έγκειτο στη διαμόρφωση μιας τεχνοκρατικής πολιτικής ως προεργασία για το υπό σύσταση Ανώτατο Οικονομικό Συμβούλιο, το οποίο σύμφωνα με τις σχετικές διακηρύξεις επρόκειτο να έχει ως αντικείμενο τεχνικά και «πλουτολογικά» προβλήματα που θα αποτελούσαν στόχο επίλυσης ενός άρτιου τεχνικού σχεδίου για τη χώρα. Τελικός στόχος ήταν η αύξηση του πλούτου της χώρας και η μετάπλαση του οικονομικού της χαρακτήρα.³²⁷ Η σχετική συζήτηση που διεξάχθηκε στο συνέδριο εκείνο εξ αφορμής του συσχετισμού δυνάμεων αυτοκινήτου και σιδηροδρόμου έθεσε μία σειρά γενικότερων ζητημάτων που αφορούσαν στα συγκοινωνιακά μέσα, όπως το ποιος θα πρέπει να είναι ο ρόλος του κράτους στην

³²⁶ Βλ. *Οικονομική βιβλιογραφία της Ελλάδος*, Ανώτατον Οικονομικόν Συμβούλιον, Αθήνα, 1938, σ. 13. Κατά την δεκαετία του 1930 εντοπίζονται αρκετές δημοσιεύσεις μελετών με αντικείμενο τον συσχετισμό σιδηροδρόμου και αυτοκινήτου. Βλ. επίσης I. Blum, *Η εκλογή του κατάλληλου μέσου συγκοινωνίας*, (μετάφρ. Δ. Ματθαίου), Έκδοσις Σιδηροδρόμων Ελληνικού Κράτους, Αθήνα, Χ.Χ. Επιπλέον, με δεδομένο ότι εκείνη την εποχή, οι όροι οικονομοτεχνικής ανάπτυξης κι εκμετάλλευσης των συγκοινωνιακών μέσων ήταν ζήτημα που απασχολούσε αρκετές ευρωπαϊκές χώρες, σχετικές γερμανικές μελέτες όπως αυτή του Blum εκδίδονταν και στην Ελλάδα.

³²⁷ 7^η *Οικονομική Έρευνα των Μεγάλων Τεχνικών Ζητημάτων*, Τεχνικά Χρονικά, Αθήνα, 1933, σ. 3 – 4.

κατασκευή κι εκμετάλλευσή τους, ποιο μέσο είναι το προσφορότερο οικονομικά και υπό ποιες συνθήκες, ποιος θα πρέπει να είναι αντίστοιχα ο ρόλος του κάθε μέσου στην οικονομική ανάπτυξη και αν θα πρέπει να τελεί υπό όρους ελεύθερου ανταγωνισμού

Κατ' αρχάς, με δεδομένο ότι εκείνη την εποχή οι χερσαίες συγκοινωνίες ήταν ελλιπώς ανεπτυγμένες, το ζήτημα του ανταγωνισμού των μέσων δεν αφορούσε μόνο στον συσχετισμό σιδηροδρόμου και αυτοκινήτου, αλλά και σιδηροδρόμου και ακτοπλοΐας. Η συζήτηση όμως που θα παρουσιαστεί εδώ θα επικεντρωθεί στο πρώτο ζήτημα. Τα αποτελέσματα του ανταγωνισμού αυτοκίνησης και σιδηροδρόμου χαρακτηρίζονταν καταστροφικά και για τα δύο συγκοινωνιακά συστήματα, από μεγάλη μερίδα των ομιλητών εκείνου του συνεδρίου. Από αυτούς τους ομιλητές, στους οποίους περιλαμβάνονταν κυρίως μηχανικοί κι οικονομολόγοι προτεινόνταν διάφορα μέτρα που αφορούσαν ως επί το πλείστον επέκταση της κρατικής παρέμβασης στις συγκοινωνίες. Η κυριότερη λύση που προτεινόταν ήταν ο καταμερισμός εργασιών μεταξύ των δύο μέσων, που συνεπαγόταν στον έλεγχο των λεωφορειακών δρομολογίων ώστε να μην διεξάγονται ή έστω να μην ενθαρρύνονται σε περιοχές που εξυπηρετούνται από σιδηροδρόμους. Επιπλέον, προτεινόνταν μέτρα όπως το να τεθούν οι αναπτυσσόμενες τότε λεωφορειακές υπηρεσίες στη δικαιοδοσία των σιδηροδρόμων, το να επιβληθούν περισσότεροι φόροι στη χρήση αυτοκινήτων, όπως φόροι καυσίμων, ή διόδια, ώστε όπως οι σιδηρόδρομοι, έτσι και το νέο συγκοινωνιακό σύστημα της αυτοκίνησης να μην έχει μόνο δικαιώματα αλλά κι υποχρεώσεις, το να εισαχθούν περιορισμοί στο ωράριο εργασίας τόσο στον σιδηρόδρομο όσο και στο αυτοκίνητο, και το να υπάρχει έλεγχος των τιμολογίων, ώστε τα χαμηλά κόμιστρα των λεωφορείων να μην παρασύρουν τις σιδηροδρομικές εταιρείες σε αντίστοιχες μειώσεις που απειλούσαν τη βιωσιμότητά τους.

Ο Κορώνης, τον οποίο είδαμε και παραπάνω, ήταν από τους κατεξοχήν υπερασπιστές μίας λελογισμένης κρατικής παρέμβασης στις συγκοινωνίες. Επιπλέον, ήταν υπέρμαχος της πρωτοκαθεδρίας του σιδηροδρόμου στις χερσαίες μεταφορές. Σε ό,τι αφορούσε στις συγκοινωνίες συνολικά εκείνη την εποχή η αδιαμφισβήτητη κυριαρχία άνηκε στην ακτοπλοΐα.³²⁸ Μέχρι την εμφάνιση του αυτοκινήτου είχε κατά

³²⁸ Σ. Κορώνης, «Οι σιδηρόδρομοι εντός του πλαισίου του ελληνικού συγκοινωνιακού δικτύου, η ανάγκη νέου προσανατολισμού της συγκοινωνιακής πολιτικής και ο εν τω μέλλοντι ρόλος του κράτους ως ρυθμιστού των συγκοινωνιών», *7^η Οικονομική Έρευνα των Μεγάλων Τεχνικών Ζητημάτων*, Τεχνικά Χρονικά, Αθήνα, 1933, σ. 153 – 7. Ο Κορώνης ανέφερε ότι εκείνη την εποχή στην τα 9/10 των διεθνών μεταφορών διενεργούνταν διά θαλάσσης. Ως προς την σύγκριση των συγκοινωνιών, επεσήμαινε ότι το 1933 το σιδηροδρομικό δίκτυο ήταν 2.680 χλμ., οι θαλάσσιες γραμμές 28.000 ναυτικά μίλια, ενώ οι αμαξιτές οδοί 10.800 χλμ. βρισκόμενες σε μεγάλο μέρος παράλληλα προς τις άλλες δύο γραμμές. Τα

τον Κορώνη δημιουργηθεί μία ισορροπία μεταξύ αφ' ενός των θαλασσιών μεταφορών που ήταν οργανωμένες βάσει της ελευθερίας του ατόμου, και των σιδηροδρόμων, που είχαν οργανωθεί βάσει της «δεσμευμένης» οικονομίας. Παρ' ότι κι οι σιδηρόδρομοι είχαν αποτελέσει πεδίο επένδυσης κι εκμετάλλευσης ιδιωτικών κεφαλαίων, από την αρχή της εμφάνισής τους, όπως περιέγραφε ο Κορώνης, το κράτος υπερέβη τον αρχικό του ρόλο ως τηρητής δικαιοσύνης και ασφαλείας και απέκτησε παρεμβατικό ρόλο μέσω πρωτοβουλιών όπως απαλλοτριώσεις εδαφών από το φόβο ύπαρξης ενός φυσικού μονοπωλίου σαν αυτό που δημιουργεί ο σιδηρόδρομος με τυραννία «εθνικοοικονομική» στα χέρια των ιδιωτών. Με αυτόν τον τρόπο είχε εφαρμοστεί το σύστημα των παραχωρήσεων. Το σύστημα αυτό όμως σταδιακά αποδείχθηκε ανεπαρκές, καθ' ότι η σιδηροδρομική πολιτική αφορούσε σε εμπόριο και ασκείτο μέσω τιμολογίων. Γι' αυτό και το κράτος προχώρησε στη σύντηξη δημοσίων επιχειρήσεων. Παρ' όλα αυτά υπήρχε κάποια ελευθερία στην τιμολογιακή πολιτική και στη διαχείριση του εργατικού δυναμικού του, μέχρι που σε κρατικό επίπεδο διεθνώς άρχισε να εφαρμόζεται η κοινωνική πολιτική που συνέδεσε τους σιδηροδρόμους με τον κρατικό παρεμβατισμό καθιστώντας τις υπάρχουσες εταιρείες επιχειρήσεις δημόσιας ωφελείας. Στο σημείο αυτό ο ίδιος αναγνώριζε ότι το μέτρο του κρατικού παρεμβατισμού είχε χαθεί καθ' ότι εδραιώθηκε μια δημοσιούπαλληλική νοοτροπία που έβλαπτε τη λειτουργία της επιχείρησης.

Ενώ λοιπόν η οικονομία των σιδηροδρόμων είχε γίνει πλέον «δεσμευμένη», «ό ανταγωνιστής της είναι πανελεύθερος, εύκίνητος, άεικίνητος, εύπροσάρμοστος, έλαφρός από βάρη και δεσμεύσεις», όπως σημείωνε ο Κορώνης. Το πλεονέκτημα λοιπόν του ανταγωνιστικού προς τον σιδηρόδρομο αυτοκινήτου κατά τον ίδιο δεν

επιβατικά αυτοκίνητα και τα λεωφορεία που κυκλοφορούν στις αμαξιτές οδούς ανέρχονται στα 10.300 οχήματα και τα φορτηγά στα 3.080. Εκτός από αυτά, μόνο στην Αθήνα και τον Πειραιά υπάρχουν 9.100 επιβατικά αυτοκίνητα και λεωφορεία και 2700 φορτηγά. Παράλληλα υπήρχε σημαντικός αριθμός από ιππήλατα και βοήλατα τροχοφόρα. Οι σιδηροδρομικές και θαλάσσιες μεταφορές χαρακτηρίζονταν ως οι κύριες συγκοινωνιακές μεταφορές της χώρας, οι αμαξιτές οδοί ως δευτερεύουσες κι οι βατές οδοί ως τριτεύουσες. Ως προς τη μεταφορά αγαθών ο Κορώνης υπολόγιζε για την περίοδο 1930 – 1931 ότι τα εισαγόμενα κι εξαγόμενα προϊόντα ανέρχονται στα 3 εκατ. τόνους ενώ τα αγαθά που κυκλοφορούν εντός της ελληνικής επικράτειας για κατανάλωση είναι 4 εκατ. τόνοι. Αναφορικά με την εγχώρια κυκλοφορία προϊόντων αναφέρει ότι 1.729.000 τόνοι μεταφέρθηκαν μέσω σιδ/δρόμων, και 863.000 τόνοι διά θαλάσσης. Το υπόλοιπο (1.410.000 τόνοι) μεταφέρθηκαν με μικρότερα μέσα (συμπεριλαμβανομένων αμαξιών, ζώων, καϊκιών, αυτοκ/των κτλ.). Όσον αφορά στις επιβατικές μεταφορές αναφερόταν ότι για την ίδια περίοδο οι επιβάτες που μεταφέρθηκαν διά των σιδηροδρόμων ανέρχονταν στους 6.409.000, και διά ακτοπλοΐας στους 685.000. Ο Κορώνης δεν διέθετε στατιστικές οδικών μεταφορών, ενώ ακόμη δεν συμπεριλάμβανε στις σχετικές μελέτες του το αεροπλάνο, καθ' ότι υποστήριζε ότι δεν είχε ακόμη αποδείξει την αξία του ως μέσο μαζικών και εμπορικών μεταφορών. Χαρακτήριζε τις σιδηροδρομικές και θαλάσσιες μεταφορές ως τις κύριες τις αμαξιτές οδούς ως δευτερεύουσες και τις βατές οδούς ως τριτεύουσες για την Ελλάδα.

έγκειτο τόσο στο ότι ήταν πραγματικά φθηνότερο, όσο στο ότι δεν υπόκειτο σε δεσμεύσεις και υποχρεώσεις όπως η φορολόγηση ή οι περιορισμοί που διείπαν την λειτουργία του σιδηροδρόμου. Πέρα όμως από την ευελιξία που παρουσίαζε η αυτοκίνηση με την δυνατότητα για μεταφορές από πόρτα σε πόρτα και τη δυνατότητα για ατομική μετακίνηση, για μεγάλες αποστάσεις αποδεικνυόταν επιζήμιο. Σύμφωνα με τον ίδιο, το αυτοκίνητο θα μπορούσε να συμβάλλει στην σύνδεση αραιοκατοικημένων κι απομακρυσμένων περιοχών, στις οποίες η κατασκευή σιδηροδρόμου είναι ασύμφορη. Για τέτοιες περιοχές ο Κορώνης για παράδειγμα εξήρε τον ρόλο των τόσο των αμαξιτών όσο και των μη αμαξιτών βατών οδών που χρησιμοποιούσε η Ταχυδρομική Υπηρεσία «διά μέσου τῶν ὁποίων ὡς εἰς φλέβας κυκλοφοροῦσιν πρόσωπα και πράγματα εἰς τὰ μικρότερα οἰκονομικά κύτταρα τῆς χώρας».³²⁹

Επαναλαμβάνοντας το επιχείρημα που είχε υποστηρίξει κι ο Τρικούπης την δεκαετία του 1880, απέναντι σε όσους ήταν υπέρ της κατασκευής μεγαλοπρεπών σιδηροδρομικών κατασκευών, ο Κορώνης διατεινόταν ότι η συνεισφορά του αυτοκινήτου θα ήταν λοιπόν να υποκαταστήσει τον σιδηρόδρομο σε περιφέρειες όπως η δυτική Ελλάδα, στην οποία κάποιες σιδηροδρομικές γραμμές δεν θα είχαν κατασκευαστεί αν εκείνη την εποχή υπήρχε το αυτοκίνητο. Κατά τ' άλλα όμως η πρωτοκαθεδρία του σιδηροδρόμου θα έπρεπε να διατηρηθεί σε κοινωνιακές διαδρομές εμπορικής σημασίας, όπως στην κάθετη διασύνδεση πρωτεύουσας με τις υπόλοιπες βαλκανικές χώρες μέσω Θεσσαλονίκης. Επιπλέον, αντί το κράτος να συνεχίζει την παρεμβατική του πολιτική στον σιδηρόδρομο αφήνοντας αχαλίνωτο τον ανταγωνισμό με το αυτοκίνητο, θα έπρεπε να προβεί σε έναν συντονισμό και κατανομή εργασιών μεταξύ των δύο μέσων, επιβάλλοντας για παράδειγμα διόδια με τα οποία οι δαπάνες των οδικών δικτύων θα επιβάρυναν όχι τους φορολογούμενους, αλλά τους χρήστες τους.³³⁰

Εξ αφορμής λοιπόν της εμφάνισης του αυτοκινήτου και της επέκτασης των οδικών δικτύων, μηχανικοί, ή οικονομολόγοι όπως ο Κορώνης διατύπωναν απόψεις

³²⁹ Σ. Κορώνης, «Οι σιδηρόδρομοι εντός του πλαισίου του ελληνικού κοινωνιακού δικτύου, η ανάγκη νέου προσανατολισμού της κοινωνιακής πολιτικής και ο εν τω μέλλοντι ρόλος του κράτους ως ρυθμιστού των κοινωνιακών», σ. 155. Ο Κορώνης τόνιζε ακόμη και την συμβολή της Ταχυδρομικής Υπηρεσίας στην κοινωνιακή σύνδεση των απρόσιτων περιοχών. Τα δρομολόγια που εκτελούσαν τα μισθωμένα κρατικά αυτοκίνητα των Ταχυδρομείων ανέρχονταν σε 141 διαδρομές κι ήταν συνολικού μήκους 5.112 χλμ. ενώ οι μη αμαξιτές οδοί που διέσχίζαν οι ταχυδρόμοι έφιπποι ή πεζοί ήταν συνολικού μήκους 58.800 χλμ.

³³⁰ Σ. Κορώνης, *Επί του Κοινωνιακού Προβλήματος*, Ζαχαρόπουλος, Αθήνα, 1935, σ. 22. Βλ. επίσης, Η. Καφάογλου, *Ελληνική αυτοκίνηση*, σ. 209 – 218.

γενικότερου ενδιαφέροντος σε σχέση με τον ρόλο του κρατικού παρεμβατισμού και τον ανταγωνισμό στα συγκοινωνιακά μέσα, αλλά και τον ίδιο τον ρόλο των συγκοινωνιακών μέσων. Η κρίση που είχε επέλθει στα οικονομικά των σιδηροδρόμων επανέφερε τον προβληματισμό του κατά πόσο η κρατική εκμετάλλευση ήταν συμφερότερη από το καθεστώς των παραχωρήσεων. Ο Κορώνης ήταν μεταξύ αυτών που ασκούσαν έντονη κριτική προς τις ιδιωτικές παραχωρήσεις, υποστηρίζοντας ότι με αυτόν τον τρόπο το κράτος επιβαρυνόταν με τις ίδιες υποχρεώσεις που είχε ούτως ή άλλως, ενώ οι ιδιώτες καρπώνονταν τα κέρδη. Γι' αυτό και το κράτος όχι απλώς δεν θα έπρεπε να παραιτηθεί από τον σιδηρόδρομο, αλλά να θέσει υπό τον έλεγχό του και το αυτοκίνητο. Κάτι τέτοιο θα μπορούσε να γίνει μέσω του εξοπλισμού των σιδηροδρομικών εταιρειών με αυτοκίνητα που θα προεξέτειναν τις διαδρομές τους εφαρμόζοντας το σύστημα «από πόρτα σε πόρτα». Εκείνη την εποχή αυτό το σύστημα χρησιμοποιείτο σε σιδηροδρομικές εταιρείες του εξωτερικού κι ήδη χρησιμοποιείτο σε κάποιο βαθμό και στην Ελλάδα στο πλαίσιο της Ταχυδρομικής Υπηρεσίας, το οποίο όπως είδαμε ο Κορώνης το εγκωμιάζε. Η γενίκευση αυτού του συστήματος θα μπορούσε να επιφέρει την συνεργασία αυτοκίνησης και σιδηροδρόμου.³³¹ Με αυτόν τον τρόπο θα εφαρμοζόταν αυτό που με μεταγενέστερους όρους ορίστηκε ως συγκοινωνιακή διατροπικότητα.

Η ιδέα που διέπτε την επιχειρηματολογία του Κορώνη συνολικά ήταν ότι η συγκοινωνία έχει ως γενεσιουργό αιτία τις ανάγκες του κράτους οι οποίες δεν είναι μόνο οικονομικές αλλά πολυποίκιλες, όπως η διασύνδεση των γεωγραφικών περιφερειών του. Δεδομένου ότι η γεωγραφική ενότητα είναι δομικό στοιχείο της ύπαρξης του εθνικού κράτους, τα συγκοινωνιακά μέσα δεν μπορούσαν να αποτελούν επιχειρήσεις που υπάγονται σε λογική επικέρδειας, αλλά υποδομές που εξασφαλίζουν την γεωγραφική και κοινωνική συνοχή, την γεωπολιτική διασύνδεση και την εξωτερική ασφάλεια. Κατά συνέπεια τα κριτήρια κατασκευής και διαχείρισης των συγκοινωνιακών μέσων θα έπρεπε να είναι πολιτικά κι όχι οικονομικά, όπως άλλωστε συνέβαινε κατά τον Κορώνη και σε ολόκληρη την Ευρώπη.³³² Με δεδομένο ότι η οικονομία της Ελλάδας ήταν κατά τα λεγόμενα και του τότε διοικητή της Τ.τ.Ε., Α. Διομήδη εξαιρετικά σύνθετη κι υπήρχαν σε αντίθεση με παλιότερα πολλοί τύποι επιχειρήσεων, ο Κορώνης υποστήριζε ότι δεν γίνεται όλες αυτές οι επιχειρήσεις να

³³¹ Σ. Κορώνης, «Διατί επιβάλλεται η Δημόσια Σιδηροδρομική Επιχείρησης» 7^η *Οικονομική Έρευνα των Μεγάλων Τεχνικών Ζητημάτων*, Τεχνικά Χρονικά, Αθήνα, 1933, σ. 215 – 7.

³³² Σ. Κορώνης, *Επί του Συγκοινωνιακού Προβλήματος*, σ. 28

οργανώνονται επί τη βάσει της ατομιστικής αρχής, γιατί έτσι το μέλλον της κοινωνίας συνολικά καθίσταται ανασφαλές. Η δημόσια επιχείρηση έχει κατά τον ίδιο ανώτερη ηθική, που αποτελεί «φάρο εις τόν ὠκεανό τῶν ιδιωτικῶν μονάδων γιά νά τούς θυμίξη ὅτι πλὴν τῆς ἀρχῆς τοῦ κέρδους, ὑπάρχουν κι ἄλλες κοινωνικά ἀνώτερες ἀρχές που ἀπαλύνουν τὴν ἐπικίνδυνη κοινωνική ὀξύτητα ἐκείνης».³³³

Αντίστοιχης λογικής με του Κορώνη ήταν κι η προσέγγιση του Αθ. Παπαδελόπουλου, ο οποίος επίσης πρότεινε την κρατική παρέμβαση ως λύση για τον έλεγχο του καταστροφικού, όπως τον χαρακτήριζε, ανταγωνισμού αυτοκινήτου και σιδηροδρόμου που επιδείνωνε την ήδη προβληματική κατάσταση του δεύτερου. Ο Παπαδελόπουλος ωστόσο υποστήριζε μέτρα πιο περιορισμένης παρέμβασης, θεωρώντας την μεν μονοπώληση των αυτοκινητιστικών υπηρεσιών από τους σιδηροδρόμους δύσκολη, τη δε επιβολή φόρων καυσίμων ή την επέκταση περιορισμών στα ωράρια εργασίας άδικη. Ο ίδιος πρότεινε την εξίσωση τιμολογίων σιδηροδρόμων και αυτοκινήτων για επιβάτες και για εμπορεύματα, μόνο στις περιπτώσεις που οι τιμές των πρώτων ήταν ακριβότερες, και μόνο στις περιοχές που ίσχυε ο ανταγωνισμός, χαρακτηρίζοντας άδικο το να επωφελούνται από τα φθηνότερα κόμιστρα κάποιες περιοχές έναντι άλλων, αφού σε όλες τις περιφέρειες οι πολίτες πλήρωναν τους ίδιους φόρους. Το πλεόνασμα της αύξησης της τιμής δεν θα το προσποριζόταν κανένα μέσο, αλλά το κράτος για την κατασκευή και ρύθμιση του συγκοινωνιακού δικτύου συνολικά.

Επίσης, σύμφωνα με τον ίδιο, τα αυτοκίνητα φορτηγά ή λεωφορεία θα έπρεπε να έχουν άδεια εργασίας για ορισμένες περιοχές, ώστε να μην υπάρχει υπερπληθώρα μέσων σε κερδοφόρες γραμμές, και πλήρης απουσία σε άλλες. Η είσπραξη μπορούσε να ανατεθεί στους Δήμους και τις Κοινότητες. Με τον τρόπο αυτό ο ανταγωνισμός θα αφορά πλέον σε άλλα χαρακτηριστικά των μέσων όπως ασφάλεια, άνεση, ταχύτητα. Στις τυχόν αντιρρήσεις που θα δημιουργούνταν εκ μέρους των ιδιοκτητών αυτοκινήτων ο Παπαδελόπουλος αντιπαρέθετε το επιχείρημα ότι η κρίση που είχε δημιουργηθεί στο σιδηρόδρομο τους προσέφερε βραχυπρόθεσμη μόνο ωφέλεια, ενώ μακροπρόθεσμα ούτε οι ίδιοι οι αυτοκινητιστές επωφελούνταν από την κρίση στις συγκοινωνίες, καθ' ότι η πληθώρα των μικρών επιχειρήσεων που προσέφεραν αυτοκινητιστικές υπηρεσίες κι η προσπάθειά τους για προσφορά ανταγωνιστικών τιμών, έκανε τη διάρκεια ζωής τους εξαιρετικά βραχύχρονη. Η κατάσταση μάλιστα όπως επεσήμαινε ο

³³³ Σ. Κορώνης, «Διατί επιβάλλεται η Δημόσια Σιδηροδρομική Επιχείρησης», σ. 215 – 7

Παπαδελόπουλος απαιτούσε επείγουσα αντιμετώπιση, καθ' ότι ήδη οι σιδηρόδρομοι λόγω της κακής οικονομικής κατάστασης είχαν αναγκαστεί να απολύσουν προσωπικό.³³⁴

Σε σχέση με τον ανταγωνισμό σιδηροδρόμου κι αυτοκινήτου διατυπώνονταν προβληματισμοί και για το οδικό δίκτυο ως προς τον τρόπο που αυτό αναπτυσσόταν εκείνη την εποχή στην Ελλάδα. Ο Κορώνης δήλωνε και την αντίθεσή του στο να διατίθενται υπέρογκες κρατικές δαπάνες για έργα οδοποιίας, τα οποία όπως επεσήμαινε είχαν εκτινάξει τους κρατικούς προϋπολογισμούς στα ύψη, ασκώντας έμμεσα κριτική και στα κατασκευαστικά έργα που είχαν γίνει στο πλαίσιο της σύμβασης Μακρή. Πέρα απ' το ότι επέκρινε το γεγονός ότι το μεγαλύτερο μέρος του οδικού δικτύου είχε τελικά κατασκευαστεί παράλληλα προς τις σιδηροδρομικές γραμμές, αντί να επεκταθεί σε περιοχές που δεν εξυπηρετούνταν συγκοινωνιακά, ο Κορώνης ασκούσε κριτική και στην τεχνική ορθότητα του κατασκευασθέντος δικτύου, υποστηρίζοντας ότι οι τεχνικές επίστρωσης με μακάσφαλτο που είχαν χρησιμοποιηθεί, είχαν καταστήσει την κατασκευή του ελληνικού δικτύου πολύ πιο δαπανηρή απ' ό,τι σε άλλες χώρες, ενώ ταυτόχρονα είχαν ήδη αρχίσει να εγκαταλείπονται.³³⁵

Στο ζήτημα της χάραξης του οδικού δικτύου έδινε έμφαση και ο Π. Γεωργόπουλος αναφορικά με τον ανταγωνισμό των συγκοινωνιών. Κατά τον ίδιο, μία συντονισμένη συγκοινωνιακή πολιτική απαιτούσε την συμπληρωματικότητα κι όχι την ανταγωνιστικότητα των συγκοινωνιακών συστημάτων, καθ' ότι ο μεταξύ τους ανταγωνισμός επέβαινε επιζήμιος, και για τα ίδια τα μέσα και για την εθνική οικονομία. Στην ανάλυσή του μάλιστα για τον ανταγωνισμό των συγκοινωνιών περιλάμβανε και τα ατμοπλοϊκά μέσα, φέρνοντας ως παράδειγμα διαδρομές όπως Αθήνα – Χαλκίδα,

³³⁴ Αθ. Παπαδελόπουλος, «Η εξέλιξις των ΣΕΚ. Η εξυπηρέτησις ή μη του σιδ/δρομικού χρέους παρ' αυτών. Συναγωνισμός του αυτοκινήτου – τα ληπτέα μέτρα», σ. 170 – 181. Βλ. επίσης Η. Καφάογλου, *Ελληνική αυτοκίνηση*, σ. 209 – 218.

³³⁵ Σ. Κορώνης, *Επί του Συγκοινωνιακού Προβλήματος*, σ. 15 – 25. Ο Κορώνης αναγνώριζε την ανάγκη επέκτασης του οδικού δικτύου κι ανέφερε ότι στην Ελλάδα το 1935 η αναλογία μήκους οδού προς τ.χλμ. επικράτειας ήταν 8 προς 100 τ.χλμ., ενώ στη Βουλγαρία είναι 13,68 προς 100 τ.χλμ. Επεσήμαινε ότι σύμφωνα με το εγκεκριμένο πρόγραμμα του 1932 προβλεπόταν η κατασκευή 5.560 χλμ. εθνικών οδών (670 ήταν ημιτελή) και 10.270 χλμ. επαρχιακών οδών (470 χλμ. ημιτελή). Αν τουλάχιστον είχε πραγματοποιηθεί το κατασκευαστικό έργο που προβλεπόταν, εννοώντας προφανώς το πρόγραμμα οδοποιίας του Μακρή, θα ικανοποιούνταν οι υπάρχουσες ανάγκες. Πέρα όμως του ότι δεν πραγματοποιήθηκε, ανέκυπταν ερωτήματα ως προς την οικονομική του ορθότητα σε σχέση με την τεχνική του ποιότητα. Ο Κορώνης υποστήριζε ότι η μακάσφαλτος έχει εγκαταλειφθεί ως τεχνική, παραθέτοντας το κόστος για διάφορες μεθόδους επίστρωσης καταστρώματος οδών σύμφωνα με το Υπουργείο Δημοσίων Έργων, όπως μακάσφαλτος, ασφαλτόστρωση, σκυροκονίαμα, σκυρωτό οδόστρωμα. Η μεταξύ τους απόκλιση ως προς το κόστος ήταν μεγάλη, με φθηνότερη μέθοδο το σκυρωτό οδόστρωμα που κόστιζε 11 δρχ., ανά τ.μ., και ακριβότερη την ασφαλτική επίστρωση με πιεστή άσφαλτο που κόστιζε 190 δρχ. ανά τ.μ.

Βόλος – Λάρισα και Καλαμπάκα – Κοζάνη, οι οποίες εξυπηρετούνταν ταυτόχρονα από παράλληλες ατμοπλοϊκές, σιδηροδρομικές και οδικές διασυνδέσεις, ενώ άλλες περιοχές στερούνταν πλήρως της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης. Ουσιαστικά κατά τον Γεωργόπουλο το οδικό δίκτυο θα έπρεπε να αναπτυχθεί συμπληρωματικά για να προεκτείνει τα δύο προϋπάρχοντα δίκτυα των σιδηροδρόμων και της ακτοπλοΐας και να περιλαμβάνει εγκάρσιες χαράξεις ώστε να εξυπηρετούνται οι εσωτερικοί πληθυσμοί. Θα έπρεπε επίσης να δοθεί προτεραιότητα στην κατασκευή οδικών έργων σε περιοχές που δεν εξυπηρετούνται με άλλους τρόπους, όπως π.χ. στην Ήπειρο και Θεσσαλία, ή στην κάθετη διασύνδεση Στερεάς με Ιόνιο πέλαγος. Με αυτόν τον τρόπο θα αποσοβείτο και ο ανταγωνισμός μεταξύ των συγκοινωνιακών συστημάτων που έθετε σε κίνδυνο την οικονομική τους επιβίωση.³³⁶

Εκτός όμως από τους Έλληνες μηχανικούς κι οικονομολόγους οι οποίοι στο εν λόγω συνέδριο του 1933 διατύπωναν προβληματισμούς για τον ανεξέλεγκτο ανταγωνισμό αυτοκίνησης και σιδηροδρόμου αντίστοιχα ήταν και τα πορίσματα που είχαν διατυπωθεί και από ξένους εμπειρογνώμονες που καλούνταν να εκφέρουν άποψη για την συγκοινωνιακή κατάσταση στην Ελλάδα, όπως ο απεσταλμένος της Δημοσιονομικής Επιτροπής της Κοινωνίας των Εθνών Albert Regnoul. Πρέπει να σημειωθεί βέβαια ότι εμπειρογνώμονες όπως ο Regnoul ήταν εν μέρει αναμενόμενο να έχουν τέτοιες προσεγγίσεις, καθ' ότι ο ίδιος ήταν και Τεχνικός Διευθυντής των Γαλλικών Σιδηροδρόμων. Ο Regnoul εκκινούσε την συλλογιστική του από τη θέση ότι το αυτοκίνητο ήταν ένας επικίνδυνος αντίπαλος του σιδηροδρόμου. Για την περίπτωση της Ελλάδας αποφαινόταν ότι το πρόβλημά της έγκειτο κατ' αρχάς στην πληθώρα επιχειρηματιών που χρησιμοποιούσαν το κατά τ' άλλα μετριώτατο οδικό της δίκτυο για να συναγωνιστούν τους σιδηροδρόμους, εκτελώντας εμπορικές μεταφορές με ασυναγώνιστες τιμές, χωρίς να έχουν την παραμικρή αντίληψη για το πραγματικό κόστος μεταφορών, κι έπειτα χωρίς να μπορούν να εξοφλήσουν τα οχήματά τους εγκατέλειπαν το πεδίο κι υποκαθίσταντο από άλλους. Αυτοί οι ιδιοκτήτες φορτηγών και λεωφορείων πέρα από την τεχνική εξέταση του οχήματός τους, δεν υπόκειντο σε κανέναν περιορισμό ή υποχρέωση, όπως πληρωμή τελών ή υποχρεωτική ασφάλιση. Οι άδειες που χορηγούνταν σε αυτούς τους αυτοκινητιστές ήταν διετεείς. Εκείνη την εποχή οι ελληνικές σιδηροδρομικές εταιρείες υφίσταντο τις οικονομικές συνέπειες του

³³⁶ Π. Γεωργόπουλος, «Έργα οδοποιΐας και έργα σιδηροδρομικά. Σκοπιμότητας και παραγωγικότητας των έργων τούτων», σ. 276 – 282.

ανταγωνισμού με τις αυτοκινητιστικές μεταφορές. Η ζημία τους ήταν δύσκολο να εκτιμηθεί, αλλά για την περίοδο 1930 – 1932 αφορούσε μείωση των εισπράξεων περίπου κατά το ½ σε σχέση με τα προηγούμενα έτη.

Τα μέτρα που συνιστούσε ο Regnoul ήταν αντίστοιχα με αυτά που πρότειναν κι οι Έλληνες μηχανικοί κι οικονομολόγοι. Κατ' αρχάς θεωρούσε επιβεβλημένο τον εκσυγχρονισμό των σιδηροδρομικών υπηρεσιών που προσφέρονταν στην Ελλάδα ώστε να ανακτήσουν το επιβατικό τους κοινό. Αυτό περιλάμβανε τον τεχνικό τους εξοπλισμό μέσω για παράδειγμα της προμήθειας αυτοκινηταμαξών, δηλαδή πετρελαιοκίνητων συρμών. Ακόμη, περιλάμβανε την συνεργασία με σοβαρές εταιρείες αυτοκινητιστών, ώστε να προεκταθούν οι υπηρεσίες των σιδηροδρόμων στις περιοχές που δεν είχαν σιδηροδρομική σύνδεση, μέσω του διατροφικού συστήματος «από πόρτα σε πόρτα». Επιπλέον, και ο εκπρόσωπος της ΚτΕ συνέδεε το ζήτημα του ανταγωνισμού των συγκοινωνιακών μέσων με τον βαθμό κρατικής παρέμβασης. Όπως υποστήριζε, εάν η ελληνική νομοθεσία συνέχιζε να μην προστατεύει τους σιδηροδρόμους και να μην παρεμβαίνει στον ανταγωνισμό, θα ελαττωνόταν περαιτέρω η ήδη ελαττωμένη τους κίνηση, και κάποιες γραμμές θα αντικαθίσταντο πλήρως από τα αυτοκίνητα. Επιβαλλόταν λοιπόν ο διακανονισμός μεταφορών μεταξύ αυτοκινήτου και σιδηροδρόμου από το κράτος όπως γινόταν σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες. Για τον διακανονισμό αυτό θα μπορούσε να εφαρμοστεί η παραχώρηση του δεκαετούς προνομίου εκμεταλλεύσεως μίας σιδηροδρομικής γραμμής σε ένα μόνο προνομιούχο, ύστερα από δημοπρασία και μόνο υπό την προϋπόθεση ότι δεν ενδιαφερόταν να αναλάβει την συγκεκριμένη γραμμή η σιδηροδρομική εταιρεία της περιοχής. Ο επιχειρηματίας θα έπρεπε να έχει συγκεκριμένες οικονομικές δεσμεύσεις απέναντι στο κράτος. Επίσης, το Υπουργείο Συγκοινωνίας θα έπρεπε να αποφασίσει αν μία οδός είναι συμβάλλουσα προς την ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου ή ανταγωνιστική ώστε να δίνεται προτεραιότητα για την κατασκευή των έργων οδοποιΐας σε διαδρομές που δεν εξυπηρετούνταν από άλλα μέσα κι όχι σε διαδρομές που απλώς διπλασιάζονταν τα σιδηροδρομικά δρομολόγια. Η γενικότερη σύσταση της ΚτΕ διά μέσου του Regnoul ήταν ότι το ελληνικό κράτος έπρεπε να ελέγξει τον συγκοινωνιακό ανταγωνισμό, γιατί η βλάβη του οικονομικού συμφέροντος των σιδηροδρόμων, ζημίωνε και τα δημοσιονομικά μεγέθη και την συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση του ελληνικού κοινού.

Σε ό,τι αφορούσε στα αυτοκίνητα, ο Regnoul πρότεινε τη διεύρυνση στη φορολόγησή τους, είτε αυτά ήταν δημόσιας είτε ιδιωτικής χρήσης. Ο συνολικός

αριθμός οχημάτων που κυκλοφορούσαν στην Ελλάδα εκείνη την περίοδο, όπως αναφερόταν, ανερχόταν στις 22.000. Πέρα από τον άμεσο φόρο επί του οχήματος, και τους έμμεσους φόρους (καυσίμων, ανταλλακτικών, διοδίων) κατά τον Regnoul θα έπρεπε η φορολόγηση επί των μεταφορικών υπηρεσιών που ίσχυε για την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη να γενικευτεί και στην υπόλοιπη Ελλάδα. Επίσης, η εξασφάλιση του δικαιώματος πρόσβασης του κοινού στις αυτοκινητιστικές υπηρεσίες, δεν θα έπρεπε να οδηγήσει στην υποκατάσταση του σιδηροδρόμου από το αυτοκίνητο. Πέρα απ' το ότι τα αυτοκίνητα δεν μπορούσαν να υποκαταστήσουν τις λειτουργίες που προσέφεραν οι σιδηρόδρομοι, και τα κεφάλαια που εκπροσωπούσαν, τα αυτοκίνητα δεν ήταν εν τέλει τόσο απαραίτητα για ένα έθνος. Εάν είχαν την δυνατότητα να παρέχουν ποιοτικές υπηρεσίες στο κοινό, θα έπρεπε να χρησιμοποιηθούν επωφελώς, ακόμη κι αυτό σημαίνει ότι θα εθίγοντο ιδιωτικά συμφέροντα.³³⁷

Παρά το γεγονός ότι στο πλαίσιο της κοινότητας του ΤΕΕ η κρατούσα τάση φαίνεται να ήταν ότι θα πρέπει να επεκταθεί η κρατική παρέμβαση ώστε να διατηρηθεί ο ρόλος του σιδηροδρόμου ως του κύριου κορμού του χερσαίου συγκοινωνιακού δικτύου της χώρας, υπήρχε και η αντίθετη άποψη. Συγκεκριμένα στο ίδιο συνέδριο του 1933, ο Σ. Αγαπητός κατέθετε την εμπειρία που είχε ως πρώην εντεταλμένος σύμβουλος των Σιδηροδρόμων του Κράτους και πρώην Γενικός Διευθυντής των ΣΠΑΠ, και χαρακτήριζε το κράτος ως όχι καλό έμπορο. Με αυτό το επιχείρημα αντιτίθετο στις περαιτέρω κρατικοποιήσεις των σιδηροδρόμων αλλά και στην προσπάθεια ελέγχου της αυτοκίνησης, υποστηρίζοντας ότι ακόμη και στις περιπτώσεις των γαλλικών σιδηροδρόμων η διαδικασία των κρατικοποιήσεων ανασχέθηκε επειδή οδηγούσαν σε αύξηση των δαπανών των σιδηροδρομικών εταιρειών. Κατά τον Αγαπητό, η μέχρι τότε κυριαρχία των σιδηροδρόμων οφειλόταν σε ιστορικούς και όχι τεχνοοικονομικούς λόγους. Όπως και ο Κορώνης, επεσήμαινε ότι πολλές σιδηροδρομικές γραμμές που υπήρχαν, ενδεχομένως να μην είχαν κατασκευαστεί εάν την εποχή εκείνη υπήρχε ήδη το αυτοκίνητο.

Παρ' ότι οι σιδηρόδρομοι παρέμεναν το οικονομικότερο μέσο για μεταφορές μεγάλου όγκου εμπορευμάτων σε μεγάλες αποστάσεις, δεν μπορούσε να παραβλεφθεί ότι τόσο η ναυτιλία όσο κι η αυτοκίνηση διέθεταν συγκριτικά πλεονεκτήματα για συγκεκριμένες μορφές μεταφορών. Επομένως, το κράτος δεν μπορούσε να προβαίνει

³³⁷ Α. Regnoul, «Οι ελληνικοί σιδ/δρομοί και αι δυνατά βελτιώσεις αυτών», 7^η Οικονομική Έρευνα των Μεγάλων Τεχνικών Ζητημάτων, Τεχνικά Χρονικά, Αθήνα, 1933, σ. Ι – XXXI.

σε διαρκή κατασπατάληση πόρων για να χρηματοδοτεί άγονες γραμμές και να επιβαρύνει τον κρατικό προϋπολογισμό με ελλείμματα προς χάριν ενός αορίστου δημοσίου συμφέροντος που είχε ταυτιστεί με το συμφέρον των σιδηροδρόμων. Το πιο ενδιαφέρον ωστόσο σημείο της επιχειρηματολογίας του Αγαπητού ήταν ότι ακόμη και αν ο υφιστάμενος ανταγωνισμός έβλαπτε τα συμφέροντα και τη βιωσιμότητα τόσο των σιδηροδρομικών εταιρειών όσο και της αυτοκίνησης, η επέκταση του παρεμβατισμού δεν επρόκειτο να λύσει το πρόβλημα, καθ' ότι ο ανταγωνισμός ούτως άλλως θα υφίστατο και δεν θα μπορούσε να ανασχεθεί, όσο κι αν επιβαρύνονταν τα δημοσιονομικά μεγέθη. Για τον λόγο αυτό, δήλωνε αντίθετος ακόμη και με τις προτάσεις για συνεργασία αυτοκίνησης και σιδηροδρόμου με την εισαγωγή του διατροφικού συστήματος «από πόρτα σε πόρτα» στο πλαίσιο της Ταχυδρομικής Υπηρεσίας, υποστηρίζοντας ότι το αντίστοιχο σύστημα λειτουργούσε εκείνη την εποχή άψογα μόνο στη Γερμανία, αλλά ήταν κατά πολύ δαπανηρότερο απ' ό,τι σε άλλες χώρες, όπως στη Γαλλία. Επεσήμαινε μάλιστα ότι εν γένει τα μεγάλα γερμανικά κατασκευαστικά έργα ήταν μεν εντυπωσιακά, αλλά στην πράξη ήταν αντιπαραγωγικά και χαρακτηρίζονταν από ακινησία επενδυτικών κεφαλαίων. Παρ' όλα αυτά και ο Αγαπητός ήταν υπέρ μιας συντονισμένης συγκοινωνιακής πολιτικής, την οποία θα έπρεπε να αναλάβει το υπό ίδρυση Ανώτατο Συγκοινωνιακό Συμβούλιο ώστε να μην λαμβάνονται μέτρα για τον κάθε συγκοινωνιακό κλάδο χωριστά, αλλά συνολικά.³³⁸

Ανεξαρτήτως λοιπόν της άποψης για το κατά πόσο θα πρέπει να ασκηθεί κρατικός παρεμβατισμός στη διαχείριση των συγκοινωνιακών τεχνικοκοινωνικών συστημάτων, η κεντρική ιδέα των παραπάνω απόψεων θα μπορούσε να συνοψιστεί στο ότι με κάποιο τρόπο θα έπρεπε να υπάρξει μια συγκοινωνιακή πολιτική συντονισμού των επιμέρους μέσων. Και με εξαίρεση την άποψη του Αγαπητού, ο οποίος θεωρούσε μάλλον ανέφικτη την συνεργασία αυτοκίνησης και σιδηροδρόμου, η γενικότερη τάση που επικρατούσε κατά τον Μεσοπόλεμο ήταν ότι αυτή η συνεργασία θα πρέπει να επιδιωχθεί. Αντίστοιχη άποψη εκφράζει λίγα χρόνια αργότερα, ο μετέπειτα Υπουργός Οικονομικών της κυβέρνησης Τσολάκογλου, Π. Χατζημιχάλης, σε μελέτη του 1938. Ο Χατζημιχάλης υποστήριζε: «Είναι αναμφισβήτητον ὅτι ἡ συμβίωσις τῶν δύο μέσων, μάλιστα δέ ἢ ὅσον ἔνεστι καλῶς ρυθμισμένη καί ἁρμονική τοιαύτη ἀποτελεῖ ἐπιβεβλημένην ἀνάγκην. Λόγοι ἐπιτακτικοί ἐξ ἀνωτέρων συμφερόντων τῆς καθόλου

³³⁸ Σ. Αγαπητός, «Το εσωτερικόν συγκοινωνιακόν πρόβλημα κατά τη διάρκεια της Κρίσεως», *7^η Οικονομική Έρευνα των Μεγάλων Τεχνικών Ζητημάτων*, Τεχνικά Χρονικά, Αθήνα, 1933, σ. 165 – 170

οικονομίας τοῦ ἔθνους, τῆς κοινωνίας, τῆς ἰσορροπήσεως τοῦ κόστους τῆς ζωῆς καί τῆς ἐθνικῆς ἐμύνης κελεύουν τοῦτο. Ὅσο βλαβερὰ εἶνε ἡ ἄφεςις ἐλευθερίας κινήσεως καί ἡ ἀδέσποτος δρᾶσις τοῦ ἑνός μέσου, ἄλλο τόσον ἐπιζήμια εἶνε ἐπὶ τῆς καθόλου ἐθνικῆς οἰκονομίας ἡ καταφανῆς προστασία ὑπὲρ τοῦ ἑτέρου. Μόνον διὰ τῆς δικαίας κατανομῆς τῆς ἐνέργειας ἀμφοτέρων καί παροχῆς εἰς ἀμφοτέρα δυνατοτήτων καί μετρίας ἔστω ἀνέτου βιώσεως θά ἐπιτευχθῆ καί παρ' ἡμῖν, ὡς ἐν πολλαῖς χώραις ἡ ὁμαλή συνεργασία τῶν δύο μέσων ἀπαραίτητος διὰ τὴν γενικὴν εὐημερίαν. Ἄλλως θά θρηνήσῃ τό ἐθνικόν συμφέρον τὰς ζημίας ἐκείνας, ἅς ἄλλαι ἐπικράτειαί, ἀντιθέτως πειραματισθεῖσαι ἐθρήνησαν ἐν τῇ λύσει τοῦ προκειμένου προβλήματος.»³³⁹

Συνοψίζοντας ἀπὸ τα παραπάνω, αὐτό που θα μπορούσε να επισημανθεῖ ὡς κοινὴ ἀποψη ὅσων ἦταν ὑπὲρ τῆς κρατικῆς παρέμβασης για τον ἔλεγχο του ανταγωνισμοῦ των συγκοινωνιακῶν μέσων, ὅπως ο Regnoul, ο Κορώνης, ἢ ο Χατζημιχάλης, ἦταν τα χαρακτηριστικά κι ο ἀντίστοιχος ρόλος που αποδίδονταν ρητὰ ἢ ἀρρητὰ στα δύο μέσα. Σε ὅ,τι ἀφορὰ τον σιδηρόδρομο ἀρκετὰ περιγραφικὴ εἶναι ἡ τοποθέτηση του τελευταίου ο οποίος υποστήριζε κατ' ἀρχὰς ὅτι ο κρατικὸς παρεμβατισμὸς ἦταν ἀναπόφευκτος στις σιδηροδρομικὲς συγκοινωνίες, ἐπειδὴ ἦταν ἡ φύση του μέσου τέτοια που το ἐπέτασσε.³⁴⁰ Κι ἡ φύση αὐτὴ κατὰ τον Χατζημιχάλη συνίστατο στην κεφαλαιώδη σημασία του μέσου αὐτοῦ: «Ὁ σιδηρόδρομος παρ' ὅλην τὴν πρόοδον τοῦ αὐτοκινήτου εἶνε μία ἔννοια μέθῃς ἀκλόνητον μάλιστα ἐπὶ πολλὰς δεκαετηρίδας ἀκόμη. Τοῦτο δὲ οὐ μόνον διότι ἐκτελεῖ ὑπηρεσίας, ἅς οὐδὲν ἄλλον μέσον νεώτερον ἠδυνήθη νὰ ἐκτελέσῃ, ἀλλὰ διότι καί αὐτὸς καθ' ἑαυτὸν ἐξελιίσσεται, τελειοποιεῖται, διαμορφώνεται συμφώνως πρὸς τὰς νέας ἀντιλήψεις καί τὰς νέας ἀνάγκας. Συγκεκριμένως ὁμαδικαὶ μεταφοραὶ ἐπὶ μακροτέρων ἀποστάσεων ἐν εἰρήνῃ καί ἐν πολέμῳ παραμένουσιν εἰς τὸν σιδηρόδρομον. Ἐκμεταλλεύσεις γραμμῶν ἐν αἷς κινοῦνται μεγάλοι ὄγκοι, εἴτε πληθωρικῶς πολλοὶ μικροὶ ὄγκοι ἐν συνεχῇ κανονικῇ ἀδιαλλείπτῳ μεταφορᾷ, ἀκόμη δὲ καί ὁμαδικαὶ ἀνθρώπινα ἀποστολαὶ δὲν εἶνε δυνατόν

³³⁹ Π. Χατζημιχάλης, *Συγκοινωνία καὶ μεταφοραὶ*, Αθήνα, 1938, σ. 23. Ευχαριστῶ θερμὰ τον Ηλία Καφάογλου που μοιράστηκε μαζί μου τὴν συγκεκριμένη πηγή.

³⁴⁰ Π. Χατζημιχάλης, *Συγκοινωνία καὶ μεταφοραὶ*, σ. 27 Ὁ Χατζημιχάλης ἀνέφερε χαρακτηριστικά: «Ὁ σιδηρόδρομος ἀπὸ ἑκατονταετίας παρέχει παντοῦ οὐσιωδεστάτας ὑπηρεσίας καί ἐν εἰρήνῃ καί ἐν πολέμῳ. Ἡ σημασία αὐτοῦ ὡς κοινόχρηστο μέσου κατέστη τοιαύτη ὥστε παγκοσμίως σχεδὸν ἔπαυσε ἀπὸ πολλοῦ νὰ ἀποτελῆ ἰδιωτικὴν ἐπιχείρησιν καί περιῆλθε γενικῶς εἰς ἡμικρατικὴν ἢ καί ἐξ ὀλοκλήρου κρατικὴν διαχείρισιν. Ὡς τοιοῦτον σύστημα ἐργάζεται ἀνεξαρτήτως διαχειριστικῶν οἰκονομικῶν ἀποτελεσμάτων εἰς ἃ ἔρχεται συνήθως ἐπικουρος ὁ κρατικὸς προϋπολογισμὸς. Ἐξ ἄλλου καί ἡ φύσις τῆς ἐπιχειρήσεως ἦτο τοιαύτη ὥστε νὰ μὴ δύναται νὰ θεσπίσῃ ὡς κάθε ἐπιχείρησις τὴν ἐκάστοτε τιμὴν πωλήσεως, ἐν προκειμένῳ τὸ τιμολόγιον τῆς μεταφορᾶς, βάσει τοῦ πραγματικοῦ κόστους πλέον λογικοῦ τινος περιθωρίου κέρδους. Ἐν τῇ σιδηροδρομικῇ ἐπιχειρήσει ἐν μέγα μέρος, σχεδὸν τα 2/3 τῶν ἐξόδων διαχειρίσεως ἐξαρτῶνται ἐκ τῆς ἐντάσεως τῆς κινήσεως.

νά εξυπηρετηθοῦν λυσιτελῶς, ἄλλως ἢ διὰ τοῦ σιδηροδρόμου, χωρὶς νά παραβλεφθῆ ὅτι τό σιδηροδρομικόν μέσον παρέχει ἀκρίβειαν καί ἀσφάλειαν ἧς στεροῦνται ἐν τῷ ἰδίῳ βαθμῷ οἱ συναγωνισταί του.»³⁴¹

Από την ἄλλη πλευρά ὁμως, ο Χατζημιχάλης τουλάχιστον ἀπέδιδε ἀντίστοιχα μεγάλη σημασία και στο αυτοκίνητο: «[Η] γενίκευσις [του αυτοκινήτου] διήνοιξε νέους ὀρίζοντας ὄχι μόνον εἰς τόν παράγοντα τῶν συγκοινωνιῶν, ἀλλά εἰς τὰς ἐμπορικὰς συναλλαγὰς, τὰς βιομηχανίας, τόν ἀθλητισμόν, τον τουρισμόν καί τὰς πολεμικὰς ἐπιχειρήσεις... Ὅταν μέσον τι δύναται νά κινήται δι' ἰδίας ἐνεργείας, ἀμέσως καί εὐκόλως παραγομένης, χωρὶς τήν ἀνάγκην μεγάλων ἐγκαταστάσεων καί ὀργανώσεων, νά ὀδηγῆται δέ καί ἄνευ ἰδιατέρων ἐπιστημονικῶν γνώσεων ἐκτός πείρας τίνος καί στοιχειώδους προσοχῆς, ἐλεύθερον πάσης ἀξαρτήσεως ἐκ τροχιᾶς, ἐπὶ ὀμαλῶν καί ἀνωμάλων δρόμων, μεταφέρον ἀδιακρίτως ἀνθρώπους καί ἀγαθὰ εἰς μικράς καί μεγάλας ἀποστάσεις, ἀπό θύρας εἰς θύραν ἀσφαλῶς καί μέ χαμηλόν κόστος, τότε τό μέσον τοῦτο εἶνε ἰκανόν νά βελτιώσῃ οὐσιωδέστατα οὐ μόνον καθεστηκυίας συγκοινωνιακὰς συνθήκας, ἀλλά καί τήν παγκόσμιον ἐθνικήν οἰκονομίαν.»³⁴² Γι' αὐτό και το αυτοκίνητο σύμφωνα με τον Χατζημιχάλη: «ἤνοιξε καί νέας δυνατότητας μεταφορῶν πλησιάσαν διὰ τῆς ὀδοποιΐας εἰς ἀπρόσιτα μέρη, ἐκπολιτίζον καί ἐξυπηρετοῦν ταῦτα παντοιοτρόπως. Πρὸς δέ καί τόν σιδηρόδρομον πολλαπλῶς ὠφέλησε, κομίζον εἰς τούς σταθμούς αὐτοῦ ἀπό ἀπρόσιτα δι' αὐτόν μέρη παντοειδή προϊόντα. Εἰς χώρας ὀρεινὰς ἀποκατέστησε τήν ἀπαραίτητον συγκοινωνίαν, τήν ταχυδρομικήν ὑπηρεσίαν, τήν ἀδύνατον μεταφοράν προϊόντων, ἐγέννησε δέ συγχρόνως καί μικρεμπόριον, ἐνεθάρρυνε καί κατέστησε δυνατάς τὰ ἐμποροπανηγύσεις, τόν λαϊκόν τοῦτον θεσμόν, ὅστις διὰ χώραν τῆς συστάσεως τῆς ἡμετέρας εἶνε καί ἐμπορικῶς καί κοινωνικῶς ἀπαραίτητος.»³⁴³

Σχηματικά λοιπόν, οἱ σιδηρόδρομοι προσλαμβάνονταν ὡς μεγάλη υποδομή ἐθνικῆς σημασίας που ὑπόκειτο σε ὀρους μακροπρόθεσμου κατὰ το δυνατόν πολιτικῶν προγραμματισμοῦ κι ἐλέγχου. Εἶχαν δημιουργήσει μίας μορφῆς κανονικότητα στις χερσαίες συγκοινωνίες, σε ὅ,τι αφορά στην χωροταξική ὀργάνωση της ἐλληνικῆς ἐπικράτειας, στους οικονομικοκοινωνικούς συσχετισμούς κέντρων και περιφερειῶν και στους ὀρους κρατικῆς κι ἰδιωτικῆς ἐπένδυσης κι ἐκμετάλλευσης. Η κανονικότητα αὐτή ὀριζόταν ἀπό την χωροχρονική σταθερότητα κι ἐλεγκσιμότητα των δικτύων

³⁴¹ Π. Χατζημιχάλης, *Συγκοινωνία και μεταφοράι*, σ. 27

³⁴² Π. Χατζημιχάλης, *Συγκοινωνία και μεταφοράι*, σ. 13

³⁴³ Π. Χατζημιχάλης, *Συγκοινωνία και Μεταφοράι*, σ. 27

κινητικότητας. Σχετιζόταν επίσης με οικονομίες κλίμακας που απαιτούσαν την επένδυση και διαχείριση μεγάλων κεφαλαίων. Λόγω των οικονομιών κλίμακας που ταυτόχρονα σχετιζόνταν άμεσα με εθνικά και πολιτικά ζητήματα, όπως το ζητούμενο γεωγραφικής ενοποίησης της επικράτειας, την γεωγραφική ισοκατανομή οικονομικής ανάπτυξης, ή τις στρατιωτικές μεταφορές, στις αρχές του Μεσοπολέμου κρίθηκε σκόπιμο στην Ελλάδα, όπως και την υπόλοιπη Ευρώπη το να τεθεί ο σιδηρόδρομος υπό κρατική κηδεμονία, ώστε να ασκηθεί η κοινωνική πολιτική που αν και όχι άμεσα επικερδής θεωρείτο ως μακροπρόθεσμη επένδυση σε υποδομές που αποτελούσαν το τεχνοκοινωνικό πλαίσιο και την προϋπόθεση για οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη. Με αυτόν τον τρόπο το συμφέρον των σιδηροδρόμων ταυτιζόταν εν τέλει με το συμφέρον της ίδιας της εθνικής οικονομίας. Η σχετικά αδιαμφισβήτητη πρωτοκαθεδρία που κατείχε ως τότε ο σιδηρόδρομος στις χερσαίες μεταφορές, δικαιολογούσε σε κάποιο βαθμό τουλάχιστον την ορθολογικότητα των επιλογών αυτών.

Η ιστορική συγκυρία όμως της τεχνοοικονομικής καταπόνησης των σιδηροδρομικών υποδομών λόγω των πολεμικών περιπετειών που έλαβαν χώρα εκείνη την περίοδο, σε συνδυασμό με την οικονομική κρίση του 1929, και την βαθμιαία διάδοση της αυτοκίνησης αλλάζει τις δυναμικές. Η αυτοκίνηση, αν και δεν ευθυνόταν πρωτογενώς για την επιδείνωση της τεχνοοικονομικής κρίσης των σιδηροδρόμων, είναι αυτή που ανατρέπει τα δεδομένα που ως τότε είχαν συγκροτήσει το πλαίσιο διαχείρισης των χερσαίων συγκοινωνιών. Υπό αυτήν την έννοια η αυτοκίνηση ως τεχνοκοινωνικό σύστημα προσλαμβάνεται σε αντιδιαστολή με την κανονικότητα που είχε συγκροτηθεί από τον σιδηρόδρομο. Τα κύρια χαρακτηριστικά του νέου συστήματος θεωρούνται η ευελιξία, η ελευθερία κι η δυνατότητα επέκτασης σε περιοχές που η επέκταση του σιδηρόδρομου ήταν τεχνικά και οικονομικά ασύμφορη. Άλλωστε, η Ελλάδα ήταν τότε μία χώρα ως επί το πλείστον γεωργική. Κατά συνέπεια, ελλείπει μεγάλης βιομηχανίας υστερούσε σε εμπορική αλλά κι επιβατική σιδηροδρομική κίνηση, συγκρινόμενη ακόμη και με χώρες όπως η γειτονική της Βουλγαρία.³⁴⁴ Αποτελούσε λοιπόν πρόβλημα το κατά πόσο σε μία χώρα με τις μεταφορικές ανάγκες της Ελλάδας, οι οποίες συνίσταντο όχι στον όγκο των μεταφερόμενων αγαθών, αλλά στην απόκτηση

³⁴⁴ Σ. Κορώνης, «Οι σιδηρόδρομοι εντός του πλαισίου του ελληνικού συγκοινωνιακού δικτύου, η ανάγκη νέου προσανατολισμού της συγκοινωνιακής πολιτικής και ο εν τω μέλλοντι ρόλος του κράτους ως ρυθμιστού των συγκοινωνιών», σ. 155. Στη Βουλγαρία το σιδηροδρομικό δίκτυο είχε μήκος 2.800 χλμ. αλλά το πλήθος των επιβατών που μετακινήθηκαν το 1929 ανέρχονταν στους 9.820.000 (με πληθυσμό 5.480.000).

πρόσβασης απομονωμένων περιοχών, ο σιδηρόδρομος θα μπορούσε να διαδραματίζει πρωτεύοντα ρόλο για πολύ ακόμη. Ακόμη και ο Κορώνης που αντιμετώπιζε το αυτοκίνητο ως δευτερεύον μέσο, εξήρε την συμβολή των ταχυδρομικών αυτοκινήτων σε μία χώρα «γεωργική και δημοκρατική» όπως η Ελλάδα.³⁴⁵ Σε κάθε περίπτωση πάντως, τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της αυτοκίνησης θεωρείτο ότι έπρεπε να τεθούν υπό έλεγχο ώστε να λειτουργήσουν επικουρικά προς το κύριο συγκοινωνιακό έργο που επιτελούσαν οι σιδηρόδρομοι.

Τα ίδια τα δομικά χαρακτηριστικά της αυτοκίνησης ωστόσο που αποτελούσαν τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα και την καθιστούσαν δυνητικά επικουρική ή ωφέλιμη προς τον σιδηρόδρομο, όπως σημείωνε και ο Χατζημιχάλης, ήταν αυτά που ταυτόχρονα την καθιστούσαν μη ελέγξιμη, και δύσκολη στο να τεθεί σε μακροπρόθεσμο προγραμματισμό. Αν και δυνητικά συνεισέφερε στην συγκοινωνία των απομονωμένων περιοχών, θεωρείτο ένα φαινόμενο το οποίο εφ' όσον λειτουργούσε εκτός ελέγχου, δεν αποτελούσε συγκοινωνιακό σύστημα με την στενή έννοια του όρου, καθ' ότι αναπτυσσόταν παρασιτικά προς την κανονικότητα των σιδηροδρόμων που ήταν άμεσα συνδεδεμένη την εθνική οικονομία. Γι' αυτό κι η αυτοκίνηση συνδεόταν με μίας μορφής αταξία. Θα μπορούσε μάλιστα να υποστηριχθεί ότι εφ' όσον η δομή της παρέκκλινε από την οργανωτική και τεχνική κανονικότητα που θεωρείτο ότι έπρεπε να χαρακτηρίζει ένα συγκοινωνιακό σύστημα, η αυτοκίνηση θεωρείτο κατά κάποιον τρόπο τελικά ως μάλλον δομικά ασυστηματική, αποτελούσε εν τέλει ένα τεχνοκοινωνικό μη-σύστημα. Υπό αυτήν την έννοια, η επικράτηση της αυτοκίνησης έναντι του σιδηροδρόμου θα μπορούσε να εκληφθεί και ως αυτό που ο Coutard περιγράφει ως απορρύθμιση των τεχνοκοινωνικών συστημάτων που λειτουργούν στο πλαίσιο μονοπωλίων, η οποία συντελείται στο πλαίσιο οικονομικής φιλελευθεροποίησης.³⁴⁶

Σε κάθε περίπτωση πάντως, στο δημόσιο λόγο της τεχνοεπιστημονικής κοινότητας της δεκαετίας του 1930 η αυτοκίνηση υποστηρίζεται ότι ενείχε χαρακτηριστικά άναρχης δόμησης. Η ασύμμετρη φύση της αυτοκίνησης και του σιδηροδρόμου ως συστημάτων είχε οδηγήσει και στον χαρακτηρισμό του μεταξύ τους

³⁴⁵ Σ. Κορώνης, «Οι σιδηρόδρομοι εντός του πλαισίου του ελληνικού συγκοινωνιακού δικτύου, η ανάγκη νέου προσανατολισμού της συγκοινωνιακής πολιτικής και ο εν τω μέλλοντι ρόλος του κράτους ως ρυθμιστού των συγκοινωνιών», σ. 155.

³⁴⁶ Ο. Coutard, "Introduction: the evolving forms of governance of large technical systems" στο Ο. Coutard (επιμ.), *The Governance of Large Technical Systems*, Routledge, London – New York, 1999, σ. 1 – 16.

ανταγωνισμού ως ασύμμετρου. Βάσει αυτής της κανονικότητας που στην ουσία αποτελούσε ένα τεχνοκοινωνικό παραδειγματικό πλαίσιο, η αυτοκίνηση εκλαμβάνονταν όπως χαρακτηριστικά διατύπωνε κι ο εκπρόσωπος της ΚτΕ, πέρα από ανταγωνιστική, και απειλητική. Ακόμη και αναφορικά με το οδικό δίκτυο ο Κορώνης υποστήριζε για παράδειγμα ότι η τεχνική ιδιομορφία της οδού καθ' αυτής ως υποδομής την καθιστά ασύμμετρη προς το σιδηρόδρομο.³⁴⁷ Σε κάθε περίπτωση εκείνο που περιγραφόταν από τους ιστορικούς δρώντες και δη τους σιδηροδρομικούς ως απειλή, από ιστορικής πλευράς θα περιγραφόταν ως μετάθεση παραδείγματος.

Από την άλλη πλευρά, υπήρχε κι η μειοψηφική και ίσως κυνική άποψη που εξέφραζε από όσους είδαμε παραπάνω μόνο ο Αγαπητός. Σύμφωνα με αυτήν την άποψη, δεν υπήρχε λόγος να επιβαρύνεται ο κρατικός προϋπολογισμός προκειμένου να επιτευχθεί ο συντονισμένος επιμερισμός εργασιών αυτοκίνησης και σιδηροδρόμων, απλά επειδή δεν ήταν δυνατόν. Ως προς τους όρους με τους οποίους εκφερόταν, η επιχειρηματολογία αυτή δεν διέφερε σημαντικά από την άποψη που προέτασσε τον κρατικό έλεγχο επί του ανταγωνισμού των δύο μέσων. Και τα δύο συγκοινωνιακά συστήματα περιγράφονταν κατ' αρχάς με τον ίδιο τρόπο που τα περιέγραφε κι η αντίθετη άποψη. Εν ολίγοις ο σιδηρόδρομος εκπροσωπούσε την σταθερότητα και την κοινωνική πολιτική κι η αυτοκίνηση την ευελιξία και την ελεύθερη οικονομία. Όπως όμως η αυτοκίνηση έπρεπε να αναπτύσσεται με όρους παραγωγικότητας των κεφαλαίων που επενδύονταν, το ίδιο όφειλε κι ο σιδηρόδρομος. Το ότι υπό αυτές τις συνθήκες ο σιδηρόδρομος μπορεί να μην επεβίωνε, προφανώς δεν συνεπαγόταν στο ότι ούτως ή άλλως θα επεβίωνε τελικά και υπό τον κρατικό προστατευτισμό. Κάτι τέτοιο όμως δεν αμφισβητούσε τελικά τον χαρακτήρα της αυτοκίνησης, αλλά του σιδηροδρόμου, με τον τρόπο που τουλάχιστον είχε οριοθετηθεί στο πλαίσιο του τεχνοκοινωνικού παραδειγματικού πλαισίου το οποίο είχε επικρατήσει βάσει και των οδηγιών της ΚτΕ στο μεγαλύτερο μέρος της Ευρώπης. Μπορούσε η παραγωγικότητα να συνυπάρξει με την κοινωνική πολιτική χωρίς να γίνει έκπτωση στον ένα από τους δύο στόχους; Ο Αγαπητός τουλάχιστον όπως είδαμε αμφισβητούσε τη λειτουργικότητα αυτού του πλαισίου όχι μόνο για την Ελλάδα, αλλά και για πολύ περισσότερο προηγμένες χώρες όπως η Γαλλία κι η Γερμανία. Δεν είναι τυχαίο πάντως το ότι

³⁴⁷ Σ. Κορώνης, «Διατί επιβάλλεται η Δημόσια Σιδηροδρομική Επιχείρησης», σ. 215 – 7. Σ. Κορώνης, «Οι σιδηρόδρομοι εντός του πλαισίου του ελληνικού συγκοινωνιακού δικτύου, η ανάγκη νέου προσανατολισμού της συγκοινωνιακής πολιτικής και ο εν τω μέλλοντι ρόλος του κράτους ως ρυθμιστού των συγκοινωνιών», σ. 155

ασχέτως των προγενέστερων συνθηκών που είχαν θέσει σε κρίση τους σιδηροδρόμους, όπως οι πόλεμοι κι οι οικονομικές κρίσεις ο δημόσιος διάλογος αναφορικά με την παραγωγικότητα των σιδηροδρόμων γίνεται εντονότερος, την ίδια περίοδο που εισέρχεται στο προσκήνιο κι η αντίστοιχη συζήτηση για την αυτοκίνηση.

Όπως αναφέρθηκε και στην αρχή αυτού του μέρους, η αποτυχία επίτευξης της διατροφικότητας αυτοκίνησης και σιδηροδρόμου και ο ανταγωνισμός των δύο συστημάτων παρουσιάζει ιστορικό ενδιαφέρον γιατί αφορά στη δημόσια συζήτηση γύρω από αυτό που ορίζεται ως φύση των δύο μέσων, η οποία διαμορφώνει αντίστοιχο τεχνοκοινωνικό ρόλο που σχετίζεται με πολιτικές και οικονομικές στοχεύσεις. Στο βαθμό μάλιστα που η χρησιμότητα κι ο λόγος ύπαρξης του κάθε συστήματος επαναπροσδιορίζεται στο πλαίσιο αυτής της συζήτησης ή τίθεται αν αμφιβόλω, συνεισφέρει στην εμβριθέστερη ιστορική κατανόηση των ετερογενών παραγόντων που συγκροτούσαν το κάθε ένα από τα δύο συστήματα.

Το σύστημα των σιδηροδρόμων αποτελείτο λοιπόν από εταιρείες των οποίων το συμφέρον είτε υπό το καθεστώς παραχώρησης, είτε υπό το καθεστώς άμεσης κρατικής εκμετάλλευσης είχε συνδεθεί με την κρατική οικονομία. Αποτελείτο επίσης από επενδυτικά κεφάλαια των οποίων η απόσβεση κι η απόδοση σχετιζόταν με τον κρατικό προϋπολογισμό. Οι εταιρείες αυτές είχαν μετατραπεί σε φορείς κοινωνικής πολιτικής τόσο ως προς τους εργαζομένους τους, όσο και προς το κοινό το οποίο εξυπηρετούσαν. Ένας επιπλέον παράγοντας που αποτελούσε συστατικό στοιχείο της δομής των σιδηροδρόμων ως τεχνοκοινωνικό σύστημα ήταν οι τεχνολογίες που χρησιμοποιούνταν, οι οποίες δεν άνηκαν πλέον στις τεχνολογίες αιχμής της εποχής. Άλλος παράγοντας ήταν η κοινότητα τεχνοεπιστημονικών φορέων όπως το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας του οποίου πολλά μέλη, όπως είδαμε διέθεταν αξιώματα μέσω των οποίων επεδίωκαν δημόσια παρέμβαση στα μεγάλα κατασκευαστικά έργα της εποχής, ώστε αυτά να ανταποκρίνονται σε αντίστοιχες τεχνοκρατικές στοχεύσεις.

Επιπρόσθετος παράγοντας ιδεολογικοπολιτικής φύσεως ήταν ότι το γεγονός οι σιδηρόδρομοι επί σειρά δεκαετιών είχαν συνδεθεί με το αίτημα του εκσυγχρονισμού κι εξευρωπαϊσμού της χώρας. Μπορούσαν πια ακόμη και προς τα τέλη του Μεσοπολέμου οι σιδηρόδρομοι να λειτουργήσουν ως φορείς αυτών των αιτημάτων; Κάτι τέτοιο θα σήμαινε περισσότερες επενδύσεις ώστε να εκσυγχρονιστούν τεχνολογικά προκειμένου να επιβιώσουν, δηλαδή να εισάγουν τις τεχνολογίες πετρελαίου. Εξασφάλιζε όμως η παραγωγική τους απόδοση τη δυνατότητα για την επένδυση νέων κεφαλαίων με στόχο τον τεχνολογικό εκσυγχρονισμό των

σιδηροδρόμων; Εάν συνέχιζαν να αποτελούν ταυτόχρονα και φορείς κοινωνικής πολιτικής με τον τρόπο που αυτό συνέβαινε στην Ελλάδα τότε, ίσως όχι. Τέλος, μεταξύ των παραγόντων που συνδιαμόρφωσαν το τεχνοκοινωνικό σύστημα των σιδηροδρόμων θα πρέπει να συμπεριληφθούν αφ' ενός το οικονομικό πλαίσιο της εποχής που σηματοδοτήθηκε από την οικονομική κρίση του 1929, κι η στρατιωτική σημασιοδότηση και χρήση των σιδηροδρόμων.

Από την άλλη πλευρά το σύστημα της αυτοκίνησης συνδεόταν κατ' αρχάς με τα συμφέροντα οικονομικών κύκλων όπως οι αυτοκινητοβιομηχανίες, ή οι εταιρείες πετρελαιοειδών που αναζητούσαν μεσάζοντες όπως ο Μακρής για να διεισδύσουν σε νέες αγορές. Επιπλέον δομικό στοιχείο της αυτοκίνησης ήταν ακόμη οι οδικές υποδομές της, που όπως περιγράφηκε στο προηγούμενο μέρος, αποτελούσαν και οι ίδιες ένα σύνθετο τεχνοοικονομικό σύστημα. Ο τρόπος ανάπτυξης του οδικού δικτύου στην ελληνική επικράτεια διαδραμάτισε καίριο ρόλο στην έκβαση του ανταγωνισμού της αυτοκίνησης με τον σιδηρόδρομο. Για ποιον λόγο όμως, παρ' ότι και ο ίδιος ο Μακρής εκ των υστέρων διατεινόταν – άγνωστο με ποιο βαθμό ειλικρίνειας – ότι έπρεπε οι κύριες αρτηρίες του να χαραχθούν εγκάρσια προς τις σιδηροδρομικές γραμμές, τελικά χαράχθηκαν παράλληλα ως επί το πλείστον επιτείνοντας αυτόν τον ανταγωνισμό; Προφανώς λόγω του γεωφυσικού αναγλύφου της Ελλάδας, το οποίο αποτελούσε δομικό παράγοντα του οδικού δικτύου, άρα και της αυτοκίνησης. Εάν τα οικονομικά της δεκαετίας του 1920 προλειαίνονταν αρκούντως ευοίωνα ώστε η αρχική χάραξη του δικτύου να αποτελείται από οδούς πολυτελείς για τα δεδομένα της Ελλάδας εκείνης της περιόδου, ως προς το πλάτος και την οδόστρωση, δεδομένου ότι η οικονομοτεχνική μελέτη του έργου είχε αναληφθεί από ιδιωτική εταιρεία που όπως είναι φυσικό αναζητούσε πρωτίστως την επικέρδεια, το κόστος προκειμένου το οδικό δίκτυο που πληρούσε προδιαγραφές αυτοκινητιστικών οδών α' ή β' κατηγορίας, να διασχίσει εγκάρσια τους ορεινούς όγκους που χωρίζουν την ανατολική από τη δυτική Ελλάδα θα εκτινασσόταν. Η κάθετη αρτηρία για παράδειγμα που διέτρεχε τον ηπειρωτικό κορμό βόρειας και νότιας Ελλάδας σε μεγάλο βαθμό διερχόταν από πεδινές περιοχές ενώ ακόμη θα συνέδεε τα δύο μεγαλύτερα αστικά κέντρα. Παρ' ότι η διαδρομή αυτή συνδεόταν ήδη σιδηροδρομικά, η κατασκευή παραλλήλων οδών θα επέφερε αμεσότερο κέρδος.

Άλλος παράγοντας του τεχνοκοινωνικού συστήματος της αυτοκίνησης, όπως και των σιδηροδρόμων, ήταν οι τεχνοκρατικές παρεμβάσεις μελών του ΤΕΕ. Αν και δεν εισακούστηκαν οι απόψεις της πλειοψηφίας που δήλωνε υπέρ της επέκτασης του

κρατικού παρεμβατισμού και στην αυτοκίνηση, οι κριτικές στην εκτέλεση των έργων οδοποιίας σε συνδυασμό βέβαια με την οικονομική κρίση συντέλεσαν στον επαναπροσδιορισμό των τεχνικών προδιαγραφών τους και στην σχετική αλλαγή του νομοθετικού πλαισίου που όπως είδαμε πραγματοποιήθηκε από τον υπουργό Συγκοινωνίας Δίγκα. Επιπλέον παράγοντας που αποτελούσε συστατικό στοιχείο του συστήματος της αυτοκίνησης ήταν και πάλι, όπως και στην περίπτωση των σιδηροδρόμων, οι κυβερνητικές πολιτικές. Παρ' ότι στο πλαίσιό τους υποτίθεται ότι οι σιδηρόδρομοι απολάμβαναν ειδικού καθεστώτος προστασίας, σύμφωνα με άλλες απόψεις, τις οποίες όπως προαναφέρθηκε υποστήριζε κι ο Πausανίας Μακρής, ήταν η αυτοκίνηση αυτή που είχε τύχει ειδικής εύνοιας και μεταχείρισης τουλάχιστον κατά το α' μισό της δεκαετίας του 1930.

Μέχρι το 1936 πάντως, όπως ανέφερε η σχετική μελέτη της γεωγραφικής υπηρεσίας του αμερικανικού στρατού, παρά τις σοβαρές ελλείψεις του οδικού δικτύου, η αύξηση της κυκλοφορίας αυτοκινήτων κι η εξυπηρέτηση που προσέφεραν στην εμπορική διασύνδεση των διαφόρων περιοχών της ελληνικής επικράτειας, σε συνδυασμό με τις όποιες βελτιώσεις υπήρξαν στις οδικές υποδομές, έθεσαν σε σοβαρή απειλή τη λειτουργία των σιδηροδρόμων. Η κατάσταση αυτή επιδεινωνόταν περαιτέρω από την ελλιπή ανάπτυξη των σιδηροδρόμων σε ολόκληρη την επικράτεια.³⁴⁸ Για τον λόγο αυτό, το 1936 λήφθηκε από το μεταξικό καθεστώς μία σειρά από κρατικά μέτρα για τον περιορισμό του ανταγωνισμού των δύο μέσων. Προς αυτήν την κατεύθυνση επιχειρήθηκε να συμβάλει κι η ίδρυση του Υπουργείου Σιδηροδρόμων και Οδικών Μεταφορών. Επί δικτατορικής κυβέρνησης Μεταξά εκδόθηκε ειδικό διάταγμα για την υποχρεωτική συνεργασία σιδηροδρόμων και αυτοκινήτων και την αντιμετώπιση του καταστρεπτικού, όπως χαρακτηριζόταν, συναγωνισμού μεταξύ τους. Το κράτος ανάλαβε τις εμπορικές μεταφορές μεγάλων αποστάσεων ώστε να υπάρξει ένας αυτόνομος οργανισμός αντίστοιχος των σιδηροδρόμων. Παράλληλα, επιβλήθηκαν οδικά τέλη στα λεωφορεία και στα πετρελαιοκίνητα φορτηγά ώστε να περιοριστεί η ακτίνα δραστηριότητας των οδικών συγκοινωνιών που δίνονταν στους σιδηροδρόμους.³⁴⁹

³⁴⁸ Βλ. και Οργανισμός Ανασυγκροτήσεως, «Πρόγραμμα Ανασυγκροτήσεως της χώρας», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 277 – 8, Ιούλ. – Αύγ. 1947, σ. 65 – 125

³⁴⁹ B.R. (Declassified) *Greece, Economic Geography, Ports and Communications*, σ. 315 – 7. Υφυπουργείον Τύπου και Τουρισμού, Διεύθυνσις Λαϊκής Διαφωτίσεως, *Τέσσαρα χρόνια διακυβερνήσεως Ι. Μεταξά*, σ. 3 – 58.

Υπό αυτήν την έννοια, οι συγκεντρωτικές πολιτικές που εφαρμόστηκαν στο πλαίσιο της δικτατορίας της 4^{ης} Αυγούστου έθεσαν ίσως περισσότερους περιορισμούς στην εμπορική δραστηριότητα της αυτοκίνησης συγκριτικά με τις κυβερνήσεις της προηγούμενης περιόδου. Παρ' όλα αυτά, θα ήταν μάλλον απλουστευτικό να ισχυριστεί κάποιος ότι επί Μεταξά επεκτάθηκαν συνολικά τα μέτρα κρατικού παρεμβατισμού επί των συγκοινωνιών. Άλλωστε, το οικονομικοπολιτικό και διανοητικό πλαίσιο τόσο του βενιζελικού φιλελεύθερου αστικού εκσυγχρονισμού, όσο και του μεταξικού καθεστώτος, όπως εκτέθηκαν και στο προηγούμενο μέρος ήταν αρκούντως σύνθετα ώστε να μπορούν να κατανοηθούν εάν ταξινομηθούν υπό απλουστευτικές ταξινομήσεις όπως ο φιλελευθερισμός ή ο προστατευτισμός. Οι πολιτικές εκείνης της περιόδου θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι ήταν τόσο φιλελεύθερες στον παρεμβατισμό τους, όσο και παρεμβατικές στον φιλελευθερισμό τους.

Εάν όμως όντως είχε υπάρξει για κάποιο διάστημα κατά τη διάρκεια του Μεσοπολέμου πολιτική εύνοια προς την αυτοκίνηση, όπως διατεινόταν τουλάχιστον ο Μακρής, ποια πρόσωπα ή κύκλους είχε ως αποδέκτες; Παρ' ότι η εταιρεία του Μακρή και διά μέσου αυτής η Shell, αναμφισβήτητα είχε λάβει ειδική εύνοια συγκριτικά με τις ανταγωνιστικές κατασκευαστικές εταιρείες στην οδοποιΐα, στο ζήτημα του ανταγωνισμού αυτοκίνησης και σιδηροδρόμου, δεν ήταν τα συμφέροντα του Μακρή που θα ευνοούνταν εάν η πλάστιγγα έγερνε υπέρ της πρώτης, αν πιστέψουμε τα όσα είδαμε παραπάνω ότι ισχυριζόταν ο ίδιος. Κύριο μέλημα της εταιρείας «Προμηθέας» ήταν η διάδοση της χρήσης πετρελαίου, η οποία θα μπορούσε να εξυπηρετηθεί και αν οι σιδηροδρομικές εταιρείες γενίκευαν τη χρήση αυτοκινηταμαξών. Επιπλέον ο ίδιος ο Μακρής ήταν μεταξύ αυτών που προσβλέποντας στη μακροπρόθεσμη εξυπηρέτηση των οικονομικών του συμφερόντων, ήταν μεταξύ αυτών που αποζητούσε τον κρατικό παρεμβατισμό.

Οι κύκλοι που κυρίως ευνοούνταν βραχυπρόθεσμα τουλάχιστον ήταν οι μικρές – συχνά ατομικές – επιχειρήσεις, οι οποίες εκμεταλλευόμενες την ελλιπή νομοθεσία για τις τεχνικές και οικονομικές προδιαγραφές που έπρεπε να πληρούνται ώστε να προσφέρονται αυτοκινητιστικές μεταφορικές υπηρεσίες, έβλεπαν την επαγγελματική λύση του να προμηθευτούν συχνά επί πιστώσει, ιδιόκτητο λεωφορείο, φορτηγό ή ταξί και να εκτελούν δρομολόγια ως μέσο βιοπορισμού που ήταν σε μεγάλο βαθμό απαλλαγμένος από υποχρεώσεις κι ελέγχους. Σε αντίθεση λοιπόν με την οδοποιΐα στην οποία, οι μεσαίες ή μικρές κατασκευαστικές εταιρείες δεν ευνοήθηκαν προς χάρη του μεγάλου ιδιωτικού συμφέροντος, στην περίπτωση της αυτοκίνησης και της απειλής που

επέφερε στον σιδηρόδρομο, η πραγματική μάχη των συμφερόντων ήταν μεταξύ του κρατικού και του μικρού ιδιωτικού συμφέροντος. Το ότι αυτές οι αυτοκινητιστικές μικροεπιχειρήσεις επωφελούνταν βραχυπρόθεσμα από το νομοθετικό κενό εντός του οποίου αναπτυσσόταν το νέο σύστημα της αυτοκίνησης ήταν μάλλον αποτέλεσμα κρατικής αδράνειας, παρά σκοπιμότητας. Στο βαθμό που αυτή η αδράνεια γινόταν σκόπιμα, ενδεχομένως απέβλεπε στην προσπάθεια επίλυσης του προβλήματος της ανεργίας κι αποσόβησης κοινωνικών εντάσεων. Κάτι τέτοιο ήταν σίγουρα επιδίωξη όχι μόνο των προηγούμενων κυβερνήσεων, αλλά και της μεταξικής κυβέρνησης, στο βαθμό που τα δικτατορικά καθεστώτα συνήθως αποζητούν έμμεσους τρόπους λαϊκής συναίνεσης.

Οι συνθήκες πλήρους ανταγωνισμού υπό τις οποίες ανέπτυσαν τη δραστηριότητά τους αυτές οι επιχειρήσεις πάντως δεν ευνοούσε ούτε τις ίδιες, σύμφωνα με μέλη του ΤΕΕ, όπως ο Παπαδελόπουλος, αλλά και ο εκπρόσωπος της ΚτΕ, Regnoul στην γνωμοδότησή του για την κρίση στους σιδηροδρόμους. Στην πλειοψηφία τους ήταν βραχύβιες. Παρ' όλα αυτά, όσες έβγαιναν απ' το πεδίο της μάχης, αντικαθίσταντο από άλλες εταιρείες. Αυτό αρκούσε για να επιδεινωθούν τα οικονομικά των σιδηροδρόμων. Γιατί όμως δεν πείθονταν όλοι αυτοί οι μικροϊδιοκτήτες αντί να ανταγωνίζονται τον σιδηρόδρομο, να προσφέρουν συμπληρωματικές υπηρεσίες, επεκτείνοντας το ήδη υπάρχον συγκοινωνιακό δίκτυο «ακτινοειδώς», όπως συνιστούσε ο Χατζημιχάλης, ώστε να λειτουργούν ελεύθερα στις περιοχές που δεν καλύπτονταν από τον σιδηρόδρομο; Η λογική απάντηση βρισκόταν στο κακό οδικό δίκτυο των ορεινών και δυσπρόσιτων συγκοινωνιακά περιοχών. Ελλείπει υποδομών συντήρησης κι επισκευής όπως συνεργεία ή κέντρα ανταλλακτικών στην ελληνική επαρχία, όσες από τις μικροεπιχειρήσεις δεν καταστρέφονταν στις πεδινές περιοχές που υπήρχαν και άλλα συγκοινωνιακά μέσα, λόγω του ανταγωνισμού και της αδυναμίας απόσβεσης του κεφαλαίου εκκίνησης, ή αποπληρωμής του οχήματός τους, καταστρέφονταν στις ορεινές περιοχές επειδή το όχημά τους αργά ή γρήγορα αχρηστευόταν.

Μία τέτοια περίπτωση αναφέρεται τουλάχιστον στην περιοχή Ανδρίτσαινας Ηλείας, όπου ένας κάτοικος της περιοχής ονόματι Βασίλης Μπαλές αφού επέστρεψε από την Αμερική όπου είχε εργαστεί για χρόνια, διέθεσε όλες του τις οικονομίες προκειμένου να αγοράσει ένα φορτηγό κι ένα ταξί που θα συνέδεαν συγκοινωνιακά το χωριό του με την Μεγαλόπολη. Λόγω όμως των εξαιρετικά κακών δρόμων σε αυτήν την ορεινή περιοχή, αλλά κι εξ αιτίας τη έλλειψης συνεργείων, τα οχήματα

καταστράφηκαν γρήγορα κι αναγκάστηκε να τα πουλήσει ως παλιοσίδερα, ενώ ο ίδιος κατέληξε και πάλι πάμφτωχος.³⁵⁰

Αυτές οι μικροεπιχειρήσεις μεταφορών που λειτουργούσαν εκείνη την περίοδο δεν αναλύθηκαν εκτενώς σε αυτό το κεφάλαιο καθ' ότι η έμφαση εδώ δόθηκε στις υποδομές της αυτοκίνησης. Διαφαίνεται ωστόσο ότι οι επιχειρήσεις αυτές ήταν από τις πιο καίριες δομικές παραμέτρους του συστήματος της αυτοκίνησης. Σε κάθε περίπτωση όμως, η ιστορία της ανάπτυξης των υποδομών της αυτοκίνησης και του ανταγωνισμού της με τον σιδηρόδρομο καταδεικνύει τον ετερογενή χαρακτήρα και των δύο ως τεχνοκοινωνικά συστήματα. Προκειμένου να κατανοηθεί ο χαρακτήρας αυτός απαιτείται πολυεστιακή ανάλυση. Εν προκειμένω οι παράγοντες της αυτοκίνησης όπως οι αυτοκινητιστές, δεν μπορούν να διαχωριστούν πλήρως από τα οδικά δίκτυα ως υποδομές, τα οποία επίσης δεν μπορούν να κατανοηθούν διαχωρισμένα από το σύστημα το οποίο απείλησαν.

Τα μεσοπολεμικά διλήμματα πάντως περί τεχνοοικονομικών και πολιτικών προγραμματισμών με τους οποίους συνδέθηκαν αμφότερα τα συστήματα και το αποτέλεσμα της μεταξύ τους ασύμμετρης αναμέτρησης κρίθηκαν εν τέλει από μία παράμετρο την οποία κανείς από τους ιστορικούς δρώντες της εποχής δεν είχε συμπεριλάβει στις αναλύσεις του, γιατί απλούστατα δεν είχε προβλέψει είτε την ίδια, είτε την έκτασή της, η οποία ήταν σαρωτική. Κι η παράμετρος αυτή ήταν ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος.

2.3 Οι υποδομές αυτοκίνησης κατά τη μεταπολεμική περίοδο

2.3.1 Τα προγράμματα ανασυγκρότησης στις υποδομές αυτοκίνησης και τους σιδηροδρόμους

Τα έργα οδοποιίας που συνέχισαν να εκτελούνται με πολλά προβλήματα μέχρι και την Κατοχή, στην συνέχεια διακόπηκαν, ενώ οι εργασίες που εκτελούνταν ήταν κυρίως για λογαριασμό του κατακτητικού στρατού.³⁵¹

³⁵⁰ Προφορική μαρτυρία Π. Παπαζαφειρόπουλου, κατοίκου Ανδρίτσαινας, Αθήνα, Σεπτέμβριος 2009.

³⁵¹ «Υπόμνημα της Διοικούσης Επιτροπής προς το Διοικητικόν Συμβούλιον της Ανωνύμου Οικονομικοτεχνικής Εταιρίας Προμηθεύς», 8/12/1943, σ. 3. Ιστορικό Αρχείο Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδας, Φάκελος Ι, «Προμηθεύς» «Η Έταιρία ήμων ήσχολείτο κατά τό διάστημα μέχρι τής Κατοχής, μέ τήν συνέχισιν καί άποπεράτωσιν τών έργων τών διαφόρων συμβάσεων οδοποιίας, μετά δέ τήν Κατοχήν μέχρι σήμερα εις τήν έκκαθάρισιν καί τακτοποίησιν τών έργων τούτων. Κατά τήν περίοδον τούτην έπαυσεν ή εκτέλεσις πάσης τεχνικής εργασίας, ει μή μόνον ή διά λογαριασμόν του Στρατού

Μέχρι το 1940 η Ελλάδα είχε οδικό δίκτυο μήκους 17.227 χλμ., ενώ το συνολικό μήκος του υπό εκμετάλλευση σιδηροδρόμου ανερχόταν σε 2.679 χλμ.³⁵² Στο πλαίσιο των συνεχιζόμενων έργων οδοποιίας, μέχρι το 1941 προβλεπόταν η ολοκλήρωση 1.500 επιπλέον χλμ. οδικού δικτύου, κυρίως των εθνικών οδών. Υπολογιζόταν τότε ότι σε δυο χρόνια το δίκτυο εθνικών οδών θα είχε ολοκληρωθεί, δεν ήταν όμως αντίστοιχα ευοίωνες οι προβλέψεις για τις επαρχιακές οδούς. Παράλληλα με το κατασκευαστικό, σε εξέλιξη ήταν κι επισκευαστικό έργο. Περίπου 2.000 χλμ. οδών είχαν επαλειφθεί σε κύριες αρτηρίες. Επίσης είχαν κατασκευαστεί μόνιμα ή ημιμόνιμα οδοστρώματα σε επαρχιακές – κοινοτικές οδούς. Στην Αθήνα από το Ταμείο Οδοποιίας Αθηνών είχαν κατασκευαστεί 150 χλμ. οδών. Η επέκταση του οδικού δικτύου τόσο στις ορεινές περιοχές, όπως και τις παραθαλάσσιες ήταν αργή λόγω του απόκρημνου και βραχώδους υπεδάφους που απαιτούσε τεχνικά προπαρασκευαστικά έργα.³⁵³

Τόσο τα έργα οδοποιίας πάντως, όσο κι η επέκταση των σιδηροδρομικών γραμμών διεθνούς πλάτους που είχε αποφασιστεί πριν από τον πόλεμο δεν πρόλαβαν να υλοποιηθούν.³⁵⁴ Η νευραλγική στρατηγική σημασία των ελληνικών συγκοινωνιακών δικτύων για τη διεξαγωγή του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, σε ό,τι αφορούσε τις γραμμές ανεφοδιασμού μεταξύ Ευρώπης και Αφρικής, και το γεγονός ότι η Ελλάδα αποτέλεσε βάση στρατιωτικών επιχειρήσεων, επεφύλασσε καταστροφική τύχη στις μεταφορικές υποδομές. Μεγάλο μέρος του οδικού δικτύου και των γεφυρών καταστράφηκαν είτε από τους Έλληνες αντάρτες, είτε από τις συμμαχικές δυνάμεις για

Κατοχής και επομένως καθίστατο αδύνατος πᾶσα ἀνάμειξις τῆς Ἑταιρίας ἡμῶν. Καὶ ἄλλαι τινὲς ἐργασίαι ἐμφανιζόμεναι ὡς ἐργασίαι διὰ λογαριασμόν τοῦ Ὑπουργείου Συγκοινωνίας ἀφεώρων πράγματι τὸν Στρατὸν Κατοχῆς.»

³⁵² Οργανισμός Ανασυγκροτήσεως, «Πρόγραμμα Ανασυγκροτήσεως της χώρας», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 277 – 8, Ιουλ. – Αύγ. 1947, σ. 65 – 125. Ι. Οικονόμου, «Η Ανασυγκρότησις της χώρας εις τον τομέα των δημοσίων έργων», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 294, 1948, σ. 421 – 425

³⁵³ Θ. Δεσποτόπουλος, *Η οδοποιία εν Ελλάδι από των αρχαιοτάτων χρόνων μέχρι σήμερα*, σ. 28 – 30. Η πλειοψηφία των οδών, όπως επεσήμαινε ο Δεσποτόπουλος ήταν χαραγμένες σε βραχώδες κι ορεινό έδαφος. Ακόμη κι οι παραθαλάσσιες οδοί ήταν σε απόκρημνο έδαφος, όπως η Αθηνών – Κορίνθου. Απαιτούνταν διαρκώς χωματουργικά έργα, σήραγγες ή ημισήραγγες, όπως στις οδούς Σπάρτης – Καλαμάτας, Λαγκάδας Ταυγέτου και Ναυπάκτου – Μεσολογγίου. Η μορφή του υπεδάφους ανάγκαζε τις οδούς να ανέρχονται σε υψηλή στάθμη και να παρουσιάζουν έντονες κλίσεις. Σε μεγάλο μήκος οδικού δικτύου χρειάζονταν τοίχοι υποστήριξης, κατασκευή με συνεχείς ελιγμούς και διάβαση από υψηλούς αυχένες. Εάν παραβάλλει κανείς πάντως το σύγχρονο δίκτυο με το αρχαίο και το ρωμαϊκό σύμφωνα με τον Δεσποτόπουλο, διαπιστώνει σύμπτωση της γενικής κατεύθυνσης των οδών.

³⁵⁴ Οργανισμός Ανασυγκροτήσεως, «Πρόγραμμα Ανασυγκροτήσεως της χώρας», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 277 – 8, Ιουλ. – Αύγ. 1947, σ. 65 – 125. Ι. Οικονόμου, «Η Ανασυγκρότησις της χώρας εις τον τομέα των δημοσίων έργων», σ. 421 – 425

να ανακόψουν τον ανεφοδιασμό των γερμανικών δυνάμεων στην Αφρική.³⁵⁵ Οι ίδιοι οι Γερμανοί αποκατέστησαν ένα μέρος του συγκοινωνιακού δικτύου προκειμένου να εξυπηρετήσουν τις στρατιωτικές τους μεταφορές, στην συνέχεια όμως εγκαταλείποντας με το τέλος του Β΄ Παγκοσμίου την Ελλάδα φρόντισαν να ακολουθήσουν την τακτική της καμένης γης, ξανακαταστρέφοντάς το.³⁵⁶

Έτσι, ο 1943 το 56% του συνολικού μήκους του οδικού δικτύου βρέθηκε εξαρθρωμένο και κατά συνέπεια η χώρα κατατμημένη συγκοινωνιακά. Οι περισσότεροι τύποι γεφυρών που διέθετε η χώρα καταστράφηκαν στο 100%. Από την σαρωτική λαίλαπα δεν γλίτωσαν τόσο η γέφυρα, όσο κι η ίδια διώρυγα στον Ισθμό Κορίνθου. Οι ζημιές όμως που είχε υποστεί το σιδηροδρομικό δίκτυο ήταν ακόμη πιο καταστροφικές από αυτές του οδικού δικτύου. Η σπονδυλική στήλη των σιδηροδρομικών γραμμών που συνέδεαν την Αθήνα με τη Βόρεια Ελλάδα και τα σύνορα, καθώς κι οι γραμμές της Πελοποννήσου είχαν διαλυθεί στο 100%, ενώ μόνο οι τοπικές γραμμές στη Θεσσαλία και στην Ανατολική Μακεδονία ήταν σε θέση να υπολειουργήσουν.³⁵⁷ Συνολικά καταστράφηκαν τα $\frac{3}{4}$ των σιδηροδρόμων ενώ στο εναπομείναν δίκτυο, υπήρχαν σοβαρές ελλείψεις υλικού, λόγω του ότι οι κατακτητές προσπαθούσαν να αυξήσουν στο μέγιστο την απόδοση του δικτύου με πλημμελή ταυτόχρονα συντήρηση.³⁵⁸

Επιπλέον, σημειώνονταν απώλειες στο 65% των επιβατηγών αυτοκινήτων, το 60% των φορτηγών και το 80% των λεωφορείων.³⁵⁹ Οι έντονες ελλείψεις στον στόλο οχημάτων που υπήρξαν κατά τη διάρκεια της Κατοχής και μεταπολεμικά οφείλονταν επιπλέον στο γεγονός ότι ο ελληνικός στρατός πριν την υποχώρησή του στην Αφρική, είχε επιτάξει το μεγαλύτερο μέρος των ιδιόκτητων οχημάτων, συχνά μαζί με τους ιδιοκτήτες τους, για να καλύψει τις στρατιωτικές μεταφορικές του ανάγκες. Σημαντικό μέρος των επιταγμένων αυτοκινήτων μεταφέρθηκε και αυτό στην Αφρική, όπου μέρος του δημοπρατήθηκε. Όσα οχήματα είχαν μείνει στην Ελλάδα σε σχετικά καλή

³⁵⁵ Οργανισμός Ανασυγκροτήσεως, «Πρόγραμμα Ανασυγκροτήσεως της χώρας», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 277 – 8, Ιουλ. – Αύγ. 1947, σ. 65 – 125.

³⁵⁶ Βλ. για παράδειγμα «Αίτηση Κ. Καπετάνιου προς Επαρχιακό Ταμείο Οδοποιίας Αττικής – 16 – 12 – 1947», Αρχείο Υπουργείου Συγκοινωνιών – Ειδικό Ταμείο Επαρχιακής Οδοποιίας Ν. Αττικοβοιωτίας, Φ. 283, Γενικά Αρχεία του Κράτους. Κατά τη διάρκεια της Κατοχής για παράδειγμα αναφέρεται ότι υπήρξαν αρχιεργάτες ή μηχανικοί που ανέλαβαν την επίβλεψη τεχνικών έργων οδοποιίας ύστερα από εντολή των γερμανικών αρχών.

³⁵⁷ Κ. Δοξιάδης, *Αι Θυσίαι της Ελλάδος στο Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο*, Υφυπουργείο Ανοικοδομήσεως, Αθήνα, 1946

³⁵⁸ Οργανισμός Ανασυγκροτήσεως, «Πρόγραμμα Ανασυγκροτήσεως της χώρας», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 277 – 8, Ιουλ. – Αύγ. 1947, σ. 65 – 125.

³⁵⁹ Κ. Δοξιάδης, *Αι Θυσίαι της Ελλάδος στο Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο*

κατάσταση, διαρπάχθηκαν στην συνέχεια από τον κατακτητικό στρατό.³⁶⁰ Μεταπολεμικά οι ελάχιστοι ιδιοκτήτες που αποζημιώθηκαν για τις ελληνικές επιτάξεις, έλαβαν κάποια παντελώς διαλυμένα οχήματα που συχνά δεν ήταν καν τα δικά τους. Η τακτική πάντως επίταξης ή περισυλλογής πολιτικών οχημάτων από τον ελληνικό στρατό, ήταν μία τακτική που περιστασιακά εφαρμοζόταν και μεταπολεμικά.³⁶¹ Και σε ό,τι αφορά το τροχαίο υλικό όμως, οι απώλειες που σημειώνονταν, ανέρχονταν ανάλογα με τον τύπο των σιδηροδρομικών συρμών (ατμάμαξες, φορτηγά βαγόνια, επιβατικά βαγόνια, αυτοκινητάμαξες) από 30% έως και 98%. Οι απώλειες αυτές δεν οφείλονταν μόνο σε καταστροφές, αλλά και σε κλοπές, μέσω των οποίων εξοπλίστηκαν οι βουλγαρικοί κι οι γερμανικοί σιδηρόδρομοι.³⁶²

Η κατάσταση των οδικών υποδομών μεταπολεμικά ήταν τέτοια που υποστηριζόταν ότι ήταν ζήτημα εάν μετά τον πόλεμο ήταν δυνατόν να αναπτύξει κανείς ταχύτητα πάνω από 30 χλμ. την ώρα σε πάνω από 300 χλμ. δικτύου από τα 17.227 χλμ. που υπήρχαν.³⁶³ Οι φθορές κυρίως στις οδικές αρτηρίες ήταν τέτοιες που παρουσίαζονταν διακοπές κυκλοφορίας ανά 20 χλμ. κατά μέσο όρο. Η κακή κατάσταση του δικτύου προκαλούσε περαιτέρω προβλήματα, όπως φθορές σε οχήματα, και μεταφερόμενα εμπορεύματα, επιβράδυνση μεταφορών, ή αύξηση των κομίστρων.³⁶⁴ Επιπλέον, η τακτική των δολιοφθορών στο σιδηροδρομικό δίκτυο, ή σε οχήματα συνεχίστηκε σε κάποιο βαθμό και στην συνέχεια, κατά τη διάρκεια του Εμφυλίου, κυρίως όμως στην περίπτωση των στρατιωτικών μεταφορών.³⁶⁵

³⁶⁰ Οργανισμός Ανασυγκροτήσεως, «Πρόγραμμα Ανασυγκροτήσεως της χώρας», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 277 – 8, Ιούλ. – Αύγ. 1947, σ. 65 – 125.

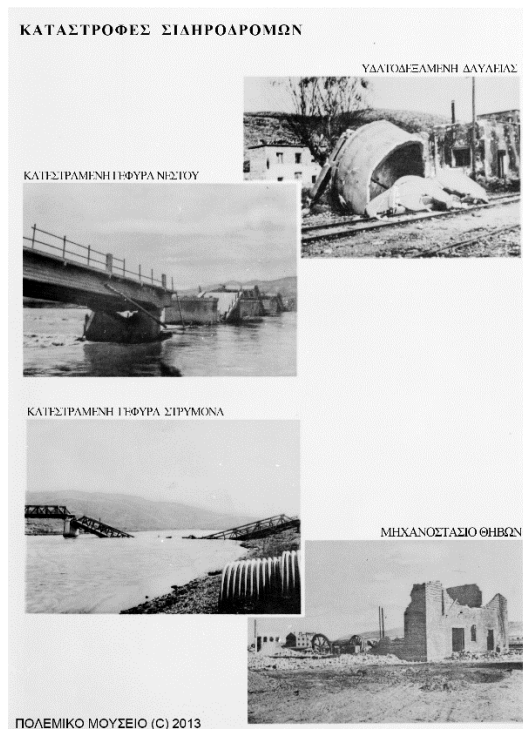
³⁶¹ «Απόρρητος Επιστολή, 393 Σύνταγμα Αναγνωρίσεως, Α.Π. 301», 9/2/1949. «Διαταγή του XI Συντάγματος Αναγνωρίσεως προς το Γ.Ε.Σ. για την συγκέντρωση οχημάτων από περισυλλογή». Αρχείο Διεύθυνσης Ιστορίας Στρατού.

³⁶² *Αι θυσίαι της Ελλάδος στο Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο*. Οργανισμός Ανασυγκροτήσεως, «Πρόγραμμα Ανασυγκροτήσεως της χώρας», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 277 – 8, Ιούλ. – Αύγ. 1947, σ. 65 – 125. Προπολεμικά οι σιδηρόδρομοι διέθεταν συνολικά 7.708 μονάδες ατμαμαξών, αυτοκινηταμαξών, σκευοφόρων, φορταμαξών κτλ

³⁶³ Ι. Οικονόμου, «Η Ανασυγκρότησις της χώρας εις τον τομέα των δημοσίων έργων», *Τεχνικά Χρονικά*, σ. 421 – 425

³⁶⁴ Οργανισμός Ανασυγκροτήσεως, «Πρόγραμμα Ανασυγκροτήσεως της χώρας», τ. 277 – 8, Ιούλ. – Αύγ. 1947, σ. 65 – 125. Οι ζημιές συνολικά για τις άμεσες και έμμεσες ζημιές κοστολογούνταν στα 5.441 εκατ. δρχ. Με δεδομένη την ανάγκη για αποκατάσταση απαιτούνταν 6.591 εκατ. δρχ.

³⁶⁵ «Υπερεπείγουσα Απόρρητη Επιστολή, ΥΠ Μερραρχία, Α2, Α.Π. 29109», 27/07/1948. «Διαταγή της VII Μερραρχίας προς 25^η και 27^η Ταξιαρχίες σχετικά με τον τρόπο προσβολής τρένων και αυτοκινήτων, από σαμποτέρ του Δημοκρατικού Στρατού». «Διαταγή του Γ' Σώματος Στρατού προς VI και XI Μερραρχίες σχετικά με τους τρόπους καταστροφής αυτοκινήτων από σαμποτέρ του Δημοκρατικού Στρατού. ΑΖ/ΙΧ». 26/6/1948. «Επείγουσα Απόρρητος Επιστολή, Γενικό Επιτελείο Στρατού» Αρχείο Διεύθυνσης Ιστορίας Στρατού. «Επείγουσα Απόρρητος Επιστολή, Γενικό Επιτελείο Στρατού»



Κατεστραμμένα έργα υποδομών κατά τη διάρκεια της Κατοχής. Πηγή: Αρχείο Πολεμικού Μουσείου.

Μια αρκετά περιγραφική εικόνα των οδικών υποδομών της Ελλάδας τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια δίνει ο Roger Grenier, Γάλλος δημοσιογράφος και μυθιστοριογράφος, ο οποίος κατέγραψε ως ανταποκριτής γαλλικής εφημερίδας τον ελληνικό Εμφύλιο το 1946: «Για καλή μου τύχη μου έδωσαν άδεια να χρησιμοποιήσω τα ελληνικά στρατιωτικά οχήματα... Οι Άγγλοι διαθέτουν ελάχιστα μεταφορικά μέσα. Η ΟΥΝΡΑ έχει σχεδόν διακόψει τις παροχές της, εκτός από τον σιδηρόδρομο που πάει στην Τουρκία, οι αστικές συγκοινωνίες, παλιά σαραβαλιασμένα λεωφορεία, δεν τηρούν κανένα ωράριο. Το μόνο που μπορείς να κάνεις είναι να πηγαίνεις από τη μια κωμόπολη στην άλλη, χωρίς να ξέρεις πως θα συνεχίσεις από εκεί κι έπειτα. Εξάλλου και στα λεωφορεία γίνεται στρατιωτικός και αστυνομικός έλεγχος και στην περιοχή ισχύει ο στρατιωτικός νόμος. Χρειάζεται άδεια για να ταξιδέψεις. Η χώρα έχει όψη στρατιωτικής ζώνης που τη διασχίζουν αδιάκοπα εφοδιοπομπές... Έπρεπε να πάω πρώτα στα Γιαννιτσά, στην κοιλάδα του Βαρδάρη. Όταν ζήτησα την άδεια να φύγω, οι αξιωματικοί μου είπαν: «Είστε τυχερός, αυτή την στιγμή γίνεται μάχη προς τα εκεί στην Αγία Φωτεινή, στο Βέρμιο.» Ανέβηκα σε ένα φορτηγό ανεφοδιασμού του στρατού. Φύγαμε κατά το μεσημέρι. Ο δρόμος γεμάτος κάρα των χωρικών και στρατιωτικά οχήματα. Ως τον Αξίο ήταν σχεδόν ομαλός... [Τον Όλυμπο] δεν μπορείς να τον ατενίσεις χωρίς να σκεφτείς ότι αυτή η παλιά κατοικία των θεών είναι σήμερα στα χέρια των ανταρτών. Ο Όλυμπος βρίσκεται περίπου στη γραμμή που κόβει την

Ελλάδα στα δύο. Δεν πας πια οδικώς από την Αθήνα στη Θεσσαλονίκη. Κανείς και στις δύο πρωτεύουσες δεν φαίνεται να ξαφνιάζεται από αυτήν την κατάσταση και να σκέφτεται πόσο επικίνδυνη είναι για την ενότητα της Ελλάδας. Αυτή η νησιωτική χώρα έχει συνηθίσει να ζει σε τμήματα στεριάς που συνδέονται μεταξύ τους μόνο με θαλάσσιες συγκοινωνίες. Από τον Αξίο ως πέρα, ο δρόμος γίνεται τυπικά ελληνικός, δηλαδή γεμάτος γούβες και λακούβες που μόνο τα τζιπ και φορτηγά του στρατού μπορούν να τον περάσουν. Τρέχουμε με δέκα χιλιόμετρα την ώρα και πρέπει να κρατιόμαστε από τα τοιχώματα του αυτοκινήτου. Βουλιάζουμε από λακούβα σε λακούβα, σαν βάρκα στα κύματα, αλλά πολύ πιο απότομα. Με τέτοιες συνθήκες κάνεις πολλές ώρες για να φτάσεις στα Γιαννιτσά που απέχουν από τη Θεσσαλονίκη σαράντα πέντε χιλιόμετρα.»³⁶⁶

Πέρα όμως από τις εξαρθρωμένες υποδομές, η οικονομία της Ελλάδας συνολικά ήταν κατεστραμμένη μετά την απελευθέρωση, με νόμισμα χωρίς αξία και εξαντλημένα αγαθά. Η αδυναμία της χώρας να ανταπεξέλθει την οδήγησε στο να προσφύγει σε εξωτερική βοήθεια, η οποία δόθηκε με μορφή αγαθών, χρημάτων και πιστώσεων από Αγγλία και Αμερική είτε απευθείας, είτε μέσω UNRRA,³⁶⁷ είτε στην συνέχεια στο πλαίσιο του σχεδίου Marshall. Η γεωπολιτική τοποθέτηση της χώρας στο χάρτη της μεταπολεμικής Ευρώπης είχε άμεση συνάφεια με την προέλευση της βοήθειας που δέχθηκε. Παρά τη γεωγραφική της θέση, η κατάταξη της Ελλάδας στις χώρες που θα αποτελούσαν σφαίρες δυτικής επιρροής, ύστερα από την Συμφωνία των Ποσοστών το 1944 συνεπαγόταν στο ότι ήταν η μοναδική χώρα της ανατολικής Ευρώπης που δέχθηκε δυτική βοήθεια. Η αρωγή από τον εξωτερικό παράγοντα είχε καθοριστική σημασία καθ' ότι αποτέλεσε το πλαίσιο εντός του οποίου έλαβαν χώρα τα πρώτα στάδια της μεταπολεμικής ανοικοδόμησης υποδομών της χώρας. Η συμβολική σημασία της εξωτερικής βοήθειας ως προς τη γεωπολιτική της βαρύτητα ήταν ίσως μεγαλύτερη από την ουσιαστική. Κι αυτό γιατί η ροή της οικονομικής βοήθειας δεν υπήρξε ομαλή, επειδή κατ' αρχάς δεν υπήρχε επαρκής εγχώρια οικονομική, διοικητική και τεχνική συγκρότηση που θα λειτουργούσε ως πλαίσιο απορρόφησης των εξωτερικών κονδυλίων. Σε δεύτερο χρόνο, κι ειδικά σε ό,τι αφορά στη βοήθεια του

³⁶⁶ Π. Μουλλάς – Β. Μέντζου (επιμ.), *Σελίδες για την Ελλάδα του 20^{ου} αιώνα. Κείμενα Γάλλων ταξιδιωτών*, Ολκός, Αθήνα, 1995, (β' έκδοση), σ. 243. Ο Roger Grenier κατά την διάρκεια της δεκαετίας του 1940 είχε εργαστεί στην εφημερίδα *Combat*, η οποία είχε ιδρυθεί από τον Albert Camus και στην συνέχεια στην εφημερίδα *France Soir*. Στο πλαίσιο της παρούσας έρευνας δεν έχει εξακριβωθεί ποιανής εφημερίδας ήταν ανταποκριτής όταν κάλυψε τον ελληνικό εμφύλιο.

³⁶⁷ «Προσπάθειαι ανασυγκροτήσεως και σχέδια ανοικοδομήσεως», *Τεχνικά Χρονικά*, Κεφάλαιο III, τ. 269 – 270, Νοέμβρ. – Δεκ. 1946, σ. 241 – 264

Marshall, η κατάσταση αυτή επιδεινώθηκε και λόγω της δυσπιστίας των Αμερικανών προς την ελληνική πλευρά λόγω του Εμφυλίου.

Μετά τον πληθωρισμό που είχε σημειωθεί επί Κατοχής, εισήχθη νέο νόμισμα στις 11 Νοεμβρίου 1944, με ισοτιμία 600/1 και 150/1 προς λίρα και δολάριο αντίστοιχα. Στους παράγοντες που οδήγησαν στην ταχεία υποτίμησή της δραχμής συμπεριλαμβάνονταν η ανεπάρκεια του κράτους για την αντιμετώπιση τακτικών εξόδων από συνήθη εισοδήματα, που συνεπαγόταν σε ανάγκη για την έκδοση νέου χαρτονομίσματος, το γεγονός ότι το κράτος έπρεπε να βοηθήσει τους οργανισμούς δημοσίου δικαίου και τα ιδρύματα κοινής ωφελείας από τον τακτικό προϋπολογισμό, και το γεγονός ότι οι επιχειρήσεις χρειάζονταν πιστώσεις που οι εγχώριες τράπεζες αδυνατούσαν να παρέχουν.

Αυτοί οι λόγοι, σε συνδυασμό με την πτώση παραγωγής, την ανεπάρκεια αγαθών και τη λαϊκή συνήθεια μετατροπής των δραχμών σε χρυσό οδήγησαν στην απώλεια ελέγχου της νομισματικής κυκλοφορίας, με συνέπειες τον καλπάζοντα πληθωρισμό και τη διαρκώς μεταβαλλόμενη συναλλαγματική ισοτιμία. Η πορεία της νέας δραχμής, που μέσα σε ενάμιση περίπου χρόνο έχασε το 97% της αξίας της, ήταν ενδεικτική της καταστροφής που είχε υποστεί η Ελλάδα κατά τη διάρκεια της Κατοχής. Τον Ιανουάριο του 1946 η Αγγλία έδωσε δάνειο 10.000.000 λίρες κι η ΤτΕ χορήγησε για τον ίδιο σκοπό απόθεμα 15.000.000 λίρες. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με τις εισαγωγές που μετέτρεψαν το κυκλοφορούν νόμισμα σε αγαθά και εξωτερικό συνάλλαγμα, επέφεραν πτώση τιμών και συγκράτησαν την περαιτέρω υποτίμηση. Παρ' όλα αυτά η ήδη υφιστάμενη υποτίμηση οδήγησε σε εκτίναξη των ελλειμμάτων και των χρεών. Λόγω της νομισματικής αστάθειας η αποτίμηση ισολογισμού κρατικών εσόδων κι εξόδων ήταν δύσκολη. Κατά προσέγγιση πάντως από 7 εκατομμύρια δρχ., που υπολογιζόταν το κρατικό έλλειμμα κατά την περίοδο 1944 – 1945, την περίοδο 1945 – 1946 εκτινάχθηκε στα 127.555.500 δρχ.³⁶⁸

³⁶⁸ «Προσπάθειαι ανασυγκροτήσεως και σχέδια ανοικοδομήσεως», σ. 241 – 264



Το κατεστραμμένο από τους Γερμανούς αμαξοστάσιο της Καλλιθέας, κατά τη διάρκεια της Κατοχής.
Πηγή: Αρχείο Πολεμικού Μουσείου.

Μέσα σε αυτό το καθ' όλα δυσμενές οικονομικό και δημοσιονομικό περιβάλλον, η συμβολή της εξωτερικής βοήθειας σε ό,τι αφορά στις συγκοινωνιακές υποδομές αποτιμάται περισσότερο σε τεχνοοικονομικές κατευθυντήριες ως προς τον προσανατολισμό που όφειλε να λάβει η ανασυγκρότηση της χώρας την επαύριο του πολέμου, και λιγότερο στην παροχή υλικών και οικονομικών μέσων. Σε ό,τι δε αφορά αυτές τις κατευθυντήριες συμβουλές που δόθηκαν από τους ιθύνοντες διεξαγωγής των προγραμμάτων βοήθειας της UNRRA ή του Marshall, αυτές συχνά δεν λάμβαναν υπ' όψη την εμπειρία της εγχώριας τεχνικής κι οικονομικής κοινότητας, ώστε να είναι λειτουργικές και ουσιαστικά τελέσφορες για τα ελληνικά δεδομένα. Στις σελίδες πάντως της επετηρίδας του ΤΕΕ, των *Τεχνικών Χρονικών*, αργότερα δεν έλειπαν οι διαμαρτυρίες για τον παραγκωνισμό των Ελλήνων οικονομικών και τεχνικών παραγόντων από ξένους απεσταλμένους, οι οποίοι μην έχοντας επαφή με την ελληνική πραγματικότητα συμπεριφέρονταν ως αυθεντίες, και πρότειναν οργανωτικές λύσεις που δεν είχαν ουσιαστικά αποτελέσματα.³⁶⁹

Επιπλέον, σύμφωνα με τον πρώην πρόεδρο του ΤΕΕ και μετέπειτα υπουργό Δημοσίων Έργων, Ανάργυρο Δημητρακόπουλο, το έργο της ανασυγκρότησης πέρα από την αποκατάσταση του κρατικού μηχανισμού δεν στόχευε επαρκώς στην ανόρθωση του ελληνικού λαού. Η αποκατάσταση της ελληνικής οικονομίας είχε καταστεί δύσκολη όχι μόνο εξ αιτίας της τεράστιας έκτασης των φθορών στις υποδομές, αλλά κι επειδή το παραγωγικό μοντέλο που είχε εφαρμοστεί μεσοπολεμικά

³⁶⁹ Σ. Μπουροδήμος, «Εις τον τύπον των ήλων. Επί της ουσίας της ελληνικής Ανασυγκροτήσεως», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 105 – 6, 1 – 15 Μαΐου 1956, σ. 18 – 23. Βλ. επίσης Γ. Σταθάκης, *Το δόγμα Τρούμαν και το Σχέδιο Μάρσαλ. Η ιστορία της αμερικανικής βοήθειας στην Ελλάδα*, Βιβλιόραμα, Αθήνα, 2004.

στη χώρα ήταν νέο. Για την κατασκευή του ο ελληνικός λαός είχε ήδη υποστεί τεράστιες θυσίες, με αποτέλεσμα να βρίσκεται ήδη σε οριακή κατάσταση πριν χρειαστεί να κάνει νέες θυσίες κατά τη διάρκεια του πολέμου.³⁷⁰

Προκειμένου πάντως να υπάρχει ένα θεσμικό πλαίσιο απορρόφησης της εξωτερικής βοήθειας, καταρτίστηκαν στην Ελλάδα επτά συνολικά προγράμματα ανασυγκρότησης. Το πρώτο πρόγραμμα δημιουργήθηκε από τον Οργανισμό Ανασυγκροτήσεως το 1946 με σκοπό την εξασφάλιση της αμερικανικής βοήθειας και κάλυπτε την περίοδο 1947 – 1967. Περιλάμβανε βασικά έργα των οποίων η συνολική δαπάνη προβλεπόταν 5.704.000.000 δολάρια, από τα οποία τα 2.169.000.000 θα δίνονταν τα πρώτα έτη. Οι συγκοινωνίες ήταν από τους πρώτους πυλώνες ανασυγκρότησης, για τους οποίους θα διατίθεντο κονδύλια.³⁷¹

Για τις συγκοινωνίες διατέθηκαν επί πιστώσει στο ελληνικό κράτος 162.330 χιλιάδες δρχ. για μόνιμες αποκαταστάσεις και 102.690 χιλιάδες δρχ. για προσωρινή αποκατάσταση.³⁷² Σε ό,τι αφορά κατ' αρχάς στο σιδηροδρομικό δίκτυο, οι αποκαταστάσεις που πραγματοποιήθηκαν είχαν προσωρινό χαρακτήρα, καθώς δεν

³⁷⁰ «Η Μεταπολεμική Ανασυγκρότηση της χώρας», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 255 – 277, Οκτ. – Δεκ. 1946, σ. 82 – 5. Για την συμβολή του Αν. Δημητρακόπουλου ως μηχανικού βλ. Α. Καραδήμου – Γερόλυμπου, «Ανάργυρος Δημητρακόπουλος. Η πολεοδομία ως ιδεολογία», στο Μ. Ασημακόπουλος – Γ. Καλογήρου – Ν. Μπελαβίλας – Θ.Π. Τάσιος, *170 Χρόνια Πολυτεχνείο. Οι μηχανικοί κι η τεχνολογία στην Ελλάδα*, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα, 2012, τ. Β', σ. 149 – 168.

³⁷¹ «Πρόγραμμα ανασυγκροτήσεως ετών 1946 – 1958» 2.1537. Αρχείο Ιδρύματος Κ. Καραμανλή. Συνολικά, εκτός από την συγκοινωνία προβλέπονταν έργα στην υδατική οικονομία, την ενεργειακή οικονομία, τη γεωργική βιομηχανία, τη βιομηχανία μεταλλείων και την αλιεία. Στον κλάδο των συγκοινωνιών προβλέπονταν κατ' αρχάς έργα αποκατάστασης των σιδηροδρόμων, με τη βελτίωση υφισταμένων δικτύων, και την αποπεράτωση ημιτελών τριετούς διάρκειας, και δαπάνης 69.535.000 δολλαρίων. Πιο συγκεκριμένα προβλεπόταν η αποπεράτωση του σιδηροδρόμου Λάρισσας - Καλαμπάκας - Κοζάνης - Αμύνταιου, η διαπλάτυνση γραμμής Λάρισσας - Βόλου, κατασκευή σιδηροδρομου στην Ήπειρο, η επέκταση υφισταμένων δικτύων κι ο διπλασιασμός γραμμών επί τμημάτων υφισταμένων δικτύων. Επίσης εκτός από τους σιδηροδρόμους θα πραγματοποιούνταν έργα σε λιμάνια και διώρυγες. Σε ό,τι αφορούσε στη γεωργική βιομηχανία στόχος ήταν οι υποδομές μεταφοράς γεωργικών προϊόντων. Προγραμματίστηκαν μεταξύ άλλων έργων η προμήθεια 200 σιδηροδρομικών ψυγείων των 10 τόνων, 250 αυτοκινήτων ψυγείων των 3 τόνων, 1500 ισοθερμικών κιβωτίων, 25 πλοίων ψυγεία 100 τόνων για εσωτερικές μεταφορές, και 2 πλοίων ψυγεία 1200 τόνων για εξωτερικές μεταφορές. Την δεκαετία του 1940 καταρτίστηκε ακόμη ένα πρόγραμμα με την ονομασία Προσωρινό Μακροπρόθεσμο Πρόγραμμα Οικονομικής ανορθώσεως της Ελλάδας για την περίοδο 1948 – 1952 του Ανωτάτου Συμβουλίου Ανασυγκροτήσεως, κι υποβλήθηκε στον ΟΕΟΣ το 1948. Σε αυτό περιλαμβάνονταν κυρίως υδροηλεκτρικά έργα, έργα για τη βιομηχανία μεταλλείας και προγράμματα τεχνικής εκπαίδευσης των στελεχών κρατικών υπηρεσιών. Τα υπόλοιπα πέντε προγράμματα ανασυγκρότησης καταρτίστηκαν την δεκαετία του 1950. «Προγράμματα ανασυγκροτήσεως ετών 1946 – 1958» 2.1537. Αρχείο Ιδρύματος Κ. Καραμανλή

³⁷² «Προσπάθειαι ανασυγκροτήσεως και σχέδια ανοικοδομήσεως», σ. 241 – 264. «Στοιχεία του Προγράμματος Ανασυγκροτήσεως, Τομέυς 1 Συγκοινωνία, Κλάδος 1 Οδικόν Δίκτυον», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 277 – 8, Ιούλ. – Αύγ. 1947, σ. 106 – 182. Το συνολικό κόστος του προγράμματος σε τριακονταετή κεφάλαια ανερχόταν σε 1.082.000 δολάρια. Τα κεφάλαια διακρίνονταν σε δαπανηθέντα στο εξωτερικό για προμήθεια μηχανικών μέσων και πρώτων υλών, και στο εσωτερικό για προμήθεια πρώτων υλών και αμοιβές.

υπήρχε ο χρόνος κι η οικονομική δυνατότητα για μόνιμη αποκατάσταση. Μέχρι και το 1946 είχαν αποκατασταθεί προσωρινά τα 11/12 του συνολικού σιδηροδρομικού δικτύου κι είχαν τεθεί σε λειτουργία τα 4/5. Μεγάλες όμως ήταν οι καταστροφές στους συρμούς, καθώς από τους 7.708 που υπήρχαν προπολεμικά απέμειναν μόλις 607. Η UNRRA διέθεσε τροχαίο υλικό κι επισκεύασε ένα μέρος από το υπάρχον.³⁷³

Επίσης προσωρινά μέτρα πάρθηκαν για την αποκατάσταση του σημαντικότερου μέρους του οδικού δικτύου. Αν και η πρόχειρη επισκευή σήμαινε διπλασιασμό του κόστους μακροπρόθεσμα, υπήρξε αναγκαία λόγω της αμεσότητας και της ταυτόχρονης έλλειψης υλιών. Οι οδοί αποκαταστάθηκαν με υλικό που χορηγήθηκε από τις Βρετανικές Στρατιωτικές και Αρχές την UNRRA, μέσω της οποίας εισήχθησαν ασφαλικά και άλλα υλικά οδοστρώσεως, καθώς και λυόμενες γέφυρες. Οι λάκοι καλύπτονταν πρόχειρα με αμμοχάλικο. Αν και αυτό το μέτρο ήταν τεχνοοικονομικά επιζήμιο, καθ' ό τι και τα οχήματα φθείρονταν αλλά και το οδικό δίκτυο θα χρειαζόταν πολύ γρήγορα επισκευή, αποτελούσε αναγκαία λύση για την αποκατάσταση των συγκοινωνιών στη χώρα.³⁷⁴ Εκτός από τα επισκευαστικά έργα που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο των προγραμμάτων εξωτερικής βοήθειας, αντίστοιχα έργα αναλαμβάνονταν βέβαια και από τα κατά τόπους Ταμεία Επαρχιακής Οδοποιΐας με σύστημα εργολαβικής ανάθεσης που πραγματοποιείτο ύστερα από διαγωνισμό. Κάποιες φορές το Υπουργείο Συγκοινωνιών διέθετε στα Ταμεία αυτά μέρος των αμερικανικών πιστώσεων για τα έργα αποκατάστασης οδοποιΐας.³⁷⁵

³⁷³ «Προσπάθειαι ανασυγκροτήσεως και σχέδια ανοικοδομήσεως», σ. 241 – 264. Το σιδ/δρομικό δίκτυο αποκαταστάθηκε τμηματικά στο 83% (Θεσσαλία, Πελοπόννησος, Θεσσαλονίκη – Ροδούπολη, και Αθήνα – Γραβιά), με εγχώρια κυρίως μέσα και μικρό μέρος υλικού από ML και UNRRA (5.480 τόνοι και 11.209 τόνοι αντίστοιχα). Το κόστος του έργου ανήλθε στα 5 εκατομμύρια δολάρια. Από τροχαίο υλικό είχαν καταστραφεί τα 2/3 της προπολεμικής ποσότητας. Πολλοί συρμοί ανασύρθηκαν από χαράδρες και γκρεμούς που τους είχαν ρίξει οι εχθροί. Οι περισσότερες γέφυρες και σήραγγες δεν έχουν αντικατασταθεί, ενώ η αποκατάσταση των γραμμών Αθήνα – Θεσσαλονίκη και Θεσσαλονίκη – δυτική Μακεδονία φαίνεται απλησίαστος στόχος. Τα 2/3 της προπολεμικής ποσότητας σε τροχαίο υλικό είχε καταστραφεί.

³⁷⁴ «Προσπάθειαι ανασυγκροτήσεως και σχέδια ανοικοδομήσεως», σ. 241 – 264. Παρά την έλλειψη μηχανικών μέσων η αποκατάσταση συντελέστηκε χάρη στην ιδιοφυΐα και τον αυτοσχεδιασμό την Ελλήνων μηχανικών, όπως αναγνωρίστηκε και από τον αρχηγό της Βρετανικής αποστολής, στρατηγό Clarke και τον Hoddelling αρχηγό της E.C.I.T.O. που επιθεώρησαν τα έργα.

³⁷⁵ Βλ. για παράδειγμα, «Πράξη Συνεδρίασεως 187 Κοινοτικού Συμβουλίου Ηρακλείου Αττικής – 31/7/1947», «Επιστολή του Ταμείου Επαρχιακής Οδοποιΐας Ν. Αττικής προς τον Μηχανικόν Χ. Βέτταν – 16 – 5 – 1947», «Επιστολή προς τον Πρόεδρο του E.T.E.O. – 12 – 12 – 1946», «Επιστολή E.T.E.O. Ν. Αττικής προς Υπουργείο Δημ. Έργων – 3 – 1 – 1946», «Επιστολή του Επιθεωρητή Δημ. Έργων Α. Περιφέρειας – 18 – 10 – 1947», «Επιστολή Προϊσταμένου Τεχνικής Υπηρεσίας E.T.E.O. Αττικής προς Γ' Οικονομική Εφορία – 9 – 7 – 1947», «Αίτηση Μηχανικού – εργολάβου Α. Παπασπυρόπουλου προς E.T.E.O. Αττικής για αποπεράτωση επαρχιακής οδού Μαρκοπούλου – Πόρτο Ράφτη – 19 – 5 – 1947», «Ανακοίνωση Υπουργού Συγκοινωνιών Σ. Γονατά προς E.T.E.O. περί υποβολής απολογισμών προς Ελεγκτικό Συνέδριο – 13 – 5 – 1947», «Επιστολή Προϊσταμένου E.T.E.O. προς Νομάρχη Αττικής», Αρχείο Υπουργείου Συγκοινωνιών – Ειδικό Ταμείο Επαρχιακής Οδοποιΐας Ν. Αττικοβοιωτίας, Φ. 283,

Στους άμεσους στόχους ήταν να αποκατασταθούν πρόχειρα περίπου 8.407 χλμ. οδικών υποδομών ώστε να καλύπτονται οι στοιχειώδεις συγκοινωνιακές ανάγκες. Πέρα απ' το ότι η συγκοινωνιακή σύνδεση ορισμένων περιφερειών είχε αποκοπεί σχεδόν παντελώς, το κατεπείγον του χαρακτήρα αποκατάστασης του οδικού δικτύου αφορούσε και στην επισκευή οδών στρατιωτικής σημασίας που δεν περιλαμβάνονταν στο αρχικό πρόγραμμα βοήθειας. Το ποσό που διατέθηκε για την οδοποιΐα ήταν το μεγαλύτερο από όσα είχαν δοθεί για τα λοιπά συγκοινωνιακά μέσα.³⁷⁶ Ο λόγος ήταν ότι ήδη από την εποχή του Μεσοπολέμου, το οδικό δίκτυο είχε ξεπεράσει κατά πολύ σε μήκος και χρήση το σιδηροδρομικό. Με δεδομένο ότι ύστερα από τις πολεμικές καταστροφές, η συντήρηση κι αποκατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου ήταν χρονοβόρα, ενώ δεν επιδεχόταν τόσο εύκολα πρόχειρες τεχνικές λύσεις όπως συνέβαινε με το οδικό δίκτυο, αναγκαστικά το οδικό δίκτυο υποκαθιστούσε και τις διαδρομές που κανονικά θα διεξάγονταν από τους σιδηροδρόμους.

Επειδή όμως ουδέν μονιμότερον του προσωρινού, την εποχή της ανασυγκρότησης διατυπώθηκαν γνώμες από εγχώριους και ξένους παράγοντες σύμφωνα με τις οποίες το οδικό δίκτυο θα έπρεπε ίσως να αντικαταστήσει εντελώς το σιδηροδρομικό. Οι περισσότεροι Έλληνες μηχανικοί απέρριψαν ασυζητητί αυτήν την πρόταση θεωρώντας τον σιδηρόδρομο καίριο για την οικονομία της χώρας. Και βέβαια κάτι τέτοιο δεν πραγματοποιήθηκε, καθ' ότι οι σιδηρόδρομοι εν τέλει αποκαταστάθηκαν, αν κι οι γραμμές που είχαν στενό πλάτος 1 μ. δεν προσαρμόστηκαν ούτε τότε στα διεθνή πρότυπα.³⁷⁷ Το γεγονός όμως ότι οι δρόμοι επεβίωναν τεχνικά πιο εύκολα από τους σιδηροδρόμους σε συνθήκες πολεμικής καταστροφής,

Γενικά Αρχεία του Κράτους. *Εφημερίς Δημοπρασιών και Πλειστηριασμών*, 18 – 4 – 1947. Συχνά, προκειμένου να αποκατασταθούν οι συγκοινωνίες όσο το δυνατόν συντομότερα, κι επειδή ταυτόχρονα υπήρχαν ελλείψεις σε υλικά επίστρωσης, τα έργα συνολικής ασφαλτόστρωσης αναβάλλονταν κι εκτελούνταν κατά τόπους μπαλώματα. Επιπλέον, όπως ήταν αναμενόμενο οι πιστώσεις που διέθετε το Υπουργείο Συγκοινωνιών στα κατά τόπους Ταμεία Επαρχιακής Οδοποιΐας, τις περισσότερες φορές δεν επαρκούσαν. Για το λόγο αυτό επικρατούσε η άποψη ότι ήταν καλύτερο τα ποσά των πιστώσεων να διατίθενται για την αποκατάσταση όσο το δυνατόν μεγαλύτερου μήκους της οδού ώστε να αποκαθίσταται η κυκλοφορία των αυτοκινήτων σε όσο το δυνατόν ευρύτερη ακτίνα, παρά για την τέλεια αποκατάσταση σε μικρότερο μήκος οδού. Παρ' όλ αυτά ο Επιθεωρητής Δημ. Έργων για συγκεκριμένα έργα εξέφραζε την ικανοποίησή του, με δεδομένο ότι εκτελούνταν με πενιχρά μέσα.

³⁷⁶ Ι. Οικονόμου, «Η Ανασυγκρότησις της χώρας εις τον τομέα των δημοσίων έργων», σ. 421 – 425. Ένα μέρος του στόχου για την αποκατάσταση των εθνικών είχε υλοποιηθεί μέχρι το 1947. Το συνολικό κόστος ανήλθε στα 28.572.279.874 δρχ. Τα έργα που πραγματοποιήθηκαν σε αποκατάσταση γεφυρών και την συμπλήρωση ημιτελών οδών κόστισαν μαζί με την ενίσχυση των τοπικών ταμείων οδοποιΐας 36.276.000.000 δρχ. την περίοδο 1947 – 1948. Ειδικά για την συντήρηση δρόμων, το ποσό που είχε δοθεί από το 1946 έως το 1948 ήταν περίπου 48 δις δρχ. από το υπουργείο και 52 δις δρχ. από το ΑΟΡ, καθώς και 36 δις δρχ. για γέφυρες, δηλ. σύνολο 137 δις δρχ. για οδοποιΐα, που είναι το μεγαλύτερο ποσό που έχει δοθεί για κλάδο δημοσίων έργων.

³⁷⁷ «Προσπάθειαι ανασυγκροτήσεως και σχέδια ανοικοδομήσεως», σ. 241 – 264.

καλύπτοντας τις μεταφορικές ανάγκες της χώρας έστω και με υποτυπώδη μέσα και υπό άθλιες συνθήκες, κάτι που δεν μπορούσε να γίνει στην περίπτωση του σιδηροδρόμου εάν δεν επισκευαζόταν κανονικά, ήταν μάλλον η παράμετρος που τελικά πρόκρινε τον ανταγωνισμό των δύο μέσων, ο οποίος είχε προκαλέσει τόσες συζητήσεις κατά τον Μεσοπόλεμο.

Σε ό,τι αφορά στον στόλο οχημάτων, αυτά στην πλειοψηφία τους, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, ήταν κατεστραμμένα, καθ' ότι από το σύνολο των 9.100 αυτοκινήτων διαφόρων τύπων που είχαν απομείνει σε ολόκληρη τη χώρα, μόνο τα 200 εξ αυτών υπολογιζόταν ότι είχαν ένα αξιόλογο περιθώριο ζωής. Τα περισσότερα οχήματα ήταν στρατιωτικού τύπου και προέρχονταν από συχνά πρόχειρες επισκευές συμμαχικών οχημάτων που είχαν περιέλθει στη δικαιοδοσία του Οργανισμού Διαχειρίσεως Συμμαχικού Υλικού. Ακόμη, σημαντικό μέρος των οχημάτων που κυκλοφορούσαν τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια προέρχονταν από μετασκευές κατεστραμμένων στρατιωτικών οχημάτων, που είτε πωλούνταν από τους ίδιους τους Γερμανούς, είτε βρίσκονταν εγκαταλελειμμένα. Τα οχήματα αυτά δεν πληρούσαν τις συνθήκες ασφαλείας, παρ' όλα αυτά το κράτος, γνωρίζοντας την αδυναμία άλλων μέσων για την κάλυψη μεταφορικών αναγκών, είχε εγκαταλείψει τους ελέγχους προδιαγραφών.³⁷⁸ Προκειμένου να εισαχθούν επιπλέον οχήματα από την UNRRA ιδρύθηκε η κρατική υπηρεσία μεταφοράς εμπορευμάτων (Y.E.K.A.), ώστε να αναλάβει τη μεταφορά τους.³⁷⁹ Στο πλαίσιο βοήθειας της UNRRA, συμπεριλαμβανόταν κι η εισαγωγή 943 αυτοκινήτων και 135 τρακτέρ το 1945 και 6.082 αυτοκίνητα το 1946. Επίσης εισήχθησαν 1.450 τρακτέρ και αντίστοιχος αριθμός γεωργικών μηχανημάτων, τα οποία όμως δεν ήταν εντελώς κατάλληλα για τα δεδομένα της ελληνικής γεωργίας.

³⁷⁸ Οργανισμός Ανασυγκροτήσεως, «Πρόγραμμα Ανασυγκροτήσεως της χώρας», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 277 – 8, Ιούλ. – Αύγ. 1947, σ. 65 – 125.

³⁷⁹ Οργανισμός Ανασυγκροτήσεως, «Πρόγραμμα Ανασυγκροτήσεως της χώρας», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 277 – 8, Ιούλ. – Αύγ. 1947, σ. 65 – 125. Από τους σιδηροδρομικούς συρμούς, η UNRRA το 1946 αναφέρεται ότι είχε επισκευάσει 1.279, ενώ αναμενόταν να επισκευάσει 1.277. Από τα 9.100 οχήματα που υπήρχαν στη χώρα το 1946, τα 3.000 ήταν φορτηγά, τα αυτοκίνητα των συνεταιρισμών πληγέντων αυτοκινητιστών ανέρχονταν στα 1.503, τα αυτοκίνητα υπό ελεύθερη εκμετάλλευση στα 2.400, τα αυτοκίνητα βιομηχανικών κι εμπορικών συνεταιρισμών Δημοσίου Δικαίου ανέρχονταν στα 2.000 και τα αυτοκίνητα των σιδηροδρομικών εταιρειών στα 197. «Προσπάθειαι ανασυγκροτήσεως και σχέδια ανοικοδομήσεως», σ. 241 – 264. Σύμφωνα με άλλη πηγή, οι αριθμοί αυτοί διαφέρουν. Συγκεκριμένα, τα φορτηγά που επεβίωσαν από προπολεμική περίοδο ήταν 4.000. Μεταπολεμικά, 82 γερμανικά φορτηγά παραχωρήθηκαν από τους συμμάχους, 1.010 από την ML και τον Ερυθρό Σταυρό, 5.189 παραχωρήθηκαν από την UNRRA, και 169 από την Πολεμική Περίθαλψη για την Ελλάδα. Οι αριθμοί ειδικά στα φορτηγά ξεπερνούσαν πλέον τους προπολεμικούς, όμως τα περισσότερα δεν λειτουργούσαν λόγω έλλειψης ανταλλακτικών είτε λόγω διαρκών επισκευών που χρειάζονταν καθώς ήταν μεταχειρισμένα.

Παρά τη βοήθεια, η ποσότητά των εισαχθέντων οχημάτων δεν ήταν επαρκής για την κάλυψη αναγκών, αν συγκριθεί με την ποσότητα των προπολεμικών εισαγωγών.³⁸⁰

Παρ' όλες τις προσπάθειες που πραγματοποιούνταν στο πλαίσιο της προσπάθειας ανασυγκρότησης, η γενική εκτίμηση ήταν ότι υπήρχε πολύς δρόμος να καλυφθεί μέχρι οι σιδηροδρομικές κι οδικές υποδομές να επαρκούν για τις ανάγκες της χώρας, και μάλιστα τις ανάγκες σε βραχυπρόθεσμη κι όχι σε μακροπρόθεσμη προοπτική.³⁸¹ Το 1947, στην επετηρίδα *Τεχνικά Χρονικά* αναφέρεται ότι το εν λειτουργία οδικό δίκτυο είχε μήκος 119 μ. ανά τ.χλμ. επιφανείας και 2,25 μ. ανά κάτοικο.³⁸² Έναν χρόνο αργότερα το 1948, ο Θ. Δεσποτόπουλος αναφέρει ότι το συνολικό μήκος του ελληνικού οδικού δικτύου ανερχόταν σε 15.458 χλμ. Από αυτά, τα 10.279 χλμ. ήταν εθνικές οδοί, τα 3.541 χλμ. επαρχιακές, και τα 1.638 χλμ. κοινοτικές οδοί.³⁸³ Το μήκος του οδικού δικτύου το 1948 ήταν λοιπόν πιο περιορισμένο απ' ότι το 1940, που ανερχόταν όπως προαναφέρθηκε σε 17.227 χλμ.

³⁸⁰ «Προσπάθειαι ανασυγκροτήσεως και σχέδια ανοικοδομήσεως», σ. 241 – 264. Την περίοδο 1936 – 1938 ο Μ.Ο. εισαγωγών σε τόνους ήταν περίπου 2.690.000 τόνοι, επομένως οι εισαγωγές αυτές θα έπρεπε να ανέρχονται στους 4.000.000 τόνους για ενάμιση χρόνο κι όχι στους περίπου 2.400.000, που κάλυπταν το 62% των αναγκών. Στον γεωργικό τομέα, προπολεμικά υπήρχαν 1.400 τρακτέρ, εκ των οποίων σώθηκαν ελάχιστα. Η εισαγωγή καυσίμων από την UNRRA βοήθησε στην χρησιμοποίηση των αναπομεινάντων, τα οποία όμως δεν ήταν αρκετά. Οι Έλληνες αγρότες κατάφεραν να αυξήσουν με αυτά τα μέσα και τη χρήση εισαγόμενων εντομοκτόνων, την παραγωγή. Τα περισσότερα οχήματα που κυκλοφορούσαν ήταν στρατιωτικού τύπου, επομένως υπήρχε η εκτίμηση για άμεση ανάγκη επιπλέον εισαγωγής 5.000 εμπορικών φορτηγών, 300 αστικών λεωφορείων και 500 επιβατικών. «Στοιχεία του Προγράμματος Ανασυγκροτήσεως, Τομέυς 1 Συγκοινωνία, Κλάδος 1 Οδικόν Δίκτυον», σ. 106 – 182. Τα φορτηγά που χρειάζονταν υπολογίζονταν σε 5.000 οχήματα με ωφέλιμο φορτίο γύρω στους 4 τόνους, και 1.000 επιπλέον με αντίστοιχη χωρητικότητα για έκτακτες ανάγκες. Αυτά τα οχήματα έπρεπε να είναι ελαφρά κι όχι όπως τα φορτηγά για στρατιωτικές ανάγκες. Τα αυτοκίνητα αυτά κατασκευάζονταν από μεγάλα εργοστάσια μαζικά και ήταν σχετικά φθηνά, ενώ επίσης παράγονται και τα ανταλλακτικά τους. Αναμενόταν να στοιχίσουν 2.000 δολάρια το καθένα, δηλ. 12 εκατομμύρια συνολικά. Επίσης υπολογίζεταν ότι χρειάζεται να εισαχθούν 800 λεωφορεία. Από αυτά τα 300 πρέπει να είναι αστικού τύπου και τα υπόλοιπα υπεραστικά, ενώ για τη μείωση του κόστους προτεινόταν η εισαγωγή ημικατασκευασμένων των οποίων η κατασκευή θα ολοκληρωνόταν στην Ελλάδα. Η αξία τους υπολογιζόταν στα 3.750 δολάρια το καθένα, δηλ. 3.004.000 συνολικά, συμπεριλαμβανομένης και της εγχώριας εργασίας. Επίσης αναμενόταν να χρειασθούν 2.000 επιβατηγά αυτοκίνητα.

³⁸¹ «Στοιχεία του Προγράμματος Ανασυγκροτήσεως, Τομέυς 1 Συγκοινωνία, Κλάδος 1 Οδικόν Δίκτυον», σ. 106 – 182. Αναφορικά με τους σιδηροδρόμους, τα 3 χλμ. γεφυρών και 5 χλμ. γραμμών που υπήρχαν πριν τον πόλεμο δεν είχαν αποκατασταθεί, παρά προσωρινά. Το σύνολο των δαπανών που χρειάζονται για την αποκατάσταση του σιδ/δρόμου ανερχόταν σε 46.929.000 δολάρια για μια τριετία. Στα βελτιωτικά έργα που έπρεπε να γίνουν περιλαμβανόταν η αποκατάσταση των γραμμών, η επισκευή σιδηροδρομικών σταθμών στην Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, οι οποίες παρ' ότι μεγαλουπόλεις δεν είχαν έναν κεντρικό σταθμό αντίστοιχο του πληθυσμού τους (η Αθήνα για παράδειγμα χρειαζόταν έναν σταθμό για την ταυτόχρονη εξυπηρέτηση ΣΠΑΠ και ΣΕΚ), καθώς και στην Κόρινθο και την Πάτρα, οι εγκαταστάσεις σημάτων, η διαπλάτυνση της γραμμής Αθήνας – Κηφισιάς, η οποία έτσι θα εξυπηρετείτο και με ηλεκτροκίνητες κι όχι μόνο ατμοκίνητες άμαξες, η ολοκλήρωση του υπογείου σταθμού στην Ομόνοια που είχε μείνει ημιτελής, κι η ολοκλήρωση της σύνδεσης Θεσσαλονίκης – Αμφιπόλεως που επίσης είχε μείνει ημιτελής 2.000 επιβατηγά αυτοκίνητα.

³⁸² Υπουργείο Δημοσίων Έργων, «Τεχνική Κίνησης. Στατιστική υπεραστικών οδών του κράτους κατά το τέλος του 1947», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 276, Ιούν. 1947, σ. 273 – 5.

³⁸³ Θ. Δεσποτόπουλος, *Οδικόν δίκτυον και συγκοινωνία*, σ. 7

Οι αριθμοί αυτοί δεν είναι από μόνοι τους ικανοί να δώσουν εικόνα εν συγκρίσει με το ευρωπαϊκό μέσο όρο γιατί για να κριθεί η επάρκεια ενός συγκοινωνιακού δικτύου πρέπει να συνεκτιμηθεί με τα υπόλοιπα συγκοινωνιακά δίκτυα μιας χώρας. Με δεδομένη πάντως την κατάσταση των συγκοινωνιακών υποδομών στην Ελλάδα συνολικά, το οδικό δίκτυο που υπήρχε εκείνη την περίοδο κρινόταν ανεπαρκές, ειδικά μάλιστα εφ' όσον σε πολλές περιοχές κατοικημένες και παραγωγικές δεν είχε ακόμη διεισδύσει το αυτοκίνητο, με αποτέλεσμα οι ανάγκες να καλύπτονται από ζωήλατα οχήματα. Αρκετά παραστατική είναι ως προς αυτό η εικόνα που δίνει το 1948 ο Δεσποτόπουλος: «Τό ύπαρχον ὅμως ὀδικόν δίκτυον εἶναι ἀνεπαρκές. Μέγας ἀριθμός χωρίων καί συνοικισμῶν (9.431 χωρία καί συνοικισμοί ἐπί συνόλου πόλεων, χωρίων καί συνοικισμῶν 11.130 μέ πληθυσμόν 2.743.000 ἐπί συνόλου 7.300.000 περίπου) εὐρίσκονται ἐκτός τοῦ δικτύου τῶν ταχυδρομικῶν συγκοινωνιῶν, αἱ ὁποῖαι διενηργοῦντο διά τοῦ σιδηροδρόμου καί τοῦ αὐτοκινήτου. Ἐάν ἐπομένως λάβωμεν ὑπ' ὄψιν τά ἀνωτέρω καί ὅτι τά χωρία καί οἱ συνοικισμοί οὗτοι ἐξυπηρετοῦντο διά πεζῶν ἢ ἐφίππων διανομέων διανυόντων ὅλην τήν διαδρομήν μήκους περίπου 60.000 χιλιομέτρων, καταλήγομεν εἰς τό συμπέρασμα ὅτι διά νά ἔχωμεν ἓν δίκτυον τό ὁποῖον νά ἐξυπηρετῇ κάθε χωρίον καί κάθε συνοικισμόν, ἔστω καί τόν μικρότερον, θά ἔπρεπε νά ὑπολογίζωμεν ἐπί συνολικοῦ μήκους ἐξ 75.000 περίπου χιλιομέτρων.»³⁸⁴

Οι βλῆψεις του Δεσποτόπουλου για το ιδανικό μήκος του ελληνικού οδικού δικτύου ήταν μάλλον μεγαλεπήβολες, συγκριτικά με άλλες τεχνοοικονομικές μελέτες που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο του προγράμματος ανασυγκρότησης. Σε μία από αυτές που είχε δημοσιευτεί στα *Τεχνικά Χρονικά*, διατυπωνόταν για παράδειγμα η άποψη ότι το οδικό δίκτυο έπρεπε να φθάσει σε μήκος 320 μ. ανά τ. χλμ. επιφανείας και 5,7 μ. ανά κάτοικο. Αυτό σήμαινε ότι η Ελλάδα θα έπρεπε να αποκτήσει δίκτυο συνολικού μήκους 41.500 χλμ. το οποίο θα ταξινομείτο όπως και μεσοπολεμικά σε τρεις κατηγορίες δρόμων α', β, και γ' ανάλογα με την σπουδαιότητά τους και την κυκλοφοριακή τους ικανότητα.³⁸⁵ Για την κατηγοριοποίηση είχε ληφθεί υπ' όψη μια ορθολογική κατονομή δαπανών ανάλογα με την πυκνότητα και την ταχύτητα της

³⁸⁴ Θ. Δεσποτόπουλος, *Οδικόν δίκτυον και συγκοινωνία*, σ. 8

³⁸⁵ Υπουργείο Δημοσίων Έργων, «Τεχνική Κίνησης. Στατιστική υπεραστικών οδών του κράτους κατά το τέλος του 1947», σ. 273 – 5. Για την κατηγοριοποίηση των οδών βλ. επίσης, Σ. Νομικός, *Οδοποιία*, Αθήνα, 1947, σ. 20 – 23. Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι η συγκεκριμένη μελέτη αποτελούσε διδακτικό εγχειρίδιο που διδασκόταν στο ΕΜΠ και αποτελεί ιστορικό τεκμήριο για την ανάπτυξη της τεχνογνωσίας σχετικά με την οδοποιία σε ακαδημαϊκό επίπεδο.

υφιστάμενης κυκλοφορίας. Το μεγαλύτερο μήκος των υπό κατασκευή οδών αφορούσε σε οδούς γ' κατηγορίας, ενώ μάλιστα δεν περιλάμβανε την κατασκευή τοπικών οδών, αγροτικών ή δασικών, οι οποίες θα έπρεπε να αποτελέσουν αντικείμενο μέριμνας των κατοίκων της κάθε περιοχής που εξυπηρετείτο περισσότερο άμεσα, και θα μπορούσαν να καλυφθούν και με προσωπική τους εργασία, εφ' όσον δεν απαιτούνται υψηλές τεχνικές προδιαγραφές.³⁸⁶

Το ζήτημα πάντως της ελληνικής μεταπολεμικής ανασυγκρότησης σχετίζεται άμεσα με την ευρύτερη αποκατάσταση των ευρωπαϊκών οικονομιών. Οι ανησυχίες από την άλλη πλευρά του Ατλαντικού ότι η Ευρώπη δεν θα κατάφερνε να ανακάμψει μετά τον Β' Παγκόσμιο οδήγησαν στο Πρόγραμμα Ευρωπαϊκής Ανάκαμψης (European Recovery Program). Ο Αμερικανός κυβερνητικός γραμματέας George C. Marshall πρωτοανακοίνωσε το πρόγραμμα αυτό το 1947 στο Harvard στις 5 – 10 – 1947.³⁸⁷ Σε ό,τι αφορά στις μεταφορικές υποδομές, το σχέδιό του αποτέλεσε όχημα για τη μεταφορά των αμερικανικών αντιλήψεων στην Ευρώπη, οι οποίες προέτασσαν σαφώς την αυτοκίνηση έναντι των άλλων μεταφορικών συστημάτων. Χαρακτηριστικός ως προς αυτό είναι ο διορισμός του Paul Hoffman πρώην προέδρου της αυτοκινητοβιομηχανίας Studebaker ως επικεφαλής της Economic Cooperation Administration για την επίβλεψη του σχεδίου οικονομικής βοήθειας από την

³⁸⁶ «Στοιχεία του Προγράμματος Ανασυγκροτήσεως, Τομείς 1 Συγκοινωνία, Κλάδος 1 Οδικόν Δίκτυον», σ. 106 – 182. Το μήκος των οδών α', β' και γ' κατηγορίας ήταν 4.665, 9.059 και 27.776 χλμ. αντίστοιχα. Το ίδιο πρόγραμμα περιλάμβανε και τα πορθμεία που θα εξασφάλιζαν την ενότητα του οδικού δικτύου. Ως προς το βάρος της κυκλοφορίας επί του υπάρχοντος οδικού δικτύου, υπήρχαν κάποια στατιστικά στοιχεία από το Μεσοπόλεμο, τα οποία όμως δεν θεωρήθηκαν απολύτως διασταυρωμένα, ώστε να αποτελέσουν ασφαλή βάση. Γι' αυτό διεξάχθηκε νεότερη έρευνα της παραγωγικής κατάστασης της χώρας που περιλάμβανε περιοχές και ποσότητες παραγωγής, ποσότητες κατανάλωσης, σημεία αλλαγής μεταφορικών μέσων κτλ. ώστε να εξακριβωθούν οι κοινωνικές και οικονομικές ανάγκες που πρέπει να καλυφθούν ανά περίπτωση. Σύμφωνα με τα πορίσματα της έρευνας που πραγματοποιήθηκε από τον Οργανισμό Ανασυγκρότησης, το οδικό δίκτυο ήταν δύσκολο να έχει αυτάρκη λειτουργία ως προς την κατασκευή και τη λειτουργία του. Η απόσβεση των δαπανών που απαιτούσε όφειλε να συνεκτιμηθεί με την όλη παραγωγική απόδοση της χώρας την οποία εξυπηρετούσε ως προς την κυκλοφορία των αγαθών, και βέβαια να συνεκτιμηθεί και με τα άλλα συγκοινωνιακά δίκτυα. Τα ετήσια έσοδα από τους δασμούς επί των καυσίμων ανέρχονταν μεσοπολεμικά στα 9 εκατομμύρια δολάρια. Δεδομένης της προσδοκώμενης αύξησης της κυκλοφορίας που θα ακολουθήσουςε τη μεταπολεμική επέκταση του οδικού δικτύου, το ποσό αυτό αναμενόταν να διπλασιασθεί εντός της επερχόμενης πενταετίας. Επιπλέον, κατά την μεσοπολεμική περίοδο υπήρχαν επί 22 χρόνια διόδια τα οποία επιβάρυναν το κάθε όχημα με 0,5 δρχ. περίπου και απέδωσαν 18.000.000 δολάρια, έσοδα ικανά για την ασφαλιόστρωση το υπεραστικό δίκτυο της πρωτεύουσας και για άλλα ασφατικά έργα. Το 1957 μια αντίστοιχη φορολόγηση υπολογιζόταν ότι θα μπορούσε να αποφέρει έως και 5 εκατομμύρια δολάρια ετησίως, και μετά από ορισμένο διάστημα τα χρήματα αυτά θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για την εξυπηρέτηση των κεφαλαίων που δαπανήθηκαν για την οδοποιία. Επίσης αναμενόταν να υπάρξει οικονομία από τη μείωση των κομίστρων λόγω του προγράμματος ανασυγκρότησης, αλλά και από τη μείωση τιμών σε καταναλωτικά αγαθά, λόγω διευκόλυνσης της μεταφοράς τους.

³⁸⁷ Σ. Αγαπητίδης, *Το σχέδιον Μάρσαλ και το ελληνικόν πρόγραμμα οικονομικής ανορθώσεως*, Τ. Β', Ανωτάτη Σχολή Βιομηχανικών Σπουδών, Αθήνα, 1950, σ. 11

Washington. Από την πλευρά τους οι Αμερικανοί αξιωματούχοι θεωρούσαν την εξασφάλιση των μεταφορικών υποδομών ως απαραίτητη προϋπόθεση για την μελλοντική απόσβεση των επενδύσεών τους. Θεωρούσαν μάλιστα ως στενωπό την νοοτροπία που επικρατούσε στην Ευρώπη σε σχέση με τις μεταφορές για την επιτυχία του σχεδίου Marshall. Αυτό που διαφάνηκε λοιπόν σύντομα ήταν οι διαφορετικές αντιλήψεις Αμερικανών κι Ευρωπαίων για τις υπηρεσίες μεταφορών. Οι δεκαέξι χώρες που ανταποκρίθηκαν για τη βοήθεια του σχεδίου Marshall ένωσαν τις δυνάμεις τους στην Επιτροπή Ευρωπαϊκής Οικονομικής Συνεργασίας (Committee for European Economic Cooperation υπό την προεδρία της Γαλλίας και του Η.Β. και παρέδωσαν μία αναφορά στους υπευθύνους του Marshall το 1947, η οποία όμως απογοήτευσε τους Αμερικανούς καθ' ότι έδινε περισσότερη έμφαση στην αποκατάσταση των σιδηροδρόμων και λιγότερη στο οδικό δίκτυο, το οποίο οι Αμερικανοί το θεωρούσαν απαραίτητο για την οικονομική ανάπτυξη.

Έχει υποστηριχθεί ότι οι Αμερικανοί ιθύνοντες του Marshall ουσιαστικά θεωρούσαν επιτυχία του σχεδίου την προσομοίωση της Ευρώπης με την Αμερική. Υπό αυτήν την έννοια, οι υποδομές αυτοκίνησης στην αμερικανική κουλτούρα είχαν σαφώς πρωτεύουσα σημασία σε σχέση με τα σιδηροδρομικά δίκτυα. Για τον λόγο αυτό, δημιουργήθηκε ειδικό όργανο στο γραφείο ειδικού απεσταλμένου του σχεδίου Marshall που έδρευε στο Παρίσι (Office of Special Representative), το Transport Section of the Industry Division. Από πολλές πλευρές, οι Αμερικανοί έδωσαν έμφαση στην κατασκευή οδικού δικτύου. Για παράδειγμα ενώ δεν είχε ζητηθεί κατά την σχετική αναφορά που υποβλήθηκε μεταφέρθηκε μεγάλος όγκος φορτηγών από την Αμερική στην Ευρώπη. Επιπλέον, ειδικά σε χώρες όπως η Ελλάδα κι η Τουρκία υπήρξε εκτεταμένη εμπλοκή του Αμερικανικού παράγοντα στην κατασκευή οδικού δικτύου καθώς και μεταφορά τεχνογνωσίας.³⁸⁸

Στο πλαίσιο του ελληνικού προγράμματος πάντως, ήταν σαφής η προτεραιότητα που δινόταν στην οδοποιία σε σχέση με άλλα αντικείμενα δράσης. Το ποσό που προβλεπόταν για οδικά έργα ήταν το δεύτερο μεγαλύτερο κατά σειρά ύστερα από τα εγγειοβελτιωτικά έργα και αρκετά μεγαλύτερο απ' ότι προβλεπόταν για τους σιδηροδρόμους.³⁸⁹ Επιπλέον, όπως θα περιγραφεί περισσότερο αναλυτικά στο 4^ο

³⁸⁸ F. Schipper, *Driving Europe. Building Europe on roads in the twentieth century*, Foundation for the History of Technology, Technical University of Eindhoven, Alkmaar 2009, σ. 174.

³⁸⁹ Σ. Αγαπητίδης, *Το σχέδιον Μάρσαλ*, σ. 34 – 5. Ενδεικτικά για εγγειοβελτιωτικά έργα την περίοδο 1948 – 1952 προβλέπονταν 508.060 δρχ., για έργα οδοποιίας 504.230 δρχ., για βιομηχανία 400.070 δρχ., και για σιδηροδρόμους 222.300 δρχ. Επίσης προβλέπονταν 115.250 δρχ. για τον τουρισμό.

κεφάλαιο, η συνεργασία της Ελλάδας με ευρωπαϊκούς διακρατικούς θεσμούς που θεσπίστηκαν για τον συντονισμό των έργων ανασυγκρότησης στο πλαίσιο του Marshall έδωσε μεταπολεμικά το έναυσμα για την ένταξη της ελληνικής οδοποιίας στις ευρωπαϊκές προσπάθειες για τη δημιουργία ενός δικτύου ευρωπαϊκών δρόμων που θα συνέβαλε στην ευρωπαϊκή ενοποίηση.

Η προκήρυξη του σχεδίου Marshall έκανε πολλές ευρωπαϊκές χώρες, μεταξύ των οποίων κι η Ελλάδα να αποβλέπουν σε μια ακόμη πιο συστηματική κι οργανωμένη εξωτερική βοήθεια για την επισκευή κι επέκταση των υποδομών τους που θα τους εξασφάλιζε μια βιώσιμη ανάπτυξη μεταπολεμικά. Ως προϋπόθεση για τη λήψη βοήθειας στο πλαίσιο αυτού του προγράμματος όμως είχε τεθεί η τήρηση συγκεκριμένων χρονοδιαγραμμάτων στην κατασκευή τεχνικών δημοσίων έργων, γεγονός που είχε οδηγήσει το ελληνικό Υπουργείο Δημοσίων Έργων να κάνει από το 1948 υπεράνθρωπες προσπάθειες, όπως τουλάχιστον υποστηριζόταν, ώστε να πληροί τις αναγκαίες προϋποθέσεις και να συμπεριληφθεί μεταξύ των χωρών που θα δέχονταν τη βοήθεια του Marshall, μέσα από πολλές δυσκολίες.³⁹⁰

Το 1949 τα μέλη της αμερικανικής αποστολής επισκέφθηκαν την Αθήνα προκειμένου να γνωρίσουν την ελληνική κυβέρνηση και να διερευνήσουν τις προοπτικές της συνεργασίας μαζί της σε ό,τι αφορούσε στην ένταξη των έργων ανάπτυξης υποδομών αυτοκίνησης στο πρόγραμμα Marshall. Η Ελλάδα είχε ήδη υποβάλλει σχετική πρόταση στην Οικονομική Ευρωπαϊκή Επιτροπή που είχε συγκροτηθεί για τον συντονισμό των αντίστοιχων ενεργειών μεταπολεμικής ανασυγκρότησης των ευρωπαϊκών χωρών. Ο επικεφαλής της αμερικανικής αποστολής Douglas M. Clarke συναντήθηκε με αμερικανούς απεσταλμένους που ήδη βρίσκονταν σε συνεργασία με τις ελληνικές αρχές, όπως ο McCaulley υπεύθυνος για το πρόγραμμα δημοσίων έργων, και ο Worthington, επίτροπος των ΗΠΑ για τα θέματα οδικού δικτύου στο Υπουργείο δημοσίων έργων, ώστε να ζητήσουν περισσότερες πληροφορίες σε σχέση με το πρόγραμμα που είχε υποβάλλει η Ελλάδα.

³⁹⁰ Ι. Οικονόμου, «Η Ανασυγκρότηση της χώρας εις τον τομέα των δημοσίων έργων», σ. 421 – 425. Ένας λόγος δυσκολίας διεξαγωγής των έργων ήταν η έντονη έλλειψη προσωπικού, καθώς λόγω έλλειψης χρημάτων οι μισθοί ήταν χαμηλοί, και κανένας μηχανικός δεν έκανε αίτηση για δουλειά. Στο ανθρώπινο δυναμικό περιλαμβάνονταν 303 μηχανικοί, κι οι κενές θέσεις εργασίας ήταν 242. Με τον τρόπο αυτό υπήρχε σοβαρός κίνδυνος να μην πραγματοποιηθούν εγκαίρως τα προβλεπόμενα έργα και να μειωθεί το ποσό χρηματοδότησης του σχεδίου. Επιπλέον λόγος δυσκολίας ήταν ότι πολλές χώρες προσπαθούσαν να μειωθούν τα κονδύλια που δίνονται σε άλλες ώστε να διατεθούν σε αυτές. Παρ' όλες τις αντίξοες συνθήκες το υπουργείο αναφερόταν ότι είχε κάνει σημαντικές προόδους.

Σύμφωνα με την αναφορά που υπέβαλε στην συνέχεια ο Clarke στον αμερικανό επιβλέποντα που συντόνιζε για λογαριασμό της Οικονομικής Ευρωπαϊκής Επιτροπής τα επιμέρους εθνικά προγράμματα στη Γενεύη, το 1949 το τμήμα του διεθνούς οδικού δικτύου στην Ελλάδα είχε ολοκληρωθεί κατά 60%. Το 15% ήταν ακόμη υπό κατασκευή ενώ ένα επιπλέον 15% θα γινόταν μέρος κατασκευαστικής σύμβασης το 1950. Το υπόλοιπο 10% βρισκόταν στην παραμεθόριο κοντά στα σύνορα με τη Βουλγαρία και τη Γιουγκοσλαβία, αλλά οι εμφυλιοπολεμικές δραστηριότητες που ακόμη διεξάγονταν εμπόδισαν τις εργασίες. Η αμερικανική αποστολή σκόπευε να επιστήσει την προσοχή της ελληνικής κυβέρνησης στην αναγκαιότητα της κατασκευής οδικού άξονα μεταξύ Αλεξανδρούπολης και Εδίρνας της Τουρκίας. Το οδικό δίκτυο της Ελλάδας που προβλεπόταν να πραγματοποιηθεί ως μέρος του προγράμματος Marshall αποτελείτο από 3.842 χλμ. εκ των οποίων 1.577 χλμ. είχαν ολοκληρωθεί, 1.265 χλμ. ήταν υπό κατασκευή, και 1.000 χλμ. θα ετίθεντο υπό σύμβαση για κατασκευή στο μέλλον.

Πέρα απ' τον συντονισμό εργασιών και τη βοήθεια σε ό,τι αφορούσε στην οδοποιία, οι εκπρόσωποι του Marshall στην Ελλάδα προσέφεραν γενικότερες συμβουλές για τις προδιαγραφές που θα έπρεπε να πληροί η αυτοκίνηση στην Ελλάδα σύμφωνα με διεθνείς αρχές, ώστε να συντονιστεί με τα αντίστοιχα προγράμματα της υπόλοιπης Ευρώπης. Σε αυτές περιλαμβάνονταν η καταγραφή οχημάτων και οδηγών, η κατάρτιση τεχνικών προδιαγραφών που θα έπρεπε να φέρουν τα οχήματα, η οδοσήμανση, η διεξαγωγή κυκλοφοριακών προγραμμάτων στην Ελλάδα, που θα πραγματοποιούσε το υπό αναδιοργάνωση Υπουργείο Συγκοινωνιών, κι η δημιουργία Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, δεδομένου ότι, όπως διαπιστώθηκε από την αμερικανική πλευρά, υπήρχε σημαντικό έλλειμμα στο σύστημα κυκλοφοριακών κανονισμών. Για τον λόγο αυτό, ο κανονισμός της οδικής κυκλοφορίας της Πράξης Οδικών Μεταφορών της Διαπολιτειακής Επιτροπής Εμπορίου των ΗΠΑ τροποποιήθηκε ώστε να προσαρμοστεί στα ευρωπαϊκά δεδομένα και να εφαρμοστεί και στην Ελλάδα. Ακόμη, οι εκπρόσωποι της αμερικανικής αποστολής υποχρέωσαν την ελληνική κυβέρνηση να ιδρύσει τεχνική σχολή μηχανικών, ενώ ο Clarke δεσμεύθηκε να βοηθήσει στην παροχή εγχειριδίων και εκπαιδευτικού υλικού από αγγλικές βιομηχανίες, οι οποίες μέχρι τότε είχαν υπάρξει απρόθυμες να τα παρέχουν.³⁹¹

³⁹¹ Memorandum from Douglas M. Clarke to Addison Foster, "Vision to the ECA Mission, Athens, Greece, 1 – 3 November 1949", United States Resident Delegation to the Economic Commission of Europe, November 16, 1949, Study of Greek Highway Problem, NARA-RG469-entry1027-box1-Inl Tr

Η γενικότερη άποψη που διατύπωνε ο Clarke από την επίσκεψή του στην Ελλάδα ήταν ότι πέρα από την Αθήνα, όπου υπήρχε και ο κύριος κυκλοφοριακός όγκος αυτοκινήτων, η κατάσταση των συγκοινωνιών ήταν απαρχαιωμένη. Οι προσπάθειες εκσυγχρονισμού κι αποκατάστασής της συναντούσαν ως προσκόμματα τις διακοπές κυκλοφορίας που προκαλούσαν οι οργανώσεις των οδηγών φορτηγών και λεωφορείων, και τις εμφυλιοπολεμικές επιχειρήσεις που διεξάγονταν στην ελληνική ύπαιθρο. Εκείνη την εποχή, ο στόλος αυτοκινήτων στην Ελλάδα αριθμούσε συνολικά 24.804 οχήματα, εκ των οποίων 7.363 επιβατικά, 14.568 φορτηγά και 2.873 λεωφορεία. Προκειμένου να αυξηθεί ο στόλος οχημάτων λήφθηκε η απόφαση για την εισαγωγή αυτοκινήτων από τη «ζώνη του δολαρίου», όπως αναφερόταν χαρακτηριστικά κι από χώρες της Οικονομικής Ευρωπαϊκής Επιτροπής.³⁹²

Επιπλέον, ιδρύθηκε η Ελληνοαμερικανική Επιτροπή Αυτοκινήτων υπό την επίβλεψη του Υπουργείου Συντονισμού, με την συμμετοχή εκπροσώπων της Αμερικανικής αποστολής, ελληνικών υπουργείων και Ελλήνων εισαγωγέων και κατασκευαστών. Η σημαντικότερη συμβολή της επιτροπής αυτής έγκειτο στο ότι ήταν από τους πρώτους φορείς που συντόνιζαν την συνδιαλλαγή κρατικών και ιδιωτικών φορέων μεταπολεμικά σε ό,τι αφορά όχι μόνο στις εισαγωγές αυτοκινήτων και ανταλλακτικών, αλλά και κατασκευής ή συναρμολόγησης. Κατά συνέπεια, στο πλαίσιο των εργασιών της τέθηκαν οι βάσεις για τις μεταπολεμικές προσπάθειες σύντηξης κι οργάνωσης εγχώριας παραγωγής αυτοκινήτων που έλαβαν χώρα στην Ελλάδα μέχρι περίπου και τη δεκαετία του 1980. Στις εργασίες αυτής της επιτροπής συμπεριλαμβανόταν ακόμη κι η διαχείριση διμερών συμφωνιών για την εισαγωγή οχημάτων και ανταλλακτικών, καθώς και ζητήματα που αφορούσαν στην αδειοδότηση μονάδων κατασκευής, συναρμολόγησης κι επισκευής οχημάτων και στη μεταφορά

200-22. Ευχαριστώ θερμά τον Frank Schipper που μοιράστηκε μαζί μου την συγκεκριμένη ιστορική πηγή από τα αμερικανικά αρχεία που βρίσκονται στην Washington D.C.

³⁹² Memorandum from Douglas M. Clarke to Addison Foster, "Vision to the ECA Mission, Athens, Greece, 1 – 3 November 1949". Το Marshall προέβλεπε την αγορά 760 φορτηγών αξίας 2.680.000 δολαρίων από τη ζώνη δολαρίου και 980 φορτηγά από χώρες συμμετέχουσες στην Οικονομική Ευρωπαϊκή Επιτροπή αξίας 3.551.000 δολαρίων. Επίσης προγραμματιζόταν να εισαχθούν 210 σασί λεωφορείων αξίας 599.700 δολαρίων από τη ζώνη του δολαρίου και 115 σασί λεωφορείων αξίας 929.650 δολαρίων από τη ζώνη της Οικονομικής Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Στόχος ήταν ακόμη η αγορά 40 επιβατικών αυτοκινήτων για να χρησιμοποιηθούν ως ταξί αξίας 100.000 δολαρίων από τη ζώνη του δολαρίου και 200 αυτοκίνητα αξίας 882.000 δολαρίων από χώρες της ΟΕΕ. Από το σύνολο 240 αυτοκινήτων, 175 θα χρησιμοποιούνταν ως ταξί και τα υπόλοιπα 65 ως επιβατικά. Τα φορτηγά και τα λεωφορεία επρόκειτο να είναι βενζινοκίνητα, ενώ το 80% των φορτηγών θα άνηκαν στην κατηγορία χωρητικότητας 3 ως 7 τόνων, με έμφαση στην κλίμακα 6 - 7. Ο Clarke είχε συστήσει τη χρήση πετρελαιοκίνητων ως πιο φθηνή. Τα μόνα πετρελαιοκίνητα όμως που είχαν χρησιμοποιηθεί στην Ελλάδα προέρχονταν από την περίσσεια του πολέμου που δεν πληρούσαν τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές, γι' αυτό κι είχε σχηματιστεί κακή εντύπωση για τα πετρελαιοκίνητα.

σχετικής τεχνογνωσίας.³⁹³ Ακόμη, μεταξύ των ζητημάτων με τα οποία ασχολήθηκε ήταν κι η δημιουργία κι οργάνωση αποθηκών εργαλείων και ανταλλακτικών. Η Ελληνοαμερικανική Επιτροπή ανέλαβε τον έλεγχο των προδιαγραφών του υλικού των αποθηκών αυτών που τις χαρακτήριζε ως καίριας σημασίας για την ελληνική οικονομία, αλλά και την εκπαίδευση του προσωπικού τους. Στόχος ήταν ύστερα από την οργάνωση κι επάνδρωσή τους να υπαχθούν στον Ο.Δ.Ι.Σ.Υ.³⁹⁴

Η πορεία της ελληνικής ανασυγκρότησης η οποία υπήρξε καίρια και για την ανάπτυξη των υποδομών της, και δη των υποδομών αυτοκίνησης στην οποία οι ιθύνοντες του Marshall έδωσαν σημαντική έμφαση, συνάντησε και κάποιες κριτικές κυρίως ως προς το ότι επέτεινε το βαθμό εξάρτησης της ελληνικής οικονομίας. Στο πλαίσιο της σχετικής επιχειρηματολογίας που διατυπωνόταν αυτό που διαφαίνεται ήταν μία διάσταση σε σχέση με το οικονομικό αναπτυξιακό μοντέλο που θα έπρεπε να ακολουθήσει η χώρα μεταπολεμικά. Σχηματικά θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι οι περισσότεροι από τους Έλληνες μηχανικούς θεωρούσαν ότι η οικονομική αποκατάσταση σχετιζόταν με την προοπτική εκβιομηχάνισης της χώρας. Από την άλλη πλευρά, οι εκπρόσωποι της αμερικανικής αποστολής πρότειναν την οικονομική ανάκαμψη μέσα από την έμφαση στην αγροτική ανάπτυξη και τις τεχνικές υποδομές,

³⁹³ Ministry of Coordination, Greek – American Automotive Committee, held in G.R.P.C.O. Office, 16th of August, 1949, Study of Greek Highway Problem, NARA-RG469-entry1027-box1-Inl Tr 200-22. Η επιτροπή απαρτιζόταν από τους Ν. Ψυλλόπουλο, εκπρόσωπο υπουργ. Συντονισμού,, Ν. Νατσούλη, εκπρόσωπο Υπουργ. Μεταφορών, G. Rogers, εκπρόσωπο Αμερικανικής Αποστολής (ECA), Π. Κουμπάροπουλο, εισαγωγέα ανταλλακτικών, Γ. Μαργέτη, αυτοκινητιστή, Κ. Φραγκάκη, εκπρ. Υπουργ. Οικονομικών, Κ. Barrett, J. Mickam, αντιπρόσωπο Αμερικ. Αποστολής, Ν. Λαϊνή, εκπρ. Υπουργ. Οικονομίας, Δ. Κύρτση, εισαγωγέα αυτοκ/των, Γ. Μαυρουδή, κατασκευαστή λεωφορείων, Π. Ταγκαλάκη, εκπρόσωπο της Studebaker, Α. Αγγελίδη, Κ. Καψάνη, εκπρόσωπο της Dodge. Σε σχέση με την αδειοδότηση μονάδων κατασκευής οχημάτων και συνεργείων στα πρακτικά της επιτροπής αναφερόταν ότι πριν από τον πόλεμο, οι κατασκευαστές αμαξωμάτων έπρεπε να πληρούν κάποιες ορισθείσες από το Υπουργείο προδιαγραφές ως προς τα κτήρια, τον εξοπλισμό κλπ. Επειδή όμως μεταπολεμικά υπήρχαν προβλήματα ελέγχου, είχαν εισέλθει στον κλάδο κατασκευαστές που δεν πληρούσαν τις προδιαγραφές. Στην Αθήνα αναφέρονταν 29 κατασκευαστές με άδεια, εκ των οποίων εργάζονται 19, ενώ υπήρχαν 61 συνεργεία χωρίς άδεια. Στην επαρχία υπήρχαν 32 συνεργεία με άδεια, και απροσδιόριστος αριθμός άνευ αδείας. Σε πολλά από αυτά δεν πληρούνταν οι προδιαγραφές ασφαλείας. Κατά την συζήτηση της επιτροπής, τονίστηκε η ανάγκη επαναφοράς ελέγχων. Σε επόμενη συνεδρίαση στόχος ήταν να κληθεί εκπρόσωπος των χωρίς άδεια κατασκευαστών αμαξωμάτων λεωφορείων.

³⁹⁴ Ministry of Coordination, Greek – American Automotive Committee, held in G.R.P.C.O. Office, 22nd of July, 1949, Study of Greek Highway Problem, NARA-RG469-entry1027-box1-Inl Tr 200-22. Κάποιες από τις αποθήκες αυτοκινητιστικού που αναφέρονται στα πρακτικά συνεδρίασης αυτής της επιτροπής έδρευαν για παράδειγμα στον Πειραιά. Σε ό,τι αφορά στη μεταφορά τεχνογνωσίας για την δημιουργία ελληνικών μονάδων κατασκευής ή συναρμολόγησης οχημάτων, αναφέρεται ότι ο ο εμπειρογνώμων αυτοκινήτων του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας Stephen Kershaw ήλθε στην Ελλάδα το 1949 για να βοηθήσει στον συντονισμό και την οικονομική αναδιάρθρωση της βιομηχανίας αμαξωμάτων λεωφορείων, φορτηγών, ανατρεπόμενων, αυτοκ/των με γερανό κλπ. Ο Kershaw θα πραγματοποιούσε επιθεώρηση σε Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Βόλο, Κρήτη, Λιβαδειά πριν προβεί σε συστάσεις για την λήψη των απαραίτητων ενεργειών.

όπως οι δρόμοι. Τέτοιου είδους διαφωνίες είχαν διατυπωθεί και στις οικονομικές αναπτυξιακές προτάσεις που διατύπωναν κορυφαίοι Έλληνες οικονομολόγοι της εποχής όπως ο Κυριάκος Βαρβαρέσος και ο Ξενοφών Ζολώτας.³⁹⁵ Η σχετική επιχειρηματολογία ενδιαφέρει την συγκεκριμένη έρευνα στο βαθμό που ένα μοντέλο οικονομικής ανάπτυξης που πρόκρινε την ανάγκη βιομηχανικής παραγωγής θα έδινε μεγαλύτερη έμφαση στους σιδηροδρόμους απ' ότι στην αυτοκίνηση.



Μια βοηθητική γέφυρα που είχε πρόχειρα κατασκευαστεί από τους πονέρους, επισκευάζεται πρόχειρα και χρησιμοποιείται για την προέλαση των στρατιωτικών οχημάτων κατά τη γερμανική εισβολή. Πηγή: Αρχείο Πολεμικού Μουσείου.

Σε κάθε περίπτωση στην κριτική που διατυπώνεται από Έλληνες μηχανικούς μέσα από τις σελίδες της επετηρίδας *Τεχνικά Χρονικά*, αναφορικά με τις αναπτυξιακές προτάσεις της αμερικανικής αποστολής σε σχέση με τις κατασκευαστικές υποδομές, η σχετική επιχειρηματολογία συνδεόταν και με τις προαναφερθείσες οικονομολογικού ενδιαφέροντος διαφωνίες. Η κεντρική ιδέα της κριτικής αυτής συνοψιζόταν στην αδυναμία των πολιτικών να αντιμετωπίσουν το οικονομοτεχνικό πρόβλημα της χώρας και να στοχεύσουν στον παραγωγικό εξοπλισμό της, καταβαραθρώνοντάς την στην

³⁹⁵ Βλ. την Εισαγωγή του Κ. Κωστή στο Κ. Βαρβαρέσος, Έκθεσις επί του οικονομικού προβλήματος της Ελλάδος, (επιμ. Αθ. Λυκογιάννης), Σαβάλας, Αθήνα, 2002. Ο Βαρβαρέσος ο οποίος είχε χρηματίσει Διοικητής της Τ.τ.Ε., ενώ ακόμη είχε και μία σύντομη θητεία ως υπουργός Εφοδιασμού το 1945 είχε συντάξει την συγκεκριμένη έκθεση το 1952 ύστερα από πρόσκληση της κυβέρνησης Πλαστήρα. Σε αυτήν, τάσσονταν υπέρ μιας οικονομικής ανάκαμψης που έδινε έμφαση στην νομισματική σταθεροποίηση, τη διοικητική αναδιοργάνωση και την αγροτική παραγωγή, ενώ υπογράμμιζε τη δυσκολία ανάπτυξης μέσω ελληνικής βιομηχανικής παραγωγής, όπως υποστήριζαν κι οι εκπρόσωποι της αμερικανικής αποστολής. Οι απόψεις πέρα από αρκετά μέλη της κοινότητας των Ελλήνων μηχανικών έβρισκαν αντίθετο και τον επίσης κορυφαίο οικονομολόγο και μετέπειτα διοικητή της Τ.τ.Ε. Ξενοφώντα Ζολώτα. Για τις αντιτιθέμενες απόψεις αναφορικά με το κατά πόσο το μεταπολεμικό μοντέλο ανάπτυξης θα έπρεπε να βασιστεί στον πρωτογενή ή το δευτερογενή τομέα, βλ. επίσης, Σ. Ιωαννίδης – Γ. Καλογήρου – Α. Λυμπεράκη, «Το αίτημα της ανάπτυξης μέσα από το περιοδικό Νέα Οικονομία, 1945 – 1967», *Η ελληνική κοινωνία κατά την πρώτη μεταπολεμική περίοδο (1945 – 1967)*, Τ. Α΄, Ίδρυμα Σάκη Καράγιωργα, Αθήνα, 1995, σ. 335 – 359.

εξάρτησή της από τον ξένο παράγοντα. Αντί τα οικονομικά προγράμματα να στοχεύουν στην ανόρθωση του παραγωγικού σκελετού της χώρας, εξαντλούνταν σε μια «οικονομολογική ύστερία αποτιτανωμένων νομισματικῶν καὶ οικονομολογικῶν μεθόδων». Επιπλέον, ο Σ. Μπουροδήμος υποστήριζε ότι η βοήθεια του Σχεδίου Marshall και της UNRRA πέρα από την πλασματική δημοσιονομική τακτοποίηση και την κάλυψη άμεσων αναγκών του πληθυσμού σε καταναλωτικά αγαθά, «ἄμβλυνε τὴν ἔφεση τῆς δύναμης τῆς σκέψης τῶν Ἑλλήνων εἰδικῶν καὶ ἐπέτεινε τὴν ἐπιδρομὴ ἁδαῶν ξένων ἐμπειρογνομόνων. Τὰ ἀποφθέγματα τῶν ξένων τούτων θεωροῦνται ὡς θέσφατα, ὅπως καθίστων δε τὴν ζωὴν τῶν Ἑλλήνων εἰδικῶν καὶ τῶν Ἑλλήνων ἀνευθύνων ἄνετον, διότι ἀπήλασσαν αὐτούς κόπων καὶ εὐθυνῶν». Η ανάμειξη ξένων εμπειρογνομόνων στα οικονομικά της χώρας σε συνδυασμό με την υποτονική εγχώρια τεχνοοικονομική κριτική, και το σύμπλεγμα κατωτερότητας των εγχώριων παραγόντων, «τό φυγεύθυνον καὶ τὴν ὑπόκλισιν εἰς ἀποδοχὴν ὅποιουδήποτε μωρόλογου οἰκονομολογικοῦ φληναφήματος» οδηγούσαν στην παγίωση της εξωτερικής εξάρτησης της χώρας, υποστήριζε ο Μπουροδήμος.

Επιπλέον, σύμφωνα με την ίδια κριτική, υποστηριζόταν ότι αντί να αξιοποιηθούν οι πλούσιες παραγωγικές δυνατότητες που υπήρχαν, βάσει απόψεων ὅπως αὐτές του Βαρβαρέσου που θεωρούσαν ανέφικτη την ανάκαμψη μέσω βιομηχανικής παραγωγῆς η χώρα θα παρέμενε γεωργική και ποιμενική, εσαεί προσδεδεμένη στον ξένο παράγοντα. Με αυτόν τον τρόπο, η Ελλάδα καταδικαζόταν «εἰς τὸν δύστηνον ρόλον τῆς ἐπαίτιδος χώρας, ἡ ὁποία μόνον με βοήθειαν, δωρεάς και δάνεια – βαρύνουν ἤδη ἀπὸ τὴν αὐγὴν τῆς συστάσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ βασιλείου τὴν οἰκονομικὴν ζωὴν τοῦ τόπου παντοία τέτοια δάνεια – θα ἠδύνατο να ζῆση». Κατά συνέπεια, υποστηριζόταν ότι η χώρα θα γέμιζε ἀπὸ στρατιᾶς ἀνέργων και ἀπόρων, κατατάσσοντάς την στην κατώτατη βαθμίδα των χωρῶν της Ευρώπης.³⁹⁶ Πέρα ἀπὸ τὴν εὐθύνη που εἶχαν, σύμφωνα πάντοτε με αὐτὴν τὴν κριτικὴ, οἱ εκπρόσωποι τῆς εγχώριας τεχνοοικονομικῆς κοινότητος, ο ἐξαρτημένος ρόλος τῆς Ελλάδος ἦταν ἀποτέλεσμα και τῶν ἐξῶθεν προγραμμάτων βοήθειας. Τῆς ἀπόψεις αὐτῆς ἐπέβαλαν ὅπως

³⁹⁶ Σ. Μπουροδήμος, «Εἰς τὸν τύπον τῶν ἡλῶν. Εἰς τὴν οὐσίαν τῆς ἐλληνικῆς Ἀνασυγκροτήσεως», σ. 18 – 23. Ὅπως παρατηροῦσε ο Μπουροδήμος, ἡ Ελλάδα διέθετε ηλεκτρικὴ ἐνέργεια 300 εκατομμύρια κιλοβατῶρες ὠριᾶως και μπορούσε και να τὴν τριπλασιάσει βάσει τῶν θερμικῶν και ὑδρευνητικῶν τῆς πηγῶν. Επίσης ἡ Ελλάδα ἦταν ἡ τρίτη χώρα διεθνῶς σε παραγωγή νικελίου και δεύτερη μετὰ τὴ Γαλλία σε παραγωγή βωξίτη. Το εθνικὸ τῆς εἰσόδημα σύμφωνα με τὴν μελέτη τοῦ Σ. Κατράκη «Ἡ ἀξιοποιήσις και ἡ οἰκονομικὴ σημασία τοῦ Μεταλλευτικοῦ Πλούτου τῆς Ελλάδος» μπορούσε να ἀυξηθεῖ κατὰ 100 εκατ. δολάρια ετησίως ἐναντι 5,7 εκατ. δολαρίων προπολεμικά ἀν ἐκμεταλλεῖτο τα μεταλλεύματά τῆς. Ταυτόχρονα εκατομμύρια τόνοι νερὸ χύνονταν στη θάλασσα ἀντὶ να ἀρδεύεται ἡ γῆ.

υποστηριζόταν, στον Οργανισμό Ευρωπαϊκής Οικονομικής Συνεργασίας οι συμμετέχουσες ευρωπαϊκές χώρες κι η Αμερική. Γι' αυτό και ο καθηγητής του ΕΜΠ και μόνιμος εκπρόσωπος στον ΟΕΟΣ Λ. Νικολαΐδης σε διάλεξή του στην Ανωτέρα Σχολή Βιομηχανικών Σπουδών στις 12 – 3 – 1954 ισχυριζόταν: «Η έκβιομηχάνησις θά συνήντα αντίδρασιν λυσιώδη, όχι μόνο λόγω διαθέσεως κονδυλίων έκ της βοήθειας αλλά και λόγω τῶν συνεπειῶν της εἰς τό ἐξωτερικόν ἐμπόριον τῶν ενδιαφερομένων χωρῶν και περαιτέρω, λόγω τῆς οἰκονομικῆς αὐτοτέλειας τῆς Ἑλλάδας, τήν ὁποίαν θα ἐπέφερε μετά τινα ἔτη ... Ἡ ἀποδοχή τοῦ προγράμματος ἐκβιομηχανίσεως παρά τῶν Ἀμερικανῶν ὅσο καί τῶν Εὐρωπαϊῶν θα ἦτο ἐξαιρετικά δυσχερής».³⁹⁷

Ὡς επιπλέον επιχειρήματα υποστηριζόταν ὅτι οἱ γειτονικές βαλκανικές χώρες πέτυχαν τήν βιομηχανική τους ἀνάπτυξη μεταπολεμικά χωρίς ἐξωτερική βοήθεια, χάρη στην συγκεντρωτική ἐποπτεία που ἐφαρμόστηκε. Στην Ελλάδα ἀντιθέτως, ἐνῶ μέχρι πρότινος οἱ πληθυσμοί της Ἠπείρου περίμεναν να ζήσουν με τή ρίψη βοήθειας ἀπό αεροπλάνα, ἐνῶ οἱ ἄποροι ἀνέρχονται στο 37,14% του συνολικοῦ πληθυσμοῦ, ὑπάρχει μίας ἐπίφαση ευμάρειας που ἀπαντά μόνο στην αγορά της Ἀθήνας λόγω της υποτιθέμενης ποικιλίας καταναλωτικῶν αγαθῶν. Το ἰσοζύγιο ἐξωτερικῶν πληρωμῶν ἐπιβαρύνεται ἀσκοπα λόγω εἰσαγωγῶν εἰδῶν πολυτελείας ὅπως τα αὐτοκίνητα ἢ οἱ «τροφές διά κύνας» που χρειάζεται μί ἀσήμαντη μερίδα του ἐλληνικοῦ πληθυσμοῦ. Ἡ τεχνοοικονομική πολιτική που προτεινόταν στο πλαίσιο αὐτῆς της κριτικῆς συνίστατο στην ἐξυγίανση του κρατικοῦ προϋπολογισμοῦ με τήν περικοπή των μη παραγωγικῶν δαπανῶν, στον περιορισμό των εἰσαγωγῶν στις οποίες ἡ Ελλάδα ἦταν πρώτη πανευρωπαϊκά, και στην φορολόγηση των εἰδῶν πολυτελείας κι ἐν γένει του πλοῦτου. Σε διαφορετική περίπτωση, ἀν συνέχιζε ἡ ἀνασυγκρότηση της χώρας με τον ἴδιο τρόπο που ἐκτυλίχθηκε κατά τή πρώτη μεταπολεμική δεκαετία, ἡ Ελλάδα προβλεπόταν ὅτι τή δεκαετία του 1960 θα ἦταν ἡ πλέον ὑπανάπτυκτη στην Εὐρώπη. Το μέσο κατά κεφαλὴν εἰσόδημα στην Ελλάδα θα ἦταν 150 δολλάρια ἐτησίως, ἐνῶ «σε κάποια γειτονική χώρα», ἡ οποία δὲν κατονομαζόταν, 750 δολλάρια, διαφορά που θα ἐδειχνε ὄχι μόνο το ἐπίπεδο διαβίωσης ἀλλά και τήν πολιτιστική στάθμη της χώρας.³⁹⁸

Οἱ δυσοίωνες αὐτές προβλέψεις δὲν ἐπαληθεύτηκαν στο σύνολό τους, γιατί ἀκόμη κι ἀν ἡ Ελλάδα τήν δεκαετία του 1960 ἐξακολουθοῦσε να εἶναι πιο ἀδύναμη

³⁹⁷ Σ. Μπουροδήμος, «Εἰς τον τύπον των ἡλῶν. Ἐπί της ουσίας της ἐλληνικῆς Ἀνασυγκροτήσεως», σ. 18 – 23

³⁹⁸ Σ. Μπουροδήμος, «Εἰς τον τύπον των ἡλῶν. Ἐπί της ουσίας της ἐλληνικῆς Ἀνασυγκροτήσεως», σ. 18 – 23

οικονομικά από τις δυτικοευρωπαϊκές χώρες που είχε θέσει ως πρότυπό της, το μέσο κατά κεφαλήν εισόδημά της, όπως θα δούμε και παρακάτω αυξήθηκε θεαματικά, ειδικά σε σχέση με τις γειτονικές της χώρες. Το γεγονός όμως είναι ότι το συγκεκριμένο παραγωγικό μοντέλο το οποίο εφαρμόστηκε κυρίως ως απόρροια της εξωτερικής βοήθειας η οποία ενείχε σημαντικό βαθμό παρέμβασης, επιδεχόταν συζήτηση. Είναι γεγονός ότι η παραγωγική ανασυγκρότηση της χώρας συνδέθηκε περισσότερο με την προώθηση των αμερικανικών και κυρίως δυτικοευρωπαϊκών συμφερόντων, στην οποία συμπεριλαμβανόταν κι η αύξηση εισαγωγών ξένων οχημάτων κι ανταλλακτικών, και λιγότερο στις βάσεις για την αποκατάσταση της ελληνικής βιομηχανίας που υπήρχε μεσοπολεμικά.

Συμπερασματικά, η σφραγίδα που έβαλαν η πολεμική περίοδος κι η περίοδος της ανασυγκρότησης στη μεταπολεμική ανάπτυξη υποδομών αυτοκίνησης μπορεί να συνοψιστεί σε δύο παραμέτρους. Η πρώτη συνίσταται στην επίδραση της εμπλοκής του αμερικανικού παράγοντα, κάτι που όπως σχολιάστηκε και παραπάνω δεν αποτελούσε ιδιαιτερότητα της ελληνικής περίπτωσης, αλλά αφορούσε σε πολλές χώρες της δυτικής Ευρώπης. Η ένταξη της ελληνικής ανασυγκρότησης στα συγκεκριμένα προγράμματα εξωτερικής βοήθειας και κυρίως το Marshall καθόρισε εκτός από τη γεωπολιτική της θέση ως σφαίρα δυτικής επιρροής, την ανάπτυξη των υποδομών της, η οποία παρουσίαζε έναν αρκετά σημαντικό βαθμό εξάρτησης. Ένας από τους πιο σημαντικούς πυλώνες στους οποίους δόθηκε έμφαση ήταν η ανάπτυξη υποδομών αυτοκίνησης, τόσο με έργα οδοποιΐας, όσο και με εισαγωγές. Σύμφωνα με τον Clarke, η ανάπτυξη του οδικού δικτύου και της αυτοκίνησης αποτελούσε προϋπόθεση για τη μελλοντική ανάπτυξη των Ελλήνων καθ' όσον θα έκανε τα προϊόντα τους προσβάσιμα στις εγχώριες και ξένες αγορές. Λόγω των ελλειψών μέχρι τότε υποδομών αυτοκίνησης το μεταφορικό κόστος παρέμενε υψηλό προκαλώντας αντίσταση των καταναλωτών στα ελληνικά προϊόντα. Σε αυτήν την κατεύθυνση αναμενόταν να συμβάλει το κατασκευαστικό πρόγραμμα οδοποιΐας του προγράμματος Marshall ώστε να επιτευχθεί η απαραίτητη αύξηση κυκλοφορίας προσώπων και αγαθών.³⁹⁹

Η δεύτερη παράμετρος που καθόρισε τη μετέπειτα εξέλιξη των συγκοινωνιακών υποδομών στην Ελλάδα ήταν η πρωτεύουσα σημασία που έδινε ο αμερικανικός παράγοντας στην αυτοκίνηση σε βάρος του σιδηροδρόμου. Όπως

³⁹⁹Memorandum from Douglas M. Clarke to Addison Foster, "Vision to the ECA Mission, Athens, Greece, 1 – 3 November 1949".

προαναφέρθηκε, αυτή η διάσταση προτεραιοτήτων μεταξύ Αμερικανών κι Ευρωπαίων είχε προκύψει σχεδόν για το σύνολο των ευρωπαϊκών χωρών που δήλωσαν επιθυμία να συμμετάσχουν στο Marshall. Με δεδομένο ότι αφ' ενός η αμερικανική κουλτούρα είχε συνυφανθεί με την αυτοκίνηση περισσότερο απ' ό,τι με τον σιδηρόδρομο κι αφ' ετέρου η γενική άποψη των Αμερικανών απέναντι στους Ευρωπαίους μεταπολεμικά συνοψιζόταν στην φράση «μπορείτε κι εσείς να γίνετε σαν κι εμάς», όπως σημειώνει ο ιστορικός Frank Schipper, η επιτυχία των προγραμμάτων μεταπολεμικής αποκατάστασης των ευρωπαϊκών οικονομιών κρινόταν από τους ιθύνοντες του Marshall από το κατά πόσο μπορούσαν να ενσωματώσουν οι ευρωπαϊκές χώρες μια αμερικανικού τύπου ανάπτυξη.⁴⁰⁰

Όπως φαίνεται λοιπόν και από την άποψη του Clarke παραπάνω η ανάπτυξη της αυτοκίνησης πρώτη φορά στην σχετική συζήτηση σε σχέση με το γνωστό ζήτημα του ανταγωνισμού της με τον σιδηρόδρομο περιγραφόταν ως υποδομή απαραίτητη για το εμπόριο και την εθνική οικονομία περισσότερο ίσως από τον ανταγωνιστή της. Βέβαια, στο πρόγραμμα της αμερικανικής βοήθειας όπως αναφέρθηκε και παραπάνω συμπεριλήφθηκε κι η αποκατάσταση κι επαναλειτουργία των σιδηροδρόμων. Σε κάθε περίπτωση, όπως θα σχολιαστεί αναλυτικότερα στο 4^ο κεφάλαιο, η αμερικανική νοθεσία για την προτεραιότητα στην αυτοκίνηση ειδικότερα για την Ελλάδα είχε και μία ακόμη διάσταση. Με δεδομένο ότι στο πλαίσιο του Marshall φαίνεται ότι υπήρξε και μία διανομή ρόλων στις ευρωπαϊκές οικονομίες, ως προς τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που θα έπρεπε να αναπτύξει η καθεμία, εάν οι σιδηρόδρομοι αποτελούσαν υποδομή καιρία για την ανάπτυξη της βιομηχανίας, που σύμφωνα με τους Αμερικανούς δεν αποτελούσε το δυνατό χαρτί της Ελλάδας, η αυτοκίνηση αποτελούσε υποδομή προσφορότερη όχι μόνο για το εμπόριο, αλλά και για τον τουρισμό.

Εν κατακλείδι, ο συνδυασμός των συνθηκών που προέκυψαν εξ αιτίας του πολέμου και των προγραμμάτων εξωτερικής βοήθειας και κυρίως του Marshall, φαίνεται ότι τελικά πρόκρινε το κατά πόσο το κυρίαρχο παράδειγμα τεχνολογικών δικτύων κινητικότητας κατά τη μεταπολεμική εποχή θα ήταν η αυτοκίνηση ή ο σιδηρόδρομος. Είναι αρκετά σημαντικό να τονιστεί ότι στο πλαίσιο κατασκευαστικών προγραμμάτων που πραγματοποιήθηκαν με εξωτερική αρωγή τόσο για τον σιδηρόδρομο όσο και για την αυτοκίνηση, αυτό που υπήρξε ήταν περισσότερο μια

⁴⁰⁰ F. Schipper, “You can too be like us: Americanising European (Road) Transport after WWII”, Ανακοίνωση στο συνέδριο της T2M με θέμα Transnational Infrastructures of Europe, Οκτώβριος 2005, σ. 1 – 15.

πρόχειρη αποκατάσταση παρά εκσυγχρονισμός με βάση υψηλές τεχνικές προδιαγραφές. Και τα δύο συγκοινωνιακά συστήματα κατά τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια λειτουργούν με πολλά προβλήματα, ο δε εκσυγχρονισμός τους θα αργούσε αρκετά ακόμα. Παρ' όλα αυτά, η ευελιξία ή ακόμη κι αυτή η άναρχη ασυστηματικότητα της αυτοκίνησης, που όπως υποστηριζόταν μεσοπολεμικά καθιστούσε δύσκολο το χειρισμό της στο πλαίσιο μακροπρόθεσμων προγραμματισμών με αντικείμενο την συγκοινωνιακή ανάπτυξη, ήταν τα χαρακτηριστικά που έκαναν αυτό το σύστημα να επιβιώσει σχετικά ευκολότερα και να λειτουργεί ακόμη κι όταν οι υποδομές της ήταν καθ' όλα προβληματικές ή και πρωτόγονες.

Το γεγονός ότι για μεγάλο χρονικό διάστημα οι συγκοινωνιακές ανάγκες της χώρας που κάποτε καλύπτονταν από τους σιδηροδρόμους, πραγματοποιούνταν είτε με ημικατεστραμμένα εγκαταλελειμμένα στρατιωτικά οχήματα που οι Έλληνες πολίτες επισκεύαζαν με ανορθόδοξους τρόπους για να τα χρησιμοποιούν, είτε ακόμη και με αυτοσχέδια οχήματα, κυρίως τρίκυκλα, τα γνωστά γκαζοζέν, τα οποία μετακινούνταν σε κατεστραμμένους, κακοτράχαλους, ή και ανύπαρκτους δρόμους είχε καθοριστική σημασία για τη διάδοση της κουλτούρας του αυτοκινήτου, όπως θα δούμε και στο 5^ο κεφάλαιο. Η έλλειψη κεντρικής οργάνωσης που κυριαρχούσε τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια της δεκαετίας του 1940 δημιούργησε το κοινωνικό πλαίσιο ώστε η αυτοκίνηση να επικρατήσει ως ένα σύστημα που σταδιακά θα γινόταν μέρος της ζωής ολοένα και περισσότερων ανθρώπων. Στην συνέχεια, τόσο η παρότρυνση των εξωτερικών παραγόντων για την ανάπτυξη υποδομών αυτοκίνησης ως απαραίτητη προϋπόθεση για την προώθηση του εμπορίου, όσο κι ο προσανατολισμός της ελληνικής οικονομίας προς την κατεύθυνση του τουρισμού, συνέβαλαν ακόμη περισσότερο στην ανάπτυξη της αυτοκίνησης. Αντιθέτως, παρ' ότι κατά τη μεταπολεμική περίοδο, οι σιδηρόδρομοι συνέχισαν τη λειτουργία τους, το γεγονός ότι δεν εκσυγχρονίστηκαν επαρκώς είχε ως αποτέλεσμα το ότι δεν ξαναέγιναν πλέον το παράδειγμα κανονικότητας που όριζε τις χερσαίες κινητικότητες. Η πολεμική περιπέτεια επομένως είχε αποτελέσει ένα κριτήριο φυσικής επιλογής ανάμεσα στα δυο τεχνικοκοινωνικά συστήματα, καθοριστικότερο και σκληρότερο ακόμη κι από τον πιο οξύ οικονομικό ανταγωνισμό.



Η κατεστραμμένη κατά τη γερμανική εισβολή γέφυρα επί της εθνικής οδού Αθήνας – Θεσσαλονίκης.
Πηγή: Αρχείο Πολεμικού Μουσείου

2.3.2 Η αυτοκίνηση κι ο σιδηρόδρομος κατά τη μεταπολεμική περίοδο. Πετρελαιοκίνηση κι ηλεκτροκίνηση

Η σχετική συζήτηση για την σύγκριση των δυνατοτήτων αυτοκίνησης και σιδηροδρόμων συνεχίστηκε και κατά τη μεταπολεμική περίοδο. Η επιχειρηματολογία σε σχέση με τα συγκριτικά πλεονεκτήματα των δύο τεχνοκοινωνικών μέσων σε μεγάλο βαθμό παρέμεινε η ίδια, ωστόσο μπορούν να εντοπιστούν τρεις σημαντικές διαφοροποιήσεις σε σχέση με την μεσοπολεμική περίοδο. Κατ' αρχάς, ήταν σαφές ότι οι όροι ανάπτυξης των συγκοινωνιών δεν ετίθεντο πλέον από τους σιδηροδρόμους, κι ότι η αυτοκίνηση δεν περιγραφόταν ως ένα περίπου παρασιτικό, δομικά άναρχο κι ασυστηματικό συγκοινωνιακό σύστημα. Σε αυτό βέβαια συνέβαλε το γεγονός ότι ενισχύθηκε το θεσμικό πλαίσιο οργάνωσης των ιδιωτικών μέχρι τότε αυτοκινητιστικών συγκοινωνιών, ειδικά σε ό,τι αφορούσε τουλάχιστον τις λεωφορειακές γραμμές, το 1952 με την ίδρυση του Κοινού Ταμείου Εισπράξεως Λεωφορείων, κι αφ' ετέρου πλήθυναν κι οι υποχρεώσεις της αυτοκινητιστικής συγκοινωνίας προς το κράτος.⁴⁰¹

⁴⁰¹ Δ. Σίνης, «Το συγκοινωνιακό κι οι χερσαίες μεταφορές», *Τεχνικά Χρονικά*, Τ. 252, Μάιος 1965, (Γενική Έκδοση), σ. 37 – 48. Τα Κοινά Ταμεία Εισπράξεως Λεωφορείων ιδρύθηκαν με τον Ν. 2119 κατά νομούς. Το 1947 είχε απαγορευτεί η χορήγηση αδειών σε φορτηγά με εξαίρεση ειδικά οχήματα: βυτιοφόρα, ψυγεία, γερανοφόρα, εκκενώσεως βόθρων κλπ. Το 1948 τα φορτηγά οργανώθηκαν υποχρεωτικά σε Κοινά Ταμεία Φορτηγών Αυτοκ/των (ΚΤΕΦΑ). Έτσι οι κρατικές υπηρεσίες μπορούσαν να ελέγχουν δρομολόγια, τιμολόγια, φορτία, κίνηση, καταβολή φόρων κλπ. Παρ' όλα αυτά το 1953 τα ΚΤΕΦΑ διαλύθηκαν κι οι φορτηγές μεταφορές γίνονταν πλέον ελεύθερα με έκδοση φορτωτικής από την Ειδική Υπηρεσία του Υπουργείου Οικονομικών Θ. Οικονόμου, «Σύγκρισις συγκοινωνιών προσφερόμενων υπό εκάστου συγκοινωνιακού μέσου», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 267 – 268, Σεπ. – Οκτ. 1946, σ. 147 – 153. Πέρα από τους δημόσιους φόρους στις αυτοκινητιστικές μεταφορές αυξάνονται κι οι δασμοί σε καύσιμα, λιπαντικά, ανταλλακτικά συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων υπέρ ΤΣΑ

Επιπλέον, ενώ το συμφέρον της εθνικής οικονομίας μεσοπολεμικά θεωρείτο εν πολλοίς ταυτόσημο με αυτό των σιδηροδρόμων, πλέον κι αυτοκίνηση περιγραφόταν ως ένα σύστημα που μπορούσε να διαδραματίσει ρόλο στη μεταπολεμική παραγωγική ανασυγκρότηση της χώρας. Σε αυτό συνέβαλε το γεγονός ότι στο δημόσιο λόγο δεν εκπροσωπούσαν πλέον μόνο οι απόψεις οικονομολόγων ή μηχανικών των σιδηροδρόμων, αλλά και φορέων που τα συμφέροντά τους σχετίζονται με την αυτοκίνηση, όπως ο Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αυτοκινήτου που το 1945 εξέδωσε σχετική μελέτη, στην οποία υπογραμμιζόταν η συμβολή της αυτοκίνησης στην παραγωγική ανάπτυξη.⁴⁰² Επιπλέον, όπως θα δούμε παρακάτω, σημαντική ήταν η ανάπτυξη του Τύπου στο οποίο οι αυτοκινητιστές διατύπωναν επιχειρήματα που αφορούσαν στα συλλογικά συμφέροντα του επαγγελματικού τους κλάδου.

Μία τρίτη παράμετρος που βέβαια αυτήν την εποχή έχει ακόμη περιορισμένο ρόλο είναι το ζήτημα της ενέργειας. Η πρωτοκαθεδρία της πετρελαιοκίνησης έναντι της προγενέστερης τεχνολογίας της ατμοκίνησης ήταν πλέον γεγονός. Όπως προαναφέρθηκε, ο εκσυγχρονισμός των σιδηροδρόμων προκειμένου η τεχνολογία τους να ανταποκριθεί στα δεδομένα του 20^{ου} αιώνα, είχε συνδεθεί με την αντικατάσταση των ατμαμαξών από πετρελαιοκίνητους συρμούς. Ωστόσο, κατά τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια, ακόμη κι αν δεν έχουν διαφανεί ακόμη τα οικονομικά αδιέξοδα της πετρελαϊκής οικονομίας που προέκυψαν με τις πετρελαϊκές κρίσεις της δεκαετίας του 1970, ο εκσυγχρονισμός των σιδηροδρόμων συνδέεται πλέον με τον εξηλεκτρισμό τους. Σε ό,τι αφορά στα ηλεκτροκίνητα αυτοκίνητα αυτά είχαν χάσει τη μάχη έναντι

⁴⁰² *Το συγκοινωνιακό πρόβλημα και το αυτοκίνητο*, Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αυτοκινήτων, Αθήνα 1945, σ. 4 – 5. Ευχαριστώ θερμά τον Η. Καφάογλου που μοιράστηκε μαζί μου την συγκεκριμένη ιστορική πηγή. Στην μελέτη αυτή αναφερόταν χαρακτηριστικά : «Η εμφάνισις τοῦ αὐτοκινήτου ἐδημιούργησε δεινὴν κρίσιν διὰ τοὺς ὑπάρχοντας σιδηροδρόμους εἰς πλείστας χώρας. Σωρεία συγγραμμάτων ἐπὶ τοῦ σοβαροῦ αὐτοῦ θέματος εἶδε τό φῶς τῆς ἡμέρας καὶ ἀπειρία λύσεων ἐπροτάθη ... Ὑπὸ τὰς παρούσας συνθήκας, ἡ ὑπαρξίς τῶν σιδηροδρόμων, κυρίως τῶν μεγάλων γραμμῶν ποὺ ἐξασφαλίζουν τὴν διεθνή ἐπικοινωνία, εἶναι ἀναγκαία, ἐφ' ὅσον οὗτοι εἶναι ἀκόμη χρήσιμοι, διὰ τὰς μαζικὰς καὶ εἰς μεγάλας ἀποστάσεις μεταφοράς. Ἄλλ' ἡ διατήρησις τῶν σιδηροδρόμων πρέπει νὰ ἐξασφαλισθῇ μὲ πᾶν ἄλλο μέσον, ἀλλ' ὄχι μὲ τὴν παρεμπόδισιν ἢ τὴν ἀνακοπήν τῆς διαδόσεως τοῦ αὐτοκινήτου. Παρόμοια πολιτικὴ θὰ ἦτο ἄσκοπος καὶ ἔθνικῶς ἐπιζήμια. Ἄσκοπος μὲν διότι, ὅπως δεικνύει ἡ ἱστορία, οἱ ἄνθρωποι κατῶρθωσαν πολλάκις νὰ ἐπιβραδύνουν τὴν ἐφαρμογὴν ἢ τὴν διάδοσιν πολυτίμων ἐφευρέσεων, ἀλλ' οὐδέποτε νὰ τὴν ματαιώσουν. Οἱ ἴδιοι οἱ σιδηρόδρομοι συνήντησαν σοβαρὰς ἀντιδράσεις κατὰ τὴν πρώτην περίοδον τῆς ἐμφανίσεώς των, ἀλλ' αὐτ' ἄν τὸν ἡμῶν δὲν ἐμπόδισεν νὰ ἐπιβληθῶν τελικῶς. Ἐθνικῶς δὲ ἐπιζήμια διότι πᾶς περιορισμὸς εἰς τὴν πρόοδον τοῦ αὐτοκινήτου θὰ ἔχη ἄμεσον δυσμενῆ ἀντίκτυπον εἰς τὸν ρυθμὸν τῆς ἀνορθώσεως καὶ ἀναπτύξεως τῆς Ἐθνικῆς μας Οἰκονομίας. Ἡ μεταπολεμικὴ περίοδος θὰ χαρακτηρισθῇ ἀπὸ πρωτοφανῆ παραγωγικὸν ὄργανισμὸν. Τὰ διάφορα Κράτη θὰ προσπαθήσουν νὰ ἀναστηλώσουν τὰ ἐρείπια καὶ νὰ ἰσχυροποιήσουν εἰς ἀφάνταστον ρυθμὸν τὰς ἐθνικὰς των οἰκονομίας. Πᾶσα καθυστέρησις μας, ἐν συγκρίσει μὲ τοὺς ἄλλους λαοὺς, γειτονικοὺς ἢ μὴ, περικλείει μεγάλους ἐθνικοὺς κινδύνους. Ἀντιθέτως ἔχομεν ὅλα τὰ δεδομένα διὰ νὰ ἐξασφαλίσωμεν πρωτεύουσαν θέσιν, τουλάχιστον εἰς τό ἄμεσον περιβάλλον μας, εἰς τὴν μεγάλην προσπάθειαν τῆς ἀνορθώσεως καὶ τῆς προόδου...»

των πετρελαιοκίνητων ήδη από τις αρχές του 20^{ου} αιώνα, όπως έχει καταδειχθεί σε σχετικές μελέτες.⁴⁰³ Αυτό οφειλόταν όχι σε αμιγώς τεχνολογικούς λόγους, αλλά σε σύνθετα τεχνοκοινωνικά ζητήματα. Το ζήτημα των ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων επανήλθε την δεκαετία του 1970, στο πλαίσιο έγερσης οικολογικών προβληματισμών, ειδικά για το αστικό περιβάλλον. Σε κάθε περίπτωση, εάν οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι είχαν συνδέσει επαρκώς το μέλλον τους με την ηλεκτροκίνηση θα μπορούσαν να έχουν αποτελέσει φορείς μιας περισσότερο ανταγωνιστικής και καινοτόμου τεχνολογίας.

Η καθιέρωση πάντως της αυτοκίνησης ως σύστημα του οποίου η τύχη πλέον συνδεόταν με την οικονομική ανάπτυξη της χώρας, απαντά πλέον και σε φορείς λόγου που φέρουν μια περισσότερο ουδέτερη τεχνοκρατική προσέγγιση, όπως η επετηρίδα του ΤΕΕ, *Τεχνικά Χρονικά*. Σε οικονομοτεχνική μελέτη του 1946 για παράδειγμα, ο Θ. Οικονόμου υποστήριζε ότι αν κι ο σιδηρόδρομος παρέμενε το φθηνότερο μέσο για εμπορικές μεταφορές αποστάσεων από 200 χλμ. και πάνω, η ανάπτυξη της αυτοκίνησης ήταν η πιο ενδεδειγμένη λύση για την ανάπτυξη φθηνής, ταχείας και άνετης συγκοινωνίας, κυρίως επειδή εξυπηρετούσε τη διοχέτευση αγαθών σε όλες τις κατοικημένες περιοχές της χώρας. Στη μελέτη του επαναλάμβανε ως κεντρική ιδέα την σχετική επιχειρηματολογία που είχε διατυπωθεί και τη δεκαετία του 1930 για τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της αυτοκίνησης, και συνοψίζονταν στην ευελιξία της αυτοκίνησης, και στην καταλληλότητά της για την Ελλάδα λόγω των γεωφυσικών παραμέτρων του ελληνικού υπεδάφους. Ο Οικονόμου υποστήριζε ακόμη ότι οι οδικές μεταφορές μπορούσαν εκ φύσεως να δράσουν συμπληρωματικά προς τις θαλάσσιες καλύτερα απ' ότι οι σιδηροδρομικές, καθ' ότι η ακτοπλοΐα ήταν ιδιωτική και όπως κι η αυτοκίνηση δεν χρειαζόταν εκτεταμένη κρατική μέριμνα.⁴⁰⁴

⁴⁰³ Βλ. για παράδειγμα G. Mom, *The Electric Vehicle. Technology and Expectations in the Automobile Age*, The Johns Hopkins University Press, Maryland, 2004.

⁴⁰⁴ Θ. Οικονόμου, «Σύγκρισις συγκοινωνιών προσφερόμενων υπό εκάστου συγκοινωνιακού μέσου», σ. 147 – 153. Συγκεκριμένα ο Οικονόμου υποστήριζε ότι λόγω του ορεινού ανάγλυφου της Ελλάδος, και του δαπανηρού της κατασκευής του και συντήρησής του, δεν είναι δυνατή η υπερβολική πύκνωση του σιδηροδρομικού δικτύου, ώστε να συμπληρωθεί το έργο των θαλάσσιων μεταφορών. Επιπλέον το αυτοκίνητο παρουσιάζει τα εξής πλεονεκτήματα σε σχέση με σιδ/δρομο και πλοίο: α) ταχύτερη μεταφορά από αποθήκη σε αποθήκη β) ταχύτερη διεκπεραίωση γ) ευχέρεια φόρτωσης κι εκφόρτωσης δ) μεγαλύτερη προσαρμοστικότητα κι ευελιξία για τον επιπλέον λόγο ότι ο μικρότερος αριθμός επιβατών δεν διαφέρει πολύ από το κόμιστρο που θα έπρεπε να εισπράττεται από τις σιδ/δρομικές εταιρείες ώστε η οικονομική επιβάρυνση του κράτους να είναι η ίδια για αυτοκίνητο και σιδ/δρομο στ) το αυτοκίνητο έχει μεγαλύτερες προοπτικές για περαιτέρω μείωση του κομίστρου (με χρήση ρυμουλκών, οικονομικότερου καυσίμου κτλ.) ζ) έχει δυνατότητα να είναι πιο ευέλικτο για την καλύτερη συνεργασία μεταξύ των μέσων η) ο όγκος μεταφερόμενων εμπορευμάτων στην Ελλάδα δεν είναι τέτοιος που να μην μπορεί να πραγματοποιηθεί κι από το αυτοκίνητο θ) οι έμμεσες ωφέλειες για κράτος και κοινωνία από το αυτοκίνητο είναι σημαντικές, κι ανάλογες με αυτές που είχε επιφέρει άλλοτε ο σιδηρόδρομος. Στα τεχνοοικονομικά στοιχεία βάσει των οποίων στηριζόταν τους ισχυρισμούς του ο Οικονόμου ο Ν.

Η άποψη ότι θα έπρεπε να υπάρξει συνεργασία σιδηροδρόμων και αυτοκίνησης για να εξαλειφθεί ο μεταξύ τους ανταγωνισμός ώστε να εξυπηρετηθεί το δημόσιο συγκοινωνιακό συμφέρον συνεχίζει να υποστηρίζεται και μεταπολεμικά.⁴⁰⁵ Μάλιστα, δεν απασχόλησε μόνο εγχώριους πράγοντες, αλλά αποτελούσε τόσο αντικείμενο παραίνεσης των εξωτερικών παραγόντων που βοήθησαν στην μεταπολεμική ανασυγκρότηση, όσο και αντικείμενο συζήτησης σε διεθνείς θεσμούς όπως η Οικονομική Επιτροπή Ευρωπαϊκής Συνεργασίας. Η δεινή οικονομική κατάσταση των σιδηροδρόμων είχε οδηγήσει ακόμη και σε παρέμβαση από τον τότε Αμερικανό Πρόεδρο στην Ελλάδα Grady, ο οποίος είχε απευθύνει επιστολή στον πρόεδρο της κυβερνήσεως, που δημοσιεύθηκε στον αθηναϊκό Τύπο και στην οποία ισχυριζόταν ότι οι σιδηρόδρομοι έπρεπε να γίνουν αυτάρκεις ώστε να μην επιβαρύνουν άλλο τον κρατικό προϋπολογισμό. Επιπλέον, τον Ιούλιο του 1948, πραγματοποιήθηκε συμβούλιο της Επιτροπής Εσωτερικών Μεταφορών του ΟΕΟΣ στο Παρίσι όπου όπως υποστηριζόταν από τον Λεμπέση, διευθυντή του Υπουργείου Συγκοινωνιών σε μετέπειτα ομιλία του στη Ελληνική Λέσχη Σιδηροδρομικών το 1951, είχε δοθεί «μάχη για τις συγκοινωνίες της χώρας».

Ύστερα από εκείνο το συμβούλιο η Επιτροπή αυτή είχε υποβάλει σε εξονυχιστική έρευνα την κατάσταση των συγκοινωνιών στην Ελλάδα ώστε να προβλεφθεί η μελλοντική τους απόδοση. Ο μαινόμενος ανταγωνισμός των χερσαίων μέσων οδηγούσε σε επικρίσεις προς την συγκοινωνιακή πολιτική και από πλευράς της αμερικανικής αποστολής στην οποία η ελληνική κυβέρνηση το 1948 είχε υποσχεθεί ότι θα λάβει μέτρα για τον συντονισμό των μεταφορών, ενώ ακόμη υπέβαλε κι υπόμνημα με την ίδια υπόσχεση στον ΟΕΟΣ για «Πρόγραμμα μακράς πνοής στον τομέα των μεταφορών». Προκειμένου να επιτευχθεί η περιβόητη συνεργασία των χερσαίων μέσων συγκροτούνταν πλέον κι ειδικά κρατικά όργανα, όπως το Συντονιστικό Συμβούλιο Κυκλοφορίας το 1950 και το Συμβούλιο Συντονισμού Χερσαίων Μεταφορών το ίδιο έτος. Με δεδομένο όμως ότι από την εποχή που οι σιδηροδρομικές υποδομές είχαν καταστραφεί, το αυτοκίνητο είχε αναλάβει σχεδόν εξ ολοκλήρου τις άλλοτε κατανεμημένες χερσαίες μεταφορές μέχρι την ολοκλήρωση των έργων αποκατάστασης των σιδηροδρόμων το 1950, η επίτευξη αυτής της συνεργασίας είχε

Ζουμπούλης αντέτεινε άλλους υπολογισμούς που παρ' όλα αυτά εξακολουθούσαν να αποδεικνύουν την ανωτερότητα του σιδηροδρόμου ως οικονομικότερου συγκοινωνιακού μέσου. Πρβλ. Ν. Ζουμπούλης, «Σύγκρισις υπηρεσιών προσφερόμενων υπό εκάστου συγκοινωνιακού μέσου», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 271 – 272, Οκτ. – Νοέμ. 1946, σ. 43 – 4.

⁴⁰⁵ Βλ. για παράδειγμα, Θ. Δεσποτόπουλος, *Οδικόν δίκτυον και συγκοινωνίαι*, σ. 20.

γίνει δύσκολότερη απ' ότι κατά τον Μεσοπόλεμο. Εν τω μεταξύ είχε πλέον προκύψει ανταγωνισμός όχι μόνο μεταξύ των χερσαίων συγκοινωνιών, αλλά και μεταξύ των εναέριων και των θαλάσσιων.

Παρά το γεγονός ότι οι συνθήκες για τον καταμερισμό εργασιών σιδηροδρόμου και αυτοκίνησης είχαν γίνει δυσχερέστερες, δεν έπαυαν να προτείνονται λύσεις. Ο Λεμπέσης για παράδειγμα το 1946 διατεινόταν ότι για να εκλείψει ο ανταγωνισμός, θα έπρεπε να υπαχθούν όλες οι μεταφορές σε μία ενιαία εταιρεία όχι κρατική αλλά ανώνυμη ιδιωτικού δικαίου, ώστε να μην υπάρχουν πολιτικοί παρεμβατισμοί δεδομένου κι ότι το αυτοκίνητο βρισκόταν στα χέρια ιδιωτών κι ήταν αδύνατο να περάσει στο δημόσιο. Η ενιαία διοίκηση της εταιρείας θα επέτρεπε να μην υπάρχει «η πολυτέλεια της χρησιμοποιήσεως διπλών μέσων μεταφοράς, που αποτελεί σπατάλη ασυγχώρητη για τις ανάγκες της σημερινής ανθρωπότητας» όπως είχε υποστηρίξει κι η Επιτροπή Εσωτερικών Μεταφορών του Οικονομικού και Κοινωνικού Συμβουλίου του ΟΗΕ. Η ενοποίηση στην εκμετάλλευση μεταφορικών μέσων θα καταργούσε τον πληθωρισμό τους και θα καθιστούσε αδιάβλητη τη λειτουργία του Υπουργείου Μεταφορών. Προϋπόθεση βέβαια ήταν η κατάργηση των ιδιωτικών λεωφορείων, οι ιδιοκτήτες των οποίων δεν είχαν πειστεί ότι οι μεταφορές είναι λειτούργημα ύψιστης κρατικής και κοινωνικής σημασίας. Αν και οι εργαζόμενοι του κλάδου αποτελούσαν κατά τον Λεμπέση «συμπαθή τάξη βιοπαλαιστών άξια στοργής κι ενισχύσεως από μέρους της πολιτείας», οι οποίοι έπρεπε να λάβουν ασφαλιστική προστασία, οι επιχειρηματίες των αυτοκινητιστικών συγκοινωνιών αποτελούσαν εμπόδιο στην ορθολογική οργάνωση του συστήματος μεταφορών της χώρας.⁴⁰⁶

Σύμφωνα με τον Λεμπέση, ο έλεγχος των μεταφορών αποτελούσε καίριο ζήτημα επειδή σχετιζόταν και με την ενεργειακή οικονομία της χώρας. Ένας λόγος που ο ίδιος υποστήριζε ότι οι σιδηρόδρομοι δεν έπρεπε επουδενί να καταργηθούν, όπως ανέφερε ότι υποστηριζόταν συχνά, ήταν ότι εάν ηλεκτροκινούνταν θα έδιναν στην Ελλάδα τη δυνατότητα να βασίσει το μέλλον των χερσαίων μεταφορών της στην ηλεκτρική ενέργεια. Σε αυτήν την άποψη ο Ζουμπούλης, επίσης μηχανικός προσέθετε ότι θα ελαττωνόταν η εξαγωγή συναλλάγματος, άποψη που είχε διατυπωθεί και στην σύσκεψη της Επιτροπής Μεταφορών του Οργανισμού Ευρωπαϊκής Οικονομικής

⁴⁰⁶ Αν. Λεμπέσης, «Συντονισμός μεταφορών» (ομιλία στη Λέσχη Ελλ. Σιδηροδρομικών, 19 - 2 - 1951), τ. 324 - 6, Ιαν. - Μαρτ. 1951, σ. 21 - 28

Συνεργασίας που έγινε στο Παρίσι.⁴⁰⁷ Μάλιστα, πολλές χώρες που δεν διέθεταν γαιάνθρακες όπως η Βρετανία, χρησιμοποίησαν τους πόρους του προγράμματος Οικονομικής Ανορθώσεως ώστε να εφαρμοστεί η ηλεκτροκίνηση στις σιδηροδρομικές γραμμές τους. Η Ελλάδα στην ίδια σύσκεψη είχε δηλώσει ότι θ' ασχοληθεί με τον εξηλεκτρισμό στο μέλλον αφού λύσει το ζήτημα των ενεργειακών πηγών της που θέλει να εκμεταλλευτεί. Μάλιστα, κατά τον Λεμπέση ολόκληρη η αστική συγκοινωνία της πρωτεύουσας, η οποία εκείνη την εποχή στηριζόταν κατά τα 2/3 στη χρήση υγρών καυσίμων, θα έπρεπε να βασιστεί στη χρήση ηλεκτρικής ενέργειας.

Ασχέτως όμως από το ζήτημα της ενέργειας αυτό που είχε εμπεδωθεί πλέον μεταπολεμικά, ήταν ότι πέρα από το έντονο γεωφυσικό ανάγλυφο της Ελλάδας, ο μικρός όγκος του εμπορικού μεταφορικού έργου, λόγω της περιορισμένης εγχώριας γεωργικής και βιομηχανικής παραγωγής, επέβαλαν την αυτοκίνηση ως προσφορότερο κι αποδοτικότερο μέσο για την συγκοινωνιακή σύνδεση πολλών περιοχών. Ένας επιπλέον παράγοντας που προέκυψε μεταπολεμικά ήταν η δυσανάλογη κίνηση αστικού κι υπεραστικού επιβατικού κοινού εξ αιτίας της υδροκεφαλικής ανάπτυξης πρωτεύουσας που είχε ήδη αρχίσει να διαφαίνεται από τη δεκαετία του 1950.⁴⁰⁸

Περίπου μία δεκαετία αργότερα, το 1960, αναφέρεται ότι στον ημερήσιο Τύπο οι σιδηρόδρομοι παρουσιάζονταν λόγω των παραπάνω ιδιομορφιών τους ως απαρχαιωμένοι, επομένως υποστηριζόταν ότι πρέπει να αντικατασταθούν απ' το αυτοκίνητο. Όπως όμως διατυπωνόταν στις σελίδες των *Τεχνικών Χρονικών*, τέτοιες απόψεις έδειχναν άγνοια των δυνατοτήτων των σιδηροδρόμων, καθ' ότι η αξία ενός μεταφορικού μέσου δεν καθοριζόταν από την νεότητά του, αλλά απ' τις συνθήκες μεταφοράς που προσέφερε. Ο σιδηρόδρομος για παράδειγμα δεν είχε αντικαταστήσει την ιππήλατη άμαξα απλά επειδή ήταν νεότερος, αλλά επειδή προσέφερε οικονομικότερο, ασφαλέστερο, ταχύτερο και ανετότερο ταξίδι. Βάσει των ίδιων παραμέτρων, κι η τεχνολογία των σιδηροδρόμων καθ' αυτή ήταν δυνητικά ανώτερη από αυτήν της αυτοκίνησης, εάν δεν λειτουργούσε υπό συνθήκες συνθήκες ανταγωνισμού κι εάν είχε εκσυγχρονιστεί. Μάλιστα, παρ' ότι η χρήση των σιδηροδρόμων ως μέσο τουριστικής σημασίας είχε αποδειχθεί δυσχερής ήδη από τον Μεσοπόλεμο, υπέρμαχοι τέτοιων ιδεών έφθαναν να υποστηρίξουν ότι ο

⁴⁰⁷ Ν. Ζουμπούλης, «Σύγκρισις υπηρεσιών προσφερόμενων υπό εκάστου συγκοινωνιακού μέσου», σ. 43 – 4.

⁴⁰⁸ Αν. Λεμπέσης, «Συντονισμός μεταφορών», σ. 21 – 28

εκσυγχρονισμός τους θα μπορούσε να τους καταστήσει ανταγωνιστικούς της αυτοκίνησης ακόμη και για αυτήν την μορφή κινητικότητας.⁴⁰⁹

Το κυριότερο όμως πρόβλημα με τους σιδηροδρόμους κατά τη μεταπολεμική εποχή ήταν ότι βρέθηκαν σε δυσμενή θέση όχι λόγω των τεχνικών δυνατοτήτων που είχαν ως συγκοινωνιακό σύστημα καθ' αυτού, αλλά λόγω ιστορικών συγκυριών που είχαν ως αποτέλεσμα των ελλιπή εκσυγχρονισμό τους. Όπως χαρακτηριστικά υποστηριζόταν το 1962: «Το αυτοκίνητον τό όποϊον κυκλοφορεϊ σήμερα εν Έλλάδι, ελάχιστα διαφέρει από τοιοῦτον τό κυκλοφοροῦν εν Εὐρώπη ἢ Ἀμερική. Τουναντίον ό σιδηρόδρομος ἔχει τελείως εγκαταλειφθεῖ». Η χάραξη του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου η οποία είχε πραγματοποιηθεί βάσει τεχνικών κι οικονομικών δεδομένων του 19^{ου} αιώνα δεν είχε προσαρμοστεί επαρκώς στα δεδομένα του 20^{ου} αιώνα, ακόμη και μεταπολεμικά. Ὑστερα από την αποκατάστασή τους, επανήλθαν περίπου στην κατάσταση που βρίσκονταν μεσοπολεμικά, χωρίς να γίνει καμία σημαντική ανακαίνιση. Το ζητούμενο του εξηλεκτρισμού των σιδηροδρόμων το οποίο διατυπωνόταν από την δεκαετία του 1950 δεν είχε εκπληρωθεί ακόμη τη δεκαετία του 1960.⁴¹⁰

Ωστόσο, η προοπτική τόσο της βιομηχανικής ανάπτυξης εκείνη την εποχή, όσο και της ευρωπαϊκής ενοποίησης επανέφερε το επιχείρημα για την αύξηση του όγκου εμπορικών μεταφορών που θα μπορούσε να εξυπηρετήσει ο σιδηρόδρομος. Επιπλέον, στην ιδρυτική πράξη της ΕΟΚ το 1957 προβλεπόταν η ενοποίηση της οικονομικής και συγκοινωνιακής πολιτικής των κρατών – μελών. Πιο συγκεκριμένα οι συμμετέχουσες χώρες είχαν συντάξει ένα Υπόμνημα με τις Βασικές Κατευθύνσεις της Κοινής Συγκοινωνιακής Πολιτικής, βάσει του οποίου τα ευρωπαϊκά μεταφορικά μέσα θα έπρεπε να διέπονται από ενιαίες ρυθμίσεις και να λειτουργούν προς την άρση των εμποδίων για την Κοινή Αγορά. Οι εξελίξεις αυτές γεννούσαν προσδοκίες στους σιδηροδρομικούς, ότι σε αυτό το πλαίσιο το ελληνικό κράτος θα αναγκαζόταν να άρει την υποχρηματοδότηση προς τους σιδηροδρόμους και να ακολουθήσει ευρωπαϊκές οδηγίες σύμφωνα με τις οποίες οι σιδηρόδρομοι θα έπρεπε να πληρούν συγκεκριμένες τεχνικές προδιαγραφές. Κάτι τέτοιο βέβαια ήταν εξαιρετικά αμφίβολο γιατί κατ' αρχάς σε ολόκληρη την Ευρώπη το καθεστώς εκμετάλλευσης και διαχείρισης των

⁴⁰⁹ Αθ. Τσαμουρτζής, «Οι σιδηρόδρομοι ως σύγχρονον μεταφορικών μέσον», σ. 18

⁴¹⁰ Αθ. Τσαμουρτζής, «Οι σιδηρόδρομοι ως σύγχρονον μεταφορικών μέσον», σ. 18

σιδηροδρομικών εταιρειών ποικίλλε από τον απόλυτο φιλελευθερισμό, όπως στην Ολλανδία, έως τον απόλυτο παρεμβατισμό, όπως στη Γερμανία.⁴¹¹



Λεωφορείο, 1951. Πηγή: Αρχείο Δ. Χαρισιάδη – Φωτογραφικό Αρχείο Μουσείου Μπενάκη

Επειδή όμως τα ελλείμματα των σιδηροδρομικών εταιρειών είχαν απασχολήσει τις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες από το Μεσοπόλεμο, η συνεργασία των δύο συγκοινωνιακών ζητημάτων ήταν κάτι που προσπάθησε να επιλυθεί και από την ΕΟΚ, κυρίως με την πρόταση από τον τότε πρόεδρο της για τη θέσπιση αμφοριακού τιμολογίου για όλα τα μέσα, δηλαδή τη διαμόρφωση ανώτατου και κατώτατου ορίου κομίστρου που θα ίσχυε για σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές. Στην Ελλάδα την δεκαετία του 1960 επανήλθε κι η πρόταση για την ίδρυση μεγάλων συνεταιριστικών επιχειρήσεων χερσαίων μεταφορών, δεδομένου ότι η άρση περιορισμών στις διακρατικές μετακινήσεις εντός Ευρώπης, θα έθετε ζήτημα ανταγωνισμού του σιδηροδρόμου με τα φορτηγά αυτοκίνητα και για τις μεταφορές εξωτερικού.⁴¹²

Σε κάθε περίπτωση οι προσδοκίες για αύξηση του εμπορικού μεταφορικού όγκου με την ενδεχόμενη βιομηχανική ανάπτυξη που θα μπορούσε να παρουσιάσει η Ελλάδα μεταπολεμικά δεν επαληθεύθηκαν. Ειδικά μάλιστα με το δεδομένο ότι η Ελλάδα στο πλαίσιο της Κοινής Ευρωπαϊκής Αγοράς καθελώθηκε στον ρόλο της γεωργικής χώρας, που η εξαγωγική της δραστηριότητα περιοριζόταν σε αγροτικά και δη εποχικά προϊόντα, η ελληνική παραγωγή δεν υπήρξε αρκετά σημαντική ώστε να

⁴¹¹ Αθ. Τσαμουρτζής, «Οι σιδηρόδρομοι ως σύγχρονον μεταφορικών μέσον, σ. 19

⁴¹² Δ. Σίνης, «Το συγκοινωνιακό κι οι χερσαίες μεταφορές», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 252, Μάιος 1965, (Γεν. Έκδοση), σ. 37 – 48

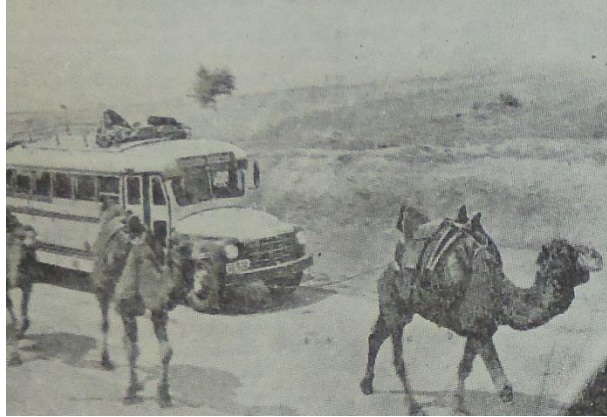
υποστηρίζει το συγκοινωνιακό έργο των σιδηροδρόμων, οι οποίοι προκειμένου να δικαιολογήσουν μεγάλους κόστους πάγια έξοδα χρειάζονταν σταθερά σημαντικό μεγάλο μεταφορικό όγκο για να κάνουν αποσβέσεις. Κατά συνέπεια, δεν επενδύονταν μεγάλα κεφάλαια για τον τεχνολογικό εκσυγχρονισμό των σιδηροδρόμων μέσω της ηλεκτροκίνησης, γεγονός που ανακύκλωνε το πρόβλημα. Σε ό,τι αφορά στις επιβατικές μεταφορές η άναρχη εικόνα των λεωφορειακών δρομολογίων ελέγχθηκε σταδιακά με την ίδρυση των ΚΤΕΛ, δεν έγινε όμως το ίδιο και με τα φορτηγά.

Πέρα όμως από τους τεχνολογικούς παράγοντες, όπως ο εξηλεκτρισμός, ή τους οικονομικούς παράγοντες όπως ο όγκος των μεταφορών, μία επιπλέον παράμετρος που καταδεικνύει ότι το πρόβλημα των σιδηροδρόμων σχετιζόταν με συνθετότερους τεχνοκοινωνικούς παράγοντες, ήταν η ύπαρξη μιας ομάδας που εκείνη την εποχή ανδρωνόταν επαγγελματικά, κι η αυτή η ομάδα ήταν οι επαγγελματίες αυτοκινητιστές. Ήδη από τη μεσοπολεμική περίοδο, το πρόβλημα της άναρχης, όπως χαρακτηριζόταν ανάπτυξης των λεωφορειακών συγκοινωνιών και των φορτηγών, που εκπροσωπούσαν τα συμφέροντα μικρών ιδιωτικών – συχνά μονοπρόσωπων εταιρειών είχε δημιουργήσει όπως είδαμε πρόβλημα στην ανταγωνιστικότητα των σιδηροδρόμων.

Κατά τη μεταπολεμική περίοδο όμως η επαγγελματική ομάδα των λεωφορειούχων και των οδηγών φορτηγών οργανώνεται πιο συστηματικά κι εκπροσωπείται από οργανώσεις όπως η Πανελλήνια Ένωση Ιδιοκτητών Αυτοκινήτων Ι.Χ., η οποία είχε κλάδο για τους επαγγελματίες αυτοκινητιστές, ή η Γενική Συνυμοσπονδία Επαγγελματιών Αυτοκινητιστών Ελλάδος, ενώ ακόμη οργανώνονταν και Παναυτοκινητιστικά Συνέδρια.⁴¹³ Μέσω αυτών των φορέων, οι επαγγελματίες οδηγοί εκπροσωπούνται οργανωμένα και ασκούν πίεση στους κρατικούς φορείς για την προάσπιση των συμφερόντων τους. Επιπλέον, εάν οι σιδηροδρομικοί αρθρώνουν λόγο προκειμένου να επιχειρηματολογήσουν υπέρ των σιδηροδρόμων μέσα από τις σελίδες των *Τεχνικών Χρονικών* και οι επαγγελματίες αυτοκινητιστές αποκτούν πλέον τα δικά τους έντυπα μέσα από τα οποία εκφέρουν και αυτοί δημόσιο λόγο, είτε εναντίον των σιδηροδρομικών εταιρειών, είτε εναντίον των κρατικών φορέων, όταν κρίνουν ότι οι κρατικές αποφάσεις και πρωτοβουλίες θίγουν τα συμφέροντά τους.⁴¹⁴

⁴¹³ «Πανελλήνιος Ένωσις Ιδιοκτητών Αυτοκινήτων Ι.Χ. – Ανακοίνωσις», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 48, 1960, σ. 4. «Απορίες του Βολάν – Συνέπεια», *Το Βολάν*, τ. 27 – 8, 1957, σ. 3. «Φορτηγού αυτοκινητισταί της Ελλάδος, η εφημερίς μας κατέρχεται εις τον δημοσιογραφικόν στίβον διά να προστατεύση και να κατοχυρώση τα συμφέροντα και τα ιερά δικαιώματα του κλάδου μας», *Η Φωνή των Φορτηγών*, τ. 1, 1960, σ. 1.

⁴¹⁴ Βλ. για παράδειγμα «Απορίες του Βολάν – Η υπεραστική γραμμή Τριπόλεως – Πατρών», «Προς προστασίαν των σιδηροδρόμων, οδηγούνται εις πλήρη αφανισμόν τό Φορτηγόν και το Υπεραστικόν



Πηγή: *Το Βολάν*, τ. 6, 1956, σ. 12. Η λεζάντα της φωτογραφίας στο περιοδικό γράφει: «Η εικόνα μας δεν είναι παρμένη σε έρημο της Αφρικής, όχι, είναι λίγο έξω απ' την Κομοτηνή και δείχνει την συνάντηση δύο εποχών, το πρώτο μεταφορικό μέσο που μας θυμίζει Βιβλική εποχή και την σύγχρονη δική μας εποχή. Το λεωφορείο ανήκει στην λαμπρή και μοναδική εταιρεία μεταφορών της Κομοτηνής του κ. Γ. Παπαγεωργίου.»

Με δεδομένο ότι το ελληνικό κράτος επιχειρούσε να οργανωθεί μεταπολεμικά με τρόπο που να λαμβάνει υπ' όψη και τα συμφέροντα της ιδιωτικής πρωτοβουλίας, ο λόγος που άρθρωναν οι επαγγελματίες αυτοκινητιστές δεν μπορούσε να αγνοηθεί, δεδομένου ότι όπως τόνιζαν εκπροσωπούσαν τα συμφέροντα μιας επαγγελματικής ομάδας βιοπαλαιστών που μάχονταν με τα μεγάλα συμφέροντα: «Άπεγνωσμένη αναπέμπεται κραυγή από τούς φορτηγούς αυτοκινητιστάς τῆς Ἑλληνικῆς ὑπαίθρου, S.O.S., τραγικό μήνυμα μιᾶς πολυπληθεστάτης καί τιμίας τάξεως ἐπαγγελματιῶν, μιᾶς τάξεως πού προσέφερε καί προσφέρει ἀνεκτιμήτους πρὸς τὴν χώραν ὑπηρεσίας. «S.O.S. ἐξασφαλίσате ὀλίγον ἄρτον γιὰ τὰ παιδιά μας» ἀνακράζουσι ἀπὸ τὴν ὑπαίθρου οἱ φορτηγοί. Τό ὕστατον μήνυμα διὰ τὴν σωτηρίαν τῶν φορτηγῶν ἐκπέμπεται ἀτυχῶς πρὸς τό κενόν, ἡ δυστυχία των ἀφίνει ψυχρούς καί ἀδιάφορους τούς ἐνδιαφερομένους. Οἱ Γόοι καί οἱ κοπετοὶ ὄχι μόνον δέν συγκινοῦν τούς ἀρμοδίους, ἀντιθέτως ἤχοῦν στ' αὐτιά τῶν ἐνδιαφερομένων σάν ἦχοι μιᾶς ἡδονικῆς μουσικῆς πού ἀποτελεῖ τό προανάκρουσμα τῆς ἐξαφανίσεως ἐπὶ τέλους τοῦ ἐμποδίου «Φορτηγόν» καί τῆς ἀρχῆς τῆς ἐπιβολῆς τῆς ἀναχρονιστικῆς καί καθυστερημένης δικτατορίας τῶν σιδηροδρόμων ἐπὶ τῆς μεταφορᾶς μέ ὅλας τὰς φοβερὰς διὰ τὴν Ἐθνικὴν μας Οἰκονομίαν συνεπειάς...»⁴¹⁵ Σχετικά με το ζήτημα του συντονισμού των μεταφορών, το οποίο απασχολούσε έντονα τις κοινότητες των μηχανικών, όπως έχουμε δει, οι οργανώσεις

Λεωφορείον», *Το Βολάν*, τ. 25 – 6, 1957, σ. 3 – 4. «Υποχρεωτική τήρησις βιβλίου δρομολογίων διὰ τούς χρησιμοποιούντας οδηγούς», *Το Ἰδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 48, 1960, σ. 5. «Ανάστατοι οι αυτοκινητισταί Πειραιώς. Η εφαρμογή του περιορισμού της υπερφορτώσεως καθιστά τελείως αδύνατον την κυκλοφορίαν των αυτοκινήτων των», *Τα Νέα των Φορτηγῶν*, τ. 1, 1960, σ. 1.

⁴¹⁵ «Απορίες του Βολάν – S.O.S.», *Το Βολάν*, τ. 24, 1957, σ. 3.

των αυτοκινητιστών μέσω του Παναυτοκινητιστικού Συνεδρίου εξέφεραν κι εκείνες τις δικές τους απόψεις: «Τί τοῦς ἀπασχολεῖ; Ὅργανωσις ἐκ τῶν ἄνω ἢ ὀργανωσις ἐκ τῶν κάτω; Συνεργασία μέ τόν σιδηρόδρομον ἢ συνέχισις τοῦ ἀνταγωνισμοῦ;»⁴¹⁶

Διαφαίνεται λοιπόν ότι οι κρατικοί φορείς αναγκαστικά λάμβαναν κατά περιόδους υπ' όψη κατά τη διαμόρφωση των σχετικών πολιτικών, έστω σε κάποιο βαθμό και την ομάδα των επαγγελματιών αυτοκινητιστών, προκειμένου να αντιμετωπίζονται τα προβλήματα ανεργίας ειδικά στις ελληνικές περιφέρειες. Ακόμη και αν οι κατά καιρούς πολιτικές προστατευτισμού προς τους σιδηροδρόμους έθιγαν κάποια από τα επαγγελματικά δικαιώματα αυτής της ομάδας, σε άλλες περιπτώσεις εφαρμόζονταν αντίστοιχες πολιτικές και προς τους επαγγελματίες οδηγούς. Η διευκόλυνση στην απόκτηση επαγγελματικής άδειας λεωφορείου, αποτελούσε συχνά εργαλείο κοινωνικής πολιτικής. Τέτοιες πολιτικές εφαρμόζονταν μάλιστα όχι μόνο εξ αφορμής του ανταγωνισμού αυτοκινήτου και σιδηροδρόμου, αλλά και εξ αφορμής ανταγωνισμού αυτοκινήτου και ακτοπλοΐας. Αναφέρεται για παράδειγμα ότι όταν με την κατασκευή του οδικού δικτύου στην Πελοπόννησο στα τέλη της δεκαετίας του 1960, το οποίο συνέδεσε συγκοινωνιακά απομακρυσμένα χωριά της Μάνης με την Καλαμάτα, κάποιοι από τους κατόχους πλοιαρίων που εκτελούσαν μέχρι τότε δρομολόγια σε αυτές τις περιοχές έχασαν τη δουλειά τους, προσέφυγαν και διεκδίκησαν τη χορήγηση ομαδικής επαγγελματικής άδειας για τα λεωφορεία ΚΤΕΛ Μεσσηνίας.⁴¹⁷

Συνοψίζοντας, όπως σχολιάστηκε για το ίδιο ζήτημα την εποχή του Μεσοπολέμου, η ανταγωνιστική σχέση αυτοκίνησης και σιδηροδρόμου καταδεικνύει ότι η επικράτηση και διάδοση συγκεκριμένων τεχνολογιών συντίθεται από πολλές ετερογενείς παραμέτρους, τεχνολογικές, οικονομικές, πολιτικές, και κοινωνικές, ενώ ειδικά σε ό,τι αφορά στα τεχνοκοινωνικά συστήματα κινητικότητας, οι παράμετροι που έχουν καθοριστικό ρόλο είναι μεταξύ άλλων και γεωγραφικές. Ο συνδυασμός αυτών των παραμέτρων οδήγησε στο να χάσει μάλλον οριστικά ο σιδηρόδρομος τα πρωτεία από την αυτοκίνηση ως το σύστημα το οποίο εκπροσωπούσε τις τεχνολογίες αιχμής της εποχής του, και ταυτόχρονα όριζε το κυρίαρχο παράδειγμα οργάνωσης της γεωγραφίας των κινητικότητων, τόσο από οικονομικής όσο και από κοινωνικής

⁴¹⁶ «Εἰς τὸ 17^{ον} Παναυτοκινητιστικόν Συνέδριον, ἡ ὀργανωσις τοῦ Φορτηγοῦ ἓνα ἀπὸ τὰ κυριότερα θέματα», *Το Βολάν*, τ. 27 – 8, 1957, σ. 6.

⁴¹⁷ Βλ. Φάκελος Δικογραφίας Δικηγόρου Ὀλγας Γουδέλη, «Υπόθεση Λεωφορειούχων ΚΤΕΛ Μεσσηνίας», 1978 – 1982.

πλευράς. Σε ό,τι αφορά στη διακρατική διασύνδεση της χώρας με την υπόλοιπη Ευρώπη, οι χερσαίες μεταφορές, αλλά κι οι θαλάσσιες υποσκελίζονται από την σταδιακή ανάπτυξη των αερομεταφορών. Λόγω γεωγραφικής θέσης, αυτό συνέβη στην Ελλάδα μάλλον νωρίτερα απ' ό,τι στην υπόλοιπη Ευρώπη. Σε ό,τι όμως αφορά στη δημιουργία οικονομικών συσχετισμών στο πλαίσιο της ελληνικής επικράτειας, η αυτοκίνηση όπως θα αναλυθεί στην συνέχεια ήταν αυτή που έθεσε τους όρους του παιχνιδιού. Κι όροι αυτοί δεν καθορίστηκαν τόσο από τα λεωφορεία, ούτε από τα φορτηγά, αλλά από τα επιβατικά αυτοκίνητα.

2.3.3 Οι υποδομές αυτοκίνησης κι η γεωγραφική ενοποίηση της ελληνικής επικράτειας. Η μεταπολεμική μεγάλη ιδέα κι ο γεωγραφικά ασύμμετρος εκσυγχρονισμός.

Σε συνέδριο της Ελληνικής Περιηγητικής Λέσχης το 1967, ο ειδικός σύμβουλος του Υπουργείου Δημοσίων Έργων, Διαμαντής, υποστήριξε: «όπως για τήν φυσιολογικήν ανάπτυξιν ενός ζῶντος ὀργανισμοῦ εἶναι ἀπαραίτητος ἡ ὕπαρξις ενός πλήρους συστήματος ἀρτηριῶν γιά τήν κυκλοφορίαν τοῦ αἵματος μέχρι τοῦ τελευταίου κυττάρου, ἔτσι καί γιά τήν φυσιολογικήν, οἰκονομικήν καί πολιτικήν ἀνάπτυξιν μιᾶς χώρας, εἶναι ἀναγκαῖα ἡ ὕπαρξις ενός καταλλήλου δικτύωματος ὁδῶν διά τοῦ ὁποῖου θά γίνεται διακίνησις ἀνθρώπων καί παραγωγῆς μέχρι τελευταίου οἰκισμοῦ. Ἀπό τῆς ἀπόψεως αὐτῆς ἡ χώρα μας νοσεῖ ἐπικινδύνως, μέ ἀποτέλεσμα τόν μαρασμόν, ἰδίως τῶν παραγωγικῶν περιοχῶν καί τήν ὑπερτροφικήν ἀνάπτυξιν τῶν μεγάλων ἀστικῶν κέντρων.»⁴¹⁸

Η ελλειμματική συγκοινωνιακή διασύνδεση πολλών χερσαίων κι ειδικά ορεινών περιοχών της ελληνικής επικράτειας δεν υπήρξε μεταπολεμικό φαινόμενο. Η υδροκεφαλική ανάπτυξη όμως κυρίως της Αθήνας ήδη από την δεκαετία του 1950, για λόγους που θα αναλυθούν στο 3^ο κεφάλαιο, κατέστησε την γεωγραφική κατανομή των δικτύων κινητικότητας και κατά συνέπεια των παραγωγικών δραστηριοτήτων και των κοινωνικών σχέσεων εξαιρετικά άνιση. Μάλιστα, η πληθυσμιακή υπερσυγκέντρωση

⁴¹⁸ *Το Συγκοινωνιακό Πρόβλημα και η Τουριστική Ανάπτυξις*, τ. Β, Χερσαία Συγκοινωνία, Ελληνική Περιηγητική Λέσχη, Κέντρο Τουριστικών Ερευνών, Αθήνα 1967, σ. 17. Το συνέδριο που οργανώθηκε από την ΕΠΛ και πραγματοποιήθηκε το 1967 είναι καίριας σημασίας καθ' ό,τι σε αυτό συμμετέχουν πολλοί σημαίνοντες μηχανικοί της εποχής. Ο λόγος που εκφέρουν των τεχνοκρατικών ιδεολογημάτων που συγκροτούνται κατά τη μεταπολεμική περίοδο σε σχέση με την οικονομική, πολιτική και κοινωνική σημασία των συγκοινωνιακών έργων.

της Αθήνας η οποία επέφερε από πολύ νωρίς κυκλοφοριακή συμφόρηση επιχειρείτο να αντιμετωπιστεί με την πύκνωση του οδικού δικτύου εντός του λεκανοπεδίου και γύρω από αυτό. Όσο όμως οι υποδομές αυτοκίνησης αναπτύσσονταν άνισα, τόσο περισσότερο μεγάλωνε το χάσμα μεταξύ πρωτεύουσας κι επαρχίας. Η λύση λοιπόν ήταν η ισοκατανομή στην ανάπτυξη των δικτύων κινητικότητας στον ελληνικό γεωγραφικό χώρο, και το μέσο οι υποδομές αυτοκίνησης.

Σε σχέση με τον στόχο της γεωγραφικά ισοκατανεμημένης ανάπτυξης της χώρας, τα κυκλοφοριακά δίκτυα της αυτοκίνησης έθεσαν ένα νέο παράδειγμα πολιτικής, οικονομικής και κοινωνικής οργάνωσης του εθνικού χώρου. Η πρόσληψη των κρατών ως ζωντανών οργανισμών αποτελεί ιδεολόγημα σε μεγάλο βαθμό συνυφασμένο με την ρητορεία της εθνικής τους συγκρότησης ήδη από τον 19^ο αιώνα. Η εδαφική επικράτεια στο πλαίσιο αυτής της ιδεολογίας προσλαμβάνεται συμβολικά ως το σώμα, ενώ ο λαός ως η ψυχή. Κατά τον 20^ο αιώνα πλέον, οι κινητικότητες των πολιτών προσλαμβάνονται ως η κυκλοφορία του αίματος που εμφυσά ζωή στον οργανισμό του εθνικού κράτους. Κατ' αρχάς σε επίπεδο νομοθεσίας, η ιδιότητα του πολίτη σχετίζεται με την δυνατότητα για ελεύθερη διακίνησή του εντός του χώρου που προσδιορίζεται ως εθνικός. Ο προσδιορισμός αυτός όμως είναι αμφίδρομος, τουτέστιν, δεν είναι μόνο ο χώρος που καθορίζει την δυνατότητα για κίνηση, αλλά κι η κίνηση αυτή που τελικά ορίζει τον χώρο. Η δε κίνηση αυτή κατά τον 20^ο αιώνα αλληλοπροσδιορίζεται με την σειρά της με τις τεχνοκοινωνικές υποδομές που την καθιστούν δυνατή, εν προκειμένω με τις υποδομές αυτοκίνησης.

Στην περίπτωση μάλιστα της διαμόρφωσης της εδαφικής επικράτειας της Ελλάδας και της αντίστοιχης διαμόρφωσης των οικονομικών και κοινωνικών συσχετισμών που αναπτύχθηκαν εντός αυτής, ο αμφίδρομος επικαθορισμός κίνησης και χώρου είναι ακόμη πιο σαφής. Κατά την ιστορική περίοδο που σηματοδοτείται από την ενσωμάτωση των νέων χωρών με το τέλος των Βαλκανικών πολέμων, την ανταλλαγή πληθυσμών με την συνθήκη της Λωζάννης, τον Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο, την εμφύλια σύρραξη και τις επακόλουθες αστυφιλικές ροές, η ανθρωπογεωγραφία του ελληνικού χώρου αλλάζει σημαντικά. Το ζήτημα αυτό είναι εξαιρετικά σύνθετο και ξεπερνά τα όρια θεματικής της παρούσας έρευνας. Αυτό που μπορεί ωστόσο να συνοψιστεί ως γενική τάση όλων των παραπάνω ιστορικών διαδικασιών είναι η δραματική αλλαγή οικονομικοκοινωνικών συσχετισμών μεταξύ αστικών κέντρων και περιφερειών που επήλθε με την ερήμωση πολλών περιοχών της ελληνικής υπαίθρου

από ανθρώπινο δυναμικό και παραγωγικές δραστηριότητες.⁴¹⁹ Το ζητούμενο του εκσυγχρονισμού το οποίο είχε αποτελέσει πολιτικό αίτημα από την εποχή του Μεσοπολέμου επιτεύχθηκε σε κάποιο βαθμό μεν, με άνιση γεωγραφική κατανομή, δε. Ήδη από την περίοδο της ανασυγκρότησης, όπως είδαμε παραπάνω, σχολιαζόταν η διαφορά επίπλαστης ευμάρειας που χαρακτήριζε την περιοχή της Αθήνας, την στιγμή που στην Ήπειρο οι πληθυσμοί περίμεναν να ζήσουν από τη βοήθεια που έριχναν αεροπλάνα.⁴²⁰ Το ίδιο ζήτημα αργότερα θα πάρει μεγαλύτερες διαστάσεις καθ' ότι εξ αφορμής του υδροκεφαλισμού της πρωτεύουσας, διατυπωνόταν ακόμη κι ο φόβος ότι η ερήμωση κι ο μαρασμός των φτωχών περιοχών της υπαίθρου, ειδικά των διασυνοριακών, ενδέχεται να εγείρει επεκτατικές βλέψεις των γειτονικών χωρών.⁴²¹ Για τους παραπάνω λόγους, από τα τέλη της δεκαετίας του 1950 κι εξής, ο προβληματισμός για τον προγραμματισμό της περιφερειακής ανάπτυξης γίνεται έντονος τόσο στην ελληνική διοίκηση, όσο και στα ελληνικά πανεπιστήμια.⁴²²

Επειδή η πρόσβαση των περιφερειακών πληθυσμών της Ελλάδας σε αγαθά κι υπηρεσίες απαιτούσε την μετακίνησή τους στα αστικά κέντρα, οι υποδομές αυτοκίνησης επιφορτίζονται με την αποστολή που ο Μακρής επιχειρηματολόγούσε ήδη από την δεκαετία του 1930 ότι μπορούν να έχουν, δηλαδή τον εκπολιτισμό όλων των περιοχών της ελληνικής επικράτειας, ώστε ο πολιτισμός να μην είναι προνόμιο λίγων. Σε αντίστοιχο πλαίσιο, κατά τη μεταπολεμική περίοδο οι υποδομές αυτοκίνησης αποτελούν το όχημα του εκσυγχρονισμού της περιφέρειας ώστε να αποκατασταθεί η εθνική ενότητα του ελληνικού χώρου με οικονομικούς και κοινωνικούς όρους και να ανακοπεί η διαδικασία εκσυγχρονισμού δύο ταχυτήτων. Οι δρόμοι ήταν οι αρτηρίες στις οποίες θα κυκλοφορούσε το αίμα ως ζωοδότης του οργανισμού του ελληνικού κράτους, ώστε αυτό να πάψει να νοσει. Αυτή ήταν η μεταπολεμική μεγάλη ιδέα.

Με αυτό το δεδομένο, στο συνέδριο της Ελληνικής Περιγηγτικής Λέσχης το 1967, ο καθηγητής της Πολυτεχνικής Σχολής του ΑΠΘ Σκοπετέας περιγράφει την αποστολή του οδικού δικτύου για την Ελλάδα, που συνίστατο στους εξής στόχους: «νά αποκατασταθῆ ἡ γεωγραφική ἐνότης τῆς χώρας, νά δημιουργηθοῦν προϋποθέσεις ἰσχυρῶν οἰκονομικῶν μονάδων καθ' ἅπασαν τὴν ἐπιφάνειαν και να γίνῃ διὰ τῶν ὁδῶν

⁴¹⁹ «Τάσεις στον πληθυσμό της Ελλάδος», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 1 Απριλίου 1971, σ. 9

⁴²⁰ Σ. Μπουροδήμος, «Εἰς τον τύπον των ἡλων», σ. 18 - 23.

⁴²¹ *Το Συγκοινωνιακό Πρόβλημα και η Τουριστική Ανάπτυξις*, σ. 10

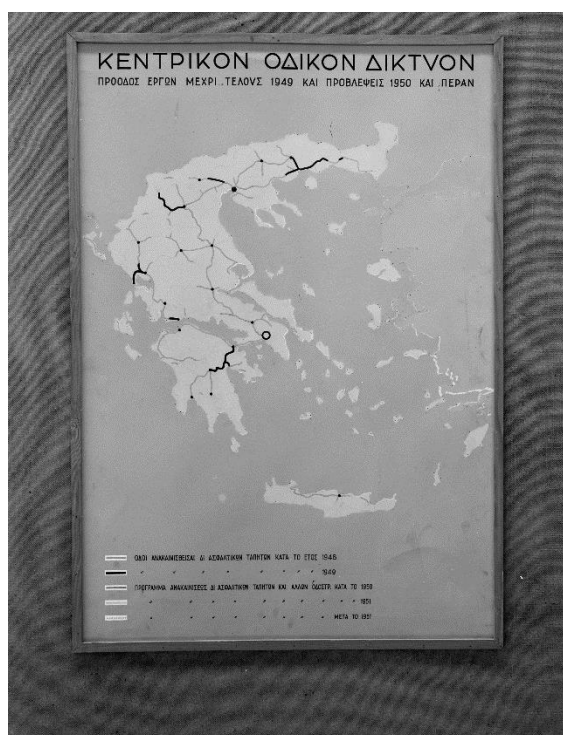
⁴²² Λ. Βασενχόφεν, «Χωροταξικός σχεδιασμός στη δεκαετία του '60», *Η ελληνική κοινωνία κατά την πρώτη μεταπολεμική περίοδο (1945 - 1967)*, Τ. Β', Ίδρυμα Σάκη Καράγιωργα, Αθήνα, 1995, σ. 109 - 123.

ή προβολή και έξαρσις τοῦ ἑλληνικοῦ χώρου... Ἀκριβῶς διὰ τόν λόγον αὐτόν τό δίκτυον τοῦτο ... ἐμπερικλείει κάτι ἀπό μία σύγχρονον μεγάλην ἰδέαν, ἢ ὅποια ἴσως εἶναι περισσότερον μεγάλη καί περισσότερον ἰδέα ἀπό τήν παλαιάν Μεγάλην Ἰδέαν, ἢ ὅποια ἦτο συνυφασμένη μέ γεωγραφικά ὄρια, ἐνῶ δύναται νά ἀπλοῦται εἰς τόν κόσμον τοῦ πνεύματος καί εἰς ὀλόκληρον τόν κόσμον.»⁴²³

Ἡ προβολή κι ἐξαρση τοῦ ἑλληνικοῦ χώρου κι ἐξάπλωσι τοῦ ἑλληνικοῦ πνεύματος που περιγράφει βέβαια ο Σκοπετέας σχετίζονταν μέ τήν συμβολή τοῦ οδικοῦ δικτύου σε μία πολύ συγκεκριμένη αναπτυξιακή παράμετρο που ἀναδείχθηκε μεταπολεμικά, δηλαδή τόν τουρισμό, ο ὁποῖος θα πρόβαλλε τήν ἱστορική κληρονομιά στο ἐξωτερικό. Πέρα ὁμως ἀπό αὐτήν τή διάσταση, οἱ υποδομές αυτοκίνησης ἦταν αὐτές που θα ἐνοποιούσαν καί θα ἰσχυροποιούσαν τήν χώρα ὡς ἐθνική οντότητα, ἐνώ ταυτόχρονα θα ἰσχυροποιούσαν καί τή γεωπολιτική τῆς θέσι μέσω τῆς διασύνδεσις μέ τα διεθνή δίκτυα κινητικότητας.

Το ἰδεολόγημα τῆς μεταπολεμικῆς μεγάλης ἰδέας οριοθετεῖ καί ἀποκαλύπτει δύο σημαντικές μετατοπίσεις που συγκροτοῦν τό νέο παράδειγμα ἐθνικῆς στόχευσις. Ἡ πρώτη ἀφορᾶ στο ὅτι ὁ πόλεμος, ο ὁποῖος ὑπό μία ἐννοια εἶναι ἐπίσης μίας μορφῆς κινητικότητας καί ἀφορούσε στήν παλιά Μεγάλη Ἰδέα, ὑποκαθίσταται ὡς μέσο ἐθνικῆς ἰσχυροποίησης ἀπό τίς κινητικότητες που σχετίζονται μέ οικονομικές, ἐμπορικές καί τεχνολογικές παραμέτρους καί σχετίζονται μέ τή μεταπολεμική μεγάλη ἰδέα. Ἀν καί τα δίκτυα οικονομικῶν κι ἐμπορικῶν σχέσεων διαδραμάτιζαν διαχρονικά σπουδαῖο ρόλο, ἡ τεχνολογική ἐξέλιξι τῶν συγκοινωνιῶν πολλαπλασίασε τή δυναμική τους κι ἐπιπλέον κατέστησε τίς κινητικότητες μαζικές. Αὐτό οδηγεί στή δεύτερη παράμετρο, ἡ ὁποία ἀφορᾶ στο κεφάλαιο κινητικότητας (motility). Ὅπως περιγράφηκε καί στήν Εἰσαγωγή, κατὰ τή μεταπολεμική περίοδο ἡ δυνατότητα τῶν σύγχρονων κοινωνικῶν δρώντων γιά πρόσβασι σε συγκοινωνιακές υποδομές ἀναδεικνύεται σε ἕνα ἀπό τα κοινωνικά δικαιώματα ἢ κεκτημένα τῆς μεταπολεμικῆς ἐποχῆς καί συνδέεται μέ τήν τοποθέτησι στήν ἱεραρχία τοῦ κοινωνικοῦ φάσματος. Κατὰ συνέπεια, τό καθήκον που ἀποκτοῦν οἱ κεντρικές κρατικές ἐξουσίες γιά τήν εξασφάλισι τῆς πρόσβασι τῶν πολιτῶν τους σε ἀγαθά κι ὑπηρεσίες συνδέεται ἀμεσα καί μέ τήν εξασφάλισι τῶν υποδομῶν μετακίνησης, ὡς προϋπόθεσι γιά τή διεξαγωγή οικονομικῶν παραγωγικῶν καί κοινωνικῶν δραστηριοτήτων.

⁴²³ *Το Συγκοινωνιακό Πρόβλημα καί ἡ Τουριστική Ἀνάπτυξις*, τ. Β, Χερσαῖαι Συγκοινωνιαί, Ἑλληνική Περιηγητική Λέσχη, Κέντρο Τουριστικῶν Ἐρευνῶν, Ἀθήνα 1967, σ. 7 – 8



Η ανοικοδόμηση της Ελλάδας. Λήψη από το Υπουργείο Συντονισμού, Χ.Χ.. Πηγή: Αρχείο Δ. Χαρισιάδη – Φωτογραφικό Αρχείο Μουσείου Μπενάκη.

Για όλους τους παραπάνω λόγους, η κατασκευή υποδομών αυτοκίνησης τίθεται μεταξύ των προτεραιοτήτων των αναπτυξιακών πολιτικών που χαράσσονται από τις ελληνικές κυβερνήσεις μεταπολεμικά. Σε ό,τι αφορά στη δεκαετία του 1950 τα μεγάλα κατασκευαστικά έργα στα οποία εντάσσονταν κι οι υποδομές αυτοκίνησης στον δημόσιο λόγο της εποχής συνδέθηκαν στενά με τις πολιτικές πρωτοβουλίες του Κ. Καραμανλή, ο οποίος διετέλεσε στην κυβέρνηση του Αλεξάνδρου Παπάγου από το 1952 υπουργός Δημοσίων Έργων, και ταυτόχρονα από το 1954 και υπουργός Συγκοινωνιών, ενώ από το 1955 συνέχισε προς την ίδια κατεύθυνση ως πρωθυπουργός.⁴²⁴ Το γεγονός ότι στο δημόσιο λόγο η κατασκευή δρόμων παρέμεινε τόσο στενά συνδεδεμένη με την καραμανλική διακυβέρνηση, μάλλον σχετίζεται με το γεγονός ότι η θητεία του συγκεκριμένου πολιτικού ήταν πολύ περισσότερο πολυετής σε σχέση με τα διάδοχα κυβερνητικά σχήματα που κατά την δεκαετία του 1960 εναλλάσσονταν στην εξουσία ύστερα από σύντομη παραμονή μέχρι και την επιβολή της δικτατορίας των συνταγματαρχών. Ο Καραμανλής ήταν φορέας της φιλελεύθερης

⁴²⁴ Κ. Σβολόπουλος (επιμ.), *Κ. Καραμανλής. Αρχείο: Γεγονότα και Κείμενα*, Η Καθημερινή – Ίδρυμα Κ. Καραμανλής, Αθήνα, 2005, τ. 1, σ. 153, σ. 216 (15/12/1954)

πολιτικής ιδεολογίας που σύμφωνα με τον μελετητή του έργου του, Ε. Χατζηβασιλείου περιγράφεται ως ριζοσπαστικός φιλελευθερισμός.⁴²⁵

Αν κι η μελέτη των ιδιαίτερων αποχρώσεων που χαρακτήριζαν τις φιλελεύθερες πολιτικές αντιλήψεις του Καραμανλή και του πολιτικού χώρου που εξέφραζε διαφεύγουν από τα όρια ενδιαφέροντος της συγκεκριμένης έρευνας, αυτό που μπορεί συνοπτικά να αναφερθεί εδώ σε σχέση πάντοτε με τα έργα υποδομών που κατασκευάστηκαν εκείνη την περίοδο, είναι ότι κατά την δεκαετία του 1950 έως και τις αρχές του 1960, οι αναπτυξιακές στοχεύσεις συνδέονται με την ενθάρρυνση των ιδιωτικών κεφαλαιακών επενδύσεων, αλλά και τη δημιουργία των κατάλληλων συνθηκών για την ανάπτυξη της ιδιωτικής πρωτοβουλίας. Σε αυτό το πλαίσιο, το οποίο είχε ως πρότυπό του ένα δυτικοευρωπαϊκό μοντέλο που εισήγαγε μία κοινωνική οικονομία της αγοράς, η κατασκευή υποδομών προσανατολιζόταν στο να αποτελέσει το απαραίτητο υπόβαθρο για μία καπιταλιστικού τύπου ανάπτυξη.⁴²⁶ Υπό αυτήν την έννοια, η αυτοκίνηση ως το κατεξοχήν τεχνοκοινωνικό σύστημα το οποίο συνδεόταν με την οργάνωση του χώρου με τρόπο που εξυπηρετούνται οι ιδιωτικές κινητικότητες ήταν σαφώς μεταξύ των προτεραιοτήτων του Καραμανλικού έργου.

Παρ' ότι ο Καραμανλής συνέδεσε στο δημόσιο λόγο της εποχής την πολιτική του με τα μεγάλα δημόσια έργα, αυτά δεν περιλαμβάνονταν στις αρχικές του φιλοδοξίες. Το κατά τ' άλλα ασήμαντο αυτό γεγονός παρουσιάζει κάποιο ιστορικό ενδιαφέρον γιατί καταδεικνύει τον ρόλο των κατασκευαστικών έργων στο πολιτικό σκηνικό των αρχών της δεκαετίας του 1950. Και ο ρόλος αυτός δεν είχε ιδιαίτερη πολιτική αίγλη, όπως ισχυριζόταν ο συγκεκριμένος πολιτικός. Ο λόγος ενδεχομένως ήταν ότι σε κάποιο βαθμό εκτελούνταν ακόμη υπό την αμερικανική κηδεμονία. Η τοποθέτηση του Καραμανλή στον συγκεκριμένο θώκο κατά τον ίδιο σχετιζόταν με την απομόνωση στην οποία είχε βρεθεί μέσα στο κόμμα του, καθ' ότι ο Σπυρίδων Μαρκεζίνης απέβλεπε στο να είναι ο άμεσος διάδοχος του Παπάγου. Όπως ο ίδιος ο Καραμανλής έλεγε, ανέλαβε αυτό το υπουργείο με απροθυμία γιατί εκείνη την εποχή ο συγκεκριμένος κλάδος στερείτο υπηρεσιών, περιεχομένου, προγράμματος και

⁴²⁵ Ε. Χατζηβασιλείου, *Ελληνικός φιλελευθερισμός. Το ριζοσπαστικό ρεύμα, 1932 – 1979*, Πατάκης, Αθήνα, 2010. Πολλά ιστοριογραφικά ζητήματα που αφορούν στις ιστορικές περιόδους ειδικά από το 1950 κι εξής παραμένουν ανοικτά, δεδομένου ότι είναι πρόσφατες. Σε ό,τι αφορά στα πεπραγμένα της διακυβέρνησης του Κ. Καραμανλή εν προκειμένω, οι φιλελεύθερες οικονομικοπολιτικές προσεγγίσεις, όπως εκφράζονται επί παραδείγματι από τον Χατζηβασιλείου δίνουν μεγαλύτερη έμφαση στο οικονομικό σκέλος. Από την άλλη πλευρά, ιστοριογραφικές προσεγγίσεις που δίνουν έμφαση στο καθ' αυτό πολιτικό σκέλος υιοθετούν περισσότερο κριτική στάση. Βλ. για παράδειγμα Β. Παναγιωτόπουλος (επιμ.), *Ιστορία του Νέου Ελληνισμού 1770 – 2000*, Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα, 2004, Τ. 8 – 9.

⁴²⁶ Ε. Χατζηβασιλείου, *Ελληνικός φιλελευθερισμός. Το ριζοσπαστικό ρεύμα, 1932 – 1979*, σ. 334 – 5

πόρων, ενώ το κυριότερο αντικείμενό του, δηλαδή οι δρόμοι και τα λιμάνια είχε ανατεθεί στην ανεξάρτητη Υπηρεσία Επειγόντων Έργων, δηλαδή διεξαγόταν ακόμη στο πλαίσιο της μεταπολεμικής αποκατάστασης που είχε ως στόχο τις πρόχειρες επιδιορθώσεις περιορισμένων τεχνικών προδιαγραφών, κι όχι στο πλαίσιο κεντρικής κυβερνητικής πολιτικής που έφερε αναπτυξιακές αξιώσεις. Είναι πάντως ενδεικτικό της μερικής υποβάθμισης των κατασκευαστικών έργων ως κυβερνητική στόχευση, το γεγονός ότι από τα αναπτυξιακά προγράμματα της δεκαετίας του 1950 που καταρτίστηκαν από το υπουργείο Συντονισμού κι εκ των οποίων κάποια υποβλήθηκαν σε ευρωπαϊκούς θεσμούς, όπως τον Οργανισμό Ευρωπαϊκής Οικονομικής Συνεργασίας, έργα οδοποιΐας περιλάμβαναν μόνο τα δύο τελευταία, τα οποία δημιουργήθηκαν επί πρωθυπουργίας του Καραμανλή.⁴²⁷

Προκειμένου πάντως να μην τεθεί θέμα ηγεσίας την επομένη των εκλογών, όπως ισχυριζόταν ο ίδιος ο Καραμανλής, αποδέχθηκε το χαρτοφυλάκιο αυτό, αποφάσισε όμως να δραστηριοποιήσει το δευτερεύον, κατά τα λεγόμενά του, Υπουργείο Δημοσίων Έργων, για χάρη του τόπου, αλλά και για χάρη του προσωπικού του γοήτρου. Στο πλαίσιο λοιπόν ενίσχυσης της επιρροής του ο Καραμανλής προσπάθησε να αναβαθμίσει και την σημασία των δημοσίων έργων και να την προβάλλει επικοινωνιακά. Φρόντισε κατ' αρχάς να αναδιοργανώσει το θεσμικό, οικονομικό και τεχνολογικό πλαίσιο κατασκευής των έργων αυτών, μεταξύ των οποίων όπως ο ίδιος ανέφερε οι οδικές υποδομές είχαν πρωτεύουσα σημασία, ώστε να διευρύνει τις αρμοδιότητες του παραγκωνισμένου Υπουργείου του. Αφού οργάνωσε δικό του επιτελείο, δημιούργησε με διαφόρους συνδυασμούς ειδικούς πόρους ώστε να απορροφήσει κονδύλια για την εκτέλεση των κατασκευαστικών προγραμμάτων από τα οικονομικά υπουργεία, τα οποία είτε είχαν κακή εκτίμηση του ζητήματος των

⁴²⁷ «Προγράμματα ανασυγκροτήσεως», 2.1537, Αρχείο Ιδρύματος Κ. Καραμανλή. Όπως αναφέρθηκε σε σχέση με την Ανασυγκρότηση, από την λήξη του Β΄ Παγκοσμίου, μέχρι και το τέλος της δεκαετίας του 1950 καταρτίστηκαν συνολικά επτά προγράμματα. Τα δύο από αυτά δημιουργήθηκαν την δεκαετία του 1940 και περιγράφηκαν ήδη συνοπτικά παραπάνω, ενώ τα υπόλοιπα την δεκαετία του 1950. Το τρίτο κατά σειρά αναπτυξιακό πρόγραμμα ύστερα από τα δύο προγράμματα του Οργανισμού Ανασυγκροτήσεως που είχαν καταριστεί την δεκαετία του 1940, ήταν το Τριετές Πρόγραμμα για την περίοδο 1950 - 3, του Υπουργείου Συντονισμού, το οποίο υποβλήθηκε στον ΟΕΟΣ το 1951. Περιλάμβανε εγχειροβελτιωτικά κι ενεργειακά έργα συνολικής δαπάνης 216.966 εκατ. δολλαρίων. Το επόμενο καταρτίστηκε πάλι από το Υπουργείο Συντονισμού το 1953 και αποτελούσε προέκταση του πρώτου προγράμματος μέχρι το 1955. Σε αυτό συμπεριλαμβάνονταν εκτός από τις προηγούμενες δράσεις κι έργα βιομηχανικής ανάπτυξης. Επιπλέον πραγματοποιήθηκε αναθεώρηση του Ελληνικού Μακροπρόθεσμου Προγράμματος Οικονομικής Αναπτύξεως του 1953 από το Υπουργείο Συντονισμού, που υποβλήθηκε στην Οικονομική Επιτροπή της Γενεύης για την ανάπτυξη των χωρών της νοτιοανατολικής Ευρώπης. Κάλυπτε την πενταετία 1955 - 1959, ενώ σε κάποιες περιπτώσεις προγραμματίζονταν έργα και για την επόμενη πενταετία. Σε αυτό το πρόγραμμα προστέθηκαν ως δράση κι έργα τουριστικής ανάπτυξης.

υποδομών, είτε για προσωπικούς λόγους προς τον Καραμανλή, πάντα σύμφωνα με τον ίδιο, δυσχέραιναν τις προσπάθειές του. Επιπλέον, επέλεξε τα κατασκευαστικά έργα που ήταν μεγαλύτερης αναπτυξιακής σημασίας και προκήρυξε δημοπρασίες φέρνοντας το Υπουργείο Συντονισμού του πολιτικού του ανταγωνιστή Μαρκεζίνη προτελεσμένων.⁴²⁸

Το σημαντικότερο όμως ήταν ότι συγκέντρωσε όλο τον μηχανικό εξοπλισμό που βρισκόταν διάσπαρτος σε διάφορα εργοτάξια της χώρας, και προερχόταν σε μεγάλο μέρος από την αμερικανική βοήθεια στη δικαιοδοσία του υπουργείου του με την σύσταση του κρατικού Οργανισμού Μηχανημάτων Δημοσίων Έργων.⁴²⁹ Το γεγονός αυτό είχε σημασία για την τεχνική αναβάθμιση των έργων οδοποιΐας, καθ' ότι

⁴²⁸ Κ. Σβολόπουλος (επιμ.), *Κ. Καραμανλής. Αρχείο: Γεγονότα – Κείμενα*, τ. 1, σ. 152 – 3, (19/11/1952). Συγκεκριμένα για την ανάληψη των καθηκόντων του ως υπουργός Δημοσίων Έργων ο Καραμανλής υποστήριξε: «Κατά τās έκλογάς αυτάς, από τās όποιās απέκλεισθησαν δύο τρείς βουλευταί θεωρούμενοι φίλοι μου, εξέλεγην και πάλιν βουλευτής Σερρών. Ή νέα Κυβέρνησις, όπως και οί συνδυασμοί, καταρτίσθησαν υπό τήν έμπνευσιν του κυρίου Μαρκεζίνη, ό όποιος, ως κύριος σύμβουλος του Παπάγου, απέβλεπε, και δικαίως, εις τήν διαδοχήν του. Τούτου δοθέντος, ήτο φυσικόν να μου δοθῆ δευτερευόν ύπουργείον εις τήν Κυβέρνησιν. Καί λέγω φυσικόν, διότι ή άρνησις μου να ένταχθῶ εις τό περιβάλλον ενός εκ τών έπιτελών με έθεσεν εις ένα είδος απομονώσεως. Τό ύπουργείον Δημοσίων Έργων κατά τήν έποχήν εκείνην έστερείτο περιεχομένου. Καί τό άπεδέχθην μέν, άλλ' άπροθύμως και διά να μή δημιουργήσω ζητήματα εις τήν ήγεσίαν τήν έπομένην τών εκλογών. Ή νέα Κυβέρνησις ανέλαβε τήν έξουσίαν μέσα σ' ένα κλίμα μεγάλης αισιοδοξίας, τήν όποιαν δικαιολογούσαν τό κύρος του Παπάγου, ή μεγάλη πλειοψηφία του και ή συμπαράστασις τών Αμερικανών ... Όπως άνεφερα και προηγουμένως, ανέλαβα με άπροθυμίαν τό ύπουργείον Δημοσίων Έργων. Παρά ταύτα, έφ' όσον τό ανέλαβα, έπρεπε να τό δραστηριοποιήσω χάριν του τόπου, αλλά και χάριν του προσωπικού μου γοήτρου. Έστερείτο ύπηρεσιών, έστερείτο προγράμματος και έστερείτο πιστώσεων. Καί τό κυριώτερον θέμα του, δηλαδή ή κατασκευή και συντήρησις όδών και λιμένων, είχεν άνατεθῆ εις μίαν ειδικήν ύπηρεσίαν άνεξάρτητον, άποκαλουμένην Ύπηρεσίαν Έπειγόντων Έργων. Ή πρώτη μου μέριμνα ήτο ή αναγνώρισις και άξιολόγησις του έμψυχου ύλικού του...Έν συνεχεία ήσυχολήθην με τήν κατάρτισιν του προγράμματος του ύπουργείου μου. Ή έγκρισις όμως τών προγραμμάτων και ή χρηματοδότησις των έπρεπε να γίνη από τά οικονομικά ύπουργεία, τά όποια όμως άλλοτε από κακήν εκτίμησιν του θέματος και άλλοτε διά προσωπικούς λόγους έδυσχέραιναν τήν προσπάθειάν μου. Υπό τās συνθήκας αυτάς εύρέθην εις τήν άνάγκην να κάμω δύο πράγματα. Πρώτον, να θέτω πρό τετελεσμένου γεγονότος τό ύπουργείον Συντονισμού, προκηρύσσων δημοπρασίας διά τά έργα εκείνα τά όποια θεωρούσα άπαραίτητα διά τήν άνάπτυξιν τῆς χώρας. Καί δεύτερον, να δημιουργήσω, διά διαφόρων συνδυασμών, εκτάκτους πόρους του ύπουργείου διά τήν εκτέλεσιν ειδικών προγραμμάτων, όπως ήσαν τά έργα Αθηνών και Θεσσαλονίκης, τά λιμενικά Πειραιώς, ή ύδρευσις, άποχέτευσις κλπ. Αποτέλεσμα όλων αυτών ύπήρξε να αναπτύξη τό ύπουργείον εντός όλίγου τοιαύτην δραστηριότητα, ώστε να προκαλῆ τά ένθουσιώδη σχόλια τῆς κοινῆς γνώμης, και να θεωρηται ό κύριος φορεϋς του δημιουργικού έργου της κυβερνήσεως.» Για την διοικητική αναδιάρθρωση του Υπουργείου Δημοσίων Έργων βλ. επίσης Ελληνικός Συναγερμός, *Εις το μέσον του δρόμου*, Αθήνα, 1954, σ. 67. Ευχαριστώ θερμά τον Ηλία Καφάογλου που μοιράστηκε μαζί μου την συγκεκριμένη πηγή.

⁴²⁹ Κ. Σβολόπουλος (επιμ.), *Κ. Καραμανλής. Αρχείο: Γεγονότα – Κείμενα*, τ. 1, σ. 222, (8/2/1955). Ο κρατικός Οργανισμός Μηχανημάτων Δημοσίων Έργων συγκροτήθηκε με τον Ν. 3154/1955, ο οποίος προέβλεπε την συγκέντρωση κι ενιαία διαχείριση του μηχανικού εξοπλισμού που χρησιμοποιείτο για την εκτέλεση δημοσίων έργων. Στην σχετική συζήτηση στη Βουλή, ο Καραμανλής διατεινόταν: «Θά έπρεπε όλος ό μηχανικός εξοπλισμός του Κράτους να ένταχθῆ εις αυτόν τόν Οργανισμόν ... Αυτός ό μηχανικός εξοπλισμός, ό όποιος άντιπροσωπεύει σήμερα μίαν άξίαν 200 τόνων δισεκατομμυρίων δραχμών, έπέρασεν από άπείρους περιπέτειας και κινδυνεύομεν εις δύο έτη να τόν χάσωμεν, με άδυναμίαν να τόν αναπληρώσωμεν εάν δέν φροντίσωμεν να τόν όργανώσωμεν.»

η πολυαρχία που επικρατούσε την περίοδο της Ανασυγκρότησης είχε επιφέρει όχι μόνο οργανωτικά αλλά και τεχνικά προβλήματα στην εκτέλεση των κατασκευών.

Συχνά, διατυπώνονταν παράπονα ότι η έλλειψη μιας κεντρικής οργανωτικής αρχής είχε σαν αποτέλεσμα την αποστολή ακατάλληλων μηχανημάτων για το υπέδαφος συγκεκριμένων περιοχών, ή μηχανημάτων που αποστέλλονταν διάσπαρτα, με αποτέλεσμα να παρεμποδίζεται η εκτέλεση ολοκληρωμένου κύκλου τεχνικών εργασιών στα εργοτάξια. Το γεγονός μάλιστα αυτό αποδιδόταν από τους Έλληνες μηχανικούς στην επίβλεψη του έργου τους από Αμερικανούς, οι οποίοι δεν είχαν πάντοτε την γνώση επί τεχνικών ιδιαιτεροτήτων, όπως για παράδειγμα την συμπεριφορά εγχώριων υλικών υπό τις ελληνικές κλιματολογικές συνθήκες. Η συγκέντρωση επομένως των μηχανημάτων που χρησιμοποιούνταν κυρίως για την οδοποιΐα σε μία θεσμική αρχή, σχετιζόταν και με την προσπάθεια για μεγαλύτερη τυποποίηση των τεχνικών παραμέτρων της. Η σύσταση του ΟΜΔΕ συνοδεύτηκε και από την ψήφιση νόμου για την κατασκευή και συντήρηση των οδών, ώστε να συγχωνευτούν τα μικρά επαρχιακά Ταμεία Οδοποιΐας στις κατά τόπους νομαρχίες.⁴³⁰ Επιπλέον, ενδεικτική της διεύρυνσης αρμοδιοτήτων του Υπουργείου Συγκοινωνιών είναι η υπαγωγή της Τοπογραφικής Υπηρεσίας σε αυτό από το 1953 έως το 1957. Το γεγονός αυτό μπορεί να θεωρηθεί ότι σε θεσμικό επίπεδο φανερώνει την διασύνδεση της χωροταξικής αναδιάρθρωσης της ελληνικής επικράτειας με την οργάνωση των κινητικότητων που αναπτύσσονταν σε αυτήν.⁴³¹

Το αποτέλεσμα ήταν ότι στο πλαίσιο της ιστορικής πολιτικής κι οικονομικής συγκυρίας της περιόδου, οι συσχετισμοί δυνάμεων κι οι υποφώσκοντες πολιτικοί ανταγωνισμοί στο εσωτερικό του κυβερνώντος κόμματος σε συνδυασμό με την καθημαγμένη ως τότε οικονομία και τις εξαρθρωμένες υποδομές επέβαλαν την αναπτυξιακή προοπτική διά μέσου των συγκοινωνιακών υποδομών. Επιπλέον παράμετρος που συνέβαλε προς αυτήν την κατεύθυνση ήταν ότι η ελληνική κοινωνία,

⁴³⁰ Κ. Σβολόπουλος (επιμ.), *Κ. Καραμανλής. Αρχείο: Γεγονότα – Κείμενα*, τ. 1, σ. 222 – 3, (8/2/1955). Ο συγκεκριμένος νόμος συνάντησε και κάποιες επικρίσεις από την αντιπολίτευση επειδή προέβλεπε ότι τα έργα επαρχιακής οδοποιΐας θα έπρεπε να χρηματοδοτούνται όχι μόνο από τους φόρους καυσίμων και κυκλοφορίας αυτοκινήτων, αλλά και κατά 5% από ειδικό φόρο στους κατοίκους.

⁴³¹ Αρχείο Διεύθυνσης Τοπογραφικής Υπηρεσίας του Υπουργείου Γεωργίας, Γενικά Αρχεία του Κράτους. Η τοπογραφική υπηρεσία ιδρύθηκε το 1917 με την σύσταση του Υπουργείου Γεωργίας. Υπαγόταν στο Τεχνικό Τμήμα Διεύθυνσης Δημοσίων Κτημάτων (Ν. 853 περί Οργανισμού Υπουργείου Γεωργίας, (ΦΕΚ, τ. Α'/195/8 – 9 – 1917). Το 1953 με το Ν.Δ. 2386 περί ενοποιήσεως και αποκεντρώσεως των Τεχνικών Υπηρεσιών του Κράτους, η Διεύθυνση της Τοπογραφικής υπηρεσίας εντάχθηκε στο Υπουργείο Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων (ΦΕΚ, τ. Α'/111/4 – 5 – 1953). Η υπαγωγή της Διεύθυνσης Τοπογραφικής Υπηρεσίας στο Υπουργείο Συγκοινωνιών και Δημ. Έργων τερατίστηκε το 1957 με τον Ν.3679 που την επανέφερε στο Υπουργείο Γεωργίας.

όπως θα αναλυθεί πιο διεξοδικά στο 5^ο κεφάλαιο, αναδιοργανωνόταν. Συγκροτείτο με αυτόν τον τρόπο σταδιακά ως κοινωνικό κι οικονομικό αίτημα η επίτευξη στόχων που συνδυάζονταν με τα πρότυπα καταναλωτισμού και κινητικότητας που έβρισκαν την επιτομή τους στην αυτοκίνηση. Οι συνθήκες αυτές δημιουργούν μία δυναμική που έδωσε την ώθηση ώστε τα κατασκευαστικά έργα, από αντικείμενο εξωτερικής βοήθειας που σχετιζόταν με την μεταπολεμική αποκατάσταση, να καταστούν φορείς οικονομικής ανάπτυξης στον κυρίαρχο λόγο, μέσω ιδιωτικών επενδύσεων για τις οποίες πρωτοβουλία είχαν όχι οι εξωτερικοί φορείς, όπως στη δεκαετία του 1940, αλλά κι οι εσωτερικοί πολιτικοί κύκλοι. Σταδιακά θα αποτελούσαν φορείς εθνικής πολιτικής αυτού που αργότερα αποκρυσταλλώθηκε ως η μεταπολεμική μεγάλη ιδέα. Το κατά πόσο βέβαια η αναπτυξιακή αυτή ρητορεία στο πλαίσιο της οποίας μεταξύ άλλων, οι υποδομές αυτοκίνησης απέκτησαν εμβληματικό ρόλο οργανωνόταν βάσει ενός οικονομικού μοντέλου στο πλαίσιο του οποίου η εν λόγω ανάπτυξη αφορούσε το σύνολο της ελληνικής κοινωνίας οικονομικά και γεωγραφικά, θα περιγραφθεί παρακάτω.

Από το 1953 κι εξής αναφέρεται ένας αυξανόμενος αριθμός έργων οδοποιίας.⁴³² Εκτός από την Αθήνα, η οποία εξετάζεται στο 3^ο κεφάλαιο, έργα οδοποιίας αναφέρονται σε όλα τα γεωγραφικά διαμερίσματα της χώρας, τα οποία προβάλλονταν με διθυραμβικά σχόλια στον Τύπο, ειδικά τον φιλοκυβερνητικό, καθ' ότι ο Καραμανλής στο πλαίσιο επικοινωνιακής προβολής του έργου του στα μέσα ενημέρωσης της εποχής δεν παρέλειπε να κάνει διαρκείς περιοδείες στην επαρχία και να επισκέπτεται ο ίδιος τα εργοτάξια. Σε περιπτώσεις που δεν ήταν ευχαριστημένος με το έργο των εργολάβων δεν δίσταζε να προχωρά σε κινήσεις εντυπωσιασμού, όπως να τους αφαιρεί τις επαγγελματικές τους άδειες επί τόπου και να αναθέτει σε άλλες εταιρείες το έργο.⁴³³ Το συνολικό μήκος των υπό κατασκευή έργων το 1954 ανερχόταν σε 2.630 χλμ. οδικού δικτύου. Σύμφωνα με τον ίδιο η Ελλάδα εκείνη την εποχή είχε ανάγκη από την κατασκευή 6.000 δρόμων.⁴³⁴ Ως προς την χρηματοδότησή τους, τα

⁴³² Βλ. Ελληνικός Συναγερμός, *Εις το μέσον του δρόμου*, Αθήνα 1954, σ. 68.

⁴³³ Κ. Σβολόπουλος (επιμ.), *Κ. Καραμανλής. Αρχείο: Γεγονότα – Κείμενα*, τ. 1, σ. 192, (27/5/1954). *Το Βήμα*, 6/2/1955. «Αποτελεί πηγή ικανοποιήσεως και χαράς, διά τόν ελληνικόν λαόν τό γεγονός ότι ο Κ. Καραμανλής κατορθώνει, συνεχίζων τήν θετικήν συστηματικήν και τόσοσ άποδοτικήν του δρᾶσιν, να πραγματοποιή άθροῦβως τόσοσ σημαντικά έργα, τά όποια εἶναι άπό τά όλίγα πού θά μείνουν εις τόν τόπον μας.»

⁴³⁴ Κ. Σβολόπουλος (επιμ.), *Κ. Καραμανλής. Αρχείο: Γεγονότα – Κείμενα*, σ. 163, 20/3/1953, σ. 167, (1 – 5/5/1953), σ. 173, (9/8/1953), σ. 174 – 5, (30 – 8 – 1953), σ. 188 – 9, (26/2/1954), σ. 194, (17/6/1954), σ. 228, (24 – 28/3/1955), σ. 237 – 8, (19 – 23/5/1955), σ. 243, (26/5/1955). Οι πιστώσεις για την κατασκευή των έργων ανέρχονταν σε 42 εκατ. δρχ. Για την Κρήτη το Υπουργείο Δημοσίων Έργων

έργα αυτά οργανώνονταν ανάλογα με την κατηγορία οδών σε εθνικές, επαρχιακές και δημοτικές ή κοινοτικές.⁴³⁵ Οι οδοί που εντάσσονταν στο εθνικό οδικό δίκτυο χρηματοδοτούνταν απευθείας από τον κρατικό προϋπολογισμό, ενώ οι οδοί του επαρχιακού δικτύου αναλαμβάνονταν από τα κατά τόπους νομαρχιακά ταμεία και χρηματοδοτούνταν από τους φόρους καυσίμων και τους φόρους επί της κυκλοφορίας αυτοκινήτων. Λόγω του ότι τα οικονομικά των περισσότερων από τα επαρχιακά ταμεία δεν ήταν σε καλή κατάσταση συχνά το κράτος αναλάμβανε και την χρηματοδότηση των επαρχιακής οδοποιΐας. Από ειδικούς πόρους χρηματοδοτούνταν και τα έργα οδοποιΐας της πρωτεύουσας καθ' ότι οι πόροι του Ταμείου Μονίμων Οδοστρωμάτων της Αθήνας κατά τον Μεσοπόλεμο προέρχονταν από διόδια, τα οποία μεταπολεμικά καταργήθηκαν.⁴³⁶

Ωστόσο, η προτεραιότητα δινόταν στα έργα «μεγάλης πνοής», όπως αναφερόταν χαρακτηριστικά για τη λεωφόρο Σουνίου, και την οδό στα Τέμπη. Κατά συνέπεια τα έργα επαρχιακού δικτύου έμπαιναν συχνά σε δεύτερη μοίρα σε σχέση με του εθνικού, ή με όσα θεωρούνταν κεντρικές αρτηρίες.⁴³⁷ Σε αυτή τη βάση υπήρξαν σχετικές επικρίσεις για την ευνοϊκή μεταχείριση που είχε η πρωτεύουσα σε σχέση με

χορήγησε 5.870 εκατ. για την οδοποιΐα του νησιού, εκ των οποίων 2.500 προορίζονταν για τις οδικές αρτηρίες Χανίων – Ηρακλείου, Γωνιών – Αμπέλου, Σούδας – Ρεθύμνου – Αμαρίου, Αγίου Νικολάου – Ιεράπετρας, Αλυκιανού – Φαρσά – Μέσκλα. Το 1953 προβλέφθηκε εγγραφή πιστώσεων για την κατασκευή της οδού Λαρίσσης – Τεμπών – Θεσσαλονίκης, ενώ έχουν επιπλέον προβλεφθεί πιστώσεις 600 εκατ. για την οδό Καλαμπάκας – Μετεώρων και Άρτας – Τρικάλων. Για την Πελοπόννησο το 1953 αναφέρονται έργα ασφαλτόστρωσης των οδών Τριπόλεως – Λαγκαδίων – Ολυμπίας, και Τρικάλων – Κατάρης – Ιωαννίνων. Για το οικονομικό έτος 1953 – 4 το Υπουργείο Δημοσίων Έργων ανακοίνωσε έργα κατασκευής, ή βελτίωσης των οδών Τοψίν – Πολυκάστρου – Γιουγκοσλαβικών συνόρων, Λιβαδειάς – Δελφών – Αμφίσσης με διακλάδωση προς Ιτέα, Αλεξανδρούπολης – Φερρών – Αρδάνης – Διδυμοτείχου – Ορεστιάδας, Έδεσσας – Φλώρινας, Θεσσαλονίκης – Πολύγυρου, Θεσσαλονίκης – Κιλκίς, Γιδά – Κατερίνης, Κοζάνης – Πτολεμαΐδας – Βεύης, Αλεξανδρούπολης – Κομοτηνής, Τρικάλων – Ιωαννίνων, Κατάρης, Κατερίνης – Τεμπών – Λαρίσσης, Λαγκαδά – Σωχού – Σκεπαστού, Αθηνών – Ισθμίας, Ιωαννίνων – Γρεβενών, Αγρινίου – Καρπενησίου, Βόλου – Πηλίου, Πατρών – Τρίπολης, Ηρακλείου – Αρχανών, Λέσβου, Άρτας – Τρικάλων, Τρικάλων – Γρεβενών, Πατρών – Πύργου, Κομοτηνής – Ξάνθης, Καρδίτσας – Μακρακώμης, Λαμίας – Μακρακώμης, Αγρινίου – Άρτας, Χαλκίδας – Αλιβερίου, Λευκού Πύργου – Ντεπώ, Βεροίας – Νάουσας, Κεφαλληνίας, Ιθάκης, Γρεβενών – Σιάτιστας, Ζακύνθου, Δράμας – Νευροκοπίου, Σερρών – Στρυμονικού, Μπογιατίου – Μαραθώνα, Καλαμάτας – Μεθώνης, Σπάρτης – Γυθείου, Κυπαρισσίας – Πύλου, Λαμίας – Αταλάντης, Αμφιλοχίας – Καρπενησίου, Ιωαννίνων – Σουλίου, Πύργου – Ανδρίτσαινας, Καρύταινας – Δημητσάνας, Λευκάδας, Σύρου, Νάξου, Καβάλας – Αγγίστης, Καλαμάτας – Αρεόπολης, Τήνου, Θεσσαλονίκης – Ωραιοκάστρου, Θεσσαλονίκης – Παραδείσου, Πάρου, Άνδρου, Νιγρίτας – Αμφίπολης. Επιπλέον, στη Θεσσαλονίκη το 1955 άρχισε η κατασκευή των λεωφόρων Τιμιμική, Εγνατίας. Βασιλέως Γεωργίου και Όλγας. Στην Ήπειρο επίσης, η οποία ως γεωγραφικό διαμέρισμα ήταν η φτωχότερη στην Ελλάδα και από συγκοινωνιακής πλευράς, ολοκληρώθηκε η κατασκευή της σήραγγας Λαψίστης και κατασκευάστηκαν οδοί που συνέδεαν τις πρωτεύουσες των νομών με τις γύρω περιοχές.

⁴³⁵ Κ. Σβολόπουλος (επιμ.), *Κ. Καραμανλής. Αρχείο: Γεγονότα – Κείμενα*, τ. 1, σ. 224, 8/2/1955

⁴³⁶ Κ. Σβολόπουλος (επιμ.), *Κ. Καραμανλής. Αρχείο: Γεγονότα – Κείμενα*, τ. 1, σ. 240, 24/5/1955

⁴³⁷ Κ. Σβολόπουλος (επιμ.), *Κ. Καραμανλής. Αρχείο: Γεγονότα – Κείμενα*, τ. 1, σ. 178, (21 – 28/9/1953). σ. 188 – 9, (26/2/1954), σ. 221, (4/2/1955), σ. 222, (8/2/1955).

την επαρχία, οι οποίες θα τεθούν ακόμη εντονότερα, όπως θα φανεί στην συνέχεια σε σχέση με την κατασκευή οδών τουριστικής σημασίας, στις οποίες ο Καραμανλής έδινε μεγάλη βαρύτητα. Σύμφωνα για παράδειγμα με εκπροσώπους της αντιπολίτευσης, όπως ο βουλευτής Γυθείου Π. Τζαννετάκης, προτεραιότητα στην οδοποιία είχε καταστεί η κατασκευή πολυτελών οδών τουριστικής σημασίας κυρίως στην Αθήνα, όπως η παραλιακή λεωφόρος Ποσειδώνος η οποία θα εξεταστεί στο 4^ο κεφάλαιο, παρά τα έργα οδοποιίας που θα συνέβαλαν στην τόνωση άλλων παραγωγικών τομέων. Η ύπαιθρος στερείτο συγκοινωνιακού δικτύου που πληρούσε τεχνικές προδιαγραφές κατάλληλες για την ανάπτυξη κυκλοφοριακών ροών αυτοκίνησης κι αυτό απέβαινε εις βάρος της αγροτικής οικονομίας.⁴³⁸

Σε κάθε περίπτωση, η δημοτικότητα που απέκτησε ο Καραμανλής ως υπουργός Δημοσίων Έργων συντέλεσε σε κάποιο βαθμό στην πρωθυπουργοποίησή του. Το γεγονός αυτό είναι ενδεχομένως ενδεικτικό της νοηματοδότησης της κατασκευής δρόμων ως εργαλείο κοινωνικού χαρακτήρα πολιτικής και μέριμνας της κεντρικής εξουσίας για τις διάφορες γεωγραφικές περιοχές της ελληνικής επικράτειας, όπως προβάλλεται στο δημόσιο λόγο. Από τη νέα του θέση ο Καραμανλής συνέχισε τα έργα οδοποιίας εντάσσοντάς τα μάλιστα στα δύο τελευταία προγράμματα ανασυγκρότησης της δεκαετίας του 1950. Το ένα από αυτά αφορούσε στις εικοσαετείς προοπτικές για την οικονομική ανάπτυξη της χώρας, και καταρτίστηκε από το Υπουργείο Συντονισμού το 1957 για να χρησιμοποιηθεί ως βάση συζητήσεως με ξένους Εμπειρογνώμονες για τη συμμετοχή της Ελλάδας στην Ε.Σ.Ε.Σ. Οι προβλεπόμενες καθαρές επενδύσεις για την εικοσαετία ανέρχονται σε 11.300 δις δολάρια. Όπως φαίνεται και από τον ακόλουθο πίνακα, οι δαπάνες για τα έργα οδοποιίας ήταν συνολικά τρίτες κατά σειρά, κι επιπλέον ήταν οι μεγαλύτερες στην κατηγορία των συγκοινωνιακών έργων (βλ. Πίνακα 2.5).⁴³⁹

Πίνακας 2.5 Προγραμματισμός εικοσαετών κατανομών ποσών σε επενδυτικά έργα (1957 – 1977)

I. Βασικά έργα	3.100.000
1. Γεωργία	400.000 χιλ. δολάρια
Εγγειοβελτιωτικά έργα	
Ορεινά Υδρονομικά	

⁴³⁸ Κ. Σβολόπουλος (επιμ.), *Κ. Καραμανλής. Αρχείο: Γεγονότα – Κείμενα*, τ. 1, σ. 224, (8/2/1955), σ. 240, (24/5/1955).

⁴³⁹ «Προγράμματα ανασυγκροτήσεως», 2.1537, Αρχείο Ιδρύματος Κ. Καραμανλή.

Ανάπτυξη Δασών		
2. Επικοινωνίες		1.162.000 χιλ. δολάρια
Δρόμοι και γέφυρες	893.000 χιλ. δολάρια	
Λιμάνια	7.000 χιλ. δολάρια	
Πολιτικά αεροδρόμια	9.230 χιλ. δολάρια	
Τηλεπικοινωνίες	152.600 χιλ. δολάρια	
3. Ενέργεια		750.000 χιλ. δολάρια
4. Άλλες δημόσιες επενδύσεις (τουρισμός, οικισμός, δημόσια διοίκηση κλπ.)		788.000 χιλ. δολάρια
II. Γεωργία (εκτός των βασικών)		3.000.000 χιλ. δολάρια
III. Οικισμοί (εκτός του δημοσίου)		3.200.000 χιλ. δολάρια
IV. Επενδύσεις για αύξηση απασχόλησης		600.000 χιλ. δολάρια
V. Για αύξηση αποθεμάτων		600.000 χιλ. δολάρια
VI. Για αύξηση παραγωγικότητας		800.000 χιλ. δολάρια
ΣΥΝΟΛΟ		11.300.000 χιλ. δολάρια

Πηγή: «Προγράμματα ανασυγκροτήσεως», 2.1537, Αρχείο Ιδρύματος Κ. Καραμανλή

Στη βάση του προηγούμενου εικοσαετούς προγράμματος το 1958 θεσπίστηκε το Πενταετές πρόγραμμα Οικονομικής Ανάπτυξης 1958 – 1962, από το Υπουργείο Συντονισμού, το οποίο υποβλήθηκε στους εμπειρογνώμονες του ΟΕΟΣ για την συμμετοχή της Ελλάδας στην ΕΣΕΣ. Το πρόγραμμα αυτό αναφερόταν στις συσχετίσεις και προβολές των βασικών μεγεθών της οικονομίας, στον καθορισμό γενικής πολιτικής και δη επί θεμάτων επενδύσεων και χρηματοδοτήσεως, κυρίως από το εξωτερικό, στην ανάλυση έργων υποδομής και στις προβλεπόμενες γενικές εξελίξεις στους βασικούς τομείς της οικονομίας. Οι κατηγορίες δαπανών για μεταφορές κι επικοινωνίες εντάσσονταν ως υποκατηγορία στις βασικές βιομηχανίες. Στα έργα οδοποιίας προβλεπόταν η κατασκευή 2.000 χιλμ. εθνικών οδών, και 7.000 χιλμ. επαρχιακών και κοινοτικών οδών (βλ. Πίνακα 2.6).⁴⁴⁰

Πίνακας 2.6 Πενταετές Πρόγραμμα Οικονομικής Ανάπτυξης 1958 – 1962

Προβλεπόμενα έργα		
1. Γεωργία		130 εκατ. δολάρια
2. Ηλεκτρική ενέργεια		150 εκατ. δολάρια
3. Βασικές βιομηχανίες		501, 5 εκατομμύρια δολάρια
I. Εργοστάσια	244, 3 εκατ. δολάρια	
II. Μεταφορές – Επικοινωνίες		
Οδοποιία	160 εκατ. δολάρια	
Έργα και προμήθεια σιδηροδρομικού υλικού	46 εκατ. δολάρια	
Τηλεπικοινωνίες	39,2 εκατ. δολάρια	

⁴⁴⁰ «Προγράμματα ανασυγκροτήσεως», 2.1537, Αρχείο Ιδρύματος Κ. Καραμανλή

Ανανέωση υλικού	αεροπορικού	12 εκατ. δολάρια	
--------------------	-------------	------------------	--

Πηγή: «Προγράμματα ανασυγκροτήσεως», 2.1537, Αρχείο Ιδρύματος Κ. Καραμανλή

Στα προγράμματα αυτά εντασσόταν η χρηματοδότηση για την ολοκλήρωση και την ανακαίνιση του βασικού αρτηριακού πλαισίου που απαρτιζόταν από τις εθνικές οδούς Αθηνών – Λαρίσης – Θεσσαλονίκης – γιουγκοσλαβικών συνόρων, Αθηνών – Κορίνθου – Πατρών – Ολυμπίας, Θεσσαλονίκης – Καβάλας – Αλεξανδρούπολης – Αρδανίου, Ιωαννίνων – Λαρίσης – Αλμυρού, Ηγουμενίτσας – Ιωαννίνων – Θεσσαλονίκης και Μεσολογγίου – Ηγουμενίτσας.⁴⁴¹ Η εφαρμογή του προγράμματος υπολογιζόταν στα 6.100 εκατ. δρχ. και είχε προοπτικές επέκτασης πέραν του 1962. Μέσα σε πέντε χρόνια το συνολικό κόστος αναμενόταν να ανέλθει στα 3,5 εκατομμύρια δρχ. για τους βασικούς δρόμους και 1,3 εκατ. δρχ. για τους επαρχιακούς και κοινοτικούς δρόμους. Τα παραπάνω έργα οδοποιίας επρόκειτο να υλοποιηθούν κατά σειρά προτεραιότητας, βάσει κριτηρίων όπως ο κυκλοφοριακός φόρτος που αναδείκνυε τον χαρακτήρα του έργου σε περισσότερο ή λιγότερο επείγοντα. Με βάση αντίστοιχα χαρακτηριστικά καθορίστηκαν τεχνικές προδιαγραφές όπως το πλάτος πεζοδρομίου και της ασφαλτοστρωμένης επιφάνειας. Επομένως, η παράμετρος της παραγωγικότητας των οδών κι οι τεχνικές προδιαγραφές έτσι ώστε αυτή να εξυπηρετεί την κυκλοφορία των αυτοκινήτων λαμβάνονταν πλέον υπ' όψη.

Το κατασκευαστικό έργο των άλλων εθνικών κι επαρχιακών δρόμων θα προχωρούσε στην συνέχεια αναλογικά με το πληρέστερο κατά το δυνατόν πλεονέκτημα που θα προέκυπτε από την ανάπτυξη του οδικού δικτύου. Ανάμεσα στα έργα των οποίων η κατασκευή προγραμματιζόταν να ακολουθήσει ύστερα από τα παραπάνω, ήταν η ανακατασκευή του δρόμου από την Θεσσαλονίκη έως τα τουρκικά σύνορα μέσω Καβάλας – Αλεξανδρούπολης – Νέας Γέφυρας Έβρου κι η ολοκλήρωση του περιφερειακού (circuit) της Πελοποννήσου. Η περάτωση όλων αυτών θεωρείτο ότι θα ολοκλήρωνε το κύριο αρτηριακό οδικό δίκτυο της χώρας. Το μακροπρόθεσμο κατασκευαστικό πρόγραμμα από το Υπουργείο Δημοσίων Έργων με στόχο ένα

⁴⁴¹ «Πίνακας έργων οδοποιίας προτεινόμενων προς χρηματοδότηση», 52.2157. Αρχείο Ιδρύματος Κ. Καραμανλή. Συγκεκριμένα το κατασκευαστικό κόστος των εθνικών αυτών οδών ήταν για την Αθηνών - Λαρίσης, μήκους 310 χλμ., 0,111 δολλάριο/χλμ, συν. κόστος 34,40 εκατ. δολάρια, για την Αθηνών - Κορίνθου, μήκους 85 χλμ, 0,120 δ/χλμ., συν. κόστος 10,20 εκατ. δολάρια, για την Κορίνθου - Πατρών - Ολυμπίας, μήκους 260 χλμ., 0,100 δ/χλμ., συν. κόστος 26 εκατ. δολάρια, για την Θεσσαλονίκης - Καβάλας - Αλεξανδρούπολης - Αρδανίου, μήκους 330 χλμ, 0,083 δ/χλμ., συν. κόστος 27,4 εκατ. δολάρια και για την Ιωαννίνων - Λαρίσης - Αλμυρού, 270 χλμ., 0,083 δ/χλμ., συν. κόστος 22,40. "Notes on Investments on Roads", 52.2158 – 2163. Αρχείο Ιδρύματος Κ. Καραμανλή. Κ. Σβολόπουλος (επιμ.), Κ. Καραμανλής. Αρχείο: Γεγονότα – Κείμενα, τ. 4, σ. 176, (19/10/1959)

επαρκές οδικό δίκτυο που αναμενόταν να ολοκληρωθεί σε βάθος εικοσαετίας στόχευε στην κατασκευή 3.300 χλμ. ασφαλτοστρωμένων εθνικών δρόμων, 4.000 χλμ. επαρχιακών ή τουριστικών δρόμων και 39.700 χλμ. τοπικών ή κοινοτικών δρόμων.⁴⁴²

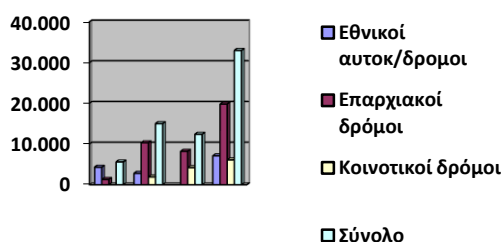
Το κύριο οδικό δίκτυο της Ελλάδας την δεκαετία του 1950 είχε συνολικό μήκος 33.000 χλμ., εκ των οποίων ασφαλτοστρωμένο ήταν το 17% (βλ. Πίνακες 2.6 και 2.7). Το μέσο πλάτος κυμαινόταν από 4,5 έως 5 μέτρα για τους εθνικούς δρόμους, και από 3 έως 4,5 για τους επαρχιακούς δρόμους. Η μέγιστη ταχύτητα που δυνητικά μπορούσε να αναπτυχθεί στους εθνικούς δρόμους δεν ξεπερνούσε τα 35 χλμ. την ώρα, κατά μέσο όρο, ενώ στους επαρχιακούς δρόμους η αντίστοιχη ταχύτητα έφθανε τα 25 χλμ. την ώρα. Το δίκτυο αυτό συνέδεε τις κύριες πόλεις, ενώ τα επαρχιακά παραγωγικά κέντρα εξυπηρετούνταν από δρόμους των οποίων οι προδιαγραφές ήταν κατάλληλες για ιππύλατα οχήματα ή οχήματα περιορισμένων δυνατοτήτων σε χαμηλές ταχύτητες.

Πίνακας 2.7 Μήκος οδόστρωσης διαφόρων τύπων ανά κατηγορία οδών 1958

	Ασφαλτοστρωμένοι (χλμ.)	Με σκυρόστρωση (ή traffic- bound επιφάνεια), (χλμ.)	Χωρίς οδόστρωση (χλμ.)	Συνολικό μήκος (χλμ.)
Εθνικοί δρόμοι	4.300	2.800	-	7.100
Επαρχιακοί δρόμοι	1.300	10.300	8.200	19.800
Κοινοτικοί δρόμοι	-	1.900	4.200	6.100
Σύνολο	5.600	15.000	12.400	33.000

Πηγή: “Notes on Investments on Roads”, 52.2158 – 2163. Αρχείο Ιδρύματος Κ. Καραμανλή.

Πίνακας 2.8 Είδος οδόστρωσης ανά κατηγορία δρόμων



⁴⁴² “Notes on Investments on Roads”, 52.2158 – 2163. Αρχείο Ιδρύματος Κ. Καραμανλή.

Πηγή: “Notes on Investments on Roads”, 52.2158 – 2163. Αρχείο Ιδρύματος Κ. Καραμανλή. Από τα αριστερά προς τα δεξιά απεικονίζεται το χιλιομετρικό μήκος των ασφαλτοστρωμένων δρόμων, των σκυροστρωμένων, των δρόμων χωρίς οδόστρωση και το συνολικό μήκος για τις διάφορες κατηγορίες δρόμων (εθνικοί, επαρχιακοί, κοινοτικοί), καθώς και το συνολικό μήκος. Πρέπει να διευκρινιστεί ότι στις περισσότερες πηγές της εποχής, απαντά ο όρος αυτοκινητόδρομοι, ο οποίος όμως έχει διαφορετική σημασία απ’ ότι κατά τη μεταγενέστερη εποχή. Αυτοκινητόδρομοι εκείνη την εποχή θεωρούνται οι δρόμοι που σε αντίθεση με όσους είναι απλώς αμαξιτοί, πληρούν προδιαγραφές (π.χ. πλάτος ή οδόστρωση) για την κυκλοφορία αυτοκινήτων από συγκεκριμένη ταχύτητα και πάνω κι όχι οι δρόμοι που έχουν ελάχιστα όρια ταχύτητας, όπως θεσπίστηκε μεταγενέστερα.

Τα παραπάνω προγράμματα αποτέλεσαν τη βάση για την σύνταξη του Προσωρινού Πενταετούς Προγράμματος Οικονομικής Ανάπτυξης 1959 – 1963, το οποίο οριστικοποιήθηκε το 1960 κι ήταν και το πρώτο που εφαρμόστηκε ως σύνολο. Ο προϋπολογισμός του ανερχόταν σε 103.600 εκατομμύρια δρχ. εκ των οποίων 31.450 εκατομμύρια θα καλύπτονταν από εθνικούς πόρους και 80.500 εκατομμύρια δρχ. από ιδιωτικές και δημόσιες αποταμιεύσεις. Επιπλέον, 23.600 έως 31.000 εκατομμύρια δρχ. που θα καλύπτονταν από εξωτερικούς πόρους, όπως η αμερικανική βοήθεια, γερμανικά δάνεια και πιστώσεις, ιταλικές επανορθώσεις, εισροή ιδιωτικών κεφαλαίων, ευρωπαϊκά κεφάλαια υποδομών, και πόρους του Ταμείου Δανείων Ανάπτυξης των ΗΠΑ. Ως προς το ύψος των δημοσίων δαπανών, τα συγκοινωνιακά έργα που προβλέπονταν στο πλαίσιο του συγκεκριμένου προγράμματος, πλην των σιδηροδρόμων ήταν τρίτα κατά σειρά ύστερα από τη γεωργία και τη βιομηχανία (βλ. Πίνακα 2.9). Τα επιμέρους ετήσια επενδυτικά προγράμματα, στα οποία προβλέπονταν τα έργα οδοποιίας, όπως το πρόγραμμα επενδύσεων του 1960 εντάχθηκαν στην συνέχεια στο συγκεκριμένο Πενταετές Πρόγραμμα Οικονομικής Ανάπτυξης.⁴⁴³ Οι κεντρικές αρτηρίες που περιλαμβάνονταν σε αυτό το πρόγραμμα πέρα από τις επαρχιακές οδούς ήταν 11 και το συνολικό μήκος τους ανερχόταν σε 1.503 χλμ. Στην συνέχεια το 1964 το πρόγραμμα οδοποιίας ανανεώθηκε και περιλάμβανε την κατασκευή 5 κεντρικών οδικών αρτηριών και 51 επαρχιακών οδών.⁴⁴⁴

Οι τρεις κύριοι αναπτυξιακοί πυλώνες των προγραμμάτων αυτών ήταν η γεωργία, η βιομηχανία και ο τουρισμός. Σύμφωνα με τον Καραμανλή: «Η ανάπτυξης

⁴⁴³ «Τα δημόσια έργα», *Επιθεώρησης Shell*, Τ. 45, 1956, σ. 27. Κ. Σβολόπουλος (επιμ.), *Κ. Καραμανλής. Αρχείο: Γεγονότα – Κείμενα*, τ. 4, σ. 235 – 6, (8/1/1960), σ. 245, (20/1/1960), σ. 277, (9/4/1960), σ. 287, (21/4/1960). Εκτός από τα έργα κατασκευής, συντήρησης και οδόστρωσης σε οδούς του βασικού εθνικού οδικού δικτύου όπως της Αθηνών – Θεσσαλονίκης, Ιωαννίνων – Ηγουμενίτσας, Λάρισσας – Κοζάνης πραγματοποιούνταν και δευτερεύουσες εργασίες όπως οδοσήμανση. Για κάποια έργα μεταξύ των οποίων κι η κατασκευή της εθνικής οδού Αθηνών – Συνόρων η ελληνική κυβέρνηση υπέβαλε αίτημα στο Ταμείο Δανειακής Ανάπτυξης των ΗΠΑ για δάνειο ύψους 31 εκατ. δολλαρίων. «Δημόσια Έργα διά το 1962», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 67 – 8, 1961, σ. 9

⁴⁴⁴ Ι. Σπανίδης, «Η οδός διά τήν οδόν», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 4 Ιουλίου 1965, σ. 26.

τῶν τριῶν τούτων βασικῶν τομέων τῆς οἰκονομίας προϋποθέτει πάντως τήν ἐκτέλεσιν ἔργων οἰκονομικῆς ὑποδομῆς ἄνευ τῶν ὁποίων θά εἶναι ἀδύνατος ἐξέλιξις τούτων. Ἡ διάθεσις ἀφθόνου καί εὐθηνῆς ἠλεκτρικῆς ἐνέργειας εἶναι ἀναγκαία ὄχι μόνον διά τήν ἀνάπτυξιν τῆς βιομηχανίας, ἀλλά καί διά τήν ἐντατικοποίησιν τῆς γεωργικῆς ἐκμεταλλεύσεως... Ἐπίσης οὐσιώδη παράγοντα διά τήν ἀνάπτυξιν καί τῶν τριῶν παραγωγικῶν τομέων ἀποτελεῖ ἡ ὑπαρξις ἑνός πλήρους καί συγχρονισμένου συγκοινωνιακοῦ δικτύου. Πρός ἐξασφάλισιν αὐτῶν τῶν προϋποθέσεων σημαντικά ἐπενδύσεις προβλέπονται διά τήν παραγωγήν ἠλεκτρικῆς ἐνέργειας καί τάς συγκοινωνίας.»⁴⁴⁵

Πίνακας 2.9 Κατανομές δημοσίων δαπανῶν Προσωρινού Πενταετούς Προγράμματος Οικονομικῆς Αναπτύξεως 1959 – 1963.

Κατηγορίες δαπανῶν	Ποσό (εκατομμύρια δρχ.)
Γεωργία	7.870
Βιομηχανία	5.750
Τουρισμός	1.500
ΔΕΗ	4.550
Οδοί – λιμένες – αεροδρόμια	5.400
Τηλεπικοινωνία	810
Σιδηρόδρομοι	570
Μικρά κοινωφελή ἔργα	800
Εκπαίδευση – Πρόνοια – Δημ. Διοίκηση	3.230
Υδρευση	370
Τεχνική βοήθεια	300
Μελέτες – ἔρευνες	300
Σύνολο	31.450

Πηγή: Κ. Σβολόπουλος (επιμ.), Κ. Καραμανλῆς. *Αρχεῖο: Γεγονότα – Κείμενα*, Ἡ Καθημερινή – Ἴδρυμα Κ. Καραμανλῆς, Αθήνα 2005, τ. 4, σ. 54 – 5

Ο ἴδιος ο Καραμανλῆς περιέγραφε αρκετά εὐγλωττα το φιλελεύθερο μοντέλο, στο πλαίσιο του οποίου τα παραπάνω δημόσια ἔργα στηρίζονταν ὡς ἐπὶ το πλεῖστον σε

⁴⁴⁵ Κ. Σβολόπουλος (επιμ.), Κ. Καραμανλῆς. *Αρχεῖο: Γεγονότα – Κείμενα*, τ. 4, σ. 277, (9/1/1960)

ιδιωτικές επενδύσεις, αλλά και το γεγονός ότι οι υποδομές είχαν καίρια θέση για την αναπτυξιακή προοπτική που επιχειρούσε να εισάγει: «Η άνωτέρω δοθείσα κατά τομείς ανάλυσις τοῦ προγράμματος τῶν δημοσίων ἐπενδύσεων δεικνύει τό μέγεθος τῆς προσπαθείας τοῦ Κράτους διά τήν ἀνάπτυξιν τῆς ἑλληνικῆς οἰκονομίας καί τήν ἔμφασιν ἢ ὅποια δίδεται εἰς τήν ἀνάπτυξιν τῶν κυρίως παραγωγικῶν τομέων ὡς καί εἰς τήν ἐκτέλεσιν ἔργων ὑποδομῆς, ἀναγκαίων διά τήν οἰκονομικήν πρόοδον καί διά τήν δημιουργίαν συνθηκῶν εὐνοϊκῶν πρός ἀνάπτυξιν τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας. Εἰς μίαν ἐλευθέραν δημοκρατικήν οἰκονομίαν ὡς ἡ ἑλληνική, ὁ ιδιωτικός παράγων εἶναι ἐκεῖνος, ὁ ὅποιος διά τῆς ἐπενδυτικῆς του προσπαθείας παίζει τόν σπουδαιότερον ρόλον εἰς τήν ἀνάπτυξιν τῆς οἰκονομίας. Ἄλλωστε, τά 2/3 περίπου τοῦ συνόλου τῶν ἐν τῇ χώρᾳ ἐπενδύσεων προβλέπεται ὅτι θά προέλθουν ἐκ τοῦ ιδιωτικοῦ τομέως, ἐνῶ αἱ ἐπενδύσεις τοῦ Δημοσίου θά καλύψουν μόλις τό 1/3 αὐτῶν.»⁴⁴⁶

Αντίστοιχες απόψεις διατύπωνε ο Καραμανλής σε σχέση και με το επενδυτικό πρόγραμμα του 1960: «Ὁ ρόλος τοῦ Κράτους περιορίζεται εἰς τήν δημιουργίαν τῶν καταλλήλων προϋποθέσεων διά τήν ἀνάπτυξιν τῆς ιδιωτικῆς δραστηριότητος καί δὴ πρός ἐπιθυμητάς, πρός τό συμφέρον τοῦ συνόλου, κατευθύνσεις ὡς καί εἰς τήν ἄμεσον ὑπ' αὐτοῦ ἐκτέλεσιν ἐκείνων τῶν ἔργων, τά ὅποια εἴτε ὡς ἐκ τῆς φύσεώς των ἐκφεύγουν τῆς ιδιωτικῆς δραστηριότητος εἴτε λόγω διαφόρων αἰτίων δέν εἶναι δυνατόν νά ἀναληφθοῦν ὑπό ιδιωτῶν. Εἰς τήν τελευταίαν περίπτωσιν τό Κράτος, χάριν τοῦ γενικωτέρου συμφέροντος, δύναται νά ἀναλάβῃ καί πρωτοβουλίας μὴ ἀνηκούσας βασικῶς εἰς αὐτό, ὑποκαθιστῶν τό μὴ ἐκδηλούμενον ιδιωτικόν συμφέρον. Ἡ ιδιωτική δραστηριότης, εἰς τό παρόν πρόγραμμα, ἔχει ἐκτιμηθῆ ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ὑφισταμένων στοιχείων, τῆς ἐκ τοῦ παρελθόντος πείρας καί τῶν μεθόδων αἱ ὅποια ἐφαρμόζονται εἰς τόν προγραμματισμόν. Ὁ ἰσχυρισμός ὁ διατυπωθεὶς κατά τήν παρουσίαν τοῦ προσωρινοῦ πενταετοῦς προγράμματος ὅτι τό πρόγραμμα στερεῖται δῆθεν βάσεως, διότι δι' αὐτοῦ ἐπιρρίπτεται εἰς τούς ιδιώτας τό βάρος ἐκτελέσεως τοῦ μεγίστου τμήματος αὐτοῦ προδίδει τουλάχιστον πλήρη ἄγνοια τῆς πραγματικότητος. Διότι καί σήμερον καί πάντοτε καί εἰς ὅλας τὰς χώρας μέ ἐλευθέραν οἰκονομίαν τό μέγιστον τμήμα τῶν ἐπενδύσεων πραγματοποιεῖται ἀπό ιδιώτας. Κατά συνέπειαν, τό τμήμα τοῦ προγράμματος τό ἀναφερόμενον εἰς τήν ιδιωτικήν δραστηριότητα δέν ἀποτελεῖ εἰμὴ μίαν πρόβλεψιν τῆς φυσιολογικῆς ἐξελίξεως τῆς δραστηριότητος ταύτης, ὑπό τήν ἐπίδρασιν τῆς ἀκολουθησομένης πολιτικῆς καί τῶν μέτρων διά τῶν ὁποίων θά

⁴⁴⁶ Κ. Σβολόπουλος (επιμ.), *Κ. Καραμανλής. Αρχεῖο: Γεγονότα – Κείμενα*, τ. 4, σ. 55 – 6

υποβοηθηθῆ ἢ ἰδιωτική πρωτοβουλία νά κατευθυνθῆ πρὸς τοὺς ἐπιθυμητοὺς σκοπούς.»⁴⁴⁷

Μέχρι τις ἀρχές της δεκαετίας του 1960 εἶχε προχωρήσει ἓνα μεγάλο μέρος τουλάχιστον των κύριων οδικῶν ἀρτηριῶν του ἐθνικοῦ δικτύου, ὅπως ἡ Ἀθηνῶν – Κορίνθου, ἡ Ἀθηνῶν – Συνόρων, ἡ Ἰωαννίνων – Ἡγουμενίτσας, ἢ ἡ Τριπόλεως – Σπάρτης.⁴⁴⁸ Εἰδικά ἡ νέα οδὸς Ἀθηνῶν – Λαμίας μήκους 213,8 χλμ. χαρακτηριζόταν ὡς τὸ κυριότερο τμήμα της σπονδυλικῆς στήλης της Ἑλλάδος, της Ἀθηνῶν – Θεσσαλονίκης καὶ ταυτόχρονα διεθνῆς ἀρτηρία. Ἡ οδὸς αὐτὴ τὴν ἐποχὴ της

⁴⁴⁷ Κ. Σβολόπουλος (ἐπιμ.), *Κ. Καραμανλῆς. Ἀρχεῖο: Γεγονότα – Κείμενα*, τ. 4, σ. 277, (9/4/1960).

⁴⁴⁸ «Τα ἐγκαίνια της νέας οδοῦ Ἀθηνῶν – Κορίνθου», *Το Βολάν*, Τ. 93, 1963, σ. 10. «Τεχνικά καὶ Οικονομικά Νέα», *Τεχνικά Χρονικά*, Ἰούνιος 1960, τ. 43 – 47. Σεπτ. – Οκτ. 1960, σ. 49. Νοέμ. – Δεκ. 1960, σ. 61. Μάιος 1960, σ. 38 – 44. τ. 213, Μάιος 1962, σ. 41. Στις 25 – 5 – 1960 τὸ Ὑπουργεῖο Συγκοινωνιῶν καὶ Δημ. Ἔργων ἀνακοίνωσε δημοπρασία γιὰ κατασκευὴ του πρώτου τμήματος της λεωφόρου Ἀθηνῶν – Κορίνθου. Θὰ αποτελοῦσε προέκταση της Ἀθηνῶν ἀπὸ τὸ Δαφνί ὡς τὴν Ἐλευσίνα. Μεγάλια τμήματα αὐτοῦ του ἔργου παρουσίαζαν δυσκολία στὴν κατασκευὴ λόγω του βραχώδους υπεδάφους. Ἡ χάραξη θὰ στηριζόταν στὴν ἤδη υπάρχουσα καὶ θὰ γινόταν διαπλάτυνση ὥστε νὰ υπάρξουν δυο κλάδοι με διαχωριστικὴ ζώνη ασφαλείας γιὰ τους πεζοὺς. Ἀπὸ Ἐλευσίνα ἕως Μέγαρο θὰ κατασκευαζόταν ἓνας κλάδος Π. 14 μ. δύο λωρίδων κυκλοφορίας με πλάτος ἀσφαλτικοῦ οδοστρώματος 3,75 μ. ἐγκιβωτισμένου ἐκατέρωθεν με δύο ζώνες οδήγησης ἀπὸ λευκὸ τσιμέντο. Ὁ κλάδος εἶχε μελετηθεῖ γιὰ ταχύτητα 120 χλμ. τὴν ὥρα, ἐνῶ εἶχε υπολογιστεῖ ὅτι με ταχύτητα 80 χλμ. μπορούσε νὰ ἐξυπηρετηθεῖ φόρτος 6.000 οχημάτων ἡμερησίως στὶς εὐκόλες περιοχὲς καὶ 3.500 στὶς δύσκολες. Ἡ κατασκευὴ υπολογιζόταν σε 3,5 εκατ./χλμ. Δὲν θὰ υπῆρχε ἰσόπεδη διάβαση με τὴν σιδηροδρομικὴ γραμμὴ γιὰ νὰ περιοριστοῦν τὰ ατυχήματα καὶ νὰ εξασφαλιστεῖ ἡ ἀνετὴ ταχύτητα των αυτοκινήτων. Ἡ μελέτη ἐκπονήθηκε ἀπὸ τὸ τεχνικὸ Γραφεῖο των Χατζηνικολῆ, Ἀμπαδογιάννη καὶ Καρρά καὶ προέβλεπε καὶ ἐξωραϊσμό του γύρω χώρου. Με τὴν νέα χάραξη ἡ διαδρομὴ πρὸς Κόρινθο συντόμιζε κατὰ 4 χλμ., λόγω των μικρῶν κλίσεων προσφέρει ἐξοικονόμηση σε καύσιμα, ἀνταλλακτικά καὶ φθορὰ στα οχήματα. Ἐπιπλέον, σε ὅ,τι ἀφορούσε τὴν ἐθνικὴ οδὸ Ἰωαννίνων – Ἡγουμενίτσας, σύμφωνα με τὸν ὑπουργὸ Συγκοινωνίας καὶ Δημ. Ἔργων Δ. Γκίκα καὶ τὸν Γεν. Διευθυντὴ του ὑπουργείου Μαρκάκη αὐτὴ θὰ δινόταν στὴν κυκλοφορία τὴν 1 Ἀυγούστου 1960 καὶ παράλληλα θ' ἀρχίζε κι ἡ λειτουργία της γραμμῆς φέρρου μὲτ' Ἑλλάδας – Ἰταλίας. Ἐπίσης δημοπρατήθηκαν καὶ ἐγκαταστάθηκαν ἐργολάβοι στὴν ὑπὸ ἐκτέλεση οδὸ Ἰωάννινα – Ἀντίρριο. Ἡ τουριστικὴ οδὸς Ἡγουμενίτσα – Ἀθῆνα περιλάμβανε τὰ τμήματα Ἰωάννινα – Ἄρτα, Ἄρτα – Ἀντίρριο καὶ Ρίο – Ἀθῆνα. Σύμφωνα με τὶς σχετικὲς ἀνακοινώσεις του ὑπουργείου Συγκοινωνιῶν καὶ τὰ ὑπόλοιπα ἔργα οδοποιίας συνεχίζονταν κανονικά τὸ 1960 καὶ βάσει προγενέστερων μελετῶν δόθηκαν λύσεις στὴ χάραξη οδῶν που διέρχονται κατοικημένες περιοχὲς. Ἡ γέφυρα Χαλκίδος, κατακυρώθηκε τὸ 1960 στὶς ἀναδόχους ἐταιρεῖες ΒΙΟ καὶ ΕΔΟΚ. Τὸ σύστημα της θὰ ἦταν συρταρωτὸ, καὶ θὰ ἐφαρμοζόταν γιὰ πρώτη φορά. Τὸ μήκος της υπολογιζόταν σε 40 μ. καὶ πλάτος 8 μ. με λωρίδες 1,5 μ. ἐκατέρωθεν γιὰ τὴν διέλευση πεζῶν. Τὸ κόστος της θὰ ἀνερχόταν σε 12 εκατ. δρχ. Τὸ 1961 συνέχισαν τὰ ἔργα βελτίωσης του ἐθνικοῦ δικτύου στα τμήματα Ἀθῆνα – Λάρισα, Ἀθῆνα – Κόρινθος, Ἀντίρριο – Ἰωάννινα, Κόρινθος – Πάτρα, Ἰωάννινα – Τρίκαλα – Λάρισα, Θεσσαλονίκη – ἀεροδρόμιο – Ἀγ. Τριάδα, Τρίπολη – Σπάρτη, Πύργος – Ὀλυμπία, Λαμία – Καρπενήσι. Ἐπιπλέον, στὶς 20 – 4 – 1960 ὁ ὑπουργὸς Συγκοινωνιῶν καὶ Δημ. Ἔργων Σόλων Γκίκας ἀνακοίνωσε τὴ δημοπράτηση της νέας μεγάλης ἐθνικῆς οδοῦ Πειραιᾶ – Ἀθῆνας – Λαμίας – Λάρισσας – Θεσσαλονίκης – Συνόρων, στὸ τμήμα Κωπαΐδα – Λειβανάτες, προϋπολογισμοῦ 129 εκατ. δρχ. καὶ στὸ τμήμα Θερμοπύλες – Λαμία προϋπολογισμοῦ 91 εκατ. δρχ. Ἡ νέα αὐτὴ οδὸς θὰ κατασκευαζόταν στα πρότυπα της ἐθνικῆς Οδοῦ Τεμπῶν καὶ ἐντάχθηκε στὸ 5ετὲς πρόγραμμα ὅπως κι ἡ υπ' ἀριθμ. 1 ἐθνικὴ οδὸς ὕστερα ἀπὸ μελέτη Ἑλλήνων καὶ Ἀμερικανῶν νομοτεχνικῶν γιὰ τὴν παραγωγικότητα του ἔργου. Με τὴν νέα οδὸ παρακάμπτονταν οἱ διαβάσεις Κάζας καὶ Μπράλου, καὶ δημιουργεῖτο δευτέρη ἐξόδος Ἀθῆνας – Χαλκίδας ἀπ' τὸ λεκανοπέδιο. Ταυτόχρονα ἐξυπηρετοῦνταν οἱ ἀγροτικὲς περιοχὲς με τὴ μείωση κόστους καὶ διάρκειας διαδρομῆς Ἀθῆνας – Θεσσαλονίκης. Οἱ Ἀμερικανοὶ μελετητὲς υπολόγισαν τὰ οικονομικὰ πλεονεκτήματα ἀπὸ τὸ ἔργο γιὰ τὴν πρώτη 15ετία σε 100 εκατ. δρχ. λόγω των ἀρίστων κυκλοφοριακῶν συνθηκῶν. Ἐπίσης κατακυρώθηκε ἡ δημοπράτηση της οδοῦ Ἰωαννίνων – Ἄρτας κόστους 85 εκατ. δρχ.

κατασκευής της χαρακτηρίστηκε στα *Τεχνικά Χρονικά* ως η σημαντικότερη από τα παραγωγικά έργα που πραγματοποιήθηκαν ποτέ στη χώρα καθ' ότι οι προδιαγραφές της οδού ως προς το πλάτος, την οδόστρωση, την ασφάλεια και άλλες τεχνικές παραμέτρους ήταν μάλλον οι πιο προηγμένες σε ολόκληρη την Ελλάδα, ενώ ο χρόνος εκτέλεσης του έργου, το οποίο μελετήθηκε εξ ολοκλήρου από Έλληνες μηχανικούς, ήταν μόλις εικοσιπέντε μήνες, και χαρακτηριζόταν ως αξιοσημείωτος ακόμη και για τα δεδομένα προηγμένων χωρών. Επιπλέον, καινοφανείς για την Ελλάδα θεωρήθηκαν ο τεράστιος όγκος υλικών, ο αριθμός μηχανημάτων και προσωπικού εργατοτεχνιτών που απασχολήθηκαν. Κατά την κατασκευή του έργου «καταβλήθηκε προσπάθεια εφαρμογής κανόνων της Επιστήμης και της τέχνης» ώστε η οδός να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της βαρειάς, πυκνής, άνετης και ακίνδυνης κυκλοφορίας και να μην υπολείπεται σε αντίστοιχα έργα του εξωτερικού. Πριν την έναρξη των εργασιών πραγματοποιήθηκαν μελέτες για να διαπιστωθεί εάν η παραγωγικότητα της οδού δικαιολογούσε μια τόσο υψηλή επένδυση κεφαλαίου. Πέρα από τις κανονικές μελέτες απαιτήθηκαν πολλές παράλληλες για 700 επιπλέον έργα όπως κτηματολόγια και δενδροφυτεύσεις. Έγιναν χιλιάδες εργαστηριακές εξετάσεις και χρησιμοποιήθηκαν δεδομένα εδαφοτεχνικής κι εργαστηριακής έρευνας στο κεντρικό εργαστήριο του Υπουργείου και σε επιτόπια εργοταξιακά εργαστήρια. Η σύνδεση με πυκνοκατοικημένα κέντρα πραγματοποιήθηκε με ανισόπεδους κόμβους και διαβάσεις. Τα άμεσα οφέλη αναμένονταν από τη μείωση δαπανών έλξεως, φθοράς και ανταλλακτικών. Το μεγαλύτερο όφελος ήταν υπέρ αυτών που χρησιμοποιούν την οδό υπέρ του Ταμείου Εθνικής Οδοποιΐας. Η κυκλοφοριακή ικανότητα της συγκεκριμένης οδού ήταν τέτοια ώστε να εξυπηρετήσει τον ήδη αυξημένο κυκλοφοριακό φόρτο των 20.000 αυτοκινήτων ημερησίως που σημειωνόταν από το Μπογιάτι μέχρι Λαμία. Η σήμανση της οδού θα ήταν σύμφωνη με τα διεθνή πρότυπα.⁴⁴⁹

⁴⁴⁹ Π. Καρόπουλος, «Ελληνικοί και ξένοι δρόμοι», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 61, 1961, σ. 12. Π. Καρόπουλος, «Ελληνικοί και ξένοι δρόμοι», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 62, 1961, σ. 12. «Μέχρι 30 Ιουνίου περατούται η οδός Αθηνών – Λαμίας», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 72, 1962, σ. 16. «Ο Αυτοκινητόδρομος Αθηνών – Λαμίας», *Το Βολάν*, τ. 91, 1962, σ. 17. «Η ταχείας κυκλοφορίας οδός Αθηνών – Λαμίας. Τμήμα της Διεθνούς Ευρωπαϊκής Αρτηρίας E92 Θεσσαλονίκη – Λάρισα – Αθήναι», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 75 – 6, 1962, σ. 12. «Τεχνικά και Οικονομικά Νέα», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 213, Μάιος 1962, σ. 41. τ. 218, Σεπτέμβριος 1962. Η δαπάνη κατασκευής της εθνικής οδού Αθηνών – Λαμίας υπολογιζόταν στα 760 εκατομμύρια. Αρχικά δόθηκε στην κυκλοφορία έχοντας ως οδόστρωση σκυρόδεμα εμποτισμένο με άσφαλτο. Η επιστροφή με τελικό ασφαλτικό τάπητα πραγματοποιήθηκε αφού δόθηκε στην κυκλοφορία κατασκευαζόταν επί ένα χρόνο τουλάχιστον. Οι βασικές μελέτες πραγματοποιήθηκαν από τα τεχνικά γραφεία των Ευπολίνου – Βαλτινού – Μήτσου και λόγω σπουδαιότητάς του το έργο ανέλαβαν τμηματικά εργολάβοι (Χρυσόπουλος Α.Ε., Δομική ΑΤΕ, Οδών και Οδοστρωμάτων ΑΕ, Κούτλας, Προοδευτική ΑΕ) και μονάδες του στρατού, συγκεκριμένα η 4^η ΜΟΜΑ. Τους επιτοπίους ελέγχους και την επίβλεψη πραγματοποίησαν υπάλληλοι ειδικής υπηρεσίας

Η εθνική οδός Αθηνών – Λαμίας που στην συνέχεια προεκτάθηκε έως τη Θεσσαλονίκη και τα γιουγκοσλαβικά σύνορα αναδείχθηκε μαζί με την παραλιακή λεωφόρο Αθηνών – Σουνίου ως μάλλον η εμβληματικότερη περίπτωση κατασκευαστικού έργου το οποίο υλοποιούσε την αναπτυξιακή και εκσυγχρονιστική ρητορεία της μεταπολεμικής περιόδου. Ήταν από τα έργα που στο πλαίσιο του καραμανλικού λόγου χαρακτηριζόταν ως «έργο πνοής», όπως αναφέρθηκε και παραπάνω. Η περίπτωση της είναι χαρακτηριστική του γεγονότος ότι η κατασκευή υποδομών αυτοκίνησης κατά τη μεταπολεμική περίοδο καθίσταται στο δημόσιο λόγο σε κεντρική παράμετρο αποτίμησης της αποτελεσματικότητας των κυβερνητικών έργων, κυρίως ως προς την επιτυχία τους για την εφαρμογή εκσυγχρονιστικών προγραμμάτων. Οι δρόμοι αποτελούσαν πλέον την σπονδυλική στήλη των χερσαίων συγκοινωνιακών μέσων, όπως συνέβαινε με τους σιδηροδρόμους κατά το Μεσοπόλεμο. Ταυτόχρονα, το ζητούμενο για τους δρόμους ήταν να κομίσουν διά μέσου της επέκτασης των δικτύων κινητικότητας τον εκσυγχρονισμό ως τις εσχατιές του ελληνικού χάρτη, κάτι που για τους σιδηροδρόμους ήταν εν μέρει οικονομοτεχνικά ανέφικτο.⁴⁵⁰ Επιπλέον, όπως συνέβαινε σε όλες τις χώρες μεταπολεμικά, η καθιέρωση των υποδομών αυτοκίνησης ως το κυρίαρχο παράδειγμα αναδιοργάνωσης του χώρου σχετιζόταν με την επικράτηση των αρχών της φιλελεύθερης οικονομίας, όχι μόνο ως προς τους όρους επενδυτικών κατασκευαστικών έργων, αλλά και ως προς το είδος των κινητικότητας που ανέπτυξε, δηλαδή τις ιδιωτικές μετακινήσεις.

Βέβαια, τα εγκωμιαστικά σχόλια με τα οποία συνοδεύτηκε η εγκαινίαση της εθνικής οδού Αθηνών – Λαμίας σε μία μερίδα του Τύπου της δεκαετίας του 1960, θα πρέπει να αντιπαραβληθούν με μεταγενέστερα σχόλια που εκφράζονταν στα τέλη της

που συνέστησε το Υπουργείο. Σύμφωνα με υπολογισμούς με ημερήσια κυκλοφορία 1.500 αυτοκίνητα η ωφέλεια για την εθνική οικονομία ανερχόταν στα 75 εκατ. δρχ. Η είσοδος στην Αθήνα εξασφαλιζόταν με κόμβο στις Τρεις Γέφυρες και ανισόπεδο διάβαση για τις σιδηροδρομικές γραμμές ΣΕΚ και ΣΠΑΠ. Το πλάτος οδοστρώματος ήταν 14 μ. και διαιρείτο σε κεντρικό οδόστρωμα 7,5 μ. για την ταχεία κυκλοφορία, εγκιβωτισμένο ανάμεσα σε δύο λωρίδες καθοδήγησης από σκυρόδεμα πλάτους 0,5, ποδηλατόδρομο 1,25 μ. κι έρεισμα. Επίσης τοποθετήθηκαν χαλύβδινα στηθαία σε θέσεις υψηλών επιχωμάτων για την αύξηση της ασφάλειας, ενώ πραγματοποιήθηκαν μελέτες για την δενδροφύτευση και τη δημιουργία χώρων στάθμευσης. Ειδικά το τμήμα εντός της Αττικής είχε αυξημένο πλάτος επειδή εξυπηρετούσε προάστια εντός του σχεδίου πόλης. Το τμήμα μέχρι τη Λάρισα θα είχε αντίστοιχες προδιαγραφές και θα δινόταν στην κυκλοφορία μέχρι το 1963.

⁴⁵⁰ Βλ. επίσης Κ. Κασάπογλου – Κ. Στελεκάτος, «Η συμβολή των Ελλήνων μηχανικών στον Εξηλεκτρισμό της Ελλάδος. Προγραμματισμός και υλοποίηση έργων» στο Μ. Ασημακόπουλος – Γ. Καλογιάνου – Ν. Μπελαβίλας – Θ. Π. Τάσιος (επιμ.), *170 Χρόνια Πολυτεχνείο. Οι μηχανικοί κι η τεχνολογία στην Ελλάδα*, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα, 2012, τ. Α', σ. 427 – 438. Αξίζει εδώ να σημειωθεί ότι η επέκταση του οδικού δικτύου ως οχήματος εκσυγχρονισμού της ελληνικής περιφέρειας θα μπορούσε να ειπωθεί σε συνδυασμό με την επέκταση του δικτύου ηλεκτροδότησης, το οποίο επιτελούσε αντίστοιχο ρόλο.

δεκαετίας του 1970 στον ειδικό Τύπο για το αυτοκίνητο, κι ασκούσαν κριτική στην κατάσταση του ελληνικού οδικού δικτύου. Σύμφωνα με τα σχόλια αυτά, η εθνική οδός Αθηνών – Λαμίας κακώς χαρακτηριζόταν ως αυτοκινητόδρομος, καθ’ ότι συγκρινόμενη με τις προδιαγραφές αντίστοιχων ευρωπαϊκών αυτοκινητοδρόμων, ήταν στην πραγματικότητα μια επαρχιακή οδός, αρκετά επικίνδυνη σε κάποια σημεία με δεδομένους τους κυκλοφοριακούς φόρτους που διοχέτευε στον άξονα Βόρειας και Νότιας Ελλάδας. Το κατά πόσο η Αθηνών – Λαμίας, η οποία εκείνη την εποχή είχε τεχνικές προδιαγραφές ανώτερες από των υπολοίπων εθνικών οδών, ήταν εν τέλει πράγματι επαρχιακός δρόμος δεν είναι δυνατόν να διευκρινιστεί εδώ. Αυτό που σίγουρα διαφαίνεται είναι ότι οι προδιαγραφές βάσει των οποίων ορίζονται και κατηγοριοποιούνται οι υποδομές, δεν είναι διαχρονικές αλλά εξελίσσονται. Επιπλέον, διαφαίνεται ότι οι απαιτήσεις που εκφέρονται στο δημόσιο λόγο, σε σχέση με την εξυπηρέτηση που αναμενόταν να προσφέρουν τα οδικά δίκτυα, αυξάνονταν αρκετά γρήγορα από τη δεκαετία του 1960 προς τη δεκαετία του 1980, καθ’ ότι η αυτοκίνηση αναπτυσσόταν με ταχύτητα, όπως θα περιγραφθεί εκτενέστερα στο 5^ο κεφάλαιο.⁴⁵¹

Όσο πάντως αναπτύσσονταν οι υποδομές αυτοκίνησης σε κεντρικούς άξονες που συνέδεαν κατά προτεραιότητα τους μεγαλύτερους αστικούς πυρήνες όπως εν προκειμένω την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, αναδιατάσσονταν τα δίκτυα κινητικότητας με τρόπο που οι πυρήνες αυτοί διογκώνονταν σε βάρος των μικρότερων οικιστικών κέντρων. Η διαδικασία κοινωνικοοικονομικού εκσυγχρονισμού στην ελληνική επικράτεια αποκτούσε με αυτόν τον τρόπο δύο ταχύτητες. Γιατί άλλο ζήτημα είναι η κατασκευή δρόμων και άλλο ζήτημα η κατασκευή υποδομών αυτοκίνησης που πληρούν συγκεκριμένες τεχνικές προδιαγραφές κυκλοφοριακής ικανότητας, ταχύτητας και το κυριότερο, ασφάλειας. Και στην Ελλάδα, η εθνική οδός Αθηνών – Λαμίας, παρά τις κριτικές που δέχεται αργότερα, αποτελούσε την δεκαετία του 1960 μάλλον εξαίρεση συγκριτικά με τις προδιαγραφές του υπολοίπου δικτύου, και κυρίως του επαρχιακού. Το φαινόμενο οφειλόταν εν μέρει στο γεγονός ότι τα επενδυτικά κεφάλαια και κυρίως τα ιδιωτικά διοχετεύονται συνήθως πρώτα σε έργα με προοπτικές παραγωγικότητας. Και στην περίπτωση των υποδομών το κατασκευαστικό κόστος θα έπρεπε να είναι τέτοιο που να δικαιολογείται από έναν κυκλοφοριακό όγκο ικανό να το αποσβέσει, επομένως θέτει ως προτεραιότητα τις γεωγραφικές περιοχές με τη μεγαλύτερη πληθυσμιακή συγκέντρωση. Σε αυτήν την περίπτωση ετίθετο το δίλημμα

⁴⁵¹ Δ. Κληρονόμος, «Οδηγώντας», 4 *Τροχοί*, τ. 91, 1978, σ. 18.

του κατά πόσο η κατασκευή υποδομών αποτελεί οικονομική δραστηριότητα που αναμένεται να είναι καθ' αυτή άμεσα κερδοφόρα ως επένδυση, όπως προτάσσει μια περισσότερο φιλελεύθερη προσέγγιση, ή οφείλει να λειτουργεί ως οικονομικοτεχνικό υπόβαθρο για τη διεξαγωγή άλλων οικονομικών δραστηριοτήτων που θα επιφέρουν ανάπτυξη πιο μακροπρόθεσμα, όπως προτάσσει μια πολιτική κοινωνικού προσανατολισμού. Τα διλήμματα αυτά είχαν τεθεί και στην περίπτωση των σιδηροδρόμων. Κατά την περίοδο διακυβέρνησης του Καραμανλή, όπως διαφαίνεται και από τις προαναφερθείσες δηλώσεις του ίδιου, η έμφαση δινόταν περισσότερο στην πρώτη επιλογή. Κατά συνέπεια παρ' ότι υπήρξαν πολλά έργα οδοποιΐας επαρχιακού δικτύου τα οποία εκτελέστηκαν, οι προδιαγραφές τους απείχαν αναγκαστικά μάλλον αρκετά από αυτές των αποκαλούμενων έργων πνοής.

Προκειμένου να καλυφθεί το έλλειμμα υποδομών στις δύσβατες περιοχές, στις οποίες τα έργα οδοποιΐας δεν προσφέρονταν για επενδυτική δραστηριότητα ιδιωτικής πρωτοβουλίας, αλλά και να διατηρηθεί ο απαιτούμενος εργαλειακός χαρακτήρας κοινωνικής πολιτικής που είχε αρχίσει να συνδέεται από τις αρχές της δεκαετίας του 1950 με την νοηματοδότηση των δρόμων, το 1957 ιδρύθηκαν η Στρατιωτική Υπηρεσία Κατασκευής Έργων Ανασυγκροτήσεως (ΣΥΚΕΑ) και τρεις Μικτές Ομάδες Μηχανημάτων Ανασυγκροτήσεως ενώ το 1958 και το 1959 συγκροτήθηκαν δυο επιπλέον τέτοιες μικτές ομάδες σε κάθε έτος αντίστοιχα. Από πλευράς διοικητικής οργάνωσης, εκπαίδευσης, κι εξοπλισμού, η ΣΥΚΕΑ κι η MOMA τελούσαν υπό τη δικαιοδοσία του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας, αλλά από πλευράς ανάθεσης έργων και προγραμματισμού των εργασιών, υπάγονταν απευθείας στον εκάστοτε πρόεδρο ή αντιπρόεδρο της Κυβέρνησης, με δυνατότητα μεταβίβασης των σχετικών δικαιωμάτων σε αρμόδια υπουργεία και κατά κύριο λόγο στο Υπουργείο Δημοσίων Έργων. Οι επτά MOMA που υπήρχαν συνολικά είχαν η καθεμία και από μία γεωγραφική περιφέρεια αρμοδιότητας. Η 1^η είχε έδρα στα Ιωάννινα, η 2^η στη Λάρισα, η 3^η στη Θεσσαλονίκη, η 4^η στη Λαμία, η 5^η στην Πάτρα, η 6^η στην Αθήνα κι η 7^η στο Ηράκλειο Κρήτης. Οι ομάδες αυτές απαρτιζόνταν από οπλίτες και των τριών κλάδων ενόπλων δυνάμεων, δηλαδή πεζικό, αεροπορία και ναυτικό και διέθεταν σημαντικό αριθμό συνεργείων επισκευών, μηχανημάτων και οχημάτων, με τα οποία συγκροτούσαν εργοτάξια. Η κύρια δράση τους συνίστατο στην κατασκευή μικρών έργων επ' ωφελεία Δήμων, Κοινοτήτων, χωριών, συλλόγων, οργανισμών, για την αντιμετώπιση των εκτάκτων αναγκών των κατοίκων, όπως αποκατάσταση ύστερα από σεισμούς και πλημμύρες, για

ειδικές εργασίες, όπως καθαρισμό ναρκοπεδίων, ή για επισκευαστικά έργα όπως αποκατάσταση σχολικών κτηρίων, εκκλησιών και γεφυρών.

Ωστόσο, η σημαντικότερη συμβολή των MOMA, όπως αποτιμάτο σε σχέση με την αξία των κατασκευαστικών έργων που πραγματοποιήθηκαν κατά την περίοδο 1957 – 1966 υπό την επίβλεψη της ΣΥΚΕΑ, συνίστατο κυρίως στα έργα οδοποιίας, των οποίων η αξία αντιστοιχούσε στο 66% της συνολικής. Πιο συγκεκριμένα το 32% της αξίας των έργων που κατασκευάστηκαν στο πλαίσιο αρμοδιότητας της ΣΥΚΕΑ αντιστοιχούσε σε έργα εθνικού, και το 34% σε έργα επαρχιακού οδικού δικτύου. Οι MOMA χρησιμοποιήθηκαν κυρίως σε δευτερεύουσες εργασίες ή προεργασίες έργων οδοποιίας, όπως εκσκαφικά και χωματουργικά έργα, διανοίξεις ή ημιδιανοίξεις. Αν κι οι πολιτικές υπηρεσίες διατύπωναν κάποιες ενστάσεις για την τεχνική δραστηριότητα των στρατιωτικών αυτών μονάδων, η 4^η MOMA για παράδειγμα είχε χρησιμοποιηθεί σε τέτοιες δευτερεύουσες εργασίες κατά την κατασκευή της εθνικής οδού Αθηνών – Λαμίας, η 1^η στα έργα οδοποιίας της Ηπείρου, κι η 2^η στην οδό των Τεμπών.⁴⁵² Τα περισσότερα όμως έργα στα οποία συμμετείχαν οι MOMA ήταν επαρχιακής και κοινοτικής οδοποιίας και κυρίως αυτά, τα οποία όπως αναφερόταν, δεν ήταν προσφερόμενα για να αναληφθούν από την ιδιωτική πρωτοβουλία. Το προσωπικό των MOMA ήταν κυρίως στρατιωτικό. Στα υπό εκτέλεση έργα όμως συμμετείχαν και εθελοντές νέοι προστρατιωτικής ηλικίας 17 – 18 ετών, στους οποίους προσφέρονταν

⁴⁵² «Τεχνικά και Οικονομικά Νέα», *Τεχνικά Χρονικά*, Σεπτέμβριος – Οκτώβριος 1960, σ. 49. «Τεχνικά και Οικονομικά Νέα», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 218, Σεπτέμβριος 1962. Εξ αφορμής των εργασιών της 2^{ης} MOMA στην οδό Ηγουμενίτσας – Ιωαννίνων εκδηλώθηκαν κάποιες ενστάσεις των πολιτικών υπηρεσιών οδοποιίας σε σχέση με την δραστηριότητα των MOMA. Στην συγκεκριμένη οδό η οποία είχε κατασκευαστεί απ' τη MOMA παρουσιάστηκαν ζημιές λόγω έντονης βροχής. Ο Υπουργός Συγκοινωνιών και Δημ. Έργων Γκίκας δήλωσε στις 21 – 9 – 1960 ότι η οδός αυτή κατασκευάστηκε «συγχρονισμένη» παρ' ότι το έδαφος είναι δύσκολο κι ασταθές σε πολλά σημεία, κι επέτρεψε την διαδρομή Ηγουμενίτσα – Ιωάννινα σε 2 ώρες από 4 που ήταν πριν. Σε όλες τις νεοκατασκευασμένες οδούς (π.χ. και στην Τεμπών) συνεχίζονταν μικροσυμπληρώσεις χωρίς όμως αυτό να εμποδίζει την κυκλοφορία. «Ως απόκτημα του ελληνικού λαού, θα έπρεπε να είναι αντικείμενο χαράς κι ικανοποίησης» επεσήμαινε ο Γκίκας, ο οποίο υποστήριζε ότι η κριτική στο έργο της MOMA είναι άδικη. Απ' την άλλη όμως η ΠΕΔΜΕΔΕ ανακοίνωσε ότι είχαν προβλέψει προ πολλού καταστροφές εξ αιτίας πλημμυρούς τρόπου κατασκευών σε διάφορα έργα. Ειδικά την οδό Ηγουμενίτσας – Ιωαννίνων την είχαν ως παράδειγμα ακαταλληλότητας της MOMA, καθ' ότι αρχικά χρονοτριβούσε υπερβολικά στην εκτέλεση με αποτέλεσμα να προκαλεί έκπτωση οποιουδήποτε εργολάβου – αναδόχου του έργου και στην συνέχεια έφθασε ο χρόνος παράδοσης, το έργο είχε μείνει ημιτελές και δόθηκαν στρατιωτικές διαταγές για την ταχεία ολοκλήρωσή του χωρίς να λαμβάνεται μέριμνα για έντεχνη εκτέλεση, έτσι δημιουργήθηκαν κακοτεχνίες. Ταυτόχρονα το κόστος κατασκευής λόγω καθυστέρησης υπήρξε υψηλό και θα αυξανόταν περαιτέρω λόγω ανάγκης επισκευής των κακοτεχνιών. Όλα αυτά κατά την ΠΕΔΜΕΔΕ αποδείκνυαν ότι η MOMA δεν πρέπει να αναλαμβάνει σοβαρά δημόσια έργα όχι μόνο για «επαγγελματικούς λόγους» αλλά και για λόγους σπατάλης δημοσίου χρήματος. Επιπλέον, οποιοσδήποτε εργολάβος αναλάβει κατασκευαστικό έργο υποχρεούται συνήθως στην συντήρηση του έργου από ένα ως τρία χρόνια, πράγμα που συντελεί στη μέριμνα για αποφυγή κακοτεχνιών. Στην περίπτωση έργου της MOMA όμως την επισκευή καλείται να την πληρώσει το δημόσιο.

σίτιση, στέγαση, ιματισμός και αποζημίωση 10 δρχ. ημερησίως, ενώ ακόμη τους παρέχόταν εκπαίδευση τεχνίτη η χειριστή μηχανημάτων, με δυνατότητα να αποκτήσουν σχετικό δίπλωμα και δυνατότητα να προσμετρηθεί ο χρόνος εργασίας τους εφ' όσον ξεπερνούσε το εξάμηνο, ως το ήμισυ της στρατιωτικής τους θητείας. Στις υπηρεσίες αυτές συμμετείχε όμως και ιδιωτικό προσωπικό επιστημονικό, όπως πολιτικοί μηχανικοί και τοπογράφοι, υπαλληλικό και εργατοτεχνικό.⁴⁵³

Παρά την προσπάθεια κάλυψης των αναγκών της επαρχίας για οδοποιΐα, μέσω των στρατιωτικών υπηρεσιών, η διάδοχη κυβέρνηση του Γεωργίου Παπανδρέου διατεινόταν ότι η έμφαση κατά την περίοδο διακυβέρνησης Καραμανλή στα επενδυτικά έργα ιδιωτικής πρωτοβουλίας είχε δώσει υπερβολική προτεραιότητα στα έργα των κεντρικών περιοχών έναντι των περιφερειακών. Ο ίδιος ο Παπανδρέου υποστήριζε ότι είχε σκοπό να δώσει προτεραιότητα της επαρχιακής οδοποιΐας ως μέσο περιφερειακής ανάπτυξης.⁴⁵⁴ Δεν είναι απολύτως σαφές το κατά πόσο παρατηρήθηκε αξιοσημείωτη μετατόπιση της πολιτικής στο ζήτημα της κατασκευής υποδομών αυτοκίνησης, γεγονός που βέβαια θα μπορούσε να αποδοθεί στην συντομότερη παραμονή στην εξουσία όλων των κυβερνητικών σχημάτων που διαδέχθηκαν την Καραμανλική κυβέρνηση.

Το ζητούμενο της περιφερειακής ανάπτυξης πάντως αναδεικνύεται πλέον σε μία από τις κεντρικές πολιτικές στοχεύσεις τόσο των δημοκρατικών κυβερνήσεων, όσο και του δικτατορικού καθεστώτος στην συνέχεια, και αποτυπώνεται στα πενταετή αναπτυξιακά προγράμματα που ακολούθησαν. Η περιφερειακή ανάπτυξη αναφερόταν και στο Πενταετές Πρόγραμμα 1960 – 1964, όχι όμως τόσο ως αυτόνομος στόχος, αλλά περισσότερο ως μεθόδευση για την συνολική αναπτυξιακή πολιτική που προτεινόταν. Σε αυτήν την κατεύθυνση ενδεχομένως οφειλόταν κι η έμφαση στα μεγάλα κατασκευαστικά έργα κεντρικών αρτηριών. Τα επόμενα προγράμματα, δηλαδή το Πενταετές Πρόγραμμα 1966 – 1970, τα πενταετή προγράμματα 1968 – 1972 και 1973 – 1977 που κατάρτισε η δικτατορία των συνταγματαρχών και το Πενταετές Πρόγραμμα 1976 – 1980 αρθρώνονται στη βάση της άμβλυνσης των οικονομικοκοινωνικών

⁴⁵³ «Σ.Υ.Κ.Ε.Α. – Μ.Ο.Μ.Α. Θετική συμβολή εις την οικονομικήν ανάπτυξιν», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 25 Μαΐου 1967, σ. 13 – 14. Βλ. επίσης Χ. Παναγιωταρέας, «Η συμβολή του Μηχανικού του Ελληνικού Στρατού στην κατασκευή Τεχνικών έργων κατά τον 20^ο αιώνα», στο Μ. Ασημακόπουλος – Γ. Καλογήρου – Ν. Μπελαβίλας – Θ. Π. Τάσιος (επιμ.), *170 Χρόνια Πολυτεχνείο. Οι μηχανικοί κι η τεχνολογία στην Ελλάδα*, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα, 2012, τ. Α', σ. 497 – 514.

⁴⁵⁴ Πρακτικά Συνεδρίασης, Συνεδρίασις Δ', 30/3/1964, όπως αναφέρεται στο Μ. Νικολακάκης, *Τουρισμός και Ελληνική Κοινωνία κατά την περίοδο 1945 – 1974*, Διδακτορική Διατριβή, Πανεπιστήμιο Κρήτης, Ρέθυμνο, 2013, σ. 202 – 3

ανισοτήτων που εκδηλώνονται κατ' αρχάς από το χάσμα του μέσου κατά κεφαλήν εισοδήματος μεταξύ των διαφόρων γεωγραφικών περιφερειών και κυρίως μεταξύ πρωτεύουσας κι επαρχίας. Σε αυτά τα προγράμματα αναδεικνύονται πλέον ρητά τα ζητήματα της αποκέντρωσης και της χωροταξικής αναδιάρθρωσης ως οικονομικοκοινωνικό αίτημα κρίσιμης σημασίας της εικοσαετίας 1960 – 1980, το οποίο σχετιζόταν με την ανάπτυξη επαρχιακών περιοχών μέσω της αναβάθμισης των τεχνικών και διοικητικών υποδομών τους, έτσι ώστε να αμβλυνθεί η αντίρροπη δυναμική κέντρου και περιφερειών.⁴⁵⁵ Με αυτό το δεδομένο, στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης προτείνεται ότι οι υποδομές αυτοκίνησης μπορούν να ειπωθούν ως ένα τεχνοκοινωνικό εργαλείο οργάνωσης της ανθρωπογεωγραφίας του ελληνικού χώρου από κοινωνικής και οικονομικής πλευράς, καθ' ότι αποτελούσαν κεντρική παράμετρο γεωγραφικής κατανομής του πληθυσμού στη χώρα για την αναχαίτιση του φαινομένου της αστυφιλίας.

Στο Πενταετές Πρόγραμμα Οικονομικής Ανάπτυξης 1966 – 1970 αναφερόταν ρητά ότι το κράτος οφείλει μέσω της κατασκευής υποδομών να αμβλύνει τις οικονομικοκοινωνικές ανισότητες που παρατηρούνται μεταξύ κέντρων και περιφερειών στον ελληνικό χώρο.⁴⁵⁶ Όπως αναφερόταν: «Ο περιφερειακός προγραμματισμός είναι απαραίτητος διότι αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του Έθνικού Προγραμματισμού. Αί αποφάσεις έθνικού επιπέδου, διά τήν κατασκευήν οδών ... δημιουργούν έν τέλει πρόβλημα χωροθετήσεως τών έν λόγω έργων.»⁴⁵⁷ Στόχος λοιπόν ήταν η «περιφερειοποίηση», όπως χαρακτηριστικά αναφερόταν του εθνικού

⁴⁵⁵ Ν. Αγγελής, «Άνισος η κατανομή των επενδύσεων. Προνομιακή η μεταχείριση της Αττικής», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 18 Ιουλίου 1968, σ. 12. Σε σχέση με τα επενδυτικά έργα του 1966 αναφερόταν για παράδειγμα ότι ενώ από το σύνολο των 6,5 δις δρχ. που διατέθηκαν για ολόκληρη τη χώρα, η περιοχή της Θράκης έπρεπε να λάβει 300 εκατομμύρια δρχ., τελικά έλαβε 175 εκατ. δρχ. από τα οποία χρησιμοποιήθηκαν τα 121 εκατ. δρχ. Επιπλέον, παρ' ότι στην περιοχή μόνο της Μακεδονίας κατοικούσε το 22,5% του συνολικού πληθυσμού, το ύψος των επενδύσεων που διατέθηκαν για τη Μακεδονία και τη Θράκη μαζί ανερχόταν σε 16,7% του συνόλου. Α. Μουχτής – Α. Κάρτας, «Να δραστηριοποιηθούν αι Υπηρεσίες Περιφερειακής Ανάπτυξης», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 18 Ιουλίου 1968, σ. 25. «Ισόρροπος ανάπτυξις των περιφερειακών κέντρων», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 12 Μαΐου 1968, σ. 7. Δ. Παπαδόπουλος, «Διά τήν πραγματοποίησιν περιφερειακής αναπτύξεως», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 1 Ιουνίου 1967, σ. 19. Ευ. Λαζαρίδης, «Προβλήματα περιφερειακής αναπτύξεως», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 29 Απριλίου 1971, σ. 13. Ευ. Λαζαρίδης, «Προβλήματα περιφερειακής αναπτύξεως», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 20 Μαΐου 1971, σ. 17 – 8. Π. Μαρίνος, «Τι θα πει αποκέντρωση και (πως επιτυγχάνεται) περιφερειακή ανάπτυξη», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 18 Ιανουαρίου 1972, σ. 18 – 9. Π. Γυϊόκας, «Η διοικητική αποκέντρωσις ως μέσον διά τήν περιφερειακήν ανάπτυξιν», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 29 Φεβρουαρίου 1968, σ. 9.

⁴⁵⁶ Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, *Σχέδιο Προγράμματος Οικονομικής Αναπτύξεως της Ελλάδος 1966 – 1970*, Αθήνα, 1965, Τ. Α', Μέρος Ι, σ. 26 – 27.

⁴⁵⁷ Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, *Σχέδιο Προγράμματος Οικονομικής Αναπτύξεως της Ελλάδος 1966 – 1970*, τ. Α', Μέρος ΙΙ, σ. 5.

προγράμματος, ενώ η δημιουργία μεταξύ άλλων συγκοινωνιακών υποδομών στις περιφερειακές περιοχές καταδεικνυόταν ως ένα από τα κεντρικά εργαλεία.⁴⁵⁸ Γι' αυτό και στο Πενταετές Πρόγραμμα του 1966 η έμφαση δινόταν στα έργα οδοποιίας σε περιοχές κυρίως της δυτικής Ελλάδας, όπως η Ήπειρος κι η Αιτωλοακαρνανία, ή σε οδικά έργα εγκάρσιας διασύνδεσης του εθνικού κορμού από τη δυτική προς την ανατολική Ελλάδα.⁴⁵⁹ Σε ό,τι αφορά στις επενδύσεις που θα κατευθύνονταν στα έργα οδοποιίας, επισημαινόταν ότι αν και η οικονομία της Ελλάδας βασίζεται κατά κύριο λόγο στην ιδιωτική πρωτοβουλία, έργα όπως οι οδικές υποδομές ανήκουν στη δημόσιο τομέα. Από τις δημόσιες επενδύσεις που προβλέπονταν σε βάθος πενταετίας, στα έργα έργα μεταφορών κι επικοινωνιών επρόκειτο να διατεθεί το 1/5, ενώ όπως φαίνεται στον ακόλουθο πίνακα, στόχος ήταν η αύξηση των δαπανών για συγκοινωνιακά έργα⁴⁶⁰

Πίνακας 2.10 Επενδύσεις ανά συγκοινωνιακό κλάδο – Σύγκριση των Πενταετών Προγραμμάτων 1960 – 1964 και 1966 – 1970

Συγκοινωνιακός κλάδος	Ποσό επένδυσης 1960 – 1964 (εκατ. δρχ.)	Ποσό επένδυσης 1966 – 1970 (εκατ. δρχ.)
Οδικές συγκοινωνίες	19.000	29.400
Σιδηροδρομικές συγκοινωνίες	1.030	3.500
Ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες	1.810	3.100
Αεροπορικές συγκοινωνίες	1.080	2.000
Συγκοινωνίες πρωτεύουσας	150	4.300
Σύνολο	23.070	42.500

Πηγή: Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, *Σχέδιο Προγράμματος Οικονομικής Αναπτύξεως της Ελλάδος 1966 – 1970*, Αθήνα, 1965, τ. Β'

⁴⁵⁸ Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, *Σχέδιο Προγράμματος Οικονομικής Αναπτύξεως της Ελλάδος 1966 – 1970*, τ. Α', Μέρος II, σ. 185, 194.

⁴⁵⁹ Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, *Σχέδιο Προγράμματος Οικονομικής Αναπτύξεως της Ελλάδος 1966 – 1970*, τ. Β', σ. 231.

⁴⁶⁰ Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, *Σχέδιο Προγράμματος Οικονομικής Αναπτύξεως της Ελλάδος 1966 – 1970*, τ. Α', Μέρος I, σ. 13, 21 – 22.

Το καθεστώς χρηματοδότησης των έργων οδοποιίας μέχρι τα μέσα περίπου της δεκαετίας του 1960 δεν μεταβάλλεται σημαντικά σε σχέση με την δεκαετία του 1950. Τα μεγάλα κατασκευαστικά έργα συνδέονταν με ιδιωτικές επενδύσεις, ενώ τα υπόλοιπα έργα επαρχιακής κυρίως οδοποιίας σε μεγάλο βαθμό επιβάρυναν το Ταμείο Εθνικής Οδοποιίας που αντλούσε πόρους από τα κεφάλαια δημόσιων επενδύσεων στις οποίες περιερχόταν τα έσοδα από φόρους καυσίμων, εισαγωγές οχημάτων, και ανταλλακτικών, καθώς και από τα έσοδα διοδίων που εκείνη την εποχή είχαν επιβληθεί στις εθνικές οδούς Αθηνών – Κορίνθου, Αθηνών – Λαμίας και Λαρίσης – Κατερίνης.⁴⁶¹

Παρά τα εκτεταμένα έργα οδοποιίας που είχαν πραγματοποιηθεί πάντως, μέχρι και τα μέσα της δεκαετίας του 1960 το οδικό και δη το επαρχιακό δίκτυο σε πολλές περιφέρειες μάλλον δεν παρουσίαζε τις προδιαγραφές υποδομών αυτοκίνησης. Με αυτό το δεδομένο η Ελλάδα περιγραφόταν ως η πλέον κατατημένη χώρα της Ευρώπης.⁴⁶² Από το εθνικό οδικό δίκτυο που προβλεπόταν να κατασκευαστεί βάσει νομοθεσίας μέχρι τότε, το 1965 είχε κατασκευαστεί το 1/3 ενώ από το επαρχιακό μόλις το 1/15.⁴⁶³ Σε συνέδριο της Ελληνικής Περιηγητικής Λέσχης του 1967, αναφερόταν ότι η Ελλάδα μέχρι και το 1965 ύστερα από μία δεκαετή περίπου προσπάθεια ανανέωσης του οδικού της δικτύου, διέθετε πλέον 7.704 χλμ. εθνικών οδών και 25.802 χλμ. επαρχιακών οδών. Το δίκτυο αυτό όμως απείχε κατά πολύ, σύμφωνα με την σχετική άποψη που διατυπωνόταν, απ' το να χαρακτηριστεί πλήρες.⁴⁶⁴ Τα στοιχεία αυτά παρουσιάζονται αναλυτικότερα στον ακόλουθο πίνακα.

Πίνακας 2.11 Οδικό δίκτυο 1965

Είδος οδοστρώματος	Εθνικές οδοί		Επαρχιακές οδοί	
	Μήκος (χλμ.)	Ποσοστό %	Μήκος (χλμ.)	Ποσοστό %

⁴⁶¹ Ι. Σπανίδης, «Η οδός διά τήν οδόν», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 4 Ιουλίου 1965, σ. 26. «Ο χρονικός προγραμματισμός να αποτελέσει όριο στις δημοπρασίες μεγάλων έργων», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 12 Οκτωβρίου 1976, σ. 16. Η γενική αρχή που τηρείτο ως τότε σε σχέση με την επιβολή διοδίων ήταν να υπάρχει σε κυκλοφορία παλαιά οδός, ώστε οι οδηγοί να έχουν δυνατότητα επιλογής δωρεάν χρήσης και το ύψος του κομίστρου να είναι μικρότερο από το ήμισυ του κέρδους που οι χρήστες των οδών εξοικονομούσαν σε καύσιμα και μείωση της φθοράς του οχήματος και των ελαστικών από τη χρήση της νέας οδού. Τα έσοδα από τα διόδια το 1964 είχαν ανέλθει σε 69.375.000 δρχ., το 1965 σε 88.056.000 δρχ. και το 1966 σε 108.990.000 δρχ.

⁴⁶² Ι. Σπανίδης, «Η οδός διά τήν οδόν», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 4 Ιουλίου 1965, σ. 26.

⁴⁶³ Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, τ. Β', σ. 225.

⁴⁶⁴ *Το Συγκοινωνιακό Πρόβλημα και η Τουριστική Ανάπτυξις*, σ. 11

Οδοί σε κυκλοφορία				
Τάπησ ή εμποτισμός/ Επαλείψεις	5.947	75	4.725	15
Σκυρωτά/ Αμμοχάλικο	1.543	19	13.545	44
Χωματό δρομοι	224	3	7.532	24
Σύνολο I	7.704	97	25.802	83
Μη κυκλοφορούμενες οδοί				
Υπό διάνοιξη	140	2	1.897	6
Αδιάνοικτες	92	1	3.383	11
Σύνολο II	232	3	5.280	17
Σύνολο I και II	7.936		31.082	

I. Σπανίδης, «Η οδός διά τήν οδόν», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 4 Ιουλίου 1965, σ. 26.

Η χρηματοδότηση για έργα οδοποιίας είχε αυξηθεί από 64 εκατομμύρια το 1954, σε 2 δισεκατομμύρια το 1966, ωστόσο από τα 34.000 χλμ. οδικού δικτύου, μόνο 10.000 χλμ. βρίσκονταν σε καλή κατάσταση. Σε μέτρια κατάσταση βρίσκονταν περίπου 11.000 χλμ. ενώ η κατάσταση σε 8.600 χλμ. οδικού δικτύου χαρακτηρίζονταν κακή. Μάλιστα, τα 4.000 χλμ. εξ αυτών ήταν κατά περιόδους δύσβατα, κυρίως το χειμώνα.⁴⁶⁵ Τα στοιχεία σχετικά με την ποιότητα του οδικού δικτύου εκείνη την εποχή, τα οποία αναφέρονταν στο συνέδριο της Ελληνικής Περιηγητικής Λέσχης δεν απείχαν σημαντικά από αντίστοιχα στοιχεία που είχαν προκύψει από την έρευνα της Εθνικής Επιτροπής Οδών του ΤΕΕ λίγο αργότερα, το 1968. Σε αυτήν την έρευνα αναφερόταν ότι από το οδικό δίκτυο της χώρας συνολικά, το οποίο ανερχόταν σε 39.100 χλμ., περίπου 27.500 χλμ. βρίσκονταν σε μέτρια έως δύσβατη κατάσταση, ενώ η ανάπτυξη ταχύτητας πάνω από 50 χλμ. την ώρα ήταν δυνατή σε ελάχιστα τμήματα του οδικού δικτύου.⁴⁶⁶ Από πλευράς προδιαγραφών ασφαλείας η συνολική εικόνα του οδικού

⁴⁶⁵ *Το Συγκοινωνιακό Πρόβλημα και η Τουριστική Ανάπτυξις*, τ. Β, Χερσαία Συγκοινωνία, Ελληνική Περιηγητική Λέσχη, Κέντρο Τουριστικών Ερευνών, Αθήνα 1967, σ. 54

⁴⁶⁶ «Η συντήρησις του οδικού δικτύου της χώρας», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 21 Νοεμβρίου 1968, σ. 27. Σύμφωνα με την Εθνική Επιτροπή Οδών του ΤΕΕ, το 1968 στην Ελλάδα υπήρχαν 8.100 χλμ. εθνικού οδικού δικτύου και 31.000 χλμ. επαρχιακού δικτύου. Σε ό,τι αφορούσε στο εθνικό οδικό δίκτυο 2.500

δικτύου δεν ήταν καλή καθ' ότι από τα τροχαία ατυχήματα που σημειώνονταν, οφείλονταν κατά 80% στον ανθρώπινο παράγοντα, κατά 10% στο όχημα και κατά 10% στις οδούς. Ωστόσο, πέρα από την κυκλοφοριακή κίνηση στα αστικά κέντρα της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης από πλευράς κυκλοφοριακής ικανότητας το υπάρχον ελληνικό οδικό δίκτυο ήταν επαρκές στην εξυπηρέτηση των κυκλοφοριακών όγκων με εξαίρεση τις περιόδους γιορτών και αργιών, στις οποίες σημειωνόταν έξοδος από τις πόλεις. Το γεγονός αυτό καταδείκνυε την μεγάλη απόκλιση μεταξύ της πυκνότητας στις κινητικότητες των αστικών κέντρων και των επαρχιών.⁴⁶⁷

Η πυκνότητά του ελληνικού οδικού δικτύου εκείνη την εποχή ήταν 0,25 χλμ. ανά τετραγωνικό χλμ. επικράτειας, έναντι του αντίστοιχου 0,74 της Ιταλίας και 1,31 της Γαλλίας. Αντίστοιχα, η αναλογία των αυτοκινήτων ήταν 10,4 αυτοκίνητα ανά 1.000 κατοίκους και 4,8 αυτοκίνητα ανά χιλιόμετρο.⁴⁶⁸ Βάσει του νομοθετημένου οδικού δικτύου προβλεπόταν ότι ελληνικό δίκτυο έπρεπε να παρουσιάσει ανάπτυγμα 8.150 χλμ. εθνικών οδών και 31.000 χλμ. επαρχιακών οδών. Από αυτά μέχρι τις 31 – 12 – 1966 είχαν ολοκληρωθεί 2.600 χλμ. εθνικών οδών, δηλ. το 30% και 2.500 χλμ. επαρχιακών οδών δηλαδή 8%, σύμφωνα με τις διεθνείς προδιαγραφές ασφαλείας και ταχύτητας κυκλοφορίας. Κατά συνέπεια, η Ελλάδα ακόμη και μετά την ολοκλήρωση του δικτύου που προβλεπόταν από την σχετική νομοθεσία, θα παρέμενε ουραγός μεταξύ των χωρών της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας που αποτελούσαν το πρότυπό της, έχοντας 295 χλμ. οδών ανά τετραγωνικό χλμ., έναντι 1.730 χλμ. που διέθετε το Βέλγιο που ήταν επικεφαλής και 413 χλμ. που διέθετε η Ιταλία που ήταν προτελευταία στην κατάταξη.⁴⁶⁹

χλμ. βρίσκονταν σε κατάσταση από μέτρια έως δύσβατη, ενώ στο επαρχιακό δίκτυο το αντίστοιχο μήκος ανερχόταν σε 25.000 χλμ.

⁴⁶⁷ *Το Συγκοινωνιακό Πρόβλημα και η Τουριστική Ανάπτυξη*, τ. Β, Χερσαία Συγκοινωνία, Ελληνική Περιγητική Λέσχη, Κέντρο Τουριστικών Ερευνών, Αθήνα 1967, σ. 54. Ως μέτρα για τις τεχνικές βελτιώσεις του οδικού δικτύου προτεινόταν η, διεύρυνση οδοστρώματος κι οι καλύτερες καμπύλες με σκοπό την αύξηση ορατότητας, η κατασκευή ερεισμάτων και στηθαίων ασφαλείας, εργασίες για την αντιολισθηρότητα κα. «Να επιβληθούν αντιολισθηρά οδοστρώματα», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 16 Μαΐου 1968, σ. 24. Πάντως πολλά ποιοτικά στοιχεία του οδικού δικτύου όπως η ολισθηρότητα καταδεικνύονταν ως μειονεκτήματα στην ασφάλεια των ελληνικών δρόμων. «Ιστορίες της ασφάλτου», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 31 Αυγούστου 1972, σ. 9. Μέχρι και την δεκαετία του 1970 πάντως αναφέρονταν πολλές ελλείψεις σε ασφαλτόστρωση δρόμων που αύξαναν την επικινδυνότητά τους, μεταξύ άλλων λόγω της έλλειψης που είχε παρουσιαστεί στην παραγωγή ασφάλτου. «Οι δρόμοι μας είναι εκ κατασκευής παγίδες θανάτου», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 17 Οκτωβρίου 1973, σ. 17. Σε δημοσίευμα της εποχής αναφερόταν χαρακτηριστικά ότι η πραγματική αιτία των αυξανόμενων τροχαίων δυστυχημάτων ήταν ελληνικοί δρόμοι, οι οποίοι ήταν για τα αυτοκίνητα τόσο επικίνδυνοι, όσο για τους πεζούς ένα μωσαϊκό στρωμένο με σφαιρίδια.

⁴⁶⁸ *Το Συγκοινωνιακό Πρόβλημα και η Τουριστική Ανάπτυξη*, τ. Β, Χερσαία Συγκοινωνία, Ελληνική Περιγητική Λέσχη, Κέντρο Τουριστικών Ερευνών, Αθήνα 1967, σ. 11

⁴⁶⁹ *Το Συγκοινωνιακό Πρόβλημα και η Τουριστική Ανάπτυξη*, σ. 17

Σε κάθε περίπτωση, με τα οικονομικά δεδομένα του απαιτούμενου κόστους και των αντίστοιχων εσόδων της εποχής ο σύμβουλος του υπουργείου Δημοσίων Έργων, Διαμαντής ισχυριζόταν στο προαναφερθέν συνέδριο της ΕΠΛ ότι θα χρειαζόταν μία πεντηκονταετία για να περατωθεί το προβλεπόμενο από το νόμο οδικό δίκτυο. Ο μόνος τρόπος συντόμευσης που διαφαινόταν στον ορίζοντα ήταν η αύξηση εσόδων που θα επέφερε η αντίστοιχη αύξηση των κυκλοφορούντων οχημάτων. Το γεγονός αυτό καταδεικνύει ότι η ανάπτυξη των υποδομών αυτοκίνησης ήταν άμεσα συνδεδεμένη με την ανάπτυξη της αυτοκίνησης ως ευρύτερο τεχνοκοινωνικό σύστημα, και βέβαια με την ανάπτυξη μιας καπιταλιστικού τύπου οικονομίας. Μέχρι το 1965, τα κυκλοφορούντα οχήματα είχαν αυξηθεί σε 224.000 από 53.190 που ήταν το 1954. Σημαντική πηγή εσόδων αποτελούσε κι η αύξηση των τουριστικών οχημάτων τα οποία από 6.216 το 1955 είχαν αυξηθεί σε 87.118 το 1966. Βάσει αυτών των αυξήσεων, υπολογιζόταν ότι εάν το 85% από τους εισπραττόμενους φόρους καυσίμων και τελών κυκλοφορίας και το 100% των εσόδων από τα διόδια διατίθεντο για την οδοποιΐα, τότε μέχρι το 1976 θα εισπράττονταν 70 τρις δρχ. που έλυναν το πρόβλημα της κατασκευής οδικού δικτύου.⁴⁷⁰

Η επίλυση του προβλήματος του οδικού δικτύου, όπως περιγραφόταν για τους περισσότερους από τους μηχανικούς που είχαν λάβει μέρος στο ίδιο συνέδριο της ΕΠΛ, συνίστατο στην κατάρτιση ενός δικτυώματος οδών που στόχευε στην περιφερειακή ανάπτυξη της χώρας, λαμβανομένης υπ' όψη και της οικονομικότερης διακίνησης.⁴⁷¹ Το οδικό δίκτυο επιφορτιζόταν με την αποστολή της αποκατάστασης της ενότητας στον ελληνικό γεωγραφικό χώρο που όπως προαναφέρθηκε αποτελούσε για τους μηχανικούς της εποχής τη νέα τεχνοκρατική μεγάλη ιδέα. Το μέσο επίτευξης αυτού του φαινομενικά μεγαλεπήβολου, αλλά κατά τ' άλλα πρακτικού στόχου, ήταν η σύντμηση του χρόνου κάλυψης απόστασης μεταξύ ελληνικών πόλεων. Για παράδειγμα αναφερόταν ότι ενώ το 1967 η διαδρομή Χανιά – Αλεξανδρούπολη είχε διάρκεια 27,5 ώρες με το νέο οδικό δίκτυο αναμενόταν να συντμηθεί σε 15,5 ώρες. Αντίστοιχα η διαδρομή Πάτρα – Θεσσαλονίκη αναμενόταν κατά τον ίδιο τρόπο να συντομεύσει από 12,5 ώρες σε 4,5, κι η διαδρομή Σπάρτη – Ιωάννινα να συντομεύσει από 12 σε 6 ώρες.⁴⁷²

⁴⁷⁰ *Το Συγκοινωνιακό Πρόβλημα και η Τουριστική Ανάπτυξις*, σ. 17

⁴⁷¹ *Το Συγκοινωνιακό Πρόβλημα και η Τουριστική Ανάπτυξις*, σ. 18

⁴⁷² *Το Συγκοινωνιακό Πρόβλημα και η Τουριστική Ανάπτυξις*, σ. 8

Μέχρι και το 1967 πάντως ο τρόπος ανάπτυξης του οδικού δικτύου εξακολουθούσε να δέχεται πολλές επικρίσεις ως προς το κατά πόσο εξασφάλιζε την συγκοινωνιακή σύνδεση της ελληνικής περιφέρειας. Η ερημοποίηση πολλών απομονωμένων περιοχών λόγω της διαρκώς διογκούμενης αστυφιλίας είχε οδηγήσει ακόμη και στη διατύπωση επιχειρημάτων σύμφωνα με τα οποία εφ' όσον ο πληθυσμός πολλών περιφερειών έβαινε μειούμενος, η επέκταση του οδικού δικτύου σε αυτές τις περιοχές ήταν ούτως ή άλλως περιττή και τεχνοοικονομικά ασύμφορη. Σε αυτές τις απόψεις, ο καθηγητής του ΑΠΘ Σκοπετέας για παράδειγμα διατύπωνε ως αντεπιχείρημα ότι: «Ακόμη κι αν όντως είναι ή μοῖρα τῶν μικρῶν οἰκισμῶν νά εξαφανισθοῦν πάλι θά πρέπει νά λάβωμε ὑπ' ὄψει ἕν χρονικόν διάστημα, μᾶλλον μικρόν, μέχρις οὔ συντελεσθῇ ἡ ἐρήμωσις τῶν τόπων αὐτῶν. Μέχρι τότε ὅμως, εἶναι ἄρα γε ὀρθόν νά διαιωνίζωμεν τό ἄγχος τῆς ἀπομονώσεως διά τούς πληθυσμούς αὐτούς; Ἐφ' ὅσον διά τά μεγάλα κέντρα, ὡς πρός τήν διατήρησιν αὐτῶν, ἀντιρρήσεις δέν ὑπάρχουν, θά πρέπει ὁ μεταξύ αὐτῶν χῶρος νά μεταβληθῇ εἰς ἔρημον Σαχάραν;... Διατί νά μήν ἀφήσωμεν τούς ὑπάρχοντας πυρήνας; Ποῖος θά εἶναι ὁ σοφός οἰκονομολόγος ἢ τεχνικός, ὁ ὁποῖος θά ἐξαναγκάσῃ τούς κατοίκους αὐτούς νά ἐγκαταλείψουν τήν γῆν τῶν πατέρων των διά νά μεταβοῦν ἐκεῖ ὅπου θά τούς ὑποδειχθεῖ; Αὐταί εἶναι αἱ ἀρνητικά πλευραί εἰς ἀντίκρουσιν τῶν ἐπικρίσεων. Ὑπάρχουν ὅμως καί αἱ θετικά: Τήν συρροήν τῶν κατοίκων πρός τά ἀστικά κέντρα, ὅπως ὡς ἀναπότρεπτον τήν φαντάζονται πολλοί, θά ἦτο εὔστοχον νά τήν χαρακτηρίσωμεν ὡς ἐπαρχιωτοποίησιν τῶν ἀστικῶν κέντρων. Ὑπάρχει ὅμως καί ἡ ἀντίθετος πορεία, δηλαδή ἡ ἀστικοποίησις τῆς ὑπαίθρου. Μέ τήν ἐκλεγεῖσαν διάταξιν δικτυώσεως εἶναι ἄριστα δυνατόν νά ἐπιτευχθῇ αὕτη. Καθ' ἅπασαν τήν ἐπικράτειαν προβλέπεται ἡ συγκρότησις τοπικῶν κυκλωμάτων, τά ὅποια εὖνοοῦν συγκρότησιν ἰσχυρῶν οἰκονομικῶν μονάδων. Θά ἀντιληφθῶμεν τήν κατάστασιν καλύτερον μέ ἕν γεωμετρικόν ὁμοίωμα τῆς δοθείσης δικτυώσεως, τό ὁποῖον σύγκειται ἐκ συγκροτήματος ἰσομεγεθῶν κυσελίδων, εἰς τήν περίμετρον ἐκάστης τῶν ὁποῖων κατανέμεται ὁ πληθυσμός τῆς ὑπαίθρου, μέ μίαν ἀναλογίαν περίπου χιλίων τετρακοσίων κατοίκων ἀνά περίμετρον ἐξαγώνου πλευρᾶς περίπου 3,2 χλμ.»⁴⁷³

Στο πλαίσιο της παραπάνω οικονομοτεχνικής πρότασης η οποία κοστολογεῖτο περί τα 150 δις δρχ. το επιπλέον οικονομικό πλεονέκτημα σύμφωνα με τον Σκοπετέα ήταν η εξοικονόμηση πόρων από τις συνεχείς πολεοδομικές ρυθμίσεις που

⁴⁷³ Το Συγκοινωνιακό Πρόβλημα και η Τουριστική Ανάπτυξις, σ. 9

απαιτούνταν στην πρωτεύουσα, της οποίας παρ' ότι το οδικό δίκτυο ήταν κατά πολύ πυκνότερο, αποδεικνυόταν διαρκώς ανεπαρκές για την εξυπηρέτηση των κινητικότητων που προέκυπταν από τις συνεχείς αστυφιλικές εισροές.⁴⁷⁴ Επιπλέον, διαφαινόταν ότι οι υποδομές αυτοκίνησης καθίσταντο σε παράγοντα εκσυγχρονισμού, ο οποίος περιγραφόταν με τον όρο αστικοποίηση των επαρχιών. Πέρα όμως από αυτές τις στοχεύσεις, στην πράξη φαίνεται ότι ο τρόπος ανάπτυξης των υποδομών αυτών οδηγούσε μάλλον προς το αντίθετο αποτέλεσμα, καθ' ότι αυτό που επικρατούσε ως τάση, ήταν τελικά η επαρχιωτοποίηση των αστικών περιοχών, μέσω της αύξησης των αστυφιλικών ρευμάτων. Από αυτήν την πλευρά, η άνιση γεωγραφικά εκσυγχρονιστική διαδικασία που επέφερε η κατασκευή των οδικών δικτύων θα μπορούσε τελικά να χαρακτηριστεί και ως εν μέρει αντιφατική. Μέσω της κατασκευής οδικών αξόνων ανόμοιων τεχνικών προδιαγραφών εντεινόταν η ανισότητα ως προς το επίπεδο τεχνικών υποδομών κέντρων και περιφερειών, που συνεπάγονταν σε άνιση δυνατότητα για πρόσβαση σε αγαθά κι υπηρεσίες. Κατά συνέπεια τα δίκτυα κινητικότητας αναπτύσσονταν με κέντρο έλξης τους αστικούς πυρήνες κι εν τέλει η διαδικασία εκσυγχρονισμού των υποδομών οδηγούσε στο αντίθετο αποτέλεσμα από αυτό που υποτίθεται ότι επεδίωκε.⁴⁷⁵

Σε αυτό το σημείο σύμφωνα με τον λόγο των μηχανικών της εποχής εισερχόταν ο ιδεαλιστικός παράγοντας που έδινε στις υποδομές αυτοκίνησης το χαρακτήρα της μεγάλης ιδέας, η οποία θα έπρεπε να συμπεριληφθεί στις στοχεύσεις των κυβερνητικών πολιτικών και να μην επαφίεται στα χέρια των ιδιωτών, ώστε να εξυπηρετείται το συμφέρον της ισοκατανομημένης περιφερειακής ανάπτυξης. Σε αυτό το πλαίσιο, ο ρόλος των μηχανικών αναδεικνυόταν και αυτός σε λειτουργήματα που διαπνεόταν από ανώτερα ιδεώδη: «Τό θέμα τῆς ὁδοποιΐας παρουσιάζει τρεῖς πλευρές. Μία ἢ ἐπιστημονική, ἄλλη εἶναι ἡ αἰσθητική, τρίτη εἶναι ἡ ἠθική. Πρέπει νά ἔχουμε ὑπ' ὄψει μας ὅτι στά χέρια τοῦ ὁδοποιοῦ κρέμονται χιλιάδες χιλιάδων πολιτῶν. Με τό νά δημιουργήσωμε ἕναν δρόμο καί νά διαλέξουμε μία περιοχὴ εὐνοοῦμε μία περιφέρεια καί ἴσως ζημιώνουμε τήν ἄλλη. Ὁ δημόσιος ὑπάλληλος ἢ ὁ ιδιώτης πρέπει κι αὐτός νά εἶναι ἱεραπόστολος, πρέπει νά κινῆται ἀπό ἰδεολογικά συμφέροντα καί ὄχι ἀπό τό

⁴⁷⁴ *Το Συγκοινωνιακό Πρόβλημα και η Τουριστική Ανάπτυξις*, σ. 10. «Μία πρότασις διά την επίλυσιν του οδικού προβλήματος της χώρας», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 14 Μαρτίου 1968, σ. 18. Α. Αλεξανδρόπουλος, «Ιδανικό οδικό δίκτυο στην Ελλάδα», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 14 Δεκεμβρίου 1972. Όπως αναφερόταν, ο Σκοπετέας πραγματοποιούσε σχετική έρευνα στο τμήμα Οδοποιΐας της Πολυτεχνικής Σχολής του ΑΠΘ, από το 1959.

⁴⁷⁵ Βλ. και Α. Καραγιάννης, «Η επίδραση των δημοσίων έργων στη διόγκωση της αστυφιλίας», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 18 Οκτωβρίου 1976, σ. 18

κέρδος, διότι αν κινηθεί από τό κέρδος, τότε ή χάραξις κι ή λύσις θά εἶναι ἐπί ἐσφαλμένης βάσεως. Λοιπόν δέν θά τόν ἀποκλείσωμεν τόν ἱεραποστολισμόν, ἀκόμη καί σέ τεχνικά γραφεῖα ἄν ἀποταθῶμεν.»⁴⁷⁶

Ὅπως λοιπόν κατά την περίοδο ἀπό τις αρχές του 20^{ου} αἰώνα μέχρι τον Μεσοπόλεμο, οι σιδηρόδρομοι ἀναδείχθηκαν σε τεχνοκοινωνικό σύστημα ἀναπτυξιακής κι ἐκσυγχρονιστικής σημασίας που σταδιακά ἀπέκτησε το ρόλο μέσου κοινωνικής πολιτικής με ἀποτέλεσμα να καταστούν σε ἀντικείμενο κρατικού παρεμβατισμοῦ, κατά τη μεταπολεμική περίοδο μία ἀντίστοιχη νοηματική μετατόπιση σημειώνεται ἐν μέρει στο τεχνοκοινωνικό σύστημα των υποδομῶν αυτοκίνησης. Ἐπιπλέον, στο σχετικό λόγο που ἐκφέρεται εἰσέρχεται μία νέα ἔννοια, ἀυτή του ἐλκτικού πεδίου.⁴⁷⁷ Με ἄλλα λόγια, ἀυτό που ἐντοπιζόταν ἦταν ὅτι η οδοποιΐα συγκεκριμένων τεχνικῶν δυνατοτήτων ἀποτελεῖ εργαλεῖο κοινωνικής πολιτικής, ἐπειδή ἀναδιοργανώνει τις οικονομικές και κοινωνικές σχέσεις μεταξύ των γεωγραφικῶν τόπων, καθιστώντας τις περιοχές με την καλύτερη και προσφορότερη συγκοινωνιακή διασύνδεση σε πεδία ἑλξης δραστηριοτήτων και πληθυσμῶν.⁴⁷⁸

Οι ἀπόψεις για την κατασκευή συγκοινωνιακῶν υποδομῶν που θα συνέδεαν ἀκόμη και τους μικρότερους οικιστικούς πυρήνες ὅπως ἀυτή που εἶδαμε παραπάνω διατύπωνε ο Σκοπετέας ὡς ἐκπρόσωπος του ΑΠΘ, εἶχαν ὡς ἀντίθετη την ἀποψη ὅτι η ἀνισόρροπη πληθυσμιακή και οικονομική κατανομή στην ἐλληνική ἐπικράτεια θα λυνόταν με την ἀνάπτυξη μεσαίων περιφερειακῶν αστικῶν πυρήνων που θα προσήλκυαν τους πληθυσμούς των περιφερειῶν, ὡστε να συγκρατήσουν τις τάσεις συγκέντρωσης στην πρωτεύουσα. Σε σχετική ἐρευνα χωροταξικοῦ προγραμματισμοῦ του ΚΕΠΕ το 1965 για παράδειγμα, ἀναφερόταν ὅτι τα περιφερειακά αστικά κέντρα με ἐξαίρεση ἀυτό της Θεσσαλονίκης δὲν ἀσκούσαν ικανοποιητική ἑλξη και δὲν συνεισέφεραν ἐπαρκῶς στην περιφερειακή ἀνάπτυξη. Με ἀυτὸν τον τρόπο δὲν ἐμφάνιζαν ἐπαρκεῖς ἀντίρροπες δυνάμεις στην ἐλκτική δύναμη που ἀσκούσε η πρωτεύουσα, στην ὁποία παρατηρεῖτο ὑπερσυγκέντρωση πληθυσμοῦ και δραστηριοτήτων. Ἐνας ἀπό τους κύριους λόγους ἀνίσης δυναμικής που παρατηρεῖτο στον ἐλληνικό γεωγραφικό χώρο οφειλόταν στο ἐλλιπές δίκτυο υποδομῶν συγκοινωνιακής διασύνδεσης. Κατά συνέπεια, στο πλαίσιο ἀυτῆς της ἐρευνας, η

⁴⁷⁶ *Το Συγκοινωνιακό Πρόβλημα και η Τουριστική Ανάπτυξις*, σ. 25

⁴⁷⁷ *Το Συγκοινωνιακό Πρόβλημα και η Τουριστική Ανάπτυξις*, σ. 60

⁴⁷⁸ Δ. Μαγλιβέρας, «Τα κέντρα ἑλξεως του πληθυσμοῦ», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 5 Δεκεμβρίου 1968, σ. 6

αντίστοιχη γεωγραφική διάταξη υποδομών σχετιζόταν με τον αναπτυξιακό προγραμματισμό εθνικού και περιφερειακού επιπέδου με χρονικό ορίζοντα εικοσαετίας, δηλαδή το 1985 που είχε ως στόχους την οικονομικά αποτελεσματική και γεωγραφική διάρθρωση των πόρων, την ενεργή συμμετοχή του πληθυσμού στα αγαθά της αναπτύξεως, καθώς και την ανάδειξη κι ανάπτυξη του φυσικού τοπίου, των πολιτιστικών και κοινωνικών αξιών όλων των περιοχών της χώρας.⁴⁷⁹ Με αυτό το δεδομένο ο χωροταξικός σχεδιασμός του ελληνικού χώρου συνολικά αποκτά κεντρική σημασία την δεκαετία του 1970, ενώ παράλληλα πραγματοποιούνται χωροταξικές και πολεοδομικές μελέτες για τις μεγαλύτερες ελληνικές πόλεις, ήδη από τα τέλη της δεκαετίας του 1960.⁴⁸⁰

Η πρόθεση για την ανάπτυξη του οδικού δικτύου με στόχο την διασύνδεση των περιφερειακών περιοχών επαναλαμβανόταν και στο Πενταετές Πρόγραμμα Οικονομικής Ανάπτυξης 1968 – 1972, το οποίο καταρτίστηκε επί δικτατορίας κι υπήρξε σε μεγάλο βαθμό αντιγραφή του Πενταετούς Προγράμματος του 1966. Στο Πρόγραμμα του 1968 επισημαίνονταν οι ανεπάρκειες των μέχρι τότε πολιτικών που είχαν ακολουθηθεί στον τομέα των μεταφορών, όπως το περιορισμένο οδικό δίκτυο που είχε κατασκευαστεί μέχρι το 1965 σε σχέση με αυτό που προβλεπόταν νομοθετικά, ή η ανορθολογική, όπως χαρακτηριζόταν, κατανομή αρμοδιοτήτων μεταξύ διαφορετικών υπουργείων.⁴⁸¹ Γι' αυτό και το δικτατορικό καθεστώς επιχείρησε τη διοικητική αναδιάρθρωση των φορέων που ασχολούνταν με την οδοποιΐα, με την ίδρυση του Εθνικού Οργανισμού Οδών, στον οποίο συγχωνεύθηκαν το Ταμείο Εθνικής Οδοποιΐας, το Ταμείο Μονίμων Οδών και Οδοστρωμάτων Αθηνών, ο Κρατικός Μηχανημάτων Δημοσίων Έργων και το Ειδικό Ταμείο Μηχανημάτων Λιμενικών Έργων.⁴⁸² Κατά τ' άλλα στο Πενταετές Πρόγραμμα του 1968 διατυπωνόταν ως στόχος η έμφαση στα έργα οδοποιΐας των ίδιων περιοχών που αναφέρονταν και στο

⁴⁷⁹ «Χωροταξική Αναδιάρθρωση της Ελλάδος», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 26 Δεκεμβρίου 1968, σ. 26 – 7, 35. «Χωροταξική Αναδιάρθρωση της Ελλάδος. Μέρος 2^ο», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 2 Ιανουαρίου 1969, σ. 17. «Χωροταξική Αναδιάρθρωση της Ελλάδος. Μέρος 3^ο», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 9 Ιανουαρίου 1969, σ. 28

⁴⁸⁰ «Πολεοδομικός και Χωροταξικός Σχεδιασμός», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 24 Σεπτεμβρίου 1970, σ. 17 – 8

⁴⁸¹ Υπουργείον Συντονισμού – Κεντρική Επιτροπή Επεξεργασίας Προγράμματος Οικονομικής Αναπτύξεως, *Πρόγραμμα Οικονομικής Αναπτύξεως της Ελλάδος 1968 – 1972*, Αθήνα, 1968, σ. 98 – 100.

⁴⁸² «Ιδρύεται Εθνικός Οργανισμός Οδών», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 27 Δεκεμβρίου 1967, σ. 7. Επιπλέον ο Ε.Ο.Ο. θα αναλάμβανε την επιμόρφωση του τεχνικού προσωπικού, τη διοργάνωση σεμιναρίων, την έκδοση περιοδικών, ενημερωτικών εντύπων και χαρτών.

Πρόγραμμα του 1966. Επιπλέον, επισημαινόταν ότι τα έργα επενδύσεων πρέπει να αποβλέπουν στην ενίσχυση κατ' αρχάς της ιδιωτικής οικονομίας.⁴⁸³

Το δικτατορικό καθεστώς της περιόδου 1967 – 1974, προκειμένου να παρουσιάσει έργα στον τομέα της οδοποιίας, διεύρυνε τις αρμοδιότητες της Στρατιωτικής Υπηρεσίας Κατασκευής Έργων Ανασυγκροτήσεως (ΣΥΚΕΑ) και χρησιμοποίησε εντακτικότερα τις Μικτές Ομάδες Μηχανημάτων Ανασυγκροτήσεως (ΜΟΜΑ) στα έργα οδοποιίας. Η ΣΥΚΕΑ το 1967 είχε στη διάθεσή της το μεγαλύτερο μηχανικό εξοπλισμό στη χώρα, δηλαδή 950 χωματουργικά μηχανήματα και 600 οχήματα. Κατά συνέπεια, η δράση των στρατιωτικών αυτών υπηρεσιών κατά την περίοδο της δικτατορίας εντείνεται και αποτελεί φορέα προώθησης των πολιτικών στοχεύσεων περιφερειακής ανάπτυξης που είναι ταυτόχρονα σύμφωνος με τον στρατοκρατικό προσανατολισμό του κυβερνώντος καθεστώτος.⁴⁸⁴ Η οδοποιία καθίσταται με αυτόν τον τρόπο ένας από τους κατεξοχήν πυλώνες μέσω των οποίων η δικτατορική κυβέρνηση να βελτιώσει την δημόσια εικόνα της και να αποσπάσει έμμεσα την συναίνεση των περιφερειακών τουλάχιστον πληθυσμών. Η ποιότητα των εκτελούμενων από τις ΜΟΜΑ έργων οδοποιίας και το κατά πόσο πληρούσαν τις τεχνικές προδιαγραφές ώστε να αποτελέσουν υποδομές αυτοκίνησης είναι βέβαια υπό συζήτηση, καθ' ότι όπως είδαμε και προηγουμένως από την προδικτατορική περίοδο η ποιότητα αυτή αποτελούσε αντικείμενο αμφισβήτησης από τις πολιτικές υπηρεσίες δημοσίων έργων.

Σε κάθε περίπτωση πάντως, με δεδομένο ότι όπως θα αναλυθεί εκτενέστερα στο 5^ο κεφάλαιο, η αυτοκίνηση συνιστά την επιτομή κινητικότητας και κατανάλωσης, το γεγονός ότι οι δύο αυτοί πυλώνες συνιστούν κεντρικούς άξονες συγκρότησης κοινωνικοπολιτισμικών ταυτοτήτων και αναδιοργάνωσης των συλλογικών υποχρεώσεων και δικαιωμάτων ενδεχομένως υποσκελίζει έστω και μερικώς την ιδιότητα του πολίτη προς χάρην αυτής του καταναλωτή και δη του εποχούμενου. Το φαινόμενο αυτό δεν συνιστά ελληνική ιδιαιτερότητα. Όπως έχει υποστηριχθεί και εισαγωγικά, το αυτοκίνητο κατέστησε την κοινωνία των πολιτών, σε κοινωνία οδηγών.⁴⁸⁵ Ακόμη και αν ένας τέτοιος ισχυρισμός ακούγεται υπερβολικός, εξηγεί σε

⁴⁸³ Υπουργείον Συντονισμού – Κεντρική Επιτροπή Επεξεργασίας Προγράμματος Οικονομικής Αναπτύξεως, *Πρόγραμμα Οικονομικής Αναπτύξεως της Ελλάδος 1968 – 1972*, σ. 1

⁴⁸⁴ «Σ.Υ.Κ.Ε.Α. – Μ.Ο.Μ.Α. Θετική συμβολή εις την οικονομικήν ανάπτυξιν», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 25 Μαΐου 1967, σ. 13 – 14.

⁴⁸⁵ C. Seiler, *Republic of Drivers. A Cultural History of Automobility in America*, The University of Chicago Press, Chicago – London, 2008

μεγάλο βαθμό την άποψη που επιβίωσε επί αρκετές δεκαετίες ύστερα από την μεταπολίτευση, σύμφωνα με την οποία η κατασκευή δρόμων – ακόμη κι αμφιβόλου ποιότητας – επί δικτατορίας λαμβάνεται ως εκδήλωση κρατικής μέριμνας που θα μπορούσε να υπερκεράσει την κατάλυση της δημοκρατίας.

Το 1973 η δικτατορική κυβέρνηση κατάρτισε ένα ακόμη Πενταετές Πρόγραμμα Οικονομικής Ανάπτυξης για την περίοδο 1973 – 1977, στο οποίο εδώ δεν δίνεται έμφαση καθ' ότι ουδέποτε εφαρμόστηκε λόγω της πτώσης του καθεστώτος που συνέβη εκείνο το χρόνο. Προκαλεί πάντως ενδιαφέρον ότι σε εκείνο το πρόγραμμα διατυπωνόταν η πρόθεση για τριπλασιασμό των δαπανών στον τομέα των συγκοινωνιακών έργων από 22.425 εκατ. δρχ. που είχαν δαπανηθεί κατά την περίοδο 1968 – 1972 σε 59.000 εκατ. δρχ. για την περίοδο 1973 – 1977, ενώ ειδικά για τα έργα οδοποιίας θα διατίθεντο 20.000 εκατ. δρχ.⁴⁸⁶ Το ζήτημα της περιφερειακής πολιτικής πάντως υπήρξε ως πυλώνας και στο Πρόγραμμα του 1973.⁴⁸⁷

Προς την ίδια κατεύθυνση από τα τέλη της δεκαετίας του 1960 και καθ' όλη τη διάρκεια της δεκαετίας του 1970 πραγματοποιούνται περιφερειακά έργα οδοποιίας σε πολλές περιοχές της χώρας, στη βάση της παραγωγικής τους απόδοσης.⁴⁸⁸ Πολλές από τις σχετικές οικονομοτεχνικές μελέτες αναλαμβάνονταν από ιδιωτικά τεχνικά γραφεία ύστερα από ανάθεση του υπουργείου Συντονισμού. Οι μελέτες αυτές αποφαίνονταν ποια έργα χρήζουν κατασκευαστικών παρεμβάσεων αφού πρώτα εξέταζαν την παραγωγικότητα των έργων στη βάση του υπάρχοντος, αλλά και του αναμενόμενου μέχρι και την δεκαετία του 1990 κυκλοφοριακού όγκου, καθώς και στη βάση των παραγωγικών δραστηριοτήτων που διεξάγονταν στις διάφορες περιοχές, αλλά και των προσδοκώμενων ωφελειών. Μια τέτοια περίπτωση έργου ήταν για παράδειγμα η οδός Θερμοπυλών – Ιτέας με διακλάδωση προς Δελφούς, ώστε να επιτευχθεί η σύνδεση κεντρικής Ελλάδας και Πελοποννήσου, κι οι οδοί Βεροίας – Κοζάνης και Λαρίσης – Κοζάνης⁴⁸⁹ Αντίστοιχα αποφαίνονταν για την μη παραγωγικότητα άλλων έργων, όπως

⁴⁸⁶ Υπουργείον Προγραμματισμού και Κυβερνητικής Πολιτικής, *Πρόγραμμα Αναπτύξεως της Ελλάδος 1973 – 1977. Πενταετές Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων*, Αθήνα, 1973, σ. 1 – 8.

⁴⁸⁷ Υπουργείον Προγραμματισμού και Κυβερνητικής Πολιτικής, *Πρόγραμμα Αναπτύξεως της Ελλάδος 1973 – 1977. Πενταετές Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων*, Παράρτημα Α', Περιφερειακή Ανάπτυξις.

⁴⁸⁸ «Το Πρόγραμμα Οδικών Έργων», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 23 Ιανουαρίου 1969, σ. 7. «Κατασκευή και συντήρησης οδικών αρτηριών», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 18 Ιουλίου 1967, σ. 12. «Το κόστος χρησιμοποίησεως των οδών», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 2 Ιουλίου 1971, σ. 18 – 9. «Ακράτα – Διακοφτό. Μία επιτυχής οδική χάραξις υπό Ελλήνων μελετητών, η οποία εξασφαλίζει οικονομίαν 100.000.000 δρχ.», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 11 Ιανουαρίου 1969, σ. 27.

⁴⁸⁹ «Η οδός Βεροίας – Κοζάνης», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 3 Οκτωβρίου 1968, σ. 25. «Η οδός Θερμοπυλών – Ιτέας», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 10 Οκτωβρίου 1968, σ. 25. «98 Γραφεία διεκδικούν 11 μελέτας οδών μήκους 508 χλμ. – αμοιβής 16,3 εκατ. δρχ.», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 17 Σεπτεμβρίου

για παράδειγμα της ανακατασκευής της οδού Πατρών – Ολυμπίας, καθ' ότι το κατασκευαστικό κόστος δεν δικαιολογείτο λαμβανομένου υπ' όψη του κυκλοφοριακού όγκου, αλλά και των αναγκών άλλων περιοχών σε υποδομές αυτοκίνησης.⁴⁹⁰ Σημαντικό παράγοντα αποτίμησης της ανάγκης ενός έργου πέρα από τις παραγωγικές του δυνατότητες αποτελούσε η ευρύτερη ανάγκη της κάθε περιφέρειας για οδικές υποδομές, για την οποία λόγο είχαν κι οι κατά τόπους υπηρεσίες περιφερειακής ανάπτυξης, που προωθούσαν σχετικά αιτήματα στην κεντρική διοίκηση. Μεγάλες ανάγκες για οδικές υποδομές εμφανίζονταν επί παραδείγματι στη Βόρεια Ελλάδα κι ειδικά τη Θεσσαλονίκη, στην οποία επιχειρείτο να δοθεί έμφαση, επειδή είχε αρχίσει να παρουσιάζει τάσεις κυκλοφοριακής συμφόρησης, χωρίς βέβαια να εμφανίζει τους κυκλοφοριακούς όγκους της Αθήνας.⁴⁹¹

Επιπλέον παράγοντα αποτελούσε η δυνατότητα διασύνδεσης των περιφερειακών έργων οδοποιίας με κεντρικούς άξονες προδιαγραφών αυτοκινητοδρόμων, οι οποίοι αν και δεν πραγματοποιήθηκαν τότε δρομολογούνταν από εκείνη την εποχή και αποδείχθηκαν αρκετά αργότερα σε καίριας σημασίας για την εκ βάθρων επαναχάραξη των δικτύων αυτοκίνησης όπως της Αττικής οδού, και της Εγνατίας οδού, για τις οποίες είχαν πραγματοποιηθεί σχετικές μελέτες από το 1968. Ειδικά η Εγνατία οδός χαρακτηριζόταν καίρια όχι μόνο για την οικονομική ανάπτυξη της Ηπείρου, η οποία ήταν ένα από τα πιο φτωχά γεωγραφικά διαμερίσματα σε ευρωπαϊκό επίπεδο, αλλά και για την διατροφική σύνδεση της χώρας μέσω ακτοπλοΐας απευθείας με τις χώρες της ΕΟΚ, ώστε να μεταφέρονται απευθείας τα ευπαθή αγροτικά προϊόντα της Μακεδονίας όπως φρούτα, φθηνότερα και ταχύτερα μέσω Ιταλίας στη Δυτική Ευρώπη, χωρίς να χρειάζεται την παρεμβολή της Γιουγκοσλαβίας. Με αυτόν

1968, σ. 26. Μεταξύ των ιδιωτικών γραφείων αναφέρονταν τα τεχνικά γραφεία Λουκάκου – Λεγάκη, Ευπαλίνος ΕΠΕ και Δοξιάδη. Ειδικά το τελευταίο γραφείο είχε αρκετά σημαντικό ρόλο ως προς την κατασκευή δημοσίων έργων, λόγω και της διεθνούς φήμης του ιδρυτή του.

⁴⁹⁰ «Η οδός Πατρών – Ολυμπίας», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 17 Οκτωβρίου 1968, σ. 17

⁴⁹¹ «Να αναπτυχθή το οδικό δίκτυο Βορείου Ελλάδος», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 9 Ιουνίου 1967, σ. 14. «Να ολοκληρωθή το οδικό δίκτυο της Πίνδου», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 16 Αυγούστου 1968, σ. 9. «Τα έργα αναπτύξεως εις Μακεδονίαν», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 2 Ιανουαρίου 1969, σ. 7. «Νέα οδικά έργα εις Θεσσαλονίκη», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 31 Ιανουαρίου 1969, σ. 21. «Οξύνεται το κυκλοφοριακόν πρόβλημα εις Θεσσαλονίκη», *Οικονομικός Ταχυδρόμος* 19 Φεβρουαρίου 1968, σ. 12. «Επιβάλλεται η επέκτασις και διαρρυθμισις του οδικού δικτύου Θεσσαλονίκης», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 20 Ιουνίου 1968, σ. 15. Μ. Νεγρεπόντη – Δελιβάνη, «Η ανάπτυξις της Θεσσαλονίκης», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 17 Ιουνίου 1971. «Η ανάπτυξις της Βορείου Ελλάδος», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 1 Οκτωβρίου 1967. Η Β. Ελλάδα αντιστοιχούσε στο 33% της συνολικής έκτασης επικράτειας, αλλά το συνολικό μήκος του οδικού της δικτύου αντιστοιχούσε μόλις στο 27% του συνολικού, ενώ ακόμη παρουσίαζε το χαμηλότερο ποσοστό ασφαλτόστρωσης, δηλαδή 23%, έναντι 26% του συνολικού.

τον τρόπο αναμενόταν να δημιουργηθούν νέοι πόλοι έλξης πληθυσμού και βιομηχανικής δραστηριότητας, στις περιοχές της Βόρειας και Δυτικής Ελλάδας.

Αντίστοιχα οφέλη αναμένονταν και σε σχέση με τον τουρισμό. «Οι αξιόλογοι άκριτικοί πληθυσμοί της Πίνδου, οι όποιοι δεν έχουν ακόμη γευθεί τὰ ἀγαθὰ της συγκοινωνίας, θὰ ἰδοῦν νὰ πραγματοποιῶνται τὰ ὄνειρά των» αναφερόταν χαρακτηριστικά στον Τύπο της εποχής.⁴⁹² Χαρακτηριστικό της διατροφικής σημασίας που αποδιδόταν στην ακτοπλοϊκή σύνδεση Ελλάδας – Ιταλίας είναι το γεγονός όταν ξεκίνησε η λειτουργία του ελληνικού οχηματαγωγού με το χαρακτηριστικό όνομα «Εγνατία» το 1960 στο δρομολόγιο Πάτρα – Ηγουμενίτσα – Κέρκυρα – Μπρίντεζι, το οποίο μάλιστα αναφερόταν ως το μεγαλύτερο του κόσμου, υποστηριζόταν ότι το πλοίο αυτό «ἀρχίζει τούς πλόας του, οίτινες θὰ συνδέσουν ὀδικῶς τὴν Ἑλλάδα μὲ τὴν Εὐρώπη.»⁴⁹³

Όπως διαφαίνεται λοιπόν, ακόμη και στις περιπτώσεις που αναμένονταν οφέλη για την περιφέρεια, τα μεγάλα κατασκευαστικά έργα εθνικού δικτύου δεν έπαυαν να είναι σε μεγάλο βαθμό συνδεδεμένα με την παραγωγικότητά τους, τουτέστιν τους αναμενόμενους κυκλοφοριακούς όγκους που θα εξυπηρετούσαν, ώστε να πραγματοποιηθεί η απόσβεση των επενδεδυμένων κεφαλαίων. Η πολιτική αυτή όμως είχε αποδειχθεί ανεπαρκής για την εξυπηρέτηση του στόχου της περιφερειακής ανάπτυξης συνολικά, καθ' ότι αναγκαστικά έθετε σε δεύτερη προτεραιότητα τις απομονωμένες συγκοινωνιακά περιοχές ανά την επικράτεια, οι οποίες είχαν ανάγκη σε

⁴⁹² «Express Way για την σύνδεση Αθηνών – Ραφίνας», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 14 Νοεμβρίου 1968, σ. 25. Σε ό,τι αφορά στην Αττική οδό εκείνη την εποχή υπήρχε υπό μελέτη χάραξη για το τμήμα Αθηνών – Ραφίνας με διακλάδωση προς Μαραθώνα στο οποίο σκοπός ήταν να κατασκευαστεί αυτοκινητόδρομος μήκους 15,5 χλμ., πλάτος 58 μ. και προδιαγραφές που θα επέτρεπαν την ανάπτυξη ταχύτητας έως και 120 χλμ. την ώρα. «Η σύμβαση McDonald διά τὴν Εγνατίαν οδόν», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 12 Μαρτίου 1968, σ. 28. «Ελαστικό και πρόσφορο καθεστώς διά την κατασκευή της οδού Ηγουμενίτσας – τουρκικών συνόρων», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 6 Μαρτίου 1969, σ. 15. «Αρχίζει το 1968 η κατασκευή της Δυτικής Οδού Μεταφοράς», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 16 Νοεμβρίου 1967, σ. 17. Σε ό,τι αφορά στην Εγνατία οδό είχε συναφθεί σύμβαση μεταξύ της δικτατορικής κυβέρνησης και της αμερικανικής κατασκευαστικής εταιρείας McDonald για την κατασκευή οδικής αρτηρίας που συνέδεε την Ήπειρο με τη Θράκη και τα τουρκικά σύνορα. Η οδός Βεροίας – Κοζάνης αποτελούσε διακλάδωσή της και μάλιστα σε ένα αρκετά δύσκολο σημείο από τεχνικής πλευράς. Ο χαρακτηρισμός της δυτικής οδού μεταφοράς που χρησιμοποιείτο για την Εγνατία, όπως θα δούμε στο κεφάλαιο για τον τουρισμό χρησιμοποιείτο και για άλλη διαδρομή που θα συνέδεε την Ηγουμενίτσα για την Αθήνα. Η διατροφική σύνδεση πάντως της Ελλάδας με την Ιταλία μέσω οχηματαγωγών συνδεόταν πολύ έντονα με το ζήτημα του τουρισμού. «Ζεύξεις του Μαλιακού κόλπου», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 5 Ιανουαρίου 1970, σ. 19 – 20. Επίσης υπήρξαν μελέτες για μεγαλύτερα έργα τα οποία δεν πραγματοποιήθηκαν, όπως η πρόταση για την κατασκευή γέφυρας που θα δημιουργούσε ζεύξη του Μαλιακού κόλπου συντομεύοντας την χάραξη της εθνικής οδού Αθηνών – Θεσσαλονίκης που υπήρχε τότε κατά 40 χλμ., και δημιουργώντας παράλληλα τεχνητό φράγμα που θα χρησιμοποιείτο για αρδευτικά έργα στην περιοχή.

⁴⁹³ «Το νέον φέρρυ μπόουτ Εγνατία. Το καράβι όνειρο που συνδέει οδικώς την Ελλάδα με την Ευρώπη», *Το Βολάν*, τ. 66, 1960, σ. 15.

οδικές υποδομές αλλά οι πληθυσμιακές τους συγκεντρώσεις έβαιναν μειούμενες. Τα έργα επαρχιακής οδοποιίας που αναφέρονταν ήταν όπως είδαμε πολυάριθμα ήδη από τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια. Οι τεχνικές προδιαγραφές του επαρχιακού οδικού δικτύου που κατασκευαζόταν ή επισκευαζόταν ενδεχομένως απείχαν απ' το να καθιστούν αυτούς τους δρόμους υποδομές αυτοκίνησης.⁴⁹⁴ Ωστόσο, το γεγονός ότι την περίοδο της δικτατορίας έχει πλέον ανακύψει αρκετά έντονα η απόκλιση κεφαλαίου κινητικότητας των κατοίκων του κέντρου και της περιφέρειας, το οποίο αφορούσε στο επίπεδο εκσυγχρονισμού του βιοτικού επιπέδου σε σχέση με το επίπεδο των συγκοινωνιακών υποδομών αναδεικνύει ως αδήριτη την ανάγκη της περιφερειακής ανάπτυξης μέσω υποδομών περισσότερο απ' ότι κατά την προηγούμενη περίοδο. Με δεδομένο ότι η κατασκευή δρόμων από την καραμανλική περίοδο είχε καθιερωθεί στο δημόσιο λόγω της εποχής ως καίρια παράμετρος αποτίμησης των κυβερνητικών έργων θα μπορούσε ενδεχομένως να υποστηριχθεί ότι το δικτατορικό καθεστώς ενσωματώνει τα έργα οδοποιίας ανάμεσα στις κεντρικές του στοχεύσεις και τα χρησιμοποιεί εργαλειακά ως μέσο άσκησης κοινωνικής πολιτικής, άρα και νομιμοποίησής του στην κοινή γνώμη. Με δεδομένο βέβαια το πρόσφατο των συγκεκριμένων ιστορικών περιόδων, τα ζητήματα αυτά παραμένουν ανοικτά και χρήζουν περαιτέρω ιστορικής διερεύνησης.

Το επόμενο Πρόγραμμα Πενταετούς Οικονομικής και Κοινωνικής Ανάπτυξης εκδόθηκε το 1979 για την περίοδο 1978 – 1982.⁴⁹⁵ Το πρόγραμμα αυτό, όπως και ένα πενταετές πρόγραμμα που είχε προηγηθεί το 1976 συνοδεύτηκαν από ειδικές εκθέσεις για τις μεταφορές και την συμβολή τους στην περιφερειακή ανάπτυξη.⁴⁹⁶ Το γεγονός επίσης ότι το πρόγραμμα περιλάμβανε στον τίτλο του εκτός από την οικονομική και την κοινωνική ανάπτυξη υποδήλωνε έστω σε επίπεδο ρητορείας μια διαφορετική

⁴⁹⁴ Ζ. Αργυρόπουλος, «Χαμηλού κόστους δρόμοι με τσιμέντο και εις την χώραν μας», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 11 Ιανουαρίου 1968, σ. 11. Ως επίλυση στο συγκεκριμένο πρόβλημα προτεινόταν η λύση σκυρωτών δρόμων για το επαρχιακό δίκτυο, οι οποίοι όπως αναφερόταν προσέφεραν εξοικονόμηση έως και 60% στο κατασκευαστικό κόστος, ενώ θα ωφελούσε και την εγχώρια παραγωγή τσιμέντου. Το τσιμέντο δεν ήταν ιδιαίτερα συνηθισμένο στην Ελλάδα ως υλικό οδοποιίας. Παρά τα οφέλη που εμφάνιζε, αυτό πάντως οφειλόταν ενδεχομένως στην σχετική ακαταλληλότητα των ελληνικών κλιματολογικών συνθηκών, λόγω των υψηλών θερμοκρασιών κατά τη θερινή περίοδο.

⁴⁹⁵ Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Έρευνών, *Πρόγραμμα Οικονομικής και Κοινωνικής Αναπτύξεως 1978 – 1982*, Αθήνα, 1979.

⁴⁹⁶ Έκθεση Ομάδας Εργασίας, Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Έρευνών, *Πρόγραμμα Περιφερειακής Αναπτύξεως. Μεταφορές: Διαπεριφερειακή και Περιφερειακή Διάσταση*, Αθήνα, 1980. Έκθεση Ομάδας Εργασίας, Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Έρευνών, *Πρόγραμμα Αναπτύξεως 1976 – 1980. Μεταφορές*, Αθήνα, 1976. Έκθεση Ομάδας Εργασίας, Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Έρευνών, *Πρόγραμμα Ανάπτυξης 1976 – 1980. Οδικές Αστικές και Υπεραστικές Μεταφορές*, Αθήνα, 1976.

προσέγγιση των αναπτυξιακών προγραμματισμών. Επιπλέον, η ύπαρξη συνοδευτικών εκθέσεων, καταδεικνυε ότι τα αναπτυξιακά προγράμματα δεν προσεγγίζονταν πλέον μόνο από την πλευρά των οικονομικών επενδύσεων αλλά εισήγαγαν και μια ερευνητική διάσταση των οικονομικών και κοινωνικών συνθηκών που σχετίζονταν με τους αντίστοιχους προγραμματισμούς. Στο πλαίσιο του προγράμματος και των συνοδευτικών του εκθέσεων γίνεται πλέον πρώτη φορά ρητά λόγος για την προστασία του περιβάλλοντος σε σχέση με τις μεταφορές, βάσει αναλύσεων που εξετάζουν τη μόλυνση, την ηχορύπανση και τη δαπάνη ενέργειας που πραγματοποιείται από τα διάφορα μεταφορικά μέσα.⁴⁹⁷ Επιπλέον, στις σχετικές μελέτες για τα επενδυτικά έργα που θα πραγματοποιούνταν στην οδοποιΐα συνυπολογιζόταν πλέον ο όγκος των κυκλοφοριακών ροών, βάσει κυκλοφοριακών μετρήσεων που πραγματοποιούνταν σε 250 περιόδους και 6 μόνιμους σταθμούς.⁴⁹⁸ Τέλος, στις σχετικές εκθέσεις αναφερόταν κι ανάγκη προσαρμογής των μεταφορών στην Ελλάδα, σύμφωνα με τις αντίστοιχες προδιαγραφές που προέβλεπε η Συνθήκη της Ρώμης, στη βάση των διαπραγματεύσεων για την ένταξη της χώρας στην ΕΟΚ.⁴⁹⁹

Όπως αναφερόταν στο Πενταετές Πρόγραμμα του 1979, μέχρι το 1975 το οδικό δίκτυο της Ελλάδας ανερχόταν σε 39.810 χλμ. εκ των οποίων τα 8.728 χλμ. εντάσσονταν στο εθνικό οδικό δίκτυο και τα 31.082 χλμ. στο επαρχιακό.⁵⁰⁰ Σε έκθεση του 1980 ωστόσο, αναφέρεται ότι το οδικό δίκτυο του 1978 είχε κατά τι επεκταθεί, καθ' ότι το συνολικό του μήκος σε ολόκληρη τη χώρα ανερχόταν σε 40.166 χλμ., εκ των οποίων 8.920 χλμ. εντάσσονταν στο εθνικό οδικό δίκτυο και 31.246 χλμ. στο επαρχιακό. Παρ' όλα αυτά η κατάσταση του οδικού δικτύου ήταν τέτοια που δεν ήταν βατό σε όλο του το μήκος. Στον πίνακες 2.12 και 2.13 τα στοιχεία αυτά εμφανίζονται πιο λεπτομερώς.

⁴⁹⁷ Έκθεση Ομάδας Εργασίας, Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Έρευνών, *Πρόγραμμα Αναπτύξεως 1976 – 1980. Μεταφορές*, σ. 39 – 50.

⁴⁹⁸ Έκθεση Ομάδας Εργασίας, Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Έρευνών, *Πρόγραμμα Περιφερειακής Αναπτύξεως. Μεταφορές: Διαπεριφερειακή και Περιφερειακή Διάσταση*, σ. 43 – 4. Οι σταθμοί μετρήσεων κυκλοφορίας βρίσκονταν στην Ελευσίνα, το Σχηματάρι, στον Ισθμό, στον πορθμό Ρίου – Αντιρρίου, στα Τέμπη, και στον Εύριπο.

⁴⁹⁹ Έκθεση Ομάδας Εργασίας, Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Έρευνών, *Πρόγραμμα Αναπτύξεως 1976 – 1980. Μεταφορές*, σ. 36 – 8.

⁵⁰⁰ Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Έρευνών, *Πρόγραμμα Οικονομικής και Κοινωνικής Αναπτύξεως 1978 – 1982*, σ. 56.

Πίνακας 2.12 Βατότητα οδικού δικτύου ανά κατηγορία οδών το 1978

Κατηγορία οδών	Συνολικό Μήκος (χλμ.)	Κυκλοφορούμενο – Βατότητα (χλμ.)			Μη κυκλοφορούμενο (χλμ.)	
		Σύνολο	Καλή	Μέτρια		Δυσχερής
Εθνικές οδοί	8.920 (97,9%)	8.737 (100%)	7.592 (86,9%)	791 (9,1%)	353 (4,0%)	155 (2,1%)
Επαρχιακές οδοί	31.246 (90,6%)	28.307 (100%)	13.982 (49,4%)	8.278 (29,3%)	6.037 (21,3%)	2.940 (9,4%)

Πηγή: Έκθεση Ομάδας Εργασίας, Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Έρευνών, *Πρόγραμμα Περιφερειακής Αναπτύξεως. Μεταφορές: Διαπεριφερειακή και Περιφερειακή Διάσταση*, Αθήνα, 1980, σ. 38 – 9

Πίνακας 2.13 Είδος οδόστρωσης κυκλοφορούμενου οδικού δικτύου ανά κατηγορία οδών το 1978

Κατηγορία οδών	Κυκλοφορούμενο οδικό δίκτυο (χλμ.)	Είδος οδόστρωσης (χλμ.)			
		Ασφαλτικός τάπητας – εμποτισμός	Ασφαλτικός τάπητας – επάλειψη	Σκυρόστρωση – αμμοχάλικο	Χωματόδρομος
Εθνικές οδοί	8.737 (100%)	8.131 (93,1%)	173 (2,0%)	402 (4,6%)	31 (0,3%)
Επαρχιακές οδοί	28.307 (100%)	11.557 (40,8%)	3.187 (11,3%)	9.568 (33,8%)	3.995 (14,1%)

Πηγή: Έκθεση Ομάδας Εργασίας, Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Έρευνών, *Πρόγραμμα Περιφερειακής Αναπτύξεως. Μεταφορές: Διαπεριφερειακή και Περιφερειακή Διάσταση*, Αθήνα, 1980, σ. 40 – 1

Σε συνοδευτική έκθεση του Προγράμματος του 1979, τα έργα οδοποιΐας που προγραμματίζονταν χωρίζονταν σε συγκοινωνιακούς άξονες: στον ανατολικό, τον κεντρικό και τον δυτικό άξονα συγκοινωνιακής διασύνδεσης Βορρά – Νότου, και στον βόρειο άξονα συγκοινωνιακής διασύνδεσης Δύσης – Ανατολής. Σε αυτή τη βάση, τα οδικά έργα που θα συνέδεαν συγκοινωνιακά τις περιφερειακές περιοχές αποτελούσαν προέκταση των ήδη υπαρχόντων κεντρικών αρτηριών. Μεταξύ των έργων που προβλέπονταν συμπεριλαμβανόταν η αποπεράτωση οδών που είχαν ξεκινήσει από τις προηγούμενες περιόδους και επέκτασή τους, ενώ επιπλέον γινόταν αναφορά στον προγραμματισμό της ζεύξης Ρίου – Αντιρρίου και στην επέκταση της Εγνατίας οδού, η οποία θα συμπληρωνόταν και με εγκάρσιες αρτηρίες.⁵⁰¹ Επιπλέον, οι ανάγκες για την συμπλήρωση του οδικού δικτύου ως προς την πυκνότητα που αυτό έπρεπε να

⁵⁰¹ Έκθεση Ομάδας Εργασίας, Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Έρευνών, *Πρόγραμμα Περιφερειακής Αναπτύξεως. Μεταφορές: Διαπεριφερειακή και Περιφερειακή Διάσταση*, σ. 66 – 7.

παρουσιάζει εξετάζονταν ανά περιφέρεια. Μέχρι και το 1978 πάντως η πυκνότητα που παρουσίαζε το ελληνικό οδικό δίκτυο ως προς τ.χλμ. επικράτειας καθώς και ανα 10.000 κατοίκους ήταν αυτή που παρουσιάζεται στον πίνακα 2.14.

Πίνακας 2.14 Πυκνότητα οδικού δικτύου 1978 ανά περιφέρεια

Περιφέρεια	Μήκος δρόμου ανά 100 τ. Χλμ.			Μήκος κυκλοφορούμενου οδικού δικτύου ανά 100.000 κατοίκους		
	Σύνολο	Εθνικό	Επαρχιακό	Σύνολο	Εθνικό	Επαρχιακό
Σύνολο χώρας	30,5	6,8	23,7	39,9	9,4	30,5
Ανατ. Στερεά – νησιά	31,0	7,7	23,3	16,1	4,2	11,9
Κεντρ. – Δυτ. Μακεδονία	24,0	6,3	17,7	33,8	9,2	24,6
Πελοπόννησος – Δυτ. Στερεά	35,8	7,4	28,4	75,9	16,6	59,3
Θεσσαλία	27,6	7,7	19,9	52,7	15,8	36,9
Ανατ. Μακεδονία	20,5	4,9	15,6	45,5	11,8	33,7
Κρήτη	47,2	7,4	39,8	77,6	13,5	64,1
Ήπειρος	34,1	8,2	27,9	83,0	19,4	63,6
Θράκη	20,6	5,5	15,1	47,0	14,4	32,6
Νησιά Ανατ. Αιγαίου	35,4	2,9	32,5	70,9	5,9	65,0

Πηγή: Έκθεση Ομάδας Εργασίας, Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Έρευνών, *Πρόγραμμα Περιφερειακής Αναπτύξεως. Μεταφορές: Διαπεριφερειακή και Περιφερειακή Διάσταση*, Αθήνα, 1980, σ. 46

Σε ό,τι αφορά συνολικότερα στην ιστορική εξέλιξη της αυτοκίνησης ως τεχνοκοινωνικού συστήματος αυτό που θα μπορούσε να αναφερθεί συμπερασματικά για τη μεταπολεμική περίοδο είναι ότι οι δρόμοι είτε ως κατ' ευφημισμό είτε ως πραγματικές υποδομές αυτοκίνησης, αποτελούν το κατεξοχήν τεχνοκοινωνικό εργαλείο πολιτικής νομιμοποίησης, χάραξης περιφερειακής πολιτικής, γεωγραφικής και οικονομικοκοινωνικής ισοκατανομής των κεφαλαίων κινητικότητας στο

ανθρώπινο δυναμικό της ελληνικής επικράτειας. Με δεδομένο ότι οι παραπάνω στοχεύσεις συνδέονταν με αναπτυξιακά αιτήματα τα οποία βρίσκονταν στο επίκεντρο των πολιτικών της μεταπολεμικής περιόδου μπορεί να κατανοηθεί ο χαρακτηρισμός που τους αποδίδεται ως μεταπολεμική μεγάλη ιδέα. Τα κεφάλαια κινητικότητας των πολιτών μιας επικράτειας προσμετρώνται στο πλαίσιο ανασυγκρότησης των μεταπολεμικών κοινωνιών βάσει των συγκοινωνιακών υποδομών και δικτύων σε παραμέτρους αποτίμησης των ιδεολογικοπολιτικών προταγμάτων εκσυγχρονισμού και – στην περίπτωση των ευρωπαϊκών χωρών – εξευρωπαϊσμού. Ο δε εξευρωπαϊσμός αυτός συνίστατο μεταξύ άλλων στην απόπειρα εφαρμογής τεχνικών προδιαγραφών που θα τοποθετούσαν τις οδικές υποδομές της Ελλάδας σε ένα επίπεδο αντίστοιχο με αυτό των υποδομών που διέθεταν οι χώρες της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, η χορεία των οποίων αποτελούσε ενταξιακό στόχο. Ακόμη κι αν την εποχή που διατυπώνεται η μεταπολεμική εκδοχή της μεγάλης ιδέας δηλαδή στα τέλη της δεκαετίας του 1960, η ευρωπαϊκή ολοκλήρωση δεν έχει αναδειχθεί ακόμη σε κεντρικό πυλώνα των κυβερνητικών πολιτικών, τα δύο αυτά ιδεολογήματα δεν θα αργήσουν να συνδυαστούν άρρηκτα κυρίως κατά την δεκαετία του 1980.

Σε κάθε περίπτωση, οι υποδομές αυτοκίνησης ως υποσύστημα του ευρύτερου τεχνοκοινωνικού συστήματος της αυτοκίνησης συντίθενται από ετερογενείς παράγοντες. Στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης υποστηρίζεται ότι αποτελούν την υλικοτεχνική επιτομή των πολιτικών αλλά και οικονομικοκοινωνικών αιτημάτων που ανασυγκροτούν, και για πρώτη φορά μεταπολεμικά ενοποιούν χωροταξικά το ελληνικό κράτος ως γεωγραφική και πολιτική οντότητα. Αποτελούν ακόμη την συνιστώσα της δράσης πολιτικών, μηχανικών, οικονομικών παραγόντων και πολιτών, οι οποίοι αλληλεπιδρώντας εντός του πολιτικά φορτισμένου ως εθνικού γεωγραφικού χώρου και του υλικοτεχνικού πεδίου δυνατοτήτων που συγκροτούν τα δίκτυα κινητικότητας, επιχειρούν να αναδιατάξουν τα δίκτυα αυτά. Υπό αυτήν την έννοια η μελέτη των υποδομών αυτοκίνησης μπορεί να θεωρηθεί ότι ανατέμνει ένα ευρύ φάσμα της μεταπολεμικής κοινωνίας.

2.4 Συμπεράσματα

Το παρόν κεφάλαιο παρουσίασε την ιστορική εξέλιξη των οδικών δικτύων στην Ελλάδα από το Μεσοπόλεμο μέχρι και το γύρισμα των δεκαετιών 1970 – 1980. Μία σημαντική εξέλιξη που σημειώνεται κατ' αρχάς σε σχέση με τους δρόμους είναι ότι

αυτοί, παρά το γεγονός ότι υπήρχαν από την αρχαιότητα, χάρη στην εισαγωγή της τεχνολογίας του αυτοκινήτου ανασηματοδοτούνται ως υποδομές αυτοκίνησης και επιχειρείται να ανακατασκευαστούν ως τέτοιες. Το γεγονός αυτό για ένα κράτος το οποίο παρέμενε κατατμημένο συγκοινωνιακά με εξαίρεση τις παραθαλάσσιες περιοχές, όπου οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες κυριαρχούσαν στις κινητικότητες εμπορευμάτων και κεφαλαίων, όπως συνέβαινε στην Ελλάδα, υπήρξε σημαντικό. Επιπλέον σημαντικό υπήρξε για τον λόγο ότι εξ αιτίας του ιδιαίτερου γεωφυσικού αναγλύφου της χώρας οι σιδηρόδρομοι δεν είχαν επιλύσει σε μεγάλο βαθμό σημαντικά προβλήματα χερσαίας συγκοινωνιακής διασύνδεσης των ορεινών κυρίως και των απομακρυσμένων περιοχών.

Για τους παραπάνω λόγους, οι δρόμοι ως υποδομές αυτοκίνησης συνδέονται ήδη από την εποχή του Μεσοπολέμου με το αίτημα της τεχνοκοινωνικής ανακατασκευής κι ενοποίησης της Ελλάδας. Υπό αυτήν την έννοια, καταδεικνύεται ότι τα εθνικά κράτη, ως επικράτειες που ορίζονται ιδεολογικά και πολιτικά, επιχειρείται να ανακατασκευαστούν κατά τον 20^ο αιώνα και χωροταξικά μέσω των τεχνοκρατικών εργαλείων της κατασκευής συγκοινωνιακών υποδομών. Οι οδικές υποδομές συγκεκριμένα, ως κατασκευή που χαράσσεται κι επεκτείνεται ευκολότερα απ' ό,τι οι σιδηρόδρομοι, αναδείχθηκαν ως το κατεξοχήν τεχνοκοινωνικό εργαλείο που επιφορτίστηκε με αυτόν τον ρόλο. Γι' αυτό και συνδέθηκαν από το Μεσοπόλεμο με ιδεολογικά αιτήματα όπως ο εκσυγχρονισμός κι ο εξευρωπαϊσμός.

Από την άλλη πλευρά βέβαια, όπως υποστηρίχθηκε σε αυτό το κεφάλαιο, οι δρόμοι κι οι υποδομές αυτοκίνησης δεν ταυτίζονται. Η σχετική ευκολία που χαρακτηρίζει συγκριτικά με την κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου, την κατασκευή ενός δρόμου, στην οποία ανά περιόδους συμμετείχαν κάτοικοι των περιοχών, ή τα κλιμάκια της ΜΟΜΑ, δεν συνεπαγόταν απαραίτητα ότι οι δρόμοι αυτοί είχαν τις προδιαγραφές να υποστηρίζουν τις κυκλοφοριακές ροές της αυτοκίνησης. Υπό αυτήν την έννοια το υποσύστημα των υποδομών αυτοκίνησης στην Ελλάδα εξελίχθηκε μάλλον πιο αργά από τη διάδοση του αυτοκινήτου, ενώ παράλληλα δεν έλειψαν κι οι περιπτώσεις επαγγελματιών οδηγών που επένδυσαν τις οικονομίες τους στην αγορά λεωφορείου ή φορτηγού, το οποίο καταστράφηκε λίγο αργότερα στους δρόμους της ελληνικής επαρχίας.

Σε κάθε περίπτωση, η ευελιξία που χαρακτήριζε τις οδικές υποδομές ως υποσύστημα του ευρύτερου τεχνοκοινωνικού συστήματος της αυτοκίνησης, το οποίο χαρακτηριζόταν από το Μεσοπόλεμο ως φύσει ευέλικτο, κι η δυνατότητά του να

ανταποκρίνεται έστω με πρόχειρο κι ελλειμματικό τρόπο σε κατεπείγουσες συχνά συγκοινωνιακές ανάγκες, ήταν ο λόγος που σταδιακά υποσκέλισαν το μέχρι τότε κυρίαρχο παράδειγμα κινητικότητας, τον σιδηρόδρομο. Η ιστορία του ανταγωνισμού μεταξύ των δύο μέσων καταδεικνύει ακόμα ότι η εξέλιξη κι η διάδοση των συγκοινωνιακών μέσων δεν προκρίνεται αμιγώς από τεχνολογικούς παράγοντες, αλλά από το κατά πόσο ανταποκρίνονται σε σύνθετα οικονομικά και κοινωνικά αιτήματα μίας ιστορικής περιόδου. Σε αυτό το γεγονός στηρίχθηκε κι η άποψη που διατυπώθηκε σε αυτό το κεφάλαιο ότι, όπως προτείνεται και στο πλαίσιο των Σπουδών Επιστήμης και Τεχνολογίας, τα συγκοινωνιακά μέσα οφείλουν να εξετάζονται ως σύνθετα συστήματα που συντίθενται από ετερογενείς τεχνολογικούς, κοινωνικούς, οικονομικούς και πολιτικούς παράγοντες, όπως το γεωφυσικό ανάγλυφο, οι οικονομικές και πολιτικές αποφάσεις, η τεχνογνωσία κι οι προσανατολισμοί της κοινότητας των μηχανικών, οι ομάδες συμφερόντων όπως οι οδηγοί επαγγελματικών αυτοκινήτων, και το αίτημα των πολιτών για πρόσβαση σε κεφάλαια κινητικότητας, όπως αυτά ορίστηκαν στο 1^ο κεφάλαιο.

Κατά τη μεταπολεμική μάλιστα περίοδο, ο τελευταίος από τους προαναφερθέντες παράγοντες διαδραμάτισε ακόμη πιο αυξημένο ρόλο, καθ' ότι η επί ίσοις όροις πρόσβαση των κατοίκων της ελληνικής επικράτειας σε συγκοινωνιακές υποδομές μεταφράζεται στους αντίστοιχους προσανατολισμούς της πολιτικής ηγεσίας και της κοινότητας των μηχανικών για την εργαλειακή χρήση των δρόμων στο πλαίσιο των πολιτικών της χωροταξικής αναδιάρθρωσης και της περιφερειακής ανάπτυξης της χώρας. Οι δύο αυτές στοχεύσεις μάλιστα χαρακτηρίζονται και ως η μεταπολεμική μεγάλη ιδέα.

Παρά ωστόσο τις όποιες μεγαλοϊδεατιστικές ρητορείες, το οδικό δίκτυο αποτελούσε υποδομή που απαιτούσε κεφαλαιακές επενδύσεις. Κατά συνέπεια, προτεραιότητα για έργα οδοποιΐας είχαν αναγκαστικά οι περιοχές που είχαν ήδη ανεπτυγμένες ροές κινητικότητας, οι οποίες με την σειρά τους συνεισέφεραν στην απόσβεση των κεφαλαίων που επενδύονταν. Στο βαθμό λοιπόν που η ανάπτυξη του οδικού δικτύου δεν ισοκατανεμόταν γεωγραφικά συντελούσε συχνά στο αντίθετο αποτέλεσμα από αυτό που επιδίωκε, δηλαδή στην περαιτέρω ανισότητα της πρόσβασης των κεντρικών και περιφερειακών πληθυσμών σε κεφάλαια κινητικότητας. Γι' αυτό και στο κεφάλαιο αυτό υποστηρίχθηκε ότι η εκσυγχρονιστική διαδικασία που συνδεόταν με την ανάπτυξη των οδικών δικτύων ήταν σε κάποιες περιπτώσεις ασύμμετρη γεωγραφικά αν όχι αντιφατική. Κι όλα αυτά συνέβαιναν παρά το γεγονός

ότι τα έργα οδοποιΐας συχνά επενδύονταν και με τον εργαλειακό ρόλο προπαγανδισμού των έργων πολιτικής ηγεσίας κι επίδειξης κρατικής μέριμνας για τις περιφέρειες. Η ασύμμετρη αυτή εκσυγχρονιστική διαδικασία ενδεχομένως συνέβαλε στο ότι ίσως οι δρόμοι καθίσταντο κάποιες φορές και αντικείμενο πελατειακής συνδιαλλαγής μεταξύ των κομματικών εκπροσώπων των περιφερειών και της κεντρικής εξουσίας.

Στο κεφάλαιο αυτό οι υποδομές αυτοκίνησης περιγράφηκαν μέσα από το πρίσμα κυρίως των πολιτικών κι οικονομικών παραγόντων, καθώς και των μηχανικών. Στο 5^ο κεφάλαιο που εξετάζει την κουλτούρα του αυτοκινήτου, το αναλυτικό πρίσμα μελέτης θα μετατεθεί στους κοινωνικούς δρώντες.

3. Χώρος και κινητικότητα II – Το κυκλοφοριακό πρόβλημα της Αθήνας

3.1 Εισαγωγή

«Ένα από τα σπουδαιότερα προβλήματα που εμφανίζονται εις τήν διαμόρφωσιν τῆς ζωῆς μιᾶς πόλεως εἶναι ἡ ρύθμισις τῆς κυκλοφορίας. Τό ζήτημα τοῦτο εἶναι στενωῶς συνδεδεμένον μέ τήν ἀνάπτυξιν καί τήν πρόοδον τῆς πόλεως καί δέν εἶναι ἀπλῶς ζήτημα ἐμφανίσεως ὅπως νομίζουν πολλοί. Διότι δέν εἶναι δυνατόν νά μήν παραδεχθῆ κανεῖς ὅτι ἡ εὐχέρεια μετακινήσεως ἀπό τοῦ ἑνός σημείου εις τό ἄλλο εἶναι κέρδος χρόνου καί ὡς γνωστόν ὁ χρόνος εἶναι χρῆμα ... τό θέμα τῆς κυκλοφορίας ἐντός τῶν Ἀθηνῶν πρέπει νά τύχη τῆς δεούσης προσοχῆς ... καί νά μελετηθῆ ἀπό πάσης πλευρᾶς ... Σήμερα λίγο πολύ ὅλοι ἔχομεν ἀντίληψιν τῆς καταστάσεως τῆς κυκλοφορίας διότι κυκλοφοροῦμεν μέ αὐτοκίνητα καί γνωρίζομεν νά ὀδηγήσωμεν. Θά μοί επιτραπῆ νά παρατηρήσω ὅτι δέν ἀρκῆ νά κυκλοφορῆ κανεῖς με τό αὐτοκίνητόν του καί νά γνωρίζῃ νά ὀδηγῆ διά νά συλλάβῃ τα τρωτά σημεῖα τῆς κυκλοφορίας. Πρέπει νά ὀδηγῆ ὁ ἴδιος κι ὄχι ἐκτός πόλεως ὅπως συμβαίνει μέ τους περισσότερους ἐρασιτέχνas. Πρέπει νά κυκλοφορῆ κανεῖς ἐντός τῆς πόλεως καί νά ὀδηγῆ δι' ἐργασίαν, πολλάς φορές δε νά εἶναι βιαστικός καί νά συναντᾷ ἐμπόδια...»⁵⁰² Το παραπάνω απόσπασμα ἀπό τον λόγο του μηχανικοῦ Χ. Οικονόμου στον Ἑλληνικό Πολυτεχνικό Σύλλογο το 1949 εἶναι ἀντιπροσωπευτικό του ἔντονου προβληματισμοῦ που σημειώνεται στην ἐπιστημονική κοινότητα των μηχανικῶν μεταπολεμικά σε σχέση με την κυκλοφορία τῆς Αθήνας. Στο ἴδιο μήκος κύματος ο Γ. Μάρκου σε ἀντίστοιχη ομιλία το 1950 συμπληρώνει: «...Θα ἦτο ἴσως καλό ἂν ὁ τελειόφοιτος τῆς Σχολῆς Πολιτικῶν Μηχανικῶν μαζί με τάς ἄλλας γνώσεις νά γνωρίζῃ καί νά ὀδηγῆ αὐτοκίνητον...»⁵⁰³

Ἡ μελέτη τῆς ἐπετηρίδας του Τεχνικοῦ Επιμελητηρίου Ἑλλάδος, των *Τεχνικῶν Χρονικῶν* καταδεικνύει ὅτι ἡ κυκλοφορία αὐτοκινήτων στην Αθήνα ἀπορρόφησε ἐπί σειρά δεκαετιῶν, ἀπό το 1930 ἕως το 1980, κι ἐιδικά ἀπό τα τέλη του '40, τήν σχεδόν ἀποκλειστική προσοχή των μηχανικῶν, σε βαθμό που ἡ ἀπουσία ἀρθρων για τις υπόλοιπες ἐλληνικές πόλεις προκαλεῖ ἐντύπωση. Το θέμα του «κυκλοφοριακοῦ προβλήματος», ὅπως αναφέρεται, ἀναδεικνύεται πρωτεύον στην ἐπιστημονική

⁵⁰² Χ. Οικονόμου, «Ἡ κυκλοφορία ἐντός των Αθηνῶν», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 305, Νοέμβρ. 1949, σ. 354 – 360.

⁵⁰³ Γ. Μάρκου, «Συγκοινωνία καί σχέδιο πόλεως», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 307, Ἰαν. 1950, σ. 7 – 12

αρθρογραφία και στα συνέδρια που διοργανώνονται από φορείς όπως ο Σύλλογος Αρχιτεκτόνων, το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος, ή ο Πολυτεχνικός Σύλλογος τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες. Ο λόγος γι' αυτό το ειδικό ενδιαφέρον ήταν ότι, όπως θα φανεί στην συνέχεια, η Αθήνα, όπως τουλάχιστον υποστηρίζεται απ' τους ίδιους τους μηχανικούς της εποχής, παρουσίαζε δείγματα κυκλοφοριακής συμφόρησης, ήδη από τα τέλη της δεκαετίας του 1940.

Η επιχειρηματολογία που εκφέρουν οι μηχανικοί στα επιστημονικά άρθρα και τα συνέδρια της περιόδου εκείνης, μπορεί να συνοψιστεί σε δύο κύρια σημεία. Το πρώτο είναι ότι η Αθήνα είναι μία πόλη που, τόσο από την πλευρά των μηχανικών που ασχολήθηκαν με αυτήν χωροταξικά, όσο και από την πλευρά των κατοίκων της, αντιμετωπίζεται ως δομικά προβληματική. Το πρόβλημα αυτό μάλιστα δεν θεωρείται προϊόν της μεταπολεμικής περιόδου, αλλά εντοπίζεται ήδη από τις ιστορικές καταβολές της ίδρυσης της Αθήνας ως πρωτεύουσας, και κυρίως από τα μέσα του 19^{ου} αιώνα, που η πόλη άρχισε να επεκτείνεται πληθυσμιακά και εδαφικά.⁵⁰⁴

Χαρακτηριστικά αυτής της άποψης είναι τα λόγια με τα οποία ο Πάνος Τσολάκης, αρχιτέκτονας, περιγράφει στη δεκαετία του 1960 την πραγματικότητα που είχε να αντιμετωπίσει η Επιτροπή Σχεδίου Πόλεως των Αθηνών, που συστήθηκε υπό τον Π. Καλλιγά το 1919 και στην οποία συμμετείχε ο νεαρός τότε αρχιτέκτονας Κώστας Κιτσίκης: «Τό πρόβλημα τῶν Ἀθηνῶν, ὅπως εἶναι γνωστόν, δέν προέκυψεν μετά τον Β΄ Παγκόσμιον πόλεμον. Ὑπήρξε, θά ἔλεγε κανεῖς, συνυφασμένο μέ τήν σύστασιν τῆς πόλεως. Ὅταν θά φυλλομετρήσῃ κανεῖς τάς ἐφημερίδας πρό ἑκατονταετίας θά ἀνεύρη τόν ψίθυρον, τάς ἐλαφράς διαμαρτυρίας, τάς γνώμας διά τήν αὐξανόμενη πόλι, ἢ ὅποια, ἐνῶ προωρίζετο νά στεγάσῃ ἕναν πληθυσμόν 50.000 κατοίκων, αἴφνης ἡσθάνθη τήν πίεσιν ἑνός πληθωρικοῦ κύματος ἐσωτερικῆς μεταναστεύσεως, τό ὅποιον μετά μεγάλης δυσκολίας ἐδέχετο ἡ μικρή πόλις. Ἡ κατάστασις ὁμως ἔβαινε χειροτερεύουσα. Οὐδεμία πρόνοια, κανένα σχέδιο, οὐδεμία μελλοντική προοπτική ἐλαμβάνετο διά τήν πρωτεύουσαν, ἢ ὅποια εἶχεν σχεδόν ἀφεθῆ εἰς τήν διάθεσιν τῆς ἀτομικῆς πρωτοβουλίας...»⁵⁰⁵

⁵⁰⁴ Βλ. για παράδειγμα, Κ. Οικονόμου, «Το πολεοδομικόν πρόβλημα των Αθηνών και η θέση του Δικαστικού Μεγάρου», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 353 – 4, Νοέμβρ. – Δεκ. 1953, σ. 291 – 300. *Το Συγκοινωνιακό Πρόβλημα*, ΕΔΑ, Αθήνα, Χ.Χ., σ. 3 – 4.

⁵⁰⁵ Π. Τσολάκης (επιμ.), *50 Ετών Δράσις του κ. Κώστα Κιτσίκη. 1913 – 1963*, Αθήνα, 1965, σ. 41. Βλ. επίσης Π. Καλλιγάς, *Επιτροπή επί της Οικοδομής της πόλεως των Αθηνών και ποίο το έργο αυτής*, Αθήνα, 1919. Δ. Φιλιππίδης, *Για την ελληνική πόλη*, Θεμέλιο, Αθήνα, 1990. Δ. Φιλιππίδης, «Η πολεοδομία στην Ελλάδα», *Αρχιτεκτονικές ματιές*, 2 Ιουνίου 2005

Το δεύτερο σημείο που μπορεί να επισημανθεί στο δημόσιο λόγο που εκφέρουν οι μηχανικοί των πρώτων μεταπολεμικών δεκαετιών σχετικά με την Αθήνα είναι η γενική άποψη που εκφράζεται ότι η κυκλοφοριακή συμφόρηση της πόλης οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στο πολεοδομικό της αδιέξοδο. Πέρα από τα αποσπάσματα του Χ. Οικονόμου και του Γ. Μάρκου που αναφέρθηκαν στην αρχή του κεφαλαίου σύμφωνα με τα οποία οι πολιτικοί μηχανικοί πρέπει να οδηγούν αυτοκίνητο για να αντιλαμβάνονται τα προβλήματα της κυκλοφορίας μέσα στην Αθήνα, αντιπροσωπευτική είναι κι η γνώμη του μηχανικού Κ. Οικονόμου το 1964 που συνέδεδε την κυκλοφοριακή συμφόρηση με την πολεοδομία ακόμη πιο ρητά. Όπως υποστηρίζει, «[η κυκλοφοριακή ασφυξία της πρωτεύουσας] αποδείξαμεν ότι οφείλεται μόνον εις τήν πολεοδομικήν νόσον αὐτῆς, καί ἀποτελεῖ μέρος τῶν ἀπείρων ἐκδηλώσεων τῆς νόσου αὐτῆς. Αἱ ἐκδηλώσεις τῆς νόσου εἶναι πολλαί, ὡς ἡ δημιουργηθεῖσα ἀσφυξία εἰς τόν κεντρικόν τομέαν τῆς πρωτεύουσας, ἡ μή δυνάμενη νὰ ρυθμισθῇ κυκλοφορία, αἱ διαδρομαί τῶν κενῶν λεωφόρων κατά τὰς ὥρας τοῦ μεγίστου φόρτου τῆς κινήσεως, ἡ ἀλόγιστη καί καταστρεπτική ἐπέκτασις τῆς πρωτευούσης, ὁ μαρασμός τῶν συνοικιῶν αὐτῆς, ὁ ἐξαναγκασμός τῶν κατοίκων εἰς ὑποαπασχόλησιν, ἡ κακή ὑγεία αὐτῶν, ἡ διοικητική κακοδαιμονία, ἡ οἰκονομική καχεξία, ἡ πολυνομία, ἡ δυσχέρεια ἐφαρμογῆς τῆς τάξεως καί καθαριότητος ἐν τῇ πόλει, ἡ πολυαρχία, ἡ μη δυνατότης κατασκευῆς τῶν ἀπαραίτητων ἔργων κοινῆς ὠφελείας εἰς τήν πόλιν (ὑπόνομοι, ὁδοστρωσία, ὕδρευσις, φωτισμός, τηλεπικοινωνίαι, συγκοινωνίαι, πλατεῖαι, ἄλση κλπ.), ἡ τάσις ὀλόκληρου τοῦ πληθυσμοῦ τῆς χώρας ὅπως μεταφερθῇ εἰς τήν πρωτεύουσαν, ἡ τάσις τοῦ πληθυσμοῦ ὀλόκληρου ὅπως μετοικήσῃ εἰς τόν κεντρικόν τομέαν τῆς πόλεως, καί ἄλλα ὧν οὐκ ἔστι ἀριθμός.»⁵⁰⁶

Το παρόν κεφάλαιο εστιάζει στην περίπτωση ειδικά της Αθήνας, όχι επειδή σκοπός της εργασίας είναι να μελετήσει το ζήτημα της αυτοκίνησης στην Ελλάδα αθηνοκεντρικά. Ο πρώτος λόγος που η περίπτωση της ελληνικής πρωτεύουσας αποτελεί αντικείμενο ειδικού κεφαλαίου είναι το γεγονός ότι καμία άλλη ελληνική πόλη δεν αποτέλεσε αντικείμενο προβληματισμού από πλευράς των Ελλήνων μηχανικών ως προς τη διαχείριση της αυτοκίνησης και εν γένει των κινητικότητων σε σχέση με το ζήτημα της χωροταξικής και πολεοδομικής οργάνωσης στο βαθμό που

⁵⁰⁶ Κ. Οικονόμου, «Η Μελέτη του κυκλοφοριολόγου κ. Σμιθ κι η προέκτασις της οδοῦ Φιλελλήνων», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 244, Σεπτ. 1964, σ. 22 – 6. Βλ. επίσης, Γ. Σκιαδαρέσης, «Το πολεοδομικό πρόβλημα του κέντρου των Αθηνών», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 189, Μάιος 1960, σ. 29 – 36. «Η ελευθέρα λεωφόρος Βουλιαγμένης», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 273 – 4, Μάρτ. – Απρ. 1967, 14 – 17

αυτό συνέβη με την Αθήνα. Οι σχετικές μαρτυρίες που αναφέρουν κυκλοφοριακή συμφόρηση εντοπίζονται ήδη από το 1949, τόσο στην επιστημονική αρθρογραφία των *Τεχνικών Χρονικών* όσο και στον Τύπο.⁵⁰⁷

Ο δεύτερος λόγος που η αυτοκίνηση στην Αθήνα αποτελεί αντικείμενο ειδικού κεφαλαίου είναι ότι η συντριπτική πλειοψηφία του αριθμού οχημάτων που κυκλοφορούν πανελλαδικά, τουλάχιστον μέχρι και το 1980 που αποτελεί το χρονικό όριο της παρούσας μελέτης, συγκεντρωνόταν στο πολεοδομικό συγκρότημα Αθηνών – Πειραιώς. Στην δεκαετία του 1960 επί παραδείγματι, στην Αθήνα συγκεντρωνόταν τουλάχιστον το ¼ του συνολικού ελληνικού πληθυσμού (περίπου 2.000.000) και το 50% των κυκλοφορούντων οχημάτων. Το γεγονός μάλιστα ότι την ίδια εποχή, η Θεσσαλονίκη έχει 100.000 κατοίκους σύμφωνα με τον Δ. Αραβαντινό, ενώ ο υπόλοιπος πληθυσμός είναι διεσπαρμένος σε πόλεις κι οικισμούς με λιγότερους από 20.000 κατοίκους καταδεικνύει την άνιση γεωγραφική κατανομή των πληθυσμιακών και κυκλοφοριακών συγκεντρώσεων που παρατηρείται μεταξύ του λεκανοπεδίου και της υπόλοιπης ελληνικής επικράτειας.⁵⁰⁸ Η ανισορροπία στην κατανομή των ροών κινητικότητας ανθρώπων και οχημάτων στον ελληνικό οικιστικό χώρο μπορεί σ' ένα βαθμό να κατανοηθεί με τη μελέτη της υπερσυγκέντρωσης των ροών αυτών στο πολεοδομικό συγκρότημα της ελληνικής πρωτεύουσας. Όπως σημειώνει ο Γάλλος γεωγράφος Guy Burgel, όταν μελετά κανείς την Αθήνα, μελετά τις τύχες ολόκληρης της Ελλάδας, υπό την έννοια ότι η αστυφιλία κι ο συνακόλουθος μαρασμός της ελληνικής περιφέρειας δεν μπορούν να εξεταστούν ξεχωριστά από τον υδροκεφαλισμό της πρωτεύουσας.⁵⁰⁹

⁵⁰⁷ Ηλ. Κριμπάς, «Η κυκλοφορία εν τη πόλει και πολεοδομικά υπέρ αυτής μέτρα», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 306, Δεκ. 1949, σ. 638 – 648. Χ. Οικονόμου, «Η κυκλοφορία εντός των Αθηνών», *Τεχνικά Χρονικά*, σ. 354 – 360. Γ. Σκιαδαρέσης, «Το πολεοδομικό πρόβλημα του κέντρου των Αθηνών», σ. 29 – 36. Βλ. επίσης, «Ελευθερία γνώμαι. Μία άποψις του κυκλοφοριακού προβλήματος», *Το Βολάν*, τ. 31 – 2, 1958. «Κυκλοφορία. Ένα οξύτατο σύγχρονο πρόβλημα», *Το Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 143, 1967, σ. 43 – 4.

⁵⁰⁸ Αθ. Αραβαντινός, «Προβλήματα χωροταξίας και πολεοδομίας στην Ελλάδα», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 275 – 6, Μάιος – Ιούν. 1967, σ. 76 – 9. Πρβλ. με το Αρ. Προβελέγγιος, «Ομιλία στο Α' Πανελλήνιο Συνέδριο Αρχιτεκτόνων - Δελφοί 15 – 17 Δεκ. 1961», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 240, 1964, σ. 56 – 73. Ο Προβελέγγιος ωστόσο υποστηρίζει την ίδια περίοδο ότι ο πληθυσμός της Θεσσαλονίκης ανερχόταν σε 350.000. Η απόκλιση στους αριθμούς ενδεχομένως οφείλεται στο κατά πόσο συμπεριλαμβανόταν στην καταμέτρηση ο πληθυσμός του δήμου στα στενά του όρια ή του ευρύτερου πολεοδομικού συγκροτήματος, πρόβλημα το οποίο πολλές φορές απαντά και στην περίπτωση της Αθήνας. Βλ. επίσης, «Προβλήματα της Μείζονος περιοχής της πρωτεύουσας Ε' Πανελλήνιο Συνέδριο Αρχιτεκτόνων, Ζάπειο, 16 – 23 Ιανουαρίου 1966», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 260, Φεβρ. 1966, σ. 6 – 54.

⁵⁰⁹ G. Burgel, *Αθήνα, η ανάπτυξη μιας μεσογειακής πρωτεύουσας*, (μετάφρ. Π. Ρυλμόν), Εξάντας, Αθήνα, 1976, σ. 6 – 7. Ο Burgel αναφέρει: «Η ανάπτυξη της ελληνικής πρωτεύουσας εμφανίζεται σαν το κεντρικό γεωγραφικό πρόβλημα όλης της χώρας. Εξαιτίας του δυσανάλογου όγκου του πληθυσμού της και του οικονομικού της δυναμικού, η Αθήνα συνδέεται με τις τύχες ολόκληρης της Ελλάδας. Όταν μελετά κανείς την ερήμωση των νησιωτικών περιοχών ή τις αγροτικές μεταβολές στις θεσσαλικές



Λεωφόρος Πανεπιστημίου, Αθήνα 1961. Πηγή: Αρχείο Δ. Χαρισιάδη – Φωτογραφικό Αρχείο Μουσείου Μπενάκη.

Παρ' όλα αυτά το φαινόμενο της κυκλοφοριακής συμφόρησης το οποίο εντοπίζεται ήδη από την δεκαετία του 1950 δεν παύει να αποτελεί τρόπον τινά παράδοξο εκ πρώτης όψεως. Το παράδοξο έγκειται στο γεγονός ότι, εάν ληφθεί υπ' όψη το ποσοστό ιδιοκτησίας ιδιωτικών οχημάτων εκείνη την εποχή, ο αριθμός αυτοκινήτων που κυκλοφορούν στην Αθήνα στην πραγματικότητα μέχρι και το 1970 είναι σταθερά αυξανόμενος αλλά περιορισμένος, λαμβανομένης υπ' όψη της αναλογίας οχήματος ανά κατοίκους. Το γεγονός αυτό καταδεικνύεται αναλυτικότερα στο 5^ο κεφάλαιο. Επιπλέον, ο αριθμός αυτοκινήτων στην Αθήνα συγκρινόμενος με τον μέσο όρο των κυκλοφορούντων οχημάτων στις πόλεις της Δυτικής Ευρώπης τις δεκαετίες 1950 – 1970, είναι από τους χαμηλότερους, παρά την αλματώδη ανάπτυξη στη διάδοση της αυτοκίνησης. Είναι επίσης εξαιρετικά χαμηλός σε σχέση με μεταγενέστερες δεκαετίες κατά τις οποίες το κυκλοφοριακό πρόβλημα στην Αθήνα υπήρξε έντονο μεν, δικαιολογημένο από τους αριθμούς των οχημάτων, δε. Σε κυκλοφοριακή μελέτη που πραγματοποιήθηκε στην Αθήνα το 1962 αναφέρεται ως ένα από τα χαρακτηριστικά της κυκλοφορίας οχημάτων ότι η συμφόρηση παρατηρείται από αριθμό αυτοκινήτων

πεδιάδες κάθε φορά η απειλητική ή ευεργετική σκιά μιας πανίσχυρης πρωτεύουσας διαγράφεται στον ορίζοντα του ερευνητή και στη ζωή των κατοίκων. Η μετοίκηση σε μια πόλη με πληθυσμό πάνω από ένα εκατομμύριο, ο ανεφοδιασμός σε βιομηχανικά προϊόντα, η διάθεση των αγροτικών προϊόντων, η δύσκολη πραγματοποίηση μιας επένδυσης αποτελούν διαρκείς κι ενισχυμένους δεσμούς μεταξύ της πρωτεύουσας και της πιο μακρινής ελληνικής επαρχίας. Για να υπολογιστούν οι επιπτώσεις ενός συγκεντρωτισμού που θα μπορούσε για ένα Γάλλο να θεωρηθεί συνηθισμένο φαινόμενο, δεν πρέπει να παραβλέπεται ούτε η μικρή έκταση της χώρας που μειώνει τις αποστάσεις, ούτε η αδυναμία του δικτύου των πόλεων, ούτε η ιστορία της σύγχρονης Ελλάδας που οδήγησε στην πρόσφατη δημιουργία ενός κράτους κι ενός έθνους γύρω από μία πρωτεύουσα προικισμένη πολύ περισσότερο με ένα ένδοξο παρελθόν, παρά με πραγματικές δυνατότητες.»

που είναι ιδιαίτερα μικρός συγκριτικά με την έκταση της πόλης και τον πληθυσμό της.⁵¹⁰

Το παράδοξο της αναντιστοιχίας μεταξύ του σχετικά χαμηλού αριθμού οχημάτων και κυκλοφοριακής συμφόρησης αναδεικνύει ότι οι κινητικότητες εν γένει κι η αυτοκίνηση εν προκειμένω αποτελούν σύνθετα φαινόμενα που δεν συνίστανται μονομερώς στην κυκλοφορία οχημάτων, αλλά και στην οργάνωση του χώρου εντός του οποίου αναπτύσσονται και διοχετεύονται οι ροές. Καταδεικνύει επίσης ότι η ανάπτυξη κι οργάνωση των οδικών δικτύων αποτελεί πρωτογενές συστατικό στοιχείο της αυτοκίνησης. Ακόμη περισσότερο όμως, καταδεικνύει ότι τόσο οι κινητικότητες όσο κι αυτοκίνηση αποτελούν συνισταμένη πολλών ετερόκλητων συνιστωσών, όπως του υπάρχοντος γεωγραφικού χώρου, του θεσμικού πλαισίου, των οικονομικών και κοινωνικών δεδομένων, των πολιτισμικών νοοτροπιών και βέβαια, των τεχνολογιών και των τεχνικών υποδομών.

Με βάση τα παραπάνω δεδομένα, η αυτοκίνηση στο παρόν κεφάλαιο εξετάζεται σε συνάφεια με τον αστικό χώρο της Αθήνας, ο οποίος αναδιοργανώθηκε σημαντικά χάρη σε αυτήν, με αφετηρία την υπόθεση εργασίας ότι η πολεοδομία στην Αθήνα μεταπολεμικά είναι άμεσα συνυφασμένη με τα προβλήματα που δημιούργησε η αυτοκίνηση, όπως προκύπτει και από τις σχετικές θέσεις που εκφράζουν οι μηχανικοί τόσο κατά τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια, όσο και σήμερα.⁵¹¹ Κεντρικό επιχείρημα του κεφαλαίου αποτελεί η άποψη ότι η μελέτη της Αθήνας καταδεικνύει ότι μεταπολεμικά τα τεχνοκοινωνικά δίκτυα κινητικότητας, με κυριότερο αυτό της αυτοκίνησης, επέδρασαν καθοριστικά στην γεωγραφική, κοινωνική, πολιτισμική, οικονομική κι ιδεολογική αναδιάταξη του χώρου. Ο αστικός χώρος άλλωστε συγκροτείται μέσα από σύνθετες διαδικασίες. Δεν αποτελεί ποτέ μονομερώς πολεοδομικό τύπο, αλλά σύνθετη συνάρθρωση κοινωνικών σχηματισμών, γεωγραφικής έκφρασης, οικονομίας, πολιτισμού και πολιτικής πραγματικότητας. Στο πλαίσιο αυτό συγκροτείται σύμφωνα με την Λεοντίδου μια ανθρώπινη οικολογία, καθ' ότι οι παράγοντες και τα στοιχεία υλικής βάσης της πόλης και τα δρώντα υποκείμενα

⁵¹⁰ W. Smith & Associates, *Έρευνα και Μελέτη Κυκλοφορίας Λεκανοπεδίου Αθηνών*, Υπουργείο Δημ. Έργων, Αθήνα, 1963, σ. 57

⁵¹¹ Για περίπτωση σχετικών σύγχρονων απόψεων, βλ. Θ. Βλαστός – Δ. Μηλάκης, *Πολεοδομία vs Μεταφορές: Από την απόκλιση στην σύγκλιση*, Ευρωπαϊκή Επιτροπή – Γεν. Διεύθυνση Έρευνας, Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας, ΕΜΠ – Σ.Α.Τ.Μ., Αθήνα, 2006.

στον αστικό χώρο συνθέτουν το οικολογικό σύμπλεγμα, που συνίσταται από παράγοντες που συντείνουν στην αποκρυστάλλωση του οικιστικού χώρου.⁵¹²

Όπως όμως θα επιχειρηθεί να καταδειχθεί στο παρόν κεφάλαιο η οικολογία αυτή θα μπορούσε να οριστεί όχι απλώς ως ανθρώπινη άρα, κοινωνική, αλλά τεχνοκοινωνική, υπό την έννοια ότι η αποκρυστάλλωση του πολεοδομικού συμπλέγματος καθορίζεται όχι μόνο από κοινωνικούς παράγοντες αλλά και τεχνικά δίκτυα υποδομών που αλληλεπιδρούν με τους κοινωνικούς δρώντες. Στην προκειμένη περίπτωση η μελέτη θα εστιάσει στον ρόλο του τεχνοκοινωνικού δικτύου της αυτοκίνησης στην παραπάνω διαδικασία με το επιχείρημα ότι ειδικά το αυτοκίνητο, καθ' ότι πιο ευέλικτο, έχει υπάρξει πιο επιδραστικό από άλλα μεταφορικά μέσα σε αυτή διαδικασία διαμόρφωσης του οικιστικού χώρου, επειδή οι ιδιωτικές μετακινήσεις σχετίζονται με τη διαμόρφωση της σύγχρονης κοινωνικής ζωής. Επιπλέον, οι οδικές υποδομές έχουν αλλάξει το νεωτερικό περιβάλλον υποσκελίζοντας τα δημόσια μέσα μεταφοράς. Έχουν διαμορφώσει, όπως υποστηρίχθηκε και εισαγωγικά, τη δομή του σύγχρονου χώρου ως μηχανικού χώρου ή αυτοκινητοχώρου.⁵¹³ Με αυτόν τον τρόπο αναδιοργανώνεται κι η έννοια του χωροχρόνου.

Ωστόσο, εάν θελήσουμε να είμαστε συνεπείς με την υπόθεση εργασίας ότι το κοινωνικό και πολεοδομικό περιβάλλον της πρωτεύουσας αλληλοδιαμορφώθηκε μεταπολεμικά με το φαινόμενο της αυτοκίνησης, δεν μπορούμε να απομονώσουμε το πρώτο από τα ιστορικά του συμφραζόμενα. Δεν μπορούμε συνεπώς να αγνοήσουμε δύο σημαντικά πρωθύστερα ρεύματα κινητικότητας τα οποία επέδρασαν στην έκτασή του κι οργάνωσή του. Τα ρεύματα αυτά είναι οι ροές των προσφυγικών πληθυσμών την δεκαετία του 1920 και τα αστυφιλικά ρεύματα κατά τις δεκαετίες 1950 – 1970. Η άναρχη πολεοδομική ανάπτυξη της Αθήνας η οποία σε συνδυασμό με τις πυκνούμενες ροές οχημάτων οδήγησε την πόλη σε συνθήκες κυκλοφοριακού αδιεξόδου, όπως υποστηρίζεται και στις ιστορικές πηγές της εποχής, συνδέεται άμεσα με την πληθυσμιακή υπερδιόγκωση που επέφεραν αυτές οι δύο προηγούμενες ροές κινητικότητας. Η αυτοκίνηση επέδρασε καταλυτικά στην εξάπλωση του οικιστικού συγκροτήματος της πρωτεύουσας και στην πρωτοκαθεδρία της στο οικιστικό δίκτυο

⁵¹² Λ. Λεοντίδου, *Πόλεις της σιωπής. Εργατικός εποικισμός της Αθήνας και του Πειραιά, 1909 – 1940*, ΕΤΒΑ, Αθήνα, 1989, σ. 13 – 16

⁵¹³ R. Horvath, “Machine-space”, *The Geographical Review*, τ. 64, 1974, σ. 167 – 8. F. Freund, *The Ecology of the Automobile*, Black Rose Books, Montreal – New York, 1993. J. Kunstler, *The Geography of Nowhere: The Rise and Decline of America’s Man-Made Landscape*, Touchstone Books, New York, 1994.

των υπολοίπων ελληνικών πόλεων επειδή ακριβώς προϋπήρχε η τάση πληθυσμιακής συγκέντρωσης στην Αθήνα.

Επιπλέον, πέρα από την επέκταση του πολεοδομικού ιστού της Αθήνας, κατά τη μεταπολεμική εποχή σημειώνονται κι έντονες ανακατατάξεις στην γεωγραφική κατανομή των κοινωνικών ομάδων στο χώρο του λεκανοπεδίου.⁵¹⁴ Οι κοινωνικές ανισότητες, οι οποίες εκφράζονται και γεωγραφικά εντός του πολεοδομικού ιστού αφορούν εν πολλοίς στο ζήτημα του ελέγχου του χώρου. Ο έλεγχος αυτός δεν υλοποιείται απαραίτητα μέσω χειραγώγησης της κοινής γνώμης, αλλά μέσω ηγεμονίας που εγκαθιδρύεται ως νομιμοποιητική ιδεολογία της χωροταξικής νοηματοδότησης κι οργάνωσης: το υλικό υπόβαθρο της πόλης, το οικολογικό σύμπλεγμα και τα πολιτισμικά πρότυπα οργάνωσης των κοινωνικών ομάδων στον οικιστικό χώρο αποτελούν πεδίο διαλεκτικής αλληλεπίδρασης μεταξύ των ανταγωνιζόμενων κοινωνικών τάξεων.⁵¹⁵ Τα τεχνολογικά πρότυπα οργάνωσης του χώρου όμως κατά την μεταπολεμική περίοδο επηρεάζονται σημαντικά από τα πρότυπα της κουλτούρας κατανάλωσης, στο πλαίσιο της οποίας το αυτοκίνητο κατέχει εμβληματική θέση. Επομένως η πολιτισμική ηγεμονία του αυτοκινήτου που ακολουθεί χρονικά τις προσφυγικές και αστυφιλικές ροές, επιδρά καθοριστικά και στην γεωγραφική κατανομή των κοινωνικών ομάδων.

Με βάση τα παραπάνω, στο παρόν κεφάλαιο διατυπώνεται η άποψη ότι το σύγχρονο κοινωνικό, πολιτισμικό και πολεοδομικό περιβάλλον της Αθήνας διαμορφώθηκε από τις τρεις κινητικότητες: την προσφυγική, την αστυφιλική και την αυτοκίνηση. Η έμφαση της μελέτης δίνεται βέβαια στην τελευταία αλλά κι η επίδραση των δύο προηγούμενων οφείλει να συνεξεταστεί, ώστε να το φαινόμενο της αυτοκίνησης να κατανοηθεί πληρέστερα στο πλαίσιο συμφραζομένων της ελληνικής πρωτεύουσας ως ερευνητικής περίπτωσης.

Η αυτοκίνηση όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως εξετάζεται ως ένα ετερογενές τεχνοκοινωνικό δίκτυο που συγκροτείται ως σύμπτωση πολλών παραγόντων: του υπάρχοντος γεωγραφικού και αστικού περιβάλλοντος, των πολιτικών προσανατολισμών και αποφάσεων, των οικονομικών δυνατοτήτων κι αιτημάτων, των τεχνολογικών δεδομένων που αφορούν τόσο στο αυτοκίνητο, όσο και στην οδοποιία,

⁵¹⁴ Λ. Λεοντίδου, *Πόλεις της σιωπής*, σ. 31. Σύμφωνα με την Λεοντίδου, η πόλωση υπαίθρου – πόλης μεταφέρεται σε πόλωση εντός του πολεοδομικού ιστού με την αστυφιλική κινητικότητα της μεταπολεμικής περιόδου.

⁵¹⁵ Λεοντίδου, *Πόλεις της σιωπής*, σ. 42

των συλλογικών πολιτισμικών προτύπων των κοινωνικών δρώντων, καθώς και της τεχνογνωσίας και των ιδεολογικών προσανατολισμών της επιστημονικής κοινότητας που εμπλέκεται με την αυτοκίνηση. Στην Ελλάδα, η κοινότητα αυτή αποτελείται από τους μηχανικούς οι οποίοι ασχολήθηκαν με το πρόβλημα της χωροταξικής αναδιοργάνωσης της Αθήνας ώστε να ενσωματωθούν τα δίκτυα κινητικότητας της αυτοκίνησης.

Στο παρόν κεφάλαιο το συγκεκριμένο ζήτημα εξετάζεται λοιπόν κυρίως υπό το πρίσμα του λόγου που εκφέρουν κυρίως οι μηχανικοί ως προς τη διαχείριση όλων των προαναφερθέντων παραμέτρων που συγκροτούν την αυτοκίνηση, καθ' ότι εκείνοι υπήρξαν οι κατεξοχήν φορείς που κατ' αρχάς εξέφρασαν και διατύπωσαν το πρόβλημα της ενορχήστρωσης των κινητικότητων στον αστικό χώρο. Ο λόγος που εκφέρουν συμπυκνώνει τις κύριες συνιστώσες του ιδεολογήματος της προόδου και της πραγματιστικής της διαχείρισης στο πλαίσιο της νεωτερικότητας. Ενσωματώνει επίσης όρους της κυρίαρχης εθνικής ιδεολογίας, στο βαθμό που όπως θα καταδειχθεί παρακάτω, η στρατηγική επιλογή της Αθήνας ως πρωτεύουσας αποτέλεσε υλική έκφραση του ιδεολογικού διπόλου «κλασική Ελλάδα – ευρωπαϊκή πρόοδος» που λειτούργησε ως ιδρυτικό κεφάλαιο της πολιτικής ανεξαρτησίας του ελληνικού κράτους. Με αυτήν την έννοια η Αθήνα ως πρωτεύουσα απέβη εξαρχής ο κοινός τόπος μεταξύ Ελλάδας και νεωτερικού κόσμου.⁵¹⁶ Ταυτόχρονα όμως ο λόγος των μηχανικών υπερβαίνει αυτήν την εθνική ιδεολογία όπως εκφράστηκε από πλευράς πολιτικών και διανοουμένων, καθ' ότι προσανατολίζεται στην τεχνοκρατική της υλοποίηση βάσει των αιτημάτων για εκμοντερνισμό κι εκδυτικισμό της χώρας με όρους επιστήμης, τεχνικότητας κι οικονομικής ανάπτυξης.⁵¹⁷

Με αυτά τα δεδομένα η διάρθρωση του παρόντος κεφαλαίου εξελίσσεται ως εξής: Το υποκεφάλαιο 3.2 εξετάζει την διαδικασία διαμόρφωσης, ανάπτυξης κι υπερδιόγκωσης του πολεοδομικού συγκροτήματος Αθηνών – Πειραιώς και την κατανομή των κοινωνικών τάξεων σε αυτό. Και τα δύο αυτά ζητήματα μεταφράστηκαν σε προβλήματα στον πολεοδομικό σχεδιασμό που αλληλεπέδρασαν με την ανάπτυξη της αυτοκίνησης, δημιουργώντας ένα προβληματικό αστικό περιβάλλον. Αυτό οδηγεί στην προσπάθεια κανονικοποίησης του αστικού χώρου μέσα από κυκλοφοριακές

⁵¹⁶ Ν. Δ. Μπόμπολος, «Εξωστρέφεια και Αστική Εικονογραφία. Ο σχεδιασμός στην αθηναϊκή αστική ανάπτυξη», στο Λ. Δρακάκη – Σαπουνάκη, *Η Ελληνική πόλη σε ιστορική προοπτική*, Διόνικος, Αθήνα 2005, σ. 59

⁵¹⁷ Γ. Αντωνίου, *Οι Έλληνες Μηχανικοί. Θεσμοί κι ιδέες 1900 – 1940*, Βιβλιόραμα, Αθήνα, 2006

προτάσεις και μελέτες που εν μέρει υλοποιήθηκαν σε ρυθμιστικά σχέδια. Αυτά εξετάζονται στο υποκεφάλαιο 3.3 ως μέρος της προσπάθειας να τεθούν υπό έλεγχο οι ροές κινητικότητας ανθρώπων και οχημάτων. Στο υποκεφάλαιο 3.4 εξετάζεται πιο ενδελεχώς η μετατόπιση της θεωρητικής αντίληψης της πολεοδομικής οργάνωσης σε ένα νέο παραδειγματικό πλαίσιο, εντός του οποίου οι κινητικότητες αποτελούν κεντρική παράμετρο. Στο υποκεφάλαιο 3.5 εκτίθενται τα συμπεράσματα.

3.2 Το πολεοδομικό πλαίσιο της Αθήνας

3.2.1 Πολεοδομική ανάπτυξη και κινητικότητες στην Αθήνα από την ίδρυσή της μέχρι τον Μεσοπόλεμο

«Η γνώσις τῆς ἐξελίξεως τῆς πόλεως τῶν Ἀθηναίων καὶ τοῦ κυκλοφοριακοῦ τοῦ δικτύου διαφωτίζει ἐπαρκῶς τὴν ἀνάλυσιν τοῦ ὁδικοῦ τοῦ δικτύου σήμερον, ὡς καὶ τὴν ἔννοιαν τῶν μέτρων τὰ ὅποια δεόν να τύχουν ἐφαρμογῆς ὡσάκις ὑπάρχει σύγκρουσις μεταξὺ τῶν ἀπαιτήσεων τῆς ἀποδοτικότητος τῆς λειτουργίας τοῦ δικτύου καὶ τῆς διατηρήσεως τῶν συμβόλων τῆς κληρονομίας τοῦ πολιτισμοῦ». Με αυτό το σκεπτικό η Έρευνα και Μελέτη Κυκλοφορίας του Λεκανοπεδίου Αθηνών που δημοσιεύθηκε το 1963 από το αμερικανικό τεχνικό γραφείο Wilbur Smith & Associates σε συνεργασία με το Τμήμα Κυκλοφορίας του Υπουργείου Δημοσίων Έργων ξεκινά το σύντομο ιστορικό της διαμόρφωσης του πολεοδομικού ιστού και των οδικών δικτύων της Αθήνας.⁵¹⁸ Σε αντίστοιχη λογική το συγκεκριμένο υποκεφάλαιο αφιερώνεται στην περιγραφή της πολεοδομικής εξέλιξης της Αθήνας, η οποία αλληλεπέδρασε μεταπολεμικά με την ανάπτυξη της αυτοκίνησης.

«Η θέσις τῶν Ἀθηναίων ἔχει συνεχῶς κατοικηθεῖ ἐπὶ τρεῖς χιλιάδας ἔτη καὶ πλέον ... Ἡ πρώτη γνωστή ἀναφερόμενη εἰς τὰς Ἀθήνας πηγὴ, πραγματευόμενη περὶ τοῦ ὁδικοῦ δικτύου, εὐρίσκεται εἰς τὴν Ὀδύσειαν τοῦ Ὀμήρου, περιγράφει δε τὴν πόλιν ὡς ἔχουσαν εὐρείας οδοῦς (ευρυάγνα, Ραψ. η΄, 80). Εἰς τὴν Ἰλιάδαν τοῦ Ὀμήρου ἀναφέρονται ἐπίσης αἱ Ἀθῆναι ὡς καλοκτισμένη πόλις «ἐὐκτίμενον πτολύεθρον» (Ραψ. Β΄, 546). Οὕτω εἶναι γνωστόν ὅτι πρὸ τοῦ 12^{ου} αἰῶνος π.Χ. αἱ Ἀθῆναι εἶχον φθάσει εἰς τὸ στάδιον ἀναγνωρισμένης πόλεως». Παρά ὅμως τα αναφερόμενα στον Όμηρο, όπως

⁵¹⁸ W. Smith, *Έρευνα και Μελέτη Κυκλοφορίας του Λεκανοπεδίου Αθηνών*, σ. ΙΙΙ. Η έρευνα εκπονήθηκε επί υπουργίας του Γ. Μαρκάκη, βάσει της υπουργ. απόφασης Α 13107 στις 8 – 6 – 1962 και της από 5 – 3 – 1962 σύμβασης

σχολιάζει η μελέτη Smith, στην αρχαιότητα οι οδοί στην Αθήνα ήταν «στεναί και σκολιαί». Από τα προϊστορικά χρόνια οι δρόμοι που συνέδεαν το κέντρο με τα περίχωρα είχαν ακτινωτή διάταξη, αλλά όχι συστηματική βάση ρυμοτόμησης.⁵¹⁹ Ο Ι. Τραυλός αναφέρει μάλιστα ότι το σύστημα αυθαίρετης δόμησης που δεν υπακούει σε κανόνες αυστηρού ρυμοτομικού σχεδίου απαντούσε στην Αθήνα ήδη από την αρχαία εποχή και μάλιστα περιγραφόταν υπό τον όρο *ἀττικῶς*.⁵²⁰ Η πρώτη πόλη στην οποία εφαρμόστηκε κανονική ρυμοτομία τον 5^ο αιώνα π.Χ. από τον Θεμιστοκλή ήταν ο Πειραιάς. Το έργο εκτελέστηκε από τον Ιππόδαμο που κατά τον Αριστοτέλη υπήρξε ο πρώτος πολεοδόμος.⁵²¹ Το σχέδιο αυτό υφίσταται ακόμη μετά από 2.500 χρόνια και κατά τους συντάκτες της μελέτης Smith, το 1962 το σχέδιο αυτό ακόμη απέδιδε.

Κατά την οθωμανική την περίοδο η ίδια μελέτη αναφέρει ότι σύμφωνα με μαρτυρίες της εποχής: «...Δέν υπάρχουν ὁδοί εἰς τὰς Ἀθήνας... μόνο ἐρείπια...σωροὶ λίθων καὶ πλίνθων... αἱ ἀρχαιότητες ... ἕξ χιλιάδες κάτοικοι εἰς ἀξιοθρήνητους καλύβας ... καὶ πλῆθος γλαυκῶν...». ⁵²² «Ἡ καθολικὴ ἀνοικοδόμησις τῶν Ἀθηνῶν ἀπὸ τὸ 1829 τὰς τοποθετεῖ ἤδη μεταξὺ πολλῶν σύγχρονων μεγαλουπόλεων τοῦ Δυτικοῦ πολιτισμοῦ τοῦ Βορείου καὶ τοῦ Νοτίου Ἡμισφαιρίου», σύμφωνα με την μελέτη Smith. Το γεγονός όμως ότι εκείνη την εποχή η Αθήνα επελέγη ως πρωτεύουσα του ελληνικού κράτους πληρώνοντας περισσότερο συμβολικές παρά αντικειμενικές προδιαγραφές φαίνεται ότι σφράγισε ανεξίτηλα την μετέπειτα πορεία της. Μία κωμόπολη της οποίας η εμπορική και πολιτισμική κίνηση πόρρω απείχε από αυτήν που παρουσίαζε η – εκτός ελληνικών συνόρων τότε – Θεσσαλονίκη, ή ακόμη κι η προκάτοχός της, ή Ερμούπολη γίνεται το διοικητικό και σταδιακά το οικονομικό κέντρο ενός κράτους, μικρού μιν, με Μεγάλη Ιδέα δε.

Έχει υποστηριχθεί ότι από τους σημαντικότερους παράγοντες, που βάρυναν στην επιλογή της Αθήνας ως πρωτεύουσας του νεοσύστατου ελληνικού κράτους το 1833, υπήρξε ο συναισθηματικός δεσμός του βασιλέως της Βαυαρίας και πατέρα του Όθωνα Λουδοβίκου Α΄ με την πολιτιστική κληρονομιά της πόλης. Ο Λουδοβίκος άσκησε ισχυρή πίεση στην αντιβασιλεία στο Ναύπλιο για να επιτευχθεί αυτός ο στόχος.

⁵¹⁹ W. Smith, *Έρευνα και Μελέτη Κυκλοφορίας*, σ. 1.

⁵²⁰ Ι. Τραυλός, *Ἡ πολεοδομικὴ ἐξέλιξις τῶν Ἀθηνῶν*, Κάπον, Αθήνα, 2005 (γ΄ έκδοση), σ. 255. «Ἡ συνεχιζόμενὴ πρὸς ὄλας τὰς κατευθύνσεις ἀνάπτυξις τῆς πόλεως προηγήθη πολλάκις τῆς ἐπεκτάσεως τοῦ ρυμοτομικοῦ σχεδίου. Κατὰ μῆκος ἢ πλησίον τῶν ἀρχαιοτάτων ὁδῶν, αἱ ὁποῖαι ὠδήγουν ἔξω τῆς πόλεως, οἱ σημερινοὶ κάτοικοι, ὅπως καὶ οἱ ἀρχαῖοι, ἐξηκολούθουν νὰ κτίζουν αὐθαιρέτως καὶ ἐκτὸς σχεδίου τὰς οἰκίας των, ἀττικῶς, ὡς εἶδομεν ὅτι ἐχαρακτηρίζετο κατὰ τὴν ἀρχαιότητα τὸ ἐλεύθερον τοῦτο πολεοδομικόν σύστημα.»

⁵²¹ Ι. Τραυλός, *Ἡ πολεοδομικὴ ἐξέλιξις τῶν Ἀθηνῶν*, σ. 257

⁵²² Ι. Τραυλός, *Ἡ πολεοδομικὴ ἐξέλιξις τῶν Ἀθηνῶν*, σ. 255

Η ίδρυση της Αθήνας σηματοδότησε ουσιαστικά την ίδρυση της τελευταίας πρωτεύουσας του κλασικισμού στην Ευρώπη πίσω από την οποία κρύβονται πολιτιστικές ευαισθησίες και μια ιδεολογικά υπερφορτισμένη αρχαιομανία. Ο Leo von Klenze το 1834 υποστηρίζει: «... Όπως είναι σήμερα η χώρα, μου φαίνεται πως δεν χρειάζονται οι πολλοί άλλοι θετικοί και υλικοί λόγοι για να αποτρέψουν κάθε σκέψη για μια άλλη πρωτεύουσα της Ελλάδος. Το όνομα μόνον «Αθήνα» ανοικοδομεί την πόλη και της χαρίζει την τέταρτη εποχή της, η Αθήνα θα παρέμενε για τον κόσμο πρωτεύουσα της Ελλάδος ακόμη και αν ανεκήρυσσε κανείς πρωτεύουσα μια άλλη πόλη...»⁵²³

Η ανεξίτηλη σφραγίδα του οράματος του κλασικισμού στην Αθήνα ως πρωτεύουσα ενός κράτους φτωχού, το οποίο επιχειρεί να συγκεράσει τη διαρκή έλλειψη πόρων για την αντιμετώπιση καθημερινών προβλημάτων, όπως η κατασκευή αναγκαίων υποδομών, με την διαχείριση του ένδοξου παρελθόντος που του χαρίζει αναγνωρισιμότητα στα μάτια της Δυτικής Ευρώπης, καθόρισε καίρια τη φυσιογνωμία της, ως μίας πόλης που συγκροτείται μέσα από αντιφάσεις μέχρι και τη μεταπολεμική εποχή. Όπως παρατηρεί χαρακτηριστικά ο Γάλλος γεωγράφος Guy Burgel για την ίδρυση της Αθήνας το 19^ο αιώνα: «Τό Βασίλειο τῆς Ἑλλάδος ἀποτελεῖται ἀπὸ μία μικρὴ πόλη καὶ ἀπὸ ἄρκετὰ μεγάλο ἀριθμὸ χωριῶν. Ὅμως αὐτὴ ἡ μικρὴ πόλη διαθέτει ἕναν θησαυρὸ γιὰ τὸν ὁποῖο πολλοὶ θα ἔδιναν ὅλα τα οἰκοδομήματα τῶν πρωτευουσῶν τῆς Δύσης: τὴν Ἀκρόπολη.»⁵²⁴ Παρ' όλα αυτά κατά τον ίδιο η ελληνική πρωτεύουσα ήταν προικισμένη περισσότερο μ' ένα ένδοξο παρελθόν, παρά με πραγματικές δυνατότητες, καθ' ότι όπως σημειώνει μέχρι και το β' μισό του 20^{ου} αιώνα, «η Αθήνα παραμένει μια πόλη αγροτών κλεισμένη στον εαυτόν της. Πουθενά στη Μεσόγειο δεν είναι τόσο έντονη η διεθνής διείσδυση κεφαλαίων, προϊόντων και τουρισμού, αλλά και καμία άλλη πόλη αυτών των διαστάσεων δεν είναι λιγότερο κοσμοπολίτικη. Αυτό οφείλεται στην νεότητα της πόλης, στην αγροτική προέλευση της πλειοψηφίας των κατοίκων της και στην επιτυχία της ως μια τεχνητή πρωτεύουσα.»⁵²⁵

Σε επίπεδο πολεοδομίας, το γεγονός ότι η Αθήνα κατά την ίδρυσή της χαρακτηρίζεται ως χωριό, το οποίο στην συνέχεια καλείται να διαδραματίσει ρόλο πρωτεύουσας, αποτυπώνεται στα σχέδια πόλης που εκπονούνται ήδη από τον 19^ο αιώνα. Βέβαια, πρέπει να επισημανθεί ότι αν και αυτός ο χαρακτηρισμός του χωριού

⁵²³ Αλ. Παπαγεωργίου – Βενετάς, *Αθήνα*, Κάπον, Αθήνα, 2001, σ. 23

⁵²⁴ G. Burgel, *Αθήνα, η ανάπτυξη μιας μεσογειακής πρωτεύουσας*, σ. 6 – 7, σ. 17

⁵²⁵ G. Burgel., *Αθήνα, η ανάπτυξη μιας μεσογειακής πρωτεύουσας*, σ. 13 – 14

απαντά σε πολλά κείμενα πρωτογενούς και δευτερογενούς βιβλιογραφίας, ο πληθυσμός της προοθωνικής Αθήνας αριθμούσε περί τους 12.000 κατοίκους, συνεπώς δεν υπερβολικά μικρή για τα δεδομένα της εποχής της.⁵²⁶ Μέχρι το 1834 πάντως η κατοικημένη περιοχή περιοριζόταν γύρω απ' την Ακρόπολη. Η μελέτη Smith αναφέρει ότι η ανοικοδόμηση που άρχισε «μετά την απελευθέρωση στην Αθήνα δεν ακολούθησε καμία λογική αναθεώρησης του σχεδίου του χωριού που ήδη υπήρχε».⁵²⁷ Κατά την οθωνική περίοδο (1833 – 1843) συζητήθηκαν αρκετά πολεοδομικά σχέδια για τη νέα Αθήνα. Μερικά από αυτά, όπως των Κλεάνθη – Schaubert και του Klenze έπαιξαν κάποιο ρόλο στις μετέπειτα εξελίξεις,⁵²⁸ ενώ άλλα όπως αυτά των Schinkel, Von Quast και Κανταντζόγλου παρέμειναν ασκήσεις επί χάρτου.⁵²⁹ Παρά τις διαφορετικές απόψεις που απηχούσαν τα πολεοδομικά σχέδια της οθωνικής περιόδου για την Αθήνα, κοινό τόπο αποτελούσε η δημιουργία μιας πόλης που θα υλοποιούσε το όραμα του κλασικισμού και θα αναπτυσσόταν με τρόπο που να αναδεικνύεται το αρχαιολογικό της παρελθόν, το οποίο άλλωστε ήταν και το βασικό προσόν για την επιλογή της ως πρωτεύουσα. Γι' αυτό όλοι οι πολεοδόμοι προέβλεπαν μια εκτεταμένη ζώνη ανασκαφών γύρω απ' την Ακρόπολη.⁵³⁰

⁵²⁶ Γ. Σαρηγιάννης, *Αθήνα 1830 – 2000. Εξέλιξη – Πολεοδομία – Μεταφορές*, Συμμετρία, Αθήνα 2000, σ. 54

⁵²⁷ W. Smith, *Έρευνα και μελέτη Κυκλοφορίας Λεκανοπεδίου Αθηνών*, σ. 1 – 2.

⁵²⁸ Κ. Οικονόμος, «Το πολεοδομικόν πρόβλημα των Αθηνών και η θέσις του Δικαστικού Μεγάρου», σ. 291 – 300. Αν. Δημητρακόπουλος, «Ένα βλέμμα εις την πολεοδομικήν εξέλιξιν της πρωτεύουσας και την εξ αυτής διαγραφόμενην προοπτικήν», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 190, Ιούν. 1960, σ. 31 – 8. Αλ. Παπαγεωργίου – Βενετάς, *Αθήνα*, σ. 23 – 5. Οι νεαροί τότε πολεοδόμοι Σταμάτιος Κλεάνθης (1802 – 1862) και Eduard Schaubert (1804 – 1860) ήταν μαθητές του K. F. Schinkel. Προσέφεραν εθελοντικά τις υπηρεσίες τους στην ελληνική κυβέρνηση το 1832, την εποχή που η προσωρινή έδρα του ελληνικού κράτους βρισκόταν στην Αίγινα κι η περίπτωση της Αθήνας ως υποψήφιας πρωτεύουσας εξεταζόταν μαζί με άλλες. Τα σχέδια αυτά ήταν δαπανηρά στην κατασκευή τους, κι είχαν μνημειακό χαρακτήρα. Οι Κλεάνθης και Schaubert είχαν συντάξει μια τοπογραφική αποτύπωση της παλαιάς πόλης από το 1831 που χρησίμευσε ως υπόβαθρο του πολεοδομικού τους σχεδίου το οποίο επικύρωσε το 1833 ο Όθωνας. Η μελλοντική πόλη σχεδιάστηκε με σεβασμό στα αρχαία κατάλοιπα. Το σχέδιο αυτό αποτελούσε πρόταση για τη δημιουργία μιας κατάφυτης κλασικιστικής πόλης. επιχειρούσε να συνδυάσει κεντροευρωπαϊκές γεωμετρικές διατάξεις και προοπτικές φυγές και θέες προς τα μνημεία με τρόπους δόμησης του Νότου, όπως μονοκατοικίες με κήπους κτισμένες κατά το πανταχόθεν ελεύθερο σύστημα και παρόδιες στοές γύρω από τους κεντρικούς δημόσιους χώρους. Η βασική πρόταση του σχεδίου ήταν η αντιπαράθεση παλαιάς και νέας πόλης.

⁵²⁹ Αλ. Παπαγεωργίου – Βενετάς, *Αθήνα*, σ. 25 – 7. Παρά τις διαφορετικές απόψεις κοινό τόπο για τους πολεοδόμους αποτελούσε η δημιουργία μιας εκτεταμένης ζώνης ανασκαφών γύρω απ' την Ακρόπολη. Οι διαφωνίες έγκειντο προς τον προσανατολισμό που θα έπαιρνε η πόλη. Τελικά αργότερα η πόλη αναπτύχθηκε σε επαφή με τη ζώνη ανασκαφών και σε στενή σχέση με την υπάρχουσα παλαιά πύλη, ακολούθησε δηλαδή το ιδεατό πρότυπο της προσθετικής παράθεσης στο χώρο. Παρά την απρογραμμάτιστη ανάπτυξή της η έμμονη επιθυμία δημιουργίας ενός ενιαίου αρχαιολογικού πάρκου στην καρδιά της Αθήνας επέζησε πέντε γενιές.

⁵³⁰ Αλ. Παπαγεωργίου – Βενετάς, *Αθήνα*, σ. 25 – 7. Ι. Τραυλός, *Η πολεοδομική εξέλιξις*, σ. 248 – 255. Το σχέδιο των αρχιτεκτόνων Κλεάνθη και Schaubert προέβλεπε να μείνει ελεύθερος χώρος γύρω από την Ακρόπολη για την διενέργεια αρχαιολογικών ανασκαφών και να γίνουν απαλλοτριώσεις οικιών κι οικοπέδων. Ωστόσο δεν πραγματοποιήθηκε ελλείψει κονδυλίων γι' αποζημιώσεις, παρά το γεγονός ότι

Όπως συμβαίνει με όλες τις πρωτεύουσες και δη κρατών με περιφερειακό ρόλο ως προς την γεωπολιτική τους ισχύ, η Αθήνα ως έδρα πολιτικής εξουσίας όφειλε να σκηνοθετήσει την αστική της εικονογραφία με τρόπο που θα συμπυκνώνονταν εθνικά και ταυτόχρονα οικουμενικά αφηγήματα. Οι κλασικές αρχαιότητες χρησίμευαν εργαλειακά στην νεωτερική πολεοδομική ανασυγκρότηση της Αθήνας τόσο για την πολιτική ανάδειξη της συνέχειας του ελληνικού έθνους, όσο και για την εδραίωση της ευρωπαϊκότητας μιας πόλης που ως κοιτίδα του ευρωπαϊκού πολιτισμού όφειλε να είναι εφάμιλλη των «αφηγημάτων μεγαλείου» των δυτικών της προτύπων.⁵³¹

Η μίμηση δυτικών προτύπων αντανακλάται εν μέρει και στη διάταξη των δρόμων, η οποία στο ρυμοτομικό σχέδιο των Κλεάνθη – Shaubert ήταν τριγωνική – ακτινωτή σύμφωνα με τη λογική της πόλης της πεφωτισμένης δεσποτείας του 18^{ου} αιώνα με πρότυπα πόλεις όπως η Πετρούπολη, οι Βερσαλλίες κι η Καρλσρούη. Οι κυριότερες οδικές αρτηρίες ήταν πλατειές λεωφόροι που ξεκινούσαν ακτινωτά από την έδρα της βασιλικής εξουσίας με τη μορφή της λεγόμενης “patte d’ oie” (πόδι χήνας). Το σχέδιο εξασφάλιζε οπτική σύνδεση των συμβολικά σημαντικών μνημείων της πόλης με τα αρχαία μνημεία της Ακρόπολης (π.χ. ο άξονας της οδού Αθηνάς συνέδεε οπτικά το ανάκτορο με τα Προπύλαια). Οι κυριότεροι οδικοί άξονες διατάσσονταν τριγωνικά σε ορθογωνικά δίκτυα, διατεταγμένα διαγώνια μεταξύ τους. Η διαγώνια διάταξη των δύο κυριότερων οδικών αξόνων, της Σταδίου και της Πειραιώς, αποτελούσε πέρα από επιλογή συμμετρίας, σύνδεση ανάμεσα στους κεντρικούς λόφους του λεκανοπεδίου.⁵³² Η ακτινωτή διάταξη των κύριων οδικών αξόνων της Αθήνας, η οποία όπως είδαμε και παραπάνω υπήρχε από την αρχαία εποχή θα καταδειχθεί στην συνέχεια ότι είχε καίρια σημασία στην διαμόρφωση των κυκλοφοριακών ροών στην πρωτεύουσα μεταπολεμικά.

ο αρχικά προβλεπόμενος χώρος είχε ήδη αρκετά περιορισθεί σύμφωνα με το νεότερο σχέδιο του Klenze. Η κυβέρνηση αναγκάστηκε τελικά να παραβεί το σχέδιο πόλεως στην περιοχή και να επιτρέψει την οικοδόμηση. Ήδη ο Klenze διέγινωσε τον κίνδυνο που διέτρεχε ο αρχαιολογικός χώρος της Ακρόπολης από τα στρατεύματα των Βαυαρών που είχαν στρατοπεδεύσει σε αυτόν (εκεί στρατοπέδευε κι ο τουρκικός στρατός) και ζήτησε την απομάκρυνσή τους. Μια πυρκαγιά το 1864 στην περιοχή της Πλάκας κατέστρεψε πολλά παραπήγματα κι εκκαθάρισε τους αρχαιολογικούς χώρους της Ρωμαϊκής Αγοράς και της Βιβλιοθήκης του Αδριανού.

⁵³¹ Νίκος Δ. Μπόμπολος, «Εξωστρέφεια και Αστική Εικονογραφία. Ο σχεδιασμός στην αθηναϊκή αστική ανάπτυξη», σ. 57 – 8

⁵³² Αλ. Παπαγεωργίου – Βενετός, *Αθήνα*, σ. 25 – 30. Σε αυτήν την κλασικιστική πόλη προβλέπονταν δημόσια πάρκα, φυτευμένες πλατείες, ο βασιλικός κήπος τριγωνικού σχήματος και πλατειές λεωφόροι. Ένα μεγάλο μέρος της πόλης παρέμενε αδόμητο για να χρησιμοποιηθεί για ανασκαφές. Στο σχέδιό τους υπήρχε σε σπερματική μορφή η ιδέα ενός ενιαίου αρχαιολογικού πολιτιστικού πάρκου.

Το σχέδιο των Κλεάνθη – Schaubert αμφισβητήθηκε καθ' ότι η παράνομη δόμηση στην παλαιά πόλη, η κερδοσκοπία επί της γης, κι οι διαμαρτυρίες των κατοίκων εναντίων των μέτρων απαλλοτριώσεων εξανάγκασαν στην αναθεώρησή τους.⁵³³ Επιπλέον, πέρα απ' το ότι οι απαιτούμενες απαλλοτριώσεις στην οικοδομημένη έκταση της πόλης αύξαναν το κόστος υλοποίησης, το σχέδιο αυτό ήταν ούτως ή άλλως μεγαλεπήβολο και δαπανηρό, σε βαθμό που η εφαρμογή του απειλούσε το νεόκοπο ελληνικό κράτος με χρεοκοπία. Γι' αυτό, το 1834 ο Όθωνας κάλεσε στην Αθήνα τον Leo von Klenze για να συντάξει μια συμβιβαστική λύση, ως απόπειρα προσαρμογής του αρχικού μεγαλόπνοου σχεδίου. Υιοθετώντας τις βασικές κατευθύνσεις του αρχικού σχεδίου ο Klenze μείωσε την έκταση των δημοσίων χώρων. Επίσης πύκνωσε το σύστημα δόμησης, μετατρέποντάς το από πανταχόθεν ελεύθερο σε συνεχές.⁵³⁴ Καθ' ότι όμως οι κυριότεροι οδικοί άξονες που προβλέπονταν το σχέδιο των Κλεάνθη και Schaubert είχαν ήδη χαραχθεί, ο Klenze περιορίστηκε σε επιμέρους τροποποιήσεις της αρχικής σύλληψης, για να εξυπηρετηθούν συγκεκριμένες αναγκαιότητες.⁵³⁵ Σε ό,τι αφορά στο οδικό δίκτυο, η επέμβασή του σε πολλές περιπτώσεις συνίστατο ουσιαστικά στον περιορισμό του αρχικού πλάτους των δρόμων. Γι' αυτό και μεταγενέστερα το σχέδιο του Klenze χαρακτηρίστηκε από τους Έλληνες μηχανικούς ως «στενόκαρδο».⁵³⁶

⁵³³ Αλ. Παπαγεωργίου – Βενετάς, *Αθήνα*, σ. 25 – 30. Σημαντικό μέρος ευθύνης είχε κι η τελική χωροθέτηση των ανακτόρων που υπήρξε εξ αρχής αμφιλεγόμενη.

⁵³⁴ Κ. Οικονόμου, «Το πολεοδομικόν πρόβλημα των Αθηνών και η θέση του Δικαστικού Μεγάρου», σ. 291 – 300. Μ. Καρδαμίτση – Αδάμη, Μ. Δανιήλ, «Οι μηχανικοί της ελεύθερης Ελλάδας κατά την Οθωνική περίοδο», στο Ασημακόπουλος Μ. – Καλογήρου Γ. – Μπελαβίλας Ν. – Τάσιος Θ. Π. (επιμ.), *170 Χρόνια Πολυτεχνείο. Οι μηχανικοί κι η τεχνολογία στην Ελλάδα*, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα, 2012, τ. Β', σ. 105 – 120. Αλ. Παπαγεωργίου – Βενετάς, *Αθήνα*, σ. 25 – 30. Ο Klenze ήταν εκπρόσωπος του ρομαντικού κλασικισμού, όπως κι ο Schinkel, στην αρχιτεκτονική της κεντρικής Ευρώπης. Ωστόσο, ως θαυμαστής του ελληνικού κλασικού ιδεώδους δεν υιοθέτησε στο έπακρο την άκαμπτη μνημειακή συμμετρία του κεντροευρωπαϊκού κλασικισμού, θεωρώντας ότι η ίδρυση μιας πόλης σε κλασικό έδαφος όφειλε να ακολουθήσει το παράδειγμα των ελεύθερων συνθέσεων των αρχαιοελληνικών κέντρων των πόλεων (δηλαδή των ιερών περιβόλων και των αγορών τους). Επίσης αν και δεν είχε μουσειακό σεβασμό προς τις αρχαιότητες, διέπτετο περισσότερο από τη λογική της συνέχειας μεταξύ αρχαίας και νεώτερης παράδοσης. Επιπλέον ο Klenze συνέβαλε σημαντικά στην απομάκρυνση μεταγενέστερων κτισμάτων από τους αρχαιολογικούς χώρους και στη δια νόμου οριοθέτηση των χώρων ανασκαφών. Η επέμβαση του Klenze προσέδωσε στο αρχικό σχέδιο των Κλεάνθη – Schaubert συμβιβαστικό χαρακτήρα. Εισήγαγε ταπεινότερες συνολικές του διαστάσεις, μείωση του εύρους των οδών και το συνεχές σύστημα δόμησης, ενώ τέλος είχε ως επακόλουθο την σχεδόν αναλλοίωτη επιβίωση των συνοικιών της Πλάκας και του Ψυρρή. Η δε θέση των ανακτόρων υπήρξε ουσιαστικά επιλογή του Λουδοβίκου του Α' που την επέβαλε στο γιο του Όθωνα. Αρχιτέκτονάς τους υπήρξε το Friedrich von Gaetner.

⁵³⁵ Αλ. Παπαγεωργίου – Βενετάς, *Αθήνα*, σ. 35 – 40. Βλ. επίσης Σ. Μαλικούτη, «Οι δημοτικοί μηχανικοί του Πειραιά στον 19^ο αιώνα», στο Μ. Ασημακόπουλος – Γ. Καλογήρου – Ν. Μπελαβίλας – Θ. Π. Τάσιος, *170 Χρόνια Πολυτεχνείο. Οι μηχανικοί κι η τεχνολογία στην Ελλάδα*, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα, 2012, τ. Α', σ. 329 – 344.

⁵³⁶ Αν. Δημητρακόπουλος, «Ένα βλέμμα εις την πολεοδομικήν εξέλιξιν της πρωτεύουσας και την εξ αυτής διαγραφόμενην προοπτικήν», σ. 31 – 8.

Κατά την οθωνική περίοδο, ακολούθησαν οι πολεοδομικές προτάσεις των Karl Friedrich Schinkel, του von Quast και του Αλέξανδρου Καυταντζόγλου, οι οποίες δεν είχαν σημαντική επίδραση στις εξελίξεις που ακολούθησαν.⁵³⁷ Τα σχέδια ωστόσο ειδικά του von Quast και ακόμη περισσότερο του Καυταντζόγλου παρουσιάζουν κάποιο ενδιαφέρον ως προς το ότι επιχειρήσαν να προσφέρουν εναλλακτικές λύσεις στην ακτινωτή διάταξη των κεντρικών οδικών αξόνων. Ειδικά το δεύτερο σχέδιο πρότεινε την πλήρη εγκατάλειψη της παλιάς πόλης και την ανάπτυξη μιας νέας, ανατολικά των ανακτόρων, στην επικλινή θέση ανάμεσα στον Λυκαβηττό και τον Ιλισσό. Το οδικό δίκτυο σε αυτήν την πόλη θα αναπτυσσόταν αντί ακτινωτά, σε ορθογώνιο κάναβο.⁵³⁸

Εν τέλει όμως, η πολεοδομική ανάπτυξη της Αθήνας πήρε το δικό της απρόβλεπτο δρόμο καθ' ότι ούτε το σχέδιο των Κλεάνθη – Schaubert εφαρμόστηκε με συνέπεια, ούτε αυτό του Klenze. Ακολούθησαν άλλωστε και άλλα σχέδια, όπως αυτό της Επιτροπής Ελλήνων Στρατιωτικών Μηχανικών και Αρχιτεκτόνων το 1846 με επικεφαλής τον διευθυντή του Μηχανικού, αντισυνταγματάρχη Λ. Σμολένσκη, στην οποία συμμετείχαν μεταξύ άλλων κι οι Λύσανδρος Καυταντζόγλου και Θεόφιλος Χάνσεν, καθώς και το «Σχέδιο της Επιτροπής Σταυρίδη» που καταρτίστηκε από επιτροπή του Δήμου Αθηναίων το 1860.⁵³⁹ Και αυτά τα σχέδια όμως αφ' ενός

⁵³⁷ Αλ. Παπαγεωργίου – Βενετάς, *Αθήνα*, σ. 35 – 40. Δ. Ρουμπιέν, «Κατασκευαστικά ζητήματα στην αθηναϊκή δημόσια αρχιτεκτονική του 19ου αιώνα», στο Μ. Ασημακόπουλος – Γ. Καλογήρου – Ν. Μπελαβίλας – Θ. Π. Τάσιος, *170 Χρόνια Πολυτεχνείο. Οι μηχανικοί κι η τεχνολογία στην Ελλάδα*, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα, 2012, τ. Α', σ. 371 – 386. Το σχέδιο του Karl Friedrich Schinkel, σύμφωνα με τον Παπαγεωργίου – Βενετά, στερείτο επαφής με την πραγματικότητα καθ' ότι ο ίδιος ως μεγάλος δάσκαλος του γερμανικού κλασικισμού και αρχαιολάτρης απέφευγε την επαφή με την σύγχρονη Ελλάδα, όπως κι ο Goethe. Ο Schinkel πρότεινε την χωροθέτηση του σύγχρονου ανακτόρου πάνω στην Ακρόπολη. Η κεντρική του ιδέα συνίστατο στην οικοδόμηση μιας πόλης στους λόφους κι όχι στην πεδιάδα, αξιοποιώντας τους λόφους των Μουσών και των Νυμφών. Αντίστοιχη ήταν κι η άποψη του von Quast για μια πόλη που είχε ως πυρήνα της τους λόφους. Το νέο κέντρο της πόλης θα ήταν στη διασταύρωση δύο οδικών αξόνων εκ των οποίων ο ένας οδηγούσε από την παλαιά πόλη στον Πειραιά, με κατεύθυνση Βορρά προς Νότο, κι ο άλλος συνέδεε την Ιερά Οδό και την Ελευσίνα με την περιοχή του Ιλισσού και την οδό Μεσογείων. Ο von Quast φανταζόταν και μια γέφυρα που θα συνέδεε τη Μητρόπολη στον Άρειο Πάγο με τα Προπύλαια της Ακρόπολης για να δημιουργήσει ένα ενιαίο κέντρο συμβολικής έξαρσης της κοσμικής και εκκλησιαστικής εξουσίας. Οι δυο προαναφερθείσες κύριες συνδέσεις θα περνούσαν κάτω από αυτήν τη γέφυρα. Όπως φαίνεται κύριο μέλημά του δεν ήταν να παραμείνουν ελεύθεροι χώροι γι' ανασκαφές, αλλά να συνυφανθεί η παλαιά με τη νέα πόλη.

⁵³⁸ Αλ. Παπαγεωργίου – Βενετάς, *Αθήνα*, σ. 35 – 40. Δ. Ρουμπιέν, «Κατασκευαστικά ζητήματα στην αθηναϊκή δημόσια αρχιτεκτονική του 19ου αιώνα», σ. 371 – 386. Το σχέδιο του Καυταντζόγλου αποσκοπούσε στην εγκατάλειψη της παλαιάς Αθήνας ώστε να διευκολυνθούν οι ανασκαφές ενώ ακόμη πρότεινε την απαλλοτρίωση της φθηνής κι άγονης γης, ιδιοκτησίας της Εκκλησίας ώστε να διατεθούν σε προσιτές τιμές τα οικοπέδα σε ανταλλαγή των οικοπέδων στην παλιά πόλη. Μ' αυτόν τον τρόπο η αξία της αστικής γης στην παλιά πόλη θα έπεφτε και το κόστος απαλλοτριώσεων για την ανασκαφή της αρχαίας Αθήνας, θα γινόταν προσιτό. Δεν δόθηκε όμως προσοχή σε αυτήν την συνεπή στρατηγική πολεοδομικής ανάπτυξης. Βλ. επίσης, Κ. Καυκούλα, *Ελληνική πολεοδομία 1828-1940*, ΑΠΘ, Θεσσαλονίκη 2002

⁵³⁹ Γ. Σαρηγιάννης, *Αθήνα 1830 – 2000*, σ. 76

βρίσκονταν στη λογική του σχεδίου του Klenze, κι αφ' ετέρου είχαν ουσιαστικά περιορισμένη απήχηση καθ' όση η κερδοσκοπία επί της γης κι η ανεξέλεγκτη παράνομη δόμηση συνεχίστηκαν. Αυτό που έμεινε από το αρχικό σχέδιο ήταν η τριγωνική διάταξη των κυρίων οδών που χαρακτηρίζει μέχρι σήμερα το κέντρο της πόλης, κι η ιδέα της διάνοιξης μερικών κυρίων οδών ανάμεσα στον παλιό αστικό ιστό, δηλαδή οι οδοί Ερμού, Αθηνάς και Αιόλου.⁵⁴⁰ Κατά τ' άλλα, και παρά τα μεγαλεπήβολα οράματα δημιουργίας μιας μεγαλειώδους πρωτεύουσας του κλασικισμού, οι υποδομές της πόλης – ανάμεσα σε αυτές κι οι δρόμοι – θύμιζαν μία μάλλον φτωχή κωμόπολη μέχρι τα μέσα του 19^{ου} αιώνα, εν συγκρίσει με τα πρότυπα των δυτικοευρωπαϊκών πόλεων.

Σύμφωνα με την περιγραφή του Ι. Τραυλού: «Παρά τήν άνεργειν μεγαλοπρεπῶν οἰκοδομημάτων καί εὐπρεπῶν οἰκιῶν ἡ γενική κατάστασις τῆς πόλεως ἰδίως κατά τά πρῶτα ἔτη τῆς βασιλείας τοῦ Ὁθωνος, ἦτο ἐντελῶς πρωτόγονος. Ἐάν ἐξαιρέσουμε τὰς διανοιχθείσας νέας ὁδοὺς καί ὠρισμένας παλαιάς διαπλατυνθείσας καί εὐθυγραμμισθείσας, ἡ ὑπόλοιπος πόλις διετήρει ἀκόμη τήν μορφήν καί τόν χαρακτῆρα τῶν χρόνων τῆς Τουρκοκρατίας. Αἱ ὁδοί ἄνευ τινός ἐπιστρώσεως ἦσαν ἀνώμαλοι καί λασπῶδεις, πολλάκις δέ καί ἀδιάβατοι ἔνεκα τῆς ἐπ' αὐτῶν συσσωρεύσεως τῶν ἐρειπίων κατεστραμμένων οἰκιῶν... Ἀλλά καί τῶν νέων ὁδῶν ἡ εἰκὼν δέν ἦτο καλυτέρα. Ἡ ὁδὸς Σταδίου μέχρι τοῦ 1858 διεσχίζετο ὑπὸ ρεύματος, τό ὁποῖον, στρέφον κατά τὴν σημερινήν ὁδὸν Γεωργίου Σταύρου πρὸς νότον, διήρχετο ἐκ τῆς θέσεως, ὅπου ἀργότερον ἐκτίσθη τό Δημαρχεῖον, καί ἠκολούθει ἐν συνεχείᾳ τὴν κατεύθυνσιν τῆς ὁδοῦ Πειραιῶς. Εἰς τὰ ἀνωτέρω πρέπει νὰ προσθέσωμεν καί τὰς ἐν τῇ ἐφαρμογῇ τοῦ ἐγκριθέντος σχεδίου πόλεως παραβάσεις, αἱ ὁποῖαι προσέδωσαν εἰς τὴν πρωτεύουσαν χαρακτῆρα οἰκοδομικῆς ἀναρχίας.»⁵⁴¹

Ἡ επέκταση τῆς αστικῆς ἀνάπτυξης στὴ συνέχεια υπῆρξε ταχύτατη. Σημαντικοὶ παράγοντες υπῆρξαν ἡ επέκταση τῆς πόλης κι ἡ διασπορά τοῦ πληθυσμοῦ.⁵⁴² Ὡστόσο, ἀν κι ἡ διαδικασία αστικοποίησης στὴν Ελλάδα ἀκολουθεῖ ἓνα κεντρομόλο μοντέλο ἀνάπτυξης, ἡ Αθήνα κατὰ τὸν 19^ο αἰῶνα δὲν ἔχει ἀκόμη πρωτεύουσα θέση στὸν ἔλεγχο τῶν οικονομικῶν δραστηριοτήτων. Σὲ αὐτὸ συνηγορεῖ τὸ κατακερματισμένο οἰκιστικὸ δίκτυο στὸν ἐλληνικὸ χῶρο, ἐν μέρει ἀποτέλεσμα τῆς ἐλλειμματικῆς ἀνάπτυξης συγκοινωνιακῶν δικτύων ποὺ ἀργότερα θὰ ἐπέφεραν τὴν ἀπόλυτη πρωτοκαθεδρία τῆς

⁵⁴⁰ Ἀλ. Παπαγεωργίου – Βενετάς, *Αθήνα*, σ. 35 – 40.

⁵⁴¹ Ι. Τραυλός, *Ἡ πολεοδομικὴ ἐξέλιξις τῶν Αθηνῶν*, σ. 250

⁵⁴² W. Smith, *Ἐρευνα καὶ Μελέτη Κυκλοφορίας*, σ. 2.

πρωτεύουσας στον υπόλοιπο οικιστικό χώρο.⁵⁴³ Η άνοδος της Αθήνας μέχρι και τα τέλη του 19^ο αιώνα δεν σχετίζεται με κάποιο πρωτεύοντα ρόλο στα οικονομικά δίκτυα εμπορίου, πράγμα που θα απαιτούσε κεντρική θέση στα δίκτυα μεταφορών. Οφείλεται κυρίως στην συγκέντρωση των κρατικών διοικητικών λειτουργιών και την ισχύ του κεφαλαίου τουτέστιν στον πολιτικό της ρόλο. Υπήρχε όμως διάσταση ανάμεσα σε αυτόν και τα οικονομικά κέντρα που είναι άλλες πόλεις όπως η Πάτρα ή η Ερμούπολη. Η δημογραφική ανάπτυξη έπεται της συσσώρευσης κεφαλαίου που παρατηρείται στην συνέχεια λόγω της επιχειρηματικής τάξης που εγκαθίσταται σε αυτήν από τα τέλη του 19^{ου} αιώνα.⁵⁴⁴ Όπως σημειώνει ο Edmond About το 1854, «[η] οικοδόμηση όλων αυτών των κτηρίων και η συγκέντρωση τόσο κόσμου στο ίδιο σημείο οφείλεται στην παρουσία της κυβέρνησης. Αυτή η τυχαία πρωτεύουσα δεν έχει ρίζες στη γη. Δεν επικοινωνεί με δρόμους με την υπόλοιπη χώρα. Δεν στέλνει στην υπόλοιπη Ελλάδα τα προϊόντα της βιομηχανίας της. Με δυο λόγια, τίποτε δεν θα κρατούσε στην Αθήνα αυτόν τον πληθυσμό είκοσι χιλιάδων ατόμων, αν η κυβέρνηση μεταφερόταν στην Κόρινθο, και σύντομα η Αθήνα θα ήταν τόσο έρημη και τόσο ερειπωμένη όσο η Αίγινα και το Ναύπλιο.»⁵⁴⁵

Από τη δεκαετία του 1880 αιώνα κι εξής όμως, στο πλαίσιο του εκσυγχρονιστικού προγράμματος του Χ. Τρικούπη, η Αθήνα κι ο Πειραιάς συνδέονται συγκοινωνιακά με τις κύριες πόλεις της Πελοποννήσου και με τα βόρεια σύνορα.⁵⁴⁶ Οι σημαντικότερες επενδύσεις γίνονται βέβαια στους σιδηροδρόμους. Δεδομένου όμως ότι μέχρι το 1882 υπήρχαν 1.137 χλμ. αμαξιτών δρόμων, το γεγονός ότι στο διάστημα

⁵⁴³ Λ. Λεοντίδου, *Πόλεις της σιωπής*, σ. 57 – 64. Τον 19^ο αιώνα, η Αθήνα συγκέντρωνε τη διοίκηση, η Ερμούπολη το εμπόριο, τα ναυπηγεία και τη μεταποίηση, η Πάτρα το σταφιδεμπόριο, και το Ναύπλιο ήταν ακόμη σημαντικό λιμάνι. Οι ισοροπίες αυτές αλλάζουν σταδιακά με την κατασκευή των σιδηροδρόμων. Ωστόσο, σύμφωνα με τον About, η ελλιπής συγκοινωνιακή σύνδεση της Αθήνας με την υπόλοιπη ελληνική επικράτεια υπήρξε η αιτία να μην κυριαρχήσει η πρωτεύουσα στην επαρχία μέσω του εμπορίου. Η εμπορική διακίνηση αγροτικών προϊόντων από την ύπαιθρο προς την πρωτεύουσα και βιομηχανικών προϊόντων από την πρωτεύουσα προς την ύπαιθρο ήταν περιορισμένη μέσω των χειρσαίων δρόμων. Το εμπόριο διεξαγόταν κυρίως μέσω θαλασσιών δρόμων, ανάμεσα σε ελληνικά λιμάνια, και λιμάνια του εξωτερικού. Η οικονομική κυριαρχία της Αθήνας στην ύπαιθρο συντελείται περισσότερο μέσω της χρηματοδότησής της από την ελληνική αστική τάξη. Αυτό μεταβάλλεται από την εποχή του Μεσοπολέμου και κυρίως κατά την μεταπολεμική εποχή με την σταδιακή ανάπτυξη των συγκοινωνιακών δικτύων.

⁵⁴⁴ G. Burgel, *Αθήνα, η ανάπτυξη μιας μεσογειακής πρωτεύουσας*, σ. 245

⁵⁴⁵ Ed. About, *Η σύγχρονη Ελλάδα*, Αθήνα, 1854. Όπως αναφέρεται στο G. Burgel, *Αθήνα, η ανάπτυξη μιας μεσογειακής πρωτεύουσας*, σ. 243

⁵⁴⁶ G. Burgel, *Αθήνα, η ανάπτυξη μιας μεσογειακής πρωτεύουσας*, σ. 170 – 4 Σ' αυτές τις δύο κύριες γραμμές που αποτελούσαν τον κύριο κορμό του εθνικού συγκοινωνιακού δικτύου για πολλές δεκαετίες συνδέθηκαν γραμμές τοπικής σημασίας: οι σιδηρόδρομοι Αττικής (1882 – 1885) που χρηματοδοτήθηκαν σε μεγάλο βαθμό την Compagne française des mines du Lavrion, οι Θεσσαλικοί σιδηρόδρομοι (1882 – 1903) που συνέδεαν τα κύρια κέντρα της πεδιάδας (Βόλος – Λάρισα – Τρίκαλα), κι η γραμμή Πύργος – Κατάκολο στην Ηλεία. Η γραμμή Αθήνας – Πειραιά είχε ήδη ανοίξει από το 1867.

1882 – 1894 κατασκευάζονται επιπλέον 2.000 χλμ. νέων δρόμων σίγουρα δεν είναι αμελητέο. Στις μεταφορικές υποδομές που κατασκευάζονται υπάρχει η πολιτική διάσταση της εδραίωσης της αθηναϊκής διοίκησης κι η στρατιωτική διάσταση καθ' ότι αποσκοπείτο η γρήγορη μεταφορά στρατού στο βόρειο μέτωπο. Οι κατασκευές όμως αυτές συμβάλλουν στην διεύρυνση του δημοσίου χρέους. Επιπλέον είχαν τα πρώτα διττά αποτελέσματα στην σχέση κέντρου – περιφέρειας, τα οποία βέβαια θα επιτείνονταν κατά τον 20^ο αιώνα. Αν και συνέβαλαν δηλαδή στην οικονομική και δημογραφική εξέλιξη της χώρας, αίροντας την απομόνωση ολόκληρων περιοχών και δημιουργώντας μια διέξοδο για τα αγροτικά τους προϊόντα, ταυτόχρονα ενθάρρυναν τις πρώτες μαζικές μετακινήσεις πληθυσμών από τις αγροτικές περιοχές προς την Αθήνα και συνέβαλαν στην συγκέντρωση πληθυσμού στην Αθήνα προκαλώντας στα πρώτα δείγματα δημογραφικών ανισοτήτων, με την παρακμή των περιφερειακών οικονομιών.⁵⁴⁷

Η ανάπτυξη μεταφορικών υποδομών εκτός απ' το ότι συνέβαλε στον εκσυγχρονισμό των παραγωγικών δραστηριοτήτων συντέλεσε και στην αναδιάρθρωση του ως τότε αστικού δικτύου της χώρας, καθ' ότι με εξαίρεση τα κέντρα εξαγωγικού εμπορίου όπως η Πάτρα, η Καλαμάτα ή ο Πύργος που ενδυναμώνονται, οι πόλεις με περιορισμένη πρόσβαση σε θάλασσα και οδικές αρτηρίες μένουν στάσιμες ή παρακμάζουν. Ακόμη κι η Σύρος με την εισαγωγή ατμοπλοΐας φθίνει καθώς αναπτύσσεται ο Πειραιάς.⁵⁴⁸ Θα μπορούσε ενδεχομένως να υποστηριχθεί ότι τα δίκτυα μεταφορών στον ελληνικό χώρο δεν επιφέρουν ισοσκελισμένη ανάπτυξη, αλλά απλώς ανακατανέμουν τις οικονομικές δραστηριότητες σε κάποιες πόλεις και κυρίως στην Αθήνα και τον Πειραιά, εις βάρος των υπολοίπων.

Σε ό,τι αφορά στα μεταφορικά δίκτυα εντός της πόλης, τον 19^ο αιώνα εμφανίζονται και τα πρώτα συγκοινωνιακά μέσα, τα οποία ήταν ιππήλατα οχήματα, γνωστά ως «παμπορεία». Το 1880 ιδρύθηκε η «Εταιρεία Τροchioδρόμων Αθηνών – Πειραιώς – Περιχώρων» η οποία ανέλαβε την κατασκευή κι εκμετάλλευση ενός δικτύου ιπποτροchioδρόμων για την Αθήνα και τον Πειραιά, και μιας γραμμής ατμοτροchioδρόμου από την Αθήνα στο Φάληρο.⁵⁴⁹ Επιπλέον, το 1869 κατασκευάζονται οι επίγειες σιδηροδρομικές γραμμές Πειραιά – Αθήνας, Αθήνας –

⁵⁴⁷ G. Burgel, *Αθήνα, η ανάπτυξη μιας μεσογειακής πρωτεύουσας*, σ. 170 – 4

⁵⁴⁸ Σ. Νικολαΐδου, *Η κοινωνική οργάνωση του αστικού χώρου*, Παπαζήση, Αθήνα, 1993, σ. 101 – 2

⁵⁴⁹ Γ. Σαρηγιάννης, *Αθήνα 1830 – 2000*, σ. 81. Η Εταιρεία Τροchioδρόμων ιδρύθηκε από τη βελγική εταιρεία “Lamionoirs, Forges et Fonderies de Jemmpaes, Victor Demerbe et Compañie ύστερα από εκχώρηση της κυβέρνησης Τρικούπη.

Κηφισιάς ως ανεξάρτητη από την πρώτη, και Αθήνας – Λαυρίου ως διακλάδωση της δεύτερης. Στις γραμμές αυτές χρησιμοποιούνταν ατμοκίνητοι συρμοί. Μέχρι το 1889 η αφετηρία του σιδηροδρόμου Λαυρίου – Κηφισιάς ήταν στην πλατεία Αττικής κι οι επιβάτες μεταφέρονταν από την Ομόνοια μέχρι την Αττική με λεωφορεία. Το 1885 η προέκταση της σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιά – Θησείου φθάνει μέχρι την Ομόνοια υπογείως. Παρά το γεγονός ότι η υπόγεια γραμμή κάλυπτε μία πολύ μικρή απόσταση ήταν σίγουρα σημαντικό έργο για την εποχή αν ληφθεί υπ' όψη ότι ήταν περίπου σύγχρονο της κατασκευής πολλών μητροπολιτικών σιδηροδρόμων μεγάλων ευρωπαϊκών κι αμερικανικών πόλεων.⁵⁵⁰ Το 1904 η σιδηροδρομική γραμμή Πειραιά – Ομοιοιάς γίνεται ηλεκτροκίνητη, όπως και η πλειοψηφία των τροχιοδρομικών γραμμών επιφανείας της πόλεως.⁵⁵¹

Η αργή αλλά σταθερή επέκταση των συγκοινωνιακών δικτύων τόσο ανάμεσα στην Αθήνα και τις υπόλοιπες πόλεις, όσο κι εντός της Αθήνας, διευκόλυναν την διαρκή πληθυσμιακή αύξηση. Ωστόσο, η πρόβλεψη της επέκτασης της Αθήνας στο πλαίσιο του πολεοδομικού της σχεδιασμού δεν υπήρξε ποτέ επαρκώς μακροπρόθεσμη, και στηρίχθηκε εξ αρχής σε σαθρά θεμέλια.⁵⁵² Σύμφωνα με τον Τραυλό: «Η συνεχιζόμενη προς όλας τās κατευθύνσεις ανάπτυξης τῆς πόλεως προηγήθη πολλάκις τῆς ἐπεκτάσεως τοῦ ρυμοτομικοῦ σχεδίου... Η ἱστορία τῆς πολεοδομικῆς ἐξελίξεως τῶν νεώτερων Ἀθηνῶν εἶναι μία ἀτελεύτητος σειρά τροποποιήσεων καὶ ἐπεκτάσεων τοῦ ἀρχικοῦ σχεδίου πόλεως, περιλαμβανομένων εἰς υπερδισχίλια διατάγματα. Μέχρι τοῦ τέλους τῆς βασιλείας τοῦ Ὅθωνος ἡ πόλις περιωρίζετο ἐντὸς τῶν στενῶν ὁρίων τῶν πρώτων σχεδίων, καταλαμβάνουσα ἔκτασιν 2.600.000 τ.μ. με πληθυσμὸν 42.725 ἔναντι συνολικοῦ πληθυσμοῦ τῆς χώρας 1.096.810. Ἐκτοτε ὁμως ἡ ἀνάπτυξις τῆς πρωτεύουσος ὑπῆρξε ραγδαία, ἀκολουθοῦσα τὴν ἐκάστοτε διὰ τῆς ἀπελευθερώσεως καὶ προσαρτήσεως νέων ἐδαφῶν ἐπέκτασιν τῶν συνόρων τοῦ Κράτους.»⁵⁵³ Την εποχή του Τρικούπη, χάρη και στην ανάπτυξη των

⁵⁵⁰ Γ. Σαρηγιάννης, *Αθήνα 1830 – 2000*, σ. 33 – 34. Ο πρώτος μητροπολιτικός σιδηρόδρομος κατασκευάστηκε στο Λονδίνο το 1863. Κάλυπτε απόσταση 6 χλμ. και ηλεκτροκινήθηκε το 1900. Το 1870 κατασκευάστηκε μία γραμμή στη Ν. Υόρκη, το 1896 στη Βουδαπέστη, το 1897 στη Γλασκώβη, το 1898 στη Βιέννη, το 1900 στο Παρίσι, το 1901 στη Βοστώνη, το 1902 στο Βερολίνο, το 1906 στο Αμβούργο, το 1907 στη Φιλαδέλφεια, το 1913 στο Μπουένος Αϊρες και το 1919 στη Μαδρίτη.

⁵⁵¹ Γ. Σαρηγιάννης, *Αθήνα 1830 – 2000*, σ. 34. W. Smith, *Έρευνα και Μελέτη Δημοσίων Συγκοινωνιών Σταθμεύσεως και Σταθμών Λεκανοπεδίου Αθηνών*, Αθήνα, 1965, σ. 1 – 2.

⁵⁵² Αν. Δημητρακόπουλος, «Ένα βλέμμα εις την πολεοδομικήν εξέλιξιν της πρωτεύουσος και την εξ αυτής διαγραφόμενην προοπτικήν», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 190, Ιούν. 1960, σ. 31 – 8.

⁵⁵³ Ι. Τραυλός, *Η πολεοδομική εξέλιξις τῶν Ἀθηνῶν*, σ. 255. Βλ. επίσης, Λ. Λεοντίδου, *Πόλεις της σιωπῆς*, σ. 68. Βάσει της κατάστασης που περιγράφει και ο Τραυλός, η Λεοντίδου υποστηρίζει ότι η Αθήνα παρουσιάζει εν μέρει αντιστοιχία με αποικιοκρατούμενες πόλεις ως προς το ότι η πολεοδομία

μεταφορικών υποδομών που είδαμε παραπάνω ο πληθυσμός της Αθήνας τριπλασιάζεται σε σχέση με την οθωνική περίοδο, φθάνοντας τους 150.000 που αντιστοιχούν στο 10% του συνόλου πανελλαδικά.⁵⁵⁴

Από τα λίγα πολεοδομικά σχέδια που υπήρξαν γενναία ως προς την πρόβλεψη αύξησης του πληθυσμού της Αθήνας, ήταν αυτό του Thomas Mawson το 1919 το οποίο προέβλεπε ότι η Αθήνα θα διπλασίαζε τον πληθυσμό της στους 200.000.⁵⁵⁵ Ωστόσο, μέχρι το Μεσοπόλεμο με όποιο πολεοδομικό σχέδιο εφαρμόστηκε απ' όσα καταρτίστηκαν έκτοτε η πόλη λειτουργούσε αποτελεσματικά. Ακόμη κι όταν ο πληθυσμός κι ο καλυπτόμενος χώρος το 1920 έφθασαν στο δεκαπλάσιο του αρχικού δεν υπήρχε εμφανής δυσχέρεια εντός των «πλουσίων δυνατοτήτων των αρχικών σχεδίων».⁵⁵⁶ Κι αυτό παρ' ό,τι τα πολεοδομικά σχέδια που καταρτίστηκαν τουλάχιστον μέχρι το 1910 αποτελούσαν ουσιαστικά επεκτάσεις του υπάρχοντος σχεδίου πόλης και περιλάμβαναν επιμέρους ευκαιριακές τροποποιήσεις, χωρίς να εισάγουν μια ενιαία και καθολική αντιμετώπιση του πολεοδομικού ιστού.⁵⁵⁷

Μέχρι πάντως και τον Μεσοπόλεμο από πλευράς πολεοδομικής νομοθεσίας κι οικιστικής πολιτικής παρατηρείται σχετική αδράνεια, η οποία δεν επεδείχθη για άλλες ελληνικές πόλεις κυρίως στη Βόρεια Ελλάδα. Η έμφαση που δόθηκε τότε στις νεοπροσαρτημένες αυτές περιοχές, και κυρίως στη Θεσσαλονίκη μετά την πυρκαγιά του 1917 εξηγεί ίσως το ότι η Αθήνα παραμελήθηκε σε κάποιο βαθμό μέχρι να αποκτήσει οικιστικό και χωροταξικό πρόβλημα μετά το 1922.⁵⁵⁸ Η ελληνική πολεοδομική και οικιστική πολιτική που κυριαρχεί στο αστικό χώρο μεταπολεμικά διαμορφώνεται λοιπόν ήδη την εποχή του Μεσοπολέμου. Ήδη από την περίοδο του Α΄ Παγκοσμίου, και πριν τις δραματικές αλλαγές που θα επέφερε το κύμα των προσφυγικών εγκαταστάσεων διοργανώθηκε στην Αθήνα το Πανελλήνιο Τεχνικό

της είναι επείσαστη κι όχι ενδογενής. Το γεγονός ότι η ανάπτυξη της ως μεταρρυθμιστικός θεσμός υπήρξε από την εποχή της ίδρυσής της εξαρτημένη έγκειται στο γεγονός ότι ο σχεδιασμός της εφαρμοζόταν είτε από Βαυαρούς αρχιτέκτονες, είτε από Έλληνες που σπούδασαν στο εξωτερικό, ενώ ακόμη η διαμόρφωσή της υπήρξε σε μεγάλο βαθμό μια τεχνητή διαδικασία στην οποία πρωτοστάτησαν οι Βαυαροί κι η αστική τάξη.

⁵⁵⁴ G. Burgel, *Αθήνα, η ανάπτυξη μιας μεσογειακής πρωτεύουσας*, σ. 140

⁵⁵⁵ Κ. Μπίρης, *Αι Αθήναι από τον 19^ο εις τον 20^{ον} αιώνα*, Μέλισσα, Αθήνα, 1966. Ο Thomas Mawson, Άγγλος κηποτέχνης, ήταν ο πρώτος που πρότεινε την ενοποίηση των ελεύθερων χώρων του κέντρου της πόλης στη γνωμάτευση που έκανε για την ανάπτυξη της Αθήνας το 1919. Πρότεινε την οργάνωση μιας μεγαλοπρεπούς δέσμης από δενδροφυτευμένα βουλεβάρτα μεταξύ Σταδίου και Θησείου και τη δημιουργία νέων εκτάσεων πρασίνου στη νότια πλευρά της πόλης. Το σχέδιο του Mawson δεν υλοποιήθηκε ποτέ αλλά το κύριο αίτημά του επέζησε παρά τις δεκαετίες που πέρασαν.

⁵⁵⁶ W. Smith, *Έρευνα και μελέτη Κυκλοφορίας Λεκανοπεδίου Αθηνών*, σ. 1 – 2.

⁵⁵⁷ Γ. Σαρηγιάννης, *Αθήνα 1830 – 2000*, σ. 76

⁵⁵⁸ Λ. Λεοντίδου, *Πόλεις της σιωπής*, σ. 130

Συνέδριο, που οδήγησε στην σύσταση μιας επιτροπής για την πολεοδομική αναμόρφωση της Αθήνας το 1919 υπό τον Π. Καλλιγά με πρωτοβουλία του Αλέξανδρου Παπαναστασίου, στην οποία όπως προαναφέρθηκε συμμετείχε και ο Κώστας Κιτσίκης.⁵⁵⁹

Για το έργο της επιτροπής αυτής ήδη είδαμε παραπάνω το σχόλιο του Π. Τσολάκη, ο οποίος υποστήριξε ότι κλήθηκε να διαχειριστεί την κατάσταση μιας πόλης, η οποία συγκέντρωνε δραστηριότητες και, το σημαντικότερο, κινητικότητες, τις οποίες δεν είχε τις πολεοδομικές προδιαγραφές να ενσωματώσει, καθ' ότι η μέχρι τότε επέκταση είχε ούτως ή άλλως άναρχο, ευκαιριακό και «αυτορρυθμιζόμενο» χαρακτήρα. Το γεγονός αυτό έχει κάποια σημασία αν ληφθεί υπ' όψη ότι το 1920 η Αθήνα δεν είχε ακόμη δεχθεί τις προσφυγικές ροές που στην συνέχεια επέτειναν την πολεοδομική της αναρχία. Οι ρυθμοί δημογραφικής αύξησης της Αθήνας είχαν ήδη ενταθεί πριν από το 1922 συγκριτικά με την υπόλοιπη Ελλάδα. Μέχρι εκείνη την περίοδο, ενώ ο πληθυσμός σε εθνικό επίπεδο πενταπλασιάστηκε, ο αθηναϊκός πληθυσμός δεκαπενταπλασιάστηκε.⁵⁶⁰ Ήδη από τον Α' Παγκόσμιο η Αθήνα είχε επεκταθεί χωρίς συντονισμένο σχεδιασμό υπό την πίεση του αυξανόμενου αριθμού κατοίκων και της ανεξέλεγκτης εκμετάλλευσης ιδιωτικής γης στην επιφάνεια του σημερινού Δήμου Αθηναίων ενσωματώνοντας περιοχές όπως τα Σεπόλια, τα Πατήσια, η Κυψέλη, η Νεάπολη, το Κολωνάκι, το Παγκράτι, το Κουκάκι και τα Πετράλωνα. Η αστική γη που άνηκε στο δήμο ή το δημόσιο κάλυπτε ελάχιστο ποσοστό του συνόλου της επιφάνειας της πόλης.⁵⁶¹

Η επιτροπή Καλλιγά αντιμετώπισε την πρωτεύουσα με τα πληθυσμιακά και συγκοινωνιακά δεδομένα της εποχής εκείνης, όχι στατικά αλλά εν εξελίξει. Το σχέδιο που καταρτίστηκε τότε αφορούσε σε μία πόλη 300.000 κατοίκων, αλλά δεδομένου ότι προέβλεπε πως μπορούσε στο μέλλον να έφθανε και το 1.000.000 μπορεί να θεωρηθεί ότι ήταν από τα πρώτα μακροπρόθεσμα σχέδια για την Αθήνα. Θεωρώντας ότι το τότε πολεοδομικό συγκρότημα Αθήνας – Πειραιώς – Φαλήρων δεν θα επεκτεινόταν μέχρι τα κράσπεδα του Υμηττού, όπως έγινε αργότερα, πρότεινε τη δημιουργία μιας πόλης – δορυφόρου βορειοδυτικά του δάσους του Ελαιώνα, όπου η περιοχή ήταν άθικτη. Η επιτροπή, γνωρίζοντας την ελληνική πραγματικότητα πρότεινε συντηρητικές κι

⁵⁵⁹ Βλ. Π. Καλλιγάς, *Επιτροπή επί της Οικοδομής της πόλεως των Αθηνών και ποίο το έργο αυτής*.

⁵⁶⁰ G. Burgel, *Αθήνα, η ανάπτυξη μιας μεσογειακής πρωτεύουσας*, σ. 143

⁵⁶¹ Αλ. Παπαγεωργίου – Βενετάς, *Αθηνών Αγλίσμα. Εξέλιξη, προβλήματα και μέλλον του αθηναϊκού τοπίου*, Ερμής, Αθήνα, 1999, σ. 17 – 39

εφικτές λύσεις, οι οποίες εάν είχαν προλάβει να εφαρμοστούν σύμφωνα με την άποψη που διατυπώνει το 1960 ο πρόεδρος του ΤΕΕ Αν. Δημητρακόπουλος θα είχαν αποδώσει εξαιρετικά.⁵⁶²

Οσοδήποτε διορατικές όμως κι αν ήταν οι προβλέψεις του Ρυθμιστικού Σχεδίου που τελικά εκδόθηκε το 1924 ξεπεράστηκαν από τις εξελίξεις που σημειώθηκαν στην Αθήνα μετά την Μικρασιατική Καταστροφή.⁵⁶³ Την περίοδο 1920 – 8 ο πληθυσμός της ευρύτερης περιοχής πρωτεύουσας διπλασιάστηκε, εμφανίζοντας ετήσιο ρυθμό αύξησης 7,4%. Ήδη από την δεκαετία του 1930, το πολεοδομικό συγκρότημα Αθήνας – Πειραιά αποκτά πλέον του ενός εκατομμυρίου κατοίκους και καθιερώνει την πρωτοκαθεδρία του στο ελληνικό αστικό δίκτυο.⁵⁶⁴ Πέρα απ' την έλευση των προσφύγων, η σταδιακή ανάπτυξη των χερσαίων συγκοινωνιών επιτείνει την ανάπτυξη της Αθήνας εις βάρος άλλων πόλεων, φαινόμενο που όπως προαναφέρθηκε είχε εμφανιστεί από τα τέλη του 19^{ου} αιώνα.⁵⁶⁵ Την περίοδο 1930 – 1950 η Ελλάδα είναι ήδη πλέον περισσότερο αστικοποιημένη από τις περισσότερες χώρες, τουλάχιστον της ευρωπαϊκής περιφέρειας, γεγονός που οφείλεται σημαντικά στην οικοδόμηση των προσφυγικών συνοικισμών από την ΕΑΠ, όχι μόνο εντός του πολεοδομικού συγκροτήματος της πρωτεύουσας, αλλά πανελλαδικά, δεδομένου ότι το 80% των συνοικισμών αυτών κτίστηκαν στη Β. Ελλάδα.⁵⁶⁶

Σε κάθε περίπτωση, το πρόβλημα της διαχείρισης και οργάνωσης του πολεοδομικού χώρου στην Αθήνα εμφανίζεται από τον Μεσοπόλεμο, κατά τον οποίο παρουσιάζονται και τα πρώτα δείγματα υδροκεφαλισμού της πρωτεύουσας, με την έλευση των Μικρασιατών προσφύγων. Ήδη από το 1925 συντάσσεται και μία από τις πρώτες κοινωνιακές μελέτες για την πρωτεύουσα.⁵⁶⁷ Ταυτόχρονα, την περίοδο αυτή εγκαταλείπονται οι προσπάθειες πολεοδομικού σχεδιασμού με κριτήρια

⁵⁶² Αν. Δημητρακόπουλος «Ένα βλέμμα εις την πολεοδομικήν εξέλιξιν της πρωτεύουσας», σ. 31 – 8. Τελικά εφαρμόστηκε το λιγότερο οδονηρό μέρος του σχεδίου, δηλ. η προέκταση της Πατησίων και της Γ' Σεπτεμβρίου μέχρι το τέρμα Πατησίων κι η προέκταση της Φωκίωνος Νέγρη μέχρι την Πατησίων. Καθ' ότι η περιοχή ήταν άκτιστη, ρυμοτομούσαν ελάχιστα σπίτια, άρα η εφαρμογή του σχεδίου ήταν εύκολη.

⁵⁶³ Γ. Σαρηγιάννης, «Τα ρυθμιστικά σχέδια Αθηνών και οι μεταβολές των πλαισίων τους», *Αρχιτεκτονικές ματιές*, 11 Οκτωβρίου 2010.

⁵⁶⁴ Αλ. Παπαγεωργίου – Βενετάς, *Αθηνών Αγλαΐσμα. Εξέλιξη, προβλήματα και μέλλον του αθηναϊκού τοπίου*, σ. 17 – 39

⁵⁶⁵ Λ. Λεοντίδου, *Πόλεις της σιωπής*, σ. 170. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το λιμάνι του Βόλου, το οποίο μέχρι και το 1945 υποσκελίζεται σχεδόν τελείως από αυτό του Πειραιά, επειδή η σιδηροδρομική κι αργότερα η οδική σύνδεση του δευτέρου διέδρυναν τον κύκλο εργασιών του.

⁵⁶⁶ Η. Καφάογλου, *Ελληνική αυτοκίνηση. Άνθρωποι, δρόμοι, οχήματα, αγώνες. 1900 – 1940*, Ύψιλον, Αθήνα, 2013, σ. 66. Σ. Νικολαΐδου, *Η κοινωνική οργάνωση του αστικού χώρου* σ. 104

⁵⁶⁷ Σ. Αγαπητός, *Πρόγραμμα Διαρρυθμίσεως της Συγκοινωνίας εν τω συγκροτήματι περιφέρειας Αθηνών*, Αθήνα, 1925.

εικονογραφικής σκηνοθεσίας που είχαν υπάρξει τον 19^ο αιώνα, για τον πρόσθετο λόγο ότι η συντριβή της Μεγάλης Ιδέας άφησε τον ούτως ή άλλως απραγματοποίητο εικονογραφικό σχεδιασμό χωρίς αντικείμενο. Ο χωροταξικός σχεδιασμός, όπως θα αναλυθεί στην συνέχεια, επικεντρώθηκε στην ταξική διαίρεση της πόλης, την προστασία των οικιστικών περιοχών της αστικής τάξης και στον πολιτικό έλεγχο, την περιφερειακή απομόνωση και την πολιτική ενσωμάτωση των εργατικών στρωμάτων, με την προώθηση της αυτοστέγασης.⁵⁶⁸

Παρά τις εργασίες της επιτροπής Καλλιγά, σύμφωνα με την Β. Γκιζελή, μέχρι και την έλευση των προσφύγων η Αθήνα δεν διέθετε κάποιον λεπτομερή κανονισμό σε ό,τι αφορά στην οικοδόμηση, καθ' ότι το ισχύον ρυθμιστικό σχέδιο αποτελούσε ουσιαστικά το πλαίσιο εντός του οποίου εφαρμόζονταν οι λεγόμενες πολεοδομικές «εντολές». Ύστερα όμως από τις αλλαγές που σημειώνονται με τις προσφυγικές εγκαταστάσεις, ο ρόλος του κράτους μέσω των οργανισμών αποκατάστασης και της σχετικής νομοθεσίας είναι καίριος. Οι προσφυγικές ροές εξαναγκάζουν εν μέρει την θέσπιση σχετικού νόμου περί σχεδίου πόλεων το 1923.⁵⁶⁹ Η δεκαετία του 1920 σημαδεύεται εν γένει από έξαρση της πολεοδομικής νομοθεσίας, καθ' ότι παρατηρείται υπερπαραγωγή νόμων και διαταγμάτων ειδικά για πολεοδομικά ζητήματα. Το 1926 ο Αλέξανδρος Σβώλος αναφέρει ότι ψηφίστηκαν περίπου 130 νόμοι κι εκδόθηκαν 525 νομοθετικά διατάγματα, την στιγμή που ο μέσος όρος για την περίοδο 1913 – 1922 ήταν 320 νομοθετήματα ετησίως. Μεγάλος αριθμός διατάξεων αφορούσαν σε θέματα πολεοδομίας που προσεγγίζονταν πρώτη φορά νομοθετικά.⁵⁷⁰

Ο ίδιος ο κρατικός παράγοντας όμως ήταν ο πρώτος που εξ αφορμής των κατεπειγουσών συνθηκών καταστρατήγησε την πολεοδομική νομοθεσία στην περίπτωση των προσφύγων, καθ' ότι ενδεχομένως υπό το καθεστώς ενοχών απέναντί τους απάλειψε από την προσφυγική κατοικία όλες τις υποχρεώσεις απέναντι στην

⁵⁶⁸ Ν. Μπόμπολος, «Εξωστρέφεια και Αστική Εικονογραφία», σ. 60

⁵⁶⁹ Β. Γκιζελή, *Κοινωνικοί μετασχηματισμοί και προέλευση της κοινωνικής κατοικίας στην Ελλάδα. 1920 – 1930*, Επικαιρότητα, Αθήνα, 1984, σ. 207 – 209.

⁵⁷⁰ Β. Γκιζελή, *Κοινωνικοί μετασχηματισμοί*, σ. 264 – 7. Ήδη από το 1917 ο Αλέξανδρος Παπαναστασίου, υπουργός Μεταφορών είχε προκαλέσει τη δημοσίευση του νόμου 85B με διατάξεις που αφορούσαν μεταξύ άλλων στην αυθαίρετη οικοδόμηση. Στις 17 Ιουλίου 1923 δημοσιεύεται το νομοθετικό διάταγμα «Περί Σχεδίων Πόλεων, Κωμών και Συνοικισμών του Κράτους και Οικοδομής αυτών», το πρώτο νομοθετικό κείμενο που χειρίζεται το θέμα δόμησης κι ανάπτυξης της πόλης ολοκληρωμένα. Έξι χρόνια αργότερα δημοσιεύεται ο Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός που είχε προετοιμαστεί από την δεκαετία του 1910, από την εποχή του Ernest Hébrand και παρέμενε εκκρεμής. Υποβλήθηκε σε επεξεργασία από τον Ανάργυρο Δημητρακόπουλο, μετέπειτα πρόεδρο του Τ.Ε.Ε. και υπουργό, ο οποίος τότε ήταν ανώτατος υπάλληλος του Υπουργείου Μεταφορών κι επικυρώθηκε με διάταγμα στις 3 Απριλίου 1929.

πολεοδομική και στεγαστική νομοθεσία.⁵⁷¹ Το 1927 ψηφίστηκε νόμος που επέτρεπε στους πρόσφυγες να κτίζουν κατά παρέκκλιση των πολεοδομικών διατάξεων.⁵⁷² Ακολούθησε ραγδαία οικοπεδοποίηση και εμπορευματοποίηση της γης. Δεδομένου ότι η οικοδόμηση των προσφυγικών κατοικιών παρέμεινε σχεδόν πλήρως απαλλαγμένη από νομοθετικές υποχρεώσεις, τα περίχωρα της πόλης υποβάλλονται σε μια διαδικασία αδιάκοπης οικοδόμησης καθ' όλη τη διάρκεια του Μεσοπολέμου μέσα από διαδικασίες παράνομες, χωρίς κανένα σεβασμό απέναντι σε έστω στοιχειώδεις προδιαγραφές.⁵⁷³ Η οικιστική επέκταση που σημειώνεται με τις προσφυγικές εγκαταστάσεις επέφερε τεράστιες αλλαγές στην πολεοδομική δομή της πρωτεύουσας. Η πλειοψηφία των προσφύγων αντιμετώπισε το πρόβλημα κατοικίας με τη μέθοδο της αυτοστεγάσης. Το αποτέλεσμα ήταν ότι καλύφθηκαν μεγάλες περιστατικές εκτάσεις που παρέμεναν κενές μέχρι το 1922, δηλαδή η περιοχή ανάμεσα στην Αθήνα και τον Πειραιά, και τα βόρεια προάστια.⁵⁷⁴ Οι προσφυγικές παράγκες ξεφύτρωναν στις άκρες του πολεοδομικού συγκροτήματος: σε πλατείς δρόμους, στην κοίτη του Κηφισού, στις κοίτες χειμάρρων δημιουργώντας συνοικισμούς – παραγκουπόλεις.⁵⁷⁵

Οι οικοπεδέμποροι κι οι αγοραστές απαίτησαν στην συνέχεια επέκταση του πολεοδομικού σχεδίου των Αθηνών, με αποτέλεσμα να εγκριθούν «άθλιες επεκτάσεις σχεδιασμένες από τους ίδιους τους ενδιαφερόμενους», όπως σχολίαζε αργότερα ο πρόεδρος του ΤΕΕ Αν. Δημητρακόπουλος. Σύμφωνα λοιπόν με τους μηχανικούς των πρώτων μεταπολεμικών δεκαετιών, οι ρίζες της άναρχης οικιστικής ανάπτυξης, με τις

⁵⁷¹ Β. Γκιζελή, *Κοινωνικοί μετασχηματισμοί*, σ. 207 – 209

⁵⁷² Αν. Δημητρακόπουλος, «Ένα βλέμμα εις την πολεοδομική εξέλιξη της πρωτεύουσας», σ. 31 – 8. Το κράτος από την πλευρά του, με αφορμή την προσφυγική εγκατάσταση παρέκαμψε τη νομοθεσία αναθέτοντας στο Υπουργείο Πρόνοιας πολεοδομικές αρμοδιότητες. Το 1928 ακόμη, το άρθρο 20 του Νόμου 3714/24 – 12 – 1928 υποστήριζε ότι: «ἐπί μίαν τετραετίαν ἀπό τῆς ἰσχύος τοῦ παρόντος ὁ Ὑπουργὸς τῆς Ὑγιεινῆς, Πρόνοιας καὶ Ἀντιλήψεως καὶ αἰ ἐπ' αὐτοῦ ἐγγράφως ἐξουσιοδοτούμεναι ἀρχαὶ δύνανται νὰ χορηγῶσιν ἀδείας πρὸς ἀνέγερσιν οἰκημάτων μονίμων ἢ προσωρινῶν δι' ἀστικήν ἐν γένει ἐγκατάστασιν προσφύγων καὶ ἄνευ τῆς τηρήσεως τῆς νομοθεσίας περὶ σχεδίου πόλεων...» Πριν όμως και από αυτόν τον νόμο το κράτος είχε ήδη άρει την απαγόρευση της οικοδόμησης έξω από την πολεοδομημένη ζώνη ειδικά για τις κατασκευές του Ταμείου Περιθάλψεως κι αργότερα της ΕΑΠ, απαλλάσσοντας την τελευταία από την υποχρέωση να υποβάλλει στο Γραφείο Πολεοδομίας Αθηνών τα αρχιτεκτονικά και κατασκευαστικά σχέδια των μελετών της, διαδικασία που ήταν υποχρεωτική για κάθε ιδιώτη κατασκευαστή ή για κάθε δημόσιο οικοδομικό οργανισμό. Από το 1926 η ΕΑΠ είχε δικό της Οικοδομικό Κανονισμό που υποβάθμιζε την εξειδικευμένη επίλυση των θεμάτων περιβάλλοντος σε περιπτώσιακές αποφάσεις. Το γεγονός αυτό αν και απελευθέρωνε την ΕΑΠ από γραφειοκρατικές δεσμεύσεις είχε αμετάκλητες συνέπειες στη μελλοντική πολεοδομική ανάπτυξη της πρωτεύουσας. Β. Γκιζελή, *Κοινωνικοί μετασχηματισμοί*, σ. 207 – 9

⁵⁷³ Β. Γκιζελή, *Κοινωνικοί μετασχηματισμοί*, σ. 207 – 209

⁵⁷⁴ Η. Καφόγλου, *Ελληνική αυτοκίνηση, Άνθρωποι, δρόμοι, οχήματα, αγώνες. 1900 – 1940*, Ύψιλον, Αθήνα, 2013, σ. 63. Α. Λεοντίδου, *Πόλεις της σιωπής*, σ. 190. Στις περιοχές που κτίστηκαν τα βόρεια προάστια αρχικά υπήρχαν μόνο κάποια χωριά, όπως το Χαλάνδρι, το Μαρούσι και το Καματερό, ή θέρετρα της αστικής τάξης, όπως η Κηφισιά.

⁵⁷⁵ Β. Γκιζελή, *Κοινωνικοί μετασχηματισμοί*, σ. 142 – 6

επακόλουθες συνέπειες στο κυκλοφοριακό της Αθήνας εντοπίζονται εκείνη την περίοδο, καθ' ότι στις περισσότερες προσφυγικές εγκαταστάσεις που πραγματοποιήθηκαν, από πολεοδομικής απόψεως «δέν ἐγνώριζε ἢ δεξιά τί ποιεῖ ἢ ἀριστερά», όπως ανέφερε ο ίδιος.⁵⁷⁶

Πέρα από τις εγκαταστάσεις που χαρακτηρίζονταν αυθαίρετες, ακόμη κι οι οικισμοί που ανεγείρονται στις άκρες του τότε πολεοδομικού συγκροτήματος της Αθήνας από το Ταμείο Περιθάλψεως Προσφύγων την περίοδο 1922 – 1925, δηλαδή η Καισαριανή, ο Βύρωνας, η Ν. Ιωνία κι η Κοκκινιά δεν συνδέονταν με κανενός είδους δίκτυο υποδομής, πολλώ δε μάλλον το οδικό.⁵⁷⁷ Αντίστοιχη είναι η κατάσταση που συνεχίστηκε κι όταν τα τέσσερα προάστια περιήλθαν στη δικαιοδοσία της Επιτροπής Αποκατάστασης Προσφύγων, καθ' ότι λόγω του επειγόντος χαρακτήρα των συνθηκών στέγασης στους νέους οικισμούς παραμελούνται τα έργα υποδομών όπως το αποχετευτικό δίκτυο και το δίκτυο υδροδότησης, με μόνη ίσως εξαίρεση την Ν. Ιωνία. Μπροστά σε τόσο σοβαρές ελλείψεις, είναι ευνόητο ότι η οδική σύνδεση των προσφυγικών περιοχών με την υπόλοιπη πόλη αντιμετωπίστηκε αρχικά ως τελείως δευτερεύον ζήτημα.⁵⁷⁸ Η δραστηριότητα πάντως της ΕΑΠ στο οικιστικό συγκρότημα Αθήνας – Πειραιά συνεισέφερε σε κάποιο βαθμό στην εξέλιξη της πολεοδομικής τεχνολογίας.⁵⁷⁹ Επιπλέον η ΕΑΠ έδειξε κάποια μέριμνα για τις οδικές υποδομές καθ' ότι το 1927 υπέβαλε στο Υπουργείο Συγκοινωνιών πρόταση για την κατασκευή δρόμου που θα συνέδεε την Αθήνα απευθείας με την Κοκκινιά και θα προεκτεινόταν μέχρι τον κόλπο του Αγ. Γεωργίου στον Πειραιά. Το σχέδιο αυτό εντασσόταν στην πρόθεση της Επιτροπής για επέκταση των οικισμών της Αθήνας και του Πειραιά. Επιπλέον, στις 10 Δεκεμβρίου του ίδιου έτους το Υπουργείο εξέδωσε πρόσκληση ενδιαφέροντος για την κατασκευή ενός οδοστρώματος έξι χιλιομέτρων που θα ξεκινούσε από την διασταύρωση της οδού Θηβών με την οδό Πειραιώς και θα έφτανε στον κόλπο του Αγ. Γεωργίου. Άλλα αντίστοιχα παραδείγματα είναι μάλλον σπάνια. Οι δαπάνες πάντως για τα έργα υποδομής συμπεριλαμβανομένου και του οδικού δικτύου αντιστοιχούσαν μόλις στο 3,78% σε σχέση με το σύνολο των δαπανών για την οικοδόμηση των προσφυγικών οικισμών.⁵⁸⁰

⁵⁷⁶ Αν. Δημητρακόπουλος «Ένα βλέμμα εις την πολεοδομικήν εξέλιξιν της πρωτευούσης», σ. 31 – 38. Υπήρξαν βέβαια κάποιες εξαιρέσεις, όπως η περιοχή της Ν. Σμύρνης κι εν μέρει της Καλλιθέας.

⁵⁷⁷ Β. Γκιζελή, *Κοινωνικοί μετασχηματισμοί*, σ. 136

⁵⁷⁸ Β. Γκιζελή, *Κοινωνικοί μετασχηματισμοί*, σ. 151 – 3, σ. 190

⁵⁷⁹ Λ. Λεοντίδου, *Πόλεις της σιωπής*, σ. 249.

⁵⁸⁰ Β. Γκιζελή, *Κοινωνικοί μετασχηματισμοί*, σ. 205 – 6

Στο σύνολό της όμως η κατασκευή υποδομών, στις οποίες συμπεριλαμβάνονταν δρόμοι και συγκοινωνίες, πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο των συμβάσεων του ελληνικού δημοσίου με ξένους επενδυτές.⁵⁸¹ Ήδη από τις αρχές του 1920 η κατάσταση στις συγκοινωνίες της πρωτεύουσας είχε βελτιωθεί αρκετά, δεδομένου ότι το 1922 υπήρχαν 20 γραμμές τραμ, ο Ηλεκτρικός Σιδηρόδρομος Αθηνών – Πειραιώς, ο ατμοκίνητος Αθηνών – Κηφισιάς, και από το 1925 τα λεωφορεία της εταιρείας ηλεκτρισμού Power. Τα πρώτα λεωφορεία μικρών κυρίως ιδιωτών εμφανίζονται στην Αθήνα από το 1923 και αυξάνονται μέχρι και τον Β΄ Παγκόσμιο, υπό συνθήκες βέβαια έντονου ανταγωνισμού. Για τον έλεγχο αυτού του ανταγωνισμού ήδη από το 1933 είχαν ιδρυθεί και τα πρώτα Κοινά Ταμεία Λεωφορείων.⁵⁸² Παράλληλα, είχε ήδη παρουσιαστεί κάποια βελτίωση στο οδικό δίκτυο, με την κατασκευή των δρόμων από Φάληρο προς Βουλιαγμένη που εγκρίθηκαν τμηματικά το 1918 και το 1921, από Τζιτζιφιές προς Αγία Ελεούσα που εγκρίθηκε το 1918, και τη διαπλάτυνση του δρόμου Αθηνών – Αμαρουσίου – Κηφισιάς που εγκρίθηκε το 1922. Το επιβατικό αυτοκίνητο έχει κάνει ήδη την εμφάνισή του από το 1901 και από το 1922 τα ταξί μετέφεραν επιβάτες σε όλα τα σημεία του λεκανοπεδίου με το χιλιόμετρο.⁵⁸³ Από αυτήν την πλευρά η έλευση των προσφύγων επέδρασε καθοριστικά στην συγκοινωνιακών υποδομών στην Αθήνα, καθ' ότι η επέκταση του αστικού χώρου κατέστησε επιτακτική την ανάγκη για διευρυμένα δίκτυα μεταφορών.⁵⁸⁴

Εξίσου σημαντική όμως εξέλιξη αποτελεί η αλλαγή της ανθρωπογεωγραφίας στην περιοχή του λεκανοπεδίου κι η επακόλουθη αλλαγή του μοντέλου αστικής ανάπτυξης. Η συχνά ανεξέλεγκτη οικιστική επέκταση της Αθήνας που προέκυπτε από την κατοίκηση των προσφύγων σε περιστατικούς χώρους, επέφερε τη διεκδίκηση του ελέγχου μεγάλου μέρους του αστικού χώρου από εργατικά στρώματα, με την εξάπλωση της μικροϊδιοκτησίας. Δεδομένης της αριθμητικής υπεροχής των εργατικών στρωμάτων, ειδικά από τη δεκαετία του 1930, και της μειωμένης παρουσίας μεσαίας

⁵⁸¹ Β. Γκιζελή, *Κοινωνικοί μετασχηματισμοί*, σ. 205 – 6

⁵⁸² W. Smith, *Έρευνα και Μελέτη Δημοσίων Συγκοινωνιών*, σ. 18 – 22. *Το συγκοινωνιακό πρόβλημα*, σ. 7. Για την εταιρεία Power, η οποία αργότερα μετονομάστηκε σε ΗΕΜ, η ΕΔΑ υποστήριζε ότι είχε αγοράσει από βελγική εταιρεία οχήματα που προορίζονταν για απόσυρση και τα χρησιμοποίησε στην Ελλάδα για 50 ακόμη χρόνια. Εν γένει, η ΕΔΑ καταλόγιζε στην Power αυθαιρεσίες ως προς τη διαμόρφωση εισιτηρίων και δρομολογίων. Σε ό,τι αφορά στα Κοινά Ταμεία Λεωφορείων, η ΕΔΑ υποστήριζε ότι ιδρύθηκαν για την κατοχύρωση των ιδιοκτητών λεωφορείων και όχι την προώθηση του συμφέροντος του κοινού.

⁵⁸³ Κ. Κακούλα, «Η ιδέα της κηπουπόλης στην ελληνική πολεοδομία του Μεσοπολέμου», στο Αλ. Παπαγεωργίου Βενετάς (επιμ.), *Αθηνών Αγλίσμα Εξέλιξη, προβλήματα και μέλλον του αθηναϊκού τοπίου*, Ερμής, Αθήνα, 1999, σ. 157 – 170

⁵⁸⁴ Η. Καφάογλου, *Ελληνική αυτοκίνηση*, σ. 64 – 5. Λ. Λεοντίδου, *Πόλεις της σιωπής*, σ. 223.

τάξης γίνεται εντονότερα ορατή στο πολεοδομικό χώρο η πόλωση της μεσοπολεμικής κοινωνίας. Για πρώτη φορά εκείνη την περίοδο εφαρμόζεται στον ελληνικό αστικό χώρο ο ηθελμένος κοινωνικός διαχωρισμός, καθώς οι κυρίαρχες τάξεις αποσύρονται στις αποκλειστικές τους συνοικίες από το φόβο των επικίνδυνων (sic) τάξεων.⁵⁸⁵

Αποτέλεσμα ήταν η κοινωνική κατανομή του γεωγραφικού χώρου του λεκανοπεδίου σε διακριτές τάξεις που επιχειρούν τον έλεγχο της περιοχής τους. Ο πολεοδομικός ιστός στο κέντρο της Αθήνας ήταν αναμφισβήτητα υπό τον έλεγχο των αστών από την προηγούμενη περίοδο. Σχετικά νεότερη όμως εξέλιξη αποτελεί η δημιουργία των βορειοανατολικών προαστίων της Αθήνας, ως κηπουπόλεις ή προάστια – υπνωτήρια, τα οποία δημιουργούνται εν πολλοίς χάρη στη δυνατότητα για μεταφορά με το ιδιωτικό αυτοκίνητο.⁵⁸⁶ Τα νέα δεδομένα στο χώρο των μεταφορών διευρύνουν τα όρια των οικιστικών επεκτάσεων, με χαρακτηριστικό παράδειγμα το Ψυχικό, μία από τις πρώτες περιοχές που αποτελούν καρπό μιας επιχειρηματικής πρωτοβουλίας που εκμεταλλεύεται τις νέες συγκοινωνιακές δυνατότητες.⁵⁸⁷ Κατ' αντίστοιχο περίπου τρόπο οικοδομούνται στην συνέχεια και άλλα μεγαλοαστικά προάστια, όπως η Φιλοθέη, η Γλυφάδα κι η Εκάλη.⁵⁸⁸ Οι περιοχές αυτές δεν οικοδομούνται μόνο από την προσπάθεια ελέγχου ενός διακριτού οικιστικού χώρου ως «αντίστροφου γκέτο» μακριά από τα κατώτερα στρώματα, αλλά και χάρη στην εξουσία

⁵⁸⁵ Λ. Λεοντίδου, *Πόλεις της σιωπής*, σ. 190.

⁵⁸⁶ Λ. Λεοντίδου, *Πόλεις της σιωπής*, σ. 220.

⁵⁸⁷ Λ. Λεοντίδου, *Πόλεις της σιωπής*, σ. 225. Κ. Καυκούλα, «Η ιδέα της κηπούπολης στην ελληνική πολεοδομία του Μεσοπολέμου», σ. 157 – 170. Στην δημιουργία του Ψυχικού για παράδειγμα καθοριστική ήταν η συμβολή γνωστών τραπεζιτών που ίδρυσαν με άλλους κεφαλαιοκράτες την εταιρεία «Κέκρωψ». Η εταιρεία αυτή δημιούργησε πρότυπο οικισμό σε σχέδια του μηχανικού Νικολούδη το 1923. Το διάταγμα περί εγκρίσεως σχεδίου συνοικισμού Ψυχικού με το οποίο η εταιρεία Κέκρωψ απέκτησε δικαίωμα ανοικοδόμησης της περιοχής εκδόθηκε στις 20 Νοεμβρίου 1923 (ΦΕΚ 342/1923). Η εταιρεία αποτελείτο από το μεγαλοβιομήχανο Γ. Ησαΐα, το Γ.Γ. της Τράπεζας των Αθηνών Γ. Οικονομίδη, τον Αλ. Διομήδη διοικητή της Εθν. Τράπεζας και τον Ι. Ηλιάσκο Γεν. Διευθ. της Τράπεζας Αθηνών.

⁵⁸⁸ Λ. Λεοντίδου, *Πόλεις της σιωπής*, σ. 225. Κ. Καυκούλα, «Η ιδέα της κηπούπολης στην ελληνική πολεοδομία του Μεσοπολέμου», σ. 161. Η ίδρυση του συνοικισμού Εκάλη συνδέεται με τον πιο μαχητικό προπαγανδιστή της καλής κι υγιεινής κατοικίας, τον Σπήλιο Αγαπητό. Ήταν πολιτικός μηχανικός με σπουδές στο Παρίσι, βουλευτής στο κόμμα των Φιλελευθέρων, και μέλος διεθνών πολεοδομικών σωματείων. Αρθρογραφεί από το 1918 διαρκώς για την κοινωνική κατοικία, την κυκλοφορία, την υγιεινή, το πράσινο και το σχέδιο της Αθήνας αξιοποιώντας τις γνώσεις του και τα ταξίδια του στο εξωτερικό. Παράλληλα ήταν σύμβουλος επιχειρήσεων όπως της Ανωρύμου Οικοδομικής Εταιρείας «Εκάλη». Εμπνεύστηκε την οικοδόμηση αυτής της περιοχής το 1920 στα πρότυπα αγγλικών κηπουπόλεων, επ' ευκαιρίας του Συνεδρίου «Κατοικίας και Κηπουπόλεων» που είχε παρακολουθήσει. Η έκταση επιλέχθηκε από τον ίδιο καθ' ότι η τοποθεσία και το κλίμα ήταν κατάλληλα για την καταπολέμηση της φυματίωσης. Το σχέδιό της έγινε σύμφωνα με τις νεότερες αρχές μηχανικής πόλεων ή πολιτισμού (urbanisme). Για την κηπούπολη της Εκάλης άρχισαν να γίνονται συμβόλαια το 1922. Για τη Φιλοθέη τη δεκαετία του '30. Η τελευταία περιοχή αποτελεί παράδειγμα των αδιεξόδων που συναντούσαν μικροαστικά στρώματα μπροστά στην αντίφαση ανεπαρκούς οικονομικής δυνατότητας αφ' ενός και της επιθυμίας τους να μιμηθούν το μεγαλοαστικό τρόπο ζωής αφ' ετέρου. Αν κι είχε καλές υποδομές εξυπηρετείτο από δυο γκαζοζέεν λεωφορεία, τη «Σουσου» και τη «Μαρμάρα».

και την επιρροή που ασκούσαν οι αστοί στην πολεοδομική νομοθεσία, στις υποδομές και στη διαχείριση των προσφυγικών δανείων. Από την πρώτη στιγμή της ίδρυσής τους απέκτησαν συγκοινωνιακά δίκτυα, ύδρευση, ηλεκτρισμό, κάτι που για τις υπόλοιπες περιοχές της Αθήνας αποτελούσε αίτημα μακροχρόνιων διεκδικήσεων.⁵⁸⁹

Και αυτό ακριβώς το σημείο είναι που καταδεικνύει ότι η περιβόητη πολεοδομική αναρχία που σημειώνεται με την έλευση των προσφύγων και καταδεικνύεται μεταγενέστερα από πολλούς μηχανικούς, όπως θα δούμε στην συνέχεια, ως κύρια παράμετρος της μεταπολεμικής κυκλοφοριακής αναρχίας, εκπορεύεται σε μεγάλο βαθμό από τον κρατικό παράγοντα και την αστική τάξη τις δεκαετίες του 1920 και του 1930. Ενώ η κρατική νομοθεσία προσαρμοζόταν έτσι ώστε να περιλαμβάνει στο σχέδιο πόλεως τις περιοχές που κατοικούνταν από μεγαλοαστούς, οι περιοχές που προσετίθεντο στον αστικό ιστό ως περιοχές κατοίκησης των κατώτερων λαϊκών στρωμάτων – με εξαίρεση τις περιοχές που σχεδιάστηκαν από την Επιτροπή Αποκατάστασης Προσφύγων – χαρακτηρίζονταν μεν ως αυθαίρετες, αλλά αφήνονταν να οικοδομούνται υπό το καθεστώς μίας υποτιθέμενης σιωπηρής ανοχής. Η έλλειψη ενός αυστηρά καθορισμένου νομοθετικού πλαισίου με γενική ισχύ, αλλά κι η ελλιπής ισονομία ως προς την επέκταση του αστικού χώρου συντήρησε για μεγάλο χρονικό διάστημα την άναρχη πολεοδομική επέκταση στην περιοχή του λεκανοπεδίου και συνακόλουθα την έλλειψη ενός ορθολογικού σχεδιασμού οδικού δικτύου που θα εξυπηρετούσε τον ραγδαία αναπτυσσόμενο πολεοδομικό ιστό. Η αστική τάξη φρόντιζε να συντηρεί προσδοκίες μεσαίων και κατώτερων στρωμάτων καταφεύγοντας σε θεσμικές διευθετήσεις, συχνά περιπτωσιακές αναφορικά με το ζήτημα της αστικής κατοίκησης για να αντισταθμίσει την κοινωνική αστάθεια που θα προκαλούσαν οι μάζες. Κατά συνέπεια, η νομιμοποίηση των εργατικών περιοχών κυρίως στα δυτικά προάστια της Αθήνας αποτελούσε αντικείμενο συνδιαλλαγής των τάξεων αυτών με τις εκάστοτε πολιτικές ηγεσίες, η οποία έπαιρνε συχνά και πελατειακή διάσταση.⁵⁹⁰ Η έλλειψη αυστηρού νομοθετικού πλαισίου για την αυθαίρετη δόμηση κι η κρατική ανοχή απέναντι σε φαινόμενα αυθαίρετων οικισμών αποτελούσε σε σημαντικό βαθμό ένα προβληματικό αντιστάθμισμα στην ολιγορτία του ελληνικού κράτους για την εφαρμογή ενιαίας κοινωνικής στεγαστικής πολιτικής και την παροχή κοινωνικής κατοικίας, αλλά και υποδομών στους πρόσφυγες, μεταξύ των οποίων κι οι

⁵⁸⁹ Λ. Λεοντίδου, *Πόλεις της σιωπής*, σ. 225

⁵⁹⁰ Λ. Λεοντίδου *Πόλεις της σιωπής*, σ. 215 – 7.

μεταφορικές. Στην περίπτωση αυτή ο αθηναϊκός αστικός χώρος αποτέλεσε εν μέρει προϊόν διαμόρφωσης μιας προβληματικής εφαρμογής κοινωνικής πολιτικής.⁵⁹¹

Οι πρώτες νομοθετικές προσπάθειες αντιμετώπισης της ανοργάνωτης πολεοδομικής επέκτασης σημειώθηκαν ήδη από τη δεκαετία του 1930, «άλλα ή άνωμαλος κατάστασις είχε ήδη θέσει βαθύτατα τάς ρίζας της».⁵⁹² Ο δήμος της Αθήνας κατά το β' μισό της ίδιας δεκαετίας ανέπτυξε δραστηριότητα για την κάλυψη της έλλειψης έργων υποδομής υπό την κηδεμονία της Γενικής Διοίκησης Πρωτευούσης.⁵⁹³ Το 1935 το κράτος αποφάσισε να διαθέσει από το φόρο οικοδομών ποσό για απαλλοτριώσεις που όπως αναφερόταν χαρακτηριστικά «αποτελούν το θεμέλιο κάθε πολεοδομικής προσπάθειας». Αποφασίστηκε ακόμη να ιδρυθεί Ταμείο κοινής διαχείρισης κράτους και Δήμου Αθηναίων με βάση κινήσεως 200 εκατ. δρχ. Τα πολιτικά γεγονότα όμως που ακολούθησαν ματαίωσαν τις αποφάσεις αυτές. Η συνειδητοποίηση της ανάγκης για ερευνητικά έργα ως προϋπόθεση της οργάνωσης της πρωτεύουσας οδήγησε ακόμη στην ίδρυση του γραφείου Πολεοδομικών Ερευνών και Μελετών, με διευθυντή τον Κ. Δοξιάδη, και στην πρώτη απογραφή κυκλοφορίας, που έχει εντοπιστεί στο πλαίσιο της παρούσας εργασίας, η οποία εκπονήθηκε από τον Οργανισμό Διοίκησης της Πρωτευούσης το 1938. Ιδιαίτερα ενδεικτικό της σύνδεσης κυκλοφορίας και πολεοδομίας, είναι το γεγονός ότι ο Δημητρακόπουλος χαρακτήριζε κάποιες δεκαετίες αργότερα την κυκλοφοριακή αυτή απογραφή «ως απαρχή ορθής πολεοδομικής έρευνας».⁵⁹⁴

Εν κατακλείδι, οι πολεοδομικές συνθήκες του Μεσοπολέμου θέτουν σε μεγάλο βαθμό το πλαίσιο αστικής ανάπτυξης που σημειώνεται και μεταπολεμικά. Πολλά φαινόμενα που καθορίζουν τη φυσιογνωμία του μεταπολεμικού αστικού χώρου, όπως η κερδοσκοπία της γης κι η αυτοστέγαση, η αστική επέκταση με λαϊκή πρωτοβουλία, η έκφραση κοινωνικής διαστρωμάτωσης ανάμεσα σε πολυκατοικίες και υποτυπώδεις κατοικίες, ο διαχωρισμός ανατολικής και δυτικής πλευράς του λεκανοπεδίου, τα αυθόρμητα αναπτυσσόμενα λαϊκά προάστια με αυτοστεγαζόμενους πληθυσμούς, ο συμπαγής αστικός ιστός με κυρίαρχη πολυκατοικία στις κεντρικές περιοχές έχουν τις

⁵⁹¹ Ι. Σαγιάς – Μ. Σπουρδαλάκης, «Συλλογική κατανάλωση, κράτος, κοινωνική αναπαραγωγή», στο Θ. Μαλούτας – Δ. Οικονόμου, *Κοινωνική δομή και πολεοδομική οργάνωση στην Αθήνα*, Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη, 1992, σ. 33 – 66

⁵⁹² Αν. Δημητρακόπουλος, «Ένα βλέμμα εις την πολεοδομικήν εξέλιξιν της πρωτευούσης», σ. 31 – 8.

⁵⁹³ Αλ. Παπαγεωργίου – Βενετάς, *Αθηνών Αγλίσμα*, σ. 17 – 39

⁵⁹⁴ Αν. Δημητρακόπουλος, «Ένα βλέμμα εις την πολεοδομικήν εξέλιξιν της πρωτευούσης», σ. 31 – 8. Επιπλέον, εκείνη την εποχή συζητήθηκε η μετατροπή Πεδίου Άρεως, στο οποίο μέχρι τότε υπήρχαν στρατώνες και προσφυγικές εγκαταστάσεις, σε δημόσιο κήπο.

ρίζες τους στο Μεσοπόλεμο, στον οποίο άλλωστε ανάγεται και το μεγαλύτερο μέρος της πολεοδομικής κι οικιστικής νομοθεσίας που ίσχυε μέχρι το 1970.

3.2.2 Πολεοδομική ανάπτυξη και κινητικότητες στην Αθήνα κατά τη μεταπολεμική περίοδο

Οι σημαντικές χωροταξικές ανακατάξεις που σημειώνονται στην Αθήνα κατά το Μεσοπόλεμο συνεχίστηκαν στο πλαίσιο της αποκατάστασης των καταστροφών του Β΄ Παγκοσμίου. Κατά την δεκαετία του 1940, η ταχύτατη οικιστική διασπορά έφθασε στο απόγειό της, με την οικοδομημένη περιοχή να εκτείνεται πλέον ως τους πρόποδες του Ύμηττου και του Αιγάλεω και ως τη μονή Πεντέλης και τις ελλείψεις των νέων περιοχών σε σύνδεση με τα δίκτυα υποδομών να φθάνουν στο απροχώρητο.⁵⁹⁵ Στη μελέτη Smith αναφερόταν: «Καίτοι ή Έλλάς έχει σχεδόν έξ ολοκλήρου συνέλθει έκ των καταστροφών του Β΄ παγκοσμίου πολέμου, τοῦτο δέν συνέβη ἄνευ μεγάλης προσπάθειας καί ἐπιμελοῦς διαθέσεως δημοσίων πόρων. Αἱ ἄμεσοι ἀνάγκαι τῆς πολιτείας συνίσταντο εἰς τήν ἀνακατασκευήν τῶν δημοσίων ἔργων τά ὅποια εἶχον καταστραφεῖ... Εἰς τάς Ἀθήνας οὐδέν πρόβλημα ὑπῆρξε μεγαλύτερον ἢ ἐμφανέστερον τοῦ προβλήματος τοῦ δικτύου μεταφορῶν».⁵⁹⁶

Επιπλέον, η κινητικότητα πληθυσμιακής εισροής των προσφύγων, υποκαθίσταται ήδη από τη δεκαετία του 1940 από το αστυφιλικό ρεύμα κινητικότητας των πληθυσμών της υπαίθρου. Στο πλαίσιο του νέου αυτού ρεύματος κινητικότητας όμως σημειώνεται κι η μερική εξάλειψη της πόλωσης μεταξύ των περιοχών αστικών και λαϊκών στρωμάτων. Αφ' ενός η οριζόντια χωροταξική διαστρωμάτωση μεταξύ αστικών και λαϊκών ή προσφυγικών ομάδων που είχε σημειωθεί μεσοπολεμικά, αντικαθίσταται από την κατακόρυφη διαφοροποίηση στις περιοχές των πολυκατοικιών καθώς κυριαρχεί η καθ' ύψος οικοδόμηση της πόλης. Ο νέος τρόπος οικοδόμησης διαμορφώθηκε στη βάση της κατ' ὄροφον συνιδιοκτησίας χωρίς την εξασφάλιση δημόσιων χώρων, με την επέκταση του θεσμού της πολυκατοικίας που είχε ήδη εισαχθεί κατά τον Μεσοπόλεμο ορίζοντας έκτοτε την εικόνα των ελληνικών πόλεων.⁵⁹⁷

⁵⁹⁵ Αλ. Παπαγεωργίου – Βενετάς, *Αθηνών Αγλίσμα*, σ. 17 – 39. Η μόνιμη ανεπάρκεια του δικτύου ύδρευσης που περιορίστηκε ύστερα απ' το 1960 με την κατασκευή του φράγματος του Μόρνου. Κατά την δεκαετία του 1940 σημειώνεται επίσης και το απόγειο της καταστροφής του πρασίνου στην πόλη, λόγω της εντατικής υλοτόμησης.

⁵⁹⁶ W. Smith, *Έρευνα και Μελέτη Κυκλοφορίας*, σ. 5

⁵⁹⁷ Λ. Λεοντίδου, *Πόλεις της σιωπής*, σ. 292. Αλ. Παπαγεωργίου – Βενετάς, *Αθηνών Αγλίσμα*, σ. 17 – 39

Αφ' ετέρου, οι παραγκουπόλεις των λαϊκών στρωμάτων μετεμφυλιακά διαλύονται καθώς η ανάπτυξη της αυτοκίνησης άνοιξε νέες περιοχές στον εποικισμό από μεσαία εισοδηματικά στρώματα.⁵⁹⁸

Η οικιστική αυθαιρεσία που κατά την προηγούμενη περίοδο αφορούσε κυρίως σε καταυλισμούς αλλάζει χαρακτήρα καθώς αφορά πλέον και στις μεσαίες τάξεις, ενώ πλέον γίνεται εντονότερη η κερδοσκοπία της γης κι η εμπορευματοποίησή της, η οποία εντείνεται και από την επέκταση των συγκοινωνιακών δικτύων. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται από τον μηχανικό Γ. Παπαμιχελάκη το 1960, το κέντρο της Αθήνας βρίσκεται πλέον μεταπολεμικά με ένα σύμφυρμα εκτός σχεδίου οικισμών, που αποτελούν αντικείμενο εκμετάλλευσης από τους επιχειρηματίες που προκαλούν συνθήκες αναρχίας στην πορεία και της πολεοδομίας και της εθνικής οικονομίας. «Η άγυρτία κι ό τυχодиωκτισμός [τίθενται] στην ύπηρεσία τῆς ἐξαθλιώσεως».⁵⁹⁹ Μάλιστα, ενώ στις δυτικοευρωπαϊκές πόλεις τα φαινόμενα αυτά υποχωρούν με την κυριαρχία του καπιταλιστικού τρόπου παραγωγής, στην Αθήνα και τον Πειραιά διευκολύνονται από αυτόν.⁶⁰⁰

Τα παραπάνω φαινόμενα εν μέρει συνδέονται με την σταδιακή εξάπλωση των συγκοινωνιακών μέσων αλλά και του ιδιωτικού αυτοκινήτου κι είναι αυτά που εντείνουν την κυκλοφοριακή ασφυξία της πρωτεύουσας ήδη από τα τέλη της δεκαετίας του 1940. Σύμφωνα με τον Αρ. Προβελέγγιο, το κυκλοφοριακό αδιέξοδο οφείλεται στην εμπλοκή της αστικής τάξης στη δόμηση της πόλης, με τρόπο που αντιβαίνει κάθε πολεοδομικό κανόνα κι οδήγησε στην κερδοσκοπία της γης, και στην κρατική διοίκηση, η οποία αφ' ενός έδειξε αδυναμία στην επιβολή νομοθεσίας προστασίας του δημόσιου χώρου κι αφ' ετέρου ευθύνεται για την κατασπατάληση των πολεμικών αποζημιώσεων.⁶⁰¹ Το γεγονός ότι οι ρίζες των κυκλοφοριακών προβλημάτων ανάγονται στην προγενέστερη περίοδο, καταδεικνύεται από το ότι κάποιοι μηχανικοί, οι οποίοι προβληματίζονται με το κυκλοφοριακό αδιέξοδο στο οποίο φαίνεται να οδηγείται η Αθήνα ήδη από τα τέλη της δεκαετίας του 1940, διατυπώνουν ακόμη και την άποψη ότι η ισοπέδωση κάποιων περιοχών της κατά τον Β' Παγκόσμιο και τον Εμφύλιο θα μπορούσε ίσως να αποτελέσει μία καλή ευκαιρία ώστε να μπορέσουν

⁵⁹⁸ Λ. Λεοντίδου, *Πόλεις της σιωπής*, σ. 261.

⁵⁹⁹ Γ. Παπαμιχελάκης, «Μερικές σκέψεις για την Αθήνα μας», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 187 – 189, Μάρτ. – Απρ. 1960, σ. 30 – 36

⁶⁰⁰ Λ. Λεοντίδου, *Πόλεις της σιωπής*, σ. 261.

⁶⁰¹ Αρ. Προβελέγγιος, «Ομιλία στο Α' Πανελλήνιο Συνέδριο Αρχιτεκτόνων - Δελφοί 15 – 17 Δεκ. 1961», σ. 56 – 73.

επιτέλους να κάνουν μια ορθολογική χάραξη οδικού δικτύου χωρίς να έχουν τις δεσμεύσεις που τους επέβαλε κατά τη ρυμοτόμηση η ανεξέλεγκτη οικοδόμηση κι οι απαλλοτριώσεις που αύξαναν δραματικά το κόστος χάραξης οδικού δικτύου στην πρωτεύουσα. Η τοποθέτηση του Ηλία Κριμπά, Γενικού Διευθυντή των Τεχνικών Υπηρεσιών ως προς αυτό το ζήτημα το 1949 είναι χαρακτηριστική: «Τί θά ἀπαντήσετε εἰς τόν πατέρα, πού σᾶς ἐπισκέπτεται καί διατυπώνει τό εὐλογο παράπονόν του, ὅτι με τήν ρυμοτόμησιν τοῦ μοναδικοῦ σπιτιοῦ του καθιστᾶτε ἀνέφικτον τόν ἀποφασισμένον γάμον τῆς κόρης του, διότι ἡ προῖκα της, τό ρυμοτομούμενον σπιτάκι της, χάνει τήν ἀξίαν του; Καί τί θα κάμετε, ὅταν εὑρεθῆτε εἰς τήν θέσιν, ὅπως εὑρέθην ἐγώ, πρό συγκεκριμένης προτάσεως νά ἐπωφεληθῆ ὁ Δήμος τῶν ἀνατινάξεων ἀκινήτων κατά τά Δεκεμβριανά, διά νά ἐφαρμόσῃ εὐχερῶς καί ἀδαπάνως εὐρύ πολεοδομικόν πρόγραμμαν διανοίξεως καὶ διαπλατύνσεως ὁδῶν;»⁶⁰²

Παρά τις εξαγγελίες όμως των μηχανικών τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια ότι σκόπευαν να θέσουν υπό έλεγχο το πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας αυτό δεν πραγματοποιήθηκε επαρκώς. Η μεταπολεμική οικοδόμηση από την δεκαετία του 1950 είναι ραγδαία, με αποτέλεσμα οι όποιες απόπειρες για Ρυθμιστικά Σχέδια να επιχειρούν ως επί το πλείστον να επιλύσουν προβλήματα παρά να προβλέψουν μακροπρόθεσμες λύσεις. Κατά το 1954 ο πληθυσμός της Αθήνας προσέγγιζε πλέον το 1,5 εκατομμύριο.⁶⁰³ Για τον πληθυσμό και την έκταση της Αθήνας την δεκαετία του 1950, ο Ι. Τραυλός σημειώνει: «Κατά την τελευταίαν ἀπογραφὴν τοῦ Ἀπριλίου 1951 ὁ πληθυσμὸς τῶν Ἀθηνῶν, μόνο ἐντὸς τῶν ὁρίων τοῦ Δήμου Ἀθηναίων συνολικῆς ἐκτάσεως 32.600.000 τ.μ. ἀνῆλθεν εἰς 565.084 ἐπὶ συνολικοῦ πληθυσμοῦ τῆς χώρας 7.032.801 (σύμφωνα με ἀπογραφή της Στατιστικῆς Υπηρεσίας της Ελλάδος το 1954). Εἰς τὴν πραγματικότηταν ὅμως σήμερον δὲν ὑφίσταται πλέον διαχωρισμὸς μεταξύ τοῦ Δήμου Ἀθηναίων καὶ τῶν διαφόρων ἄλλων πέριξ αὐτοῦ Δήμων καὶ Κοινοτήτων, οἱ ὅποιοι πάντες ὁμοῦ, συμπεριλαμβανομένου καὶ τοῦ ἀλματωδῶς ἀνεπτυχθέντος Πειραιῶς ἀποτελοῦν τεραστίαν ἐνιαίαν κατωκημένην ἑκτασιν καλύπτουσαν ὀλόκληρον τό νότιον τμήμα τοῦ λεκανοπεδίου τῶν Ἀθηνῶν μέχρι τῆς θαλάσσης. Κατά τὴν αὐτὴν δὲ πάλιν ἀπογραφὴν ὁ πληθυσμὸς τῆς περιοχῆς ταύτης ἀνῆλθεν εἰς

⁶⁰² Ηλ. Κριμπάς, «Η κυκλοφορία εν τη πόλει και πολεοδομικά υπέρ αυτής μέτρα», σ. 638 – 648. Βλ. επίσης, *Το συγκοινωνιακό πρόβλημα*, σ. 1. Αντίστοιχη άποψη, από άλλη πλευρά, υποστηριζόταν και από πλευράς της ΕΔΑ, η οποία υποστήριζε ότι η μικρασιατική καταστροφή, και ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος αποτέλεσαν δύο ιστορικές ευκαιρίες για την πολεοδομική αναμόρφωση της πρωτεύουσας, οι οποίες χάθηκαν.

⁶⁰³ W. Smith, *Έρευνα και Μελέτη Κυκλοφορίας*, σ. 2

1.378.586 κατοίκους.»⁶⁰⁴ Μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1960 η Αθήνα έχει πλέον φθάσει το 1,9 εκατομμύριο κατοίκους, συγκεντρώνοντας το ¼ του πληθυσμού πανελλαδικά ενώ ο αγροτικός πληθυσμός ανέρχεται στο 58% της χώρας. Κατά την απογραφή του 1971 η Αθήνα φθάνει τους 2.500.000 κατοίκους, προσεγγίζοντας στην συνέχεια μέσα στην ίδια δεκαετία τα 3.000.000 αν ληφθεί η πραγματική επέκταση της πόλης που σπάει τα όρια του λεκανοπεδίου.⁶⁰⁵

Σύμφωνα με τον δημοσιογράφο Γιάννη Καιροφύλα από τις 91.161 πολυκατοικίες που κτίστηκαν στην Αθήνα την περίοδο 1945 – 1955, οι 62.658 κτίστηκαν κατά την πενταετία 1950 – 1954.⁶⁰⁶ Οι ρυθμοί ραγδαίας ανοικοδόμησης συνεχίζονται κατά τη δεκαετία του 1960 κατά την οποία, όπως αναφέρει ο Κωνσταντίνος Δοξιάδης το 1960 έχουν φθάσει να ανεγείρονται 18 κατοικίες την ώρα.⁶⁰⁷ Η εντατική οικοδόμηση της Αθήνας από την δεκαετία του 1950 κι εξής που οδήγησε στην περιβόητη «πολεοδομική αναρχία» που αναφέρουν οι περισσότεροι από τους μηχανικούς της εποχής, σύμφωνα με τον Γ. Σαρηγιάννη αποτελεί απόρροια των

⁶⁰⁴ Ι. Τραυλός, *Η πολεοδομική εξέλιξις τῶν Ἀθηνῶν*, σ. 255 – 8

⁶⁰⁵ G. Burgel, *Αθήνα, η ανάπτυξη μιας μεσογειακής πρωτεύουσας*, σ. 10, 18 – 23 Στην απογραφή του 1971 ο πληθυσμός της περιοχής πρωτεύουσας είχε 2.530.207 κατοίκους, από 1.378.586 που αριθμούσε το 1951 και 1.852.709 το 1961. Οι ρυθμοί ανάπτυξης είχαν ως εξής: 1951 – 61: 34%, 1961 – 1971: 37%. Μέσα σε μία δεκαετία λοιπόν προστέθηκαν 700.000 πάνω από τον αριθμό κατοίκων των υπολοίπων δύο μεγάλων πόλεων (550.563 στη Θεσσαλονίκη και 119.956 στην Πάτρα). Επίσης, μέσα σε μία εικοσαετία ο πληθυσμός σχεδόν διπλασιάστηκε. Επιπλέον αυτή η δημογραφική έκρηξη στο λεκανοπέδιο σημειώνεται σε μία χώρα δημογραφικά γερασμένη. Το 1951 ο πληθυσμός της Ελλάδας ήταν 7.632.801 κάτοικοι, ενώ το 1971 8.745.084. Η ήδη μέτρια αύξηση πληθυσμού την περίοδο 1951 – 1961 (+10%) μειώθηκε περισσότερο την επόμενη δεκαετία (4,2%). Η πρωτεύουσα παρουσιάζει το παράδοξο της υπέρμετρης πληθυσμιακής αύξησης, συγκεντρώνοντας το 1971 το 1/3 ενός πληθυσμού που ενώ σε εθνικό επίπεδο παραμένει στάσιμος, αυξάνεται στην πρωτεύουσα μόνο. Την δεκαετία του 1970 τουλάχιστον ερχόταν τρίτη παγκοσμίως μετά το Μπουένος Άιρες και το Σαντιάγο ως πρωτεύουσα που επεκτείνεται προς όλες τις κατευθύνσεις και πρώτη σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Κατά τον συγγραφέα η απουσία μιας ενδογραφικής ενδοχώρας θα έπρεπε να βάλει σε σκέψη τους πολεοδόμους, καθ' ότι υποτίμησαν την δυναμική της εσωτερικής μεταανάπτυξης, και θα είχαν άδικο αν πίστευαν ότι ο τωρινός αριθμός θα διατηρηθεί για καιρό.

⁶⁰⁶ G. Burgel, *Αθήνα, η ανάπτυξη μιας μεσογειακής πρωτεύουσας*, σ. 13. Γ. Καιροφύλλας, *Η Αθήνα στη δεκαετία του '50*, Φιλιπότης, Αθήνα, 1993, σ. 164. Συγκεκριμένα το '50 κτίστηκαν 10.281, το '51 11.258, το '52 12.291, το '53 14.413 και το '54 13.815. Η Αθήνα τη δεκαετία του '50, σ. 171 – 2 Στα τέλη του 1955 υπήρχαν 81.990 νέα διαμερίσματα στη διάθεση των Αθηναίων. Οι προσθήκες ορόφων σε οικοδομές ανέρχονταν σε χιλιάδες, όπως κι οι επισκευές παλιών σπιτιών. Μέσα σε τέσσερα χρόνια κτίστηκαν 68.350 οικοδομές, έγιναν 31.904 προσθήκες ορόφων κι επισκευάστηκαν 27.458 σπίτια σε ολόκληρη τη χώρα. Εξ αυτών στην Αθήνα κτίστηκαν τα 62.658. Στους παραπάνω αριθμούς δεν συμπεριλαμβάνονται τα αυθαίρετα. Σύμφωνα με μία στατιστική, μόνο τους τελευταίους 9 μήνες του 1954 κτίστηκαν 1.946 αυθαίρετα, και το 1955 άλλα 1.224. Πολλά απ' αυτά βέβαια κατεδαφίζονταν απ' την Πολεοδομία. Το 1955 κατεδαφίστηκαν 875 σπίτια. Σε σχέση με τις κατεδαφίσεις, ο G. Burgel σημειώνει: «Στην Αθήνα οι κατεδαφίσεις είναι σχεδόν ισάριθμες με τις κατασκευές. Η διάρκεια ζωής ενός κτηρίου οφείλεται λιγότερο στις τεχνικές απαιτήσεις παρά στους διοικητικούς κανονισμούς που επιτρέπουν μεγαλύτερο ύψος και στην κερδοσκοπική δραστηριότητα που ενθαρρύνουν η οικονομική ανάπτυξη κι οι ανάγκες της κοινωνικής προαγωγής.»

⁶⁰⁷ Κ. Δοξιάδης, «Ομιλία στο Α' Πανελλήνιο Συνέδριο Αρχιτεκτόνων - Δελφοί 15 – 17 Δεκ. 1961», σ. 22 – 56.

πολιτικών που εφαρμόστηκαν στην Ελλάδα από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο και τη Διεθνή Τράπεζα, όπως συνοψίζονται στην οικονομική έκθεση του Βαρβαρέσσου, στην οποία η οικοδομή αναδεικνυόταν ως βασική οικονομική δραστηριότητα. Χάρη σε αυτήν την άποψη που επικράτησε, το κράτος έδωσε υψηλά κίνητρα στους οικοπεδούχους και τους μικροκατασκευαστές ώστε η οικονομία να κινηθεί χωρίς κρατικές επενδύσεις σε τομείς που δεν ήταν ανταγωνιστικοί για τα ξένα επενδυτικά κεφάλαια.⁶⁰⁸

Οι ρυθμοί οικοδόμησης φθάνουν την πολεοδομική επέκταση πέρα από κάθε προηγούμενο. Ενώ το 1961 τα όρια του πολεοδομικού συγκροτήματος συνίστατο στην πεδιάδα που ορίζεται ανάμεσα στον Υμηττό, την Πεντέλη, την Πάρνηθα και το Αιγάλεω, το 1971 σημειώνεται εισβολή στο Θριάσιο πεδίο και τα Μεσόγεια. Ταυτόχρονα παρατηρείται απομάκρυνση των ορίων της περιφερειακής ζώνης επιρροής της πρωτεύουσας. Η Κόρινθος στα δυτικά, η Θήβα κι η Χαλκίδα στα βόρεια και το σύνολο της αττικής χερσονήσου ως το Σούνιο ενσωματώνονται στον αστικό αθηναϊκό χώρο.

Επιπλέον παράγοντα εξόδου από την πόλη αποτέλεσε η επιθυμία εποχιακής ή μόνιμης παραθαλάσσιας κατοικίας.⁶⁰⁹ Εάν τον 19^ο αιώνα το κυρίαρχο στοιχείο της αστικής εικονογραφίας της Αθήνας ήταν ο κλασικισμός, μεταπολεμικά υπήρξε η παραλία. Μέσα στο πλαίσιο ενός πολεοδομικού σχεδιασμού που κυριαρχείτο από την ανάγκη προσέλκυσης επενδύσεων και τουρισμού από το εξωτερικό, μέσω επεμβάσεων εξωραϊστικού, τουριστικού, κυκλοφοριακού και εξυγιαντικού χαρακτήρα, η ανακατασκευή του αττικού τοπίου προτάσσει σαφώς τον προσανατολισμό προς τη θάλασσα, εκφράζοντας την πολιτισμική μετατόπιση που συνδέει την παραλία με δραστηριότητες αναψυχής, οι οποίες συνδέονται με τις έννοιες εμπορικής εκμετάλλευσης κι οικονομικής ανάπτυξης των αττικών ακτών. Η τουριστική αξιοποίηση ως παράμετρος πολεοδομικού σχεδιασμού δεν έχει μονάχα την διάσταση της κεροδοσκοπίας. Συνδέεται και με την ιδεολογία της προβολής της Ελλάδας στη Δύση. Μαζί με τις παραλίες που πλέον εκλαμβάνονται ως τουριστικά προϊόντα, και τα αρχαιολογικά μνημεία αποκτούν μια αντίστοιχη νοηματοδότηση. Η εκμετάλλευση των προϊόντων αυτών πρόβαλλε για μία ακόμη φορά την Ελλάδα ως πολιτισμική κοιτίδα αλλά και τουριστικό προορισμό της Ευρώπης με όρους μεταπολεμικού καπιταλισμού

⁶⁰⁸ Γ. Σαρηγιάννης, *Αθήνα 1830 – 2000*, σ. 12

⁶⁰⁹ G. Burgel, *Αθήνα, η ανάπτυξη μιας μεσογειακής πρωτεύουσας*, σ. 42 – 5

και εκσυγχρονισμού. Ταυτόχρονα, προβαλλόταν κι η Δύση στην Ελλάδα, καθ' ότι η εκμετάλλευση αυτή πραγματοποιείτο με κατασκευαστικά έργα που πρόβαλλαν τον εκσυγχρονισμό μέσα από πρότυπα δυτικοευρωπαϊκών κι αμερικανικών πόλεων.⁶¹⁰ Ιδιαίτερα χαρακτηριστική περίπτωση κατασκευαστικού έργου που ανταποκρινόταν στα παραπάνω τεχνοκρατικά κι ιδεολογικά προτάγματα είναι η παραλιακή λεωφόρος Αθηνών – Σουνίου, η οποία προεξέτεινε τη διαδρομή της Συγγρού παραλιακά, συνδέοντας τα τρία σημαντικότερα αρχαιολογικά μνημεία της Αττικής, δηλαδή τον Παρθενώνα, τον ναό του Ολυμπίου Διός και τον ναό του Ποσειδώνα στο Σούνιο. Η περίπτωση αυτή θα αναλυθεί περαιτέρω στο 4^ο κεφάλαιο.

Κατά τ' άλλα, σε επίπεδο οικιστικής πολιτικής συγκροτείται μια στρατηγική συναινέσεων που ολοκλήρωνε την σύναψη του μεσοπολεμικού κοινωνικού συμβολαίου εντείνοντας τη χαοτική πολεοδομική πραγματικότητα του Λεκανοπεδίου με τον άτυπο συμβιβασμό κράτους κι εσωτερικών μεταναστών που επέτρεψε την επέκταση των αυθαίρετων οικισμών και την εξάπλωση του λαϊκού ελέγχου στην αθηναϊκή περιφέρεια. Από τα μέσα της δεκαετίας του 1960 ο εικονογραφικός σχεδιασμός υποκαθίσταται από τις προσπάθειες για χωρικό εξορθολογισμό ενώ η αστική ανάπτυξη εξακολουθεί να εξελίσσεται μέσα από την αυτορρύθμιση που μετατοπιζόταν στην σφαίρα της τοπικής οικονομίας. Ειδικά μετά το 1974, ως ζητούμενο στον πολεοδομικό σχεδιασμό αναδεικνύονται η αποκέντρωση κι η αναβάθμιση της ποιότητας ζωής στην πρωτεύουσα.⁶¹¹ Παρ' όλα αυτά, η χωροταξική διάρθρωση μιας πρωτεύουσας ορισμένων δεκάδων χιλιάδων κατοίκων δεν άλλαξε ούτε την δεκαετία του 1970, όταν η πόλη πλησίαζε πλέον τα τρία εκατομμύρια, δεδομένου ότι ως εμπορικό και διοικητικό κέντρο της πόλης, παρέμενε η ίδια περιοχή που ήταν ανέκαθεν κέντρο και δεν ξεπερνούσε το ένα τετραγωνικό χιλιόμετρο ταυτόχρονα ενώ ταυτόχρονα αποτελούσε και περιοχή κατοικίας. Η αδυναμία του αθηναϊκού σχεδίου πόλεως έγκειται στο ότι δεν κατάλαβε την σταθερή αυτή τάση και προσπάθησε να περιορίσει την πρωτεύουσα σε τεχνητά όρια από καιρό ξεπερασμένα, σύμφωνα με τον G. Burgel.⁶¹²

Το γεγονός ότι τα όρια αυτά είχαν ξεπεραστεί οφειλόταν σε μεγάλο βαθμό στην κατασκευή οδικών δικτύων. Η ραγδαία επέκταση του πολεοδομικού ιστού της πρωτεύουσας πραγματοποιήθηκε κατά τον μεσοπόλεμο όπως είδαμε παραπάνω σε

⁶¹⁰ Ν. Μπόμπολος, «Εξωστρέφεια και Αστική Εικονογραφία», σ. 60 – 5

⁶¹¹ Ν. Μπόμπολος, «Εξωστρέφεια και Αστική Εικονογραφία», σ. 60 – 5

⁶¹² G. Burgel, *Αθήνα, η ανάπτυξη μιας μεσογειακής πρωτεύουσας*, σ. 9 – 12

μεγάλο βαθμό εν μέρει χάρη στις νέες δυνατότητες που προσέφερε η εξέλιξη των μεταφορών κι ειδικά της αυτοκίνησης. Ωστόσο, παρά την ραγδαία πληθυσμιακή αύξηση που προκαλείται με την κινητικότητα των προσφύγων, η κυριαρχία της Αθήνας στο οικιστικό δίκτυο των υπολοίπων αστικών κέντρων δεν είχε ακόμη εγκαθιδρυθεί. Μεταπολεμικά όμως, η – έστω ελλειμματική στην αρχή – βελτίωση των οδικών συνδέσεων όχι μόνο εντός του λεκανοπεδίου, αλλά και του λεκανοπεδίου με την υπόλοιπη Ελλάδα συντελεί όχι μονάχα στην περαιτέρω εξάπλωση του πολεοδομικού συγκροτήματος, αλλά και στην έξαρση της αστυφλικής κινητικότητας, και ακόμη περισσότερο, στην πρωτοκαθεδρία της πρωτεύουσας στον ελληνικό οικιστικό χώρο.

Ένας ταξιδιώτης που θα κατευθυνόταν στην Αθήνα κατά τον 19^ο αιώνα, αφού θα διέσχιζε τον άγονο κι έρημο τόπο της Μεγαρίδος, μετά τα τραντάγματα και τις στροφές του παλιού δρόμου και την Κόρινθο θα έβλεπε να ξεπροβάλλει ένα «απίστευτο θέαμα», αντικρύζοντας την Ακρόπολη από την Ιερά Οδό της Ελευσίνας, μαρτυρεί ο Chateaubriand. Αυτή η κατάσταση παρέμενε κατά τον Burgel λίγο – πολύ μέχρι και τη δεκαετία του 1960, με τη διαφορά ότι πλέον ο ταξιδιώτης ύστερα από μια διαδρομή σε ερημικό τοπίο των γυμνών βουνών των αττικοβοιωτικών συνόρων, στα οποία μόνα σημάδια ανθρώπινης παρουσίας ήταν καλύβες βοσκών πλεγμένες από κλαδιά, θα αντίκρυζε μία συμπαγή μάζα οικοδομών. «Σήμερα η έκκληξη δεν είναι πια δυνατή», συνεχίζει ο ίδιος αναφερόμενος στη δεκαετία του 1970. «Πάνω από 100 χιλιόμετρα πριν, είτε έρχεται κανείς από τη Θήβα, είτε από την Κόρινθο, πολλαπλασιάζονται οι ενδείξεις που παντού αναγγέλουν μια μεγάλη οικονομική μητρόπολη: η κυκλοφορία γίνεται πιο πυκνή, τα βενζινάδικα και τα μοτέλ με τις φανταχτερές διαφημίσεις, τα εργοστάσια που χτίζονται δίπλα στους αυτοκινητοδρόμους σύνδεσης. Μια αστική περιφέρεια έχει πλέον δημιουργηθεί.»⁶¹³

Η οδική σύνδεση της Αθήνας με τα παρακείμενα αστικά κέντρα της Κορινθίας και της Βοιωτίας είναι ενδεικτική των νέων ισορροπιών που επέφερε το οδικό δίκτυο μεταξύ πρωτεύουσας και άλλων ελληνικών πόλεων. Από το 1951 ως το 1961 αυτές οι δυο κοντινές αγροτικές περιοχές αποτελούσαν κέντρα τοπικών παραγωγικών δραστηριοτήτων, διαθέτοντας σχετική οικονομική αυτοτέλεια, ενώ παράλληλα παρουσίαζαν κάποια δημογραφική δυναμική. Η κατασκευή της εθνικής οδού της Λαμίας στις αρχές της δεκαετίας του 1960, η οποία δεν ακολουθεί πλέον την παλιά διαδρομή από τον Κιθαιρώνα, την Ερυθραία και τη Θήβα, αλλά χαράσσει μια γραμμή

⁶¹³ G. Burgel, *Αθήνα, η ανάπτυξη μιας μεσογειακής πρωτεύουσας*, σ. 39

ανάμεσα στην Πάρνηθα και την Πεντέλη διασχίζοντας στην συνέχεια την παρακείμενη στην ακτή του Ευβοϊκού πεδιάδα είναι από τις πρώτες περιπτώσεις που αναδιατάσσουν την δυναμική των κινητικότητων μεταξύ πρωτεύουσας και παρακείμενων αστικών κέντρων. Κατά μήκος εγκαθίστανται το ένα μετά το άλλο βενζινάδικα, μοτέλ κι εργοστάσια που διοικούνται απευθείας από τα αθηναϊκά τους γραφεία. Στην συνέχεια, το 1966 κατασκευάζεται η εθνική οδός Κορίνθου, η οποία επεκτείνεται πέρα από την πόλη αυτή μέχρι το 1970.⁶¹⁴

Τα διττά αποτελέσματα της ευχερέστερης πλέον οδικής σύνδεσης της Αθήνας με τους παρακείμενους νομούς δεν αργούν να φανούν στην οικονομική και πληθυσμιακή τους δυναμική, καθ' ό τι κατά τη δεκαετία του 1970 γενικεύεται η αποχώρηση των αγροτών προς την πρωτεύουσα. Οι πόλεις που δεν βρίσκονται σε άμεση σύνδεση με τα νέα οδικά δίκτυα, όπως η Θήβα, οδηγούνται σε οικονομικό μααρασμό, ενώ άλλες, όπως η Κόρινθος κι η Χαλκίδα επωφελούνται από την οικονομική, χωροταξική και πληθυσμιακή ανακατανομή που επιφέρει η αθηναϊκή βιομηχανική εξάπλωση, οι επιπτώσεις της οποίας εκτείνονται μέχρι την παραλιακή πεδιάδα της βόρειας Πελοποννήσου. Η αστική ανάπτυξη της Αθήνας λοιπόν σε συνδυασμό με την ανάπτυξη της αυτοκίνησης αλλάζουν σημαντικά τη γεωγραφική επίδραση της πόλης δίνοντας μία νέα διάσταση στον εσωστρεφή πολιτικό κι οικονομικό συγκεντρωτισμό του προηγούμενου αιώνα. Παρ' ό τι μέχρι τότε η Αθήνα δεν αποτελούσε μια αυτόνομη οικονομική περιοχή, μέσω των διοικητικών της λειτουργιών καθυποτάσσει πλέον τρόπον τινά τις οικονομικές παραγωγικές δραστηριότητες των γύρω περιοχών, επεκτείνοντας τον οικονομικό της έλεγχο σε αυτές.⁶¹⁵ Ο έλεγχος αυτός όμως δεν προσφέρει μία ένωση ζωτικότητας στην οικονομία του ελληνικού οικιστικού δικτύου συνολικά αλλά επιτείνει περαιτέρω την υδροκεφαλική δομή του.

Η υδροκεφαλική αυτή δομή της σχέσης μεταξύ της Αθήνας και των υπολοίπων ελληνικών πόλεων και οικισμών, που εν μέρει επιτείνεται με την κατασκευή οδικών συνδέσεων μπορεί ως μικρογραφία να εντοπιστεί και στην ακτινική διάταξη τόσο του πολεοδομικού ιστού συνολικά, όσο και του οδικού δικτύου και των ρών κινητικότητας μέσα στο ίδιο το λεκανοπέδιο. Οι βελτιώσεις στο οδικό δίκτυο

⁶¹⁴ G. Burgel, *Αθήνα, η ανάπτυξη μιας μεσογειακής πρωτεύουσας*, σ. 39 – 42. Λόγω των γεωφυσικών ιδιοτεροτήτων της περιοχής που αύξαναν το κατασκευαστικό της κόστος, η οδός αυτή ακολουθούσε σε μεγάλο βαθμό τον παλαιότερο παραλιακό δρόμο περνώντας σε πολλά σημεία πάνω από αυτόν με γεισώματα.

⁶¹⁵ G. Burgel, *Αθήνα, η ανάπτυξη μιας μεσογειακής πρωτεύουσας*, σ. 39 – 42

μεταπολεμικά, που πραγματοποιήθηκαν για την αντιμετώπιση της αλματώδους οικιστικής επέκτασης της πρωτεύουσας κι η επακόλουθη πύκνωση των μετακινήσεων, υπήρξαν εκτεταμένες. Κατασκευάστηκαν νέες αρτηρίες, ενώ επίσης βελτιώθηκαν και οδοστρώθηκαν οι ήδη υπάρχουσες. Αυξήθηκε η κυκλοφοριακή ικανότητα διασταυρώσεων νευραλγικής σημασίας με νησίδες και φωτεινή σηματοδότηση, κι εν γένει τα όρια ταχύτητας και η κυκλοφοριακή ικανότητα διπλασιάστηκαν, μέσω εφαρμογής συστήματος μονόδρομων και αυτομάτου φωτεινής σηματοδότησης συγχρονισμένου τύπου. Την δεκαετία 1950 – 1960 κατασκευάστηκαν στην Αθήνα 40 χλμ. νέων οδών, συντηρήθηκαν 95 χλμ. ήδη υπαρχόντων, ενώ 25 χλμ. ήταν υπό κατασκευή.⁶¹⁶ Στις οδούς αυτές συμπεριλαμβάνονται περιπτώσεις όπως αυτές της λεωφόρου Μεσογείων που ενσωματώνουν ουσιαστικά στις συνοικίες της πρωτεύουσας τα χωριά της υπόλοιπης Αττικής ξεπερνώντας τα φυσικά όρια του λεκανοπεδίου.⁶¹⁷ Ως Αθήνα ορίζεται πλέον στον καθημερινό δημόσιο λόγο όχι ο εν λόγω δήμος, αλλά το συγκρότημα που εκτείνεται σε ολόκληρο το λεκανοπέδιο κι επεκτείνεται σχεδόν σε ολόκληρο τον νομό.

Ωστόσο, τα έργα κατασκευής ή αναδιαμόρφωσης των μεγάλων οδικών αξόνων που πραγματοποιήθηκαν στο πολεοδομικό συγκρότημα της πρωτεύουσας κατά την εικοσαετία 1950 – 1970 δεν ανέτρεψαν την ακτινική διάταξη που όπως έχουμε ήδη προαναφέρει διαμορφώθηκε στην Αθήνα ήδη από την οθωνική περίοδο. Η κύρια δομή του οδικού δικτύου έγκειτο σε αρτηρίες που συνέκλιναν προς τα δυο μεγάλα κέντρα συγκέντρωσης δραστηριοτήτων του τριτογενούς τομέα, δηλαδή την Αθήνα και τον Πειραιά. Η κατανομή του οδικού δικτύου κι η αντίστοιχα διαμορφούμενη διοχέτευση των κυκλοφοριακών ροών ευνοούσε την σύνδεση του κέντρου της Αθήνας με τα βόρεια και βορειοανατολικά προάστια, αλλά και τις νοτιοανατολικές περιοχές της παραλίας του Σαρωνικού. Δεν ευνοούσε όμως την σύνδεση ανατολικού και δυτικού λεκανοπεδίου. Όπως διατυπωνόταν και σε κάποιες από τις κριτικές που θα εκτεθούν στο επόμενο υποκεφάλαιο, τα έργα οδοποιίας που πραγματοποιήθηκαν στο λεκανοπέδιο μεταπολεμικά χαρακτηρίζονταν από μη ιεραρχημένη δομή, έλλειψη δευτερευόντων αξόνων, διάσπαση των συνοικιών από τη διαμπερή κυκλοφορία και διαμόρφωση ασυνεχούς πολεοδομικού ιστού σε πολλές περιοχές. Εγκαθίδρυν έτσι

⁶¹⁶ W. Smith, *Έρευνα και Μελέτη Κυκλοφορίας*, σ. XXII

⁶¹⁷ G. Burgel, *Αθήνα, η ανάπτυξη μιας μεσογειακής πρωτεύουσας*, σ. 42. Η διαπλάτυνση και ασφαλτόστρωση δρόμων σαν την Μεσογείων έφεραν μια πραγματική επανάσταση σύμφωνα με τον Burgel, καθ' ότι τα «αρβανίτικα χωριά» που παλιότερα η αστική τάξη της Αθήνας έβλεπε με δυσπιστία και περιφρόνηση κοντεύουν να γίνουν συνοικίες της πρωτεύουσας.

την μονοκεντρική δομή της πόλης, την απόλυτη εξάρτηση της πλειοψηφίας των δήμων του λεκανοπεδίου από τα δύο κέντρα, και την ανεπάρκεια των διαδημοτικών συνδέσεων.⁶¹⁸ Αδυνατούσαν λοιπόν, να ανατρέψουν τα δεδομένα που οδηγούσαν σε κυκλοφοριακή συμφόρηση.

Αυτό όμως στο οποίο με μαθηματική ακρίβεια οδηγούσε κάθε φορά η κατασκευή πολλών από τους νέους οδικούς άξονες ήταν η αναπαραγωγή του φαινομένου το οποίο είχε κληθεί να αρχικά να αντιμετωπίσει, τουτέστιν η πληθυσμιακή και πολεοδομική έκταση. Η κατασκευή λοιπόν οδικών δικτύων εντός κι εκτός του πολεοδομικού συγκροτήματος της πρωτεύουσας χαρακτηριζόταν από το λεγόμενο φαινόμενο της προτροπής, καθ' ότι η κατασκευή νέων οδών διευκόλυνε ολοένα και πυκνότερες ροές κινητικότητας. Το πρώτο αποτέλεσμα είναι ότι ενισχύοταν περαιτέρω η ανισόρροπη ανάπτυξη κινητικότητας, δεδομένου ότι όσο γίνονταν προσπάθειες για τη διαχείριση της κίνησης ανθρώπων και οχημάτων σε μία επεκτεινόμενη αλλά παρ' όλα αυτά πεπερασμένη έκταση εντός του λεκανοπεδίου, τόσο ερήμωνε η ελληνική επαρχία. Το δεύτερο αποτέλεσμα, το οποίο σημειώνεται και στην μελέτη Smith, είναι ότι οι παρεμβάσεις στην οδοποιΐα γρήγορα καταστάθηκαν ανεπαρκείς χάρη στην συνεχιζόμενη αύξηση κατοίκων κι οχημάτων: «Ἐν τούτοις ὁ αὐξανόμενος ἀριθμὸς ἰδιοκτητῶν αὐτοκινήτων ἐκόρεσαν τὸ βελτιωθέν καὶ συμπληρωθέν δίκτυο σε σημεῖο πού οἱ κυκλοφοριακοὶ φόρτοι ὑπερβαίνουν σε πολλὰ σημεία τὴν κυκλοφοριακὴν ἰκανότητα τῶν ὁδῶν. Ὁ καθορισμὸς τῶν ἀναγκῶν πρέπει να περιλαμβάνη ὄχι μόνο βελτιώσεις γιὰ ἀντιστάθμισμα τῶν ὑφισταμένων ἐλλείψεων, ἀλλὰ καὶ να εξασφαλίζη ἀποθέματα κυκλοφοριακῆς ἰκανότητος.»⁶¹⁹ Το σχόλιο αυτό διατυπώνεται βέβαια εν έτει 1962. Ἐκτοτε τα κατασκευαστικά έργα διάνοιξης, διαπλάτυνσης και ασφαλόστρωσης οδῶν συνεχίστηκαν, διατηρώντας ὁμως την ακτινωτὴ διάταξη που περιγράφηκε παραπάνω. Επιπλέον, ὅπως θα αναλυθεῖ και στο ἐπόμενο ὑποκεφάλαιο, πολλές μελέτες συμπεριλαμβανομένης κι αυτής των Wilbur Smith & Associates επεσήμαναν το φαινόμενο της προτροπής, ἀλλὰ δεν πρότειναν λύσεις υπερκερασμοῦ του.

Απόδειξη είναι οι συνθήκες της πρωτοφανούς πληθυσμιακῆς αὐξησης του λεκανοπεδίου με επακόλουθο την περαιτέρω διόγκωση της κυκλοφοριακῆς συμφόρησης: «Αἱ Ἀθήναι ἀποτελοῦν σπάνιον φαινόμενον κατὰ τὸ ὅτι τὰ δύο περίπου

⁶¹⁸ Ι. Σαγιάς – Φ. Τούντα – Ι. Πολύζος, «Δίκτυα Μεταφορῶν και Γεωγραφική Κατανομή των Μετακινήσεων στον Αθηναϊκό Χώρο», σ. 345 – 377

⁶¹⁹ W. Smith, *Έρευνα και Μελέτη Κυκλοφορίας*, σ. 5 – 6

έκατομμύρια του πληθυσμού του κατοικοῦντος ἤδη ἐντός τῆς περιοχῆς τῶν ἀντιπροσωπεύουν περί το ἕν τέταρτον τοῦ συνολικοῦ πληθυσμοῦ τοῦ ἔθνους, τοῦ ὁποίου εἶναι ἡ πρωτεύουσα. Ἡ συγκέντρωσις αὐτῆ τοῦ πληθυσμοῦ ἐδημιούργησε πολλά προβλήματα διά τήν ἰκανότηταν τῆς πόλεως νά παράσχη οἰκονομικᾶς εὐκαιρίας, οἴκησιν καί συγκοινωνίας. Τά κυκλοφοριακά προβλήματα καθίστανται ὀξύτερα με τήν πάροδον ἐκάστης ἡμέρας ἡ κατάστασις καθίσταται κρισιμότερα λόγω τῆς ταχείας ἀυξήσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν αὐτοκινήτων ὀχημάτων».⁶²⁰

Εκεῖνη τὴν ἐποχὴν ἐν τῇ Αθήνῃ υπήρχαν 40.000 γραφεῖα, καθὼς καὶ 250.000 κατοικίαι καὶ καταστήματα, ἐνὼ ἐν τῇ ευρύτερῃ Ἀττικῇ ὁ ἀριθμὸς αὐτὸς ἀνερχόταν ἐν 400.000.⁶²¹ Στὶς διοικητικὰς ὑπηρεσίας τῆς πόλεως ἐργάζονταν 40.000 ὑπάλληλοι καὶ ἐξυπηρετοῦνταν 100.000 ἄτομα ἡμερησίως. Στὸ ἐμπορικὸν κέντρο ἐργάζονταν 60.000 ἐργαζόμενοι καὶ ἐξυπηρετοῦνταν 200.000 πελάτες, καθὼς καὶ 15 – 20 χιλιάδες τουρίστες ἡμερησίως. Σύμφωνα με ὑπολογισμοὺς τοῦ Γ. Παπαμιχαλάκη, γιὰ τὴν κυκλοφορίαν τῶν παραπάνω χρειαζόνταν 1.200 λεωφορεῖα, 14.000 ταξί καὶ 25.000 Ι.Χ. Μαζὶ με τὰ φορτηγὰ ὀχήματα θὰ ἀνέρχονταν ἐν 50.000, ἀνὰ ἑξάωρον, ἀρα 10.000 ὀχήματα ἐν τοῖς δρόμοις τοῦ κέντρου. Ἐφ' ὅσον μίαν ὥραν κυκλοφορίας ἐξυπηρετοῦσε 600 ὀχήματα ὡριαίως, ἐνὼ ἐν τῇ ὥρᾳ ἀιχμῆς παρουσιαζόταν 50% ἀύξησις τῆς μέσης κυκλοφορίας, ἔπρεπε νὰ ὑπάρχουν εἴκοσι ὥρες κυκλοφορίας ἐν τῷ κέντρῳ, ἐνὼ οἱ τρεῖς κεντρικοὶ δρόμοι Ἀκαδημίας, Πανεπιστημίου καὶ Σταδίου εἶχαν μόνον ἑπτὰ.⁶²²



Λεωφόρος Ἀλεξάνδρας, Αθήνα, 1961. Πηγή: Ἀρχεῖο Δ. Χαρισιάδη – Φωτογραφικὸ Ἀρχεῖο Μουσείου Μπενάκη

⁶²⁰ W. Smith, *Ἐρευνα καὶ Μελέτη Κυκλοφορίας* σ. 2

⁶²¹ Γ. Παπαμιχαλάκης, «Μερικὲς σκέψεις γιὰ τὴν Αθήνα μας», σ. 30 – 36. Ἡ συνολικὴ ἀξία τῆς ἰδιοκτησίας αὐτῆς μαζὶ με συνοδευτικὰς ὑποδομὰς εἶναι 200 δις δρχ. τὴν ὥραν ποὺ ἡ συνολικὴ ἰδιοκτησία ἐν εθνικῷ ἐπίπεδῳ εἶναι 70 δις δρχ. Ἐπιπλέον ἡ Αθήνα ἐκεῖνη τὴν ἐποχὴν συγκεντρώνει τὸ 70% ἐν βιομηχανικῇ, καὶ τὴν βιοτεχνικῇ παραγωγῇ ἀντίστοιχα, ἀλλὰ καὶ ἐν τῇ ἐμπορικῇ καὶ τουριστικῇ κίνησιν ἀντίστοιχα, ἐνὼ ἀκόμη τὸ 70% τῶν διοικητικῶν λειτουργιῶν συντελοῦνται ἐν αὐτῇ, ἐνὼ καταναλάνει τὸ 68% τῆς ηλεκτρικῆς ἐνέργειας πανελλαδικῶς.

⁶²² Γ. Παπαμιχαλάκης, «Μερικὲς σκέψεις γιὰ τὴν Αθήνα μας», σ. 30 – 36.

Παράλληλα με την αύξηση του πληθυσμού, η βαθμιαία άνοδος του εισοδήματος οδηγεί σε αλματώδη αύξηση των μετακινήσεων εντός του λεκανοπεδίου, όπως υποστηρίζεται εκείνη την εποχή. Οι ενδείξεις κατά την δεκαετία του 1960 είναι ότι υπάρχει επιταχυνόμενος ρυθμός αύξησης της ανάγκης, της επιθυμίας και της ικανότητας για μετακίνηση εντός του διευρυνόμενου και πλέον πολυσύνθετου καθισταμένου περιβάλλοντος. «Σήμερα υπάρχει όμοφωνία επί του ὅτι τό οικονομικό μέλλον καί αἱ δυνατότητες ἀναπτύξεως τῆς Ἑλλάδος παρουσιάζουν ἐξαιρετικήν προοπτικήν», όπως αναφέρεται. «Σημαντική καί σταθερά αὐξήσις τοῦ ἐθνικοῦ εισοδήματος καί τῶν προτύπων διαβιώσεως προεκάλεσεν αὐξουσα ἰκανότητα τοῦ ἔθνους εἰς τήν ἐξασφάλισιν δημοσίων συγκοινωνιῶν χαμηλοῦ κόστους καθώς καί προθυμίαν τοῦ κοινοῦ νά παραδεχθῆ τάς αὐξημένας ἐν γένει δαπάνας μετακινήσεως ὡς καί τούς αὐξημένους χρόνους καί ἀποστάσεις τῶν τοιούτων μετακινήσεων.» Το κατά πόσο το κοινό δεχόταν με προθυμία τις αυξήσεις στις δαπάνες μετακινήσεων, όπως διατεινόταν οι συντάκτες της μελέτης Smith, είναι βέβαια αμφισβητήσιμο.⁶²³ Αυτό που σίγουρα μπορεί να διαπιστωθεί είναι μια αυξανόμενη τάση για κινητικότητα, η οποία στη μελέτη Smith εμφανίζεται ως απόρροια της ανόδου του μέσου βιοτικού επιπέδου. Η ίδια μελέτη προέβλεπε και την αύξηση της επιθυμίας για απόκτηση ιδιόκτητου αυτοκινήτου: «Ἡ πρόσφατος ἔνωσις τῆς Ἑλλάδος μετά τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητος θα ἔχει ἀναμφιβόλως μεγάλην ἐπίδρασιν ἐπί τοῦ μελλοντικοῦ δυναμικοῦ ἰδιοκτησίας ὀχημάτων. Ἡ κατάργησις τῶν εἰσαγωγικῶν δασμῶν ἐπί τῶν παραγόμενων ὑπό τῶν Χωρῶν – Μελῶν αὐτοκινήτων θα ἐνθαρρύνει τήν εἰσαγωγήν περισσοτέρων ὀχημάτων καί θα ἐπιταχύνει τόν ἤδη με γοργόν ρυθμόν ἀνερχόμενον βαθμόν ἰδιοκτησίας αὐτῶν.»⁶²⁴

Κατά την περίοδο 1950 – 1980, οι ρυθμοί αύξησης των κυκλοφορούντων οχημάτων πανελλαδικά είναι ραγδαίοι, όπως θα εκτεθεί λεπτομερέστερα στο 5^ο κεφάλαιο. Ειδικά σε ό,τι αφορά στην Αθήνα που εξετάζεται στο παρόν κεφάλαιο, στην έρευνα Smith υποστηρίζεται ότι τα αυτοκίνητα το 1962 ανέρχονταν σε 80.000. Βάσει των υπολογισμών της μελέτης αυτής οι ρυθμοί αύξησης του κυκλοφοριακού φόρτου καταδείκνυαν ότι αυτός θα διπλασιαζόταν μέχρι το 1968 και θα τριπλασιαζόταν μέχρι το 1971.⁶²⁵ Σε αρκετές ακόμη πηγές της δεκαετίας του 1960 αναφέρονται σημαντικά

⁶²³ Πρβλ. *Το συγκοινωνιακό πρόβλημα*, σ. 5 – 7.

⁶²⁴ W. Smith, *Έρευνα και Μελέτη Κυκλοφορίας* σ. 5

⁶²⁵ W. Smith, *Έρευνα και Μελέτη Κυκλοφορίας* σ. 5

αυξητικά ποσοστά χωρίς να παρατίθενται αριθμοί. Ο Γ. Παπαμιχελάκης επί παραδείγματι σε άρθρο του στα *Τεχνικά Χρονικά* υποστηρίζει ότι την περίοδο 1955 – 1960 η κυκλοφορία οχημάτων στην Αθήνα διπλασιάστηκε, με αποτέλεσμα «ακόμη κι αν ισοπεδωθεί ολόκληρος ο χώρος του κέντρου να μην επαρκεί να εξυπηρετήσει τις ανάγκες του κέντρου της πόλεως».⁶²⁶ Επιπλέον, σύμφωνα με τον Δοξιάδη ο αριθμός των οχημάτων στην πρωτεύουσα την δεκαετία του 1960 παρουσίαζε αύξηση 17% ετησίως, που σήμαινε ότι είχε φθάσει να τετραπλασιάζεται κάθε τέσσερα χρόνια.⁶²⁷



Ουρά σε στάση λεωφορείου στην Αθήνα, 1946. Πηγή: Αρχείο Δ. Χαρισιάδη – Φωτογραφικό Αρχείο Μουσείου Μπενάκη

Εάν θελήσουμε ωστόσο να δούμε τους αριθμούς ακριβέστερα, στο δελτίο της Στατιστικής Υπηρεσίας του 1962 για τα κυκλοφορούντα οχήματα, αναφέρεται ότι την 31^η Δεκεμβρίου του 1961 κυκλοφορούσαν στην περιφέρεια πρωτεύουσας 66.587 οχήματα, εκ των οποίων 14.512 φορτηγά, 2.741 λεωφορεία, 33.834 αυτοκίνητα και 16.598 αυτοκίνητα ποδήλατα, δηλαδή μοτοσυκλέτες. Στο υπόλοιπο της Αττικής κυκλοφορούσαν 10.741 οχήματα, εκ των οποίων 5.362 φορτηγά, 531 λεωφορεία, 2.196 αυτοκίνητα και 2. 652 μοτοσυκλέτες.⁶²⁸ Οι παραπάνω αριθμοί αθροίζονται σε σύνολο 77.328 οχημάτων που κυκλοφορούσε στην Αττική συνολικά την συγκεκριμένη

⁶²⁶ Γ. Παπαμιχελάκης, «Μερικές σκέψεις για την Αθήνα μας», σ. 30 – 36. Για τη δεκαετία του 1960 ο Παπαμιχελάκης αναφέρει ότι το αγροτικό εισόδημα είναι το 33% του εθνικού εισοδήματος, το μέσο αγροτικό εισόδημα είναι 100 δολάρια ετησίως, ενώ ο μέσος όρος εισοδήματος κατά κεφαλήν είναι 290 δολάρια ετησίως.

⁶²⁷ Κ. Δοξιάδης, «Ομιλία στο Α΄ Πανελλήνιο Συνέδριο Αρχιτεκτόνων - Δελφοί 15 – 17 Δεκ. 1961», σ. 22 – 56.

⁶²⁸ Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος, *Στατιστική των κυκλοφορούντων οχημάτων κατά την 31^η Δεκεμβρίου 1961*, Αθήνα, 1962, τ. Α΄, σ. 9, τ. Β΄, σ. 3, 19

ημερομηνία. Εάν ληφθεί υπ' όψη ότι το σύνολο οχημάτων την ίδια ημέρα πανελλαδικά ανερχόταν σε 129.148, το ποσοστό οχημάτων που κυκλοφορούσε στην Αττική αντιστοιχούσε σε 59,88%.

Το έτος 1979, σύμφωνα και πάλι με την Στατιστική Υπηρεσία, το σύνολο των κυκλοφορούντων οχημάτων πανελλαδικά ανερχόταν σε 1.305.850, εκ των οποίων 17.464 ήταν λεωφορεία, 822.035 αυτοκίνητα, 356.033 φορτηγά και 110.319 μοτοσυκλέτες. Ειδικά για την περιφέρεια της πρωτεύουσας ο αντίστοιχος αριθμός διαμορφωνόταν σε 606.382 οχήματα, εκ των οποίων 8.113 ήταν λεωφορεία, 465.450 ήταν επιβατικά αυτοκίνητα, 83.472 ήταν φορτηγά, και 49.347 μοτοσυκλέτες.⁶²⁹ Συγκρινόμενο το σύνολο των οχημάτων της πρωτεύουσας, με το σύνολο των οχημάτων που κυκλοφορούσε πανελλαδικά το ποσοστό διαμορφώνεται σε 46,43%. Εάν συγκρίνουμε πάλι τον αριθμό των οχημάτων στην πρωτεύουσα το 1961 και το 1979, το ποσοστό αύξησης διαμορφώνεται σε 684,2%, που σημαίνει ότι περίπου επταπλασιάστηκαν.

Σε ό,τι αφορά όμως στην δεκαετία του 1960 τουλάχιστον, αξίζει να σημειωθεί ότι παρά την αυξανόμενη ιδιοκτησία αυτοκινήτου, τα ιδιωτικής χρήσεως οχήματα δεν ήταν κατά κύριο λόγο υπεύθυνα για την κυκλοφοριακή συμφόρηση που παρατηρείτο. Σύμφωνα με την μελέτη Smith, οι φόρτοι των δημοσίων συγκοινωνιών αποτελούσαν το μεγαλύτερο ποσοστό του συνόλου κυκλοφορίας στις οδούς, με δεδομένο ότι η πλειοψηφία των Αθηναίων εξαρτάτο ακόμη από αυτές. Το 1962 ο μέσος ημερήσιος αριθμός επιβατών ανερχόταν στα 2,4 εκατομμύρια που αντιστοιχεί σε 1,26 μετακινήσεις ανά κεφαλή ημερησίως. Το 1956 ο αντίστοιχος αριθμός ήταν 1,22. Η άνοδος του εισοδήματος που σημειώνεται εκείνη την εποχή είχε οδηγήσει μεν σε αύξηση της χρήσης των ιδιόκτητων αυτοκινήτων αλλά και σε αύξηση της χρήσης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, καθ' ότι πλέον είχαν την οικονομική δυνατότητα να τα χρησιμοποιούν κι οι πολίτες που άλλοτε μετακινούνταν με τα πόδια. Το 1964 το σύνολο των επιβατών ΜΜΜ ανερχόταν σε 937,7 εκατομμύρια ετησίως.⁶³⁰ Από την

⁶²⁹ Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος, *Στατιστική Συγκοινωνιών κι Επικοινωνιών*, Αθήνα 1983, σ. 36 – 7.

⁶³⁰ W. Smith, *Έρευνα και Μελέτη Δημοσίων Συγκοινωνιών*, σ. 2. Βλ. επίσης, Γ. Σαρηγιάννης, *Αθήνα 1830 – 2000*, σ. 199 – 201. Από το σύνολο των επιβατών των ΜΜΜ το 83% χρησιμοποιούσε λεωφορεία, το 9% τρόλλεϋ, και το 8% σιδ/δρομο ή τροχιόδρομο. Οι ακαθάριστες εισπράξεις στα ΜΜΜ ανέρχονταν στα 3.465.200 δρχ. από τα εισιτήρια των οποίων η τιμή κυμαίνεται σε 1 – 1,2 δρχ. για λεωφορεία, 1,2 δρχ. για ΕΗΣ και 1,5 για ΗΕΜ. Στα ΚΤΕΛ ανήκουν 1.507 λεωφορεία δρομολογούμενα σε 217 διαδρομές σε 189 εγκεκριμένες γραμμές με συνολικό μήκος 2.133 χλμ. Σε μία τυπική μέρα το 1964 καλύπτουν 388.329 οχηματοχιλιόμετρα. Σε σχέση με αυτήν την παρατήρηση της προαναφερθείσας μελέτης ο Γ. Σαρηγιάννης σωστά σημειώνει ότι αυτό που διαφεύγει από τους συντάκτες της είναι ότι ακόμη και αν

άλλη πλευρά, ακόμη κι αν σημαντικό μέρος του κυκλοφοριακού φόρτου προερχόταν από τα συγκοινωνιακά μέσα, ποσοστιαία τα νοικοκυριά που είχαν στην κατοχή τους Ι.Χ. είχαν κατά μέσο όρο μεγαλύτερο αριθμό μετακινήσεων από τα νοικοκυριά που δεν είχαν ιδιόκτητο μέσο μετακίνησης και χρησιμοποιούσαν δημόσιες συγκοινωνίες.⁶³¹

Η ραγδαία αύξηση του αριθμού των Ι.Χ. από τα μέσα της δεκαετίας του 1960 σε συνδυασμό με την αύξηση του κατά κεφαλήν εισοδήματος και των αλλαγών στην παραγωγική διαδικασία και τα καταναλωτικά πρότυπα ανέτρεψε οριστικά την προϋπάρχουσα ισορροπία μεταξύ της χρήσης Ι.Χ. και Μέσων Μαζικής Μεταφοράς. Ήδη από τα μέσα της δεκαετίας του 1950, ο ρυθμός αύξησης της χρήσης Ι.Χ. σε σχέση με αυτόν της χρήσης Μέσων Μαζικής Μεταφοράς ήταν μεγαλύτερος, καθ' ότι απ' το 1956 έως το 1965 η ετήσια αύξηση στους επιβάτες των συγκοινωνιών ήταν 3,3% ετησίως, ενώ η αντίστοιχη στους χρήστες Ι.Χ. ήταν 4,7% ετησίως. Ακόμη κι αν τότε σε απόλυτους αριθμούς οι επιβάτες των ΜΜΜ ήταν ακόμη περισσότεροι από αυτούς των Ι.Χ., η αναλογία αυτή αλλάζει μέχρι τη δεκαετία του 1980. Στην περιοχή της πρωτεύουσας το 1983 το ποσοστό των μετακινήσεων με αστική συγκοινωνία ήταν 38,6%, ενώ το 36,6% αντιστοιχούσε στις μετακινήσεις με Ι.Χ., το 6,25 με ταξί, το 3,8% με δίκυκλο και το 8,6% σε μετακινήσεις με τα πόδια. Στον πίνακα 3.1 συγκρίνονται τα ποσοστά χρήσης των διαφόρων μεταφορών ανάμεσα στα έτη 1962, 1972 και 1983.⁶³²

οι συγκοινωνίες δημιουργούν μεγαλύτερο φόρτο, μεταφέρουν μεγαλύτερο αριθμό προσώπων απ' ότι τα Ι.Χ. Παρ' όλα αυτά η συγκεκριμένη παρατήρηση της μελέτης Smith εδώ σημειώνεται επειδή καταδεικνύει ότι την δεκαετία του 1960 ο αριθμός των κυκλοφορούντων Ι.Χ. ήταν ακόμη μικρότερος από αυτόν των συγκοινωνιακών οχημάτων, πράγμα που θα αναστραφεί αργότερα.

⁶³¹ W. Smith, *Έρευνα και Μελέτη Δημοσίων Συγκοινωνιών*, σ. 2. Στα νοικοκυριά με ιδιόκτητο Ι.Χ. αντιστοιχούσαν περισσότερες μετακινήσεις καθημερινά (7,78 κατά Μ.Ο.) ενώ στις κατοικίες μη κατόχων 4,48 καθημερινά. Στις κατοικίες των πρώτων καθένα απ' τα μέλη του νοικοκυριού πραγματοποιούσε καθημερινά 3,58 μετακινήσεις με αυτοκίνητο και 2,47 με ΜΜΜ. Στις κατοικίες των δευτέρων καθένα απ' τα μέλη πραγματοποιούσε καθημερινά 0,24 μετακινήσεις (με τί;) και 4,56 μετακινήσεις με ΜΜΜ. Από τους επιβάτες ΜΜΜ το 87,5% ήταν μη κάτοχοι Ι.Χ. και το 37,1% κάτοχοι Ι.Χ. Η μετααλλαγή προς τα Ι.Χ. καθίσταται εμφανής όταν τα μέλη του νοικοκυριού δύνανται να επιλέξουν ανάμεσα σε Ι.Χ. και ΜΜΜ. Από την έρευνα προέκυψε επίσης ότι η πρώτη μετακίνηση στην εργασία πραγματοποιείται από τα 2/3 με ΜΜΜ.

⁶³² Ι. Σαγιάς – Φ. Τούντα – Ι. Πολύζος, «Δίκτυα Μεταφορών και Γεωγραφική Κατανομή των Μετακινήσεων στον Αθηναϊκό Χώρο», σ. 350 – 1

Πίνακας 3.1 Ποσοστά μετακινήσεων με διάφορα μεταφορικά μέσα στην πρωτεύουσα, 1962 – 1983

	1962	1972	1983
Αστική συγκοινωνία	79,6%	61,8%	38,6%
I.X. – Δίκυκλα	10,3%	24,1%	40,4%
Ταξί	3,6%	5,7%	6,2%

Πηγή: Στατιστικές Επετηρίδες της Ελλάδος (όπως αναφέρεται στο Ι. Σαγιάς – Φ. Τούντα – Ι. Πολύζος, «Δίκτυα μεταφορών και γεωγραφική κατανομή των μετακινήσεων στον αθηναϊκό χώρο», στο Θ. Μαλούτας – Δ. Οικονόμου, *Κοινωνική δομή και πολεοδομική οργάνωση στην Αθήνα*, Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη, 1992, σ. 352)

Οι αριθμοί των οχημάτων της Αθήνας σε κάθε περίπτωση εξακολουθούν να είναι αυξητικοί μέχρι και την δεκαετία του 1980 που αποτελεί το χρονικό όριο της παρούσας μελέτης. Κατά τη δεκαετία 1971 – 1981 τα επιβατικά αυτοκίνητα (I.X. και ταξί) αυξήθηκαν κατά 189%, και κατά την περίοδο 1981 – 7 σημείωσαν αύξηση 52%. Συνολικά στο διάστημα 1971 – 1987 τα επιβατικά παρουσίασαν αύξηση 340%. Επίσης, ο δείκτης του αριθμού των κυκλοφορούντων επιβατικών ανά χίλιους κατοίκους σημείωσε αύξηση 142,9%. Τα I.X. επιβατικά αυξήθηκαν κατά 58,35% την περίοδο 1980 – 7, ενώ για το διάστημα 1970 – 1987 το αντίστοιχο ποσοστό ήταν 426%. Η συγκεκριμένη κατηγορία οχημάτων το 1987 εκπροσωπούσε το 75,23% των κυκλοφορούντων οχημάτων συνολικά. Το 1990 υπολογίστηκε ότι στην περιοχή της πρωτεύουσας κυκλοφορούσαν 945.000. Επίσης ο Μ.Ο. του δείκτη ιδιοκτησίας I.X. ήταν 5,8 άτομα/I.X. ενώ σύμφωνα με τη μελέτη Smith ο αντίστοιχος δείκτης για το 1962 ήταν 10 άτομα/ I.X.⁶³³ Στον πίνακα 3.2 απεικονίζονται οι αριθμοί επιβατικών αυτοκινήτων (ταξί και I.X.) στο λεκανοπέδιο, κι ο ρυθμός αύξησής τους.

Πίνακας 3.2 Αριθμοί επιβατικών και I.X. αυτοκινήτων και ρυθμός αύξησής τους

Έτος	Επιβατικά	I.X.	Έτος	Ρυθμός μεταβολής I.X.
1971	169.923			
1972	193.438		1971 – 2	13,84
1973	218.608		1972 – 3	13,01
1974	238.301		1973 – 4	9,01
1975	271.271		1974 – 5	13,84

⁶³³ Ι. Σαγιάς – Φ. Τούντα – Ι. Πολύζος, «Δίκτυα Μεταφορών και Γεωγραφική Κατανομή των Μετακινήσεων στον Αθηναϊκό Χώρο», σ. 351

1976	309.290		1975 – 6	14,02
1977	369.992		1976 – 7	19,63
1978	421.443		1977 – 8	13,91
1979	465.450		1978 – 9	10,44
1980	478.471	464.977	1979 – 80	2,8
1981	491.883	477.340	1980 – 1	2,8
1982	535.887	521.753	1981 – 2	8,94
1983	565.921	552.263	1982 – 3	5,61
1984	608.860	595.083	1983 – 4	7,59
1985	663.279	649.480	1984 – 5	8,94
1986	711.929	698.131	1985 – 6	7,3
1987	749.890	736.092	1986 – 7	5,33

Πηγή: Στατιστικές επετηρίδες της Ελλάδος 1984 και 1987 (όπως αναφέρεται στο Ι. Σαγιάς – Φ. Τούντα – Ι. Πολύζος, «Δίκτυα μεταφορών και γεωγραφική κατανομή των μετακινήσεων στον αθηναϊκό χώρο», σ. 352)

Παρ' ότι η διαφορά στη χρήση αυτοκινήτου μεταξύ του λεκανοπεδίου και του υπολοίπου ελληνικού χώρου ελαφρώς αμβλύνεται με το πέρασμα των δεκαετιών, όπως είδαμε και παραπάνω, το αυτοκίνητο όσον αφορά στον συμβολισμό του ως καταναλωτικό προϊόν αποτελεί την πιο εμφανή ένδειξη του αθηναϊκού πλούτου, μέρος του «θεάματος στο δρόμο». Η αγροτική Ελλάδα παραμένει ακόμη η χώρα του γαϊδάρου και του μικρού μηχανικού καλλιεργητικού μηχανήματος, και στην καλύτερη περίπτωση του φορτηγού, ή του τρακτέρ, το οποίο μάλιστα εκτός από μέσο καλλιέργειας για τους αγρότες της Θεσσαλίας χρησιμεύει και ως μεταφορικό μέσο για την κυριακάτικη εκδρομή της οικογένειας. Αντιθέτως στην Αθήνα το αυτοκίνητο συνιστά ένδειξη κοινωνικής επιτυχίας και όνειρο των φτωχότερων, υποστηρίζει ο G. Burgel στα 1970 και προσθέτει: «Μετά από εκατοντάδες χιλιόμετρα έρημων σχεδόν δρόμων, ο ξένος τουρίστας ξαναβρίσκει τη γρήγορη μηχανοκίνητη ροή που σ' όλες τις δυτικές πόλεις συνδέει την ευημερία με το αυτοκίνητο.»⁶³⁴ Όπως φαίνεται, πέρα από τις δημογραφικές και οικονομικές ανισότητες που επέφερε μεταπολεμικά το αυτοκίνητο ανάμεσα στο λεκανοπέδιο και την υπόλοιπη Ελλάδα, επέφερε και πολιτισμικές, δεδομένου ότι τα συλλογικά πρότυπα της ελληνικής κοινωνίας μεταπολεμικά τελούν σε άμεση συνάρτηση με τις καταναλωτικές τάσεις, όπως άλλωστε συνέβη στις περισσότερες δυτικές κοινωνίες την ίδια περίοδο. Άλλωστε η συλλογική κατανάλωση θεωρείται θεμελιακό στοιχείο των διαδικασιών αναπαραγωγής που με την σειρά τους συμμετέχουν στη χωροταξική διάθρωση των καπιταλιστικών

⁶³⁴ G. Burgel, *Αθήνα, η ανάπτυξη μιας μεσογειακής πρωτεύουσας*, σ. 49

κοινωνιών.⁶³⁵ Η βαθύτατη όμως επίδραση του αυτοκινήτου στην διαμόρφωση του αξιακού συστήματος πολιτισμικών κωδίκων επικοινωνίας και συνδιαλλαγής των κοινωνικών δρώντων θα αναλυθεί στο 5^ο κεφάλαιο.



Σκηνές ταλαιπωρίας Αθηναίων που περιμένουν να επιβιβαστούν στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς. Πηγή: *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 191 – 2, 1971, σ. 28.

Η διαμόρφωση της μεταπολεμικής καταναλωτικής νοοτροπίας που καθιέρωσε το ιδιωτικό αυτοκίνητο ως εμβληματικό αντικείμενο κοινωνικής διάκρισης είχε αναπόφευκτα επίδραση και στη λειτουργία των δημοσίων συγκοινωνιών στο λεκανοπέδιο. Παρ' ότι την εικοσαετία 1950 – 70 συνειδητοποιήθηκε σε κάποιο βαθμό ότι η όξυνση των κυκλοφοριακών και περιβαλλοντικών προβλημάτων δεν ήταν δυνατόν να συνεχίζει να αντιμετωπίζεται μονόπλευρα, με την ικανοποίηση της συνεχώς αυξανόμενης ζήτησης για Ι.Χ., αυτό δεν οδήγησε σε κάποιο έγκαιρο συνολικό επανασχεδιασμό των λεωφορειακών αστικών συγκοινωνιών του λεκανοπεδίου με στόχο την ορθολογική διοχέτευση των κυκλοφοριακών ροών, ώστε να εξαιρεθούν ή έστω να περιοριστούν τα φαινόμενα συμφόρησης. Άλλωστε, μέχρι το 1978 που οι εταιρείες αστικών συγκοινωνιών εντάχθηκαν στο δημόσιο τομέα, ο σχεδιασμός των λεωφορειακών γραμμών πραγματοποιείτο με κύριο κριτήριο την οικονομική αποδοτικότητα κάθε γραμμής κι όχι τη λειτουργικότητα του δικτύου εν συνόλω.⁶³⁶

Μία πρώτη προσπάθεια υπαγωγής της λειτουργίας των λεωφορειακών γραμμών στο λεκανοπέδιο σε έναν ενιαίο σχεδιασμό είχε γίνει από το 1952 όταν οι έντονες συνθήκες ανταγωνισμού μεταξύ των ιδιοκτητών λεωφορείων, αλλά κι η

⁶³⁵ Ι. Σαγιάς – Μ. Σπουρδαλάκης, «Συλλογική Κατανάλωση, Κράτος, Κοινωνική Αναπαραγωγή», σ. 33 – 34

⁶³⁶ Ι. Σαγιάς – Φ. Τούντα – Ι. Πολύζος, «Δίκτυα Μεταφορών και Γεωγραφική Κατανομή των Μετακινήσεων στον Αθηναϊκό Χώρο», σ. 345 – 377

αδιαμφισβήτητη πτώση του επιπέδου εξυπηρέτησης εξ αιτίας του μη ανανεούμενου στόλου λεωφορείων από τους λεωφορειούχους, οδήγησαν στην ίδρυση των πρώτων έξι Κοινών Ταμείων Εισπράξεως Λεωφορειούχων υπό τον έλεγχο του ΟΕΑΣ, ο οποίος ήταν οργανισμός υπαγόμενος στο Υπουργείο Συγκοινωνιών. Το συγκοινωνιακό δίκτυο της πρωτεύουσας το 1965 περιλάμβανε ένα υπεραστικό και έξι αστικά Κοινά Ταμεία Εκμεταλλεύσεως Λεωφορείων, κι επιπλέον τους Ελληνικούς Ηλεκτρικούς Σιδηροδρόμους στους οποίους υπαγόταν η ηλεκτροκινούμενη σιδηροδρομική γραμμή Αθηνών – Πειραιώς που επεκτάθηκε μέχρι την Κηφισιά σταδιακά από το 1949 έως το 1958, τις γραμμές των τροχιοδρόμων και συγκεκριμένες λεωφορειακές γραμμές, καθώς επίσης και τα ηλεκτροκίνητα λεωφορεία της Εταιρείας Ηλεκτρικών Μεταφορών.⁶³⁷ Οι τροχιόδρομοι που είχαν κυριαρχήσει ως συγκοινωνιακό μέσο στην Αθήνα του Μεσοπολέμου είχαν αφαιρεθεί σταδιακά μέχρι και το 1960.⁶³⁸

Πέρα όμως από τα μέσα σταθερής τροχιάς που δεν αποτελούν αντικείμενο της παρούσας μελέτης, σε ό,τι αφορά στα οδικά συγκοινωνιακά μέσα, η ακτινωτή διάταξη του οδικού δικτύου διαμόρφωσε αντίστοιχα και το δίκτυο των λεωφορείων, ηλεκτροκίνητων και μη, σε ακτινική μορφή με έντονη σύγκλιση γραμμών στους κύριους οδικούς άξονες. Για μεγάλο χρονικό διάστημα επικράτησε η αντίληψη ότι κάθε σημείο της πρωτεύουσας έπρεπε να συνδέεται άμεσα με τα κέντρα της Αθήνας και του Πειραιά. Η αντίληψη αυτή βέβαια προερχόταν από την εποχή που λόγω της ιδιωτικής τους εκμετάλλευσης, τα δρομολόγια χαράσσονταν με τρόπο που θα ήταν περισσότερο επικερδή.⁶³⁹ Η βασική λογική της διάταξής τους όμως δεν άλλαξε και μετά το 1978 που πέρασαν στον έλεγχο του δημοσίου με την ίδρυση των κρατικών εταιρειών ΕΑΣ,

⁶³⁷ Το συγκοινωνιακό πρόβλημα, σ. 5 – 7. Με τον 2119/1952 δημιουργούνται 6 ΚΤΕΛ, εκ των οποίων το καθένα έχει ένα συγκεκριμένο αριθμό λεωφορείων, που συνολικά φθάνουν τα 1270. Γ. Σαρηγιάννης, *Αθήνα 1830 – 2000*, σ. 34. W. Smith, *Έρευνα και Μελέτη των Δημοσίων Συγκοινωνιών*, σ. 22. Η λειτουργία της σιδηροδρομικής γραμμής Αθηνών – Κηφισιάς είχε παύσει από το 1938 μέχρι το 1949 που ξανατέθηκε σε λειτουργία ως προέκταση της γραμμής Πειραιά Ομοιοίας. Το μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής της ΕΗΣ το 1964 ήταν 27,5 χλμ. εκ των οποίων 3,3 χλμ. ήταν υπόγειο. Οι 20 σταθμοί που υπήρχαν τότε απείχαν κατά Μ.Ο. μεταξύ τους 1,35 χλμ. Τα διαθέσιμα οχήματα ήταν 116 κι οι συρμοί είχαν συχνότητα διέλευσης 4 λεπτά. Οι μεγαλύτεροι φόρτοι παρατηρούνταν ανάμεσα σε Μοναστηράκι και Βικτώρια με 50.000 επιβάτες ανά κατεύθυνση ημερησίως. Οι ΕΗΣ διέθεταν επίσης 83 λεωφορεία σε 5 χωριστές γραμμές και 12 τροχιοδρομικά οχήματα που λειτουργούν σε γραμμή 9,8 χλμ. στη διαδρομή Πειραιά – Πέραμα. Η ΗΕΜ είχε 136 ηλεκτροκίνητα λεωφορεία χωρητικότητας 100 ατόμων έκαστο, σε 6 χωριστές γραμμές συνολικού μήκους 41,6 χλμ.

⁶³⁸ Γ. Σαρηγιάννης, *Αθήνα 1830 – 2000*, σ. 175. «Το τραμ το τελευταίο... Ένα συγκοινωνιακόν μέσον απεχώρησεν», *Το Βολάν*, Τ. 69, 1960, σ. 18.

⁶³⁹ Το συγκοινωνιακό πρόβλημα, σ. 5 – 7. Η ΕΔΑ παρουσίαζε με ιδιαίτερα μελανά χρώματα την κατάσταση των συγκοινωνιών στην πρωτεύουσα, κάνοντας λόγο για αυθαιρεσίες τόσο των ΚΤΕΛ όσο και της ΗΕΜ, ως προς τους ελέγχους για τις προδιαγραφές ασφαλείας που πληρούσαν τα οχήματά τους, αλλά και τις κερδοσκοπικές τους τάσεις.

ΗΣΑΠ, ΗΛΠΑΠ και ΟΑΣ.⁶⁴⁰ Αποτέλεσμα αυτής της διάρθρωσης ήταν σύμφωνα με στοιχεία του ΟΑΣ το 1983 το 26,8 % των μετακινήσεων προς το δακτύλιο να στοχεύουν στην μετεπιβίβαση σε άλλο μεταφορικό μέσο.⁶⁴¹

Εν κατακλείδι, η πληθυσμιακή έκρηξη κι η επακόλουθη κατακόρυφη άνοδος του ημερησίου αριθμού μετακινήσεων κατά τις δεκαετίες 1950 – 1970 έθεσαν δύο πολύ σημαντικές παραμέτρους που επηρέασαν τον τρόπο εκδήλωσης του φαινομένου της αυτοκίνησης στην Αθήνα. Η πρώτη παράμετρος έγκειτο στο ότι επί δεκαετίες οι κυκλοφοριακές μελέτες για την Αθήνα συνήθως επιχειρούσαν τμηματικές λύσεις που προσέφεραν είτε εκ των υστέρων θεραπεία προβλημάτων, είτε βραχυπρόθεσμα αποτελέσματα. Η απουσία ενός συντονισμένου Ρυθμιστικού Σχεδίου που θα εφαρμοζόταν στο οικοδομικό συγκρότημα Αθηνών – Πειραιώς συνολικά σε συνδυασμό με την αδυναμία πρόβλεψης των κυκλοφοριακών φόρτων που αναπτύσσονταν στις οδικές αρτηρίες της πρωτεύουσας μέχρι τουλάχιστον τη δεκαετία του 1970 καταδίκαιζαν την πλειοψηφία των οδικών έργων και των κυκλοφοριακών μέτρων σε διαρκή αναθεώρηση. Με δεδομένο ότι ο πολεοδομικός ιστός ήταν διαρκώς μεταβλητός, παρουσιάζε ο ίδιος μια κινητικότητα που ερχόταν σε σύγκρουση με τα αναπτυσσόμενα ρεύματα κινητικότητας της αυτοκίνησης αλλά και των συγκοινωνιών εν γένει. Η δεύτερη παράμετρος έγκειτο στο ότι οι προσπάθειες οδικών χαράξεων συναντούσαν ως επιπλέον πρόσκομμα τις απαλλοτριώσεις που συχνά έφθαναν να διπλασιάζουν το κόστος των κατασκευαστικών έργων, ή τον χρόνο υλοποίησής τους.⁶⁴²

Παρ' όλα αυτά από τα τέλη της δεκαετίας του 1940 το ζήτημα της αντιμετώπισης του κυκλοφοριακού προβλήματος της πρωτεύουσας θα οδηγήσει στην παραγωγή δημοσίου λόγου από πλευράς των μηχανικών, με μια ιδιαίτερα πλούσια επιχειρηματολογία, που καταδείκνυε τα αίτια του προβλήματος και τους τρόπους

⁶⁴⁰ Γ. Σαρηγιάννης, *Αθήνα 1830 – 2000*, σ. 224. Συγκεκριμένα, το 1970 εξαγοράζεται και κρατικοποιείται η Ηλεκτρική Εταιρεία Μεταφορών (ΗΕΜ) και μετονομάζεται σε Ηλεκτροκίνητα Λεωφορεία Αθηνών Πειραιώς (ΗΛΠΑΠ). Το 1976 οι ΕΗΣ (Ελληνικοί Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι) μετονομάζονται σε Ηλεκτρικούς Σιδηροδρόμους Αθηνών - Πειραιώς (ΗΣΑΠ). Οι ΗΣΑΠ είχαν στην δικαιοδοσία τους τη διαχείριση συγκεκριμένων λεωφορειακών γραμμών. Το 1977 διαλύονται τα ΚΤΕΛ και στη θέση της πρώην ΑΣΠΑ ΑΕ. ιδρύεται η κρατική Επιχείρηση Αστικών Συγκοινωνιών (ΕΑΣ) για τη διαχείριση των λεωφορειακών γραμμών. Ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών (ΟΑΣ) αντικατέστησε τον ΟΕΑΣ ως προς τις αρμοδιότητες επιτελικού σχεδιασμού των συγκοινωνιών.

⁶⁴¹ Ι. Σαγιάς – Φ. Τούντα – Ι. Πολύζος, «Δίκτυα Μεταφορών και Γεωγραφική Κατανομή των Μετακινήσεων στον Αθηναϊκό Χώρο», σ. 345 – 377.

⁶⁴² Γ. Μάρκου, «Συγκοινωνία και σχέδιο πόλεως», σ. 7 – 12. Συχνά, ακόμη και κεντρικές οδοί όπως η οδός Ασκληπιού, ή η λεωφόρος Γαλατσίου διακόπτονταν από μάντρες, των οποίων η απαλλοτρίωση καθυστέρουσε σημαντικά λόγω και της κρατικής ολιγωρίας.

θεραπείας του, συχνά ενταγμένους στο πλαίσιο κυκλοφοριακών μελετών. Ο δημόσιος αυτός λόγος αποτελεί το θέμα του επόμενου μέρους.

3.3 Κανονικοποίηση κι έλεγχος του χώρου. Οι κυκλοφοριακές προτάσεις και μελέτες

Ο Ηλίας Κριμπάς, Γενικός Διευθυντής των Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Αθηναίων, σε ομιλία του στον Ελληνικό Πολυτεχνικό Σύλλογο το 1949 αναφέρει: «Ως εμφανίζεται σήμερον ή κυκλοφορίαν εν Ἀθήναις, ὑποφέρει μᾶλλον ἀπό ἀναρχίαν καί ἔλλειψιν μέτρων συντονισμένων καί ὀρθολογικῶν παρά ἀπό πολεοδομικήν ἀνεπάρκειαν τῆς πρωτεύουσας. Διότι δέν πρέπει νά μᾶς ἐκπλήττει, ἂν εἷς τίνας ὁδούς, καί μάλιστα καθ' ὠρισμένας μόνον ὥρας παρατηρῆται ἐντατική κίνησις ὀχημάτων, ἢ ἂν εἷς τίνας κόμβους συγκοινωνίας πρέπει νά διακόπτεται ἀλληλοδιαδόχως ἢ κυκλοφορία πρὸς τήν μίαν ἢ τήν ἄλλην κατεύθυνσιν, διὰ νά διευκολύνωνται τά ρεύματα κινήσεως πρὸς δύο διασταυρούμενας κατευθύνσεις. Τοιοῦτον φαινόμενον δέν εἶναι μοναδικόν, ὑπάρχει εἷς πᾶσαν μεγαλούπολιν, κατὰ πολύ ἐντονώτερον βαθμόν ἀπό τὰς Ἀθήνας, καί ἀσφαλῶς σὺν τῷ χρόνῳ θά γίνεταί καί ἐδῶ ἐντονώτερον. Κατὰ συνέπεια δέν πρέπει νά μᾶς ἐκπλήττει. Ἀλλά καί δέν δικαιολογῆ ἐκδηλώσεις, ὅπως π.χ. ἡ ἀνυπομονησία τῶν ὀδηγῶν αὐτοκινήτων σταματημένης σειρᾶς πρὸ ἴτινος συγκοινωνιακοῦ κόμβου, ἀνυπομονησία ἐκδηλούμενη διὰ θορυβώδους καί ὀχληρᾶς συνεχοῦς κλαξοφωνίας. Οὔτε τό γεγονός τοῦτο τῆς πυκνῆς κυκλοφορίας δικαιολογεῖ τό παρατηρούμενον ἐνίοτε ἀνακάτωμα αὐτοκινήτων καί πεζῶν ἐπὶ τοῦ ὁδοστρώματος, ὅπου συμβαίνει οἱ διαβάτες με τά πηδημάτα των νά ὑπενθυμίζουν τήν στενή συγγενεία των μέ τόν Πάνα. Μή νομίσετε ὅτι ὑπερβάλλω. Σταθῆτε ἂν θέλετε ἕνα μεσημέρι, ἢ ἕνα ἀπόγευμα εἰς τήν πλατείαν Ὀμοιοῖας καί θαυμάσατε. Ἀσφαλῶς θά συμφωνήσετε μέ μίαν ξένην ἐπισκέπτριαν τῶν Ἀθηνῶν, ἡ ὅποια ἰδοῦσα προσφάτως τό θέαμα τοῦτο τῆς Ὀμοιοῖας, κατ' ἀρχᾶς μεν κατελήφθη ὑπό κρύου ἰδρῶτος, ἀναμένουσα νά μετρηθοῦν τά θύματα ἐκ συγκρούσεων ἐμψύχων καί ἀψύχων ἐπὶ τῆς ἀσφάλτου, κατόπιν δέ ἐκπλαγεῖσα δια τό ἀναίμακτον τέλος, σᾶν τό τέλος τῶν διαφόρων κινήματων τοῦ παλαιοῦ καιροῦ τῆς Ἑλλάδος, ἐσκέπτετο, ὡς μου ἔλεγε, διατί δέν παρασημοφοροῦνται τέτοια κατορθώματα.»⁶⁴³

⁶⁴³ Ηλ. Κριμπάς, «Ἡ κυκλοφορία ἐν τῇ πόλει καί πολεοδομικά ὑπέρ αὐτῆς μέτρα», σ. 638 – 648.



Αθήνα, 1955. Πηγή: Αρχείο Δ. Χαρισιάδη – Φωτογραφικό Αρχείο Μουσείου Μπενάκη

Είναι αρκετά χαρακτηριστικό ότι η παραπάνω εικόνα που αφορά στην Αθήνα του 1949, παρουσιάζει μια εικόνα κυκλοφοριακού χάους, που όπως αναλύθηκε και παραπάνω οφείλεται λιγότερο στον μεγάλο αριθμό αυτοκινήτων και περισσότερο στη χωροταξική οργάνωση του αστικού αθηναϊκού περιβάλλοντος. Πέρα όμως από την περίπτωση της Αθήνας, η κατάσταση της «συγκρούσεως εμψύχων και ανύχων επί της ασφάλτου» και το «ανακάτωμα των πεζών και των αυτοκινήτων επί του οδοστρώματος» που αναφέρει ο Κριμπάς δεν ήταν ελληνική πρωτοτυπία. Αντιθέτως, αποτελούσαν κατά κάποιο τρόπο τυπικό φαινόμενο που εμφανιζόταν στις πόλεις που πρωτοεισάγεται η αυτοκίνηση. Αντίστοιχες αναφορές επί παραδείγματι για την χαοτική κυκλοφορία πεζών και οχημάτων απαντούν για τις αμερικανικές πόλεις των αρχών του 20^{ου} αιώνα.⁶⁴⁴ Επί πλέον σε ό,τι αφορά στην Ελλάδα αναφέρονται τόσο συγκρούσεις αυτοκινήτων όσο και θανατηφόρα αυτοκινητιστικά δυστυχήματα ήδη από τα πρώτα έτη του 20^{ου} αιώνα, σε μία εποχή που τα αυτοκίνητα που κυκλοφορούσαν σε ολόκληρη την Αθήνα ανέρχονταν σε μονοψήφιο αριθμό.⁶⁴⁵

Τα φαινόμενα αυτά είναι χρήσιμα στο βαθμό που αποκαλύπτουν τον ιστορικό χαρακτήρα της αυτοκίνησης. Με δεδομένο ότι η αυτοκίνηση είναι ένα σύστημα απόλυτα συνυφασμένο πλέον με την σύγχρονη αστική χωροταξική δομή, και την κοινωνική ζωή, συνεχίζοντας να επηρεάζει σημαντικά την τρέχουσα καθημερινότητα,

⁶⁴⁴ P. Norton, *Fighting Traffic. The Dawn of the Motor Age in the American City*, MIT Press, Cambridge MA, 2011.

⁶⁴⁵ Βλ. C. Karampatos, “Efrosini Crossing Syngrou Avenue. Automobile Accidents and the Introduction of the Automobile in Greece (1900 – 1910)”, *History of Technology* (υπό δημοσίευση). Το κείμενο ανακοινώθηκε και στο συνέδριο 3^ο Πανελλήνιο Συνέδριο Ιστορίας των Επιστημών και της Τεχνολογίας της ΕΜΔΙΕΤ (26 – 28 Μαρτίου 2015, Αθήνα). Η. Καφάογλου, *Ελληνική Αυτοκίνηση*, σ. 362 – 4.

οι σύγχρονοι κοινωνικοί δρώντες τείνουν συχνά να το αντιμετωπίζουν ως ένα αυτονόητο, σχεδόν αόρατο φαινόμενο, άρα και στατικό ως προς την ιστορική του εξέλιξη.⁶⁴⁶ Η ιστορική μελέτη όμως της αυτοκίνησης καταδεικνύει δύο ζητήματα. Το πρώτο είναι ότι ο αστικός χώρος δεν υπήρξε εξ αρχής οργανωμένος για να ενσωματώσει την κινητικότητα της αυτοκίνησης. Αντιθέτως, οι μεγάλες πόλεις αναδιοργανώνονται εν πολλοίς σε αλληλεπίδραση με αυτήν. Η αναδιοργάνωση δε αυτή δεν αποτελεί μια αρμονική και ομαλή διαδικασία. Το δεύτερο ζήτημα που αναδεικνύεται είναι ότι οι κάτοικοι των πόλεων δεν υπήρξαν ανέκαθεν εξοικειωμένοι με την κυκλοφορία των αυτοκινήτων, τόσο ως οδηγοί όσο και ως πεζοί. Στην περίπτωση της αυτοκίνησης εφαρμόζει η άποψη που έχει υποστηριχθεί για τις μεγαλουπόλεις του 19^{ου} αιώνα, ότι η μετακίνηση κι η κυκλοφορία στις πόλεις σε αυτές απαιτούσε έναν βαθμό στοιχειώδους εκπαίδευσης.

Σε ό,τι αφορά στο πρώτο ζήτημα, στη σχετική βιβλιογραφία έχει ήδη αναλυθεί η κανονικοποίηση του χώρου και του χρόνου που συντελέστηκε στις μεγάλες πόλεις και κυρίως τις μητροπόλεις του 19^{ου} αιώνα. Τα μεταφορικά μέσα όπως ο σιδηρόδρομος με την εισαγωγή των ωραρίων στα δρομολόγια συνέβαλαν σημαντικά σε αυτήν την εξέλιξη. Οι αποστάσεις πλέον ποσοτικοποιούνται, καθ' ότι υπολογίζονται βάσει συγκεκριμένων συστημάτων μέτρησης, και βάσει αυστηρά προσδιορισμένου χρόνου που χρειάζεται για την κάλυψή τους. Χάρη στα μέσα μεταφοράς η διαδικασία αυτή μεταφέρεται και στα μεγάλα αστικά κέντρα που υπόκεινται σε χωροταξικό έλεγχο ώστε να οργανώσουν τα δίκτυα κινητικότητας ανθρώπων, και τροχοφόρων, κυρίως αμαξών και τροχιοδρόμων.⁶⁴⁷ Η παραπάνω διαδικασία εξελίσσεται ακόμη περισσότερο με την εισαγωγή των αυτοκινήτων τον 20^ο αιώνα, καθ' ότι η ανάγκη για εφαρμογή κανόνων κυκλοφορίας γίνεται ακόμη περισσότερο επιτακτική. Ο δημόσιος χώρος των πόλεων πλέον νοηματοδοτείται ως χώρος επιβολής ελέγχου και συμμόρφωσης των πολιτών σε ένα ομοιόμορφο σύστημα κανονικοποίησης. Η διαδοχική κίνηση ρευμάτων κυκλοφορίας μέσω χρονορυθμιζόμενων φωτεινών σηματοδοτών που αναφέρει και ο Κριμπάς στο παραπάνω απόσπασμα ότι «δεν πρέπει να μας εκπλήττει», καθ' ότι «είναι φαινόμενο που υπάρχει σε κάθε μεγαλούπολη» είναι το πιο αντιπροσωπευτικό παράδειγμα αυτής της κανονικοποίησης της κίνησης στο χώρο.

⁶⁴⁶ M. Michael, “The Invisible Car: The Cultural Purification of Road Rage”, στο D. Miller (επιμ.), *Car Cultures*, Berg, Oxford, 2001, σ. 59 – 80.

⁶⁴⁷ Βλ. για παράδειγμα, G. Simmel, *On Individuality and Social Forms* (intr. – ed. D. Levine), The University of Chicago Press, Chicago – London, 1971, σ. 324 – 339.

Η κανονικοποίηση της κυκλοφοριακής συμπεριφοράς οδηγών και πεζών μέσω νομοθεσίας αποτέλεσε επίσης μία διαδικασία που διαμορφώθηκε σταδιακά, και στην οποία αρχικά τουλάχιστον μπορεί να διαπιστωθεί διάκριση υπέρ των οδηγών. Όπως μάλιστα θα περιγραφεί πιο διεξοδικά στο 5^ο κεφάλαιο η διαδικασία αυτή σχετιζόταν και με μίας μορφής ταξικό ανταγωνισμό σε σχέση με την διεκδίκηση του δικαιώματος για κινητικότητα στο χώρο, με δεδομένο ότι οι εποχούμενοι προέρχονταν κυρίως από ανώτερες εισοδηματικά τάξεις κι οι πεζοί από κατώτερες. Εάν πάντως ειδωθεί εκτός του ιστορικού της πλαισίου, η εικόνα που παρουσίαζαν οι αθηναϊκοί δρόμοι στις αρχές της δεκαετίας του 1950 χαρακτηρίζεται σίγουρα ως χαοτική και δεν κατανοείται εύκολα, δεδομένων των λιγιστών, για τα μεταγενέστερα δεδομένα, αυτοκινήτων που κυκλοφορούσαν τότε. Εάν ληφθεί όμως υπ' όψη η προϊστορία του πολεοδομικού περιβάλλοντος της Αθήνας, το οποίο όχι απλώς δεν είχε σχεδιαστεί με γνώμονα τη διοχέτευση κυκλοφοριακών ροών, αλλά ούτε καν με γνώμονα την φιλοξενία πληθυσμού πέραν των 200.000 κατοίκων, τότε η εικόνα αυτή ερμηνεύεται πολύ πιο εύκολα. Επιπλέον, εάν ληφθεί υπ' όψη ότι το αυτοκίνητο κατά τις πρώτες δεκαετίες της κυκλοφορίας του, αποτελούσε υλική έκφανση ταξικού ανταγωνισμού που αφορούσε και στον έλεγχο του αστικού χώρου – φαινόμενο που όπως αναλύθηκε παραπάνω ήταν ιδιαίτερα έκδηλο στην Αθήνα κατά τον Μεσοπόλεμο με την πολωτική γεωγραφική κατανομή των κοινωνικών τάξεων – τότε η απροθυμία συμμόρφωσης των πολιτών της Αθήνας σε κανόνες κυκλοφορίας μπορεί επίσης να γίνει πολύ περισσότερο κατανοητή. Η άμβλυση των παραπάνω αντιθέσεων αποτέλεσε μία σταδιακή διαδικασία, στην οποία συνέβαλαν τόσο η εμπέδωση της αντίληψης «δρόμοι για τα αυτοκίνητα, πεζοδρόμια για τους πεζούς» στη χωροταξική οργάνωση του αστικού περιβάλλοντος, όσο κυρίως η διάδοση του αυτοκινήτου σε ευρύτερα κοινωνικά στρώματα.⁶⁴⁸ Οσοδήποτε αυτονόητη κι αν φαίνεται αυτή η αρχή με μεταγενέστερα κριτήρια, δεν παύει να αποτελεί ένα ιστορικό φαινόμενο.

Τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες η αυθαιρεσία που επικρατεί στην Αθήνα τόσο σε σχέση με την οικοδόμησή της, όσο και σε σχέση με την κυκλοφορία αποτελεί φαινόμενο που μπορεί να ειπωθεί και ως ανταγωνισμός με αντικείμενο τη διεκδίκηση του χώρου που έχει και ταξική διάσταση. Δεν είναι ωστόσο ταξικός με τη μαρξιστική

⁶⁴⁸ Βλ. Ηλ. Κριμπάς, «Η κυκλοφορία εν τη πόλει και πολεοδομικά υπέρ αυτής μέτρα», σ. 638 – 648. Ο Κριμπάς αναφέρει ότι προκειμένου να επιλυθεί το κυκλοφοριακό χάος στην Αθήνα θα πρέπει κατ' αρχάς να εμπεδωθεί η κατά La Palice αρχή της ορθής κυκλοφορίας, που ήταν ότι οι δρόμοι ανήκουν στα αυτοκίνητα, και τα πεζοδρόμια στους πεζούς.

έννοια του όρου. Ο ανταγωνισμός αυτός δεν εκδηλώνεται από πλευράς των κατωτέρων στρωμάτων απέναντι στους μεγαλοαστούς, με τη μορφή υπεράσπισης του δημοσίου χώρου έναντι της καταπάτησής του από ιδιώτες. Αντιθέτως, τα κατώτερα και στην συνέχεια τα αναδύόμενα μεσαία στρώματα διεκδικούν κι εκείνα συχνά σε μια προσπάθεια μίμησης των ανώτερων το δικαίωμά τους για ιδιοποίηση μέρους του δημοσίου χώρου. Η οικοδόμηση προαστίων της αστικής τάξης με νομοθετική πρόβλεψη, βρίσκει το αντίστοιχό της στους μεσοπολεμικούς «αυτοσχέδιους οικισμούς» και στα μεταπολεμικά μεσοαστικά προάστια των οποίων οι κάτοικοι επιδιώκουν νομιμοποίηση, ενσωμάτωση στο σχέδιο πόλης και σύνδεση με δίκτυα υποδομών, ενώ μάλιστα χρησιμοποιούν τη γη ως εμπορεύσιμο προϊόν και ως αντίβαρο της εργασιακής τους επισφάλειας. Αντίστοιχα η θεωρούμενη ως εισβολή των μεγαλοαστών στο δημόσιο χώρο με το αυτοκίνητο, η οποία αρχικά αντιμετωπίζεται με άρνηση των υπολοίπων πολιτών για συμμόρφωση σε ένα σύστημα κυκλοφοριακών κανόνων, στην συνέχεια αντιμετωπίζεται με την αντίσταση απέναντι στη ρυμοτόμηση της πόλης για χάραξη δρόμων, ή και με τη μίμηση κυκλοφοριακής αυθαιρεσίας, ως προς τη στάθμευση και την οδική συμπεριφορά που υιοθετούν κι οι οδηγοί που ανήκουν σε μεσαία και κατώτερα στρώματα.



Πλατεία Ομονοίας, 1955. Πηγή: Αρχείο Δ. Χαρισιάδη – Φωτογραφικό Αρχείο Μουσείου Μπενάκη

Μια τέτοια εικόνα αυθαιρεσίας σκιαγραφείται από μηχανικούς της εποχής που υποστηρίζουν ότι οι εχθροί της ομαλής κυκλοφορίας στην Αθήνα ήδη από τα τέλη της δεκαετίας του 1940 είναι η κακή κατάσταση των πεζοδρομίων, λόγω μικροπωλητών, περιπτέρων, κτηριακών εισόδων που προεξέχουν, κλιμάκων προς υπόγεια, και ενός «μεταπολεμικού φρούτου», των αυτοκινήτων που σταθμεύουν πάνω στα πεζοδρόμια.⁶⁴⁹ Η στενότητα των δρόμων που δεν είχαν χαραχθεί με γνώμονα την κυκλοφορία των αυτοκινήτων, ειδικά στο κέντρο έφερε σημαντικό μερίδιο ευθύνης, καθ' ότι είχε ως αποτέλεσμα «να ανταγωνίζονται εντός περιορισμένου χώρου πεζοί, κινούμενα και σταθμεύοντα οχήματα».⁶⁵⁰

Ειδική μνεία γίνεται για τα ταξί, τα οποία αναφέρεται ότι αποτελούν «πληγή», καθ' ότι προχωρούν με χαμηλές ταχύτητες για να προσελκύσουν επιβάτες, επιβραδύνοντας την κυκλοφορία. Μαζί με το ελλιπές οδικό δίκτυο συνιστούν εμπόδιο για την απρόσκοπτη κυκλοφορία των Ι.Χ. συντελώντας ταυτόχρονα στη δαπάνη βενζίνης.⁶⁵¹ Σημαντικές ευθύνες επιρρίπτονται και στα ιδιωτικά λεωφορεία, τα οποία εκτός του ότι έχουν τις αφετηρίες τους συγκεντρωμένες στην περιοχή μεταξύ Συντάγματος κι Ομόνοιας, χρησιμοποιούν κεντρικές πλατείες ως χώρους στάθμευσης κατά τη διάρκεια της νύκτας, μετατρέποντας την Αθήνα σε μία τεράστια «γκαραζούπολη».⁶⁵² Η τοποθέτηση των αφετηριών σε συνδυασμό με την ακτινωτή διάταξη των συγκοινωνιακών γραμμών από το κέντρο προς τα προάστια, αλλά και την έλλειψη συντονισμένης οργάνωσης των συγκοινωνιακών μέσων της Αθήνας για να εξυπηρετούνται επαρκώς οι κυκλοφοριακοί φόρτοι και τα ρεύματα κινητικότητας είχαν επισημανθεί από πολύ νωρίς ως αίτια της κυκλοφοριακής συμφόρησης.

Το πιο σημαντικό όμως στοιχείο από όλα τα παραπάνω ήταν το πολεοδομικό πλαίσιο καθ' αυτό που συνίστατο στην ακτινωτή διάταξη των οδικών αρτηριών της Αθήνας. Η διάταξη αυτή, η οποία σύμφωνα με την Λεοντίδου αποτελεί ίδιον του

⁶⁴⁹ Ηλ. Κριμπάς, «Η κυκλοφορία εν τη πόλει και πολεοδομικά υπέρ αυτής μέτρα», σ. 638 – 648. Στην Ιερά Οδό της εποχής εκείνης επί παραδείγματι, όπως αναφέρεται, η οποία είναι και πολυσύχναστη αλλά κι επικίνδυνη λόγω του ολισθηρού της οδοστρώματος, «δημιουργείται συχνά τό γνωστό άμπουτεγιάρισμα» λόγω του ότι υπάρχουν δύο βενζιναντλίες εγκατεστημένες όχι στην άκρη της οικοδομικής γραμμής, αλλά στη μέση, στις οποίες σταματούν τα αυτοκίνητα και κυρίως φορτηγά ή λεωφορεία, καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας. Βλ. επίσης, «Προβλήματα της Μείζονος περιοχής της πρωτεύουσας Ε' Πανελλήνιο Συνέδριο Αρχιτεκτόνων, Ζάπειο, 16 – 23 Ιανουαρίου 1966», σ. 6 – 54. Γ. Σκιαδαρέσης, «Το πολεοδομικό πρόβλημα του κέντρου των Αθηνών», σ. 29 – 36.

⁶⁵⁰ W. Smith, *Έρευνα και Μελέτη Κυκλοφορίας*, σ. 43

⁶⁵¹ Ηλ. Κριμπάς, «Η κυκλοφορία εν τη πόλει και πολεοδομικά υπέρ αυτής μέτρα», σ. 638 – 648. Οικονόμου, Γ. Μάρκου, «Συγκοινωνία και σχέδιο πόλεως», σ. 7 – 12. Τα ταξί που κυκλοφορούσαν εκείνη την εποχή στην Αθήνα αναφέρεται ότι μαζί με τα στρατιωτικά αυτοκίνητα ανέρχονταν στις 12.000.

⁶⁵² Γ. Μάρκου, «Συγκοινωνία και σχέδιο πόλεως», σ. 7 – 12.

πολεοδομικού σχεδιασμού αστικών κέντρων περιφερειακών και μάλιστα τριτοκοσμικών χωρών στην Αθήνα απαντά όπως αναφέρθηκε προηγουμένως από τα αρχαία χρόνια.⁶⁵³ Η έλλειψη παράλληλων εγκάρσιων κεντρικών αρτηριών οι οποίες θα συνέδεαν παρακείμενες περιοχές ώστε να γίνεται κατανομή του κυκλοφοριακού φόρτου σε ώρες αιχμής ήταν ίσως η σημαντικότερη αιτία φαινομένων συμφόρησης. Πολλές περιοχές ακόμη και κοντά στην Αθήνα, όπως τα Πετράλωνα, ήταν αποκομμένες, ενώ στις πλείστες των περιπτώσεων ήταν απαραίτητη η διέλευση από το κέντρο για την επικοινωνία μεταξύ των περιοχών γύρω από την Αθήνα.⁶⁵⁴

Πέρα όμως από τον ανεπαρκή πολεοδομικό σχεδιασμό και την έλλειψη κυκλοφοριακής αγωγής πεζών και οδηγών που βασίζεται στην αρχή διαχωρισμού της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων στους δρόμους και των πεζών στα πεζοδρόμια, ο Κριμπάς υποστηρίζει ότι υπεύθυνη είναι κι η ολιγωρία της διοίκησης να επιβάλλει την τάξη μέσω νομοθεσίας. Ο Δήμος Αθηναίων για παράδειγμα, όπως παρατηρεί, δεν είναι σε θέση να αντιδράσει ούτε όταν μπροστά στο Δημαρχείο δημιουργείται «ασιατικό μπεζεστένι» από τους μικροπωλητές, ούτε όταν κεντρική πλατεία της Αθήνας περιφράσσεται με συρματοπλέγματα και μετατρέπεται σε υπαίθριο σταθμό αυτοκινήτων. Αντίστοιχα, όταν οι αρμόδιες αρχές επιχειρούν να μετακινήσουν από τους κεντρικούς δρόμους τους τροchioδρόμους ή τις λεωφορειακές αφετηρίες, υποχωρούν μπροστά στην αντίδραση των εταιρειών μεταφορών, ή των λεωφορειούχων που όπως είναι αναμενόμενο τοποθετούν πρώτο το συμφέρον του Ταμείου τους. Παρόμοια με τις παρατηρήσεις επιμέρους μηχανικών είναι τα πορίσματα στα οποία καταλήγει κι ο Ελληνικός Πολυτεχνικός Σύλλογος το 1949 για την κυκλοφορία στην Αθήνα.⁶⁵⁵

Την ίδια εικόνα αταξίας από τελείως όμως διαφορετική σκοπιά αποτυπώνει ένα τραγούδι που έγραψαν οι θεατρικοί συγγραφείς Παπαδούκας, Σπυρόπουλος κι Ασημακόπουλος, σε μουσική του Μενέλαου Θεοφανίδη για την πλατεία Ομονοίας, η οποία θεωρείτο «ομφαλός της Αθήνας». Το τραγούδι ακούστηκε το καλοκαίρι του 1955 σε θεατρικές επιθεωρήσεις κι έγινε επιτυχία με τη Ρένα Βλαχοπούλου: «Σαν την Πλας Πιγκάλ από χρόνια/ μια πλατεία πολύ κεντρική/ στην Αθήνα μας είν' η Ομόνοια/

⁶⁵³ Λ. Λεοντίδου, *Πόλεις της σιωπής*, σ. 261. W. Smith, *Ερευνα και Μελέτη Κυκλοφορίας*, σ. 24

⁶⁵⁴ Γ. Μάρκου, «Συγκοινωνία και σχέδιο πόλεως», σ. 7 – 12. Η λεωφόρος Θησέως ήταν για παράδειγμα η μοναδική που συνέδεε την παραλία Τζιτζιφιών με το το κέντρο, ενώ η Συγγρού η μοναδική που εξυπηρετούσε όλα τα ανατολικά περίχωρα (Ν. Σμύρνη, Π. Φάληρο, Έδεμ κτλ.), ενώ είχε δυο επικίνδυνες διασταυρώσεις με την Λ. Αμαλίας και την Αναπαύσεως.

⁶⁵⁵ Ελληνικός Πολυτεχνικός Σύλλογος, «Ρύθμιση της κυκλοφορίας της πόλεως των Αθηνών», τ. 306, Οκτ. 1949, σ. 519

που ειν' η φήμη της ιστορική./ Σε κάθε γωνία εφτά καφενεία/ καρέκλες με κόσμο γεμάτες/ και ταξί που ψαρεύουν πελάτες./ Κομποί κι ωραίοι, πολίσμαν τροχαίοι/ πεντέξι παλιές μπιραρίες/ καβγαδάκια στις αφετηρίες/ καμπαρέ με τζαζ μπαντ και μπελ φαμ/ με ταμπέλες που λεν γουελ καμ./ Τι ρυθμός και ζωή – και κοσμοσυρροή/μέρα – νύχτα ως το πρωί/ και τ' ανθοπωλεία σειρά στην πλατεία/ τριάντα περίπτερα πλάι/ κι από κάτω μετρό που περνάει./ Κάποιου εκεί κουλουρτζή ο ταβλάς/ να η Ομόνοια πλας. / Μια πλατεία παλιά όλο χάρη/ όλοι οι δρόμοι οδηγούν προς τα εκεί/ και μαζεύονται και οι φαντάροι/ το απόγευμα την Κυριακή./ Πλατεία κοκέτα – φαγιά σε πακέτα/ τσατσάρες, στιλό και λαχεία/ και χαζοί από την επαρχία./ Δυο μέτρα πιο κάτω πολύ ορεξάτο/ παρφέμ ένα γύρω σκορπίζει/ το ντονέρ, το κεμπάπ που γυρίζει./ Και αργά από κάποιο στενό/ για βολτίτσα προβάλει ο Ζανό./ Τι ρυθμός και ζωή – και κοσμοσυρροή/ μέρα νύχτα και ως το πρωί./ Και πριν ξημερώσει – ξενύχτηδες τόσοι/ περνούνε να παν' για το σπίτι,/ ενώ το πρώτο τραμ σκάει μύτη./ Κάπου εκεί κουλουρτζή ο ταβλάς/ Να η Ομόνοια πλας...»⁶⁵⁶

Η άτακτη λοιπόν εικόνα των λεωφορειακών αφετηριών σε κόμβο ζωτικής σημασίας για την κυκλοφοριακή ροή ολόκληρης της πόλης δεδομένης της ακτινικής διάταξης των οδών της, στις οποίες μάλιστα αφετηρίες δημιουργούνται και καβγάδες, των ταξί που παρακωλύουν την κυκλοφορία ψαρεύοντας πελάτες, κι η ανάμειξή τους με πλανόδιους που πωλούν τσατσάρες, στιλό και κουλούρια, η οποία περιγράφεται από μηχανικούς, ανάμεσα στους οποίους ο Γενικός Διευθυντής Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Αθηναίων ως εικόνα χάους και ταλαιπωρίας, εδώ εμφανίζεται ως ένδειξη ζωντανίας κι ενάργειας που χαρακτηρίζει την πολύβουη και πολύχρωμη ζωή της πόλης. Η κατάσταση σίγουρα δεν είχε γίνει ακόμη τόσο ασφυκτική το 1955, ώστε να θεωρείται επιβεβλημένη στην κοινή συνείδηση η ανάγκη αυστηρότερων κυκλοφοριακών κανόνων. Ακόμη περισσότερο όμως, τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια η ιδεολογική ηγεμονία του αυτοκινήτου οδηγούσε στο να προσλαμβάνονται ακόμη κι οι αρνητικές συνέπειες που επέφερε στην πόλη, ως δείγμα προόδου, η οποία εκπλήσσει «τους χαζούς από την επαρχία» που αναφέρει το παραπάνω τραγούδι. Προφανώς αυτό σχετίζεται με το ότι οι συνέπειες εκείνη την εποχή δεν ήταν τόσο εκτεταμένες. Ο αριθμός βέβαια των διερχόμενων αυτοκινήτων και πεζών ειδικά στην πλατεία

⁶⁵⁶ Γ. Καιροφύλας, *Η Αθήνα στη δεκαετία του '50*, σ. 163

Ομοιοίας δεν μπορούσε παρά να αποτυπωθεί ως κάτι το πρωτοφανές για τα δεδομένα της εποχής.⁶⁵⁷

Η αλματώδης διάδοση του αυτοκινήτου κατά τις δεκαετίες 1950 και 1960 συντελεί στην εμπέδωση των κυκλοφοριακών κανόνων, αλλά ταυτόχρονα οξύνει τα προβλήματα προς επίλυση. Έτσι, παρά τα οδικά έργα και τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που εφαρμόζονται, η διαρκής αύξηση πληθυσμού και αυτοκινήτων στην πρωτεύουσα τα κάνει να φαίνονται ανεπαρκή. Όταν διαβάζει λοιπόν κανείς σχετικά σχόλια για την κυκλοφοριακή κατάσταση στην Αθήνα αποκομίζει την εντύπωση ότι η κατάσταση της Αθήνας παρουσιάζει στασιμότητα, πράγμα όμως που δεν είναι ακριβές, καθ' ότι σημειωνόταν πρόοδος στις προσπάθειες οργάνωσης, αλλά ταυτόχρονα σημειώνονταν και αλματώδεις αλλαγές των πληθυσμιακών και κυκλοφοριακών δεδομένων. Τα μέτρα λοιπόν που λαμβάνονταν αποδεικνύονταν γρήγορα ανεπαρκή λόγω της ραγδαίας αύξησης του αριθμού των κυκλοφορούντων οχημάτων, στον οποίο το 1960 προσετίθετο 1 αυτοκίνητο ανά ώρα, όπως τουλάχιστον αναφερόταν.⁶⁵⁸ Ωστόσο κάποια μέτρα εφαρμόζονταν και με κάποια σχετική καθυστέρηση. Μόλις το 1960 άρχισε να εφαρμόζεται για παράδειγμα το σύστημα «της αυτόματου συντονισμένης σηματοδοτήσεως διά τήν βελτίωσιν τῆς κυκλοφορίας εἰς τό κέντρον τῶν Ἀθηνῶν.» σε συνδυασμό με το μέτρο των μονοδρομήσεων. Επιπλέον, από το 1961 άρχισαν να «παρακολουθοῦνται διά συχνῶν μετρήσεων αἱ διακυμάνσεις τῆς κυκλοφορίας καί προσαρμόζεται ἐκάστοτε ἡ ρύθμισις τῆς αὐτομάτου σηματοδοτήσεως μέ τάς ἀνάγκας τῆς κυκλοφορίας. Ἀπό 5^{ης} Φεβρουαρίου, κατά τάς ὥρας τῆς μικρᾶς κινήσεως, ἡ σηματοδότησις λειτουργεῖ δι' ἰδιαιτέρου προγράμματος μέ ταχύτερον ρυθμόν ἐναλλαγῆς τῶν φάσεων. Πρός διευκόλυσιν τῆς κινήσεως τῶν πεζῶν εἰς ὄρισμένας παρόδους κεντρικῶν ἄρτηριῶν ὅπου αἱ κυκλοφοριακαί συνθηκαί τό ἐπιτρέπουν λόγω μικρᾶς κινήσεως, ἤρχισεν ἐφαρμοζόμενον τό πράσινον διακοπτόμενον φῶς εἰς τούς σηματοδότας τῶν πεζῶν, ὑπό τήν ἔννοιαν τῆς δυνατότητος κινήσεως αὐτῶν ὑπό ἰδίαν εὐθύνην, τό δέ πράσινον διά πεζούς θά παραμείνη παρέχον ηὔξημένην ἀσφάλειαν εἰς αὐτούς. Ἀπό τῆς 10^{ης} Φεβρουαρίου 1961, ἡ λειτουργία τῆς σηματοδοτικῆς ἐγκαταστάσεως παρετάθη μέχρι 12^{ης} νυκτερινῆς, ἐφαρμοζομένου τοῦ προγράμματος τῆς μικρᾶς κινήσεως. Τά προαναφερθέντα μέτρα, ὑπογραμμίζεται, θά ἀποδώσουν

⁶⁵⁷ «Τα βάσανα της κυκλοφορίας των Αθηνών. Μία στατιστική διά τήν πλατείαν Ομοιοίας. 400.000 ζευγάρια πόδια και 30.000 αυτοκίνητα», *Επιθεώρησις Shell*, Τ. 31, 1954, σ. 5. «Η Αθήνα εκμοντερνίζεται. Η πλατεία Ομοιοίας», *Επιθεώρησις Shell*, Τ. 45, 1956, σ. 5.

⁶⁵⁸ Βλ. επίσης, «Προβλήματα της Μείζονος περιοχής της πρωτεύουσας Ε΄ Πανελλήνιο Συνέδριο Αρχιτεκτόνων, Ζάπειο, 16 – 23 Ιανουαρίου 1966», σ. 6 – 54.

καλύτερα αποτελέσματα προς όφελος πάντων, ἐφ' ὅσον θά ἐβελτιοῦτο ἡ κυκλοφοριακὴ πειθαρχία τόσο τῶν ὁδηγῶν, ὅσο καὶ τῶν πεζῶν.»⁶⁵⁹

Το 1962 το αμερικανικὸ τεχνικὸ γραφεῖο Wilbur Smith & Associates σε συνεργασία με τὸ Τμήμα Κυκλοφορίας του Υπουργείου Δημ. Ἔργων ἐκπόνησε τὴν *Ἐρευνα καὶ Μελέτη Κυκλοφορίας του Λεκανοπεδίου Ἀθηνῶν*. Τα γενικὰ συμπεράσματα στα οποία κατέληγε εἶχαν ὡς εξής: «Αἱ συνθηκαὶ κυκλοφορίας ἐν Ἀθήναις σήμερον δέν διαφέρουν τῶν τοιούτων τῶν πλείστων μεγαλουπόλεων ἀνά τὴν ὑφήλιον. Ὑπερβολικὴ «συμφόρησις» τῆς κυκλοφορίας, ἀπώλεια χρόνου καὶ ὑψηλὴ συχνότης ἀτυχημάτων εἶναι τὰ ἐπακόλουθα ἀποτελέσματα τοῦ μεγάλου ἀριθμοῦ ὀχημάτων, ὁ ὁποῖος ἔχει ὑπερβεῖ τὰς δυνατότητας τῶν ρυμοτομικῶν σχεδίων πόλεων, ἅτινα ἐδημιουργήθησαν βάσει τῶν κυκλοφοριακῶν ἀναγκῶν παρωχημένων ἐποχῶν. Ἡ ἐξέλιξις τῆς περιοχῆς των Ἀθηνῶν κατὰ τὸ παρελθόν ἐν συνδυασμῶ μετὰ τῆς περιορισμένης ἰκανότητος χρηματοδοτήσεως τῶν Δημοτικῶν καὶ Κοινοτικῶν Ὑπηρεσιῶν περιλαμβανομένης καὶ τῆς ὁδοποιΐας εἶχεν ὡς ἀποτέλεσμα τὴν ὑπαρξιν πολλῶν μὴ ὁδοστρωμένων οδῶν. Ὁ ἀριθμὸς τῶν κατοίκων ἀνά χιλιόμετρον ὁδοστρωμένης ὁδοῦ ἐντὸς τῆς περιοχῆς τῆς μελέτης εἶναι λίαν ὑψηλὸς ἐν συγκρίσει μετὰ ἄλλες πόλεις».⁶⁶⁰



Πλατεία Ομονοίας, 1955. Πηγή: Ἀρχεῖο Δ. Χαρισιάδη – Φωτογραφικὸ Ἀρχεῖο Μουσείου Μπενάκη

⁶⁵⁹ «Ἀνακοινώσεις Υπουργείου διὰ τὴν αυτόματον σηματοδότησιν», *Το Βολάν*, τ. 72, 1961, σ. 17

⁶⁶⁰ W. Smith, *Ἐρευνα καὶ Μελέτη Κυκλοφορίας*, σ. XXI

Η γενική εικόνα της κυκλοφορίας στην Αθήνα, όπως σκιαγραφείται από την συγκεκριμένη μελέτη συνίσταται στον κορεσμό των κεντρικών οδών της Αθήνας, ειδικά των ακτινωτών που ξεκινούν από Ομόνοια σε σημείο που ο κυκλοφοριακός τους φόρτος φθάνει μέχρι και 125% πάνω απ' την ωφέλιμη ικανότητά τους. Η αύξηση των οχημάτων σύμφωνα με μετρήσεις που πραγματοποιήθηκαν το 1962 σε δέκα σταθμούς μέτρησης σε κεντρικούς κόμβους της Αθήνας ήταν 45% κατά την τελευταία τριετία, ποσοστό που αντιστοιχεί σε μέση ετήσια αύξηση 13,2%. Οι περισσότερο επιβαρυμένες αρτηρίες σε ολόκληρο το λεκανοπέδιο ήταν η λεωφόρος Αμαλίας με ημερήσιο φόρτο 73.000 οχήματα στην Πύλη Αδριανού το 1962 κι η Βασιλίσσης Σοφίας με 44.700 έως 50.000 οχήματα. Πολλές ακόμη κεντρικές οδοί είχαν ημερήσιο φόρτο που υπερέβαινε τα 20.000 οχήματα. Στη μελέτη επισημαίνεται ακόμη ότι οι αριθμοί που αποτυπώνονταν στις μετρήσεις υπερέβαιναν τα εγγεγραμμένα στην πόλη οχήματα, γεγονός που καταδεικνύει ότι η Αθήνα ως κέντρο παραγωγικής δραστηριότητας της Ελλάδας συγκέντρωνε οχήματα και από άλλες περιοχές. Τα ευρήματα αυτά χαρακτηρίζονταν ως «αδιαιτέρως σοβαρά» καθ' ότι οι υφιστάμενοι ρυθμοί αύξησης του κυκλοφοριακού φόρτου προδιέγραφαν όπως αναφέρθηκε και παραπάνω διπλασιασμό του μέχρι το 1968 και τριπλασιασμό του μέχρι το 1971.⁶⁶¹



Αθήνα, 1961. Αρχείο Δ. Χαρισιάδη – Φωτογραφικό Αρχείο Μουσείου Μπενάκη

Στη βάση των κοινών διαπιστώσεων μίας σειράς μηχανικών για το πολεοδομικό και κυκλοφοριακό αδιέξοδο της Αθήνας από τη δεκαετία του 1940 κι εξής υπήρξαν πολλές προτάσεις και διεξάχθηκαν επίσης αρκετές οικονομοτεχνικές μελέτες. Όπως

⁶⁶¹ W. Smith, *Έρευνα και Μελέτη Κυκλοφορίας*, σ. XXII

είναι αναμενόμενο, οι προταθείσες λύσεις αντιπροσώπευαν πολλές διϊστάμενες και συχνά αντικρουόμενες απόψεις σε σχέση με τα μέσα που θα θεράπευαν την προβληματική κατάσταση. Οι προτάσεις αυτές θα μπορούσαν να κατηγοριοποιηθούν ως λύσεις που πρότειναν διοικητικές αλλαγές στη διαχείριση του προβλήματος, λύσεις που πρότειναν μικρής ή μεσαίας έκτασης κυκλοφοριακές παρεμβάσεις και λύσεις οι οποίες πρότειναν μεγάλης κλίμακας αλλαγές και περιλάμβαναν δαπανηρά και μακροπρόθεσμα έργα. Στο πλαίσιο της τελευταίας κατηγορίας προτάθηκαν πολλές φορές ριζικές ανακατατάξεις, αρκετές εκ των οποίων φαντάζουν μεγαλεπήβολες ακόμη και με τα σημερινά δεδομένα. Επιπλέον, οι περισσότερες εξ αυτών πρόβαλαν προβλέψεις για το μέλλον της Αθήνας. Από τις προτάσεις που διατυπώθηκαν κάποιες εφαρμόστηκαν και κάποιες όχι, ενώ πάλι, κάποιες προβλέψεις εντυπωσιάζουν χάρη στη διορατικότητά τους, καθ' ότι επαληθεύθηκαν σε μεγάλο βαθμό, εν αντιθέσει με άλλες και μάλιστα από επιφανείς μηχανικούς, οι οποίες απείχαν κατά πολύ από τις μεταγενέστερες εξελίξεις.

Ανεξάρτητα όμως από το βαθμό υλοποίησής τους ή επαλήθευσής τους οι προτάσεις και μελέτες που έγιναν με αντικείμενο την Αθήνα παρουσιάζουν ενδιαφέρον καθ' ότι η προβληματική τους συχνά εκτεινόταν πέρα από τα όρια της χωροταξικής και κυκλοφοριακής οργάνωσης και αφορούσε συνολικά την κοινωνική κι οικονομική πορεία της πόλης. Συμπυκνώνουν τις προσδοκίες μιας επιστημονικής κοινότητας, που εν μέρει εκφράζει τις απόψεις της κρατούσας ιδεολογίας της εποχής. Το μέλλον συχνά σκιαγραφείται ως δυστοπικό, κυρίως ως προς τα χωροταξικά – και σε σπανιότερες περιπτώσεις περιβαλλοντικά – αδιέξοδα που προλειαίνονται, παράλληλα όμως ανιχνεύεται ως κοινή συνισταμένη σε πολλές από τις μελέτες η οπτιμιστική πεποίθηση ότι η ανάπτυξη που παρουσιάζει η Ελλάδα μεταπολεμικά από πληθυσμιακής κι οικονομικής πλευράς είναι μια διαδικασία, η οποία αφού ξεπεράστηκε η περιπέτεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, θα συνεχιστεί επ' αόριστο.

Όσον αφορά στα διοικητικής φύσης μέτρα που προτείνονται, αυτά φανερώνουν την πολυαρχία και σε κάποιες περιπτώσεις την ανταγωνιστική σχέση των φορέων που εμπλέκονται με το ζήτημα χωροταξικής και κυκλοφοριακής διευθέτησης του αστικού χώρου. Ήδη αναφέρθηκε παραπάνω η παρατήρηση του Γενικού Διευθυντή των Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Αθηναίων, του Κριμπά, ο οποίος είχε καταδείξει από το 1935 ως βασικό πρόβλημα της πόλης την έλλειψη αρμοδιοτήτων, δικαιωμάτων και πόρων του Δήμου Αθηναίων για την αντιμετώπιση προβλημάτων. Όπως υποστήριζε χαρακτηριστικά «όταν ο ΕΟΤ αποφασίζει να κάνει εξωραϊστικά έργα στο Λυκαβηττό,

ο Δήμος το μαθαίνει από τις εφημερίδες.» Αντίστοιχο παράδειγμα αποτελούσε το γεγονός ότι σε συσκέψεις που συγκαλούσε το Υπουργείο Δημοσίας Τάξεως για την κυκλοφορία στην Αθήνα δεν καλούνταν τις δημοτικές αρχές. Επιπλέον διατύπωνε την άποψη ότι ο Οργανισμός Διοικήσεως Πρωτεύουσας δεν λειτουργούσε επιτυχώς. Ως προς το ζήτημα των πόρων του Δήμου ο Χ. Οικονόμου προσέθετε ότι θα πρέπει να διαθέτει ο Δήμος Αθηναίων κονδύλια για αποζημιώσεις απαλλοτριώσεων, μέσω του Ταμείου Εφαρμογής Σχεδίου Πόλεως Αθηνών ώστε να είναι δυνατή η διάνοιξη λεωφόρων, κι η καταβολή αποζημιώσεων για απαλλοτριώσεις όταν αυτές επιβάλλονται για την κατασκευή οδικών έργων κι η καταβολή ετήσιων προστίμων σε περίπτωση παραβάσεων και καταπατήσεων οδών και πεζοδρομίων.⁶⁶² Άλλη πηγή πόρων για το Δήμο Αθηναίων όπως επεσήμαινε ο ίδιος θα μπορούσε να είναι η φορολόγηση της υπεραξίας των ακινήτων, τα οποία επίσης θα ωφελούνταν από ένα Σχέδιο Πόλεως.⁶⁶³

Επίσης, σύμφωνα με τον Οικονόμου, ως καίριας σημασίας για την κυκλοφοριακή οργάνωση της πρωτεύουσας κρινόταν ο διοικητικός συντονισμός αρμοδίων φορέων, όπως της Τροχαίας, του Υπουργείου Μεταφορών, του Υπουργείου Δημοσίας Τάξεως, της Τουριστικής Αστυνομίας, της Γενικής Διεύθυνσης Τουρισμού, της Διεύθυνσης Αστυνομίας Πόλεως, της Πολεοδομικής Επιτροπής του Υπουργείου Δημοσίων Έργων, του Ταμείου Μονίμων Οδοστρωμάτων και του Υπουργείου Ανοικοδομήσεως, με κύριο όμως αρμόδιο των Δήμο Αθηναίων, από τον οποίο εν τέλει ούτως ή άλλως, όπως διατεινόταν, ζητούνται κι οι ευθύνες.⁶⁶⁴ Επίσης απαραίτητη

⁶⁶² Ηλ. Κριμπάς «Η κυκλοφορία εν τη πόλει και πολεοδομικά υπέρ αυτής μέτρα», σ. 638 – 648. Χ. Οικονόμου, «Η κυκλοφορία εντός των Αθηνών», σ. 354 – 360. Το Ταμείο αυτό είχε ιδρυθεί με βασιλικό διάταγμα το 1947, κι αρχικά είχε προοπτικές οικονομικής αυτοτέλειας καθ' ότι ο Δήμος Αθηναίων του εκχώρησε τα δικαιώματα από τις άδειες οικοδομών. Στην συνέχεια όμως το μέτρο αυτό ματαιώθηκε καθ' ότι επιβλήθηκε εισφορά 1% επί των ανεγειρόμενων οικοδομών που εισέπραττε το Υπουργείο Ανοικοδομήσεως. Το Υπουργείο αυτό ανέλαβε την υποχρέωση καταβολής αποζημιώσεως για όλη την Ελλάδα, στις περιπτώσεις που κατ' εφαρμογή του Ν. 5269 κινδυνεύουν να ανοικοδομηθούν κοινόχρηστοι χώροι από τους μη αποζημιωθέντες τέως ιδιοκτήτες. Αν και το εν λόγω υπουργείο είναι αρμόδιο για κυκλοφοριακά ζητήματα, παρ' όλα αυτά στην Αθήνα πρέπει τα έσοδα να διατίθενται μέσω του Ταμείου Εφαρμογής Σχεδίου Πόλεως, στην ανάπασή της, πριν «φθάσει στο απροχώρητο», όπως υποστήριζε χαρακτηριστικά ο Κριμπάς. Από την άλλη πλευρά, σύμφωνα με τον Χ. Οικονόμου το Ταμείο Εφαρμογής Σχεδίου Πόλεως Αθηνών θα έπρεπε να μετονομασθεί σε Ταμείο Εξυπηρέτησεως Κυκλοφορίας Αθηνών, να ενισχυθεί ο προϋπολογισμός του και να διευρυνθούν οι αρμοδιότητές του στην αποζημίωση σε περιπτέρουχους, πρατηριούχους βενζίνης κτλ. για τη δημιουργία γεφυρών, διαβάσεων, καταφυγίων κτλ.

⁶⁶³ Χ. Οικονόμου, «Η κυκλοφορία εντός των Αθηνών», σ. 354 – 360. Για παράδειγμα τα ξενοδοχεία της λεωφόρου Βενιζέλου, θα επωφελούνταν από την κατάργηση του τραμ στο δρόμο αυτό, το οποίο κάνει θόρυβο.

⁶⁶⁴ Ηλ. Κριμπάς, «Η κυκλοφορία εν τη πόλει και πολεοδομικά υπέρ αυτής μέτρα», σ. 638 – 648. Χ. Οικονόμου, «Η κυκλοφορία εντός των Αθηνών», σ. 354 – 360. Στους φορείς που έπρεπε να συμμετέχουν στη διαμόρφωση των αστυνομικών διατάξεων των αρμοδίων αρχών ο Χ. Οικονόμου προσέθετε τους

θεωρείτο η ενίσχυση της Τροχαίας σε ανθρώπινο δυναμικό κι εξοπλισμό (φωτεινούς σηματοδότες, μηχανάκια, πινακίδες κυκλοφορίας κλπ.), η οποία αναφέρει ότι ήδη είχε ενισχυθεί οικονομικά από την τότε νεοσύστατη Επιτροπή Τουρισμού Πρωτεύουσας.⁶⁶⁵ Εν γένει διατυπώνονταν μομφές για το πολύπλοκο γραφειοκρατικό σύστημα που δυσχέραινε περαιτέρω την κυκλοφοριακή οργάνωση της Αθήνας κι εκφράζονταν ελπίδες να υπάρξει συντονισμός εν όψει της αναδιοργάνωσης των συγκοινωνιών βάσει του Σχεδίου Marshall, με την συνδρομή και του Πολυτεχνικού Συλλόγου που είναι το αρχαιότερο τεχνικό σωματείο στην Ελλάδα.⁶⁶⁶

Σε ό,τι αφορά σε κυκλοφοριακά μέτρα που περιλάμβαναν παρεμβάσεις μικρής ή μεσαίας έκτασης είναι ενδεικτικό ότι είχαν σημειωθεί προσπάθειες λήψης τους ήδη από το Μεσοπόλεμο αλλά διακόπηκαν λόγω του πολέμου. Το Ανώτατο Πολεοδομικό Συμβούλιο Πρωτεύουσας είχε πραγματοποιήσει κυκλοφοριακή μελέτη με αρκετά καινοτόμο για την εποχή μεθοδολογία. Τα πορίσματά της παρουσιάστηκαν σε συνεδρίαση του Ανωτάτου Πολεοδομικού Συμβουλίου Πρωτεύουσας στις 28 Μαρτίου του 1939, όπου συζητήθηκε και το θέμα των συγκοινωνιών. Οι προτάσεις και τα σχέδια λεωφορειακών γραμμών που καταρτίστηκαν τότε εκδόθηκαν σε ειδικό τεύχος, τα ίδια τα σχέδια όμως χάθηκαν μαζί με τα τεχνικά αρχεία του ΑΠΣΠ κατά τη διάρκεια της Κατοχής.

Για εκείνη την κυκλοφοριακή μελέτη χρειάστηκαν 400 τροχονόμοι και 30 Τομεάρχες – Μηχανικοί της Διοικήσεως Πρωτεύουσας, που ασχολήθηκαν με τη μέτρηση στατιστικών στοιχείων κινήσεως, αναφορικά με την ένταση, την κατεύθυνση και τη χρονική της μεταβολή εντός ενός δωδεκαώρου. Βάσει των μετρήσεων καταρτίστηκαν τρεις χάρτες φόρτισης οδικού δικτύου σε Αθήνα, Πειραιά και ευρύτερες περιοχές, τρεις χάρτες φόρτισης με φορτηγά αυτοκίνητα που καταδείκνυαν τη γεωγραφία του εμπορίου, πίνακες που παρουσίαζαν την κατά μήκος μεταβολή εκατό αρτηριών ως προς την ποσότητα, την σύνθεση και τον χρόνο κίνησης τροχοφόρων, χάρτης με διαγράμματα κίνησης, χάρτης με τις προβλεπόμενες νέες αρτηρίες και την κίνηση σε αυτές. Όλοι αυτοί οι χάρτες χάθηκαν. Επίσης το ΑΠΣΠ είχε καταρτίσει χάρτη για πενήντα τρεις αστικές κι υπεραστικές λεωφορειακές γραμμές προτείνοντας

εκπρόσωπους της πολεοδομικής υπηρεσίας, της ΕΛΠΑ, του Υπουργείου Μεταφορών, του ΤΕΕ, του Συλλόγου αρχιτεκτόνων κι άλλων ειδικών, όπως της Εταιρείας Μεταφορών, και του συλλόγου αυτοκινητιστών, με συμβουλευτική ψήφο. Επίσης αναφέρει ότι είχε υπάρξει συντάκτης Έκθεσης της ΕΛΠΑ προς το Υπουργείο Μεταφορών, όταν το ίδιο είχε ζητήσει την γνωμοδότησή της το 1939 και συμπεραίνει ότι η Έκθεση αυτή πρέπει να λησμονήθηκε στα Αρχεία Διοικήσεως της Πρωτεύουσας.

⁶⁶⁵ Ηλ. Κριμπάς «Η κυκλοφορία εν τη πόλει και πολεοδομικά υπέρ αυτής μέτρα» σ. 638 – 648.

⁶⁶⁶ Χ. Οικονόμου, «Η κυκλοφορία εντός των Αθηνών», σ. 354 – 360.

διαδρομές, αφετηρίες και σταθμούς στον οποίο είχε συμφωνήσει κι η τότε Υπηρεσία σιδηροδρόμων και αυτοκινήτων.⁶⁶⁷ Τα πορίσματα της μελέτης εκείνης δεν αξιοποιήθηκαν ποτέ, καθ' ότι προέκυψε εν τω μεταξύ ο πόλεμος. Ωστόσο η κυκλοφοριακή αυτή μελέτη είναι ιδιαίτερα σημαντική καθ' ότι υπήρξε εκτεταμένη για τα δεδομένα της εποχής και λάμβανε υπ' όψη μεγάλο εύρος παραμέτρων, εισάγοντας προηγμένες διερευνητικές μεθόδους. Αντίστοιχου μεγέθους μελέτες, όπως τουλάχιστον έχει διαπιστωθεί στο πλαίσιο της παρούσας έρευνας πραγματοποιήθηκαν ξανά στην Αθήνα πολύ αργότερα, το 1962 και το 1965 από το γραφείο Wilbur Smith & Associates, όπως έχει αναφερθεί παραπάνω.

Ένα από τα κυκλοφοριακά μέτρα που είχαν επίσης συζητηθεί μεσοπολεμικά, κι επανέρχεται τα πρώτα μεταπολεμικά έτη ήταν, όπως προαναφέρθηκε, η μεταφορά των λεωφορειακών αφετηριών και των αμαξοστασίων από το κέντρο της Αθήνας.⁶⁶⁸ Ήδη από το 1949 συζητείται για παράδειγμα η μεταφορά των υπεραστικών λεωφορείων Στερεάς Ελλάδας και Πελοποννήσου στη θέση της τότε δημοτικής λαχαναγοράς στον Κεραμεικό. Η δημιουργία περιφερειακών γραμμών, ώστε να μην είναι υποχρεωτικό το πέρασμα από το κέντρο για όσους θέλουν να μετακινηθούν ανάμεσα σε δυο περιοχές ήταν ακόμη ένα μέτρο που προτεινόταν συχνά.⁶⁶⁹ Επιπλέον, στα μέτρα μεσαίας κλίμακας κυκλοφοριακών παρεμβάσεων ανήκουν και πολλές προτάσεις που συνιστούσαν αλλαγή στο σύστημα μονοδρομήσεων και διπλοδρομήσεων ή διαχείρισης των κυκλοφοριακών ρευμάτων στους κόμβους,

⁶⁶⁷ Ηλ. Κριμπάς, «Η κυκλοφορία εν τη πόλει και πολεοδομικά υπέρ αυτής μέτρα», σ. 638 – 648

⁶⁶⁸ Ηλ. Κριμπάς, «Η κυκλοφορία εν τη πόλει και πολεοδομικά υπέρ αυτής μέτρα», σ. 638 – 648. Χ. Οικονόμου, «Η κυκλοφορία εντός των Αθηνών», σ. 354 – 360. Υποστηριζόταν ότι πίσω από την Ακαδημία, όπου βρίσκονταν τα αμαξοστάσια των γραμμών για Γλυφάδα και Π. Φάληρο, πρέπει να μεταφερθούν οι γραμμές προς Χαλάνδρι και Κηφισιάς, ενώ επίσης θα έπρεπε να εξετασθεί η συνολική απομάκρυνση των αμαξοστασίων από το κέντρο. Επίσης προτεινόταν η απομάκρυνση ιδιωτικών επιχειρήσεων που προκαλούσαν συμφόρηση στις κεντρικές αρτηρίες, όπως των ανθοπωλείων από την πλατεία Ομονοίας και των αντλιών βενζίνης από τα πεζοδρόμια των κεντρικών δρόμων, τα οποία θα έπρεπε να τοποθετηθούν σε εσωτερικά γκαράζ. Σε όλες τις παραπάνω περιπτώσεις θα έπρεπε να δοθούν αποζημιώσεις, κυρίως από τους ιδιοκτήτες των καταστημάτων που θα γίνονταν προνομιά με την απελευθέρωση της πρόσοψής τους.

⁶⁶⁹ Χ. Οικονόμου, «Η κυκλοφορία εντός των Αθηνών», σ. 354 – 360. Για παράδειγμα, η συγκοινωνία κατά μήκος της Αλεξάνδρας θα εξυπηρετούσε την σύνδεση Αμπελοκήπων – Κυψέλης, αποφεύγοντας το κέντρο. Μια τέτοια γραμμή δεν θα ήταν προσοδοφόρα, αλλά θα αποσυμφορούσε το κέντρο. Το έλλειμά της θα ισοφαριζόταν από άλλες γραμμές πιο προσοδοφόρες, επομένως για τους λόγους αυτούς θα έπρεπε όλες οι συγκοινωνιακές γραμμές σε μια πόλη να εκμεταλλεύονται από έναν ανάδοχο. Επίσης προτεινόταν η κατάργηση του κέντρου ως ορίου τιμολογιακής διαδρομής προκειμένου να μην προκαλείται συμφόρηση, και να τροποποιηθούν οι γραμμές που περνούν από αυτό. Ως μια από τις πιο προβληματικές περιοχές στην κίνηση λόγω κυκλοφορίας όχι μόνο των συγκοινωνιών, αλλά και των Ι.Χ. και των ταξί επισημαινόταν η περιοχή ανάμεσα στην Ομόνοια και τα Χαυτεία. Γι' αυτήν ο Οικονόμου προτείνει την υποβοήθηση εναλλακτικών διαδρομών, (π.χ. Σύνταγμα – Πατησίων μέσω Κολωνακίου), γιατί «όταν το αυτοκίνητο βρει συντομότερη διαδρομή με καλό οδόστρωμα, την ακολουθεί από μόνο του και τοιουτοτρόπως το κέντρο αποσυμφορίζεται αυτομάτως».

απαγόρευσης στάθμευσης σε στενούς κεντρικούς δρόμους και διαγραμμήσεις διαβάσεων πεζών, έτσι ώστε να καθορισθούν τα μέρη όπου οι πεζοί θα μπορούν να μετακινούνται με προτεραιότητα, παροχετεύσεις και ενδιάμεσες συνδέσεις μεταξύ κεντρικών αρτηριών για την αποφόρτισή τους, καθώς και μεταξύ συγκοινωνιακών αφετηριών.⁶⁷⁰ Από τα προτεινόμενα μέτρα διαφαίνεται ότι μέχρι και τη δεκαετία του 1960 υπήρχε έλλειψη στην οδοσήμανση και τους φωτεινούς σηματοδότες στην Αθήνα, εξ αιτίας μάλιστα της οποίας γίνονταν ατυχήματα.⁶⁷¹

Αντίστοιχα, η διάδοση της χρήσης των αυτοκινήτων έθετε το ζήτημα του κατά πόσο ήταν πλέον χρηστική η ύπαρξη τροχιοδρόμων που διέτρεχαν κεντρικές οδικές αρτηρίες της πρωτεύουσας. Οι απόψεις που υποστήριζαν τον περιορισμό ή και την κατάργηση των τραμ φάνεραν ότι το ζητούμενο για τα ρεύματα κινητικότητας στον αστικό χώρο σταδιακά άλλαζε και μετατοπιζόταν προς μέσα που είχαν δυνατότητα ανάπτυξης μεγαλύτερης ταχύτητας κι ευελιξίας, ενώ ταυτόχρονα αναγνωριζόταν η αύξηση των μετακινήσεων με τα ιδιωτικά αυτοκίνητα, των οποίων οι σταθεροί τροχιόδρομοι – όπως θεωρείτο – παρεμπόδιζαν την κίνηση περισσότερο απ' ό,τι οι λεωφορειακές γραμμές στο κέντρο της πόλης.⁶⁷² «Το τραμ το τελευταίο» διέτρεξε

⁶⁷⁰ «Έργα εξωραϊσμού των Αθηνών. Διαρρύθμισις των πλατειών Ομοιοίας και Συντάγματος», *Επιθεώρησις Shell*, Τ. 45, 1956, σ. 26 – 7. Γ. Παπαμιχαλάκης, «Μερικές σκέψεις για την Αθήνα μας», σ. 30 – 36. Ν. Παπάς, «Το κυκλοφοριακό πρόβλημα της πρωτεύουσας», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 220, Νοέμβρ. 1962, σ. 11 – 13. Ηλ. Κριμπάς, «Η κυκλοφορία εν τη πόλει και πολεοδομικά υπέρ αυτής μέτρα», σ. 638 – 648. Α. Γεωργίου «Οι μονόδρομοι κι οι κόμβοι», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 193 – 4, Σεπτ. 1962, σ. 42 – 4. Π. Σπηλιωτάκος, «Κόμβοι και κυκλοφοριακό πρόβλημα», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 249, Φεβρ. 1965, σ. 47 – 50. Ι. Φραντζεσκάκης, «Κόμβοι και κυκλοφοριακό πρόβλημα», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 249, Φεβρ. 1965, σ. 51. Κ. Κρίστης, «Κυκλοφοριακά και οργάνωσις. Μερικαί παρατηρήσεις διά τους μονοδρόμους», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 199 – 200, Μάρτ. – Απρ. 1961, σ. 37 – 41. Οι κόμβοι είχαν προσελκύσει μελέτες για την επίλυση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, η οποία σύμφωνα με τον αρχιμηχανικό του Δήμου Αθηναίων Α. Γεωργίου οφειλόταν σημαντικά στο σύστημα των αλληλοτεμνόμενων τροχιών και το γενικότερα εφαρμοζόμενο κυκλοφοριακό σύστημα, το οποίο χαρακτηρίζεται ως «θλιβερός διαφημιστής τής τεχνικής κι έπιστημονικής μάς καταρτίσεως.» Εξ αιτίας αυτού, οι μονόδρομοι μεταβλήθηκαν σε «περίεργους αυτοκινητοδρόμους, όπου τά αυτοκίνητα ύποχρεοῦνται νά βραδυποροῦσι, κινούμενα κατά μάζας καί να σταθμεῦσι κατ' ἐπανάληψιν», η μέση ταχύτητα των οχημάτων έχει μειωθεί, συγκεκριμένες οδοί με ανάξια κυκλοφοριακή πυκνότητα υφίστανται συμφόρηση, τα ταξί σημειώνουν πτώση εσόδων λόγω χαμηλής ταχύτητας άρα και χαμηλής ζήτησης κλπ. Η εφαρμογή του συστήματος των κόμβων σύμφωνα με τον ίδιο θα αύξανε σημαντικά την κυκλοφοριακή ικανότητα των οδικών αρτηριών.

⁶⁷¹ Ι. Πετρίδης, «Η στροφή στα αριστερά», τ. 261, Μάρτ. 1966, σ. 42 – 45. «Προβλήματα της Μείζονος περιοχής της πρωτεύουσας Ε΄ Πανελλήνιο Συνέδριο Αρχιτεκτόνων, Ζάπειο, 16 – 23 Ιανουαρίου 1966», σ. 6 – 54. Γ. Σκιαδαρέσης, «Το πολεοδομικό πρόβλημα του κέντρου των Αθηνών», σ. 29 – 36. «Η ελευθέρα λεωφόρος Βουλιαγμένης», 14 – 17.

⁶⁷² Χ. Οικονόμου, «Η κυκλοφορία εντός των Αθηνών», σ. 354 – 360. Γ. Μάρκου, «Συγκοινωνία και σχέδιο πόλεως», σ. 7 – 12. Ηλ. Κριμπάς, «Η κυκλοφορία εν τη πόλει και πολεοδομικά υπέρ αυτής μέτρα», σ. 638 – 648. Ως προς τις τροχιοδρομικές γραμμές, ο Χ. Οικονόμου για παράδειγμα υποστήριζε ότι αν και σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες έχουν καταργηθεί, δεν είναι σκόπιμο να γίνει αυτό στην Αθήνα, γιατί οι τροχιόδρομοι είναι το πιο φθινό υπέργειο μέσο. Πρότεινε την αφαίρεσή τους σε μερικά μέρη, ώστε να διευκολύνεται η κυκλοφορία. Για παράδειγμα ο τροχιόδρομος επί της Πατησίων προτεινόταν να μεταφερθεί στην Ακαδημίας μέσω πλατείας Κάνιγγος, όπου θα τοποθετούνταν οι τοπικές αφετηρίες Αμερικής – Κολιάτσου – Κυψέλης. Το κατεδαφισθέν κτήριο Αλάμπρας θα επέτρεπε να γίνει καμπύλη

τελικά τους τροchioδρόμους της Αθήνας στις 15 Οκτωβρίου του 1960, μέχρι να επανατεθεί σε λειτουργία το 2004. Τα τροchioδρομικά οχήματα είχαν λειτουργήσει για 52 χρόνια αφού ξεκίνησαν τα δρομολόγια τους για πρώτη φορά στην Αθήνα την 1^η Νοεμβρίου του 1908, αντικαθιστώντας τα παμφορεία, δηλαδή τα ιπήλατα τραμ. «Οί παλαιοί Αθηναίοι άποχαιρέτησαν νοσταλγικά τά άποχωρήσαντα τροchioδρομικά όχήματα και οί νέοι άδιάφοροι για τίς άναμνήσεις τοῦ παρελθόντος, άνέπνευσαν μέ άνακούφισι διότι οί δρόμοι άπηλλάγησαν άπό τῆς παρουσίας των...»⁶⁷³

από Πατησίων προς Χαλκοκονδύλη κι η τροchioδρομική γραμμή που βρίσκεται εκεί θα μεταφερόταν στην Ακαδημίας. Με το σχέδιο που πρότεινε μπορούσε να επιτευχθεί η κίνηση προς το Σύνταγμα μέσω Πατησίων ή Ελευθ. Βενιζέλου ή Τσώρτσιλ. Αντίστοιχα προτεινόταν κι η μετακίνηση άλλων τροchioδρομικών γραμμών, ή εναλλακτικά, η συνολική εξαφάνιση των τροchioδρομικών γραμμών από την Ελευθ. Βενιζέλου, η χρήση μέρους του Βασιλικού κήπου και η προέκτασή τους στη λεωφόρο Αμαλίας πίσω από το Υπουργείο Στρατιωτικών. Προτεινόταν ακόμη διάφορες τροποποιήσεις ώστε να απελευθερωθεί έστω μερικώς η πλατεία Σύνταγματος από τους τροchioδρόμους ώστε αφ' ενός το να μην χάσει η πρωτεύουσα μια φθινή συγκοινωνία όπως το τραμ, κι αφ' ετέρου να μην χρειαστεί να καταβληθούν αποζημιώσεις στην ΗΕΜ, η οποία ήταν προνομιούχα εταιρεία. Επιπλέον, η αφαίρεση των τροchioδρόμων από το Σύνταγμα θα καθιστούσε μεγαλοπρεπέστερη την προβολή του μνημείου Αγνώστου Στρατιώτου. Η πρόταση αυτή όμως επικρινόταν επειδή οι τροchioδρόμοι θα διέσχιζαν ένα μέρος του Βασιλικού κήπου, και θα επιβαρυνόταν η ήδη βεβαρυμένη λεωφόρος Ακαδημίας. Ωστόσο υπήρχε το αντεπιχείρημα ότι το θυσιασθέν τμήμα του τότε Βασιλικού κήπου θα είναι μικρό και δεν θα οικοδομηθεί, ενώ ακόμη η παρούσα συμφόρηση της λεωφόρου Ακαδημίας οφειλόταν στην διοχέτευση οχημάτων από την Πατησίων επειδή τα Χαυτεία είναι κλειστά λόγω των τροchioδρόμων. Εάν καταργηθούν οι τροchioδρόμοι από εκεί, η κυκλοφορία θα ελαττωθεί. Για την πλατεία Ομονοίας υποστηριζόταν ότι πρέπει να καταργηθεί ο τροchioδρόμος και να μεταφερθεί η είσοδος για τον υπόγειο σιδηρόδρομο από το κέντρο της πλατείας στα παρακείμενα πεζοδρόμια, όπως γίνεται στο Λονδίνο και σε άλλες πόλεις. Επειδή η ανάπλαση απαιτούσε σχετική δαπάνη για την τεχνική μελέτη, ο Οικονόμου προτείνει να εκμεταλλευτεί ο Δήμος τον υπόγειο σταθμό νοικιάζοντας χώρο σε καταστήματα, ώστε να εξευρεθούν από εκεί τα χρήματα. Αντίστοιχη άποψη στο θέμα της αφαίρεσης των τροchioδρόμων είχε ο Γ. Μάρκου, ο οποίος υποστηριζε ότι δεν πρέπει να αντικατασταθούν με τρόλλεϋ, καθ' ότι είναι το φθηνότερο υπέργειο μέσο. Επίσης διαφωνούσε με τη μεταφορά τους γιατί ήταν δαπανηρή και σήμαινε απλή μετάθεση του προβλήματος. Ο Κριμπάς από την άλλη πλευρά θεωρούσε ότι έπρεπε να αφαιρεθούν εντελώς οι τροchioδρόμοι, οι οποίοι αποτελούσαν αναχρονισμό και να αντικατασταθούν από τρόλλεϋ. Δεν συμφωνούσε με την πρόταση του Οικονόμου για παροχέτευση γραμμών τραμ από Πατησίων και Αμαλίας σε Ακαδημίας, καθ' ότι δημιουργούνται δυο ανεπιθύμητοι κόμβοι και κυκλοφοριακό χάος σ' ένα δρόμο. Επίσης, ήταν αντίθετος στην προοπτική του να διασχίσουν οι τροchioδρόμοι τον Εθνικό Κήπο, που τον χαρακτήριζε «απόκτημα του Λαού, στολίδι της Αθήνας, πτερωτών τραγουδιστών καταφύγιο.» Προσέθετε ότι μαζί με το Πεδίο του Άρεως δεν επαρκούσεως πάρκο και πρέπει να δημιουργηθεί και τρίτο στα παραπήγματα της Κηφισίας όπως προβλέπει και συμφωνία του 1939 ανάμεσα στα Υπουργεία Συγκοινωνιών, Στρατιωτικών, Οικονομικών και το Ταμείο Μονίμων Οδοστρωμάτων (εφημερίδα Κυβερνήσεως).

⁶⁷³ «Το τραμ το τελευταίο...Ένα συγκοινωνιακόν μέσον απεχώρησεν», *Το Βολάν*, τ. 69, 1960, σ. 18. Το πρώτο δρομολόγιο του τραμ το 1908 ήταν η γραμμή Ομόνοιας – Σταθμού Λαρίσσης κι ακολούθησε η γραμμή Πατησίων. Στην Αθήνα λειτουργούσαν 16 γραμμές και στον Πειραιά 5 γραμμές με αριθμηση και για τις δύο πόλεις από το 1 έως το 21. Οχήματα με αριθμό 13 δεν λειτούργησαν ποτέ εκείνη την εποχή. Μέχρι το 1922 οι τροchioδρόμοι κάλυπταν το σύνολο των αστικών συγκοινωνιών της πρωτεύουσας, ενώ κατά τη διάρκεια των Βαλκανικών πολέμων χρησιμοποιούνταν και για τη μεταφορά τραυματιών. Το 1922 άρχισαν να λειτουργούν στην Αθήνα τα πρώτα αστικά λεωφορεία. Από το 1908 έως το 1959 μεταφέρθηκαν συνολικά 2.815.000.000 επιβάτες. Το πρώτο τραμ καταργήθηκε το 1927 στη γραμμή Σταδίου από τον τότε υπουργό Συγκοινωνιών Ι. Γρηγοράκη με τρόπο κάπως αυταρχικό. Η εταιρεία τροchioδρόμων αρνείτο να τους αφαιρέσει, κι έτσι ο ίδιος ηγούμενος ενός λόχου Μηχανικού πήγε μία νύχτα επί τόπου και διέταξε την αφαίρεσή τους. Το 1960 είχαν απομείνει στην Αθήνα 64 τροchioδρομικά οχήματα, τα οποία αποσύρθηκαν και καταστράφηκαν ως άχρηστο υλικό.

Η αναγνώριση της κυριαρχίας του αυτοκινήτου στη διαμόρφωση του αστικού χώρου διαφαινόταν και από μέτρα που λήφθηκαν εκείνη την περίοδο, τα οποία θα κρίνονταν ιδιαίτερα αρνητικά με μεταγενέστερα δεδομένα. Αξίζει να σημειωθεί ότι τέτοια μέτρα προτάθηκαν κυρίως τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια, όταν η κυκλοφορία του αυτοκινήτου δεν είχε ακόμη αποτιμηθεί ως αρνητικά καταλυτική όπως έγινε αργότερα. Μεταξύ αυτών των μέτρων θα μπορούσαν να αναφερθούν η υπόδειξη να μην χρησιμοποιούνται οι πλατείες ως κηπάρια ή υπαίθρια καφενεία, αλλά ως χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων «όπως συμβαίνει σε όλες τις χώρες» όπως αναφερόταν, ή η πρόταση για αύξηση των ορίων ταχύτητας στις κεντρικές αρτηρίες της πόλης, καθ' ότι «όσο μεγαλύτερη ταχύτητα μπορούν να αναπτύξουν τα οχήματα, τόσο μεγαλύτερος αριθμός εξ αυτών μπορεί να διέλθει από μία οδό». Αντίστοιχο είναι και το σχόλιο για την Τροχαία, η οποία ενώ θα έπρεπε να έχει σκοπό της την διευκόλυνση της κυκλοφορίας των οχημάτων, λειτουργεί για την παρεμπόδιση των αυτοκινήτων και τη διευκόλυνση των πεζών, κατά τη διαμόρφωση των ρευμάτων κινητικότητας στις πόλεις.⁶⁷⁴

Επιπλέον, σε σχέση με την ελλιπή συγκοινωνιακή οργάνωση ετίθετο το ζήτημα της κυβερνητικής αναποφασιστικότητας στο να θιγούν τα συμφέροντα μερικών εκατοντάδων ώστε να υπάρχει μια δημόσια συγκοινωνία αντάξια μιας ευρωπαϊκής πόλης και να μην λειτουργεί με όρους ιδιωτικών μέσων.⁶⁷⁵ Προβλεπόταν ότι με τη δεδομένη κρατική συγκοινωνιακή πολιτική, τα υπάρχοντα συγκοινωνιακά μέσα και την διαφαινόμενη αύξηση του πληθυσμού της Αθήνας, η κυκλοφορία σε μερικά χρόνια θα καθίστατο αδύνατη.

Τα μέτρα εκτεταμένων κυκλοφοριακών παρεμβάσεων που περιλάμβαναν μεγάλης κλίμακας κατασκευαστικά έργα ποικίλουν, καθ' ότι άλλα παρουσιάζονται ως καθαρά θεωρητικές συλλήψεις για το μέλλον της πόλης, και άλλα αποτελούν καρπούς οικονομοτεχνικών μελετών. Επίσης, κάποια από αυτά καθιστούν προφανές ότι πολλά από τα έργα που υλοποιήθηκαν στην Αθήνα συζητιούνταν πολλές δεκαετίες πριν να πραγματοποιηθούν, ενώ άλλα προκαλούν εντύπωση με την μεγάλη έκταση των αλλαγών που πρότειναν, οι οποίες εάν εφαρμόζονταν σε πολλά σημεία θα προωθούσαν

⁶⁷⁴ Χ. Οικονόμου, «Η κυκλοφορία εντός των Αθηνών», σ. 354 – 360.

⁶⁷⁵ Χ. Οικονόμου, «Η κυκλοφορία εντός των Αθηνών», σ. 354 – 360. Σε σχέση με τις συγκοινωνίες αναφέρεται ότι ο έλεγχός τους από ιδιώτες δυσχεραίνει την οργάνωσή τους. Τα λεωφορεία για παράδειγμα δεν αναχωρούν σε τακτές ώρες, παρά μόνο όταν γεμίσουν επιβάτες, ή στην συνέχεια κάνουν κόντρα μεταξύ τους στο δρόμο. Επίσης η εμφάνιση των οχημάτων δεν είναι πάντοτε ευπρεπής. Επιπλέον, τα κίτρινα λεωφορεία της Ηλεκτρικής Εταιρείας Μεταφορών, αν και διεθνώς αναγνωρισμένα είναι συχνά ογκώδη για τους δρόμους στους οποίους εκτελούν δρομολόγια.

μια Αθήνα αρκετά διαφορετική από αυτήν που εν τέλει διαμορφώθηκε. Το γεγονός ότι αρκετά από τα προτεινόμενα έργα ήταν μεγαλεπήβολα ως προς τις προβλεπόμενες δαπάνες οφειλόταν εν μέρει και στο ότι τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια υπήρχε η προσδοκία χρηματοδότησης εκτεταμένων αναπλάσεων στο πλαίσιο του προγράμματος Ανασυγκρότησης του σχεδίου Marshall.

Ένα από τα έργα που προτεινόταν από πολύ νωρίς ήταν η δημιουργία υπογείου μητροπολιτικού σιδηροδρόμου με την προέκταση της υφιστάμενης γραμμής και τη δημιουργία νέων γραμμών.⁶⁷⁶ Υπήρχαν βέβαια και απόψεις που υποστήριζαν ότι η κατασκευή υπόγειου σιδηροδρόμου που να συνδέει ή Βορρά με Νότο, ή Ανατολή με Δύση, ή να διατρέχει περιφερειακά την πόλη, ήταν ανέφικτη οικονομικά, καθ' ότι η δαπάνη του έργου θα απαιτούσε επιβατική κίνηση της τάξεως των 300.000 επιβατών ημερησίως για να γίνει απόσβεση του συνολικού κόστους (περί τα 350.000.000.000 δρχ.) ενώ η αναμενόμενη κίνηση υπολογιζόταν σε 80.000 – 100.000 επιβάτες ημερησίως. Επιπλέον, υποστηριζόταν ότι ο μητροπολιτικός σιδηρόδρομος, δεν έχει νόημα να γίνει παράλληλα του υφισταμένου Πειραιά – Κηφισιάς. Θα έπρεπε επίσης να συνδέει πυκνοκατοικημένες περιοχές κι όχι περιοχές όπως Παγκράτι – Περιστερί, ή Πατήσια – Τζιτζιφιές, που προφανώς εκείνη την εποχή δεν είχαν ακόμη πυκνοκατοικηθεί.⁶⁷⁷

Κοινός τόπος μεταξύ των έργων που προτεινόταν ήταν επιπλέον οι διαπλατύνσεις των κεντρικών κυρίως αρτηριών, οι οποίες αποδεικνύονταν ανεπαρκείς για την εξυπηρέτηση των υψηλών κυκλοφοριακών φόρτων που συγκέντρωναν, αλλά κι οι διανοίξεις νέων.⁶⁷⁸ Το ζήτημα όμως των διαπλατύνσεων και των διανοίξεων

⁶⁷⁶ Ηλ. Κριμπάς, «Η κυκλοφορία εν τη πόλει και πολεοδομικά υπέρ αυτής μέτρα», σ. 638 – 648. Χ. Οικονόμου, «Η κυκλοφορία εντός των Αθηνών», σ. 354 – 360. Μία από τις προτάσεις περιλάμβαναν δύο τουλάχιστον εγκάρσιες υπόγειες αρτηρίες, την πρώτη με προέκταση του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου Αττική – Βικτώρια – Κάτω Πατήσια – Αλυσίδα και Νέα Ιωνία. Η δεύτερη γραμμή θα πρέπει να είναι από το Περιστερί – Κολωνό προς Ομόνοια – Σύνταγμα – Ζάππειο – Παγκράτι – Βύρωνα με διακλάδωση Γαργαρέττα – Κουκάκι – Καλλιθέα. Σε ό,τι έχει να κάνει με τα σταθερά μέσα, ο Κριμπάς υποστήριζε ότι η επέκταση του ηλεκτρικού μέχρι Κηφισιά είναι απαραίτητη, αλλά είναι λάθος που έχει γίνει η γραμμή υπέργεια γιατί αποκόπτει τις δυο πλευρές της πόλης. Θεωρούσε επιβεβλημένο να επεκταθεί ο υπόγειος σιδ/δρομος μέχρι Παγκράτι και να γίνει κυκλική γραμμή Ομόνοια - Πανεπιστημίου - Βασ. Σοφίας - Κηφισιάς - Αλεξάνδρας - Γ' Σεπτεμβρίου - Ομόνοια. Όσο γρηγορότερα πραγματοποιηθεί το έργο αυτό, τόσο λιγότερα θα είναι τα εμπόδια και οι δαπάνες που θα προκύψουν στο μέλλον.

⁶⁷⁷ Γ. Μάρκου, «Συγκοινωνία και σχέδιο πόλεως», σ. 7 – 12.

⁶⁷⁸ Γ. Μάρκου, «Συγκοινωνία και σχέδιο πόλεως», σ. 7 – 12. Γ. Παπαμιχαλάκης, «Μερικές σκέψεις για την Αθήνα μας», σ. 30 – 36. Ν. Παπάς, «Το κυκλοφοριακό πρόβλημα της πρωτεύουσας», σ. 11 – 13. Αναφορικά με τις διαπλατύνσεις, αναφερόταν για παράδειγμα ότι το πλάτος της λεωφόρου Ακαδημίας έπρεπε να είναι άνω των 2 μ. ώστε να γίνεται σωστός υπολογισμός και να μην γίνονται ατυχήματα κατά τις προσπεράσεις. Ως προς την Πατησίων υποστηριζόταν ότι έπρεπε να περικοπεί η ανατολική γωνία της κατά την σύνδεση με την Πανεπιστημίου για την διευκόλυνση της διέλευσης. Η πλατεία Ομοιοίας έπρεπε να διευρυνθεί (προς το μέρος των Χαντειών) γιατί ήταν αυτή που αντίκρουζε κανείς βγαίνοντας

δρόμων προσέκρουσε όπως έχει προαναφερθεί στις απαλλοτριώσεις που προαπαιτούνταν για την πραγματοποίησή τους, οι οποίες εκτίνασσαν το κόστος των κατασκευαστικών έργων. Σε αρκετά σημαντικό βαθμό οι απαλλοτριώσεις υπήρξαν η αιτία που αρκετά οδικά έργα που συζητιούνταν εκείνη την εποχή πολύ εκτεταμένα, όπως για παράδειγμα η διάνοιξη της λεωφόρου Κοραή από την λεωφόρο Ακαδημίας μέχρι το Μοναστηράκι, δεν πραγματοποιήθηκαν. Πάντως πολλά από τα έργα που γίνονται αντικείμενο συζήτησης ή τελικά πραγματοποιούνται ήδη έχουν πρωτοσυζητηθεί ή και εγκριθεί από την εποχή του Μεσοπολέμου, όπως η προαναφερθείσα διάνοιξη της λεωφόρου Κοραή από το 1936, η διάνοιξη της λεωφόρου Αχαρνών μέχρι τον Ποδονίφτη από το 1937, η κάλυψη του Ιλισσού κι η κατασκευή λεωφόρου, η κατασκευή της λεωφόρου Αθηνών – Καβάλας, κι η κατασκευή υπόγειας σήραγγας κάτω από τον Λυκαβηττό που θα συνέδεε το Θησείο με τη λεωφόρο Θησέως στην Καλλιθέα, που φέρεται να είχε προταθεί πρώτη φορά από τον αρχιτέκτονα Αλέξανδρο Δραγούμη.⁶⁷⁹ Επιπλέον, με δεδομένο ότι από τα πρώτα μεταπολεμικά έτη

από τον σταθμό ΗΣΑΠ, ενώ ως είχε στην εποχή του γράφοντος ήταν πενιχρά για να ανταποκριθεί στις συγκοινωνιακές ανάγκες παρόντος και μέλλοντος και παρουσίαζε κυκλοφοριακή αρρυθμία. Αναφορικά με τις διανοίξεις νέων λεωφόρων, όπως προαναφέρθηκε ο Παπαμιχαλάκης επεσήμεινε ότι με το δεδομένο κυκλοφοριακό όγκο θα χρειαζόνταν τουλάχιστον 20 λωρίδες κυκλοφορίας στο κέντρο, ενώ οι τρεις κεντρικοί δρόμοι Ακαδημίας, Πανεπιστημίου και Σταδίου είχαν μόνο 7. Επομένως έπρεπε να διανοιγούν τρεις ακόμη λεωφόροι, για τις παρούσες ανάγκες ή πέντε για τις μελλοντικές. Ο Παπάς πρότεινε την κατασκευή μιας πολυγωνικής λεωφόρου κατά το πρότυπο αντίστοιχης στη Βιέννης, στην περιοχή που περικλείουν οι Αλεξάνδρας – Ακαδημίας – Βασιλίσσης Σοφίας για την ανάδειξη των σημαντικότερων μνημειακών και οργανικών συγκροτημάτων της πόλης: Βασιλικός Κήπος, μελλοντικό Δικαστικό Μέγαρο, Πεδίο του Άρεως, Μουσείο, Πολυτεχνείο, Υπουργείο Βιομηχανίας κι Εμπορίου, Βιβλιοθήκη – Πανεπιστήμιο – Ακαδημία. Στο πολύγωνο αυτό που δημιουργείτο υπήρχε αρκετός χώρος για τη δημιουργία επιπλέον δημοσίων κτηρίων. Στις πλευρές του πολυγώνου θα έπρεπε να εφαρμοστεί σύστημα απλής τροχιάς (μονοδρόμων) που θα παραλαμβάνει την κίνηση του κέντρου. Στα πλεονεκτήματα προσμετρώταν η αποσυμφόρηση της Πατησίων και της Β. Σοφίας τις ώρες αιχμής, κι η αποδέσμευση της κίνησης απ' το μνημείο του Αγνώστου Στρατιώτη σε περιπτώσεις εκδηλώσεων, η οποία αποτελούσε «αιτία κόπωσης του κοινού, ψυχολογικής, σωματικής, επαγγελματικής και οικονομικής.» Επίσης θα καθίστατο περιττή η διάνοιξη της λεωφόρου Κοραή, με την οποία ο Παπάς διαφωνούσε.

⁶⁷⁹ Ηλ. Κριμπάς, «Η κυκλοφορία εν τη πόλει και πολεοδομικά υπέρ αυτής μέτρα», σ. 638 – 648. Χ. Οικονόμου, «Η κυκλοφορία εντός των Αθηνών», σ. 354 – 360. Άλλα έργα που προτείνονταν ήταν η κατασκευή περιφερειακών δρόμων που διέρχονταν τις περιοχές Κυψέλη – Γαλάτσι – Ψυχικό – Φιλοθέη και θα συνδέουν την περιοχή Πατησίων - Αλεξάνδρας με την Κηφισία, η χάραξη μεταξύ Π. Άρεως και Σχολής Ευελπίδων οδού παράλληλης της Πατησίων για αποφόρτισή της, η κατασκευή εξωτερικής λεωφόρου για επικοινωνία βόρειας Αθήνας με Ν. Φάληρο – Πειραιά, η κατασκευή της λεωφόρου Καβάλας για την αποφόρτιση της Ιεράς Οδού, η σύνδεση της λεωφόρου Πειραιώς στην συμβολή της Ερμού με την οδό Θεσσαλονίκης κατά μήκος γραμμών Ηλεκτρικού και από εκεί με οδό Κοίλης, που παρείχε διέξοδο προς Παραλία Καλλιθέας μέσω Θησέως και προς Ν. Σμύρνη, η σύνδεση της λεωφ. Υμηττού με τη λεωφ. Βουλιαγμένης για την οποία είχε εγκριθεί διαπλάτυνση διερχόμενη από τη Γούβα από το 1936, η κατασκευή της Λεωφόρου Βασ. Κων/νου που θα φθάνει μέχρι τη λεωφ. Συγγρού - Ιλισσού και θα καλύπτει τον Ιλισσό με, η επέκταση της Αδριανού ως εσωτερικής περιφερειακής αρτηρίας, κι η κατασκευή εσωτερικής περιφερειακής οδού γύρω απ' την Ομόνοια, μέσω των οδών Γ. Σταύρου, Ευόλπιδος, Αναξαγόρα, Βούλγαρη, Νικηφόρου, Μάρνη. Βλ. επίσης Κ. Καβαθάς, «Εν λευκώ», 4 Τροχοί, τ. 105, 1979, σ. 8. Ειδικά η λεωφόρος Βουλιαγμένης για την οποία γίνονταν σχεδιασμοί από

γίνεται αντιληπτό ότι η συνολική ακτινωτή διάταξη των οδών του λεκανοπεδίου έχει πεπερασμένες δυνατότητες εξυπηρέτησης κυκλοφοριακών φόρτων, προτείνονται περιφερειακές ή εγκάρσιες αρτηρίες που θα συνδέουν περιοχές παρακάμπτοντας την ζώνη του κέντρου.⁶⁸⁰

Παράλληλα, όπως θα σχολιαστεί αναλυτικότερα και στο 4^ο κεφάλαιο, ήδη από τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια ανιχνεύεται η προσπάθεια πολεοδομικής αναδιαμόρφωσης της Αθήνας όχι μόνο με σκοπό την εξυπηρέτηση της κυκλοφοριακής κίνησης, αλλά με σκοπό την σκηνοθετική κατά κάποιον τρόπο ανάδειξή της ώστε να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της «τουριστικής ματιάς». Η λεωφόρος Συγγρού για παράδειγμα υποστηρίχθηκε ότι θα έπρεπε να διέρχεται πίσω από την πύλη Ανδριανού, ώστε να εξαιρείται καλύτερα το θέαμα που παρουσιάζουν οι στύλοι του Ολυμπίου Διός σε όσους κατευθύνονται προς την Αθήνα από την πλευρά της παραλίας. Σημαντικό επίσης επιχείρημα για την αναδιευθέτηση της πλατείας Ομονοίας ήταν εκτός απ' την εξυπηρέτηση της διέλευσης των οχημάτων, το γεγονός ότι είναι η πρώτη που αντικρύζει κανείς όταν εξέρχεται από τον σταθμό ΗΣΑΠ, έχοντας αποβιβαστεί από πλοίο στον Πειραιά. Αντίστοιχα, για το γεγονός ότι τα έργα απαλλοτριώσεων στην πλατεία Αττικής χρονοτριβούσαν με αποτέλεσμα αυτή να έχει μετατραπεί σε χωματερή, διατυπωνόταν η άποψη ότι «ο εύπρεπισμός του ἔναντι τῆς πλατείας χώρου εἶναι ἀπαραίτητος για λόγους ἐντυπωσιακούς, διά νά μὴν σχηματίζη ὁ πρώτην φορὰν ἐρχόμενος εἰς Αθήνας ἐντυπώσεις ἀμέλειας καὶ κακομοιριάς.»⁶⁸¹

Με αντίστοιχο σκεπτικό που αρκετές φορές κατέληγε να είναι αθηνοκεντρικό διατυπώνονταν απόψεις που υποστήριζαν ότι με δεδομένο ότι η Αθήνα είναι πρωτεύουσα, άρα και βιτρίνα της χώρας ο εξωραϊσμός της αποτελεί εθνική υπόθεση.

τη δεκαετία του 1950, τελικά κατασκευάστηκε και δόθηκε στην κυκλοφορία το 1978 σε ένα μέρος της μόνο, επειδή το έργο υπερέβη τον αρχικό προϋπολογισμό.

⁶⁸⁰ Γ. Μάρκου, «Συγκοινωνία και σχέδιο πόλεως», σ. 7 – 12. Συγκεκριμένα προτεινόταν η κατασκευή αρτηριακής σύνδεσης Κυψέλης – Αμπελοκήπων. Το Υπουργείο Δημοσίων Έργων την εποχή εκείνη κατασκεύαζε την αρτηρία Κοδριγκτώνος – Ψυχικού και προγραμματίζε την διασύνδεση της οδού αυτής με την πλατεία Κυψέλης (μέσω Βαφειοχωρίου και Πριγκιπωννήσων), η δεύτερη εργασία όμως απαιτούσε απαλλοτριώσεις. Αυτό που κατά τον Μάρκου επεβάλλετο ήταν η σύνδεση Κυψέλης – Ψυχικού μέσω Γαλατσίου. Αντίστοιχα, με δεδομένο ότι η Πατησίων επιβαρυνόταν με όλο τον φόρτο σύνδεσης κέντρου με Ν. Ιωνία και Ν. Φιλαδέλφεια προτεινόταν η προέκταση της Γ' Σεπτεμβρίου μέχρι τη Ν. Ιωνία. Επίσης η Αχαρνών θα έπρεπε, όπως υποστηριζόταν, να ενωθεί με την Πλ. Βάθης, ειδικά για την περίπτωση της μελέτης του Αντωνιάδη που τοποθετούσε το δικαστικό μέγαρο στην πλατεία αυτή. Επίσης για ευκολότερη περιφερειακή σύνδεση από τον Άγιο Λουκά προς Τρεις Γέφυρες προτεινόταν η προέκταση της οδού Ευγενίου Καραβία, ενώ για την σύνδεση Πατησίων – Περιστερίου η προέκταση ασφαλόστρωσης της Δυρραχίου. Για την περίπτωση αποσυμφόρησης της Ευφρονίου – Ευτυχίδου στο Παγκράτι προτεινόταν η κατασκευή της Σπ. Μερκούρη κι Αρχελάου ώστε να καταλήγουν στη Β. Σοφίας. Επισημαίνεται ότι βραβευμένο σχέδιο πρότεινε την κατάργηση της Β. Όλγας η οποία δεν κρίνεται απαραίτητη παρά μόνο εφ' όσον προχωρήσουν τελικά στην κάλυψη του Ιλισσού.

⁶⁸¹ Γ. Μάρκου, «Συγκοινωνία και σχέδιο πόλεως», σ. 7 – 12.

Εξ αφορμής της ανεύρεσης πόρων του Ταμείου Εφαρμογής Σχεδίου Πόλεως Αθηνών για παράδειγμα ο Χ. Οικονόμου υποστήριζε ότι έπρεπε να ενισχυθεί με κονδύλι από τον τακτικό προϋπολογισμό, καθ' όσον η Αθήνα είναι το κέντρο υποδοχής όλης της Ελλάδος, και γι' αυτό δεν θα ήταν άδικο να συνεισφέρει όλο το έθνος στον καλλωπισμό της.⁶⁸² Αντίστοιχα, υποστηριζόταν ότι το δεκαετές μεταπολεμικό πρόγραμμα εθνικής ανασυγκροτήσεως θα πρέπει να περιλαμβάνει αναμόρφωση της πρωτεύουσας, καθώς οποιαδήποτε επένδυση για την Αθήνα επηρεάζει τη χώρα συνολικά. «Το αττικό τοπίο αποτελεί για το ανθρώπινο γένος πνευματικό ξέφωτο προς το υψίπεδο του ανθρώπινου πνεύματος ... κιβωτό του ανθρώπινου πνεύματος».⁶⁸³

Σε ό,τι αφορά στα μέτρα που προτάθηκαν για την χωροταξική και κυκλοφοριακή της Αθήνας, οι πιο εκτεταμένες και ριζικές ρυθμίσεις προτάθηκαν στο πλαίσιο δυο μελετών που δημοσιεύθηκαν από το αμερικανικό τεχνικό γραφείο Wilbur Smith & Associates το 1963 και το 1965, οι οποίες αναφέρθηκαν και παραπάνω. Οι συγκεκριμένες μελέτες επιχειρούν να πραγματοποιήσουν μακροπρόθεσμες προβλέψεις για τους αριθμούς των κατοίκων και των οχημάτων που θα κυκλοφορούν στην Αθήνα σε βάθος εικοσαετίας, συμπεριλαμβανομένων και των μετακινήσεων με τα μαζικά μέσα μεταφοράς: «...Αί Αθήναι τοῦ 1980 ὀλίγην ὁμοιότητα θά ἔχουν πρὸς τὴν σημερινὴν πόλιν. Περαιτέρω διασπορά τῆς ἐμπορικῆς καὶ βιομηχανικῆς δραστηριότητος, ἐκτεταμένη νέα ἀνάπτυξις τῶν κατοικουμένων περιοχῶν πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῶν κατ' ἐπέκτασιν αὐξήσεων τοῦ πληθυσμοῦ καὶ ἓν ἐκτεταμένον δίκτυον συγκοινωνιῶν, τροποποιημένον ὥστε να ανταποκριθῆ εἰς τὰς μελλοντικὰς ἀπαιτήσεις τῆς κυκλοφορίας, θα ἐνεργήσουν οὕτως ὥστε τὸ Ἀθηναϊκὸν περιβάλλον να ἀποκτήσῃ νέαν ἐμφάνισιν. Καῖτοι λιγώτερον ὀφθαλμοφανῆς ἢ ἐπιταχυνόμενῃ αὐξήσῃ τοῦ δείκτου ἰδιοκτησίας ἰδιωτικῶν αὐτοκινήτων θα προκαλέσῃ εἰς τὸ πρότυπον μετακινήσεων ἔτι βαθυτέρας μεταβολὰς τῶν προερχομένων ἐκ τῶν μετατοπίσεων τοῦ πληθυσμοῦ καὶ τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος. Αἱ μετακινήσεις διὰ δημοσίων

⁶⁸² Χ. Οικονόμου, «Ἡ κυκλοφορία ἐντὸς τῶν Αθηνῶν», σ. 354 – 360. Το κονδύλι αὐτὸ υποστηριζόταν ὅτι θα πρέπει να ἐγγράφεται στη Διεύθυνση Τουρισμοῦ. Ωστόσο μπορούσαν να συγκεντρωθοῦν χρήματα και με ἔμμεση φορολογία ἐπὶ τῶν ελαστικῶν και τῶν καυσίμων, ἀφοῦ ἡ βελτίωση τῆς κυκλοφορίας θα ὠφελοῦσε ὡπως σημειωνόταν και τους αυτοκινητιστές.

⁶⁸³ Γ. Παπαμιχαλάκης, «Μερικὲς σκέψεις για τὴν Αθήνα μας», σ. 30 – 36 Με αὐτὴ τὴ λογική, προτεινόταν ἡ διεύρυνση τοῦ κέντρου τῆς Αθῆνας, ἐντὸς τοῦ οἰκίου ἔπρεπε να γίνῃ διαχωρισμὸς τῶν λειτουργιῶν. Το ἀρχαιολογικὸ κέντρο ἀπὸ τον Κεραμεικὸ μέχρι τὸ Παναθηναϊκὸ Στάδιο, το οἰκίον σύμφωνον με τον τον ἀρχαιολόγο Παπαγιαννόπουλο ἀποτελοῦσε «τὸ μουσεῖον τῶν Ἀθηνῶν» ἔπρεπε να διαχωριστῆ ἀπὸ τὸ διοικητικὸ το οἰκίον θα μεταφερόταν ἡ περιοχή ἀνάμεσα σε Πατησίον, Αλεξάνδρας, Β. Σοφίας και Πανεπιστημίου και Συγγρού, ἐνὸς τὸ ἐμπορικὸ κέντρο θα παρέμενε στην περιοχή ἀνάμεσα στις λεωφόρους Πανεπιστημίου και Σταδίου, ὥστε να ὑπάρχουν δύο ἐφαπτόμενα κέντρα, ἐμπορικὸ και διοικητικὸ.

συγκοινωνιακῶν μέσων θα εξακολουθήσουν αυξανόμενοι αλλά με ελαφρῶς βραδύτερον ρυθμὸν λόγω τῶν ἀναμενόμενων αὐξήσεων εἰς τὴν ἰδιοκτησίαν ἰδιωτικῶν αὐτοκινήτων. Καῖτοι τὸ πρότυπον τῶν μελλοντικῶν μετακινήσεων διὰ δημοσίων συγκοινωνιῶν θα διατηρήσῃ τὰ βασικά χαρακτηριστικά τοῦ σημερινοῦ, ἐντελῶς νέον πρότυπον θα δημιουργηθῇ ἐκ τῶν 270.000 καὶ πλέον ἰδιωτικῶν αὐτοκινήτων, τὰ ὅποια ἀναμένεται ὅτι θα κατακλύσουν ὁδικὰς ἀρτηρίας τῆς περιοχῆς κατὰ τὸ 1980. Ὅχι μόνον ἡ αὔξεις τῆς ἰδιοκτησίας τοῦ αὐτοκινήτου θα ἐπεκταθῇ εὐρέως μεταξύ οἰκογενειῶν διαφοροῦ οἰκονομικῆς καταστάσεως, ἀλλ’ οἱ μελλοντικοὶ ἰδιοκτῆται αὐτοκινήτου θα πραγματοποιοῦν καὶ νέες μετακινήσεις, πρὸς νέους καὶ διαφοροὺς προορισμούς, ἐν συγκρίσει μὲ τούς σημερινούς».⁶⁸⁴

Ἡ πρώτη μελέτη ἀπὸ τις δύο ἐκδόθηκε τὸ 1963 με τὸν τίτλο *Ἐρευνα καὶ Μελέτη Κυκλοφορίας τοῦ Λεκανοπεδίου Ἀθηνῶν*, κι ἦταν ἀρκούντως δαπανηρὴ με δεδομένο ὅτι κόστισε στο ἑλληνικὸ κράτος 11.000.000 δρχ.⁶⁸⁵ Προκάλεσε στὴν ἐγχώρια ἐπιστημονικὴ κοινότητα ἀρκετὲς επικρίσεις, οἱ ὁποῖες θα ἀναφερθοῦν παρακάτω. Ἐπιπλέον, μεγάλο μέρος τῶν προτεινόμενων λύσεων δὲν ἐφαρμόστηκε, ἔθεσε ὅμως τὸ πλαίσιο τῆς λογικῆς βάσει τῆς ὁποίας πραγματοποιήθηκαν ἀρκετὲς κυκλοφοριακὲς παρεμβάσεις τὰ ἐπόμενα χρόνια. Ἡ συνεισφορά τῆς ἐγκεῖται κυρίως σε δυο ζητήματα. Κατ’ ἀρχὰς ἐπιχείρησε νὰ ἐξετάσει τὰ κυκλοφοριακὰ δεδομένα τῆς Ἀθήνας συνολικά γιὰ ολόκληρο τὸ λεκανοπέδιο, καθ’ ὅτι μεγάλο μέρος τῶν μέχρι τότε μελετῶν περιορίζονταν σε ἐπιμέρους περιοχές. Κατὰ δεῦτερον ἡ μεθοδολογία τῆς συνίστατο στὴ χρῆση ἐπιστημονικῶν εργαλείων, ὅπως ἡ εἰσαγωγή μεγάλου ἀριθμοῦ ἑτερογενῶν παραμέτρων, προκειμένου νὰ πραγματοποιηθοῦν οἱ μετρήσεις τῶν οχημάτων καὶ τοῦ ὄγκου τῶν μετακινήσεων. Ὡς παράμετροι μελέτης γιὰ νὰ καθοριστοῦν οἱ μετακινήσεις βάσει τοῦ συνθετικοῦ κυκλοφοριακοῦ προτύπου σύμφωνα με τὸ νόμο τῆς ἔλξεως χρησιμοποιήθηκαν ἡ χρῆση ἐδάφους, τὸ ὕψος εἰσοδήματος, ἡ γενικὴ ἀπασχόληση, ἡ ἀπασχόληση τοῦ λιανικοῦ ἐμπορίου, ὁ πληθυσμὸς, κι ἰδιοκτησία ἰδιωτικῆς χρήσης αὐτοκινήτων. Ἐπιπλέον χρησιμοποιήθηκαν τεχνικά μέσα προηγμένα γιὰ τὴν ἐποχὴ τους, τουτέστιν ηλεκτρονικοὶ υπολογιστῆς, οἱ ὁποῖοι ἀναφέρονται ὡς «ηλεκτρονικοὶ διερευνητῆς» μέσω τῶν ὁποίων συγκεντρώθηκε κι ὑποβλήθηκε σε ἐπεξεργασία ἕνας μεγάλος ὄγκος πληροφοριακῶν δεδομένων.⁶⁸⁶ Ἀπὸ τὴν ἄλλη πλευρά, ὅπως θα διαφανεῖ

⁶⁸⁴ W. Smith, *Ἐρευνα καὶ Μελέτη Κυκλοφορίας*, σ. 183

⁶⁸⁵ Κ. Οικονόμου, «Τὰ λάθη τῆς ἐρεῖνης καὶ μελέτης τῆς κυκλοφορίας τοῦ λεκανοπεδίου Ἀθηνῶν τοῦ κυκλοφοριολόγου κ. Smith», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 251, Ἀπρ. 1965, σ. 43 – 51

⁶⁸⁶ W. Smith, *Ἐρευνα καὶ Μελέτη Κυκλοφορίας*. Ἡ μεθοδολογία δειγματοληπτικῆς λήψης πληροφοριῶν ἀναφορικά με τις μετακινήσεις ἐντὸς τοῦ Λεκανοπεδίου περιλάμβανε τις εξῆς ἐνέργειες: ἀπογραφή μέσω

παρακάτω, η συγκεκριμένη μελέτη απηχούσε μία αμερικανικής προέλευσης κουλτούρα σε ό,τι αφορά στη θέση του αυτοκινήτου μέσα στην πόλη, καθυποτάσσοντας ουσιαστικά όλες τις αστικές λειτουργίες και τα ρεύματα κινητικότητας στην πρωτοκαθεδρία της αυτοκίνησης.



Το σύστημα φωτεινών σηματοδοτών της Siemens στην Αθήνα, Χ.Χ. Πηγή: Αρχείο Δ. Χαρισιάδη – Φωτογραφικό Αρχείο Μουσείου Μπενάκη

Αναφορικά με τις μελλοντικές μετακινήσεις στην Αθήνα, η μελέτη Smith υποστηρίζει ότι ο πληθυσμός των 2 εκατομμυρίων κατοίκων και των 80.000 οχημάτων

συνεντεύξεων σε 1.400 κατοικίες, απογραφή μέσω συνεντεύξεων 80.000 οδηγών παντός τύπου οχημάτων σε 56 σταθμούς, απογραφή μέσω συνεντεύξεων 2.100 οδηγών εμπορικών οχημάτων, ταξί και φορτηγών, απογραφή μέσω συνεντεύξεων 112.000 επιβατών ΜΜΜ, έρευνα μέσω συνεντεύξεων για στοιχεία απασχόλησης 6.200 υπαλλήλων απασχολούμενων στις 8 κυριότερες επιχειρήσεις, απογραφή οδικών αρτηριών (πλάτος οδοστρώματων, πλάτος κατάληψης οδών, χρήση κρασπέδων λωρίδων, σηματοδοτές ρυθμίσεως κυκλοφορίας, μέση ταχύτητα κλπ.), χρήσεις εδάφους (σε συνεργασία με Διευθυνση Πολεοδ. Μελετών της Υπηρεσίας Οικισμού Δημ. Έργων για εκτίμηση πληθυσμού, απασχόλησης κι άλλων κοινωνικών παραμέτρων κυκλοφορίας), συγκέντρωση στοιχείων για εξελικτικές τάσεις πληθυσμού, αυτοκινήτων, κυκλοφοριακού φόρτου κλπ., λοιπά στοιχεία όπως αυτοκινητιστικά δυστυχήματα, φόρτος σιδ/δρομ. μετακινήσεων, ύψος κι ηλικία κτηρίων, θέσεις στάθμευσης, εμπόδια κυκλοφοριακής κίνησης. Συγκεντρώθηκαν κυκλοφοριακές μετρήσεις σε 90 σημεία του οδικού δικτύου, επίσης έγιναν συμπληρωματικές μετρήσεις σε 131 σημεία. Σε πολλά σημεία χρησιμοποιήθηκαν μηχανικοί μετρητές από 24 ώρες έως 2 εβδομάδες. Πολλές πληροφορίες σε σχέση με τους φόρτους κυκλοφορίας συγκεντρώθηκαν από το αρχείο του Τμήματος κυκλοφορίας. Τα πολυάριθμα στοιχεία μέτρησης που συγκεντρώθηκαν ανήχθησαν σε πραγματικούς φόρτους βάσει συντελεστών που αντιπροσωπεύουν μηνιαίες και ημερήσιες διακυμάνσεις. Τα στοιχεία που αναλύθηκαν αφορούσαν στα εξής: χαρακτηριστικά μετακινήσεων (πλήθος, μήκος, σκοπός, τρόπος, πλήρωση των οχημάτων από επιβάτες), ανάλυση κυκλοφοριακής ικανότητας οδικών αρτηριών, συνήθειες και πρότυπα μετακινήσεων. Επίσης έγινε προσπάθεια να συνεκτιμηθούν μελλοντικά στοιχεία προέκτασης χρήσης εδάφους, μετακινήσεων, κατανομής μετακινήσεων, και καταμερισμού κυκλοφορίας.

που καταγράφονται στην Αθήνα εν έτει 1962, αναμένεται να ανέλθουν σε 2,8 εκατομμύρια και 462.000 αντιστοίχως μέχρι το 1980. Επομένως ο μεν πληθυσμός θα παρουσιάσει αύξηση 47%, τα δε οχήματα 577%. Διατυπώνεται λοιπόν η πρόβλεψη ότι η ανοδικά εξελισσόμενη οικονομία της χώρας θα οδηγήσει σε ραγδαία αύξηση της χρήσης του ιδιωτικού αυτοκινήτου προκαλώντας σοβαρά προβλήματα στις συγκοινωνίες και την κυκλοφορία του λεκανοπεδίου. Αυτές οι εξελίξεις θα απαιτήσουν βελτίωση του οδικού δικτύου. Ανεξαρτήτως όμως της ιδιοκτησίας οχημάτων οι κινητικότητες οχημάτων στην Αθήνα προβλέπονταν ακόμη μεγαλύτερες, δεδομένου ότι στην πρωτεύουσα πραγματοποιούνταν δρομολόγια από οχήματα που προέρχονταν και από άλλες περιοχές, ή από οχήματα που διέρχονται πολλές φορές από το κέντρο αναγκαστικά λόγω ελλείψεως παρακαμπτηρίων. Χαρακτηριστικά για τη λεωφόρο Αμαλίας στο ύψος της Πύλης Ανδριανού αναφερόταν ότι καθημερινά διασχίζεται από 73.000 οχήματα, την στιγμή στην περιοχή είναι εγγεγραμμένα 65.700 οχήματα. Ως προς αυτό μάλιστα στη μελέτη σχολιάζεται ότι «είναι άμφιβολον εάν άλλη παρόμοια σχέσις ύφιστατο ποτέ εις άλλην μεγάλην πόλιν τοῦ Δυτικοῦ πολιτισμοῦ».⁶⁸⁷

Στην ίδια μελέτη λοιπόν, υπολογίστηκε ότι το 1980 θα πραγματοποιούνται 1,56 εκατομμύρια μετακινήσεις ημερησίως, και θα κυκλοφορούν 690.000 οχήματα στο κέντρο της Αθήνας και 450.000 οχήματα στον Πειραιά. Παρά την αύξηση ιδιοκτησίας Ι.Χ. οι δημόσιες συγκοινωνίες θα εξακολουθήσουν να διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο. Μέχρι το 1980 αναμένεται να υπάρχουν 46.000 επιπλέον οικογένειες με Ι.Χ. σε σχέση με το 1962. Το 1980 επίσης υπολογίζεται ότι θα πραγματοποιούνται 98.000 δρομολόγια δημοσίων συγκοινωνιών ημερησίως.

Μία πρώτη διαπίστωση που παρουσίαζε η συγκεκριμένη μελέτη, ήταν κοινή με προγενέστερες διαπιστώσεις μηχανικών κι αφορούσε στην ακτινωτή διάταξη τόσο των οδικών αρτηριών όσο και των συγκοινωνιακών αρτηριών, η οποία σε συνδυασμό με την έλλειψη εγκάρσιων συνδέσεων μεταξύ των περιοχών καθίστατο προβληματική για την ισομερή κατανομή των κυκλοφοριακών φόρτων στο λεκανοπέδιο. Συγκεκριμένα, υπολογίστηκε ότι εν έτει 1962 μετακινούνταν καθημερινά στο λεκανοπέδιο συνολικά 534.000 οδηγοί. Οι μετακινήσεις επιβατικών αυτοκινήτων υπολογίζονταν σε 303.000 ήτοι 57%, ενώ τα φορτηγά κι οι μοτοσυκλέτες υπολογίζονταν σε 127.000, δηλ. 24%, και τα ταξί 104.000, δηλ. 19%. Από τα 165.000 που μετρήθηκαν στην περιοχή μελέτης, δηλαδή το πολεοδομικό συγκρότημα Αθηνών – Πειραιώς τα 99.000 οχήματα

⁶⁸⁷ W. Smith, *Έρευνα και Μελέτη Κυκλοφορίας*, σ. 57

κατευθύνονταν στο κέντρο και τα υπόλοιπα 66.000 απλώς το διέσχίζαν. Άρα σημαντικό μέρος της συμφόρησης οφειλόταν στο ότι το 40% των κυκλοφορούντων στο κέντρο οχημάτων δεν είχαν την δυνατότητα να ακολουθήσουν παρακαμπτήριες διαδρομές για να κυκλοφορήσουν στο λεκανοπέδιο.

Πέρα όμως από αυτό, με βάση την λεπτομερή καταγραφή των πληθυσμιακών και κυκλοφοριακών δεδομένων και την αναγωγή τους σε βάθος εικοσαετίας, η κύρια λύση που συνόψιζε η εν λόγω μελέτη ότι θα επέλυε το πρόβλημα της Αθήνας ήταν η κατασκευή ελευθέρων και ταχειών λεωφόρων που θα διασχίζουν το κέντρο της Αθήνας και θα συνδέουν προαστιακές περιοχές με το κέντρο. Όπως αποφαίνονταν οι συντάκτες της μελέτης, ένα εκτεταμένο πρόγραμμα συγκοινωνιακών έργων θα ελαχιστοποιούσε την ανάγκη για κατασκευή νέων οδών αλλά δεν θα έλυne μακροπρόθεσμα το πρόβλημα. Επιπλέον, βάσει των δεδομένων που υποβλήθηκαν σε επεξεργασία από ηλεκτρονικούς υπολογιστές υπολογίστηκε ότι καμία αρτηρία από τις τότε υπάρχουσες δεν θα είναι επαρκής για τις μελλοντικές κυκλοφοριακές απαιτήσεις. Προτάθηκε λοιπόν η κατασκευή λεωφόρων οι οποίες είτε δεν έχουν καθόλου διασταυρώσεις, παρά μόνο ανισόπεδες διαβάσεις (ελεύθερες), είτε έχουν ανισόπεδους κόμβους στις κύριες και σηματοδότηση στις δευτερεύουσες διασταυρώσεις (ταχείες). Ως ελεύθερες προτεινόταν να κατασκευαστούν οι λεωφόροι Πάρνηθας, Πειραιώς, Πεντέλης, Φιλοπάππου, ως ελεύθερες με ζώνες που θα ήταν ταχείας κυκλοφορίας προτεινόταν να κατασκευαστούν οι λεωφόροι Βουλιαγμένης, Πεντέλης, και ως ταχείες θα κατασκευάζονταν οι λεωφόροι Ιλισσού, Πλάκας, Σταυρού και Συγγρού. Το προτεινόμενο δίκτυο αποτελείτο από 52 χλμ. ελευθέρων λεωφόρων και 44 χλμ. νέων ταχειών λεωφόρων κι αφορούσε τις συνθήκες που αναμένεται να επικρατούν το 1980. Επιπλέον προτάθηκε να συμπληρωθεί το τότε υπάρχον δίκτυο οδικών αρτηριών μήκους 268 χλμ., με επιπλέον 190 χλμ. μέχρι το 1980. Με βάση τις τιμές του 1962 το προτεινόμενο πρόγραμμα ελευθέρων και ταχειών λεωφόρων αναμενόταν να κοστίζει 3,5 δις δρχ. ενώ θα χρειαζόνταν και 800 εκατομμύρια για επεκτάσεις και βελτιώσεις, δηλ. 4,3 δις δρχ. συνολικά, κόστος που μπορούσε να επιμεριστεί σε 17 χρόνια.

Τα οφέλη απ' τις ελεύθερες και ταχείες λεωφόρους σύμφωνα με τη μελέτη θα ήταν πολλά και θα αφορούσαν κάθε κάτοικο της πόλης. Οι αυτοκινητιστές θα είχαν οφέλη χρόνου, δαπανών και ασφαλείας από τη μείωση συμφόρησης καθώς και ολόκληρη την κεντρική περιοχή της πόλης, (δηλ. τους εμπόρους, τους ιδιοκτήτες ακινήτων) καθιστώντας την πιο ελκυστική. Επίσης οι λεωφόροι αυτές θα ενέτειναν τη χρήση εδάφους συμβάλλοντας στην εμπορική και βιομηχανική ανάπτυξη, όπως και την

ανάπτυξη περιοχών κατοικίας. Θα μετατόπιζαν ακόμη την κυκλοφορία από τις συλλεκτήριες οδούς κατοικίας, θα βελτίωναν την προσπέλαση στο κέντρο Αθήνας και Πειραιά, και θα εξασφάλιζαν επαρκή κυκλοφοριακή ικανότητα με την ελάχιστη κατάληψη εδαφών απ' τις οδούς. Τα παραπάνω θα επιτυγχάνονταν συνδυαστικά και με την δημιουργία γενικού δικτύου δημοσίων συγκοινωνιών, συμπεριλαμβανομένων και των ταχειών σιδηροδρομικών γραμμών και σταθμών αφετηριών και χώρων στάθμευσης αυτοκινήτου.⁶⁸⁸

Η κατασκευή ενός δικτύου λεωφόρων που ουσιαστικά πληρούσαν τις προδιαγραφές οδών που σήμερα ορίζονται ως αυτοκινητόδρομοι και θα διέσχιζε ακόμη και κεντρικές περιοχές της πόλης, ήταν σχέδιο δαπανηρό και φιλόδοξο ειδικά με τα δεδομένα της εποχής. Επιπλέον άλλαζε δραματικά τη φυσιογνωμία του αστικού χώρου. Παρουσιάζει όμως ενδιαφέρον η επιχειρηματολογία των συντακτών της μελέτης, οι οποίοι δίνοντας απόλυτη προτεραιότητα στην εξυπηρέτηση των δικτύων αυτοκίνησης, παρουσιάζουν μια τέτοια εξέλιξη ως παράγοντα προόδου και απελευθέρωσης των μετακινήσεων: «Όλες αί ένδειξεις καθιστούν σαφές ότι πρέπει νά αναληφθῆ θαρραλέα κι ἄμεσος δράσις. Θα απαιτηθῆ ἕν εὐρείας κλίμακας ἄρτηριακόν δίκτυον με σύγχρονα χαρακτηριστικά πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῆς πρωτεύουσας ἑνός ἔθνους τό ὅποῖον διέρχεται περίοδον οἰκονομικῆς ἀνθήσεως δυνάμενην νά παραβληθῆ σήμερον πρὸς οἰουδήποτε ἑτέρου ἔθνους τῆς ὑψηλίου... Ἡ Ἑλλάς, γενέτειρα τῶν δημοκρατικῶν ἀρχῶν δέν εἶναι δυνατόν νά καταστείλῃ τήν ἐλευθερίαν ἐκλογῆς τῶν τρόπων κυκλοφορίας ὑπό τῶν πολιτῶν. Αἱ ἤδη ἐμφανείς ἔντονοι ἐπιθυμίαι μεταφορᾶς δι' ἰδιωτικῶν αυτοκινήτων θ' αὐξηθοῦν. Ἡ προσωπική μετακίνησις θεωρεῖται ἀνάγκη κι ὄχι πολυτέλεια. Ἡ τυχόν ἀποτυχία δημιουργίας καλῶν κυκλοφοριακῶν ἐγκαταστάσεων θα προκαλέσει σοβαράς οἰκονομικάς ἀπωλείας τόσο διά τήν περιοχὴν ὅσο καί διά τό Ἔθνος ὁλόκληρον. Ἀρτηριαί ὑψηλῆς κυκλοφοριακῆς ἰκανότητος εἶναι ἀπαραίτητοι διά τήν ἐπίλυσιν τῶν ἀστικῶν κυκλοφοριακῶν προβλημάτων τῆς σήμερον.»

Σε κάθε περίπτωση, η μετατροπή της Αθήνας σε μια πόλη που θα αναδιοργανωνόταν χωροταξικά με βάση την αυτοκίνηση αναγνωριζόταν από τους συντάκτες της μελέτης ότι έπρεπε να έχει κάποιους περιορισμούς, λόγω της ύπαρξης

⁶⁸⁸ W. Smith. *Έρευνα και Μελέτη Κυκλοφορίας*, σ. XXV. Ένα μεγάλο μέρος των έργων που προγραμματίζονταν για την περίοδο 1973 – 1977 στην Αθήνα με σκοπό την επίλυση του κυκλοφοριακού προβλήματος βασίζονταν σε σημαντικό βαθμό στις προτάσεις της μελέτης Smith καθώς περιλάμβαναν την κατασκευή υπόγειου σιδηροδρόμου και την κατασκευή λεωφόρων ταχείας ελεύσεως. Βλ. επίσης «Έργα 12.600.000 δρχ. θα εκτελεσθούν στην περιοχή Αθηνών – Αττικής», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 209 – 10, 1972, σ. 30.

αρχαιολογικών χώρων. «Πάντως ταῦτα ἐθεωρήθησαν ὡς σημεῖα ἄτινα δέον νὰ ἀποφεύγωνται κατὰ τὴ μελέτη νέων ὁδῶν ἢ διευρύνσεων ὑφισταμένων τοιούτων μᾶλλον παρά ὡς ἐμπόδια τῆς κυκλοφορίας. Κατεβλήθη πᾶσα προσπάθεια σεβασμοῦ τῶν χώρων τούτων... Ἄπαντα τὰ κτήρια κι οἱ χώροι οὗτοι ἐθεωρήθησαν βεβαίως ὡς μὴ δυνάμενα νὰ παραβιαστοῦν κατὰ τὴν ἐξέτασιν τῶν κυκλοφοριακῶν ἀναγκῶν τῶν Ἀθηνῶν. Πᾶσα πρότασις περιεχομένη περαιτέρω ἐν τῷ παρόντι ἤτις φαίνεται ὡς ἐμφανῶς ἀντιτιθέμενη πρὸς τὴν ἀρχὴν ταύτην δέον νὰ ἐκληφθῆ ὡς σημαίνουσα μᾶλλον πρόθεσιν παρακάμψεως τούτων κατὰ τὴν χάραξιν ὁδῶν παρά διαταράξεως τῶν ὑψίστης σημασίας χώρων τούτων ἢ ἐπεμβάσεως εἰς αὐτούς». Για τον λόγο αυτό αναφερόταν χαρακτηριστικά ότι η δημιουργία ανισόπεδων κόμβων κι εναέριων αυτοκινητοδρόμων ἔπρεπε να μην ἔχει μεγάλο ὕψος στις περιοχές γύρω ἀπὸ τὴν Ἀκρόπολη, ὥστε να μην παρεμποδίζεται ἡ θέα πρὸς αὐτήν.

Πέρα ἀπὸ τα ἰδεολογικά ζητήματα που ἀναδεικνύονται στη μελέτη Smith, ὅπως το ὅτι ἡ κινητικότητα θεωρεῖται ταυτόσημη τῶν δημοκρατικῶν αγαθῶν, με ἀποτέλεσμα να ἀντλείται τελικά το συμπέρασμα ὅτι ο δημόσιος χώρος πρέπει να διατεθεῖ για ἰδιωτικές μετακινήσεις, στη μελέτη αὐτὴ ἀνιχνεύονται ἐπιπλέον ἀδυναμίες κι ἀντιφάσεις. Ἐπὶ παραδείγματι, ἡ πρόταση για ἐκτεταμένες διανοίξεις νέων λεωφόρων ἔρχεται ἐν μέρει σε ἀντίφαση με μία ἄλλη παρατήρηση που διατυπώνεται στο πλαίσιο τῆς, σύμφωνα με τὴν ὁποία βάσει του φαινομένου τῆς προτροπῆς, ἡ αὐξηση τῆς κυκλοφοριακῆς ικανότητας τῶν οδῶν δύναται να αὐξάνει ἀντὶ να μειώνει τὸν κυκλοφοριακό ὄγκο. Ἡ ἀποψη αὐτή, που εἶχε διατυπωθεῖ και ἀπὸ ἄλλους μηχανικούς τῆς ἐποχῆς ἐπιβεβαιωνόταν ἐπὶ παραδείγματι στην περίπτωση τῆς διάνοιξης τῆς παρόχθιας λεωφόρου Ἰλισσοῦ ἡ ὁποία ἓνα μῆνα ἀφού δόθηκε στην κυκλοφορία ἄρχισε να φέρει 20.000 αυτοκίνητα ἡμερησίως ελαφραίνοντας τὴν παράλληλὴ τῆς λεωφόρο Ἀμαλίας μὲν κατὰ 10.000 οχήματα. Ἐπομένως, σε νευραλγικῆς σημασίας ἀρτηρίες οἱ κυκλοφοριακοὶ φόρτοι αὐξάνονται, ὅσο αὐξάνεται ἡ κυκλοφοριακὴ τους ικανότητα.

Σημεῖα ὅπως το παραπάνω προκάλεσαν τις επικρίσεις τῆς ἐγχώριας ἐπιστημονικῆς κοινότητας και τὴν ἀποψη ὅτι και αὐτὴ ἡ μελέτη, ἐάν εφαρμοστεῖ, θα καταδικαζόταν ἐν τέλει στο να χρειαστεῖ σύντομα ἀναθεώρηση. «Σχέδια και προγράμματα διανοίξεως λεωφόρων κυκλοφορίας και κατεδαφίσεως συνοικιῶν ἀνηγγέλονται και στό παρελθόν και ἀνεστέλλοντο ἐκ τῶν ὑστέρων, και τοῦτο διότι περιεῖχον ἐξ ἀρχῆς τὸ σπέρμα τῆς νομίμου ἀκυρώσεως αὐτῶν. Εἶναι βέβαιον και ἀσφαλές, ὅτι και πάλιν τὰ ἀναγγελθέντα ὡς ἑναρξες τῆς μελέτης τοῦ κυκλοφοριολόγου

κ. Σμίθ σχέδια ... θά ἀνασταλοῦν, διότι καί ἐν προκειμένῳ συμβαίνει ἀκριβῶς τό ἴδιον, οἱ δέ εἰσηγηθέντες αὐτά, θά εἰσηγηθῶν καί πάλιν τήν ἀναστολήν των. Θά πράξουν δέ τοῦτο, ἀποπειρώμενοι οὔτῳ διά ἀκόμη μίαν φοράν, νά συγκαλύψουν εὐθύνας αἵτινες ἔχουν προκύψει ἀπό τριακονταετίας καί πλέον ἐκ τοῦ πολεοδομικοῦ ἐμπαιγμοῦ τῆς πρωτεύουσής μας.»⁶⁸⁹

Σύμφωνα με επικριτές της μελέτης όπως ο Κ. Οικονόμου, το λάθος της ήταν ότι επιχειρούσε να θεραπεύσει το σύμπτωμα κι όχι τη νόσο, καθ' ότι αυτό που έπρεπε να προηγηθεί από την κυκλοφοριακή μελέτη ήταν η πολεοδομική. Η κατασκευή επιπλέον αυτοκινητοδρόμων, δεδομένου του υπάρχοντος συστήματος άδειας ανεγέρσεως οικοδομών, το μόνο που θα προσέφερε ήταν η ταχύτερη πρόσβαση των κατοίκων εξαθλιωμένων περιοχών στο υδροκέφαλο κέντρο. Επισημαίνεται ακόμη ότι κατά μήκος των αυτοκινητοδρόμων θα κτίζονταν πολυκατοικίες μεγάλου ύψους με αποτέλεσμα να επιβαρυνθεί ο κυκλοφοριακός τους φόρτος πολύ παραπάνω απ' την ικανότητά τους, την στιγμή που οι αυτοκινητόδρομοι αυτοί θα έχουν κατασκευαστεί για να ελαφρύνουν τους κυκλοφοριακούς φόρτους. Αυτό το είδος αποκέντρωσης είδε ήδη συντελεστεί στις περιοχές που είχαν διανοιγεί λεωφόροι από οκταετίας, με αρνητικά αποτελέσματα.⁶⁹⁰

Επιπλέον η πρόβλεψη με βάθος εικοσαετίας της μελέτης Smith, που τελικά έγινε δεκαπενταετία, υποστηριζόταν ότι αποτελούσε περίπτωση αβδηρητισμού καθ' ότι οι μελέτες ρυθμιστικών σχεδίων πόλεων γίνονται με βάθος πεντηκονταετίας. «Διά τῶν προτεινόμενων ὑπό τῆς μελέτης Smith ὄχι μόνον δέν ἀνατρέπεται ἡ συμφορά εἰς ἦν ὠδηγήθη ἡ πόλις καί τό μέλλον τῆς ἐκ τῶν ὑφισταμένων πολεοδομικῶν κανονισμῶν καί τῶν κανονισμῶν δομῆσεως, ἀλλά καί προτείνεται νά θεσπισθῇ ἡ συνέχεια τῆς καταστροφῆς, προγραμματισμένης πλέον, μέχρι τοῦ 1980, ὅποτε καί λήγει ἡ πρόβλεψις τῆς μελέτης Smith».⁶⁹¹

⁶⁸⁹ Κ. Οικονόμου, «Η Μελέτη του κυκλοφοριολόγου κ. Σμιθ κι η προέκτασις της οδοῦ Φιλελλήνων», σ. 22 – 26

⁶⁹⁰ Κ. Οικονόμου, «Τα λάθη της ερεῦνης και μελέτης της κυκλοφορίας του λεκανοπεδίου Αθηνῶν του κυκλοφοριολόγου κ. Smith», σ. 43 – 51. Κ. Οικονόμου, «Η Μελέτη του κυκλοφοριολόγου κ. Σμιθ κι η προέκτασις της οδοῦ Φιλελλήνων», σ. 22 – 26. Συγκεκριμένα ο Οικονόμου ισχυριζόταν ότι δημιουργήθηκαν τερατώδεις συνοικίες των οποίων οι κάτοικοι ταλαιπωρούνται «ἀπό τήν ἀθλιότητα τῆς πόλεως ἦν ἐδημιούργησαν οἱ πολεοδομικῶς ἐμπαιζάντες αὐτήν μέχρι σήμερα, μεταχειρίζονται τά πάσης φύσεως συγκοινωνιακά μέσα διά νά συρρεύσουν πρὸς τό ὑδροκέφαλον κέντρον, ἢ πρὸς εξασφάλισιν τῆς ἐπιουσίας, ἢ πρὸς ἱκανοποίησιν τοῦ ἄθλιου χαρτοβασιλείου τοῦ θλιβεροῦ κράτους».

⁶⁹¹ Κ. Οικονόμου, «Τα λάθη της ερεῦνης και μελέτης της κυκλοφορίας του λεκανοπεδίου Αθηνῶν του κυκλοφοριολόγου κ. Smith», σ. 43 – 51

Αυτό που θα έλυνε οριστικά το πολεοδομικό και χωροταξικό πρόβλημα της χώρας σύμφωνα με τους επικριτές της εν λόγω μελέτης, ήταν οι προτάσεις που ήδη είχαν γίνει από Έλληνες τεχνικούς κι είχαν γίνει αποδεκτές και από το ΤΕΕ και από ξένους μετακληθέντες. Οι λύσεις που πρότειναν εκείνες οι μελέτες συνοψιζόταν στην αποκέντρωση της Αθήνας μέσω της κατασκευής πόλεων – δορυφόρων που θα καθοριστούν κατόπιν εμπειριστατωμένης χωροταξικής και πολεοδομικής μελέτης. Το μέτρο αυτό ήταν πολύ δημοφιλές στους Έλληνες μηχανικούς της εποχής, όπως θα φανεί και στο επόμενο υποκεφάλαιο. Με την δημιουργία νέων πολεοδομικών πυρήνων υποστηριζόταν ότι θα αποσυμφορηθεί το κέντρο, θα αναπτυχθούν οι υπό μαρασμό συνοικίες, θα παύσει η τυχαία κι αυθαίρετη επέκταση, θα καταστεί ευχερής η ρύθμιση της κυκλοφορίας και θα εγκαταλειφθούν «τα πέρατα της πόλεως και τα όρη στα οποία έχουν εγκατασταθεί οι κάτοικοι» οι οποίοι θα συσπειρωθούν γύρω από αυτούς τους νέους πυρήνες.⁶⁹² Την αποκέντρωση την είχαν συστήσει και παλιότερα ξένοι κυκλοφοριολόγοι, καθώς και το ρυθμιστικό σχέδιο που περιέλαβε ο Μπίρης στη μελέτη του, του οποίου η μελέτη Smith αποτελεί κακή παραλλαγή, σύμφωνα με τους Έλληνες μηχανικούς, καθ' ότι ενσωμάτωνε αποσπασματικά κι ασύνδετα παλαιότερες προτάσεις, χωρίς να αιτιολογούνται ή να αναφέρεται η πηγή προέλευσής τους. Πέρα όμως από την ομότιτλη μελέτη του Μπίρη που είχε προηγηθεί και χαρακτηρίζεται ανώτερη από του Smith, υπήρχε και η μελέτη του Σουηδού κυκλοφοριολόγου Μπαντίν που υποβληθεί ως πρόταση στο υπουργείο Δημοσίων Έργων το 1955 και δεν ελήφθη υπ' όψη από τους συντάκτες της μελέτης Smith παρ' ότι τους δόθηκε.⁶⁹³ Την ανάγκη συντάξεως ρυθμιστικού σχεδίου για την Αθήνα είχε επισημάνει κι ο Γερμανός πολεοδόμος Χέλντενμπραντ. Εάν επομένως συντασσόταν αυτό θα θεραπεύονταν «πᾶσαι αἱ συνέπειαι τῆς πολεοδομικῆς νόσου πού μαστίζει τὴν πόλιν μας, ὡς καὶ τό

⁶⁹² Βλ. και Χρ. Βλιάμος, «Εντυπώσεις και προτάσεις από το Α΄ Πολεοδομικό Συνέδριο Δελφών», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 219, Οκτ. 1962, σ. 56

⁶⁹³ Κ. Οικονόμου, «Τα λάθη της ερεύνης και μελέτης της κυκλοφορίας του λεκανοπεδίου Αθηνών του κυκλοφοριολόγου κ. Smith», σ. 43 – 51. Ο Μπαντίν είχε παραλληλίσει την κατάσταση στην Αθήνα με αυτήν που είχε δημιουργηθεί στην Στοκχόλμη λίγο νωρίτερα από πλευράς κυκλοφοριακής συμφόρησης. Για να λύσουν το πρόβλημα κατασκεύασαν αυτοκ/δρόμους που όμως αποδείχθηκαν αλυσιτελείς. Τελικά κατασκεύασαν τέσσερεις πόλεις – δορυφόρους. Ανάλογη λύση πρότειναν κι άλλοι για την Αθήνα. Αυτό όμως που τους διέφυγε σύμφωνα με τον Οικονόμου είναι ότι η Αθήνα καλύπτει μία έκταση διπλάσια από αυτή των κατοίκων της. Μεγάλο μέρος της καλύπτεται από μονόροφα και διάροφα σπίτια. Επομένως αυτές οι πόλεις δορυφόροι μπορούν να ιδρυθούν μέσα στην «Σαχάρα του λεκανοπεδίου» εφ' όσον όμως προηγηθεί ένα συνολικό ρυθμιστικό σχέδιο. Τα νέα κέντρα θα πρέπει να είναι αυτάρκη και να αποτρέπεται η εισροή όλων των κατοίκων σε Ομόνοια – Σύνταγμα.

συνεπεία τῆς νόσου ταύτης ἔλκος τῆς ἀσφυξίας ἐν τῇ κυκλοφορίᾳ, ὅπερ ἀστόχως ἀποπειρᾶται νὰ θεραπεύσῃ ἡ μελέτη Smith». ⁶⁹⁴

Πέρα ἀπὸ τις ὁποῖες επικρίσεις που διατυπώνονται αὐτὸ που ἀποτελεῖ κοινὸ τύπο μεταξύ των μηχανικῶν που ἀσχολήθηκαν με τὴν κυκλοφοριακὴ οργάνωση τῆς Ἀθήνας εἶναι ἡ ἀποδοχὴ τοῦ αυτοκινήτου ὡς κύριου ρυθμιστῆ τῆς χωροταξίας τοῦ αστικοῦ περιβάλλοντος. Οἱ διαφωνίες ἐγκαινῶν συχνὰ στὸν τρόπο ἢ στὸν βαθμὸ που αὐτὸ συμβαίνει. Ὁ δρόμος στὴν πόλη ἦταν ἀνέκαθεν ἕνας χώρος που προοριζόταν κυρίως γιὰ τὴν κίνηση. Ἡ σημασιολογία του ὅμως ἦταν ἐντελῶς διαφορετικὴ καθ' ὅτι ἡ κατασκευὴ του δὲν ὀφείλε νὰ ἀνταποκρίνεται στὴ διαχείριση μεγάλων ρευμάτων κυκλοφορίας καὶ νὰ πληροῖ προδιαγραφές που θὰ εξασφαλίζουν ταχύτητα καὶ ταυτόχρονα ἀσφάλεια. Γι' αὐτὸν τὸν λόγο δὲν ἦταν ποτὲ καὶ τόσο αυστηρὸς ὁ διαχωρισμὸς τῆς κινητικότητας πεζῶν καὶ ἐποχουμένων που θεσπιζόταν με κυκλοφοριακοὺς κανόνες. Στὰ μεταπολεμικὰ χρόνια ἐμπεδώνεται ἡ σημασιολογικὴ μετατόπιση τῆς ἐννοίας τοῦ δρόμου καὶ τῆς χρήσης του.

Ἡ διατύπωση τῆς μελέτης Smith ἀναφορικὰ με τοὺς δρόμους εἶναι χαρακτηριστικὴ, καθ' ὅτι παρά τις επικρίσεις που διατυπώθηκαν γιὰ ἐπιμέρους ζητήματα ἀπὸ μὴ μὴ καθολικότερα ἀντίληψη κατὰ τὴ μεταπολεμικὴ περίοδο: «Τὸ ἔργον τῶν ὀδικῶν ἀρτηριῶν εἶναι ἢ ἐπ' αὐτῶν διεξαγωγὴ τῆς κυκλοφορίας μεταξύ τῶν διαφόρων κοινοτήτων τῆς περιοχῆς. Πλὴν τῆς ἐξυπηρετήσεως τῆς διερχόμενης κυκλοφορίας, αἱ ἀρτηρίαὶ δύνανται νὰ παράσχουν προσπέλασιν πρὸς τὰς οἰκίας τὰς ἔχουσας πρόσοψιν ἐπ' αὐτῶν καὶ νὰ ἐξυπηρετήσουν τὰς διαδρομὰς τῶν λεωφορείων καὶ φορτηγῶν αυτοκινήτων, ἢ προτεραιότητος ὅμως τῆς χρήσεως τῶν ἀρτηριῶν πρέπει πάντοτε νὰ δίδεται εἰς τὴν κίνησιν τῆς διερχόμενης κυκλοφορίας. Αἱ ἀρτηρίαὶ δεόν νὰ ἔχουν ἐλάχιστον πλάτος τεσσάρων λωρίδων κυκλοφορίας, με μεσαίας διαχωριστικὰς νησίδας ὅπου ὑπάρχει μεγάλη κίνησις πεζῶν ἢ ἠὺξημένα στρέφοντα κυκλοφοριακὰ ρεύματα. Μόνος ὁ κυκλοφοριακὸς φόρτος δὲν ἀποτελεῖ ἐπαρκές κριτήριον τοῦ

⁶⁹⁴ Κ. Οικονόμου, «Ἡ Μελέτη τοῦ κυκλοφοριολόγου κ. Σμιθ καὶ ἡ προέκτασις τῆς οδοῦ Φιλελλήνων», σ. 22 – 26. Ἀπὸ τὴν ἀρχαιότητα τὸ λεκανοπέδιο εἶχε δύο εἰσόδους στὰ δυτικὰ ὅπου σήμερον βρίσκονται οἱ ἐθνικὲς οδοὶ Β. Ἑλλάδος καὶ Πελοποννήσου. Με τὴν ἰδρυση τοῦ ἐλληνικοῦ βασιλείου τέθηκε σὲ λειτουργίαν ἡ μία, ἡ Ἱερὰ Ὀδός. Ὑστερὰ ἀπὸ 100 χρόνια ἡ πρωτεύουσα ἐπεκτάθηκε καὶ στὰ βόρεια. Μέσω τῆς Ὀμονομίας ὅμως συνδεόταν με τὶς δυτικὰς ἀκτὲς καὶ τὴν Πελοπόννησο. Ἡ μόνη σωστὴ λύσις λοιπὸν που προτάθηκε σύμφωνα με τὸν Οικονόμου γιὰ διάνοιξη λεωφόρου ἦταν τοῦ Μπίρη, ὁ ὁποῖος πρότεινε μὴ ἐγκάρσια λεωφόρο που νὰ καταλαμβάνει τὴ γραμμὴ σιδ/δρόμου Λαυρίου καὶ νὰ προεκτείνεται ὡς τὸ Θριάσιο πεδίο μέσω τοῦ ἀρχαίου Λιοσίου – Ἀσπροπύργου ὅπως ὑπῆρχε στὴν ἀρχαιότητα ἡ ὁδὸς Πελοποννήσου πρὸς Ἀθήνα. Ἐτσι τὸ βόρειο τμήμα τῆς πρωτεύουσας θὰ ἐπικοινωνοῦσε με τὰ δυτικὰ χωρὶς νὰ φορτίζεται τὸ κέντρο. Αὐτὴ ἡ μελέτη τοῦ Μπίρη δόθηκε στὸν Smith, καὶ χαρακτηρίζεται ὡς ἀσυγχώρητο ἀπὸ πλευρὰς του τὸ ὅτι τὴν παρέλειψε.

άπαιτούμενου πλήθους τῶν ἀρτηριῶν. Οἱ παράγοντες οἵτινες δικαιολογοῦν τήν διαμόρφωσιν τῆς κυκλοφορίας εἶναι μᾶλλον ἢ πρωταρχική σημασία τῶν ἐπιθυμιῶν διά διερχόμενῃν κυκλοφορία καί διά τήρησιν κανονικῶν ἀποστάσεων μεταξύ τῶν ἀρτηριῶν διά τήν ἐξυπηρέτησιν τῆς τοιαύτης κυκλοφορίας. Ἡ χρήσις τῶν κυρίων ἀρτηριῶν διά μικτήν κυκλοφορίαν ἐμπορικῶν καί ἐπιβατικῶν αὐτοκινήτων καί ἡ χρησιμοποίησις αὐτῶν διά τὰς διαδρομάς τῶν ὀχημάτων τῶν δημοσίων συγκοινωνιῶν, ἣτις συνεπάγεται στάσις παρά τα κράσπεδα πρὸς παραλαβὴν καὶ αποβίβασιν ἐπιβατῶν, ὑπογραμμίζουσι τὴν σημασίαν τῆς μελέτης τῶν ὁδῶν τεσσάρων τουλάχιστον λωρίδων κυκλοφορίας.»⁶⁹⁵

Παρά το γεγονός ὅτι ἡ μελέτη Smith ἐν τέλει ἔμεινε στα χαρτιά, ἔχει υποστηριχθεῖ ὅτι ἄσκησε βαθειὰ ἐπίδραση στα μετέπειτα ρυθμιστικὰ σχέδια.⁶⁹⁶ Ἡ ιδεολογικὴ ἡγεμονία τοῦ αὐτοκινήτου επικράτησε σε μεγάλο βαθμὸ μέχρι περίπου καὶ το 1980, ὁπότε καὶ ἀρχίζει νὰ εκφράζεται ἐντονότερα ἡ ἀνάγκη γιὰ μιὰ πιο ὀρθολογικὴ ἀνάπτυξη τοῦ συστήματος μεταφορῶν στο λεκανοπέδιο. Τὸ 1972 τὸ Υπουργεῖο Συντονισμοῦ ἀνέθεσε στο γραφεῖο τοῦ Κ. Δοξιάδη τὴν ἐκπόνηση δύο μελετῶν: τὸ «Χωροταξικὸ Σχέδιο Ἑλλάδας» καὶ τὸ «Χωροταξικὸ Σχέδιο καὶ Πρόγραμμα γιὰ τὴν περιοχὴ πρωτευούσης». Στὸ δεύτερο ἀπὸ αὐτὰ τὰ σχέδια, τὸ ὁποῖο ἀφορούσε τὴν Αθήνα, ὁ Δοξιάδης ἐπιχείρησε νὰ υλοποιήσει κάποιες ἀρκετὰ θεωρητικὲς συλλήψεις ποὺ εἶχε ἀπὸ παλαιότερα σε σχέση με τὴν πολεοδομικὴ ἀνάπτυξη τῆς πόλης ὡς διαδικασία ποὺ σχετίζεται σε μεγάλο βαθμὸ με τὴν ἀνάπτυξη τῶν μεταφορικῶν δικτύων, ὅπως τὶς εἶχε παρουσιάσει ἤδη ἀπὸ τὴν δεκαετία τοῦ 1960 στο Πανελλήνιο Συνέδριο Ἀρχιτεκτόνων. Οἱ ἀντιλήψεις αὐτὲς τοῦ Δοξιάδη θὰ ἐκτεθοῦν λεπτομερέστερα στο ἐπόμενο ὑποκεφάλαιο. Ἐπιπλέον, τὴν περίοδο 1970 – 2, ἑξακόσιοι περίπου ἐπιστήμονες τοῦ ΚΕΠΕ ἐκπόνησαν μιὰ σειρά μελετῶν με τίτλο «15ετὲς Σχέδιο Μακροχρονίου Προοπτικῆς». Τὸ 1972 τὸ Υπουργεῖο Δημοσίων ἔργων ἀνέθεσε καὶ αὐτὸ μιὰ σειρά μελετῶν σχετικῶν με τὸ Ρυθμιστικὸ Σχέδιο τῆς Αθήνας μεταξύ τῶν ὁποίων κι ἡ «Συγκοινωνιακὴ καὶ Κυκλοφοριακὴ Μελέτη Μείζονος Περιοχῆς Πρωτευούσης» στο γραφεῖο Wilbur Smith & Associates, με σκοπὸ τὴν επικαιροποίησιν τῆς μελέτης ποὺ τὸ ἴδιο εἶχε ἐκπονήσει μιὰ δεκαετία πρὶν. Με ἐξαιρέση τὸ 15ετὲς Σχέδιο, κάποια ἀπὸ τὰ πορίσματα τῶν υπολοίπων μελετῶν χρησιμοποιήθηκαν στο Ρυθμιστικὸ Σχέδιο Αθηνῶν ποὺ δημοσιεύθηκε τὸ 1978 ἀπὸ τὸν τότε υφυπουργό

⁶⁹⁵ W. Smith, *Ἐρευνα καὶ Μελέτη Κυκλοφορίας*, σ. 78

⁶⁹⁶ Γ. Σαρηγιάννης, *Αθήνα 1830 – 2000*, σ. 203

Δημοσίων Έργων, Στέφανο Μάνο, με τίτλο «Πρωτεύουσα 2000». Αν και στο Ρυθμιστικό αυτό Σχέδιο αυτό γίνεται λόγος για ζητήματα που σχετίζονταν με την επίλυση του κυκλοφοριακού όπως η ανάγκη αποκέντρωσης, ή η ανάγκη ενίσχυσης δημοσίων μέσων μεταφοράς, σύμφωνα με τον Γ. Σαρηγιάννη, αυτό δεν αποτελούσε κάποια τομή σε σχέση με την από δεκαετίες πολεοδομική αντίληψη περί χωροταξικής οργάνωσης, κι επιπλέον δεν θεσπιζόταν με κάποιου είδους νομοθετική ισχύ.⁶⁹⁷

Στο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας του 1983 καταδεικνύεται πιο ρητά η υπερβολική κατανάλωση αστικού χώρου για την κυκλοφορία Ι.Χ. μαζί με την υπερσυγκέντρωση δραστηριοτήτων στις κεντρικές περιοχές ως κεντρική παράμετρος των κυκλοφοριακών προβλημάτων στην Αθήνα. Αυτό όμως συνέβη όταν η μείωση της επιβατικής κίνησης στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς και η συνακόλουθη πτώση των εσόδων τους είχε ήδη οδηγήσει στην σταδιακή υποβάθμιση του επιπέδου εξυπηρέτησης που προσέφεραν, επιφέροντας περαιτέρω πτώση της επιβατικής κίνησης, και δημιουργώντας ένα φαύλο κύκλο. Το φαινόμενο αυτό δεν αποτέλεσε βέβαια ελληνική αποκλειστικότητα, σε άλλες χώρες όμως έγινε προσπάθεια να αντιμετωπιστεί με την οικονομική ενίσχυση των ΜΜΜ βάσει της λογικής ότι αυτές αποτελούν κοινωνικό αγαθό.⁶⁹⁸ Στην Αθήνα οι προσπάθειες για αποθάρρυνση της χρήσης των Ι.Χ. οχημάτων εισέρχεται ως παράμετρος διαμόρφωσης των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων μετά τα μέσα της δεκαετίας του 1980, όταν πλέον η ιδεολογική ηγεμονία του αυτοκινήτου είχε πλέον μετατραπεί σε πραγματική κυριαρχία.

Εν κατακλείδι, οι κυκλοφοριακές μελέτες με αντικείμενο την επίλυση του προβλήματος της κυκλοφοριακής συμφόρησης στην Αθήνα εμποδώνουν την αντίληψη ότι η πολεοδομία κι η κυκλοφορία είναι άρρηκτα συνδεδεμένες, επομένως μόνο η πρώτη έχει την δυνατότητα να επιλύσει τα προβλήματα της δεύτερης. Κάτι τέτοιο

⁶⁹⁷ G. Burgel, *Αθήνα, η ανάπτυξη μιας μεσογειακής πρωτεύουσας*, σ. 10, Γ. Σαρηγιάννης, *Αθήνα 1830 – 2000*, σ. 219 – 221

⁶⁹⁸ Ι. Σαγιάς – Φ. Τούντα – Ι. Πολύζος, «Δίκτυα Μεταφορών και Γεωγραφική Κατανομή των Μετακινήσεων στον Αθηναϊκό Χώρο», σ. 350, 364. Η πτώση της επιβατικής κίνησης προφανώς αποτελούσε απόρροια της προγενέστερης ανεπάρκειας των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς να αντιμετωπίσουν την ζήτηση του επιβατικού κοινού και του χαμηλού επιπέδου εξυπηρέτησης που προσέφεραν, παρ' ότι ελεγχόμενες από ιδιωτικές εταιρείες. Αν λάβουμε υπ' όψη ότι το 1964 από μετρήσεις στους σταθμούς επιβατών είχε προκύψει ότι οι φόρτοι πληρώσεως των λεωφορείων σε ώρες αιχμής υπερέβαιναν κατά 270% την χωρητικότητα σε καθημένους, δηλ. πολύ ανώτερη της παραδεδεγμένης αιχμής που είναι 150%, μπορεί να ερμηνευθεί ο λόγος με την σταδιακή αύξηση του μέσου εισοδήματος οι κινούμενοι στο λεκανοπέδιο επεδείκνυαν προτίμηση στα Ι.Χ. Βλ. επίσης «4Τ Νέα. Το συγκοινωνιακό», *4 Τροχοί*, τ. 99, 1978, σ. 16. Από τα τέλη της δεκαετίας του 1970 επανεξετάζεται η επαναχάραξη του δικτύου των ΜΜΜ, με μία λογική που δηλώνει μια μετατόπιση ως προς την πρόσληψη του χώρου σε σχέση με τις αναπτυσσόμενες κινητικότητες. Όπως αναφερόταν χαρακτηριστικά, υπήρχαν μελέτες που πρότειναν την χάραξη είτε ενός ορθογώνιου, είτε ενός μονοκεντρικού ακτινικού, είτε ενός πολυκεντρικού ακτινικού δικτύου λεωφορειακών γραμμών.

συνεπαγόταν ότι τελικά πέρα από τους δρόμους, ο σχεδιασμός της πόλης συνολικά όφειλε να γίνεται με βάση τα ρεύματα κινητικότητας της αυτοκίνησης. Η διαρρύθμιση και κανονικοποίηση του αστικού χώρου με βάση τα μεταφορικά μέσα αλλά κι η προσπάθεια οργάνωσής του σε ζώνες κυκλοφορίας πεζών κι εποχουμένων δεν αποτελεί βέβαια προϊόν της μεταπολεμικής εποχής. Συνιστά φαινόμενο που σημειώνεται κατά την νεωτερικότητα, ήδη από τον 19^ο αιώνα. Αυτό όμως που αποτελεί νέο στοιχείο σε αυτήν την εξέλιξη είναι ότι χάρη στην εξάπλωση των αυτοκίνησης, και την δυνατότητα ιδιωτικών μετακινήσεων εντός του δημόσιου χώρου για ολόένα και μεγαλύτερες πληθυσμιακές μάζες, η κινητικότητα μέσω του αυτοκινήτου εμφανίζεται ως δικαίωμα στην ελευθερία και την πρόοδο που δεν πρέπει να παρεμποδίζεται. Το δικαίωμα αυτό συνιστά την επιτομή της υλικής και τεχνολογικής έκφρασης του μετανεωτερικού ιδεολογήματος στο πλαίσιο του οποίου αφ' ενός ο αστικός χώρος αποτελεί αντικείμενο που οφείλει να υπόκειται σε αναδιοργάνωση με γνώμονα την τεχνολογική κι οικονομική εξέλιξη κι αφ' ετέρου η πρόοδος συνδέεται με τα πρότυπα της τεχνολογίας αλλά και της καπιταλιστικής οικονομίας, δεδομένου ότι το αυτοκίνητο αποτελεί το κατεξοχήν εμβληματικό βιομηχανικό προϊόν της μετανεωτερικής καταναλωτικής κουλτούρας. Τα παραπάνω εκφράζονται και ως μετατόπιση του παραδειγματικού πλαισίου αντίληψης βάσει του οποίου οφείλει να οργανώνεται ο αστικός χώρος, από πλευράς των Ελλήνων μηχανικών. Το ζήτημα αυτό εξετάζεται στο υποκεφάλαιο που ακολουθεί.

3.4 Χώρος, πολεοδομική οργάνωση και κινητικότητες. Η μετατόπιση του παραδειγματικού πλαισίου της πολεοδομικής αντίληψης των Ελλήνων μηχανικών

Η άποψη ότι οι *κινητικότητες* μπορούν να χρησιμεύσουν ως κεντρικό εργαλείο ανάγνωσης της μεταπολεμικής κοινωνικής και χωροταξικής πραγματικότητας, ενδεχομένως να φαίνεται εκ πρώτης όψεως αρκετά θεωρητική, ειδικά με δεδομένο ότι έχουν εμφανιστεί σχετικά πρόσφατα στη διεθνή βιβλιογραφία. Ωστόσο, η μελέτη του λόγου που αρθρώνουν οι Έλληνες μηχανικοί εξ αφορμής της πραγματικότητας που κλήθηκαν να διαχειριστούν καταδεικνύει ότι οι κινητικότητες αποτέλεσαν και για τους ίδιους μία σημαντική παράμετρο των προβληματισμών τους. Επιπλέον, οι ίδιοι υποστηρίζουν ότι η αυτοκίνηση έχει αποτελέσει τον πιο επιδραστικό παράγοντα αναδιαμόρφωσης της Αθήνας. Οι απόψεις που υποστηρίζουν παρουσιάζουν αρκετές αποκλίσεις μεταξύ τους, ωστόσο είναι αξιοσημείωτο το γεγονός ότι κοινή συνισταμένη

των περισσοτέρων αποτελεί η μετατόπιση του παραδειγματικού πλαισίου εντός του οποίου αντιλαμβάνονται την έννοια της πόλης. Η μετατόπιση αυτή συνίσταται στο ότι ο παράγοντας της αυτοκίνησης οδηγεί πολλούς εξ αυτών όχι μόνο στον επαναπροσδιορισμό των στόχων που θα πρέπει να εξυπηρετεί ο σχεδιασμός των πόλεων, αλλά και στον επαναπροσδιορισμό των πόλεων καθ' αυτών.

Η άποψη όμως ότι η κίνηση είναι μία παράμετρος βάσει της οποίας η πολεοδομία οφείλει να αναπροσδιοριστεί, δεν είναι προϊόν της μεταπολεμικής εποχής. Είχε ήδη αρχίσει να εμφανίζεται αρκετές δεκατίες πρωύτερα, από τα τέλη του 19^{ου} αιώνα. Τα νέα δεδομένα που προσέφεραν οι τεχνολογίες των μεταφορών είχαν οδηγήσει αρκετούς πολεοδόμους στην αποθέωση της ταχύτητας. Κάτι τέτοιο άλλωστε ήταν σύμφωνο με το μοντερνιστικό πνεύμα του τεχνολογικού οπτιμισμού που επικρατούσε ως κυρίαρχη τάση στο δυτικό κόσμο, όχι μονάχα στους κύκλους των μηχανικών, αλλά και των καλλιτεχνών.

Οι φουτουριστές ήταν ίσως οι πρώτοι που εξέφρασαν ρητά την αντίληψη ότι η κινητικότητα είναι ταυτόσημη με την ελευθερία και τη δημοκρατία, τροχός μιας πορείας που θα έκανε τον πολίτη του 20^{ου} αιώνα πιο δυνατό. Το αυτοκίνητο σύμφωνα με την αντίληψή τους, προσέφερε στον κόσμο την ευκαιρία να κατανοήσει το πόσο ήταν κουρασμένος από την στενότητα και τις ιδεολογικές φορτίσεις του χώρου της ιστορικής πόλης. «Οι παλιές πόλεις δεν είναι παρά εμπόδια. Ας απαλλαγούμε από αυτές ... δεν υπάρχει άλλη λύση. Να γκρεμίσουμε αμέσως σπίτια και πόλεις ... Θα φτιάξουμε αλλού τους μεγάλους κόμβους για αεροπλάνα και αυτοκίνητα» έγραφε ο T. Marinetti. Ο ίδιος στο Μανιφέστο του 1904 ζητούσε από κάθε γενιά να φτιάχνει τη δική της πόλη ... μια και τα αντικείμενα δεν υπάρχει λόγος να ζουν περισσότερο από εμάς.⁶⁹⁹ Αυτή η θεώρηση εκπορευόταν σε μεγάλο βαθμό απ' το γεγονός ότι η μορφή η οποία είχε αποτελέσει σε μεγάλο βαθμό αντικείμενο αισθητικής ενασχόλησης και αντίστοιχων παρεμβάσεων στον αστικό χώρο είχε αρχίσει να υποκαθίσταται από την αισθητικοποίηση της τεχνολογίας.

Τα τεχνολογικά επιτεύγματα στην υπηρεσία της αρχιτεκτονικής και της πολεοδομίας την εποχή εκείνη έδιναν βέβαια τη δυνατότητα για νέες αισθητικές αναζητήσεις αναφορικά με τις μορφές και τη διάταξή τους στο χώρο. Ωστόσο αυτό που φαίνεται ότι ενέπνευσε περισσότερο πολλούς θιασώτες του μοντερνισμού όπως οι φουτουριστές στο γύρισμα του 20^{ου} αιώνα δεν ήταν οι νέες δυνατότητες που προσέφερε

⁶⁹⁹ Θ. Βλαστός – Δ. Μηλάκης, *Πολεοδομία vs Μεταφορές*, σ. 2 – 3

η τεχνολογία ως προς τη διαχείριση της διάστασης του χώρου. Αυτό ήταν άλλωστε κάτι που είχε αποτελέσει στο χώρο της αρχιτεκτονικής αντικείμενο μελέτης για πολλούς αιώνες, κι είχε ήδη δώσει μνημειώδη δείγματα από την εποχή της Αναγέννησης στο δυτικό κόσμο. Ως καινοτόμο και ρηξικέλευθο στοιχείο θεωρείτο πλέον αυτό που προσέφερε η τεχνολογία αναφορικά με τη διαχείριση της διάστασης του χρόνου. Οι τεχνολογίες των μεταφορικών μέσων, προσέφεραν μια νέα εμπειρία αναφορικά με την κίνηση στο χώρο, η οποία συνίστατο στην κατάκτηση του χρόνου και την επιτάχυνσή του. Για τον λόγο αυτό η έννοια της ταχύτητας καθίσταται τρόπον τινά το νέο πρότυπο της τέχνης. «Η ταχύτητα μετατρέπει σε υποκειμενικές τις έννοιες του χώρου και του χρόνου. Κατά συνέπεια τις σκλαβώνει και τελικά τις ακυρώνει ... Ο χώρος και ο χρόνος πέθαναν χτες» έγραφε ο Marinetti.⁷⁰⁰ Με αντίστοιχο σκεπτικό ο Theo Van Doesburg υποστήριζε: «Όταν ένα αντικείμενο βρίσκεται σε κίνηση, μια τάξη στο χώρο και το χρόνο δημιουργείται».⁷⁰¹

Η ζωντάνια της πόλης ταυτίζεται πλέον με την δυναμική των μηχανικών ροών, η οποία θα είναι κι η μορφή της αυριανής πόλης σύμφωνα με τον Ισπανό πολεοδόμο Arturo Soria y Mara που στα 1886 υποστήριξε ότι «η μορφή της πόλης θα είναι τέλεια όταν το άθροισμα του χρόνου που σπαταλούν οι κάτοικοι για τις μετακινήσεις τους θα είναι ελάχιστο».⁷⁰² Η μορφή της πόλης λοιπόν, ως δημιούργημα του τεχνητού χώρου τίθεται εν αμφιβόλω, γι' αυτό κι αισθητικοποιούνται οι μηχανές που συμπυκνώνουν τη μορφή κίνησης, όπως το αυτοκίνητο. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο μπορεί ίσως να κατανοηθεί η άποψη του Marinetti ότι «ένα αυτοκίνητο είναι πιο όμορφο από τη Νίκη της Σαμοθράκης».⁷⁰³ Αντίστοιχα, ο Antonio Sant'Elia υποστήριξε ότι «όπως οι παλιοί στηρίχθηκαν στη φύση για να εμπνευστούν και να δημιουργήσουν στις τέχνες έτσι κι εμείς σήμερα μπορούμε να εμπνευστούμε από τον κόσμο των μηχανών.»⁷⁰⁴ Αντιλήψεις σαν τις παραπάνω αποτελούν κάποια πρώτα δείγματα ενός ιδεολογήματος που μεταπολεμικά θα επηρεάσει σε σημαντικό βαθμό την διαμόρφωση των πόλεων. Σύμφωνα με αυτό, η κινητικότητα κι ακόμη περισσότερο το αυτοκίνητο ως το κατεξοχήν μέσο που προσέφερε ταχύτητα κι ευελιξία κινήσεων αποτελούσαν κύρια παράμετρο μετάπλασης της πολεοδομικής μορφής, η οποία καθυποτασσόταν σε αυτό. Επιτομή αυτής της αντίληψης είναι η άποψη του Raymond Unwin σύμφωνα με την

⁷⁰⁰ Θ. Βλαστός, – Δ. Μηλάκης, *Πολεοδομία vs Μεταφορές*, σ. 24

⁷⁰¹ Θ. Βλαστός– Δ. Μηλάκης, *Πολεοδομία vs Μεταφορές*, σ. 24

⁷⁰² Θ. Βλαστός– Δ. Μηλάκης, *Πολεοδομία vs Μεταφορές*, σ. 22

⁷⁰³ Θ. Βλαστός– Δ. Μηλάκης, *Πολεοδομία vs Μεταφορές*, σ. 20

⁷⁰⁴ Θ. Βλαστός – Δ. Μηλάκης, *Πολεοδομία vs Μεταφορές*, σ. 20

οποία: «Ο πολεοδόμος σχεδιάζοντας μια νέα αστική περιοχή είναι εξαιρετικά σημαντικό να χαράσσει τις κύριες οδούς κυκλοφορίας χωρίς να επηρεάζεται από την εικόνα που θα παρουσιάζει στο χώρο το δίκτυο που θα προκύψει από αυτό.»⁷⁰⁵

Οι Έλληνες μηχανικοί δεν εκφράζουν σε καμία περίπτωση αντίστοιχα οπτιμιστικά ιδεολογήματα σε σχέση με το ρόλο της τεχνολογίας εν γένει, κι ειδικότερα αυτοκινήτου στην πόλη. Αντιθέτως πολλοί από αυτούς υιοθετούν μία δαιμονοποιημένη αντίληψη σε σχέση με το αυτοκίνητο. Επιπλέον, σχεδόν όλοι εκφέρουν τις απόψεις τους στο πλαίσιο της προσπάθειας της επίλυσης των προβλημάτων που έχουν ήδη επέλθει μεταπολεμικά από το αυτοκίνητο όχι ως φουτουριστικό στόχο, αλλά ως υλική παρουσία. Ωστόσο σημαντικό μέρος της ρητορείας ακόμη και αυτών που αντιμετωπίζουν εντελώς αρνητικά το αυτοκίνητο, εκφέρεται εντός ενός νέου παραδειγματικού πλαισίου, καθ' ότι έχει πλέον ενσωματώσει κι εμπεδώσει τους βασικούς όρους με τους οποίους εκφέρονται αντιλήψεις όπως οι παραπάνω. Μέσα σε αυτό το παραδειγματικό πλαίσιο μίας προοδοκεντρικής και τεχνοκρατικής θεώρησης, οι μεταφορές θεωρούνται ως αξία καθ' αυτή. Ακόμη περισσότερο, το αυτοκίνητο ως επιτομή των ιδιωτικών μεταφορών θεωρείται ως αναπόφευκτος παράγοντας προόδου. Κάτι τέτοιο βέβαια είναι απόλυτα ορθολογικό στο πλαίσιο νεωτερικών αξιών της αστικής δημοκρατίας και της καπιταλιστικής οικονομίας.

Ο Χ. Οικονόμου, είναι ίσως από τις πρωιμότερες περιπτώσεις μηχανικών που διατυπώνουν την άποψη ότι το ζήτημα της κυκλοφορίας είναι από τα σοβαρότερα στη ζωή μιας πόλης, και δεν είναι απλώς θέμα εμφάνισης καθ' ότι συνδέεται με την πρόοδο και την ανάπτυξή της. Το επιχειρήμά του που αναφέρθηκε και στην εισαγωγή του παρόντος κεφαλαίου συνοψίζεται στην άποψη ότι «ή ευχέρεια μεταφορᾶς είναι κέρδος χρόνου, κι ως γνωστόν, ὁ χρόνος εἶναι χρήμα», προπάντων για τους εργαζομένους. Εν γένει, οι μεταφορές αγαθών και προσώπων συνδέονται με την οικονομική ζωή της χώρας, κι επιπλέον, συμβάλλουν στην ευπρεπή της εμφάνιση, άρα και την τουριστική της κίνηση. Για τον λόγο αυτό ο Χ. Οικονόμου τονίζει ότι ειδικά για την Αθήνα πρέπει να δοθεί προσοχή στο ζήτημα της κινήσεως.⁷⁰⁶

Αντίστοιχη είναι κι άποψη που διατυπώνει ο Ι. Λυγίζος, όταν ισχυρίζεται ότι τα πολεοδομικά προβλήματα των σύγχρονων μεγαλουπόλεων είναι κοινά, καθ' ότι όλες υποφέρουν από την αστυφιλία, και «ξεπεράστηκαν από τό ἀνήσυχο ποτάμι τοῦ

⁷⁰⁵ Θ. Βλαστός – Δ. Μηλάκης, *Πολεοδομία vs Μεταφορές*, σ. 21

⁷⁰⁶ Χ. Οικονόμου, «Η κυκλοφορία εντός των Αθηνών», σ. 354 – 360.

πολιτισμοῦ μας, καί ἰδίως τό αὐτοκίνητο, γιά τό ὅποῖον εἶναι πιά ἀκατάλληλη ἡ μορφή τοῦ σημερινοῦ ὁδικοῦ δικτύου.» Τα προβλήματα αὐτά, ὅπως υποστηρίζει μποροῦν νά αντιμετωπιστοῦν μέ τήν πολεοδομία, ἡ ὁποία ὡς νέα ἐπιστήμη ἔχει λαμπρό μέλλον στήν ἐπισήμανση τῶν λαθῶν τοῦ παρελθόντος. Ὡστόσο, ὅπως ἐπεσήμαινε ὁ ἴδιος, οἱ θεωρίες τῆς δέν ἔχουν ὅλες ἐπιβεβαιωθεῖ πειραματικά καί μέ τήν ταχύτητα πού τρέχει ὁ σύγχρονος πολιτισμός, δέν μπορεῖ νά γνωρίζει κανεῖς πότε θά ξεπεραστοῦν καί αὐτές ἀπό νέες τολμηρότερες. Σαν ἀρνητικό παράδειγμα ἀνέφερε τήν περίπτωση τῆς Μπραζιλία, μίας πόλης τεχνητής πού σχεδιάστηκε τό 1956 καί ἐγκαινιάστηκε τό 1960 γιά νά μεταφερθεῖ ἡ πρωτεύουσα ἀπό τό Ρίο ντε Τζανέιρο, λέγοντας χαρακτηριστικά ὅτι πολλοί κάτοικοι μετάνιωσαν τήν ἐκεῖ ἐγκατάστασή τους καί κατακλύζουν τίς αἰθουσες ψυχιάτρων.

Ὁ Λυγίζος ἀνέφερε ἐπιπλέον ὅτι ἀντίστοιχες προτάσεις εἶχαν δημοσιευτεῖ καί στα *Τεχνικά Χρονικά* καί γιά τήν Αθήνα, τήν πόλη «μέ τό πῖο ἔνδοξον ὄνομα τοῦ κόσμου.» Ὁ ἄθλος ὁμως αὐτός εἶναι βαρῦς γιά τους ὠμούς τῶν νεοελληνικῶν κυβερνήσεων, ὅπως υποστήριζε χαρακτηριστικά ὁ ἴδιος, καί προσέθετε ὅτι ὅσοι Γαλιλαῖοι κι ἀν καοῦν στήν πυρά, ἡ γῆ δέν θά σταματήσει νά γυρίζει· τό πολεοδομικό πρόβλημα τῆς Αθήνας θά γίνεταί διαρκῶς οξύτερο καί κάποια στιγμή θά φτάσει στο ἀπροχώρητο. «Καί τότε οἱ αὐριανοί πρόγονοί μας θά πᾶνε πάνω στοῦς τάφους μάς καί θά τοῦς ρυπάνουν, τιμῶντας ὅπως τῆς χρειάζεται τήν νεοελληνικήν στενοκεφαλιάν μας, ἐνῶ τό ἔνδοξον Κράτος μας, τρομοκρατημένο τότε ἀπό τήν δίκαιη ὄργην τοῦ λαοῦ, θά παίρνει τά γνωστά κωμικά, παράλογα καί σπασμωδικά μέτρα γιά τήν πρόχειρη, ὅπως πάντοτε, ἀντιμετώπισιν τοῦ ζητήματος.»⁷⁰⁷

Ὁ Σ. Κυδωνιάτης, ἀρχιτέκτων τοῦ ΕΜΠ στο Α΄ Πανελλήνιο Συνέδριο Ἀρχιτεκτόνων πού πραγματοποιήθηκε στους Δελφούς τό 1961 υποστήριξε ὅτι τό πρόβλημα τῆς Αθήνας εἶχε φθάσει στο μὴ περαιτέρω, προσθέτοντας ὅτι ἀντίστοιχη κρίση εἶχε διέλθει ἡ πόλη καί τό 1922 μετά τή Μικρασιατική Καταστροφή. Τα προβλήματα ὁμως ἦταν πῖο εὐκόλα διαχειρίσιμα γιάτί τότε δέν εἶχε εἰσβάλλει «ᾧς λαίλαψ» τό αὐτοκίνητο. Σύμφωνα μέ τά λόγια τοῦ ἰδίου: «Τα προβλήματα τῆς πολεοδομίας ἔχουν ἀλλάξει ἀρδην...Το αὐτοκίνητο ὡς ἀληθινός δαίμων τῆς ἐποχῆς μας κατέκτησεν τόν σημερινόν ἄνθρωπον καί κατέστη δικτάτωρ τῆς Πολεοδομίας. Το αὐτοκίνητον ἀπαιτεῖ νά τρέξει, νά σταματήσει, νά κερδίσει χρόνον, τόν ὁποῖον κυνηγά

⁷⁰⁷ Ἰ. Λυγίζος, «Πρότασις γιά τήν πολεοδομικήν ἀποσυμφόρησιν τῶν Αθηνῶν», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 221, Δεκ. 1962, σ. 1 – 5

ο σύγχρονος άνθρωπος... Την σύγχρονον λοιπόν Πολεοδομίαν διέπει η ανάγκη ορθής κυκλοφορίας του αυτοκινήτου, εν συνδυασμῶ με τη διατήρηση της οικονομικής ζωής των οδῶν τας οποίας διατρέχουν. Από αυτό εξαρτάται η επιτυχία του πολεοδόμου.»⁷⁰⁸

Ο Κωνσταντῖνος Δοξιάδης, στο ἴδιο συνέδριο παρουσίασε μία ἀκόμη πιο εκτεταμένη θεωρητική ἀνάλυση για τὴν σύγχρονη πόλη, τῆς οποίας ἡ δομὴ πλέον ἔχει μετατραπεί ἀπὸ στατική σε δυναμική κι αενάως μεταβλητή, ἐξ αἰτίας τοῦ αυτοκινήτου, ἀλλὰ και τῆς κινητικότητας ευρύτερα. Αποφάνθηκε ὅτι εἰάν κάποιος προσπαθεῖ να αντιμετωπίσει τα παροντικά προβλήματα τῆς Ἀθήνας, «παρασύρεται ἀπὸ το ρεύμα» κυριολεκτικά, διότι «νομίζομε ὅτι οἱ πολίτες μας ... ἐπειδὴ ἀποτελοῦνται ἀπὸ πέτρα καὶ τοῦβλα καὶ μπετόν καὶ ἄσφαλο καὶ δρόμους, [εἶναι] κάτι τὸ στατικό, κάτι τὸ ἀμετακίνητο ... τίς χειρίζομαστε μὲ ἕναν τρόπο ἐξίσου στατικό κι ἔμεῖς οἱ ἴδιοι... πού δὲν μάς ἐπέτρεπε νά δοῦμε τί συνέβαινε ... τὴν ἀέναη ἀλλαγὴ... Δὲν εἴχαμε καταλάβει ὅτι χειρίζομαστε ζητήματα ἐνὸς μεγάλου ρεύματος. Ὅ,τι κάνομε στὸν τόπο μας και στοὺς ἄλλους τόπους, στὴν παγκόσμια κλίμακα τῶν οἰκισμῶν, εἶναι λανθασμένο, γιατί νομίζαμε ὅτι οἱ οἰκισμοὶ μας εἶναι στατικοί, ἀκριβῶς ἐπειδὴ τοὺς κτίζαμε ἔμεῖς οἱ ἴδιοι οἱ μάστοροι καὶ δὲν καταλαβαίναμε πὼς ἀλλάζαν συνεχῶς. Καὶ τότε κατάλαβα πὼς οἱ πράξεις μας πολλές φορές εἶναι σάν τίς κινήσεις ἐνὸς ἀνθρώπου που προσπαθεῖ να πιάσει ἕνα τραῖνο πού κινεῖται μπροστὰ μὲ μεγάλη ταχύτητα... Καὶ ὅταν γύρισα σὲ ἄλλες χῶρες καὶ ἄλλες πολιτείες, εἶδα ὅτι τὰ προβλήματά μας εἶναι πανανθρώπινα.» Ο Δοξιάδης καταλήγει στο ὅτι ἡ μόνη λύση εἶναι ἀντὶ να κοιτάζουμε το τρένο, να προσπαθήσουμε να κοιτάξουμε πρὸς τὴν κατεύθυνση πρὸς τὴν οποία τρέχει και στὴν συνέχεια να ἐπιβιβαστοῦμε σε αὐτό.⁷⁰⁹

Προκειμένου να συλλάβει κανεὶς τὴ δομὴ τῶν συγχρόνων πόλεων και να επιχειρήσει στὴν συνέχεια να τὴ διαχειριστεῖ ἀνάλογα ο Κ. Δοξιάδης πρότεινε το να εἰδωθεῖ ἡ πόλη στὴν ιστορική ἐξελικτική τῆς πορεία. Στὴν ἰδιαίτερα ἐνδιαφέρουσα προσέγγισή του ἀναλύει τοὺς τύπους πόλεων ἀφ' ἐνὸς βάσει τῶν πληθυσμιακῶν συγκεντρώσεων και τῶν τρόπων παραγωγῆς που ἐκτυλίσσονται σε αὐτές, κι ἀφ' ἐτέρου βάσει τῶν μεταφορικῶν μέσων που οδηγοῦν σε ἀντίστοιχες δυναμικές ἐπέκτασής τους. Σύμφωνα λοιπὸν με τὸν ἴδιο, μέχρι και τὸν 17^ο αἰῶνα, οἱ πόλεις συγκροτοῦνταν ἀπὸ συγκεντρώσεις τῶν 20.000 κατοίκων το μέγιστο. Στις περιπτώσεις που εἶχαν

⁷⁰⁸ Σ. Κυδωνιάτης, «Ὁμιλία στο Ἀ' Πανελλήνιο Συνέδριο Ἀρχιτεκτόνων - Δελφοὶ 15 – 17 Δεκ. 1961», σ. 12 – 17

⁷⁰⁹ Κ. Δοξιάδης, «Ὁμιλία στο Ἀ' Πανελλήνιο Συνέδριο Ἀρχιτεκτόνων - Δελφοὶ 15 – 17 Δεκ. 1961», , σ. 22 – 56.

μεγαλύτερο πληθυσμό, όπως συνέβη κατά την αρχαιότητα με την Ρώμη και την Κωνσταντινούπολη, η διοίκησή τους καθίστατο αδύνατη, γι' αυτό κι εν τέλει οδηγήθηκαν – σύμφωνα πάντοτε με τον Δοξιάδη – σε διάλυση και παρακμή. Αυτός ο τύπος πόλης όμως άλλαξε άρδην με την Επιστημονική και Βιομηχανική Επανάσταση, οι οποίες ταυτόχρονα σηματοδότησαν και την επανάσταση στα μεταφορικά μέσα, οδηγώντας τις πόλεις σε μία δυναμική φάση διαρκούς επέκτασης. Αρχικά δημιουργείται η προδυνάπολις που σπάει τα τείχη της κι εκτείνεται προς τα έξω. Στην συνέχεια στην λεγόμενη δυνάπολη δημιουργούνται νησίδες που επεκτείνουν την πόλη γύρω από τους σιδηροδρομικούς σταθμούς. Κι έτσι δημιουργείται σταδιακά η μητρόπολη, η οποία εν συνεχεία εξελίσσεται σε μεγαλόπολη, στις οποίας τη φάση βρίσκεται η Αθήνα το 1960. Ο Δοξιάδης προέβλεπε ότι κι η μεγαλόπολη σταδιακά θα εξελιχθεί σε οικουμενόπολη, καθ' ότι η ανθρώπινη κατοίκηση τείνει να οργανώνεται πλέον με άξονα τις συγκοινωνιακές και κυρίως τις οδικές αρτηρίες, θεωρώντας ως πιθανόν μέχρι το 2000 οι οικισμοί να έχουν ενωθεί σε ένα ενιαίο πλέγμα. Η Αθήνα θα έχει ενωθεί με τη Θεσσαλονίκη και θα φθάσει ως τα σύνορα, θα έχει ενωθεί με την Αλεξανδρούπολη και θα φθάσει ως τα άλλα σύνορα και προς τα κάτω θα έχει ενωθεί με την Πάτρα, την Ηλεία και τα άλλα μέρη της Πελοποννήσου.

Τα συγκοινωνιακά μέσα λοιπόν, και κυρίως το αυτοκίνητο είναι αυτά που κατά τον Δοξιάδη καθορίζουν σε μεγάλο βαθμό τις εξελικτικές φάσεις από τις οποίες έχει διέλθει η πόλη εάν ειδωθεί ιστορικά. Ο ειδικός ρόλος του αυτοκινήτου κατά τον ίδιο συνίσταται στο ότι σε αντίθεση με άλλα μέσα δεν απαιτεί εγκαταστάσεις (αεροδρόμια, λιμάνια, σιδηροδρομικούς σταθμούς). «Τό αυτοκίνητο που δέν απαιτεί τίποτε, μπορεί νά φεύγει από τήν κάθε παρακαμπτήριο, δημιουργεί για πρώτη φορά τόσο έντονη τήν εξέλιξη προς λωρίδες κολοσσιαίες, γιατί κάθε κολοσσιαίος αυτοκινητόδρομος δημιουργεί πλέον κατά μήκος του όλων τῶν ειδῶν τίς οικιστικές ἐκδηλώσεις, ὥστε ἐνὸ τό ἀεροπλάνο φέρνει μία σχετική ἀποκέντρωση, ἐλάχιστη ὅμως ἀν σκεφθῆτε ἡμερησίως τόν ἀριθμό τῶν ἀνθρώπων πού πετοῦν καί ἐκείνους πού ἀνοίγουν τήν πόρτα τοῦ αυτοκινήτου καί μπαίνουν, ἡ ἀναλογία δέν εἶναι οὔτε ἓνα πρὸς ἑκατομμύριο ἀναλογικά... Οἱ μεγάλες τάσεις σήμερα εἶναι οἱ τάσεις τοῦ αυτοκινήτου καί μοιραίως για τό προβλεπτό μέλλον θα ἔχουμε δικτυωτή πόλι κατά μήκος τῶν κολοσσιαίων αυτοκινητοδρόμων πάνω στή γῆ... Ἡ Ἀρχιτεκτονική μας θα πάρει ἄλλη μορφή δηλαδή δημιουργίας μόνιμων σκελετών πού ζοῦν αἰῶνες, πάνω στοῦς ὁποῖους θα ἀλλάζουν τά τοιχώματα κι οἱ ἐγκαταστάσεις κάθε 30 – 50 – 100 χρόνια.»

Σύμφωνα λοιπόν με τον Δοξιάδη η έννοια της πόλης θα πρέπει να επαναπροσδιοριστεί ως ένας μεταβαλλόμενος οργανισμός που επεκτείνεται χάρη στα μέσα μεταφοράς και να ειδωθεί σε μακροπρόθεσμη προοπτική, διαφορετικά οι όποιοι σχεδιασμοί θα εξαφανίζονται από το αυτοκίνητο, το οποίο περνάει πάνω από άλλες χαράξεις κι εξαφανίζει τα έργα των αρχιτεκτόνων. Αυτό, όπως παρατηρεί, δεν μπορούσε να προβλεφθεί πριν από 100 χρόνια την εποχή του Σκουζέ ο οποίος θεωρούσε περιττή την κατασκευή του σιδηροδρόμου Αθηνών – Πειραιώς. Καταλήγει λοιπόν ότι εάν δεν φτιάξουμε καινούριες πολιτείες οι άνθρωποι θα συγκεντρώνονται διαρκώς γύρω απ' τις ήδη υπάρχουσες.

Για την περίπτωση ειδικά της Αθήνας το υπάρχον μοντέλο ανάπτυξης είναι μη βιώσιμο για τον Δοξιάδη, ο οποίος υποστήριζε ότι ο διαρκώς μεγεθυνόμενος πληθυσμιακός και κυκλοφοριακός όγκος χρειαζόταν ανά τακτά χρονικά διαστήματα εκατοντάδες επιπλέον τετραγωνικά δρόμων προκειμένου να εξυπηρετηθεί. Δεδομένου όμως και του σχετικού νομοθετικού πλαισίου, από την στιγμή που καταρτιζόταν μια μελέτη μέχρι να εκδοθεί το σχετικό διάταγμα και να εγκριθεί, η κατάσταση στην Αθήνα είχε αλλάξει ήδη. Έτσι δημιουργούνταν προβλήματα για τα οποία όπως χαρακτηριστικά διατυπώνει ο Δοξιάδης «κατηγορούμε τους παππούδες μας το 1920 επειδή δεν τα πρόβλεψαν. Τι θα πουν όμως για εμάς οι Αθηναίοι το 2000; Αυτοί οι άνθρωποι που γεννιούνται σήμερα τότε θα είναι 40 ετών και δεν θα έχουν φθάσει καν στην ακμή της ηλικίας τους, και τα παιδιά των σημερινών παιδιών θα ζουν για 100 χρόνια από σήμερα.» Οι παράγοντες επομένως αφ' ενός της κινητικότητας, κι αφ' ετέρου της επιμήκυνσης του μέσου όρου της ανθρώπινης ζωής, καθιστούσαν πρόδηλο ότι ο πολεοδομικός σχεδιασμός από πλευράς των μηχανικών δεν μπορούσε να είναι βραχυπρόθεσμος.

Σε διαφορετική περίπτωση, η τμηματική κι ετεροχρονισμένη αντιμετώπιση του προβλήματος θα συνίσταται στη γνωστή θεραπεία της διαρκούς διάνοιξης δρόμων και κατασκευής νέων χώρων στάθμευσης, με αποτέλεσμα ο άνθρωπος εν τέλει να εξαφανιστεί μέσα στις πόλεις, όπως έχει συμβεί στο Λος Άντζελες, το οποίο είναι μία πόλη κατειλημμένη από αυτοκίνητα. Ένα καίριο σημείο στον συλλογισμό του Δοξιάδη είναι ότι παρ' ότι έχει μία ουμανιστική, κατά τα δικά του λεγόμενα, οπτική στο ζήτημα της πόλης, θεωρώντας ότι κεντρική παράμετρο ανάπτυξης της πόλης πρέπει να αποτελεί ο άνθρωπος, δεν επιθυμούσε να εξοβελίσει το αυτοκίνητο από τον σχεδιασμό του, όπως προτείνουν άλλοι αρχιτέκτονες στο ίδιο συνέδριο. Σύμφωνα με τον ίδιο: «Άφοῦ (το αυτοκίνητο) μάς ἔκανε σκλάβους του, μήπως πρέπει νά ἀπαλλαγούμε ἀπό

τήν κυριαρχία του; ... Στην ζωή δέν μπορούμε νά πᾶμε ποτέ πρὸς τὰ πίσω. Ἡ κάθε καινούρια ἐφεύρεσι ἔρχεται γιὰ νά μείνη ἢ νά ἀντικατασταθῆ ἀπὸ κάποια καλύτερη... Τὸ αὐτοκίνητο ἦλθε γιὰ νά μείνη. Σήμερα μάλιστα ἀποτελεῖ τὸ ἰδεῶδες ἑκατομμυρίων ἀνθρώπων πού δέν τὸ ἔχουν ἀποκτήσει. Τὸ χρειάζονται γιατί οἱ πολιτείες μας ἔχουν ἀλλάξει σέ πολύ μεγαλύτερους οἰκισμούς πού πρέπει νά καλύψωμε μεγαλύτερες ἀποστάσεις. Ὡστε δέν μπορούμε νά τὸ καταργήσωμε, δέν εἴμαστε δέ ἔτοιμοι τεχνολογικά νά τὸ ὑποκαταστήσωμε μέ καινούριο μηχανήμα. Τὸ hover kraft, πού πιθανόν θά τὸ ὑποκαταστήσει, εἶναι ἀκόμη σέ τέτοιο στάδιο ἀναπτύξεως, πού εἶναι ζήτημα ἂν σέ 10 χρόνια θά μπορῆ νά χρησιμοποιηθῆ στίς πρῶτες λεωφορειακές γραμμές, καί αὐτό γιὰ νά ἔχη συνέπειες πάνω στίς πολιτείες μας, θά περάσουν 40 – 50 χρόνια... Θά πρέπει τὸ αὐτοκίνητο πάντοτε νά μπαίνει μέσ στην ζωή μας ἀλλά νά μὴν τὴν σπάζει. Νά μὴν σπάζει τὴν ἀνθρώπινη κλίμακα, ὅπως τὴν σπάζει σήμερα κάθε τετράγωνο. Ξέρετε μέ τί ταχύτητα διασχίζουν τὰ αὐτοκίνητα τίς ἐγγλέζικες πόλεις; Μέ 9 μίλια, δηλαδή 14 χιλιόμετρα τὴν ὥρα, ἐνῶ εἶναι φτιαγμένα γιὰ πάνω ἀπὸ 100 χιλιόμετρα τὴν ὥρα. Νά γιατί καί τὰ αὐτοκίνητα ὑποαπασχολοῦνται καί οἱ ἄνθρωποι ἐκνευρίζονται καί δέν ἐξυπηρετοῦνται ὅταν ἔχουν νά σταματήσουν σέ κάθε γωνία. Μποροῦμε ὅμως μέ τὸ σύστημα τοῦ χτενιοῦ, τῶν διπλῶν χτενιῶν, ὅπου ὁ πεζὸς μπαίνει εἰς ὠρισμένα σημεῖα βαθειά τῆς κοινότητος καί τὸ αὐτοκίνητο μπαίνει ἀπὸ τὴν ἄλλη κατεύθυνσι, νά δώσωμε τέτοιες λύσεις, ὥστε νά τὸ ἔχωμε πολύ κοντά μας, νά μᾶς ὑπηρετεῖ, ἀλλά νά μὴν κυριαρχῆ τοῦ σχεδίου μας. Ἔτσι φτιάχνωμε ἀνθρώπινες κοινότητες, μπορούμε νά φτιάξωμε καί φτιάχνωμε αὐτὴν τὴν στιγμή σάν γραφεῖο μεγάλες πολιτείες...»⁷¹⁰

Προκειμένου ὁ Δοξιάδης νά δείξει πιο παραστατικά τον ἰσχυρισμό του χρησιμοποιοῦσε χάρτες σε ηλεκτρομαγνητικὴ ἐπιφάνεια με ρινίσματα, στις οποίες φαινόταν υπερσυγκέντρωση ρινισμάτων στο κέντρο που αντιστοιχοῦσε σε υπερσυγκέντρωση αυτοκινήτων, ἀνθρώπων, καταστημάτων κι ἀνοδο τιμών. Το οξύμωρο μάλιστα, ὅπως τονίζει, εἶναι ὅτι στο κέντρο που συγκεντρώνονται μεγαλύτεροι κυκλοφοριακοὶ ὄγκοι οἱ δρόμοι εἶναι πιο στενοί ἀπ' ὅτι ἐκτός κέντρου καί με ἀκτινωτὴ διάταξη, με ἀποτέλεσμα νά δημιουργοῦνται μεγαλύτεροι κυκλοφοριακοὶ φόρτοι. Ὅταν γίνονται διανοίξεις το κέντρο ἀναβιώνει, ἀλλά σε ἐπόμενο στάδιο ἐπαναλαμβάνεται ἡ ἴδια διαδικασία, ἐπομένως οἱ διανοίξεις δρόμων

⁷¹⁰ Κ. Δοξιάδης, «Ὁμιλία στο Α΄ Πανελλήνιο Συνέδριο Ἀρχιτεκτόνων - Δελφοί 15 – 17 Δεκ. 1961», σ. 46.

που διασχίζουν το κέντρο οδηγούν σε φαύλο κύκλο, διότι αν αποτύχουν δεν λύνουν το πρόβλημα της συμφόρησης του κέντρου, αν επιτύχουν οδηγούν σε τόνωση της κυκλοφορίας, άρα μακροπρόθεσμα ανακυκλώνουν το πρόβλημα, ενώ ταυτόχρονα αποτελούν δαπανηρή λύση.

Μακροπρόθεσμα λοιπόν το κέντρο φθείρεται κι ερημώνει. Σε αυτό το σημείο είναι που η οικουμενόπολη μετατρέπεται σε νεκρόπολη, γιατί οι πιέσεις που δημιουργούνται στον πυρήνα της πόλης από τις γύρω περιοχές στις οποίες διαρκώς επεκτείνεται η πόλη, οδηγούν στην εγκατάλειψη κι ερήμωσή του. Έτσι λοιπόν χρειάζεται το κέντρο της πόλης, ως καρδιά που τρέφει τον υπόλοιπο οργανισμό να έχει δυναμική επέκταση.⁷¹¹ Προκειμένου να διαφυλάττεται το κέντρο και να μην «σπάει» πρέπει να εφαρμόζονται εναλλακτικές διατάξεις από τις ακτινωτές, δηλαδή παράλληλες, ώστε να μην υπάρχει άσκοπη διέλευση από το κέντρο. Εάν η πόλη είναι φτιαγμένη για τον άνθρωπο και για λίγα αυτοκίνητα πρέπει να διοχετεύονται τα αυτοκίνητα έξω από αυτήν με παράλληλους δρόμους. Όταν υποφέρει μια «καρδιά» πρέπει να περνάει το αίμα του ανθρώπου σε τεχνητή καρδιά. Αντίστοιχα για να επιβιώσει η καρδιά των πόλεων πρέπει να διασώζεται η ανθρώπινη κοινότητα. Η πρόταση λοιπόν του Δοξιάδη συνίστατο στη δημιουργία αυτοκινητοδρόμων που θα περιστοιχίζουν τις πόλεις περιφερειακά, έξω από νησίδες όπου θα υπάρχουν ανθρώπινες κοινότητες. Αυτό το καινούριο παράδειγμα εφαρμόστηκε εκείνη την εποχή στη Φιλαδέλφεια ως έργο τεσσάρων Ελλήνων αρχιτεκτόνων, που το κέρδισαν σε διαγωνισμό. Ενώ στους αυτοκινητοδρόμους που περιστοιχίζουν τις γειτονιές αναπτύσσεται ταχύτητα έως και 120 χλμ., σε αυτές τις γειτονιές η ταχύτητα πρέπει να είναι έως 15 χλμ. Επιπλέον μία άποψη που υποστήριζε ιδιαίτερα ένθερμα ο Δοξιάδης εκείνη την περίοδο, και την συμμαρτυρούσαν και άλλοι συνάδελφοί του με διάφορες παραλλαγές, ήταν η μεταφορά της πρωτεύουσας σε μία πόλη που θα ιδρυόταν εξ αρχής, ώστε να υπάρχουν οι κατάλληλες προδιαγραφές που θα την καταστήσουν κατάλληλη να φιλοξενήσει τους όγκους και τις ροές που δημιουργούνται στις σύγχρονες πόλεις. Ο ίδιος πρότεινε το Τατόι.

Εν κατακλείδι η πρόταση του Δοξιάδη συμπυκνώνεται σε μια χωροταξική αναδιάταξη που συνίσταται στην συγκρότηση μεσαίου μεγέθους πολεοδομικών

⁷¹¹ Κ. Δοξιάδης, «Ομιλία στο Α΄ Πανελλήνιο Συνέδριο Αρχιτεκτόνων - Δελφοί 15 – 17 Δεκ. 1961», σ. 22 – 56. Ο Δοξιάδης έφερε ως παράδειγμα πόλεις όπως η Ουάσινγκτων, το Ντουρμάν, το Χαρτούμ, το Β. Χαρτούμ, η Βαγδάτη τις οποίες χαρακτήριζε δυναμικές. Με την ίδια λογική χτιζόταν εκείνη την περίοδο από ομάδα Ελλήνων αρχιτεκτόνων το Ισλαμαμπάντ.

σηματισμών που αναπτύσσονται σε μια κλίμακα οκταγώνων, η οποία απορρέει από οικονομικές – γεωγραφικές μονάδες που κυριαρχούν στη διαμόρφωση μεγάλων χώρων. Οι πολεοδομικοί αυτοί σχηματισμοί στους οποίους πρωτοκαθεδρία έχει ο άνθρωπος, θα περιστοιχίζονται από ένα δίκτυο αυτοκινητοδρόμων. Επομένως, πέρα από την ουμανιστική παράμετρο, η οποία όπως διατείνεται ο Δοξιάδης, είναι κεντρική στην πρότασή του, είναι ενδιαφέρον ότι αφ' ενός λαμβάνει υπ' όψη του σημαντικά τις ροές αυτοκινήτου, ώστε να τις ελέγξει και να μην κατακλύσουν την πόλη καθιστώντας την αβίωτη, κι αφ' ετέρου συλλαμβάνει την πόλη συνολικά ως έναν οργανισμό που καθορίζεται από κυκλοφοριακές ροές, όπως το ανθρώπινο σώμα.

Οι απόψεις του Δοξιάδη εκτέθηκαν εκτενώς επειδή εκφέρονται από τον κατεξοχήν πολεοδόμο του οποίου οι αντιλήψεις δυνητικά μπορούσαν εκτός από θεωρητική να αποκτήσουν και πρακτική ισχύ, με δεδομένο ότι διέθετε σημαντική δημόσια απήχηση στην εποχή του και διεθνή φήμη. Όπως προαναφέρθηκε, ο Δοξιάδης προσπάθησε σε κάποιο βαθμό να υλοποιήσει τις θέσεις του στο «Χωροταξικό Σχέδιο και Πρόγραμμα για την περιοχή πρωτευούσης» που του ανατέθηκε το 1972 από το Υπουργείο Συντονισμού και στο οποίο βασίστηκε εν μέρει το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας του 1978. Πέρα όμως απ' το γεγονός ότι ο Δοξιάδης διατυπώνει εύγλωττα τη παραδειγματική μετατόπιση σε σχέση με τη νοηματική πρόσληψη της πόλης που διαφαίνεται στο διανοητικό πλαίσιο των μηχανικών, δεν αποτελούσε μεμονωμένη περίπτωση κατά την εποχή εκείνη. Αντιθέτως εξέφραζε μια τάση που με διαφορετικό τρόπο χαρακτηρίζει τις αντιλήψεις πολλών συγχρόνων συναδέλφων του.

Ο παραλληλισμός είτε της Αθήνας, είτε και ολόκληρης της Ελλάδας για παράδειγμα, με έναν ζωντανό οργανισμό που νοσεί επειδή οι ροές κινητικότητας δεν ισοκατανέμονται από την καρδιά, δηλαδή το κέντρο είτε της πόλης, είτε ολόκληρης της χώρας προς το υπόλοιπο σώμα είναι κάτι που απαντά αρκετές φορές στο λόγο που εκφράζουν οι μηχανικοί της εποχής εξ' αφορμής των κυκλοφοριακών προβλημάτων της πρωτεύουσας.⁷¹² Πέρα απ' το ότι αυτή η πρόσληψη καταδεικνύει ότι οι κινητικότητες προσλαμβάνονταν πλέον ως συστατικό στοιχείο της κοινωνικής και χωροταξικής οργάνωσης, είναι ίσως σημαντικό να επισημανθεί ότι οι προβληματισμοί περί

⁷¹² Βλ. για παράδειγμα, Κ. Οικονόμου, «Η Μελέτη του κυκλοφοριολόγου κ. Σμιθ κι η προέκτασις της οδού Φιλελλήνων», σ. 22 – 26. Χρ. Βλιάμος, «Έντυπώσεις και προτάσεις από το Α΄ Πολεοδομικό Συνέδριο Δελφών», σ. 56.

υδροκεφαλισμού της Αθήνας θέτουν από την δεκαετία του 1960 κι εξής το πρόβλημα χωροταξικής αναδιάρθρωσης της χώρας ως κοινωνικό και πολιτικό αίτημα.⁷¹³

Επιπλέον, την ανάγκη μεταφοράς της πρωτεύουσας την πρότειναν με διαφορετικές εκδοχές ως προς τις λεπτομέρεις υλοποίησης αρκετοί μηχανικοί εκείνη την εποχή.⁷¹⁴ Ο Κυδωνιάτης, που αναφέρθηκε παραπάνω, θεωρούσε μάλιστα ότι κάτι τέτοιο πρέπει να γίνει άμεσα καθ' ότι η Αθήνα δεν θεραπεύεται και δεν πρόκειται ποτέ να εξελιχθεί σε σύγχρονη πρωτεύουσα ενώ αν τα υπάρχοντα προβλήματά της συνεχίσουν να υφίστανται θα καταστεί αβίωτη. «Τον χειρουργό διαδέχεται ο ιερέυς», όπως υποστήριξε στο Α' Πανελλήνιο Συνέδριο Αρχιτεκτόνων στους Δελφούς. Στις νοσηρές συνθήκες που είχαν δημιουργήσει στην Αθήνα η αστυφιλία κι η ραγδαία είσοδος του αυτοκινήτου «που έχει εισβάλλει ως λαίλαψη», ο Κυδωνιάτης έδινε κι ηθικές προεκτάσεις. Υποστήριξε ότι η δημιουργία μιας μεγαλοπόλεως είναι επιπλέον κίνδυνος γιατί δημιουργεί συνθήκες κατάλληλες για την ηθική παρακμή, αν και οξύνει το πνεύμα, διαφθείρει το σώμα και την ψυχή, όπως έχει αποδειχθεί ιστορικά από την εποχή της αρχαίας Αιγύπτου, των ελληνικών και των ρωμαϊκών πόλεων. Επιπλέον, υποστήριξε ότι η πληγή της αστυφιλίας, η οποία «έχει λάβει διαστάσεις μαζικής υστερίας» δεν απειλεί μόνο την Αθήνα, αλλά και την ύπαιθρο, της οποίας η ερήμωση αποτελεί «αιμορραγία του έθνους», γιατί την καθιστά λεία προς τις επίδοξες επεκτατικές βλέψεις των γειτονικών χωρών.

Δεδομένων πάντως των συνθηκών που έχει διαμορφώσει το αυτοκίνητο στην Αθήνα ο Κυδωνιάτης διαπίστωνε ότι καμία από τις παλιές ελληνικές πόλεις δεν διαθέτουν τις προδιαγραφές των υποδομών ώστε να φιλοξενήσουν τόσο μεγάλες κυκλοφοριακές ροές. Παρ' όλ' αυτά ο ίδιος πρότεινε όχι την ίδρυση μιας νέας πόλης, αλλά τη μεταφορά της πρωτεύουσας στη Θεσσαλονίκη, με το επιχείρημα ότι η Μακεδονία είναι κοιτίδα σπουδαίου πολιτισμού και δεν πρέπει να αντιμετωπίζεται ως επαρχία. Η μεταφορά αυτή θα εξυπηρετούσε και το εθνικό συμφέρον, καθ' ότι έτσι θα ενισχυόταν το ελληνικό στοιχείο στα σύνορα και θα προωθείτο ο εξελληνισμός των γύρω λαών, όπως συνέβη με τους Θράκες και τους Ιλλυριούς στην αρχαιότητα.

⁷¹³ Λ. Βασενχόφεν, «Χωροταξικός σχεδιασμός στη δεκαετία του '60», *Η ελληνική κοινωνία κατά την πρώτη μεταπολεμική περίοδο (1945 – 1967)*, Τ. Β', Ίδρυμα Σάκη Καράγιωργα, Αθήνα, 1995, σ. 109 – 123.

⁷¹⁴ Βλ. για παράδειγμα, Αν. Δημητρακόπουλος, «Ένα βλέμμα εις την πολεοδομικήν εξέλιξιν της πρωτεύουσας και την εξ αυτής διαγραφόμενην προοπτικήν», σ. 31 – 8. Χρ. Βλιάμος, «Έντυπώσεις και προτάσεις από το Α' Πολεοδομικό Συνέδριο Δελφών», σ. 56. Λυγίζος, «Πρότασις για την πολεοδομικήν αποσυμφόρησιν των Αθηνών», σ. 1 – 5

Παράλληλα, η Αθήνα θα μπορούσε να συνεχίσει να επιτελεί τον ιστορικό σκοπό της «ως τουριστικό και πνευματικό κέντρο της Τέχνης και της Σοφίας.»⁷¹⁵

Με διαφορετικό τρόπο, πρότεινε τη μεταφορά της πρωτεύουσας κι ο Αριστομένης Προβελέγγιος, πάλι πάνω στο πλαίσιο της προβληματικής που δημιουργούσε η πληθυσμιακή και κυκλοφοριακή συμφόρηση στην Αθήνα. Επιπλέον, η προσέγγισή του ήταν ίσως η πιο διεισδυτική, καθ' ότι καταδείκνυε την άνισα κατανεμημένη συγκοινωνιακή σύνδεση των επιμέρους περιοχών της ελληνικής επικράτειας ως την πηγή του προβλήματος της άνισης κατανομής πληθυσμού στις ελληνικές πόλεις, κατονομάζοντας ως υπεύθυνο αυτής της κατάστασης τον τρόπο ανάπτυξης του οδικού δικτύου. Όπως υποστήριζε, από τις χερσαίες συγκοινωνίες, μόνο η γραμμή Αθήνας – Θεσσαλονίκης είναι αυτή που κυρίως διατρέχει τον ανατολικό κορμό της χώρας στον άξονα Βορρά – Νότου. Το οδικό δίκτυο από την άλλη είναι φτωχό, ίσως από τα φτωχότερα της Ευρώπης. Από πλευράς χαράξεως, οι περισσότερες οδικές διασυνδέσεις είναι στα χνάρια παλαιότερων, που εξυπηρετούσαν όμως και διαφορετικές μεταφορικές τεχνικές και διαφορετικές οικονομικές ανάγκες. Αυτές οι συνθήκες δημιουργούσαν στις εταιρείες που ανέλαβαν εκείνα τα έργα να δημιουργήσουν υπερβολικά κέρδη εις βάρος της ορθότητας χάραξης κι εκτέλεσης. Η διακλάδωση του χερσαίου δικτύου προς άλλα αστικά κέντρα της ενδοχώρας είναι ανεπαρκής. Η κατάσταση του οδικού δικτύου εκτός από τις κεντρικές αρτηρίες είναι από πλευράς θέσης όσο και από πλευράς προδιαγραφών ανεπαρκής για να εξυπηρετήσει μια ταχεία και ασφαλή μεταφορά ανθρώπων και προϊόντων και καθυστερημένη. Οι θαλάσσιες μεταφορές αν και περισσότερο ανεπτυγμένες δεν αναπληρώνουν επαρκώς αυτήν την έλλειψη. Κάποια διαφορά στην κατάσταση σημείωνε ο Προβελέγγιος έχουν επιφέρει οι αεροπορικές γραμμές τελευταία σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία της Ολυμπιακής.

Ο ίδιος λοιπόν πρότεινε αρκετά εύστοχα, ότι για την επίλυση του κυκλοφοριακού προβλήματος της Αθήνας έπρεπε να εξεταστεί το ζήτημα του οδικού δικτύου όχι μόνο εντός του λεκανοπεδίου, αλλά συνολικά στον ελληνικό χώρο, ώστε να αναχαιτιστούν τα αστυφιλικά κύματα. Το επιχείρημα αυτό το τεκμηρίωνε στην παρατήρηση ότι το πολεοδομικό διάγραμμα του εθνικού χώρου συνίσταται σε δύο σημαντικά σημεία έλξεως την Αθήνα των 2.000.000 και της Θεσσαλονίκης των

⁷¹⁵ Σ. Κυδωνιάτης, «Ομιλία στο Α΄ Πανελλήνιο Συνέδριο Αρχιτεκτόνων - Δελφοί 15 – 17 Δεκ. 1961», σ. 12 – 17

350.000 που έχουν αναπτυχθεί ως άκρα στον κύρια συγκοινωνιακή αρτηρία Βορρά – Νότου, ενώ οι υπόλοιπες ελληνικές πόλεις συνίστανται σε ένα αναιμικό σύμπλεγμα πολυχών των 10.000 κατοίκων που είναι ανεπτυγμένο κατά μήκος των περιορισμένων γραμμών ανεπαρκούς συγκοινωνιακής σύνδεσης της χώρας. Οι πόλεις με πληθυσμό άνω των 50.000 κατοίκων εκτός Αθήνας και Θεσσαλονίκης είναι η Πάτρα κι ο Βόλος. Από τις 25 συνολικά πόλεις με πληθυσμό άνω των 20.000 κατοίκων, οι 14 είναι παραθαλάσσιες άρα συνδέονται ακτοπλοϊκά, οι δέκα όμως δεν συνδέονται με σιδηρόδρομο, με αποτέλεσμα τουλάχιστον πέντε από αυτές να παρουσιάζουν μείωση τα τελευταία χρόνια. Ο Προβελέγγιος ανέφερε επιπλέον συγκοινωνιακά προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι διάφορες ελληνικές πόλεις. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης επί παραδείγματι είναι εγκαταλελειμμένο σε σχέση με του Πειραιά, ενώ μετά την πυρκαγιά του 1917, σύμφωνα με τον Προβελέγγιο, το ρυθμιστικό σχέδιο που πραγματοποιήθηκε δεν λάμβανε καμία μέριμνα για τις κυκλοφοριακές ανάγκες της πόλης, ή την ανάδειξη των μνημείων της. Το πιο σημαντικό της όμως πρόβλημα είναι η δυσχερής συγκοινωνιακή της σύνδεση με την Ευρώπη λόγω του Βαλκανικού τείχους. Σε ό,τι αφορά στις υπόλοιπες ελληνικές πόλεις, για τις περισσότερες εξ αυτών δεν έχουν υπάρξει ρυθμιστικά σχέδια και δεν έχουν ενταχθεί στον εθνικό πολεοδομικό ιστό. Για κάποιες όμορφες πόλεις όπως το Ναύπλιο υποστήριζε ότι αυτό έπρεπε να γίνει σύντομα, ώστε να σωθούν από την καταστροφή. Παρά λοιπόν το ότι οι ελληνικές πόλεις δεν ήταν πραγματικά πόλεις κατά τα δικά του λεγόμενα, είχαν την ίδια διαφθορά, ως προς την κερδοσκοπική σημασία των θέσεων των οικοπέδων. Την υπεραξία που δημιουργούν οι δρόμοι που κατασκευάζονται, ενώ έχουν επιβαρύνει το δημόσιο, την καρπώνεται ο ιδιοκτήτης. Σε σχέση με την συγκοινωνία οι ελληνικές πόλεις συνολικά υποεξυπηρετούνται με ελλιπώς οργανωμένο δίκτυο λεωφορείων ΚΤΕΛ, του οποίου τα οχήματα «αφού πρώτα εξαντλήσουν κι αποσβέσουν το όριο ζωής τους στις μεγάλες πόλεις μεταφέρονται στις μικρότερες προς δυστυχία των επιβατών και ευτυχία των ιδιοκτητών. Αυτό επιβαρύνει την συνολικότερη εικόνα εγκατάλειψης.»

Εν κατακλείδι, η συλλογιστική του Προβελέγγιου συνίσταται στο ότι αναδείκνυε δυο σημαντικά ζητήματα. Το πρώτο είναι ότι παρουσίαζε τα προβλήματα της Αθήνας σε συνάρτηση με τα προβλήματα χωροταξικής και συγκοινωνιακής οργάνωσης του ελληνικού χώρου συνολικά, ο οποίος κατά τον ίδιο παρουσίαζε καχεξία και άνιση κατανομή ως προς την συγκρότηση του οικιστικού του σκελετού, λόγω της ανισομέρειας του συγκοινωνιακού ιστού. Ως θεραπεία πρότεινε την συνεργασία των

πολεοδομών στον κλάδο των μεταφορών, καθ' όλη τη διάρθρωση των συγκοινωνιακών δικτύων είναι άμεσα συνδεδεμένη με τον πολεοδομικό ιστό. Η αποκέντρωση της Αθήνας θα μπορούσε να επιτευχθεί με την κατάλληλη ανάπτυξη των συγκοινωνιακών δικτύων, η οποία θα πρέπει να μην είναι κεντρική, αλλά να έχει πυκνή διακλάδωση στην σύνδεση Δυτικής Ελλάδας με Ανατολική και Βόρεια, ώστε να αμβλυνθεί η επαρχιακή απομόνωση κι εξάρτηση με την Αθήνα. Ο ίδιος καταδείκνυε ακόμη ότι ευθύνη για την συγκοινωνιακή εγκατάλειψη της μεθορίου έφερε η απαρχαιωμένη στρατιωτική αντίληψη του κενού, στηλιτεύοντας την συγκοινωνιακή απομόνωση της Ελλάδας με την Ευρώπη διά μέσου της Βαλκανικής ως λανθασμένη.

Ο Προβελέγγιος κατέληγε λοιπόν, ότι δεδομένης της σημασίας εθνικού συμφέροντος που έχουν οι μεταφορές, πρέπει να αποτελέσουν έναν από τους πρωταρχικότερους τομείς εθνικής προσπάθειας και να είναι υπό τον απόλυτο έλεγχο του έθνους και των κρατικών υπηρεσιών, με αυστηρή υποταγή στο συνολικό συμφέρον. Είναι ακόμη περισσότερο ενδιαφέρον το ότι στην πρότασή του περιλάμβανε ζητήματα περιφερειακής ανάπτυξης, με την ενίσχυση όχι μόνο των συγκοινωνιακών δικτύων στην επαρχία, αλλά και παραγωγικών έργων, όπως π.χ. την ίδρυση μονάδας ΔΕΗ. Επιπλέον, πρότεινε όπως κι άλλοι συνάδελφοί του την ίδρυση μιας νέας πρωτεύουσας ώστε η Αθήνα να γίνει πόλη του ενός εκατομμυρίου, αλλά υποστήριζε ότι εν τω μεταξύ σημαντική συμβολή στην αποκέντρωση θα επέφερε κι η ενίσχυση της Θεσσαλονίκης ως συμπρωτεύουσας.

Το δεύτερο σημαντικό σημείο στην συλλογιστική του Προβελέγγιου είναι ότι την συγκοινωνιακή αναδιοργάνωση την συνέδεε με το πρόβλημα της πολεοδομίας. Ασκώντας κριτική στην πολεοδομική πολιτική που είχε ασκηθεί ως τότε στην Αθήνα, υποστήριζε ότι ακόμη και τα πολεοδομικά σχέδια πόλεων της Ασίας κι Αφρικής είχαν πιο ορθολογική μέριμνα σε ό,τι αφορά στην κυκλοφορία. «Στήν Αθήνα ποτέ ... ούδεμία κυβέρνηση καθώρισε έπακριβώς ούτε τό εύλογο μέγεθός της, ούτε τήν εύλογη μορφή της στίς ανάγκαϊες επεκτάσεις της... Έτσι, πού μέ προσχήματα τελείως διαβλητά από τό νόμο καί τό Σύνταγμα, τεράστιες επιφάνειες, οί όποϊες άνήκαν, συνέφερε, έπεβάλλετο νά άνήκουν στό Έθνος ή στό Δήμο, έπέρασαν στά χέρια επιτήδειων ιδιωτών, κομματαρχών ή μπράβων, ή καί όργανισμών, οί όποϊοι είχαν καθαρά συμφεροντολογικά κίνητρα...Στήν Αθήνα εφαρμόστηκαν όλα τά κλασικά λάθη τής

διεθνούς αντιπολεοδομικής σκέψεως». ⁷¹⁶ Η πολεοδομική συμφόρηση των μεγάλων πόλεων πρέπει επομένως να στηριχθεί σε μια συνολικότερη γεωγραφική ανακατανομή. «Η πολεοδομία δεν έχει πλέον την πίεση να διαχωρίσει τάξεις και φυλές. Κάτω από νέες ιστορικές κινητήριες δυνάμεις, την τεχνική πρόοδο και την κοινωνική εξέλιξη μια νέα γεωγραφία πόλεων ετοιμάζεται.». ⁷¹⁷

Από τις πιο αντισυμβατικές ωστόσο απόψεις που διατυπώνονται από πλευράς των μηχανικών αναφορικά με την κινητικότητα και τον σχεδιασμό των πόλεων είναι αυτή του Ζενέτου. Ο αρχιτέκτονας αυτός εκκινούσε από την παρατήρηση ότι η καρδιά του προβλήματος στα Ρυθμιστικά Σχέδια της Αθήνας έγκειτο στο γεγονός ότι τα περισσότερα εξ αυτών χρειαζόταν να υποστούν ανά τακτά χρονικά διαστήματα αναπροσαρμογή, λόγω της διαρκώς επεκτεινόμενης πόλης, και κατά συνέπεια λόγω των μεταβαλλόμενων αναγκών της. Στόχος λοιπόν θα έπρεπε να είναι η εισαγωγή μιας πολεοδομικής προσέγγισης που θα αντιμετωπίσει τις γενεσιουργές αιτίες των προβλημάτων στον αστικό χώρο πριν αυτά προκύψουν.

Κατ' αρχάς ο Ζενέτος επεσήμαινε όπως κι άλλοι συνάδελφοί του ότι το πρόβλημα υπερσυγκέντρωσης πληθυσμού στην Αθήνα χρειάζεται να αντιμετωπιστεί σε συνάφεια με αυτό της ερήμωσης της επαρχίας. Τα συνήθη πολεοδομικά μέτρα που συνίστανται σε διανοίξεις νέων δρόμων, διαπλατύνσεις, ή την κατασκευή νέων χώρων στάθμευσης υποστηρίζει ότι διαιωνίζουν ένα προβληματικό κι αναχρονιστικό μοντέλο αστικής ανάπτυξης. Αντ' αυτού η πιο ενδεδειγμένη θεραπεία θα έπρεπε να είναι η αποκέντρωση, με την ενίσχυση των γραφειοκρατικών υπηρεσιών στην υπόλοιπη ελληνική επικράτεια, ώστε να μην συρρέουν στην Αθήνα οι έμποροι κι επαγγελματίες, που επεκτείνουν τον πολεοδομικό ιστό και δημιουργούν διαρκώς αυξανόμενες ανάγκες μετακίνησης που χρειάζεται να καλύπτονται με το αυτοκίνητο.

Η κύρια συμβολή ωστόσο του Ζενέτου συνίσταται σε μια νέα πολεοδομική προσέγγιση που ο ίδιος ορίζει ως «μεταβλητή» ή «ευέλικτη» πολεοδομία, της οποίας βασικές αρχές θα πρέπει να είναι αφ' ενός οι κινητικότητες, κι αφ' ετέρου η επανάκτηση της ύλης, με την έννοια της δυνατότητας επαναχρησιμοποίησης των κατασκευαστικών υλικών. Ο συγκεκριμένος αρχιτέκτονας υποστήριξε την επαναστατική άποψη ότι θα πρέπει να επαναπροσδιοριστούν ριζικά οι έννοιες των

⁷¹⁶ Αρ. Προβελέγγιος, «Ομιλία στο Α' Πανελλήνιο Συνέδριο Αρχιτεκτόνων - Δελφοί 15 - 17 Δεκ. 1961», σ. 56 - 73.

⁷¹⁷ Αρ. Προβελέγγιος, «Ομιλία στο Α' Πανελλήνιο Συνέδριο Αρχιτεκτόνων - Δελφοί 15 - 17 Δεκ. 1961», σ. 56 - 73.

μονίμων εγκαταστάσεων, δηλαδή των κτηρίων, και των φορέων μετακίνησης, δηλαδή των δρόμων. Με δεδομένο ότι τα ρεύματα κινητικότητας καθιστούν διαρκώς ανεπαρκείς τους υπάρχοντες πολεοδομικούς σχεδιασμούς, τόσο οι δρόμοι, όσο και τα κτήρια θα πρέπει πλέον να είναι κινητές κατασκευές. Σύμφωνα με τη δική του διατύπωση, «το πρόβλημα με τα κτήρια είναι ότι είναι καταναλωτικά αγαθά αλλά κατασκευάζονται σαν να είναι αναλλοίωτα ... Η σημερινή πολυκατοικία δεν επιτρέπει καμία αναπροσαρμογή στον πολεοδομικό χώρο ή στον τρόπο ζωής..»

Ως ενδεδειγμένη λοιπόν λύση προτείνεται η δημιουργία ενός εύκαμπτου πολεοδομικού ιστού που συγκροτείται από μονάδες – βιομηχανοποιημένες κυψέλες, που θα μπορούν να αναπτύσσονται σε διαφόρους σχηματισμούς όπως ένα κοραλλιογενές. Η όλη σύλληψη λοιπόν έγκειται στην ύπαρξη προκατασκευασμένων στοιχείων που θα μπορούν να ανασυναρμολογηθούν με άπειρους συνδυασμούς. Αντί για επιμέρους δομικά στοιχεία μονάδες που συναρμολογούνται σε προκατασκευασμένα σπίτια θα υπάρχουν ως μέρη ολόκληρα προκατασκευασμένα σπίτια με πόδια – καρφιά. Σε τέτοιου είδους κατασκευές απαραίτητη θα πρέπει να είναι η συμβολή των μηχανικών στατικής για την προσαρμογή τους στις ανωμαλίες του εδάφους. Επιπλέον, στα μεταφερόμενα δομικά μέρη θα πρέπει να υπάρχει ένα ανοιγοκλειόμενο κύκλωμα παροχών και αποχετεύσεων προσαρμοσμένου στο συγκρότημα κυψελών που θα αποσυνδέονται και θα επανασυνδέονται.

Αντίστοιχα κινούμενοι πρέπει να είναι κι οι δρόμοι. Ως υποδομές είναι αμετάκλητος παράγοντας διαμόρφωσης του πολεοδομικού χώρου. Η κινητικότητα των δρόμων όμως θα αποτρέψει τις δεσμεύσεις για τη διάνοιξη αρτηριών. Οι δρόμοι, όπως και οι αγωγοί κλειστού κυκλώματος R παροχών αποχετεύσεων μπορούν να αποτελούνται από συναρμολογούμενα κινητά στοιχεία στο χώρο ενός τρισδιάστατου πολεοδομικού ιστού με σύστημα δρόμων – καλωδίων. Με αυτόν τον τρόπο εισάγεται στην πολεοδομία εκτός από την κινητικότητα, και ο χρόνος ως 4^η διάσταση, ο οποίος πρέπει να αποτελεί υλικό σχεδιασμού καθ' ότι αυτό που καλούνται οι σύγχρονες πόλεις να επιτελέσουν είναι όχι μόνο η στέγαση αλλά κι η ομοιόμορφη κατανομή μετακινήσεων στο χώρο όλο το 24ωρο σε μακροπρόθεσμη προοπτική.

Ακόμη περισσότερο ενδιαφέρον, είναι ότι ο ίδιος αρχιτέκτονας συλλάμβανε την έννοια της κινητικότητας με μία αρκετά μεταμοντέρνα αντίληψη που υπερέβαινε τα μέσα μεταφοράς. Συγκεκριμένα υποστήριζε ότι παράλληλα με τη μεταβλητή πολεοδομία, στο μέλλον θα πρέπει να δοθεί έμφαση και σε άυλα μέσα κινητικότητας μέσω ήχου και εικόνας, και αυτό θα γίνει στο μέλλον όχι από το αυτοκίνητο, αλλά από

άλλες συσκευές που θα το υποσκελίσουν όπως το τηλέφωνο και ο ηλεκτρικός διερευνητής, προβλέποντας τρόπον τινά από την δεκαετία του 1960 τον συνδυασμό των δύο που επέφερε το διαδίκτυο, αλλά και το γεγονός ότι στο μέλλον η ευρυζωνικότητα κι όχι το οδικό δίκτυο θα αποτελούσε πλέον το κυριότερο εργαλείο χωροταξικής αναδιάρθρωσης και αποκέντρωσης. Ο Ζενέτος, θεωρώντας ότι η διευκόλυνση των μεταφορικών μέσων θα επιφέρει διαρκή επέκταση της πρωτεύουσας, διατεινόταν ότι πρέπει να εφαρμοστεί λοιπόν είναι η εφαρμογή τεχνικών τηλεδιεκπεραιώσης. Μέσω της εξ αποστάσεως εργασίας, με κινητές συσκευές λήψης εικόνας κι άλλων μέσων που για την εποχή του παραδέχεται ότι μοιάζουν εκτός πραγματικότητας, είναι όμως τεχνολογικά εφικτά, ο άνθρωπος δεν θα χρειάζεται να μηχανοποιείται κάνοντας την εργασία που κανονικά μπορούν να την κάνουν οι μηχανές. Επιπλέον, δεν θα χρειαστεί να αλλοιωθεί εκτεταμένα ο φυσικός χώρος, καθ' ότι η εξ αποστάσεως επικοινωνία θα αναχαιτίσει την υπέρμετρη διόγκωση των πόλεων. Οι διαπροσωπικές σχέσεις θα λαμβάνουν χώρα «μεταξύ πεζών κι όχι στο χάος αυτοκινητοδρόμων και των νεκροταφείων διεκπεραιώσεων». Το πιο σημαντικό είναι ότι ο προσανατολισμός προς μια τέτοιου είδους οικονομία μπορεί να ωφελήσει φτωχές χώρες όπως η Ελλάδα γιατί χρειάζεται περισσότερο έμψυχο υλικό και λιγότερο πρώτες ύλες.⁷¹⁸

Οι απόψεις των μηχανικών που εκτέθηκαν ως τώρα καταδεικνύουν ότι στην ρητορική της επιστημονικής κοινότητας της εποχής, η αυτοκίνηση αποτελούσε το εφαλτήριο για τους όποιους προβληματισμούς διατυπώνονταν σε σχέση με τον επαναπροσδιορισμό της πολεοδομίας. Είναι μάλιστα ενδιαφέρον ότι σε κάποιες περιπτώσεις η κινητικότητα δεν αποτελούσε απλώς κεντρική παράμετρο που αναδεικνυόταν από το ευρύτερο πλαίσιο συλλογιστικής των μηχανικών της εποχής, αλλά υπήρχε κι η ρητή διατύπωση του όρου *mobility*. Κάτι τέτοιο καταδεικνύει ότι σε σημαντικό βαθμό το θεωρητικό παράδειγμα των κινητικοτήτων που συγκροτήθηκε μερικές δεκαετίες αργότερα σε ακαδημαϊκό επίπεδο, προκειμένου να μελετηθούν οι μεταπολεμικές κυρίως κοινωνίες, δεν αποτελεί απλώς μια θεωρητική κατασκευή, αλλά αίτημα το οποίο απασχολούσε τους ίδιους τους κοινωνικούς δρώντες της περιόδου εκείνης.⁷¹⁹

⁷¹⁸ Χ. Ζενέτος, «Τα προβλήματα της μείζονος περιοχής των Αθηνών», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 273 – 4, Μάρτ. – Απρ. 1967, σ. 75 – 90

⁷¹⁹ *Το συγκοινωνιακό πρόβλημα και η τουριστική ανάπτυξις*, τ. Β, Χερσαία Συγκοινωνία, Ελληνική Περιηγητική Λέσχη, Κέντρο Τουριστικών Ερευνών, Αθήνα 1967, σ. 11. Ο Γ. Γ. του ΤΕΕ Μακρής, με αφορμή σχετική συζήτηση για τον τουρισμό σε συνέδριο της Ελληνικής Περιηγητικής Λέσχης το 1967,

Εν κατακλείδι, συνάγεται το συμπέρασμα ότι η αυτοκίνηση αποτελεί καίριο παράγοντα που συντελεί στη μετατόπιση του παραδειγματικού πλαισίου της σύλληψης του αστικού χώρου και της πολεοδομικής του οργάνωσης. Τα ρεύματα κινητικότητας που δημιουργούνται στην πόλη οδηγούν στην σύλληψή της ως έναν ζωντανό οργανισμό του οποίου το κέντρο είναι η καρδιά ενώ οι ροές κυκλοφορίας παρομοιάζονται σαν την κυκλοφορία του αίματος, καθ' ότι είναι ζωτικής σημασίας για τη διεξαγωγή των αστικών λειτουργιών. Με αυτό το δεδομένο η διαχείριση αυτών των ροών αναδεικνύεται σε πρωταρχική παράμετρο λειτουργίας του οργανισμού που εξετάζεται με όρους υγείας και νόσου. Το αυτοκίνητο προσλαμβάνεται σε άλλες περιπτώσεις θετικά στο πλαίσιο μιας οπτιμιστικής προοδοκεντρικής ρητορείας, ενώ σε άλλες δαιμονοποιείται καθ' ότι επιχειρεί την καθυπόταξη του ανθρώπινου παράγοντα στον τεχνολογικό. Κι οι δύο όμως αυτές – φαινομενικά αντιτιθέμενες – προσλήψεις έχουν ως κοινό παρονομαστή την ταύτιση του αυτοκινήτου με τις έννοιες της ελευθερίας, της αλλαγής, και κυρίως της προόδου, η οποία είναι αναπόφευκτη.

Επιπλέον, σε κάποιες περιπτώσεις θεωρείται ότι τα υπόλοιπα ρεύματα κινητικότητας και οι αστικές λειτουργίες οφείλουν να αναδιοργανωθούν ώστε να εξυπηρετηθεί το κυρίαρχο ρεύμα κινητικότητας, που είναι η αυτοκίνηση, ενώ σε άλλες ότι πρέπει να προστατευθούν από αυτήν, καθ' ότι ο ανθρώπινος χαρακτήρας της πόλης απειλείται από τη μηχανοποίηση του χώρου που επιβάλλει το αυτοκίνητο. Είναι χαρακτηριστικό όμως ότι οι λύσεις που προτείνονται ως απότοκο και των δύο αυτών απόψεων είναι συχνά κοινές, όπως η μεταφορά της πρωτεύουσας σε νέο χώρο, ή η δημιουργία δορυφόρων πόλεων, ώστε να αποσυμφορηθεί η Αθήνα. Ο λόγος είναι ότι και στις δύο περιπτώσεις προηγείται ως κοινή παραδοχή η αντίληψη ότι η πόλη δεν αποτελεί πλέον έναν στατικό χώρο. Εφ' όσον η Αθήνα είχε οικοδομηθεί με προδιαγραφές μιας άλλης εποχής κι αδυνατούσε να ενσωματώσει και να απορροφήσει τις αναπτυσσόμενες κινητικότητες, όφειλε ή να αλλάξει δομικά ή να αντικατασταθεί. Από την άλλη πλευρά, με δεδομένο ότι το κυκλοφοριακό πρόβλημα δεν αποτελούσε αποκλειστικά ελληνική ιδιαιτερότητα, δεν θα πρέπει να παραγνωριστεί ότι και ο σχεδιασμός κι η τεχνολογία του αυτοκινήτου αναπροσαρμόστηκαν ώστε να είναι πιο λειτουργικά για τα δεδομένα της κυκλοφορίας μέσα στον αστικό χώρο. Οι αυτοκινητοβιομηχανίες από το 1960 αρχίζουν και διαφοροποιούν τα μοντέλα τους,

χρησιμοποιεί τον όρο *mobility* λέγοντας ότι αυτή αποτελεί την κυρίαρχη τάση της εποχής, επομένως υπάρχει ανάγκη για την περαιτέρω ανάπτυξη οδικών δικτύων.

διαχωρίζοντάς τα σε σπορ και αυτοκίνητα πόλης, λαμβάνοντας υπ' όψη ότι σύμφωνα με τα πολεοδομικά δεδομένα των ευρωπαϊκών κυρίως πόλεων, τα αυτοκίνητα που καταλαμβάνουν μεγάλο χώρο δεν είναι πρακτικά.⁷²⁰

Οι αντιλήψεις που εκφράζουν οι μηχανικοί της περιόδου εκείνης εκτέθηκαν, όπως αναφέρθηκε και στην αρχή του μέρους αυτού, με το σκεπτικό ότι εκφράζουν μία μετατόπιση στο παραδειγματικό πλαίσιο σύλληψης της έννοιας της πόλης και της σχέσης της με το αυτοκίνητο. Ο σκοπός δεν ήταν να ασκηθεί σε αυτές κριτική ως προς την ορθότητα και την εγκυρότητά τους. Αντιθέτως, με δεδομένο ότι η αυτοκίνηση αποτέλεσε ένα ιστορικό φαινόμενο που αναπτύχθηκε σε απόλυτη συνάφεια με αντίστοιχες ιστορικές εξελίξεις στο χώρο της τεχνολογίας, της κοινωνίας, της οικονομίας και των πόλεων, οι αντιλήψεις των μηχανικών εκτέθηκαν καθ' ότι οι απόψεις της επιστημονικής κοινότητας μιας κοινωνίας, κι εν προκειμένω των μηχανικών, συνήθως αντικατοπτρίζουν περισσότερο εύγλωττα το διανοητικό πλαίσιο αντιλήψεων των ιστορικών δρώντων.

3.5 Συμπεράσματα

«Τελικά, ο χώρος παράγει την κυκλοφορία ή η κυκλοφορία το χώρο;» θέτει ως ερώτημα ο Δ. Αραβαντινός. Η δόμηση κι οι χρήσεις αποτελούν αφετηρία των μετακινήσεων ή οι τελευταίες δίνουν το έναυσμα για προσαρμογές του ιστού; Το ερώτημα αυτό θα μπορούσε να αφορά στους ανθρώπινους οικισμούς από τη προϊστορική εποχή. Στην πολεοδομική θεωρία όμως τίθεται μόλις τους τελευταίους δύο αιώνες διότι μόνο τότε η απάντησή του θέτει διλήμματα στον σχεδιασμό κι επηρεάζει τις πολιτικές. Είναι η παρουσία των μηχανικών μέσων μεταφοράς στην πόλη, που παρενέβη δυναμικά κι ανέτρεψε τις ισορροπίες των παραδοσιακών αστικών σχημάτων, συνεχίζει ο ίδιος.⁷²¹

Ανεξαρτήτως της απάντησης που θα μπορούσε να δοθεί στο παραπάνω ερώτημα, το δεδομένο βάσει του οποίου αυτό εκφέρεται, και το συμπέρασμα των όσων εκτέθηκαν σε όλα τα προηγούμενα μέρη είναι ότι η πολεοδομία κι η αυτοκίνηση στην περίπτωση της Αθήνας τουλάχιστον δεν μπορούν παρά να κατανοηθούν ως ιστορικά

⁷²⁰ «Το αυτοκίνητο του 2000 υπόθεση των πολεοδόμων», *Το Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 159 – 160, 1968, σ. 20

⁷²¹ Δ. Αραβαντινός, *Η κυκλοφορία γεννά την πόλη ή η πόλη την κυκλοφορία; Ανταγωνιστικότητα και συμπληρωματικότητα χρήσεων γης και κυκλοφορίας, ΕΜΠ/ΣΠΕ, Χρήσεις γης και κυκλοφορία στο κύριο οδικό δίκτυο. Επιπτώσεις στον οδικό χώρο, Αθήνα, Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών, 2000, σ. 11*

φαινόμενα εξεταζόμενα σε άμεση σχέση. Αυτή ήταν, όπως επισημάνθηκε κι εισαγωγικά, η υπόθεση εργασίας του παρόντος κεφαλαίου. Με αυτήν την αφετηρία, κεντρικό επιχείρημα αποτέλεσε η άποψη ότι η πορεία διαμόρφωσης της Αθήνας κατά την μεσοπολεμική και κυρίως κατά την μεταπολεμική περίοδο καταδεικνύει ότι οι κινητικότητες συνιστούν θεμελιώδη παράγοντα συγκρότησης και αναδιάταξης του αστικού τοπίου. Ως σημαντικότερα ρεύματα κινητικότητας, επισημάνθηκαν το κύμα της προσφυγικής μετανάστευσης, το κύμα της μεταπολεμικής εσωτερικής μετανάστευσης κι η αυτοκίνηση. Η τελευταία κινητικότητα από τις τρεις υπήρξε ίσως η πιο καθοριστική, καθ' ότι εισήγαγε στο ζήτημα διαχείρισης του χώρου τον τεχνολογικό παράγοντα.

Ταυτόχρονα, αν κι ο τρόπος με τον οποίο εξελίσσεται η αυτοκίνηση αποτελεί απόρροια των δύο προηγούμενων ρευμάτων, καθ' ότι η αλματώδης διάδοση του αυτοκινήτου υπήρξε αποτέλεσμα της πληθυσμιακής αύξησης, αναπτύσσει μια αντιφατική σχέση με αυτήν. Από την μία πλευρά, η αυτοκίνηση διευκολύνει την εξάπλωση του οικιστικού συγκροτήματος Αθηνών – Πειραιώς σε σημείο υδροκεφαλισμού. Από την άλλη πλευρά, ο ραγδαίος χαρακτήρας της εξάπλωσης που υπερβαίνει τις δυνατότητες και τις προβλέψεις προγραμματισμένου πολεοδομικού σχεδιασμού, σε συνδυασμό με την αύξηση της κυκλοφορίας των οχημάτων δημιουργεί μια συγκρουσιακή σχέση μεταξύ της κινητικότητας της άναρχης εξάπλωσης του πολεοδομικού ιστού και της αυτοκίνησης, η οποία απαιτεί μακροπρόθεσμο σχεδιασμό στη χάραξη του οδικού δικτύου.

Ως αποτέλεσμα δημιουργείται μία κατάσταση που θέτει εν αμφιβόλω την ίδια τη δομή της πόλης, κατά συνέπεια και την εννοιολόγησή της. Με δεδομένο λοιπόν ότι το αυτοκίνητο τουλάχιστον στην περίπτωση της Αθήνας αποτελεί δομικό στοιχείο του τρόπου με τον οποίο αυτή συγκροτήθηκε ως πολεοδομικός σχηματισμός μεταπολεμικά, ενώ ταυτόχρονα διαρκώς συντάρασσε τα θεμέλια του τρόπου δόμησής του, εξαναγκάζοντάς τον σε ανάγκη διαρκούς αναθεώρησης, μπορεί να υποστηριχθεί ότι ο αστικός χώρος της Αθήνας εξ αιτίας του αυτοκινήτου δημιουργήθηκε ως ένας χώρος με εγγενείς αντιφάσεις. Σύμφωνα με τον Δ. Αραβαντινό, μεταξύ των δύο στοιχείων κελύφους και μετακινήσεων υφίσταται μια ιδιόμορφη αλλά αποφασιστική

σχέση: το καθένα συμπληρώνει και τρέφει, ενώ συγχρόνως εκφυλίζει, αποδιοργανώνει και αποσυνθέτει το άλλο.⁷²²

Οι αντιφάσεις αυτές είναι εγγενείς του αστικού χώρου της ελληνικής πρωτεύουσας στο βαθμό που οι δυναμικές των ροών κινητικότητας παράγουν τον χώρο εντός του οποίου αναπτύσσονται κι αναπαράγονται από αυτόν. Ταυτόχρονα όμως αντικατοπτρίζουν παθογένειες που ξεπερνούν την Αθήνα ως γεωγραφικό τόπο. Οι δρόμοι και τα αυτοκίνητα αναδείχθηκαν σε παράγοντες ανάπτυξης στην εκσυγχρονιστική ρητορεία του μεταπολεμικού ελληνικού κράτους, μέσω της μεταφοράς ανθρώπων, αγαθών, καταναλωτικών και πολιτισμικών προτύπων. Η κατασκευή τους όντως αναδιαμόρφωσε καίρια την χωροταξική και κοινωνική πραγματικότητα μέσω της αναδιάταξης των κινητικότητων. Το ζήτημα όμως είναι ότι παρ' ότι οι δρόμοι και τα αυτοκίνητα δυνητικά επιφέρουν ανάπτυξη, δεν ταυτίζονται με αυτήν, όπως εν πολλοίς φαίνεται ότι θεωρήθηκε κατά τον 20^ο αιώνα. Το γεγονός ότι η Αθήνα μεταπολεμικά αναπτύχθηκε, εις βάρος των υπολοίπων πόλεων, μάλλον δεν μπορεί να θεωρηθεί πρόοδος. Εάν το ζητούμενο για τη διαχείριση κινητικότητων εντός την Αθήνας μεταπολιζόταν εγκαίρως στην κατασκευή μεταφορικών και οδικών υποδομών στις υπόλοιπες ελληνικές πόλεις, όπως κατέδειξε για παράδειγμα ο Προβελέγγιος μήπως είχε προληφθεί ο μαρασμός τους; Ενδεχομένως ναι.

Και πάλι όμως, η ισοκατανομή της ανάπτυξης των υποδομών κινητικότητας από μόνη της δεν θα μπορούσε να λειτουργήσει ως πανάκεια για πολλά άλλα ζητήματα που απασχόλησαν την ελληνική μεταπολεμική κοινωνία και συντέλεσαν στην μεταπολεμική αστυφιλία. Ένα από αυτά τα ζητήματα ήταν τα εμφυλιακά πάθη που έσπρωχναν πολλούς κατοίκους της επαρχίας να αναζητήσουν προστασία ή λήθη στην ανωνυμία του πλήθους της πρωτεύουσας. Άλλο σημαντικό ζήτημα ήταν η ελλειμματική εγκαθίδρυση παραγωγικών δομών και δη δευτερογενούς τομέα στην ελληνική περιφέρεια σε συνδυασμό με την ανεργία. Με δεδομένο ότι η μεταπολεμική ελληνική οικονομία αφ' ενός κινείτο ανάμεσα κυρίως στον πρωτογενή τομέα στην επαρχία και τον τριτογενή τομέα στα αστικά κέντρα, κι αφ' ετέρου παρουσίασε μία ανάπτυξη που βασιζόταν περισσότερο στην κατανάλωση και λιγότερο στην παραγωγή, δεν θα μπορούσε να προκαλέσει εντύπωση το γεγονός ότι με την σταδιακή εξάπλωση

⁷²² Δ. Αραβαντινός, «Η κυκλοφορία γεννά την πόλη ή η πόλη την κυκλοφορία; Ανταγωνιστικότητα και συμπληρωματικότητα χρήσεων γης και κυκλοφορίας», *Χρήσεις γης και κυκλοφορία στο κύριο οδικό δίκτυο. Επιπτώσεις στον οδικό χώρο*, ΕΜΠ – Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών, Αθήνα, 2000, σ. 11 – 15

των καταναλωτικών προτύπων, όπως αυτή συντελέστηκε στο πλαίσιο της μεταπολεμικής καπιταλιστικής ανάπτυξης, η μετακίνηση πληθυσμών από την επαρχία προς την πρωτεύουσα αναδείχθηκε για πολλές δεκαετίες ως πολιτισμικό πρότυπο κοινωνικής κι οικονομικής ανόδου, ασχέτως με το αν αυτός ο στόχος συνδεόταν με κάποιο ρεαλιστικό αντίκρουσμα. Η προσπάθεια ανάπτυξης της περιφέρειας μέσω της απασχόλησης στον τριτογενή τομέα των τουριστικών υπηρεσιών, η οποία συνδυάστηκε με την προσπάθεια ανάπτυξης τουριστικών υποδομών μεταξύ των οποίων και οδικές, αποδείχθηκε μάλλον ανεπαρκής για την αναχαίτιση αυτής της τάσης.

Όλα τα παραπάνω δείχνουν ότι τελικά η αυτοκίνηση στην Αθήνα δεν μπορεί να κατανοηθεί εάν ταυτιστεί με τους δρόμους και τα αυτοκίνητα, αλλά ούτε και εάν η μελέτη της επικεντρωθεί μονάχα στο χώρο της πόλης αυτής. Αποτελεί ένα σύνθετο φαινόμενο που απέκτησε τεράστια δυναμική στην αναδιάταξη του χώρου, της κοινωνίας, της οικονομίας και των πολιτισμικών συμπεριφορών, αλλά επηρεάστηκε με την σειρά της από το πλαίσιο των πολιτικών, θεσμικών, ιδεολογικών και οικονομικών παραμέτρων, και βέβαια των τεχνολογικών δυνατοτήτων όχι μόνο στην πρωτεύουσα, αλλά και σε ολόκληρη την Ελλάδα. Παρ' ότι επίσης ως φαινόμενο τεχνολογικό τείνει να συνδέεται με μελλοντικά αιτήματα, οφείλει να ειπωθεί ιστορικά στο πλαίσιο της πολεοδομίας, της κοινωνίας, και της ιδεολογίας του τόπου στον οποίο αναπτύχθηκε, αλλά και άλλων τόπων, αφού το αυτοκίνητο ως μεταφορικό μέσο έχει την δυνατότητα να συνδέει, να αποσυνδέει, αλλά και να ανασηματοδοτεί τα χωρικά σημεία που ορίζονται ως τόποι. Αυτήν την ιστορία επιχείρησε να παρουσιάσει το παρόν κεφάλαιο.

Όπως επισημάνθηκε και στο 3.4, η έμφαση δόθηκε στο διανοητικό πλαίσιο των μηχανικών με το σκεπτικό ότι οι επιστημονικές κοινότητες αποτελούν κι οι ίδιες προϊόντα ιστορικών σχηματισμών της εκάστοτε κοινωνίας κι εκφράζουν – συνήθως πιο ρητά και συγκροτημένα εν συγκρίσει με άλλες ομάδες ιστορικών δρώντων – απόψεις που συνήθως απηχούν ευρύτερες κοινωνικές τάσεις. Σίγουρα όμως η μελέτη των απόψεών τους δεν επαρκεί για την κατανόηση της αυτοκίνησης σε σχέση με τον τρόπο διαμόρφωσης του αστικού χώρου της Αθήνας. Δεν επαρκεί επίσης η εξιστόρηση των πολιτικών που εφαρμόστηκαν σε επίπεδο νομοθετικού πλαισίου και ρυθμιστικών σχεδίων.

Προκειμένου να κατανοηθεί το αντικείμενο μελέτης σφαιρικά, οφείλει κανείς να στρέψει την προσοχή του και στις υπόλοιπες κατηγορίες δρώντων, δηλαδή τις κοινωνικές ομάδες που είτε ως εποχούμενοι, είτε ως πεζοί συμμετείχαν κι εκείνοι στη

διαμόρφωση του αστικού χώρου και των δικτύων κινητικότητας. Οι επιλογές μοντέλων κινητικότητας και καταναλωτικής συμπεριφοράς των κατοίκων μιας πόλης δεν αποτελούν προϊόν μονόδρομης επίδρασης και χειραγώγησης των πολιτικών που εφαρμόζονται από τις εκάστοτε κυβερνήσεις ή των τεχνολογικών προσανατολισμών που εκφράζονται από τους μηχανικούς. Αποτελούν προϊόν σύνθετων μηχανισμών που καθορίζονται από το πλαίσιο οικονομικών και τεχνολογικών δυνατοτήτων, καθώς και κοινωνικών και καταναλωτικών προτύπων. Μέσα από τέτοιους μηχανισμούς αναδείχθηκε η ιδεολογική ηγεμονία του αυτοκινήτου κατά τον 20^ο αιώνα, βρίσκοντας ευρεία απήχηση στους ιστορικούς δρώντες. Η αποθέωση της ταχύτητας κι η επίδρασή της στον πολεοδομικό σχηματισμό σχετίζεται την νέα εμπειρία που βίωναν οι χρήστες του αυτοκινήτου. Οι οδηγοί αυτοκινήτου βλέπουν και αντιλαμβάνονται τον χώρο πλέον διαφορετικά. Στο ζεύγος μορφή – θεατής, η αλλαγή της θέσης και της στάσης του δεύτερου επηρεάζει και την πρώτη.⁷²³ Επιπλέον, η υποκειμενοποίηση της εμπειρίας του χώρου και του χρόνου κι η εξατομίκευσή του μέσα από το αυτοκίνητο που έτσι αναδεικνύεται στο εμβληματικό βιομηχανικό προϊόν που υλοποιεί τα πρότυπα της ελευθερίας και της ανεξαρτησίας είναι απόλυτα σύμφωνες με το αξιακό σύστημα της αστικής δημοκρατίας και της φιλελεύθερης οικονομίας. Όλα αυτά όμως θα εξεταστούν εκτενέστερα στο 5^ο κεφάλαιο.

⁷²³ Θ. Βλαστός – Δ. Μηλάκης, *Πολεοδομία vs Μεταφορές*, σ. 21

4. Τουρισμός και αυτοκίνηση: Η ανακατασκευή του ελληνικού τοπίου ως αξιοθέατο

4.1 Εισαγωγή – Το βλέμμα του τουρίστα κι η συμβολή της αυτοκίνησης στη διαμόρφωση του τοπίου ως προϊόν τουριστικής βιομηχανίας

Οι κινητικότητες του αυτοκινήτου και το υλικό και τεχνολογικό περιβάλλον των οικονομικοκοινωνικών προτύπων οργάνωσης συνδιαμορφώνονται εντός του εκάστοτε ιστορικού και κοινωνικού πλαισίου. Τα φορντιστικά πρότυπα οικονομικής και κοινωνικής οργάνωσης κατά τον 20^ο αιώνα έχουν συγκροτηθεί στο πλαίσιο των διαφόρων κλάδων μαζικής βιομηχανίας. Πέρα όμως από τη μαζική βιομηχανία καταναλωτικών αγαθών χάρη στην οποία διαδόθηκε κι η αυτοκίνηση, κατά τη μεταπολεμική περίοδο ο βιομηχανικός κλάδος με τους υψηλότερους ρυθμούς ανάπτυξης, ο οποίος σταδιακά έρχεται πρώτος στη διακίνηση κεφαλαίων, είναι η τουριστική βιομηχανία.

Ο τουρισμός, πέρα από την ανάγνωση του υπό το πρίσμα των κινητικότητων, έχει αναλυθεί εκτενώς στη διεθνή βιβλιογραφία ως βιομηχανία, αλλά και ως κεντρικό φαινόμενο στην συγκρότηση της μεταπολεμικής καταναλωτικής κουλτούρας.⁷²⁴ Στο πλαίσιο της ελληνικής βιβλιογραφίας η σχετική ανάλυση επικεντρώνεται κυρίως στον ρόλο του τουρισμού στην ελληνική οικονομία κατά τον 20^ο αιώνα.⁷²⁵ Δύο πρόσφατες ωστόσο μελέτες, του Άγγελου Βλάχου και του Μιχάλη Νικολακάκη, εκ των οποίων η πρώτη εξετάζει την προπολεμική κι η δεύτερη τη μεταπολεμική περίοδο, εισάγουν μία πιο διευρυμένη και ταυτόχρονα διεισδυτική θεώρηση για τον τουρισμό, ως φαινόμενο που συνυφαίνεται με την οικονομική, αλλά και κοινωνική και πολιτισμική ζωή στην

⁷²⁴ Για τον τουρισμό ως βιομηχανία βλ. J. Urry, *The Tourist Gaze*, Sage, London - California - New Delhi, 1990. J. Urry, *Consuming Places*, Routledge, London - New York, 1995. J. Urry, *The Tourist Gaze*, Sage, London - California - New Delhi, 1990. M. Sheller - J. Urry, *Tourism Mobilities: Places to Play, Places in Play*, Routledge, London - New York, 2004. M. Featherstone - N. Thrift - J. Urry, (επιμ.), *Automobilities*, Sage, London - Thousand Oaks - New Delhi, 2005. T. Cresswell, *On the Move. Mobility in the Modern Western World*, Routledge, New York - Oxon, 2006. Για τον τουρισμό σε σχέση με την καταναλωτική κουλτούρα βλ. S. Baranowski, "Common Ground: Linking Transport and Tourism History", *The Journal of Transport History*, τ. 28, 2007, σ. 121 - 130. J. Borocz, "Travel-Capitalism: The Structure of Europe and the Advent of the Tourist", *Comparative Studies in Society and History*, τ. 34, 1992, σ. 708 - 41.

⁷²⁵ Βλ. για παράδειγμα S. Alifragkis, E. Athanassiou, "Educating Greece in Modernity: post-war tourism and western policies", *The Journal of Architecture*, τ. 18, 2013, σ. 699 - 720. D. Buhalis, "Tourism in Greece: Strategic Analysis and Challenges", *Current Issues on Tourism*, τ. 4, 2001, σ. 440 - 481.

Ελλάδα, ενώ ταυτόχρονα το θέτουν στην ιστορική του διάσταση.⁷²⁶ Όπως πάντως θα σχολιαστεί στην συνέχεια, ο τουρισμός, εκλαμβάνεται ως μία βιομηχανία επικερδής, τόσο ως προς την εθνική οικονομία όσο και ως προς την συγκρότηση της διεθνώς προβαλλόμενης εικόνας του ελληνικού κράτους στη διεθνή σκηνή, από τους ίδιους τους ιστορικούς δρώντες της υπό μελέτη περιόδου.⁷²⁷

Οι πολιτικές κι οικονομικές στοχεύσεις που σχετίζονται με τον τουρισμό πραγματώνονται σε μεγάλο βαθμό, ειδικά κατά τις δύο πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες μέσω της διάδοσης των υποδομών αυτοκίνησης μέσω των οποίων επιχειρείται η ιδεολογική και τεχνική ανακατασκευή του ελληνικού τοπίου με όρους τουριστικής βιομηχανίας. Η εκτεταμένη χωροταξική αναδιάταξη που έχει συντελεστεί στα περισσότερα μέρη του πλανήτη κατά τον 20^ο αιώνα έχει περιγραφεί ως «αισθητηριακή γεωγραφία του αυτοκινήτου», στο πλαίσιο της οποίας το δίκτυο της αυτοκίνησης αφ' ενός επανακαθορίζει την πρόσληψη του χώρου και του χρόνου κι αφ' ετέρου σηματοδοτεί συγκεκριμένους τόπους ως σήματα κατατεθέντα της σύγχρονης κουλτούρας διά μέσου της καθιέρωσης κοινωνικών και πολιτισμικών πρακτικών που συνδέονται με την αυτοκίνηση.⁷²⁸ Ο βαθμός επίδρασης των τουριστικών ροών στην ανασυγκρότηση του μεταπολεμικού τοπίου έχει υπάρξει τέτοιος, που έχει υποστηριχθεί ότι το αυτοκίνητο έχει διαμορφώσει ολόκληρο τον πλανήτη ως ένα παγκόσμιο πολυκατάστημα μνημείων.⁷²⁹

Στο φαινόμενο αυτό, τα σύγχρονα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης έχουν επιδράσει καθοριστικά, μέσω της προβολής στερεοτυπικών εικόνων αναφορικά με συγκεκριμένους τόπους που σηματοδοτούνται ως αξιοθέατα. Οι εικόνες αυτές προβάλλονται με τρόπο τέτοιο ώστε να συνδέουν συνειρμικά τους τόπους αυτούς με συμβολικά νοήματα όπως οι έννοιες της απόδρασης, της περιπέτειας, ή της φαντασίας.⁷³⁰ Κατά συνέπεια, οι τόποι ως αξιοθέατα στο πλαίσιο του σύγχρονου οπτικού πολιτισμού απομονώνονται από τα χωρικά τους συμφραζόμενα και

⁷²⁶ Α. Βλάχος, *Τουριστική ανάπτυξη και δημόσιες πολιτικές στην σύγχρονη Ελλάδα (1914 – 1950): η ανάδυση ενός νεοτερικού φαινομένου*, Κέρκυρα – Economía Publishing, Αθήνα, 2015. Μ. Νικολακάκης, *Τουρισμός και Ελληνική Κοινωνία κατά την περίοδο 1945 – 1974*, Διδακτορική Διατριβή, Πανεπιστήμιο Κρήτης, Ρέθυμνο, 2013.

⁷²⁷ *Τουριστική Πολιτική – Συγκριτική Μελέτη Εθνικών Οργανισμών διά την Εφαρμογήν Τουριστικής Πολιτικής*, Ελληνική Περιηγητική Λέσχη – Κέντρο Τουριστικών Ερευνών, Αθήνα 1967 – 8, σ. 1 – 2

⁷²⁸ Featherstone M. – Thrift N. – Urry J., (επιμ.), *Automobilities*. Schivelbusch W., *The Railway Journey: trains and travel in the nineteenth century*, Blackwell, Oxford, 1986. Sheller M. – Urry J., *Tourism Mobilities: Places to Play, Places in Play*, Routledge, London – New York, 2004

⁷²⁹ Schivelbusch W., *The Railway Journey: trains and travel in the nineteenth century*

⁷³⁰ J. Urry, *The Tourist Gaze*.

συγκροτούνται ως ουτοπικά πεδία νοημάτων, υποσχόμενα συμβολικά αγαθά, με τρόπο που εν τέλει καθίστανται κι οι ίδιοι συμβολικά προϊόντα της τουριστικής βιομηχανίας.

Η διαδικασία αυτή η οποία έχει οριστεί ως «τουριστική ματιά» είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την ανάπτυξη των οδικών υποδομών.⁷³¹ Ο δρόμος, ως τεχνοκοινωνικό πλαίσιο εντός του οποίου οι κοινωνικοί δρώντες δρουν, κινούνται, αναπτύσσουν κοινωνικές σχέσεις και ως τεχνητή υποδομή που κατασκευάζεται εντός του εκάστοτε πλαισίου του φυσικού χώρου, των τεχνικών κι οικονομικών δυνατοτήτων και των πολιτικών αιτημάτων, ενσωματώνει πολιτισμικά νοήματα στο βαθμό που συγκροτείται και νοείται ως «γέφυρα» μεταξύ χωρικών σημείων που ορίζονται ως τόποι. Δημιουργεί επομένως διαδρομές, οι οποίες φέρουν πολιτισμικές και κοινωνικές εγγραφές. Στην περίπτωση της ελληνικής μεταπολεμικής κουλτούρας, όπως θα καταδειχθεί στην συνέχεια, το οδικό δίκτυο αναπτύχθηκε εν πολλοίς βάσει διαδρομών που συνδέονται με τη διαδικασία της «τουριστικής ματιάς». Ανέλαβε έτσι τον ρόλο της ανάδειξης συγκεκριμένων τόπων ως σημείων τουριστικού ενδιαφέροντος.

Το παρόν κεφάλαιο αποσκοπεί στο να καταδείξει τον ρόλο της αυτοκίνησης στη διαμόρφωση και σημασιοδότηση του ελληνικού τοπίου ως αξιοθέατο κυρίως κατά τη μεταπολεμική περίοδο. Κεντρικό του επιχείρημα αποτελεί η άποψη ότι η ανάπτυξη της τουριστικής κινητικότητας και της αυτοκίνησης έχουν συντελεστεί παρουσιάζοντας μεγάλο βαθμό αλληλεπίδρασης. Από τη μία πλευρά η ανάπτυξη οδικών υποδομών και της κινητικότητας ως πρακτική που εξαπλώνεται σε ολόένα κι ευρύτερα στρώματα του ελληνικού πληθυσμού συμβάλλουν σημαντικά στην ανάδειξη συγκεκριμένων τόπων του ελληνικού τοπίου, με κυριότερα τα αρχαιολογικά μνημεία και τις παραλίες, ως μετωνυμικών συμβόλων, της νεοελληνικής κουλτούρας με εμβληματικό στερεοτυπικό χαρακτήρα στη διεθνή αναγνωρισιμότητα της Ελλάδας. Από την άλλη πλευρά, το πρόταγμα για τουριστική ανάπτυξη ως πυλώνα με κεντρική θέση στο μεταπολεμικό αίτημα του ελληνικού κράτους για εκσυγχρονισμό κι εξευρωπαϊσμό αποτέλεσε κεντρικό παράγοντα για την ανάπτυξη των οδικών δικτύων.

Όπως έχει αναφερθεί κι εισαγωγικά, η αυτοκίνηση στο πλαίσιο της παρούσας έρευνας μελετάται ως ένα ετερογενές τεχνοκοινωνικό δίκτυο που μέσω της κυκλοφορίας σωμάτων, αυτοκινήτων, πολιτισμικών στερεοτύπων αναδιατάσσει τις φυσικές και αισθητηριακές γεωγραφίες.⁷³² Με αυτό το δεδομένο, η ανακατασκευή του

⁷³¹ J. Urry, *The Tourist Gaze*, J. Urry, *Mobilities*.

⁷³² J. Urry, *The Tourist Gaze*, σ. 1 – 20, M. Sheller - J. Urry, *Tourism Mobilities: Places to Play, Places in Play*, σ. 130, 194

ελληνικού τοπίου στο πλαίσιο της αυτοκίνησης διερευνάται ως μια σύνθετη διαδικασία που σχετίζεται με ετερογενείς παράγοντες, όπως τους ιδεολογικούς προσανατολισμούς της πολιτικής ηγεσίας και των Ελλήνων μηχανικών, που μεταφράζονται σε αντίστοιχες πολιτικές, τις υποδομές αυτοκίνησης που ως όχημα εκσυγχρονισμού ταυτίζονται σε μεγάλο βαθμό στο δημόσιο λόγο με τις τουριστικές υποδομές και το ίδιο το ελληνικό τοπίο ως φυσικό και γεωγραφικό χώρο, αλλά και ιδεολογική κατασκευή. Επιπλέον, η παραπάνω διαδικασία σχετίζεται με την προβολή του αρχαιολογικού παρελθόντος το οποίο εκτός από εισιτήριο για τον εξευρωπαϊσμό, αφορά και στον καθορισμό του γεωπολιτικού ρόλου του ελληνικού κράτους στη μεταπολεμική Ευρώπη.

Στο υποκεφάλαιο 4.2 γίνεται μία συνοπτική παρουσίαση της ανάπτυξης της τουριστικής κινητικότητας στην Ευρώπη κατά τον 20^ο αιώνα σε συνάφεια με την ανάπτυξη οδικών υποδομών. Όπως υποστηρίζεται οι δύο αυτοί παράγοντες είχαν καταλυτικό ρόλο στην πρόσληψη και κατασκευή του ευρωπαϊκού χώρου ως ενιαίου. Στο υποκεφάλαιο 4.3 εξετάζεται η ανάπτυξη της τουριστικής κινητικότητας στην Ελλάδα κατά την εποχή του Μεσοπολέμου. Πρώτα, πραγματοποιείται μία επισκόπηση της κατασκευής του εθνικού αφηγήματος πρόσληψης του τοπίου και των μνημείων ως φορείς αυτού που ορίζεται ως ελληνικότητα. Στην συνέχεια εξηγείται ότι τα πρώτα ρεύματα τουριστικής κινητικότητας αναπτύσσονται σε συνάφεια με το πρόταγμα του αισθητικού εδαφισμού, ως εκδηλώσεις πατριδογνωσίας. Επιπλέον αυτήν την περίοδο εντοπίζονται τα πρώτα δείγματα σύνδεσης της ανάδειξης του εθνικού κάλλους με το μοντερνιστικό αίτημα κατασκευής υποδομών.

Στο υποκεφάλαιο 4.4, παρουσιάζεται η ανάπτυξη της τουριστικής κινητικότητας στην Ελλάδα κατά τη μεταπολεμική περίοδο. Αυτήν την περίοδο, ο τουρισμός αναπτύσσεται διεθνώς ως μαζική βιομηχανία. Στην Ελλάδα, χρησιμοποιείται ως πεδίο εντός του οποίου πραγματοποιείται συντεταγμένα πλέον, η προβολή των στοιχείων του εθνικού αφηγήματος, ως μετωνυμικών συμβόλων που καθίστανται σε προϊόντα της τουριστικής βιομηχανίας. Οι υποδομές αυτοκίνησης πραγματώνουν αυτήν την σύνδεση με όρους εκσυγχρονισμού και εξευρωπαϊσμού, στα πρότυπα των μεταπολεμικών προτύπων καταναλωτισμού και κινητικότητας. Επιφορτίζονται συχνά με το έργο ανακατασκευής του τοπίου ως αξιοθέατο, με γνώμονα την «τουριστική ματιά». Στην συνέχεια εξετάζεται ο δημόσιος λόγος που εκφέρεται από τον Τύπο, καθώς από και πολιτικούς ή μηχανικούς που ενεπλάκησαν με την υλοποίηση των παραπάνω πολιτικών. Η εκφορά του δημοσίου λόγου δεν μας διαφωτίζει για το τι πραγματικά συνέβη. Άλλωστε, τα δημόσια έργα όπως

παρουσιάζονται από τις εκάστοτε ηγεσίες φέρουν συνήθως έστω και περιορισμένα ένα στοιχείο προπαγανδισμού. Ωστόσο ο κυρίαρχος λόγος είναι συνήθως αποκαλυπτικός ως προς τη νοηματοδότηση και τις προσλήψεις που συνδέονται με τις πολιτικές που αποτελούν αιτήματα, ακόμη κι αν αυτές τελικά δεν υλοποιούνται, αλλά μένουν σε επίπεδο ρητορείας. Τέλος στο υποκεφάλαιο 4.5 εκτίθενται τα κεντρικά συμπεράσματα.

4.2 Η αυτοκίνηση, οι τουριστικές μετακινήσεις κι η κατασκευή του ευρωπαϊκού χώρου

4.2.1 Οι μετακινήσεις στην Ευρώπη από τις αρχές του 20^{ου} αιώνα μέχρι τον Μεσοπόλεμο

Η σύγχρονη ευρωπαϊκή βιβλιογραφία που μελετά τον ρόλο των τεχνοκρατικών πολιτικών και των τεχνικών υποδομών, στην υλική πραγμάτωση του ιδεώδους της ενωμένης Ευρώπης είναι αρκετά πλούσια, και περιλαμβάνει κατά κύριο λόγο έργα ιστορικών της τεχνολογίας.⁷³³ Στο κεφάλαιο αυτό θα δοθεί έμφαση στις υποδομές των οδικών δικτύων, και στις διακρατικές τουριστικές ροές κυρίως μέσω αυτοκινήτου. Όπως έχει καταδειχθεί από την σχετική έρευνα του Gijss Mom, και από την πιο πρόσφατη και διεξοδική τη μελέτη του Frank Schipper, η οποία βασίστηκε σ' ένα μεγάλο εύρος ευρωπαϊκών αρχειακών πηγών, η αυτοκίνηση στο πλαίσιο τουριστικών πρακτικών συνέβαλε καθοριστικά τόσο στην υλικότεχνική και νομική ενοποίηση του ευρωπαϊκού χώρου, όσο και στην εμπειρία του ως ενιαίου.⁷³⁴

Στο μέρος αυτό εκτίθενται κάποιες βασικές πληροφορίες που αφορούν στην θεσμική και τεχνική οργάνωση των διακρατικών μετακινήσεων στην Ευρώπη του 20^{ου} αιώνα, κι αποτελούν το ευρύτερο πλαίσιο της ανάπτυξης των τουριστικών μετακινήσεων στον ελληνικό χώρο. Όπως θα διαφανεί παρακάτω, τόσο οι τουριστικές

⁷³³ E. Vleuten – A. Kaijser, “Networking Europe”, *History and Technology*, τ. 21, 2005, σ. 21–48. V. Legendijk, *Electrifying Europe. The Power of Europe in the Construction of Electricity Networks*, Aksaant, Amsterdam 2008. Anastasiadou I., *In Search of a Railway Europe. Transnational Railway Developments in Interwar Europe*, PhD Thesis, Technical University of Eindhoven, Eindhoven, 2008. A. Canel – R. Oldenziel – K. Zachman, *Crossing Boundaries – Building Bridges. Comparing the History of Women Engineers. 1870s – 1990s*, Hardwood Academic Publishers, 2005. W. Kaiser – J. H. Schot, *Writing the Rules for Europe: Experts, Cartels and International Organizations*, Palgrave MacMillan, Hampshire, 2014. M. Kohlrausch – H. Trischler, *Building Europe on Expertise: Innovators, Organizers, Networkers*, Palgrave MacMillan, Hampshire, 2014.

⁷³⁴ G. Mom – G. Pirie – L. Tissot (επιμ.), *Mobility in History. The State of the Art in the History of Transport, Traffic and Mobility. Yearbook*, Alphil, Neuchatel, 1, 2009. G. Mom, “Roads without Rails. European Highway-Network Building and the Desire for Long-Range Motorized Mobility”, *Technology and Culture*, τ. 46, 2005, σ. 745 – 772. F. Schipper, *Driving Europe. Building Europe on roads in the twentieth century*, Foundation for the History of Technology, Technical University of Eindhoven, Alkmaar, 2009.

μετακινήσεις όσο κι η κατασκευή οδικών υποδομών αναπτύχθηκαν σε άμεση διασύνδεση με το αίτημα για ευρωπαϊκή ενοποίηση. Είναι μάλιστα αξιοσημείωτο ότι η διαδικασία δημιουργίας θεσμικού πλαισίου για ατομικές τουριστικές μετακινήσεις υπήρξε συχνά πιο απρόσκοπτη από τη δημιουργία αντίστοιχου πλαισίου για μαζικές εμπορικές μεταφορές.

Η έννοια του τουρισμού συγκροτείται σταδιακά περίπου από τα 1880 κι εξής και συνδέεται με το ρεύμα του υγιεινισμού που προέτασσε τις διακοπές σε θέρετρα με κλίμα κατάλληλο για την ίαση από το ανθυγιεινό περιβάλλον των αστικών κέντρων. Τέτοια θέρετρα ήταν τα σονατόρια σε ορεινές περιοχές, κι οι λουτροπόλεις. Μέχρι και τις αρχές του 20^{ου} αιώνα ωστόσο, το κυριότερο μεταφορικό μέσο για όσους ήθελαν να ανακαλύψουν την Ευρώπη ως τουρίστες εξακολουθούσε να είναι το τρένο. Ως γνωστόν όμως, η εξυπηρέτηση μέσω σιδηροδρόμου ήταν δύσκολη αν όχι αδύνατη για τις ορεινές περιοχές. Για τον λόγο αυτό, σιδηροδρομικές εταιρείες, όπως για παράδειγμα η Compagnie du Chemin de Fer Paris-Lyon-Méditerranée ή η Compagnie des Chemins de Fer du Midi στα Πυρηναία από το 1908 χρησιμοποιούσαν λεωφορεία για να επεκτείνουν τις υπηρεσίες τους στις ορεινές περιοχές.

Εκτός από την χρήση λεωφορείων για την προέκταση των σιδηροδρομικών διαδρομών, δεν έλειψαν βέβαια κι οι εταιρείες που πραγματοποιούσαν τουριστικά δρομολόγια αποκλειστικά με λεωφορεία. «Δείτε την Ευρώπη από την πολυθρόνα σας» ανέφεραν κάποιοι τουριστικοί οδηγοί της δεκαετίας του 1920 που διαφήμιζαν ταξίδια με λεωφορεία. Οι διαδρομές μεγάλων αποστάσεων όμως καλύπτονταν ως επί το πλείστον από τους σιδηροδρόμους, όπως το διάσημο Orient Express.⁷³⁵ Στο πρώτο γαλλικό συνέδριο χειρσαίων μέσων μαζικής μεταφοράς, εκφράστηκε η άποψη ότι η ενοποίηση συμφερόντων οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών μπορούσε να οδηγήσει στην «ονειρεμένη ένωση» των σιδηροδρομικών κόμβων με απομακρυσμένους τουριστικούς προορισμούς, ενώ ταυτόχρονα δεν υπήρχε η ανάγκη για μακρά αναμονή μέχρι να κατασκευαστούν νέες σιδηροδρομικές γραμμές.

Παρ' όλα αυτά, από τις αρχές του 20^{ου} αιώνα επικρατεί η ιδέα ότι οι δεσμεύσεις που επιβάλλουν τα δρομολόγια των τρένων αντίκεινται με το ελεύθερο πνεύμα του τουρισμού. Αρχικά, τη δυνατότητα αυτή την έδινε το ποδήλατο. Την εποχή της Belle Époque υπήρχαν σύλλογοι ποδηλατιστών που διοργάνωναν εκδρομές. Σταδιακά η νοηματοδότηση της ελεύθερης μετακίνησης μετατίθεται στο αυτοκίνητο. Ήδη την

⁷³⁵ F. Schipper, *Driving Europe*, σ. 231

εποχή του Μεσοπολέμου, οι ομάδες εύπορων αυτοκινητιστών τουριστών ήταν κάτι συνηθισμένο. Η μελέτη των καταγεγραμμένων εμπειριών αυτών των περιηγητών αποκαλύπτει την ιδέα ότι τα ιδιωτικά μέσα μετακίνησης απελευθερώνουν από τους περιορισμούς των δρομολογίων τρένων. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται σε ένα από ταξιδιωτικά ημερολόγια του Francis Miltoun, τουρίστα της εποχής: «Η πραγματική αποστολή του αυτοκινήτου είναι να μεταφέρει κάποιον στην καρδιά της ζωής μιας χώρας κι όχι να τον εξαναγκάζει να ταξιδεύει μέσα στη φυλακή ενός βαγονιού σε ράγες». Επιπλέον, όπως αναφέρεται, ένας άλλος παράγοντας απ' τον οποίο το αυτοκίνητο απελευθέρωνε συγκριτικά με τις μετακινήσεις μέσω των τρένων ήταν κι ο εξαναγκασμός του να ταξιδεύει κανείς με τις κατώτερες τάξεις. Επομένως το αυτοκίνητο καθίσταται σε μέσο κοινωνικής διαφοροποίησης εντός του γεωγραφικού χώρου.⁷³⁶

Η σημαντικότερη όμως μετατόπιση που μπορεί να εντοπιστεί στις τουριστικές πρακτικές μέσω αυτοκινήτου είναι η ευελιξία των μετακινήσεων κι η δυνατότητα για διαδρομές μεγάλων αποστάσεων, που συντελούν στην ενοποιημένη πρόσληψη του ευρωπαϊκού χώρου ως τουριστικού προορισμού. Ο Miltoun που αναφέρθηκε για παράδειγμα παραπάνω, στα 1907 πρότεινε μια μεγάλη διαδρομή για την Ευρώπη, το Grand Tour, το οποίο είχε καθιερωθεί ως πολιτισμική πρακτική των νεαρών Ευρωπαίων ευγενών κυρίως κατά τον 19^ο αιώνα. Το καλύτερο μέσο για την πραγματοποίηση του γύρου της Ευρώπης σύμφωνα με τον ίδιο ήταν το αυτοκίνητο, μέσω του οποίου «μπορεί κανείς να απολαύσει μια μεγάλη γκάμα ευρωπαϊκού κλίματος και φαγητών» και μία «ποικιλία που δεν υπάρχει όμοιά της». Στην προτεινόμενη διαδρομή του Grand Tour, περιλαμβάνονταν η Γαλλία, η Γερμανία, η Τσεχία, η Αυστρία, η Ιταλία, η Ολλανδία, κι η Ισπανία, όχι όμως και περιοχές όπως τα Βαλκάνια ή η σκανδιναβική χερσόνησος. Κριτήριο επιλογής αποτελούσαν παράμετροι όπως το δίκτυο πρατηρίων καυσίμων κι υποδομών στάθμευσης, που δεν υπήρχαν στις περιοχές που έμεναν εκτός των προτεινόμενων διαδρομών.

Όπως διαφαίνεται από τα παραπάνω, ελλείψει άλλου πληροφοριακού υλικού, όπως χάρτες ή τουριστικά φυλλάδια, τα ταξιδιωτικά ημερολόγια των αυτοκινητιστών στα οποία ήταν καταγεγραμμένες οι εμπειρίες τους, αποτελούσαν πολύτιμη βοήθεια για άλλους επίδοξους τουρίστες. Άλλωστε, όπως προαναφέρθηκε, τέτοια ημερολόγια αποτελούσαν πηγή πληροφοριών για την ποιότητα του οδικού δικτύου των διαφόρων

⁷³⁶ F. Schipper, *Driving Europe*, σ. 55 – 6

χωρών. Είναι χαρακτηριστικό ότι για τους αυτοκινητιστές, η ποιότητα του οδικού δικτύου των χωρών εκλαμβάνονταν ως δείκτης του πολιτισμικού της επιπέδου. Η Ολλανδία για παράδειγμα είχε περιγραφεί ως «ο παράδεισος των αυτοκινητιστών».⁷³⁷ Αντίστοιχα θετικά σχόλια είχαν αποσπάσει τα οδικά δίκτυα της Γαλλίας και της Ιταλίας.

Εκτός από τα ταξιδιωτικά ημερολόγια, σημαντικό φορέα προώθησης του ευρωπαϊκού τουρισμού αποτέλεσαν οι πρώτοι σύλλογοι αυτοκινητιστών, που εμφανίζονται κατ' αρχάς στη Γαλλία, όπως το Touring Club de France (1890) και το Automobile Club de France (1895). Οι μη κυβερνητικοί αυτοί οργανισμοί είναι από τους πρώτους φορείς που δραστηριοποιούνται στην εξυπηρέτηση των τουριστικών μετακινήσεων. Είναι χαρακτηριστικό ότι ήδη από το 1893 τοποθετούν στους δρόμους κουτιά πρώτων βοηθειών για τους περιηγητές, αυτοκινητιστές ή ποδηλάτες.⁷³⁸ Επιπλέον, σύλλογοι αυτοκινητιστών όπως οι παραπάνω εξέδιδαν ειδικά τρίπτυχα στα οποία βεβαιωνόταν ότι το όχημα για το οποίο εκδίδονταν είχε προσωρινή άδεια εισόδου στη χώρα εντός ορισμένου διαστήματος. Μέσω συνεργασίας αντιστοίχων φορέων διαφορετικών χωρών στην συνέχεια εκδίδονται σερ τριπτύχων με πολλαπλά φύλλα, που επιτρέπουν την είσοδο κι έξοδο από πολλές χώρες στην ίδια διαδρομή, κι αναγνωρίζονταν στη Δανία, την Ολλανδία, τη Γαλλία, την Ελβετία, την Ιταλία και τη Σουηδία. Ωστόσο, τα υπερεθνικά ταξίδια δεν έπαιναν να είναι χρονοβόρα και περίπλοκα από γραφειοκρατικής πλευράς, καθώς για παράδειγμα σε άλλες χώρες απαιτείτο δίπλωμα οδήγησης, και σε άλλες όχι.⁷³⁹

Το 1900 το Παρίσι φιλοξενεί το Α΄ Διεθνές Συνέδριο Αυτοκινήτου, την ίδια χρονιά με τη Διεθνή Εμπορική Έκθεση, δίνοντας έτσι έδαφος για την ίδρυση των πρώτων διεθνών ενώσεων, της Association Internationale des Automobiles-Clubs Reconnus το 1904 το οποίο συνεργάστηκε με το Ligue Internationale des Associations Touristes και της Permanent International Association of Road Congresses το 1908 που προέκυψαν από την συνεργασία επιμέρους εθνικών αυτοκινητιστικών συλλόγων.⁷⁴⁰ Οι φορείς αυτοί άσκησαν σημαντικές πιέσεις για τη βελτίωση του οδικού δικτύου και την διευκόλυνση των γραφειοκρατικών διαδικασιών για τους ταξιδιώτες που έκαναν

⁷³⁷ G. Mom, *Atlantic Automobilmism: The Emergence and Persistence of the Car, 1895 – 1940*, Berghahn, Oxford – New York, 2014, σ. 584.

⁷³⁸ F. Schipper, *Driving Europe*, σ. 140

⁷³⁹ F. Schipper, *Driving Europe*, σ. 58 – 60

⁷⁴⁰ F. Schipper, *Driving Europe*, σ. 47 – 8

υπερεθνικά ταξίδια. Το αίτημα αυτό αποκτά διεθνή αναγνώριση κατά το Congrès International de la Route στο Παρίσι το 1908.⁷⁴¹

Απότοκο αυτού του συνεδρίου υπήρξε κι η ίδρυση του Permanent Association of Road Congresses το 1909, που με τη σειρά του δίνει το εναρκτήριο λάκτισμα για διακυβερνητική συνεργασία στο ζήτημα της οδικής κυκλοφορίας, καθ' ότι διατυπώθηκε μια σύμβαση βάσει της οποίας προβλεπόταν η έκδοση ταξιδιωτικού διαβατηρίου με διεθνή ισχύ, που διαβεβαίωνε ότι τόσο το όχημα όσο κι ο επιβαίνων οδηγός πληρούσαν συγκεκριμένες προδιαγραφές, όπως για παράδειγμα ότι το όχημα έχει φώτα, και σύστημα πέδησης, ή ότι ο οδηγός είναι ενήλικος. Στην ίδια σύμβαση προτείνονται και σήματα οδικής κυκλοφορίας με διεθνή ισχύ. Είναι αρκετά σημαντικό να σημειωθεί ότι ενώ συμβάσεις σαν την παραπάνω υποτίθεται ότι θα ασχολούνταν με τη διεθνή οδική κυκλοφορία συνολικά, στην πραγματικότητα ασχολήθηκαν με το ζήτημα της κυκλοφορίας αυτοκινήτων αγνοώντας άλλες ομάδες οχημάτων, όπως τα δίκυκλα ή τα ζωήλατα οχήματα.⁷⁴²

Σε κάθε περίπτωση, διαφαίνεται ότι οι μη κυβερνητικοί φορείς ήταν αυτοί που πρωτοστάτησαν προπολεμικά στην δημιουργία θεσμικού πλαισίου και διεθνών κανονισμών που θα διευκόλυναν τις ατομικές διακρατικές μετακινήσεις. Ο Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος όμως πέρα απ' το ότι αύξησε τον ίδιο τον αριθμό των συνόρων με την ίδρυση νέων κρατών, αύξησε και την αυστηρότητα των διασυνοριακών ελέγχων και των σχετικών γραφειοκρατικών διαδικασιών. Τα διαβατήρια επί παραδείγματι τα οποία προπολεμικά απαιτούνταν στην Ευρώπη από περιορισμένο αριθμό χωρών, επιβλήθηκαν ως υποχρεωτικά κατά τον Α΄ Παγκόσμιο σε όλες τις χώρες, κι εν συνεχεία δεν καταργήθηκαν. Από την άλλη πλευρά όμως, η μαζική παραγωγή οχημάτων κατά τη διάρκεια αυτού του πολέμου μείωσε το κόστος τους και συνέβαλε τόσο στην εξάπλωση της χρήσης υγρών καυσίμων, όσο και στην εξάπλωση των οδικών μεταφορών γενικότερα, λόγω και της αποδιοργάνωσης των σιδηροδρομικών συνδέσεων. Η πτώση του μέσου κόστους των οχημάτων, που όπως αναφέρθηκε στο 1^ο κεφάλαιο από την άλλη πλευρά του Ατλαντικού είχε επιτευχθεί με την παραγωγή του Ford T περίπου την πρώτη δεκαετία του 20^{ου} αιώνα, ήταν αρκετά σημαντική για τη διάδοση της αυτοκίνησης αν ληφθεί υπ' όψη ότι σε αναφορά που συντάχξε η Κοινωνία των Εθνών μετά τον Α΄ Παγκόσμιο βάσει ερωτηματολογίου που είχε αποστείλει προς

⁷⁴¹ F. Schipper, *Driving Europe*, σ. 64 – 5.

⁷⁴² F. Schipper, *Driving Europe*, σ. 68

τις χώρες – μέλη της, το κυριότερο εμπόδιο για την εξάπλωση των οδικών μεταφορών εξακολουθούσε να είναι το οικονομικό.

Σε αυτό το κλίμα διοργανώθηκε και το Α΄ Γενικό Συνέδριο Μεταφορών και Επικοινωνιών που πραγματοποιήθηκε το 1921 στη Βαρκελώνη με την συμμετοχή 44 χωρών θέτοντας ως στόχο την υπέρβαση των τεχνικών και νομικών ζητημάτων που συνιστούσαν προσκόμματα στις μεταφορές και επικοινωνίες μεταξύ των ευρωπαϊκών χωρών. Αν και δεν είχε απτά αποτελέσματα εδραίωσε την αντίληψη ότι οι διεθνείς μεταφορές απαιτούσαν πολύπλευρες συνεργασίες.⁷⁴³ Επιπλέον, στο συνέδριο εκείνο συγκροτήθηκε η Συμβουλευτική Τεχνική Επιτροπή Επικοινωνιών και Μεταφορών της ΚτΕ, της οποίας επιμέρους όργανο αποτελούσε η Επιτροπή Οδικών Μεταφορών που ιδρύθηκε το 1924.

Ένα από τα πρώτα ζητήματα με τα οποία ασχολήθηκε η Συμβουλευτική Τεχνική Επιτροπή Επικοινωνιών και Μεταφορών ήταν η έκδοση διεθνών αδειών οδήγησης για τους επαγγελματίες οδηγούς την περίοδο 1922 – 3, ύστερα από σχετικό αίτημα της Διεθνούς Ένωσης Εργαζομένων στις Μεταφορές. Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, ήδη από το 1909 υπήρχαν αντίστοιχα έγγραφα για τους οδηγούς κατά τον συνοριακό έλεγχο, που εκδίδονταν από τις ενώσεις αυτοκινητιστών, είχαν όμως ισχύ για ένα μόνο ταξίδι. Ταξιδιωτικά έγγραφα εξέδιδαν όμως κι άλλοι φορείς όπως το Office de la Nationalité Européenne. Επομένως, τέτοιες πρωτοβουλίες δημιουργούσαν στην ουσία μία άμεση σύνδεση μεταξύ τουρισμού με αυτοκίνητο στην Ευρώπη και συγκρότησης μιας ευρωπαϊκής ταυτότητας.⁷⁴⁴

Επιπλέον στο συνέδριο της Βαρκελώνης συζητήθηκε εκ νέου το θέμα μιας ενιαίας σηματοδότησης στους δρόμους, σύμφωνα με την σύμβαση του 1909, κάτι που δημιουργούσε προβλήματα, καθ' ότι κάποιες χώρες όπως η Ιταλία είχαν ήδη τοποθετήσει σήματα των οποίων η αλλαγή σήμαινε χρόνο και χρήμα, ενώ κάποιες άλλες όπως οι σκανδιναβικές εισηγούνταν την καθιέρωση επιπλέον συμβόλων όπως το κόκκινο τρίγωνο για κινδύνους που δεν μπορούν να περιγραφούν, με το αιτιολογικό ότι τα σήματα του 1909 δεν κάλυπταν όλες τις περιπτώσεις.⁷⁴⁵

Μέχρι και τη δεκαετία του 1930 συνεχίζουν να σημειώνονται πρωτοβουλίες θεσμικής ή τεχνικής διευκόλυνσης των διασυνοριακών οδικών μετακινήσεων από διάφορους φορείς. Η εξάπλωση αυτής της νοοτροπίας εκφράστηκε με την ίδρυση

⁷⁴³ F. Schipper, *Driving Europe*, σ. 125 – 8.

⁷⁴⁴ F. Schipper, *Driving Europe*, σ. 140 – 2

⁷⁴⁵ F. Schipper, *Driving Europe*, σ. 128, 132, 138

διαφόρων συλλόγων σε τοπικό ή εθνικό επίπεδο με αντικείμενο τον τουρισμό. Το 1928 κυκλοφόρησε ο τουριστικός οδηγός *Europa Touring* σε τρεις γλώσσες, αγγλικά, γαλλικά και γερμανικά, ο οποίος εκδόθηκε συνολικά πέντε φορές. Το ίδιο έτος, η γαλλική Union Nationale des Associations de Tourisme πήρε την πρωτοβουλία για τη δημιουργία σταθμών πρώτων βοηθειών σε κύριους εθνικούς δρόμους ανά 5 χλμ., στους οποίους από το 1930 άρχισαν να τοποθετούνται και τηλέφωνα για περιπτώσεις άμεσης ανάγκης. Σε επίπεδο διακυβερνητικής συνεργασίας, η ΚτΕ επιχείρησε να αποτελέσει πλατφόρμα διαχείρισης τέτοιων ζητημάτων, σε σχέση με το θέμα του οδικού δικτύου, ιδρύοντας ειδική Επιτροπή Οδικής Κυκλοφορίας (League of Nations' Committee on Road Traffic). Αποκορύφωμα των εργασιών της επιτροπής σε αυτό το αντικείμενο αποτέλεσε το Ευρωπαϊκό Συνέδριο Οδικής Κυκλοφορίας που έλαβε χώρα το 1931. Λόγω αύξησης των δυστυχημάτων η ειδική επιτροπή της ΚτΕ έλαβε μέριμνα για την αύξηση της ασφάλειας με μέτρα όπως φωτεινοί σηματοδότες. Αναφορικά και με αυτό το θέμα προέκυψαν συζητήσεις, γιατί σε επιμέρους χώρες υπήρχαν σήματα που έπρεπε να γίνουν ενιαία, ή κανονισμοί όπως τα όρια ταχύτητας, για τους οποίους όμως αποφασίστηκε ότι μπορούν να επαφίενται στις κατά τόπους αρχές.

Από όλα τα παραπάνω πάντως, αυτό που μπορεί να συνοψιστεί είναι ότι η διεθνοποίηση των προδιαγραφών κυκλοφορίας του αυτοκινήτου βρισκόταν σε άμεση συνάρτηση με την τουριστική ανάπτυξη. Δεδομένου ότι οι εμπορικές μεταφορές εξυπηρετούνταν ήδη από τους σιδηροδρόμους, το αυτοκίνητο παρέμενε ένα μέσο μετακίνησης του ελεύθερου χρόνου των ελίτ, κατά συνέπεια η κινητήρια δύναμη για την ανάπτυξη των οδικών δικτύων μέχρι και τη δεκαετία του 1930 ήταν ο τουρισμός.⁷⁴⁶ Κι η αλήθεια είναι ότι αν κι οι ρυθμοί εξάπλωσής του αυτοκινήτου στην Ευρώπη πόρρω απείχαν από αυτούς που σημειώνονταν στις ΗΠΑ, είχε σταδιακά καταστεί το αγαπημένο μέσο τουριστικής περιήγησης των ανώτερων τάξεων σε δυτικοευρωπαϊκές χώρες, όπως η Ολλανδία.⁷⁴⁷

Η γενική τάση που επικρατούσε πάντως μεσοπολεμικά ήταν η προώθηση της ελεύθερης διασυνοριακής κίνησης ανθρώπων κι αγαθών. Η εμπειρία άλλωστε του Α΄ Παγκοσμίου κι η δημιουργία μιας νέας οικονομικής πραγματικότητας για την Ευρώπη είχαν καταστήσει κοινό τόπο την άποψη που είχε υποστηρίξει κι ο Arnold Toynbee, ότι τα ευρωπαϊκά κράτη είτε θα ενοποιούνταν είτε θα αφανίζονταν υπό το βάρος του

⁷⁴⁶ F. Schipper, *Driving Europe*, σ. 122

⁷⁴⁷ Βλ. G. Mom, *Atlantic Automobilmism: The Emergence and Persistence of the Car, 1895 – 1940*, 2014

διεθνούς ανταγωνισμού με τα υπόλοιπα κράτη. Επιπλέον, κέρδιζε έδαφος η πεποίθηση ότι τα μεγάλα τεχνικά έργα που θα καθιστούσαν την ευρωπαϊκή οικονομία ικανή να ανταγωνιστεί τις ΗΠΑ και τις ΕΣΣΔ χρειάζονταν οικονομίες κλίμακας που υπερέβαιναν τα εθνικά όρια. Οι απόψεις αυτές αποτελούσαν κι ενός είδους επιθυμία για την ανάπτυξη ενός ευρωπαϊκού οικονομικοκοινωνικού μοντέλου ανάπτυξης που θα διαφοροποιείτο τόσο από το μοντέλο του αμερικανικού καπιταλισμού, όσο και του σοβιετικού σοσιαλισμού.⁷⁴⁸

Παρά λοιπόν το ότι η εποχή του Μεσοπολέμου χαρακτηρίζεται γενικά ως εποχή εθνικής εσωστρέφειας κι ανάδυσης των ευρωπαϊκών εθνικισμών, το ιδεολόγημα της ευρωπαϊκής ενοποίησης απαντά στο λόγο αρκετών διανοουμένων της εποχής. Οι ιδέες που εκφράζουν πολλοί από αυτούς είναι ενδιαφέρουσες κατ' αρχάς επειδή περιλαμβάνουν συζητήσεις περί του τι θεωρείται Ευρώπη, κι αφ' ετέρου επειδή κάποιοι θεωρούν ότι η υλοποίηση αυτής της ενοποίησης θα πρέπει να είναι τεχνοκρατική. Σε κάθε περίπτωση σε αρκετές από αυτές τις απόψεις, οι αντιπροσωπευτικότερες των οποίων θα εκτεθούν στην συνέχεια, αξίζει να σημειωθεί ότι η επιχειρηματολογία περί ευρωπαϊκής ενοποίησης αναπτύσσεται σε συνάφεια με τους όρους «μετακινήσεις» και «τεχνικές υποδομές».

Μία ολοκληρωμένη πρόταση που βασίζεται στην παραπάνω επιχειρηματολογία απαντά στο έργο του οικονομολόγου Delaisi, *Les contradictions du monde modern* (1925), στο οποίο προτείνεται η αύξηση των αρμοδιοτήτων υπερεθνικών οργανισμών ως μέσο υλοποίησης της ευρωπαϊκής ενοποίησης. Ωστόσο, η ύπαρξη πολλών νέων κρατών στην Ανατολική και Κεντρική Ευρώπη, στην γεωγραφική περιοχή μεταξύ Φινλανδίας κι Ελλάδας, που είχαν προκύψει μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο εξ αιτίας αφ' ενός της κατάρρευσης της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας κι αφ' ετέρου της αρχής περί αυτοδιάθεσης του Wilson, θεωρείτο οικονομική καταστροφή, καθ' ότι σήμαινε την ύπαρξη πολλών νέων συνόρων και τελωνείων, κι επιπλέον διακινδύνευε τη μελλοντική πολιτική σταθερότητα. Ο Delaisi έκανε λόγο για «δύο Ευρώπες», την ανατολική και τη δυτική, των οποίων το χάσμα έπρεπε να συγκεραστεί για να επιτευχθεί ανάπτυξη. Η άποψη που αναφέρεται σε δύο Ευρώπες απαντά ήδη από τον 19^ο αιώνα λόγω του διαφορετικού μοντέλου κοινωνικοοικονομικής οργάνωσης που επικρατεί στις ανατολικοευρωπαϊκές και δυτικοευρωπαϊκές χώρες.⁷⁴⁹

⁷⁴⁸ F. Schipper, *Driving Europe*, 84 – 6

⁷⁴⁹ F. Schipper, *Driving Europe*, σ. 88

Την ίδια εποχή, το περιοδικό *La Revue des Vivants* διοργάνωσε διαγωνισμό για τον σχεδιασμό της Ευρώπης. Η κριτική επιτροπή απαρτιζόταν από γνωστά μέλη της ΚτΕ όπως ο Τσεχοσλοβάκος υπουργός των Εξωτερικών, Edvard Benes, ο πρώην υπουργός Εξωτερικών της Ελλάδας και νομομαθής με διεθνή απήχηση Νικόλαος Πολίτης, ο ποιητής Paul Valery και άλλοι. Το διαγωνισμό περί ευρωπαϊκής ενοποίησης κέρδισε το άρθρο του Robert Mangin, στο οποίο υπήρχε ειδικό κεφάλαιο για το ζήτημα των μεταφορών, με έμφαση όμως στους σιδηροδρόμους. Και τα υπόλοιπα άρθρα που υποβλήθηκαν έδιναν όμως αντίστοιχη προσοχή σε ζητήματα κινητικότητας βάσει του επιχειρήματος ότι η ενοποίηση του ευρωπαϊκού χώρου μέσω της άρσης των εμποδίων στις ελεύθερες μετακινήσεις θα εξάλειφε το πρόβλημα των εθνικών ανταγωνισμών.

Επιπλέον, ο Richard Coudenhove – Kallergi εκδότης του περιοδικού *Panuropa*, της ομώνυμης εταιρείας, εξέφρασε την άποψη ότι οι τεχνοκράτες αντιλαμβάνονται καλύτερα τις δυνατότητες που προσέφεραν οι τεχνολογίες μεταφορών κι επικοινωνιών. Σε ένα άρθρο του ιδίου στο οποίο υποτίθεται ότι δημοσιεύεται ένας φανταστικός διάλογος μεταξύ ενός ευρωπαϊστή κι ενός αντιευρωπαϊστή, υποστηριζόταν ότι η έλλειψη συνόρων και γραφειοκρατικών διαδικασιών που θα διευκόλυναν τις διακρατικές μετακινήσεις θα καταδείκνυαν πόσο άτοπο είναι να γίνονται πόλεμοι. Όπως χαρακτηριστικά λεγόταν, εάν ταξίδευε κανείς «από τη Ρίγα έως τη Λισσαβόνα» ή «από τη Θεσσαλονίκη έως το Ντάντσιχ», έβλεπε πόσο πιο άνετο ήταν ένα μεγαλύτερο αλλά πολύ πιο απρόσκοπτο ταξίδι «από τη Νέα Υόρκη έως το Σαν Φραντσίσκο», ή «από τη Μόσχα έως το Βλαβιβοστόκ ... καθ' ότι η Σοβιετική Ένωση αρχίζει επίσης να κατανοεί περισσότερο την εποχή της τεχνολογίας».⁷⁵⁰

Μεταξύ άλλων, πρόεδρος της εταιρείας *Panuropa* χρημάτισε κι ο Γάλλος πρωθυπουργός της εποχής του Μεσοπολέμου, Aristide Briand. Ο Briand εξέδωσε το 1935 τα αποτελέσματα μιας έρευνας του περιοδικού *Panuropa*, για το ποιες χώρες περιλαμβάνει η Ευρώπη. Στην άποψη επί παραδείγματι που δημοσίευσε ο Coudenhove-Kallergi για το τι αποτελεί Ευρώπη, αποκλείονταν λόγω γεωγραφίας η Τουρκία, η Σοβιετική Ρωσία κι η Αγγλία. Την ίδια εποχή από την άλλη πλευρά, ο Woytinsky, ένας Ρώσος αρθρογράφος με μεγάλη απήχηση, σε σχετικό άρθρο που δημοσίευσε συμπεριλάμβανε στη δική του «Ευρώπη» τη Ρωσία και την Αγγλία. Επιπλέον, ο Briand ανέλαβε πρωτοβουλία να ζητήσει από διάφορους φορείς συγκεκριμένες ιδέες περί της

⁷⁵⁰ F. Schipper, *Driving Europe*, 86

υλοποίησης της ευρωπαϊκής ενοποίησης. Ανάμεσα σε αυτούς που ανταποκρίθηκαν ήταν ο Albert Thomas, διευθυντής της Διεθνούς Ένωσης Εργασίας, που συνδεόταν με την ΚτΕ. Επικρίνοντας τον Briand ότι θεωρητικολογούσε, ο ίδιος πρότεινε μια πιο τεχνοκρατική προσέγγιση στο ζήτημα της ευρωπαϊκής ενοποίησης, δίνοντας έμφαση στο ζήτημα των τεχνικών υποδομών.⁷⁵¹

Στα σχέδια του Thomas το 1931 περιλαμβανόταν ένα δίκτυο ηλεκτροδότησης, υδροδότησης, σιδηροδρόμων και κυρίως δρόμων, «που συνέδεαν τις μεγάλες ευρωπαϊκές διαδρομές ...» και περιλάμβανε τις αρτηρίες: Παρίσι – Βρυξέλλες – Άμστερνταμ, Παρίσι – Βιέννη – Αθήνα, Παρίσι – Βερολίνο – Βαρσοβία – Μόσχα, κάποιες διαδρομές που διέσχιζαν τις Άλπεις και έναν αυτοκινητόδρομο που συνέδεε τα Βαλκάνια με τη Βαλτική. Τα δύο βασικά στοιχεία του δικτύου που πρότεινε ο Thomas ήταν ότι το Παρίσι αποτελούσε κεντρικό κόμβο του δικτύου του, κι ότι ένωνε την ανατολική και τη δυτική Ευρώπη. Επιχειρούσε να υλοποιήσει την άποψη του Delaisi ότι για την ευημερία της Ευρώπης θα έπρεπε να ενοποιηθούν η ανεπτυγμένη βιομηχανική Δυτική Ευρώπη, με την λιγότερο ανεπτυγμένη γεωργική Ανατολική Ευρώπη. Ο ίδιος ο Delaisi ενεπλάκη ενεργά στο ζήτημα της ευρωπαϊκής ενοποίησης υποστηρίζοντας ότι οι υποδομές θα επέφεραν την ανάπτυξη και στη φτωχή Ανατολική Ευρώπη, μέσω της ευκολότερης διάθεσης των αγροτικών τους προϊόντων. Οι δρόμοι που πρότεινε δεν ήταν αυτοκινητόδρομοι υψηλής κυκλοφοριακής ικανότητας, καθ' ότι απλώς θα διπλασίαζαν τις διαδρομές των σιδηροδρόμων, αλλά επαρχιακοί δρόμοι που συμπλήρωναν το σιδηροδρομικό δίκτυο ενώνοντας τις αγροτικές περιοχές. Στο σχέδιο που πρότεινε επηρεάστηκε από το παράδειγμα της εύπορης Βόρειας Αμερικής και του Καναδά, που είχαν επιτύχει τη διάχυση των αγροτικών προϊόντων τους.⁷⁵²

Τα παραπάνω σχέδια ωστόσο ήταν δύσκολο να υλοποιηθούν για τον πρόσθετο λόγο ότι διατυπώνονταν σε μία εποχή ανάδυσης των εθνικισμών. Επιπλέον, ο Γενικός Γραμματέας του ειδικού οργάνου της ΚτΕ για την οδική κυκλοφορία, Johan Romein ήταν αρκετά επιφυλακτικός απέναντι στο σχέδιο του Thomas ως προς το αν ικανοποιούσε μια υπάρχουσα ζήτηση, δεδομένου ότι η κυκλοφορία των αυτοκινήτων τότε ήταν περιορισμένη. Επιπλέον, θεωρούσε ότι έπρεπε να εξασφαλιστούν πρώτα οι προϋποθέσεις για διακρατικές συνεργασίες. Τέλος, προέβλεψε ότι η παράλληλη ανάπτυξη άλλων τεχνολογιών, θα καθιστούσε ένα μέρος των μεταφερόμενων αγαθών

⁷⁵¹ F. Schipper, *Driving Europe*, σ. 92. G. Mom, “Roads without Rails. European Highway-Network Building and the Desire for Long-Range Motorized Mobility”, σ. 745 – 772

⁷⁵² F. Schipper, *Driving Europe*, σ. 95 – 7

περιττό (π.χ. η ανάπτυξη δικτύου ηλεκτροδότησης θα περιορίζε τον όγκο μεταφερόμενων καυσίμων). Επομένως πρότεινε ότι πρέπει να διασφαλιστεί η ζήτηση πριν εφαρμοστεί ένα τόσο φιλόδοξο τεχνικό έργο.

Για το λόγο αυτό, το 1931 ίδρυσε μία Επιτροπή Έρευνας για θέματα που άπτονταν Δημόσια έργα και Εθνικό Τεχνικό Εξοπλισμό. Έστειλε ένα ερωτηματολόγιο σε τριάντα κράτη για να καταρτιστεί ένα καταθετήριο εθνικών σχεδίων. Ανταποκρίθηκαν τα είκοσι εξ αυτών. Οι χώρες που έδειξαν πολύ μεγαλύτερη προθυμία ήταν οι ανατολικές, ενώ αντιθέτως οι δυτικοευρωπαϊκές αντιμετώπισαν το ζήτημα με επιφύλαξη, προκαλώντας την δυσαρέσκεια των πολιτών τους και τις επικρίσεις του Τύπου. Ωστόσο δεν έγιναν όλα τα σχέδια αποδεκτά. Τα δύο που αναφέρεται ότι απορρίφθηκαν ήταν αυτά της Τουρκίας και της Ελλάδας, με το αιτιολογικό ότι οι κυβερνήσεις τους έπρεπε να προσφέρουν περισσότερες πληροφορίες για τη δυνατότητα εφαρμογής των σχεδίων. Δεδομένου ότι ένα μεγάλο μέρος των κατασκευαστικών έργων αναμενόταν να χρηματοδοτηθεί εν μέρει και από την επιβολή διοδίων επί των κυκλοφορούντων οχημάτων ή φόρους καυσίμων, οι χώρες με χαμηλή κυκλοφορία οχημάτων όπως η Ελλάδα αντιμετώπιζαν πρόβλημα στην χρηματοδότηση κατασκευής δρόμων.⁷⁵³

Τελικά το 1932 διοργανώθηκε στο Λονδίνο ένα συνέδριο για την περαιτέρω επεξεργασία των σχεδίων του Thomas, στο οποίο δινόταν καθαρά έμφαση υπέρ της Ανατολικής Ευρώπης, με το σκεπτικό ότι το οδικό δίκτυο θα συμβάλει στην μείωση της ανεργίας και στην αύξηση της παραγωγικότητας. Τα σχέδια που συζητήθηκαν επίσης καταδείκνυαν την εξάρτηση της κάθε χώρας από διεθνείς ροές κεφαλαίων για την υλοποίηση των σχεδίων τους. Αντιθέτως, οι δυτικές χώρες που είχαν τη δυνατότητα χρηματοδότησης των δημοσίων έργων τους, προτιμούσαν να μην εμπλέξουν την ΚτΕ σε αυτά. Παρ' ότι το συνέδριο εκείνο δεν οδήγησε σε απτά πορίσματα, οι κατασκευαστικές εταιρείες έδειξαν μεγάλο ενδιαφέρον για τα σχέδια του Thomas, και διοργάνωσαν δυο επιπλέον συνέδρια με αντικείμενο την κατασκευή ευρωπαϊκών αυτοκινητοδρόμων. Ο ίδιος ο Thomas πάντως ήταν επιφυλακτικός, καθ' ότι δεν έβλεπε την κατασκευή οδικού δικτύου ως αυτοσκοπό, που θα εξυπηρετούσε εν τέλει συγκεκριμένα συμφέροντα, αλλά ως προϋπόθεση για το ευρύτερο σχέδιο της ευρωπαϊκής ενοποίησης.

⁷⁵³ F. Schipper, *Driving Europe*, σ. 99 – 100

Το 1931 ιδρύθηκε το Bureau International des Autoroutes (το οποίο αργότερα μετονομάστηκε σε Office International des Autoroutes) με επίτιμο πρόεδρο τον Piero Puricelli, κατασκευαστή οδικών δικτύων, ο οποίος θεωρείτο ο πατέρας των αυτοκινητοδρόμων στην Ευρώπη. Είχε υπάρξει ο κύριος υπεύθυνος για την κατασκευή της Autostrada στην Ιταλία το 1920, εμπνεόμενος από τους αυτοκινητοδρόμους στις ΗΠΑ. Το τμήμα που είχε κατασκευάσει, μήκους 84 χλμ. ονόματι Pedemontana συνέδεε το Μιλάνο με τις λίμνες της Λομβαρδίας κι είχε κυρίως τουριστικό σκοπό. Ο Puricelli είχε σκοπό να το προεκτείνει στη γραμμή Τουρίνο – Φιούμε και να κατασκευάσει διακλαδώσεις προς τη Γένοβα που θα εξυπηρετούσαν τουριστικούς κι εμπορικούς σκοπούς και θα επεκτεινονταν ως τη Γαλλία. Βέβαια, σε μία εποχή που η κυκλοφορία αυτοκινήτων στις ευρείες πληθυσμιακές μάζες ήταν μάλλον ισχνή, οι μεγαλοπρεπείς λωρίδες της Autostrada μπορεί μεν να ήταν το υπέρτατο προπαγανδιστικό μέσο του φασιστικού καθεστώτος, δεν έπαυαν όμως να παραμένουν ως επί το πλείστον άδειες από κυκλοφορούντα οχήματα.⁷⁵⁴

Ο Puricelli είχε ακόμη συνεργαστεί στην κατασκευή ενός αυτοκινητοδρόμου από το Αμβούργο ως τη Βασιλεία, που επίσης θα προεκτεινέτο ως την Ιταλία ως πρόεδρος του συμβουλίου για το εν λόγω τεχνικό έργο, της HAFRABA. Οι φιλοδοξίες του όμως περιλάμβαναν την κατασκευή ενός δικτύου που θα εξαπλωνόταν σε ολόκληρη την ηπειρωτική Ευρώπη.⁷⁵⁵ Γι' αυτό διοργάνωσε για λογαριασμό της HAFRABA συνέδριο το 1927 στη Ζυρίχη. Σε επόμενο συνέδριο που ακολούθησε στο Μιλάνο το 1932, ο Thomas απευθυνόμενος στους παρευρισκόμενους υποστήριξε: «Εσείς είστε οι τεχνικοί, οι ειδικοί, εσείς είστε ικανοί μέσω των υπολογισμών σας και της εμπειρίας σας να βάλετε σε εφαρμογή σχέδια αφηρημένα και γενικά. Σας ικετεύω όμως, συνειδητοποιήστε τα, και μελετήστε τα. Συνεργαστείτε όσο μπορείτε για το τιτάνιο έργο της ανοικοδόμησης και της οργάνωσης που βαραίνει τη γενιά μας.». Είναι η περίοδος που πρωταγωνιστούν πλέον οι μηχανικοί.

⁷⁵⁴ Βλ. M. Moraglio, “Road ambition or just coincidence? The Italian fascist motorway projects in inter-war Europe”, *Journal of Transport History*, τ. 30, 2009, σ. 168 – 182. M. Moraglio, “European models, domestic hesitance. The renewal of the Italian road network in the inter-bellum”, *Transfers, Interdisciplinary Journal of Mobility Studies*, τ. 2, 2012, σ. 87 – 105. G. Mom, “Roads without Rails. European Highway-Network Building and the Desire for Long-Range Motorized Mobility”, σ. 745 – 772

⁷⁵⁵ Βλ. R. Vahrenkamp, *The German Autobahn, 1920 – 1945*, Josef Eul Verlag, Lohmar, 2010. T. Zeller, *Driving Germany. The Landscape of the German Autobahn, 1930 – 1970*, Berghahn Washington D.C., 2007. G. Mom, “Roads without Rails. European Highway-Network Building and the Desire for Long-Range Motorized Mobility”, σ. 745 – 772

Το επόμενο σχέδιο που παρουσίασε στο συνέδριο του 1932 ο Puricelli ήταν ακόμη περισσότερο μεγαλεπήβολο· είχε συνολικό μήκος 36.000 χλμ. και κόστος 4,2 δις ελβετικά φράγκα και θα χρηματοδοτείτο αποκλειστικά μέσω φόρων καυσίμων. Δεν προβλέπονταν καν διόδια. Μέσω αυτού, όπως υποστήριξε ο Puricelli το 1934 στο γερμανικό περιοδικό *Die Strasse*, αφού ολοκληρώνονταν σε εθνικό επίπεδο τα σχέδια αυτοκινητοδρόμων από διάφορα κράτη, κι ουσιαστικά την Ιταλία και τη Γερμανία, θα υλοποιείτο «η κατάκτηση της ηπείρου!». ⁷⁵⁶ Το σχέδιο του Puricelli υποτίθεται ότι θα έθετε τις οικονομικές αδυναμίες των κρατών με κεϋνσιανούς όρους. Στην εκτεταμένη εκδοχή του δικτύου αυτού περιλαμβάνεται κι η Ελλάδα η οποία συνδέεται με τις υπόλοιπες χώρες μέσω Βαλκανίων – Θεσσαλονίκης και μέσω Ιταλίας – Ηπείρου. Στην ουσία τα παραπάνω σχέδια προσέφεραν την ευκαιρία στα κατά τόπους εθνικά σχέδια οδικών δικτύων να δώσουν στην κατασκευή τους μια ευρωπαϊκή προοπτική. Επομένως, ο όρος «Ευρώπη» λειτουργούσε ως παράγοντας προώθησης των σχεδίων αυτών σε επίπεδο κυβερνήσεων και κοινής γνώμης. Με αυτό το σκεπτικό λοιπόν, στις περισσότερες κυβερνήσεις της εποχής αρχίζουν να επεξεργάζονται σχέδια αντίστοιχων δικτύων ως μέρος ενός ευρύτερου διακρατικού ευρωπαϊκού δικτύου, που στόχο είχε «να ενώσει όλες τις σημαντικές πόλεις, τα βιομηχανικά κέντρα και τους τουριστικούς προορισμούς». ⁷⁵⁷

Ωστόσο ο τρόπος χρηματοδότησης του δικτύου από τους φόρους καυσίμων απέκλειε χώρες με χαμηλή κυκλοφορία αυτοκινήτων, όπως η Ελλάδα από την δυνατότητα κατάρτισης μιας οικονομοτεχνικής μελέτης με προοπτικές υλοποίησης, γι' αυτό κι εν τέλει δεν συγκαταλέχθηκε μεταξύ των χωρών με προτεραιότητα στην άμεση έναρξη των κατασκευαστικών έργων. Επιπλέον, για γεωγραφικούς λόγους αποκλείονταν χώρες όπως το Ηνωμένο Βασίλειο κι οι σκανδιναβικές. Ούτως ή άλλως η οικονομοτεχνική μελέτη που εκπονήθηκε στη βάση της προοπτικής χρηματοδότησης από τους φόρους καυσίμων, παρουσίαζε απόκλιση μεταξύ του αρχικά προτεινόμενου σχεδίου κι αυτού που υπήρχε δυνατότητα να κατασκευαστεί. Εν τέλει εγκαταλείφθηκε και το Office International des Autoroutes διαλύθηκε.

Τα επόμενα μεσοπολεμικά σχέδια διακρατικών αυτοκινητοδρόμων που εκπονήθηκαν απηχούν μία μετατόπιση στην αντίληψη της υπέρβασης των ευρωπαϊκών συνόρων, καθ' ότι το αίτημα μετατίθεται από την ενοποίηση στον αποικιοκρατικό

⁷⁵⁶ F. Schipper, *Driving Europe*, σ. 107

⁷⁵⁷ F. Schipper, *Driving Europe*, σ. 110

ιμπεριαλισμό. Ο πρώην πρόεδρος του, ο Lucien Lainé παρουσίασε σε συνέδριο της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Επιτροπής στις Βρυξέλλες το 1935 επιπλέον σχέδια αυτοκινητοδρόμων, του Ευρωαφρικανικού, με διαδρομή Αμβούργο – Άμστερνταμ – Παρίσι – Μπορντώ – Μαδρίτη – Μαρόκο – Αφρική, του Υπερευρωπαϊκού, με διαδρομή Σήραγγα Σανέλ – Βρυξέλλες – Βερολίνο – Βαρσοβία – Μόσχα – Σιβηρία, του δρόμου Βαλτική – Αδριατική με διαδρομή Αμβούργο – Πρίντεζι και του Ευρασιατικού με διαδρομή Λονδίνο – Κωνσταντινούπολη που είχε αποικιοκρατικές προοπτικές επέκτασης ως την Ινδία και την Κέιπ Τάουν.⁷⁵⁸

Επιπλέον, η Γερμανία υπό τον Χίτλερ αποσύρθηκε από την ΚτΕ κι ο Puricelli συνεργάστηκε με το καθεστώς του για την κατασκευή του Autobahn. Ο Γενικός Διευθυντής για τους Γερμανικούς Αυτοκινητοδρόμους Fritz Todt ανέθεσε στον μηχανικό Kurt Kaftan να σχεδιάσει επίσης έναν ευρωπαϊκό αυτοκινητόδρομο, τον πιο φιλόδοξο που έχει σχεδιαστεί μέχρι και σήμερα και δεν έχει ως τώρα υλοποιηθεί ποτέ, μήκους 65.000 χλμ. Χρησιμοποιούσε ως βάση τα ήδη υπάρχοντα εθνικά οδικά δίκτυα κι επιχειρούσε να επαναφέρει το αλλοτινό γερμανικό ιμπεριαλιστικό όραμα *Drang nach Osten*. Σύμφωνα με τον Kaftan, δεν υπήρχε καιρός για χάσιμο για την κατασκευή του Autobahn: «Η τεχνολογία δημιουργήθηκε από τους ανθρώπους, σήμερα όμως είναι πιο δυνατή από αυτούς. Αν δεν προσαρμοστούμε στις ανάγκες των καιρών, σύντομα θα εξαναγκαστούμε και θα είμαστε πιθανόν απροετοίμαστοι σε σχέση με ό,τι θα μπορούσαμε να είχαμε κάνει σταδιακά με μεγαλύτερη ακρίβεια ξεκινώντας εγκαίρως. Ευρώπη, στρώσου στη δουλειά!»⁷⁵⁹ Επιπλέον, ο Kaftan τόνισε την ανάγκη για ενιαίο σύστημα σηματοδότησης.

Είναι πάντως αξιοσημείωτο ότι από την σύγκριση των τριών σχεδίων ευρωπαϊκών αυτοκινητοδρόμων των Thomas, Puricelli και Kaftan καταδεικνύεται ότι η Ελλάδα κι άλλες ανατολικοευρωπαϊκές χώρες συμπεριλαμβάνονται στην εκτεταμένη εκδοχή του δευτέρου και πιο ρητά στο τελευταίο σχέδιο που ουσιαστικά φαίνεται να προετοιμάζει την ενσωμάτωση όλων των εθνικών δικτύων στο Autobahn, έχοντας πλέον όχι ενοποιητικές αλλά ιμπεριαλιστικές προοπτικές. Στο πλαίσιο της ναζιστικής προπαγάνδας πάντως, η κατασκευή της Autobahn συνδυαζόταν και με την προώθηση

⁷⁵⁸ F. Schipper, *Driving Europe*, σ. 112

⁷⁵⁹ F. Schipper, *Driving Europe*, σ. 115. G. Mom, “Roads without Rails. European Highway-Network Building and the Desire for Long-Range Motorized Mobility”, σ. 745 – 772. Βλ. επίσης R. Vahrenkamp, “Automobile Tourism and Nazi Propaganda: Constructing the Munich – Salzburg Autohan”, *The Journal of Transport History*, τ. 27, 2006, σ. 21 – 38

του τουρισμού.⁷⁶⁰ Όπως πάντως προαναφέρθηκε, τα διαφορετικά σχέδια περί ευρωπαϊκής ενοποίησης στα οποία περιλαμβάνονταν και διαφορετικές προτάσεις για την ανάπτυξη οδικών δικτύων που αποκαλούνταν «ευρωπαϊκά», απηχούσαν και διαφορετικές απόψεις περί του τι αποτελεί την Ευρώπη. Τα περισσότερα εξ αυτών τελικά έμειναν στα χαρτιά καθ' ότι μεταξύ άλλων προϋπέθεταν ότι το αυτοκίνητο θα μετατρεπόταν από προνόμιο των λίγων σε μέσο με μαζική χρήση.

Όσο προχωρούν τα χρόνια πάντως προς το 1939 η διακρατική οδική σύνδεση της Ευρώπης για λόγους τουρισμού δίνει τη θέση της στην κατασκευή οδικών συνδέσεων για ιμπεριαλιστικούς λόγους. Ο Hitler είχε ως φιλοδοξία να συνδέσει οδικά ολόκληρη την Ευρώπη φθάνοντας ως το ανατολικότερο άκρο της, την Κριμαία και τον Καύκασο. Με αυτό το σκεπτικό επί παραδείγματι μεγάλο μέρος των οδικών υποδομών της Πολωνίας που καταστράφηκαν κατά την γερμανική εισβολή το 1939 ανοικοδομήθηκαν από τους ίδιους τους Ναζί, καθ' ότι κατά τους ίδιους ένα μεγάλο μέρος ευρωπαϊκού οδικού δικτύου δεν θεωρείτο πλέον διακρατικό αλλά γερμανικό, συνεπώς εξυπηρετούσε στρατιωτικούς σκοπούς.⁷⁶¹

4.2.2 Οι διακρατικές τουριστικές μετακινήσεις κι η ευρωπαϊκή ενοποίηση μεταπολεμικά

Το αίτημα για την ενοποίηση της ευρωπαϊκής ηπείρου μέσω οδικών υποδομών επανέρχεται ύστερα από τον Β΄ Παγκόσμιο. Η νέα Ευρώπη, σύμφωνα με τον Carr, πήγαζε από το γεγονός ότι οι πολιτικοί σχηματισμοί με ειδικό βάρος στη διεθνή πολιτική σκηνή, έχουν αυξανόμενο μέγεθος. Απηχώντας τις ιδέες που εξέφραζε κατά τον Μεσοπόλεμο ο Albert Thomas, ο Carr υποστήριζε ότι «τα διεθνή δημόσια έργα έχουν πλέον καθιερωθεί στην κοινή συνείδηση όχι μόνο ως ένα μέσο περιορισμού της ανεργίας, αλλά κι ως μέσο διεθνούς συνεργασίας και ψυχολογικό υποκατάστατο του πολέμου».⁷⁶²

Το 1945 οι συμμαχικές δυνάμεις ίδρυσαν τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Κεντρικών Χερσαίων Μεταφορών (European Central Inland Transport Organization), που αποτελεί ουσιαστικά τον πρώτο μεταπολεμικό Ευρωπαϊκό Οργανισμό με την

⁷⁶⁰ R. Vahrenkamp, “Automobile Tourism and Nazi Propaganda: Constructing the Munich – Salzburg Autobahn”, σ. 21 – 38.

⁷⁶¹ F. Schipper, *Driving Europe*, σ. 162

⁷⁶² F. Schipper, *Driving Europe*, σ.163

συμμετοχή και των ανατολικοευρωπαϊκών χωρών, μεταξύ των οποίων κι η Ελλάδα. Η κινητικότητα εν γένει κατέχει κεντρική θέση στην θέσπιση μεταπολεμικών οργανισμών στην Ευρώπη. Ένα από τα πρώτα ζητήματα με τα οποία ασχολήθηκε ο European Central Inland Transport Organization ήταν αυτό των καυσίμων τα οποία μεταπολεμικά βρίσκονταν σε σπάνη, όπως και τα ελαστικά. Επιπλέον, τα περισσότερα οχήματα στην Ευρώπη ήταν κατεστραμμένα και χρειαζόνταν αντικατάσταση. Ο οργανισμός μερίμνησε για τα αυτοκίνητα που πραγματοποιούσαν διεθνείς μεταφορές ώστε να προμηθεύονται καύσιμα όταν μετακινούνταν σε ξένο έδαφος. Καθιέρωσε λοιπόν μία βεβαίωση πίστωσης καυσίμων, την επονομαζόμενη και “motor spirit”.⁷⁶³

Στην πορεία εκφράστηκε η άποψη ότι ο οργανισμός αυτός θα έπρεπε να μετατραπεί σε μόνιμο θεσμό. Για το λόγο αυτό μετακύλησε τις αρμοδιότητές του στη νεοσύστατη Ευρωπαϊκή Οικονομική Επιτροπή που έδρευε στη Γενεύη. Η επιτροπή αυτή πρωτοϊδρύθηκε ως περιφερειακό οικονομικό όργανο του ΟΗΕ που αντικατέστησε την ΚτΕ. Είναι αξιοσημείωτο ότι στο πλαίσιο των εργασιών της επιτροπής αυτής υπήρχε διάλογος μεταξύ ανατολικών και δυτικών κρατών της Ευρώπης. Από το 1948 κι εξής η ΕΟΕ ξεκίνησε να διεξάγει ετήσιες έρευνες για οικονομικά στοιχεία των εμπλεκόμενων χωρών αποτελώντας αξιόπιστο φορέα για τα πορίσματα που δημοσίευε τόσο σε ό,τι αφορούσε την Ανατολική, όσο και τη Δυτική Ευρώπη. Μεταξύ των πρώτων ειδικών επιτροπών που ίδρυσε η ΕΟΕ εκτός από την Επιτροπή Ανθρακα, ήταν κι η Επιτροπή Χερσαίων Μεταφορών (Inland Transport Committee).⁷⁶⁴

Πέρα όμως από τις ευρωπαϊκές πρωτοβουλίες για τον διακρατικό συντονισμό της μεταπολεμικής αποκατάστασης του ευρωπαϊκού οδικού δικτύου δεν θα πρέπει να παραλειφθεί η συμβολή του European Recovery Program, γνωστού ως σχεδίου Marshall. Όπως ήδη περιγράφηκε στο 2^ο κεφάλαιο, στο πλαίσιο αυτού του

⁷⁶³ F. Schipper, *Driving Europe*, σ. 166

⁷⁶⁴ F. Schipper, *Driving Europe*, σ. 172. Στην ένατη συνάντηση των μελών της, η Ευρωπαϊκή Οικονομική Επιτροπή το 1952 μεταξύ των αντικειμένων του ενδιαφέροντός της συμπεριέλαβε θέματα όπως μεταφορικό κόστος, επενδύσεις, οργάνωση των μεταφορών, λογιστική ανάλυση κλπ. Από πλευράς ΟΗΕ, ο Αμερικανός εκπρόσωπος Russell McClure υποστήριξε ότι η ανάπτυξη των οδικών δικτύων θα βοηθούσε στην μεταπολεμική ανοικοδόμηση της Ευρώπης και στην άμβλυνση των προβλημάτων που προέκυψαν κατά τον Β΄ Παγκόσμιο, γι' αυτό θα έπρεπε να συγκροτηθεί ειδική ομάδα εργασίας. Η επιτροπή συγκροτήθηκε κι ένα από τα πορίσματα στα οποία κατέληξε ήταν ότι αν και μεσοπολεμικά είχαν αναληφθεί πολλές πρωτοβουλίες δεν είχαν καταλήξει σε μία ενιαία πολιτική στο ζήτημα των μεταφορών. Μεταξύ των στόχων της επίσης συμπεριέλαβε το θέμα συνεργασίας μεταξύ Ανατολικής και Δυτικής Ευρώπης στο θέμα των μεταφορών. Εν τω μεταξύ άρχισαν να ιδρύονται κι άλλοι οργανισμοί που ανέλαβαν δραστηριότητα για το ζήτημα των μεταφορών, μεταξύ των οποίων, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Υπουργών των Μεταφορών.

προγράμματος υπήρξε εκτεταμένη εμπλοκή του αμερικανικού παράγοντα στην ανάπτυξη υποδομών αυτοκίνησης που οι Αμερικανοί θεωρούσαν αναγκαίο υπόβαθρο για την συνολική ανάπτυξη των εθνικών ευρωπαϊκών οικονομιών. Επιπλέον, το πρόγραμμα αυτό συνέδεσε την κατασκευή μεγάλης κλίμακας υποδομών αφ' ενός με την ίδρυση διακρατικών θεσμών συνεργασίας διαφημίζοντας για παράδειγμα το αμερικανικό θεσμικό όργανο Interstate Commerce Commission ως πρότυπο για την ίδρυση αντίστοιχου οργάνου διακρατικών έργων στην Ευρώπη, κι αφ' ετέρου με την ανάπτυξη του τουρισμού. Πέρα απ' το ότι οι ιθύνοντες του Marshall ήταν από τους πρώτους παράγοντες που προώθησαν τον τουρισμό μεταπολεμικά ως πυλώνα κρατικής οικονομικής ανάπτυξης διαφημίζοντας τον «παλαιό κόσμο» ως τουριστικό προορισμό για τουρίστες από τις ΗΠΑ, έδωσαν επίσης κατευθυντήριες οδηγίες για την ανάπτυξη τουριστικών υπηρεσιών, που συνδέονταν με την αυτοκίνηση όπως υπηρεσίες ενοικίασης αυτοκινήτων, ποιοτικό οδικό δίκτυο, ταξί, και δρομολόγια λεωφορείων μεγάλων αποστάσεων.⁷⁶⁵

Ο πιο σημαντικός όμως οργανισμός που προώθησε την ανάπτυξη του οδικού δικτύου στην Ευρώπη στο πλαίσιο του Marshall ήταν η Διεθνής Οδική Ομοσπονδία (International Road Federation) η οποία ιδρύθηκε στο Λονδίνο το 1948 υπό την προεδρία του Georges Galliene που είχε εργαστεί σε αυτοκινητοβιομηχανίες όπως η Peugeot, η General Motors κι η Renault. Η ομοσπονδία αυτή τελούσε σε άμεση εποπτεία από τους ιθύνοντες του σχεδίου Marshall. Η προσωρινή Επιτροπή Ευρωπαϊκής Οικονομικής συνεργασίας το 1948 μετασχηματίστηκε στον Οργανισμό Ευρωπαϊκής Οικονομικής Συνεργασίας με σκοπό την προώθηση συνεργασιών μεταξύ των ευρωπαϊκών κρατών. Στο πλαίσιο αυτού του Οργανισμού η Επιτροπή Χερσαίων Μεταφορών (Inland Transport Committee) ασχολήθηκε ειδικά με το ομώνυμο ζήτημα. Η επιτροπή αυτή προώθησε ιδιαίτερα ζητήματα ανάπτυξης οδικών μεταφορών σε άμεση σχέση με τον τουρισμό.⁷⁶⁶ Κατ' αρχάς στα 1950 απέστειλαν Αμερικανούς μηχανικούς για την εκπαίδευση των Ευρωπαίων συναδέλφων τους σε σχέση με τις τελευταίες εξελίξεις της αμερικανικής τεχνολογίας στην οδοποιΐα, αλλά και τη διοίκηση των αυτοκινητοδρόμων. Εκτός από τις κατά τόπους επισκέψεις κλιμακίων μηχανικών για τη μελέτη δρόμων, υπήρξαν ανταλλαγές επισκέψεων καθώς Ευρωπαίοι

⁷⁶⁵ F. Schipper, *Driving Europe*, σ. 174. G. Mom, “Roads without Rails. European Highway-Network Building and the Desire for Long-Range Motorized Mobility”, σ. 745 – 772

⁷⁶⁶ F. Schipper, *Driving Europe*, σ. 175 – 6. G. Mom, “Roads without Rails. European Highway-Network Building and the Desire for Long-Range Motorized Mobility”, σ. 745 – 772

μηχανικοί επισκέφθηκαν αυτοκινητοδρόμους στην Αμερική για τη μελέτη των σχετικών κατασκευαστικών τεχνικών σε μία ποικιλία διαφορετικών κλιματολογικών και τοπογραφικών συνθηκών. Επίσης υπήρξαν επισκέψεις Ευρωπαίων σε αμερικανικούς θεσμούς που είχαν ως αντικείμενο τις μεταφορές.

Το συμπέρασμα των επισκέψεων αυτών ήταν ότι οι Ευρωπαίοι θα έπρεπε να προσπαθήσουν να οργανώσουν το ζήτημα των ευρωπαϊκών μεταφορών σε θεσμικό και τεχνικό επίπεδο με βάση τα αμερικανικά πρότυπα. Μεταπολεμικά, ο τουρισμός χρησιμοποιήθηκε σε μεγάλη έκταση από τους ιθύνοντες του σχεδίου Marshall για την οικονομική ανάπτυξη της Ευρώπης, μέσω της προσέλκυσης τουριστών από την Αμερική. Ο γύρος της Ευρώπης διαφημιζόταν ως τουριστικό προϊόν. Η American Automobile Association άρχισε να πραγματοποιεί ήδη από το 1949 ταξίδια μέσω ταξιδιωτικών πρακτορείων με ξεναγό, τα οποία σύντομα πήραν τη μορφή περιηγήσεων σε καθορισμένες διαδρομές μέσω λεωφορείων. Οι περιηγήσεις αυτές ήταν κλειστές, καθ' ότι δεν έπαιρναν επιβάτες στο δρόμο. Τα προγράμματα αυτά αποτέλεσαν το πρότυπο για την μετέπειτα δημιουργία ιδιωτικών εταιρειών λεωφορείων που παρείχαν τουριστικές υπηρεσίες πραγματοποιώντας διακρατικά τουριστικά δρομολόγια. Αναφέρεται επί παραδείγματι ότι μία σουηδική εταιρεία πραγματοποιούσε δρομολόγιο από την Στοκχόλμη έως τη Ρώμη, διασχίζοντας ολόκληρη την Ευρώπη.

Ο αμερικανικός παράγοντας είχε αρκετά καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση του μεταπολεμικού ευρωπαϊκού οδικού δικτύου. Πέρα απ' το ότι έδωσε σαφή προτεραιότητα στους δρόμους έναντι των σιδηροδρόμων, χρησιμοποίησε τον τουρισμό συνειδητά πλέον ως μορφή βιομηχανίας της οποίας τα έσοδα μπορούν να συνεισφέρουν στην περαιτέρω οικονομικοτεχνική ανάπτυξη. Όπως και πριν από το «διάλειμμα» του Β' Παγκοσμίου και της πολεμικής προετοιμασίας που διεξάχθηκε πριν από αυτόν, ο τουρισμός και τα αυτοκίνητα γίνονταν το όχημα για την ενοποίηση του ευρωπαϊκού χώρου. Οι μεταπολεμικοί υπερεθνικοί θεσμοί αυξανόμενου βάρους που δημιουργούνται μεταπολεμικά οικοδομούν αυτό που όπως αναφέρθηκε και παραπάνω χαρακτήρισε ο Carr ως νέα Ευρώπη και οδηγεί σταδιακά στην Ενωμένη Ευρώπη.

Σε ό,τι είχε να κάνει με το οδικό δίκτυο σε πρακτικό επίπεδο, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή Οικονομικής Συνεργασίας που αποτελείτο από τεχνοκράτες κι ειδικούς στα θέματα τεχνικών ανέλαβε τον καθορισμό των διαδρομών που θα περιλαμβάνονταν σε ένα ενιαίο ευρωπαϊκό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων το 1948, το οποίο είναι μέχρι σήμερα γνωστό ως δίκτυο E. Παρ' ότι στόχος γι' αυτό το δίκτυο ήταν να υπάρχει άνοιγμα προς

Μέση Ανατολή κι Αφρική, στον χάρτη οδικού δικτύου που κατάρτισε αυτή η ομάδα, η Ελλάδα δεν συμπεριλήφθηκε, παρά το 1952.⁷⁶⁷ Αποτέλεσμα των εργασιών της επιτροπής αυτής ήταν η Διακήρυξη για την Κατασκευή Διεθνών Οδικών Αρτηριών το 1950 στη Γενεύη. Συμμετέχοντα στην συμφωνία κράτη ήταν το Βέλγιο, η Γαλλία, το Λουξεμβούργο, η Ολλανδία και το Ηνωμένο Βασίλειο. Στο πλαίσιο αυτής της Διακήρυξης δημιουργήθηκε αυτό που ορίζουμε σήμερα ως το δίκτυο των ευρωπαϊκών αυτοκινητοδρόμων E. Στην εν λόγω διακήρυξη, πέρα απ' την πρόθεση για δημιουργία σχέσεων μεταξύ των ευρωπαϊκών χωρών μέσω της κατασκευής δρόμων κατάλληλων για διεθνή κυκλοφορία, καταρτίστηκε κι η ομαδοποίηση των δρόμων E βάσει αρίθμησης ανάλογα με τον κυκλοφοριακό όγκο που εξυπηρετούσαν και του κατά πόσο αποτελούσαν κύριες ή δευτερεύουσες αρτηρίες.⁷⁶⁸

Αυτό που πρέπει να τονιστεί εδώ είναι ότι στο πλαίσιο αυτής της Διακήρυξης αυτό που προβλεπόταν στην ουσία δεν ήταν η εξ αρχής κατασκευή ενός ενιαίου ευρωπαϊκού οδικού δικτύου, αλλά ο συντονισμός των επιμέρους εθνικών δικτύων σ' ένα δίκτυο με κατά το δυνατόν αντίστοιχες παραμέτρους προδιαγραφών κι η δημιουργία του νομικού πλαισίου που θα διασφάλιζε την πιθανή χρηματοδότηση περαιτέρω βελτίωσης ή επέκτασής τους.⁷⁶⁹ Για το λόγο αυτό παρότρυνε τις χώρες να

⁷⁶⁷ F. Schipper, *Driving Europe*, σ. 193

⁷⁶⁸ F. Schipper, *Driving Europe*, σ. 14 – 7, 195. Αξίζει να επισημανθεί ότι η δημιουργία του ευρωπαϊκού δικτύου αυτοκινητοδρόμων αφορούσε περισσότερο στον χαρακτηρισμό ήδη υπαρχόντων δρόμων ως αρτηρίες E, μέσω της κατάλληλης οδοσήμανσης, παρά στην κατασκευή νέων. Υπό αυτήν την έννοια όπως θα καταδειχθεί στο τελευταίο μέρος του κεφαλαίου, συχνά το να συμπεριληφθούν συγκεκριμένοι δρόμοι στο συγκεκριμένο δίκτυο σχετιζόταν και με ανταγωνισμούς όμορων κρατών, όπως της Ελλάδας και της Βουλγαρίας. Αντίστοιχη επισήμανση απαντά και στον Schipper ο οποίος σημειώνει ότι το δίκτυο των E δεν αποτελούνταν από αυτοκινητοδρόμους, (τουλάχιστον με την σύγχρονη σημασία του όρου) γιατί δημιουργήθηκε σε ένα περιβάλλον ήδη διαμορφωμένο από ήδη υπάρχοντες δρόμους, και από άλλες μεταφορικές υποδομές και μέσα. Στο πρώτο παράρτημα της διακήρυξης καθορίζονταν οι διαδρομές κι η αρίθμηση αυτή, η οποία από το 1 έως το 22 αφορούσε σε κύριες αρτηρίες και από το 31 έως το 92 για διακλαδώσεις. Στο δεύτερο παράρτημα της διακήρυξης καθορίζονταν οι τεχνικές προδιαγραφές ως προς το πλάτος και την ποιότητα που έπρεπε να πληρούν οι αυτοκ/δρομοί, τον αριθμό λωρίδων και την κυκλοφοριακή ικανότητα. Αυτό που πρέπει να διευκρινιστεί είναι ότι οι δρόμοι του δικτύου E κι οι αυτοκ/δρομοί δεν ήταν ταυτόσημες κατηγορίες. Στο δίκτυο E περιλαμβάνονταν δρόμοι που δεν ήταν αυτοκ/δρομοί, ενώ αντίστοιχα πολλοί αυτοκ/δρομοί δεν συμπεριλαμβάνονταν στο δίκτυο E. Στην πρώτη κατηγορία των E άνηκαν δρόμοι πλάτους καταστρώματος 7 μ. κι άνω, με κυκλοφοριακή ικανότητα μεγαλύτερη των 600 οχημάτων την ώρα. Αξίζει πάντως να επισημανθεί ότι η δημιουργία του ευρωπαϊκού δικτύου αυτοκινητοδρόμων αφορούσε περισσότερο στον χαρακτηρισμό ήδη υπαρχόντων δρόμων ως αρτηρίες E, μέσω της κατάλληλης οδοσήμανσης, παρά στην κατασκευή νέων. Υπό αυτήν την έννοια όπως θα καταδειχθεί στο τελευταίο μέρος του κεφαλαίου, συχνά το να συμπεριληφθούν συγκεκριμένοι δρόμοι στο συγκεκριμένο δίκτυο σχετιζόταν και με ανταγωνισμούς όμορων κρατών, όπως της Ελλάδας και της Βουλγαρίας

⁷⁶⁹ F. Schipper, *Driving Europe*, σ. 197. Για το λόγο αυτό η πυκνότητα του δικτύου E όπως απεικονιζόταν στους συγκεντρωτικούς χάρτες συχνά δεν είχε σχέση με το δίκτυο των πραγματικών αυτοκινητοδρόμων, δεδομένου ότι τα στοιχεία προσκομίζονταν από το εκάστοτε κράτος, ενώ τα κριτήρια βάσει των οποίων επιμέρους οδικά δίκτυα χαρακτηρίζονταν ως αυτοκινητόδρομοι δεν ήταν ενιαία. Για παράδειγμα Αγγλία, μια απ' τις χώρες με μεγαλύτερη κυκλοφορία αυτοκινήτων και από τα μεγαλύτερα ποσοστά

μιμηθούν τους τρόπους χρηματοδότησης του Βελγίου και της Γαλλίας. Πιθανός χρηματοδότης θα μπορούσε να είναι η Διεθνής Τράπεζα για την Χρηματοδότηση και την Ανάπτυξη, η οποία όμως θα έπρεπε να δώσει υπέρογκα δάνεια για να καλυφθούν οι δαπάνες που χρειάζονταν για τόσο μεγάλα κατασκευαστικά έργα. Ως εναλλακτική υπήρχε η επιβολή διοδίων, γεγονός όμως που προκαλούσε έντονες διαφωνίες, καθ' ότι θεωρείτο ότι θα έπρεπε να υπάρχει έντονη κυκλοφορία για να υπάρξουν υπολογίσιμα έσοδα.

Σε όλα αυτά η Διεθνής Οδική Ομοσπονδία, που όπως αναφέρθηκε παραπάνω είχε συγκροτηθεί με πρωτοβουλία των υπευθύνων του σχεδίου Marshall, υπήρξε αρωγός με την έκδοση χαρτών, την καταγραφή στοιχείων και την έκδοση φυλλαδίων που ενημέρωναν για την σημασία του δικτύου E σε τοπικό επίπεδο. Μεταξύ άλλων δημιούργησε κι ένα σύστημα κεφαλαιακής ροής από τις πλουσιότερες προς τις φτωχότερες χώρες, καθ' ότι ήταν κοινός τόπος ότι για κάποιες χώρες η κατασκευή οδικού δικτύου χωρίς εξωτερική βοήθεια ήταν αδύνατη. Επιπλέον πρότεινε την ίδρυση ενός Γραφείου Ευρωπαϊκών Δρόμων (European Road Office). Οι παραπάνω προσπάθειες όμως αποδείχθηκαν αρκετά φιλόδοξες για να υλοποιηθούν. Παρ' ό,τι στην πορεία προτάθηκε ως εναλλακτική η διακυβερνητική συνεργασία γειτονικών κυβερνήσεων σε οικονομοτεχνικό επίπεδο για την εφαρμογή διμερών ή τριμερών προγραμμάτων δεν πραγματοποιήθηκε τίποτε αξιόλογο σε επίπεδο συνεργασίας.⁷⁷⁰

Από την δεκαετία του 1950 κι εξής πάντως, η ανάπτυξη του αυτοκινητιστικού τουρισμού στην δυτική και βόρεια Ευρώπη ως πολιτισμική πρακτική της μεσαίας τάξης οδηγεί διάφορες χώρες να αναλάβουν πρωτοβουλίες κρατικής τουριστικής πολιτικής μέσω εθνικών οργανισμών για την διευκόλυνση της κινητικότητας των τουριστών που μετακινούνταν με αυτοκίνητο (βλ. Πίνακα 4.1). Στο έργο τέτοιων φορέων, πέρα από πρωτοβουλίες όπως έρευνα του οδικού δικτύου για την έκδοση οδικών χαρτών, ή οδοσήμανση περιλαμβάνονταν και γραφειοκρατικές ή οικονομικές διευκολύνσεις.⁷⁷¹

ιδιοκτησίας ανά κάτοικο στην Ευρώπη στο σχετικό χάρτη εμφανιζόταν μαζί με την Τουρκία σε μία από τις τελευταίες θέσεις. Ο τρόπος κατανομής του δικτύου E ανά χώρα προκάλεσε την κριτική από πλευράς των χωρών προς το Transport Division της Economic Committee of Europe, που από την πλευρά της απάντησε διά στόματος του διευθυντή της Charguerard-Hartmann ότι βασίστηκαν στα στοιχεία που τους παρείχαν οι ίδιες οι χώρες.

⁷⁷⁰ F. Schipper, *Driving Europe*, σ. 200

⁷⁷¹ *Τουριστική Πολιτική – Συγκριτική Μελέτη Εθνικών Οργανισμών διά την Εφαρμογή Τουριστικής Πολιτικής*, σ. 48 – 9. Στη Ρουμανία για παράδειγμα τοποθετούνταν κατά μήκος των δρόμων σταθμοί οδικής βοήθειας, ενώ στη Βουλγαρία είχαν καθιερωθεί δελτία τουριστικής βενζίνης που προσέφεραν έκπτωση 12%. Στην Αγγλία είχε ιδρυθεί γραφείο οδικών ερευνών για την παρακολούθηση κυκλοφοριακών αναγκών.

4.2.3 Συμπεράσματα για την τουριστική αυτοκίνηση στην Ευρώπη κατά τον 20^ο αιώνα

Σε κατακλείδα των όσων παρουσιάστηκαν στα δύο προηγούμενα υποκεφάλαια, στις αρχές του 20^{ου} αιώνα οι πρωτοβουλίες για τη θεσμική και τεχνική διευκόλυνση των ατομικών μετακινήσεων Ευρωπαίων πολιτών ανήκουν σε μεγάλο βαθμό σε μη κυβερνητικούς φορείς όπως οι σύλλογοι αυτοκινητιστών. Με δεδομένο ότι οι εμπορικές μεταφορές εξυπηρετούνταν κατά κόρον από τους σιδηροδρόμους, η διακρατική κινητικότητα με το αυτοκίνητο συνδέθηκε με τις πρακτικές του ελεύθερου χρόνου, ήτοι τον τουρισμό.

Μετά τον Α΄ Παγκόσμιο πόλεμο, παρά την έξαρση των ευρωπαϊκών εθνικισμών, διεξάγονται συζητήσεις και αναλαμβάνονται πρωτοβουλίες για την ίδρυση οργάνων με αντικείμενο την ευρωπαϊκή ενοποίηση. Στο λόγο που εκφέρεται εξ αφορμής των παραπάνω, η σύλληψη του ευρωπαϊκού χώρου ως ενιαίου συνδέεται στενά με τεχνοκρατικά κι οικονομικά αιτήματα που αφορούν αφ' ενός την κατασκευή μεγάλων τεχνικών έργων ως υποδομών κινητικότητας κι αφ' ετέρου με την διευκόλυνση των μετακινήσεων ως μέσο προώθησης οικονομικής συνεργασίας των ευρωπαϊκών κρατών. Παρά την γενική τάση εθνικής αναδίπλωσης που επικρατούσε στην ευρωπαϊκή ήπειρο, ένα μεγάλο μέρος της διανοητικής και τεχνοκρατικής ελίτ απασχολείτο με την εξάλειψη των συνθηκών ανταγωνισμού που είχαν οδηγήσει στον Α΄ Παγκόσμιο. Εν τέλει όμως τα φιλόδοξα σχέδια οδικών υποδομών της μεσοπολεμικής περιόδου από μέσα ενοποίησης γίνονται είτε μέσα εθνικής προβολής με τεχνοκρατικούς όρους, είτε ιμπεριαλιστικά μέσα. Τα παραδείγματα της Autostrada και της Autobahn είναι χαρακτηριστικά ως προς αυτή τη μεταβολή.

Κατά τη μεταπολεμική περίοδο, η κυριαρχία των οδικών μεταφορών έναντι των σιδηροδρομικών εδραιώνεται λόγω και της συμβολής του σχεδίου Marshall. Οι ιθύνοντες του προγράμματος της αμερικανικής βοήθειας είχαν ως στόχο την προώθηση ενός σχεδίου ανασυγκρότησης, του οποίου κριτήριο επιτυχίας θεωρείτο εν πολλοίς ο βαθμός προσομοίωσης της γηραιάς ηπείρου με την αμερικανική. Υπό αυτήν την έννοια αφ' ενός δόθηκε σαφής έμφαση στην δημιουργία υπερεθνικών οργάνων που θα συντόνιζαν τις επιμέρους εθνικές προσπάθειες αποκατάστασης των οδικών δικτύων έτσι ώστε να διευκολυνθεί η ενοποίηση των ευρωπαϊκών χωρών μέσω των υποδομών τους. Αφ' ετέρου οι εκπρόσωποι της αμερικανικής αποστολής θεωρούσαν ότι τα οδικά

δίκτυα μπορούν να συνεισφέρουν στην ανάπτυξη μέσω της βιομηχανίας του τουρισμού, γι' αυτό κι ενθάρρυναν ανεπιφύλακτα την προώθηση της ανακατασκευής της ευρωπαϊκής ηπείρου ως τουριστικό αξιοθέατο για τους Αμερικανούς τουρίστες.

Τα ευρωπαϊκά υπερεθνικά όργανα που συγκροτούνται μεταπολεμικά για την διακρατική συνεργασία με αντικείμενο την οικονομική ανάπτυξη και την οδική διασύνδεση των ευρωπαϊκών χωρών βρίσκονται στην ίδια κατεύθυνση. Κάποια από αυτά μάλιστα βρίσκονται τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια σε άμεση συνεργασία με τα συντονιστικά όργανα του σχεδίου Marshall. Εν τέλει, οι διακηρύξεις των προγραμμάτων αυτών των οργανισμών δεν απέδωσαν καρπούς στην πράξη. Αφ' ενός όμως είναι σημαντικό ότι αυτοί οι οργανισμοί διατυπώνουν αιτήματα που μετεξελίσσονται αργότερα στους στόχους ευρωπαϊκής ενοποίησης όπως διατυπώθηκαν στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας και μετέπειτα Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αφ' ετέρου είναι χαρακτηριστικό ότι για χώρες με φτώχη οδική διασύνδεση όπως οι βαλκανικές και δη η Ελλάδα, η συμμετοχή τους σε οργανισμούς όπως οι παραπάνω έχουν καίρια συμβολή στην διατύπωση και αποκρυστάλλωση των αναπτυξιακών τους αιτημάτων για εξευρωπαϊσμό κι εκσυγχρονισμό σε επίπεδο ρητορείας.

Σε αυτό το πλαίσιο, το αίτημα της Ελλάδας για οικονομική ανάπτυξη συνδέεται τόσο με τα τεχνοκρατικά αιτήματα για ένωση με την υπόλοιπη Ευρώπη μέσω των οδικών υποδομών και της ανάπτυξης της βιομηχανίας του τουρισμού, όσο και με τα ιδεολογικά αιτήματα της εθνικής προβολής του ελληνικού κράτους ως μέλος της ευρωπαϊκής οικογένειας και ταυτόχρονα τουριστικό προορισμό. Αυτά τα ζητήματα θα εξετασθούν λεπτομερέστερα στα επόμενα υποκεφάλαια.

4.3 Δρόμοι, ανάπτυξη κι εξευρωπαϊσμός στην Ελλάδα του Μεσοπολέμου – Οι απαρχές των τουριστικών κινητικότητων

4.3.1 Το ελληνικό τοπίο ως φορέας ιδεολογικών νοημάτων κατά το Μεσοπόλεμο

Η ανάπτυξη του μεταφορικών υποδομών στο δημόσιο λόγο ήδη από την εποχή του Τρικούπη συνδέεται με δύο όρους: εκσυγχρονισμό και εξευρωπαϊσμό. Ειδικά κατά τη διάρκεια του Μεσοπολέμου, όπως περιγράφηκε στο 2^ο κεφάλαιο, μέσω της τεχνοκρατικής αντίληψης της ελληνικής επικράτειας, τα αιτήματα της ενοποίησής της και διασύνδεσής της με τα μεγάλα οικονομικά κέντρα της εποχής στην υπόλοιπη

Ευρώπη προωθούσαν την ιδέα του να προσεγγίσει η χώρα το παράδειγμα της εκσυγχρονισμένης οικονομικής ανάπτυξης των δυτικοευρωπαϊκών κυρίως χωρών.⁷⁷²

Ένα από τα ιδεολογικά στοιχεία που συμμετείχαν στην συγκρότηση της σχετικής ρητορείας ήταν η λογική της υστέρησης: το ελληνικό κράτος βάσει μιας υπόρρητης λογικής ανεπάρκειας όφειλε να αποδείξει τα διαπιστευτήριά του ως ευρωπαϊκό κράτος. Ειδικά στο πλαίσιο των διανοητικών επεξεργασιών της γενιάς του 1930, οι ιδεολογικές αυτές ζυμώσεις συνδιαλέγονται σε μεγάλο βαθμό με προβληματικές για τον ρόλο της τεχνολογίας στην εννοιολόγηση του έθνους.⁷⁷³ Από την άλλη πλευρά, την ίδια περίοδο ωστόσο αποκρυσταλλώνεται κι η πρόσληψη του αρχαιοελληνικού πολιτισμού ως λίκνου του ευρωπαϊκού.⁷⁷⁴ Βάσει αυτής της πρόσληψης, τα διαπιστευτήρια του ελληνικού εθνικού κράτους ως ευρωπαϊκού ορίζονταν όχι μόνο σε συνάφεια με τον εκσυγχρονισμό του μέσω τεχνικών έργων όπως οι μεταφορικές υποδομές, αλλά και σε συνάφεια με το κατά πόσο αναδείκνυε επαρκώς τον ρόλο του ως κοιτίδας του πολιτισμού της υπόλοιπης Ευρώπης. Με αυτά τα δεδομένα στο παρόν υποκεφάλαιο καταδεικνύεται το πως η κατασκευή οδικών δικτύων ως φορέας ανάδειξης του ιδεολογικά φορτισμένου ελληνικού τοπίου συνδέθηκε με τα αιτήματα του εκσυγχρονισμού και του εξευρωπαϊσμού.

Η εποχή του Μεσοπολέμου αποτελεί μία περίοδο κατά την οποία η εθνικιστική ρητορεία πολλών ευρωπαϊκών κρατών επιχειρεί να συγκεράσει το ζήτημα της ρομαντικής αναβίωσης του παρελθόντος με το ζήτημα του μελλοντικού αναπτυξιακού προτάγματος. Η σύζευξη παρελθόντος – μέλλοντος αποτελεί ούτως ή άλλως χαρακτηριστικό γνώρισμα της εθνικιστικής ιδεολογίας ήδη από τον 19^ο αιώνα, περίοδο κατά την οποία συγκροτείται εν πολλοίς και η μελέτη του αρχαιολογικού παρελθόντος ως ακαδημαϊκή πειθαρχία.⁷⁷⁵ Ειδικά κατά τον Μεσοπόλεμο όμως, τα τεχνολογικά επιτεύγματα της εποχής δίνουν την δυνατότητα για την δημιουργία μεγάλων κατασκευαστικών έργων τα οποία συνιστούν την υλική έκφανση ενός οραματισμού

⁷⁷² Λ. Παπαγιαννάκης, «Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1880 – 1910). Πολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές διαστάσεις», στο Γ. Δερτιλής – Κ. Κωστής, *Θέματα Νεοελληνικής Ιστορίας (18^{ος} – 20^{ος} αιώνας)*, Σάκκουλας, Αθήνα – Κομοτηνή, 1991

⁷⁷³ Β. Μπογιατζής, *Μετέωρος Μοντερνισμός. Τεχνολογία, ιδεολογία της επιστήμης και πολιτική στην Ελλάδα του Μεσοπολέμου. 1922 – 1940*, Ευρασία, Αθήνα, 2012, σ. 317 – 386

⁷⁷⁴ Δ. Ξιφάρης, «Η ελληνική εθνικιστική ιδεολογία στο Μεσοπόλεμο», *Θέσεις*, τ. 53, 1995 Μέρος Α', σ. 1 – 14

⁷⁷⁵ Για την σχετική προβληματική βλ. Π. Λέκκας, *Το παιχνίδι με το χρόνο. Εθνικισμός και νεωτερικότητα*, Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα, 2001. Π. Λέκκας, *Η εθνικιστική ιδεολογία. Πέντε υποθέσεις εργασίας στην ιστορική κοινωνιολογία*, Κατάρτι, Αθήνα, 1996

που προβάλλει στο μέλλον το αίτημα για πρόοδο και ανάπτυξη, ενώ ταυτόχρονα λειτουργούν και ως εμβλήματα εθνικής υπερηφάνειας. Οι περιπτώσεις της κατασκευής της Autobahn από το χιτλερικό καθεστώς στη Γερμανία και της Autostrada από το καθεστώς του Μουσολίνι στην Ιταλία είναι χαρακτηριστικές.

Με αυτά τα δεδομένα μπορεί να διατυπωθεί ως υπόθεση εργασίας ότι, σχηματικά κατά τον 19^ο αιώνα η κατασκευή σιδηροδρομικών δικτύων σε περιοχές όπως τα Βαλκάνια λειτούργησε ως παράγοντας ιμπεριαλιστικής εξωστρέφειας των Μεγάλων Δυνάμεων της εποχής, μέσω της δημιουργίας υπερεθνικών εμπορικών δικτύων και της δυτικοευρωπαϊκής οικονομικής διεξόδου σε νέες αγορές. Το πιο χαρακτηριστικό ίσως παράδειγμα είναι το δόγμα της πορείας προς Ανατολάς που αποπειράθηκε να υλοποιήσει ο γερμανικός ιμπεριαλισμός με την κατασκευή σιδηροδρόμου στην Οθωμανική Αυτοκρατορία. Από την άλλη πλευρά, κατά τον 20^ο αιώνα η κατασκευή οδικών δικτύων λειτούργησε ως παράγοντας ενοποίησης της εθνικής επικράτειας με εκσυγχρονιστικούς όρους, και ταυτόχρονης ανύψωσης του εθνικού φρονήματος στο πλαίσιο της – έστω παροδικής – εθνικιστικής εσωστρεφούς αναδίπλωσης των ευρωπαϊκών κρατών, προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι συνέπειες της οικονομικής κρίσης του 1929. Όπως βέβαια περιγράφηκε και στο 2^ο κεφάλαιο, η διάσταση της διεξόδου σε νέες αγορές μέσω της επένδυσης κεφαλαίων σε έργα οδοποιίας δεν εξέλειψε, όπως αναδείχθηκε τουλάχιστον στην περίπτωση της ανάληψης της κατασκευής μέρους του ελληνικού οδικού δικτύου από την εταιρεία Προμηθεύς που λειτούργησε ως εκπρόσωπος οικονομικών συμφερόντων της Shell. Ωστόσο, όπως υποστηρίζεται στην παρούσα έρευνα, το οδικό δίκτυο περισσότερο απ' ό,τι το σιδηροδρομικό λειτούργησε για αρκετές ευρωπαϊκές χώρες ως παράγοντας αναδιαμόρφωσης των κοινωνικών και χωρικών συσχετισμών στο πλαίσιο των εθνικών επικρατειών.

Σε αυτήν την περίπτωση εντάσσεται τουλάχιστον το ελληνικό κράτος. Ειδικά στην Ελλάδα του Μεσοπολέμου παρατηρείται μία σημαντική μετατόπιση, καθ' ό,τι κατάρρευση της Μεγάλης Ιδέας που ακολουθεί την Μικρασιατική Καταστροφή υποκαθίσταται από ενέργειες για την επίτευξη της εθνικής ομοιογένειας και την εγχάραξη μιας νέας εθνικής ταυτότητας μέσα στα κρατικά σύνορα που πλέον αντιμετωπίζονται ως οριστικά.⁷⁷⁶ Υπό αυτό το πρίσμα μπορεί να αναγνωσθεί και το αίτημα της κατασκευής εθνικού οδικού δικτύου που επιχειρείται στο πλαίσιο του

⁷⁷⁶ Δ. Ξιφαράς, «Η ελληνική εθνικιστική ιδεολογία στο Μεσοπόλεμο», σ. 1 – 14

βενιζελικού αστικού εκσυγχρονισμού. Επιπλέον, την περίοδο του Μεσοπολέμου, στις εγχώριες ιδεολογικές αντιπαραθέσεις αναφορικά με τα ζητήματα όπως η ελληνικότητα, ή η εθνική ταυτότητα, εκφράζεται πιο ρητά και η προβληματική που αφορά στη σχέση με την υπόλοιπη Ευρώπη, με τη Δύση, η οποία αποτελεί το σημασιολογικό Έτερο στο ζήτημα του ορισμού της εθνικής αυτογνωσίας.

Στην συζήτηση αυτή καταλυτικός αποδείχθηκε ο ρόλος εκπροσώπων της γενιάς του '30 όπως ο Γιώργος Θεοδοκάς, οι οποίοι διαχωρίζουν τη θέση τους από τον δογματικό αντιευρωπαϊσμό και τον απομονωτισμό προγενέστερων διανοουμένων όπως ο Περικλής Γιαννόπουλος, αλλά ταυτόχρονα επιχειρούν να προβάλλουν τη ρομαντική φιλοδοξία της αντίστασης προς τον ηγεμονισμό της Δύσης, απέναντι στον οποίο αντιτάσσεται η πολιτισμική ηγεμονία του ελληνικού πολιτισμού. Κεντρικό διανοητικό εργαλείο της πνευματικής αυτής αντίστασης που στόχο έχει την επί ίσοις όροις διαπραγμάτευση με την δυτικοευρωπαϊκή κουλτούρα λαμβάνει η έννοια της ελληνικότητας, η οποία αποτελεί τρόπον τινά αντίστοιχο όρων άλλων ευρωπαϊκών ιδεολογιών, όπως της *Italianita* ή της *Hispanidad*.⁷⁷⁷ Σε κάθε περίπτωση, όπως θα καταδειχθεί στην συνέχεια, στη βάση της συνάντησης του ελληνισμού με τη Δύση που αργότερα μετεξελίσσεται στο αίτημα για εξευρωπαϊσμό θα επιχειρηθεί να αρθεί η θεωρητική αντίφαση της ανάδειξης της ελληνικής εθνικής ταυτότητας που αντλεί το επιχείρημα της ιδιαιτερότητάς της κυρίως από το ένδοξο παρελθόν και του μελλοντικού αναπτυξιακού προτάγματος που μεταφράζεται μεταξύ άλλων σε εκσυγχρονιστικά κατασκευαστικά έργα.

Στο πλαίσιο της προσπάθειας για την ανανέωση της εθνικής θεωρίας που συντελείται κατά το Μεσοπόλεμο, αναδεικνύεται εκ νέου το προγενέστερο ιδεολόγημα που επιχειρεί να θεμελιώσει την ιδιαιτερότητα του ελληνικού έθνους βάσει της «περιβαλλοντικής ερμηνείας». Οι διανοούμενοι που διατυπώνουν αυτήν την άποψη κινούνται σε ένα ευρύ ιδεολογικό φάσμα, που καλύπτει από το χώρο της φιλελεύθερης διανοήσης έως το χώρο του φασισμού. Κοινό χαρακτηριστικό ωστόσο των ιδεών αυτών είναι η ερμηνεία της υφής του ελληνικού πολιτισμού βάσει περιβαλλοντικών χαρακτηριστικών όπως η γεωγραφική θέση, το κλίμα, το ελληνικό φως, η φυσική

⁷⁷⁷ Β. Μπογιατζής, *Μετέωρος Μοντερνισμός*, σ. 317 – 386. Δ. Ξιφαράς, «Η ελληνική εθνικιστική ιδεολογία στο Μεσοπόλεμο», *Θέσεις*, τ. 54, 1996, Μέρος Β', σ. 1 – 19

ομορφιά αλλά κι οι κλασικές αρχαιότητες. Ο τόπος αποσυνδέεται από το προγενέστερο αίτημα της εδαφικής επέκτασης και μετατρέπεται πλέον σε πολιτισμικό ιδεολόγημα.⁷⁷⁸

Αντίστοιχα, την περίοδο του Μεσοπολέμου η ελληνική διάνοηση δέχεται επιδράσεις από το γερμανικό θεωρητικό ρεύμα της «γεωπολιτικής ερμηνείας» που επίσης αναδεικνύει τη γεωγραφική θέση και τα περιβαλλοντικά στοιχεία ως συστατικά εθνικής ταυτότητας. Η γεωπολιτική ωστόσο δίνει στην περιβαλλοντική ερμηνεία έναν περισσότερο τεχνοκρατικό προσανατολισμό, καθ' ότι υποστηρίζει ότι η κοινωνία αποτελεί έναν ζωντανό οργανισμό, του οποίου η ανάπτυξη κι εν τέλει ο τρόπος διακυβέρνησης καθορίζονται από το φυσικό και γεωγραφικό περιβάλλον. Με τον τρόπο αυτό, εξωκοινωνικά στοιχεία, όπως εδαφικά ή και βιολογικά κριτήρια, η φυλή, το κλίμα, η γη καλούνται να προσδώσουν αντικειμενικό και άρα «επιστημονικό» κύρος σε εξηγητικά μοντέλα που επιχειρούν να τεκμηριώσουν την ανωτερότητα των διαφόρων εθνικών πολιτισμών.⁷⁷⁹ Απόψεις σαν τις παραπάνω προετοιμάζουν ιδεολογικά το έδαφος για την επικράτηση του μεταξικού καθεστώτος το 1936, χωρίς αυτό βέβαια να σημαίνει ότι οι εκπρόσωποί τους ήταν απαραίτητα θιασώτες του ολοκληρωτισμού. Η αρθρογραφία του Ιωάννη Μεταξά στην εφημερίδα *Η Καθημερινή*, ήδη πριν από την επιβολή του δικτατορικού καθεστώτος καταδεικνύει τις επιδράσεις που έχει δεχθεί από διανοούμενους που είχαν πραγματευτεί την επεξεργασία των ιδεών του ελληνισμού, ή της ουσίας του ελληνικού πολιτισμού, όπως ο Ίων Δραγούμης. Σε αυτήν την ιδεολογική βάση ο Μεταξάς θεμελιώνει και την ιδέα του εθνικού κράτους ως φορέα προστασίας και υπεράσπισης του ελληνισμού.⁷⁸⁰

4.3.2 Δίκτυα τουριστικής κινητικότητας και ελληνικό τοπίο

Το οδικό δίκτυο αποτελεί την κατεξοχήν τεχνοκρατική μέθοδο «χειραγώγησης» αλλά κι ανάδειξης του εθνικού τοπίου ως θεμελιώδους συστατικού ενός ουσιοκρατικά προσλαμβανόμενου εθνικού πολιτισμού σε καθεστώτα όπως το εθνικοσοσιαλιστικό ή το φασιστικό. Στο βαθμό που αυτά τα καθεστώτα αποτέλεσαν ιδεολογικά πρότυπα για την οργάνωση της δικτατορίας της 4^{ης} Αυγούστου, το ιδεολόγημα του αισθητικού εδαφισμού θα επιδράσει σημαντικά στο αίτημα για την ανάπτυξη του οδικού δικτύου,

⁷⁷⁸ Δ. Τζιόβας, *Ο μύθος της Γενιάς του '30. Νεωτερικότητα, ελληνικότητα και πολιτισμική ιδεολογία*, Πόλις, Αθήνα, 2011, σ. 395

⁷⁷⁹ Δ. Ξιφαράς, «Η ελληνική εθνικιστική ιδεολογία στο Μεσοπόλεμο», σ. 1 – 19

⁷⁸⁰ Δ. Ξιφαράς, «Η ελληνική εθνικιστική ιδεολογία στο Μεσοπόλεμο», σ. 1 – 19

ως μέσου ανακάλυψης κι ανάδειξης της ελληνικής φύσης. Πως όμως συνδέεται η φυσιολατρία ως διαδικασία εθνικής αυτογνωσίας με το οδικό δίκτυο πιο συγκεκριμένα; Εφαλτήριο γι' αυτήν την σύνδεση αποτέλεσε η δημιουργία της κινητικότητας του περιηγητισμού, που στην συνέχεια μετεξελισσεται σε μαζικές τουριστικές ροές κατά την μεταπολεμική περίοδο. Κατά τον Μεσοπόλεμο η κατασκευή οδικού δικτύου δεν συνδέεται άμεσα με τον τουρισμό, στον βαθμό που αυτό συμβαίνει μεταπολεμικά. Ήδη όμως από αυτήν την περίοδο μπορούν να ανιχνευθούν οι ιδεολογικές αντιλήψεις που εκλαμβάνουν τον περιηγητισμό ή την τουριστική προβολή αξιοθέατων ως μέσα είτε ανακάλυψης της υπαίθρου, είτε ανάδειξης του ένδοξου παρελθόντος, και μεταφράζονται αργότερα σε αίτημα για τη δημιουργία δρόμων που θα υλοποιούν την νοηματική και χωροταξική αναδιοργάνωση της ελληνικής επικράτειας.

Σημαντικό φορέα για την προώθηση δικτύων κινητικότητας με σκοπό την φυσιολατρία και την προσκυνηματική επίσκεψη σε τόπους που σταδιακά ορίζονται ως μνημειακοί, αποτελεί η ίδρυση οδοιπορικών κι εκδρομικών συλλόγων και σωματείων εκείνη την εποχή, κάποιιοι εκ των οποίων συντήσσονται εξ αφορμής ατομικών μέσων μετακίνησης. Από τα τέλη του 19^{ου} και ως τις αρχές του 20^{ου} αιώνα, όπως έχει καταδείξει ο Καφάογλου στην σχετική του έρευνα, το κυρίαρχο ατομικό μέσο μετακίνησης ήταν το ποδήλατο. Οι ποδηλατικοί σύλλογοι που συγκροτήθηκαν είχαν σημαντικό ρόλο στην διάδοση περιηγητικής κουλτούρας.⁷⁸¹ Στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, όπως σημειώνει το 1925 ο Ν. Λέκκας, ένας από τους πρώτους διευθυντές της Υπηρεσίας Ξένων και Εκθέσεων, «τό ποδήλατον υπήρξεν άπανταχοῦ ὁ ἰδρυτής τῶν μεγίστων ὀργανισμῶν γνωστῶν ὑπὸ τὸ ὄνομα Τούρινγκ Κλούμπ». Στην Ελλάδα, ήδη από το 1895 ιδρύεται η Ποδηλατική Εταιρεία υπό την προστασία του διαδόχου Κωνσταντίνου, που το 1910 μετεξελισσεται σε Εταιρεία Περιηγήσεων και συγχωνεύεται το 1914 με την Εταιρεία Φιλοξένων. Ο φορέας αυτός έχει καθοριστική συμβολή στην ανάπτυξη του οργανωμένου περιηγητισμού, ενώ ακόμη αναπτύσσει δραστηριότητα για την προβολή της τουριστικής χώρας στο εξωτερικό.⁷⁸² Σε αυτήν την κατηγορία εντάσσεται κι η ίδρυση Οδοιπορικού Συνδέσμου το 1921 με την συμμετοχή

⁷⁸¹ Η. Καφάογλου, *Ελληνική αυτοκίνηση. Άνθρωποι, οχήματα, αγώνες. 1900 – 1940*, Ύψιλον, Αθήνα, 2013, σ. 338 – 340.

⁷⁸² Α. Βλάχος, *Τουριστική ανάπτυξη και δημόσιες πολιτικές στην σύγχρονη Ελλάδα (1914 – 1950): η ανάδυση ενός νεοτερικού φαινομένου*, σ. 87. Σημειώνεται εδώ ότι οι σελίδες στη μελέτη του Α. Βλάχου παραπέμπουν στην σελιδοποίηση της διδακτορικής του διατριβής και όχι της αντίστοιχης μελέτης του, η οποία εκδόθηκε ταυτόχρονα με την υποστήριξη της παρούσας διατριβής. Βλ. επίσης, Ν. Λέκκας, *Ο Περιηγητισμός εν Ελλάδι*, (εισαγ. – επιμ. Γ. Ζαχαράτος), Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Αιγαίου – Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδος, Αθήνα, 1996 (α' έκδ. Υπουργείο Εθν. Οικονομίας, Αθήνα, 1925), σ. 25. Ευχαριστώ θερμά τον Κ. Βαττέ που μοιράστηκε μαζί μου την συγκεκριμένη ιστορική πηγή.

λογίων της εποχής. Μεταξύ των δραστηριοτήτων τους συγκαταλέγονται οι εκδρομές, η έκδοση χαρτών και οδηγών, καθώς ιστορικών κι επιστημονικών δημοσιευμάτων.⁷⁸³

Στην συνέχεια, την σκυτάλη την παίρνει το αυτοκίνητο. Περισσότερο καθοριστική θα σταθεί η ίδρυση της Ελληνικής Λέσχης Περιηγήσεων και Αυτοκινήτου το 1924 από τότε επιφανή μέλη της ελληνικής κοινωνίας. Η Λέσχη αυτή αναπτύσσει δραστηριότητες που κινητοποιούν τον κρατικό μηχανισμό για την κατασκευή υποδομών μετακίνησης.⁷⁸⁴ Το 1925 η ΕΛΠΑ σε συνεργασία με την Ένωση Αυτοκινητιστών υπέβαλαν νομοσχέδιο στο ΥΠΕΘΟ για τη χρηματοδότησή δραστηριοτήτων που αφορούσαν στον τουρισμό.⁷⁸⁵ Επιπλέον, η ΕΛΠΑ μαζί με παράγοντες της αγοράς όπως οι Archie – Harry Hill κι η American Express υπέβαλαν στην κυβέρνηση του Βενιζέλου πρόταση για τουριστική ανάπτυξη στην οποία αναφέρονταν στην ανάγκη ανάπτυξης μέσων συγκοινωνίας (αμαξιτούς δρόμους, σιδ/δρόμους, μέσα ατμοπλοΐας) και στην ανάγκη για δημιουργία συγκοινωνιακής προσβασιμότητας σε τόπους τουριστικού ενδιαφέροντος στη δυνατότητα πρόσβασης πέραν της Αττικής.⁷⁸⁶ Αντίστοιχη δραστηριότητα για την κατασκευή υποδομών μετακίνησης αναπτύσσουν κι άλλοι τουριστικοί φορείς. Χαρακτηριστική είναι ακόμη η περίπτωση της Εταιρείας Ελληνικών Ξενοδοχείων Λάμψα σύμφωνα με το καταστατικό της οποίας στόχος ήταν μεταξύ άλλων, ο εξωραϊσμός αρχαιολογικών χώρων, η εγκατάσταση μέσων συγκοινωνίας σε αυτούς, «είτε μέσω αυτοκινήτων, είτε μέσω τροχιοδρόμων, είτε δι' όδοντωτών σιδηροδρόμων, είτε μέσω πλοίων, είτε διά παντός μέσου συγκοινωνίας τό όποιο ήθελε έφευρεθῆ εις τό μέλλον».⁷⁸⁷

Η σταδιακή όμως διασύνδεση τουριστικής και συγκοινωνιακής ανάπτυξης κατά τον Μεσοπόλεμο μπορεί να ανιχνευθεί και στην κρατική πρωτοβουλία. Η Υπηρεσία Ξένων και Εκθέσεων που ιδρύεται το 1922 αναλαμβάνει επίσης δραστηριότητα μεταξύ άλλων για τον έλεγχο και την διευκόλυνση των αφίξεων, αναχωρήσεων και μετακινήσεων των περιηγητών. Στις αρμοδιότητές της συγκαταλεγόταν επίσης η πρωτοβουλία για την κατασκευή ξενοδοχείων κοντά σε

⁷⁸³ Α. Βλάχος, *Τουριστική ανάπτυξη και δημόσιες πολιτικές στην σύγχρονη Ελλάδα*, σ. 40

⁷⁸⁴ Η. Καφάογλου, *Ελληνική Αυτοκίνηση*, σ. 342 – 344. Βλ. επίσης Η. Καφάογλου, «Ένας καταλύτης ευρωπαϊκών προδιαγραφών», Ανακοίνωση σε ημερίδα με θέμα του περιοδικού *Car and Driver*, «100 χρόνια αυτοκίνηση στην Ελλάδα 1913 – 2013», Αθήνα, 26 – 11 – 2013 (http://content-mcdn.feed.gr/pegasus/Multimedia/pdf/HMERIDA_KAFAOGLU_id63717.pdf), πρόσβαση στις 10 – 1 – 2014). Α. Βλάχος, *Τουριστική ανάπτυξη και δημόσιες πολιτικές στην σύγχρονη Ελλάδα* σ. 43.

⁷⁸⁵ Α. Βλάχος, *Τουριστική ανάπτυξη και δημόσιες πολιτικές στην σύγχρονη Ελλάδα*, σ. 167

⁷⁸⁶ Α. Βλάχος, *Τουριστική ανάπτυξη και δημόσιες πολιτικές στην σύγχρονη Ελλάδα*, σ. 174 – 5

⁷⁸⁷ Α. Βλάχος, *Τουριστική ανάπτυξη και δημόσιες πολιτικές στην σύγχρονη Ελλάδα*, σ. 124 – 5

αρχαιολογικούς χώρους, αξιοθέατα και ιαματικές πηγές.⁷⁸⁸ Στην σύνθεση του Διοικητικού Συμβουλίου της Υπηρεσίας αυτής συμμετείχαν εκπρόσωποι κρατικών κι ιδιωτικών φορέων. Η συμμετοχή μεταξύ άλλων του Διευθυντή Δημοσίων Έργων, του Διευθυντή Κρατικής Υπηρεσίας Σιδηροδρόμων και του Τμηματάρχη της Αρχαιολογικής Υπηρεσίας καταδεικνύει την διασύνδεση της ανάπτυξης των συγκοινωνιών, της αξιοποίησης του αρχαιολογικού παρελθόντος και της τουριστικής ανάπτυξης.⁷⁸⁹

Ακόμη σημαντικότερη είναι η συμβολή του ΕΟΤ, ο οποίος ανέπτυξε μια πλούσια δραστηριότητα στον τομέα των συγκοινωνιών, εμπλέκοντας ένα πλήθος διαφορετικών φορέων. Ο Οργανισμός ξεκίνησε τη λειτουργία του το 1929 έχοντας σκοπό πέρα από την ανάπτυξη της τουριστικής κίνησης, την ανάπτυξη των συγκοινωνιακών μέσων, και την εκτύπωση πληροφοριακού υλικού, όπως χάρτες, ή οδηγούς.⁷⁹⁰ Επιπλέον, οι υπηρεσίες του κατανέμονταν σε τμήματα, μεταξύ των οποίων υπήρχε Γραφείο Συγκοινωνιών, ενώ συχνά παρενέβαινε συμβουλευτικά προς το ίδιο το Υπουργείο Συγκοινωνιών. Με το εν λόγω Υπουργείο όμως δεν είχε πάντοτε αρμονική συνεργασία, καθ' ότι ο οργανισμός ενίοτε διαμαρτυρόταν ότι δεν καλείτο να συμμετέχει σε σχετικές επιτροπές επιθεωρήσεων.⁷⁹¹

Με γνώμονα την τουριστική ανάπτυξη, σημαντική υπήρξε η συμβολή του οργανισμού αυτού στην χωροταξική αναδιάταξη του ελληνικού τοπίου, καθ' ότι συνεργάστηκε με την ΕΛΠΑ στην κατάρτιση πίνακα τουριστικών οδών και χαρτών, και την εγκατάσταση οδοσήμανσης στο οδικό δίκτυο. Επιπλέον, συνέδραμε τους αυτοκινητιστές για τη βελτίωση του κλάδου τους, παρέχοντάς τους συμβουλευτική υποστήριξη μέσω ειδικής επιτροπής.⁷⁹² Παράλληλα συντόνισε ρυθμιστικές ενέργειες μέσω των τμημάτων της Τροχαίας στην πρωτεύουσα και τις επαρχιακές πόλεις.⁷⁹³ Ανέθεσε ακόμη στον Οδοιπορικό Σύνδεσμο την κατάρτιση υπομνήματος ως αφετηρίας για το τουριστικό πρόγραμμα εκμετάλλευσης των ορεινών περιοχών.⁷⁹⁴ Ο ΕΟΤ βρισκόταν σε συνεννόηση με τις σιδηροδρομικές εταιρείες για την διευκόλυνση

⁷⁸⁸ Γ. Ζαχαράτος, «Εισαγωγή», στο Ν. Λέκκας, *Ο Περιηγητισμός εν Ελλάδι*, σ. 2

⁷⁸⁹ Ν. Λέκκας, *Ο Περιηγητισμός εν Ελλάδι*, σ. 31

⁷⁹⁰ Α. Βλάχος, *Τουριστική ανάπτυξη και δημόσιες πολιτικές στην σύγχρονη Ελλάδα*, σ. 177

⁷⁹¹ Α. Βλάχος, *Τουριστική ανάπτυξη και δημόσιες πολιτικές στην σύγχρονη Ελλάδα*, σ. 178 – 9, σ. 191

⁷⁹² Α. Βλάχος, *Τουριστική ανάπτυξη και δημόσιες πολιτικές*, σ. 189 – 190

⁷⁹³ Α. Βλάχος, *Τουριστική ανάπτυξη και δημόσιες πολιτικές*, σ. 189 – 190

⁷⁹⁴ Α. Βλάχος, *Τουριστική ανάπτυξη και δημόσιες πολιτικές στην σύγχρονη Ελλάδα*, σ. 191

τουριστικής κίνησης μέσω των δρομολογίων. Με τις εταιρείες αυτές επίσης πραγματοποίησε συμβάσεις για τη διεξαγωγή λαϊκών εκδρομών.

Ο ΕΟΤ έδειξε από πολύ νωρίς ενδιαφέρον και για την κατάσταση των δρόμων. Σε έκθεση του οργανισμού προς την κυβέρνηση του Βενιζέλου αναφέρεται: «Έτονίσαμεν ... τό πόσον ζημιούται τουριστικῶς ἡ Ἑλλάς ἐκ τῆς ελλείψεως ευπρεπῶν ξενοδοχείων. Τό ζήτημα τοῦτο καθὼς καί τό τῆς κατασκευῆς τῶν δρόμων καλῶν πρέπει νά θεωρηθῆ ὡς ὁ πρώτιστος ὅρος τῆς προαγωγῆς τῆς τουριστικῆς ιδέας παρ' ἡμῖν» Σύμφωνα με αυτήν την έκθεση του 1931 στην Ελλάδα παρατηρείται «ἔλλειψις ἐπαρκῶς καί καλῆς συγκοινωνίας, ἰδίᾳ δέ εἰς ὅσα μέρη αὕτη γίνεται ὀδικῶς. Ἀλλά τό ζήτημα τῶν δρόμων ἀνήκει κυρίως εἰς τήν κρατικὴν ἀντίληψιν, πρὸς τήν ὁποῖαν ἐστράφη καί ὁ Ὄργανισμός Τουρισμοῦ, ἀφ ἧς στιγμῆς συνεστήθη. Τό πρόβλημα ὁμως τοῦτο εἶναι πρόβλημα ἐθνικόν, διὰ τό ὁποῖον ὀφείλει πᾶς τις ἐν τῷ μέτρῳ τῶν δυνάμεῶν του νά συμβάλῃ. Εἰς τήν χώραν μας εἶναι ἀληθές ὅτι τό πρόβλημα τοῦτο λόγῳ τῆς φύσεως τοῦ ἐδάφους παρουσιάζει πολύ μεγαλειτέρας δυσχερείας παρ' ὅσα ἐμφανίζει τοῦτο ἄλλαχοῦ, ὅπου τό ἔδαφος κατά τό πλεῖστον εἶναι πεδινόν. Πάντως μέ ὀλίγην καλήν θέλησιν καί μέ ἐπιμονήν δυνάμεθα νά ἀποκτήσωμεν δρόμους, χωρὶς τούς ὁποίους οὔτε δυνάμεθα νά προσδοκῶμεν αὔξησιν τῆς τουριστικῆς κινήσεως, οὔτε δυνάμεθα νά διαφημίζωμεν τόν τόπον μας.»⁷⁹⁵

Σε κάθε περίπτωση το γεγονός ότι από τα κρατικά κονδύλια που δαπανήθηκαν μεσοπολεμικά για την ανάπτυξη του τουρισμού, ένα μέρος τους προοριζόταν για μεταφορικές υποδομές, καταδεικνύει την παράλληλη ανάπτυξη συγκοινωνιακού και δη οδικού δικτύου και τουρισμού. Ο Θ. Δεσποτόπουλος αναφέρει για την περίοδο εκείνη ότι «ἡ ἀνάγκη κατασκευῆς ὁδῶν διὰ λόγους ἐθνικούς, ἐμπορικούς, ἐκπολιτιστικούς, τουριστικούς ἔγινε κοινή συνείδησις καί ἐδημιουργήθη νέα κινήσις διὰ τήν συμπλήρωσιν τοῦ ὀδικοῦ δικτύου.»⁷⁹⁶ Τα πρακτορεία αυτοκινήτων απορρόφησαν σχετικά μικρό μέρος (5 εκατ. δρχ. από τα 2.462 συνολικά), αλλά σε ό,τι αφορά στις δαπάνες για έργα τουριστικών υποδομών, από τα 200 εκατ. δρχ. που διατέθηκαν, περίπου το 1/2 δαπανήθηκε για οδικά και συγκοινωνιακά δίκτυα.⁷⁹⁷

Την ίδια περίοδο, τα συγκοινωνιακά έργα τουριστικής σημασίας συνοδεύονται από τεχνοοικονομικές μελέτες τουριστικής αξιοποίησης περιοχών που μπορούν να

⁷⁹⁵ Κ. Μελάς, «Πῶς θά ὠφελήσῃ ὁ τουρισμός τήν Ἑλλάδα», Έκθεση ΕΟΤ, 1931, σ. 2. Ψηφιακό Αρχείο Ελευθερίου Βενιζέλου

⁷⁹⁶ Θ. Δεσποτόπουλος, *Η οδοποιΐα εν Ελλάδι*, Τεχνικά Χρονικά, Αθήνα, 1940, σ. 4

⁷⁹⁷ Α. Βλάχος, *Τουριστική ανάπτυξη και δημόσιες πολιτικές στην σύγχρονη Ελλάδα*, σ. 193

αποτελέσουν τόπους έλξης παραθεριστών. Το γεγονός αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό, δεδομένου ότι ήδη από αυτήν την εποχή τα μέρη που επιλέγονται κι ορίζονται ως τουριστικά, είναι κυρίως τα αρχαιολογικά μνημεία κι οι παραλίες, οι τόποι δηλαδή που διαδραματίζουν αργότερα στη μεταπολεμική περίοδο τα κατεξοχήν σύμβολα της διεθνώς προβαλλόμενης εικόνας της χώρας στο εξωτερικό. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η τουριστική αξιοποίηση των αττικών ακτών στον Αργοσαρωνικό, η οποία είχε διατυπωθεί ως επανειλημμένα ως στόχος σε κυβερνητικά προγράμματα από την εποχή του Ελευθερίου Βενιζέλου. Το 1920, ο Κώστας Κιτσίκης, αρχιτέκτονας με κεντρικό ρόλο στη διαχείριση του δημοσίου χώρου σύμφωνα με τα νέα αναπτυξιακά πρότυπα του μοντερνισμού, είχε αναλάβει την εκπόνηση μελέτης για την κατασκευή λουτρόπολης στις ακτές της Βουλιαγμένης κατόπιν παραγγελίας της αγγλικής εταιρείας Mac-Alpine. Το συγκεκριμένο σχέδιο περιήλθε στην συνέχεια στην κατοχή της επιχείρησης του κ. Brawn, σύμφωνα με τον ίδιο τον Κιτσίκη.⁷⁹⁸

Σε ό,τι αφορά πάντως την συγκοινωνιακή διασύνδεση τέτοιων περιοχών, το γεγονός ότι αυτή αποτελούσε καταλυτικό παράγοντα για την επιδιωκόμενη ανάπτυξη τουριστικής κινητικότητας, έδωσε την ώθηση για την περαιτέρω ανάπτυξη συγκοινωνιακών δικτύων. Οι περιπτώσεις παραθεριστικών θερέτρων που αποτελούσαν τουριστικούς πόλους έλξης ακριβώς επειδή είχαν συγκοινωνιακή προσβασιμότητα, όπως το Λουτράκι, ή τα λουτρά Κυλλήνης που ήταν ιδιοκτησίας των ΣΠΑΠ, σίγουρα λειτούργησαν ως παραδείγματα προς μίμηση.⁷⁹⁹ Στα έργα ανάδειξης νέων λουτροπόλεων κατά τη δεκαετία του 1930 περιλαμβανόταν πλέον κι η κατασκευή οδικού δικτύου.⁸⁰⁰ Κατά τον Μεσοπόλεμο όμως είναι σαφές ότι το επικρατέστερο χερσαίο συγκοινωνιακό μέσο εξακολουθεί να είναι ο σιδηρόδρομος, το οποίο αν κι είχε κάποια – έστω περιορισμένη – συμβολή στα αναπτυσσόμενα δίκτυα τουριστικής κινητικότητας υπολειπόταν σε θεσμική ή τεχνολογική ευελιξία ώστε να λειτουργήσει ευρέως ως τουριστική μεταφορική υποδομή. Οι προσπάθειες επί παραδείγματι από πλευράς του ΕΟΤ για σύμβαση με τις σιδηροδρομικές εταιρείες ώστε να πραγματοποιούνται μαζικές μεταφορές στο πλαίσιο λαϊκών εκδρομών με μειωμένο κόμιστρο αρχικά συνάντησαν δυσκολίες λόγω απροθυμίας των σιδηροδρομικών εταιρειών.⁸⁰¹ Αντίστοιχες προσπάθειες για την δημιουργία τουριστικού πακέτου που

⁷⁹⁸ Π. Τσολάκης (επιμ.), *50 Ετών Δράσεις του κ. Κώστα Κιτσίκη. 1913 – 1963*, Αθήνα, 1965, σ. 44

⁷⁹⁹ Α. Βλάχος, *Τουριστική ανάπτυξη και δημόσιες πολιτικές στην σύγχρονη Ελλάδα*, σ. 64, 69

⁸⁰⁰ Α. Βλάχος, *Τουριστική ανάπτυξη και δημόσιες πολιτικές στην σύγχρονη Ελλάδα*, σ. 79

⁸⁰¹ Α. Βλάχος, *Τουριστική ανάπτυξη και δημόσιες πολιτικές στην σύγχρονη Ελλάδα*, σ. 192

θα περιλάμβανε σιδηροδρομικό εισιτήριο με διαμονή σε ξενοδοχείο κι επίσκεψη σε αρχαιολογικούς χώρους δεν ευοδώθηκαν, καθ' ότι οι σιδηρόδρομοι επιδίδονταν σε τιμολογιακό ανταγωνισμό με τα αυτοκίνητα κι αρνούσαν να συνεργαστούν επί ίσοις όροις.⁸⁰² Κατά τα μέσα της δεκαετίας του 1930 βέβαια γίνονται προσπάθειες για την υιοθέτηση ενός πιο προσιτού τουριστικού προφίλ από τις σιδηροδρομικές εταιρείες, με την δημιουργία εκδρομικών βαγονιών.⁸⁰³ Η γενική ωστόσο εικόνα είναι ότι οι σιδηροδρομικές εταιρείες δεν προσαρμόστηκαν εγκαίρως στις νέες συνήθειες μετακινήσεων του επιβατικού κοινού, ώστε να εγκολπώσουν τις τουριστικές κινητικότητες, κι αυτό ήταν μία από τις αιτίες επικράτησης του αυτοκινήτου.

Δεδομένης πάντως είτε της θεσμικής ακαμψίας των σιδηροδρόμων, είτε της ύπαρξης περιοχών που δεν εξυπηρετούνταν από αυτούς, το αίτημα για την τουριστική ανάπτυξη συνδέθηκε σχεδόν εξ αρχής με το αίτημα για την ανάπτυξη δρόμων. Όπως σημειώνει ο διευθυντής της Υπηρεσίας Ξένων και Εκθέσεων Νικόλαος Λέκκας το 1925, «διά νά είναι ή χώρα προετοιμασμένη προς εισδοχήν ξένων ἐπιβάλλεται ἐργασία καί μέριμνα ήτις δέν ἀπόκειται εἰς μόνον τοῦ Ὑπουργοῦ τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας ἔτι δέ μᾶλλον τῆς Ὑπηρεσίας Ξένων τήν δικαιοδοσίαν ἀλλά πολλῶν ἀκόμα Ὑπουργείων τήν ἀρμοδιότηταν ... Ἡ χάραξις καί διατήρησις καλῶν ὁδῶν, ἀμαξιτῶν καί σιδηροδρομικῶν καί αὐτῶν τῶν βατῶν ἀκόμη, αἵτινες καί αὐταί διά τὰς ὀρεινάς καί δυσβάτους περιφερείας εἶναι ἀπαραίτητοι, εἶναι ἔργον τοῦ Ὑπουργείου τῆς Συγκοινωνίας...»⁸⁰⁴

Στην μελέτη του Ἀγγελου Βλάχου αναδεικνύεται βάσει εκτενούς τεκμηρίωσης η συμβολή του Νικόλαου Λέκκα ως προδρομικής μορφής σε ό,τι αφορά στην επιχειρηματολογία του και τη δράση του για την τουριστική ανάπτυξη. Μεταξύ των άλλων, είναι αξιοσημείωτο ότι ο Λέκκας ήδη από το 1925 αποτελεί προδρομική περίπτωση και για όσους συνδέουν ρητά την οδοποιΐα με την χάραξη τουριστικών διαδρομών, δεδομένου ότι αντίστοιχη προβληματική αναπτύσσεται ιδιαίτερα εκτεταμένα μεταξύ των μηχανικών κατά την δεκαετία του 1960, όπως θα περιγραφεί και παρακάτω. Σύμφωνα με τον ίδιο τον Λέκκα: «Ἐν τῇ ξηρᾷ, τό αὐτοκίνητον τείνει να καταστῆ ἀσυναγώνιστον. Ἄλλ' ὅσα πλεονεκτήματα καί ἄν παρουσιάζη τοῦτο,

⁸⁰² Α. Βλάχος, *Τουριστική ανάπτυξη και δημόσιες πολιτικές στην σύγχρονη Ελλάδα*, σ. 220

⁸⁰³ Α. Βλάχος, *Τουριστική ανάπτυξη και δημόσιες πολιτικές στην σύγχρονη Ελλάδα*, σ. 235

⁸⁰⁴ Ν. Λέκκας, *Ο Περιηγητισμός εν Ελλάδι*, σ. 33. Ο Λέκκας εκτός από το ζήτημα των δρόμων έκανε γενικότερη μνεία για την ανάπτυξη τεχνικών υποδομών, ως απαραίτητη προϋπόθεση για την τόνωση της τουριστικής κίνησης, όπως οι θαλάσσιες συγκοινωνίες, κι η τηλεφωνική και τηλεγραφική σύνδεση των τουριστικών περιοχών.

άπαιτεί οδούς, αλλά κυρίως καλήν συντήρησιν τῶν ὁδῶν, δι' ὧν διέλθη. Οἱ πλεῖστοι τῶν ἀρχαιολογικῶν καὶ ἱστορικῶν μας τόπων εὐρίσκονται ἐξυηρημένοι ὑπὸ ἀμαξιτῶν ὁδῶν, ἀλλ' ἀπαιτεῖται καὶ καλὴ συντήρησις τῶν δρόμων καὶ ἄς ἐλπίσωμεν ὅτι τὸ Ὑπουργεῖον Συγκοινωνίας ἐν τῇ ἐκπολιτιστικῇ αὐτοῦ ἀποστολῇ καὶ προθυμίᾳ, θά κάμη ν' ανατεῖλουν καλλίτεροι ἡμέραι...»⁸⁰⁵

Με αὐτὴ τὴ λογικὴ ὁ Λέκκας προτείνει λοιπὸν «συμπλέγματα περιηγητικῶν οδῶν», που ἡ Ὑπηρεσία Ξένων καὶ Εκθέσεων ζητούσε νὰ ἐκτελεστοῦν καὶ νὰ τύχουν ἰδιαίτερης προσοχῆς ὡς πρὸς τὴν συντήρησίν τους ἀπὸ τὸ ἀρμόδιο ὑπουργεῖο. Ἡ ἐπιχειρηματολογία γιὰ τὴν κατασκευὴ ἢ τὴν συντήρησιν τῶν οδῶν αὐτῶν ἀπὸ τὴν Ὑπηρεσίαν Ξένων καὶ Εκθέσεων συνοδεύετο με πλούσιο πληροφοριακὸ ὑλικὸ γιὰ τὴν ἱστορικὴ καὶ ἀρχαιολογικὴ σημασίαν τῶν παραπάνω περιοχῶν, καὶ περιγραφῆς τῶν φυσικῶν καλλονῶν που διέθεταν.⁸⁰⁶

Ἡ τουριστικὴ σημασία τῆς ἀνάπτυξης τοῦ οδικοῦ δικτύου δὲν μπορούσε βέβαια νὰ περάσει ἀπαρατήρητη καὶ ἀπὸ τὸν κατεξοχὴν ἐπιχειρηματία που ἐπιχείρησε νὰ δραστηριοποιηθῆ ὡς εἶδαμε στὸ 2^ο κεφάλαιο στὰ κατασκευαστικὰ ἔργα οδοποιΐας, τὸν Πανσανία Μακρῆ. Στὸ ὑπόμνημα που υπέβαλε στὴν κυβέρνησιν τὸ 1925 ὥστε νὰ ἐπιχειρηματολογήσῃ υπὲρ τῆς πλεονεκτημάτων τῶν οδικῶν συγκοινωνιῶν καὶ νὰ ἀναλάβῃ τὸ φιλόδοξο κατασκευαστικὸ πρόγραμμα υποστήριξε ὅτι με «τὸ ὑπάρχον σήμερον ὁδικὸν δίκτυον τῆς Χώρας ... καθίσταται ἀδύνατος ἢ δι' αὐτοῦ ἐξυπηρέτησις τῆς συγκοινωνίας... Ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν φυσικῶν καλλονῶν τῆς Χώρας, τοῦ προνομιοῦχου κλίματός της καὶ τῶν ἐνδόξων μνημείων τῆς κλασσικῆς ἀρχαιότητος καθίσταται ἀδύνατος.»⁸⁰⁷

Οἱ παραπάνω ἀπόψεις ὅμως ἀφορούσαν κύρια στὶς ἐγχώριες τουριστικὰς μετακινήσεις. Σὲ ὅ,τι ἀφορᾷ στὶς διεθνεῖς τουριστικὰς ροὰς, ἀφ' ἐνός τὸ οδικὸ δίκτυο τῆς ἐποχῆς ἦταν ἀνεπαρκές γιὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν διακρατικῶν μετακινήσεων, καὶ ἀφ' ἐτέρου ἡ χρῆσις τοῦ αυτοκινήτου ὡς ἰδιωτικοῦ μέσου μετακίνησης ἦταν ἀκόμη περιορισμένη. Κατὰ συνέπειαν, τὸ κυριότερον μέσον εἰσροῆς τουριστῶν ἀπὸ τὸ ἐξωτερικὸν παρέμεναν γιὰ τὴν Ἑλλάδα τουλάχιστον ὁ σιδηρόδρομος καὶ οἱ θαλάσσιες συγκοινωνίες.

⁸⁰⁵ Ν. Λέκκας, *Ὁ Περιηγητισμὸς ἐν Ἑλλάδι*, σ. 55 – 56

⁸⁰⁶ Ν. Λέκκας, *Ὁ Περιηγητισμὸς ἐν Ἑλλάδι*, σ. 56 – 63. Οἱ χερσαῖες διαδρομὲς που πρότεινε ἦταν: Πλαταιές – Λεύκτρα – Ελικῶν, Ἀθῆνα – Δελφοί, Ἀθῆνα – Ὅσιος Λουκάς, Ὀλυμπία – Ναός Φιγαλείας, Ἀνδρίτσαινα – Κρέστενα, Ἱερό Ἀσκληπιοῦ – Θέατρο Ἐπιδαύρου, Λιμάνι Αἰγίνας – Ναός Αφείας, Ἀθῆνα – Λάρισα – Ἑλληνοσερβικὰ σύνορα, Ναός Νεμέσεως – Ραμνούντος, Μετέωρα – Μυστράς, σύνδεσις Λυκοσούρας με τὴν περιφερειακὴν οδὸν Μεγαλόπολης – Χωρεμίου.

⁸⁰⁷ Π. Μακρῆς, *Τὸ ζήτημα τῆς οδοποιΐας. Τὸ ἱστορικὸν καὶ αἱ προτάσεις τῆς Ἐταιρίας Μακρῆς*, Πυρσός, Ἀθῆνα, 1928, σ. 3

Όπως σημειώνει ο Λέκκας, «αί ὁδοί ...τάς ὁποίας πρέπει ν' ἀκολουθήσῃ ἕνας ξένος διά να φθάσῃ εἰς τήν Ἑλλάδα εἶνε δύο. Ἡ διά σιδηροδρόμου μέσῳ Γευγελῆς (Simplon Orient Express) κι ἡ θαλασσία τοιοῦτη.»⁸⁰⁸

Σύμφωνα με τον ίδιο όμως, η θαλάσσια διασύνδεση του λιμανιού της Νεάπολης και του Πειραιά μέσω ατμοπλοίου ήταν κατά πολύ συμφερότερη και ανετότερη από την προαναφερθείσα σιδηροδρομική, η οποία διαρκούσε τέσσερις ημέρες κι ήταν δαπανηρή. Δεδομένου ότι η Ιταλία αποτελούσε ήδη πόλο τουριστικής έλξης ιδίως για Αμερικανούς τουρίστες, η Ελλάδα θα μπορούσε να γίνει προέκταση του συγκεκριμένου ρεύματος τουριστών. Επιπλέον, η Νεάπολη είχε απευθείας σιδηροδρομική σύνδεση με άλλες δυτικοευρωπαϊκές πόλεις. Επομένως, «ἐπικοινωνοῦσα καταλλήλως καί μετά τοῦ Πειραιῶς, θά ἠδύνατο ν' ἀποβῆ ἢ ταχύτερα καί ἀνετωτέρα ὁδός μεταξύ Ἀθηνῶν καί Παρισίων.»⁸⁰⁹ Η άποψη αυτή θα επανέλθει και μεταπολεμικά όταν τίθεται το ζήτημα των περιφημων διεθνών πυλών πρόσβασης τουριστών στην Ελλάδα. Αυτό που βέβαια σε κάθε περίπτωση καταδεικνύει η συγκεκριμένη συζήτηση είναι ότι η διεθνής συγκοινωνιακή σύνδεση της χώρας σχετίζεται άμεσα με την τουριστική της ανάπτυξη.

Με δεδομένο πάντως ότι στην Ευρώπη κατά τη μεσοπολεμική περίοδο εμφανίζεται η σταδιακή άνοδος του αυτοκινητιστικού περιηγητισμού, όπως συζητείται και στο κεφάλαιο 4.2, το γεγονός ότι το οδικό δίκτυο παρέμενε ελλειμματικό είχε καταδειχθεί από τους παράγοντες που εμπλέκονταν με τον τουρισμό ως τροχοπέδη για την τουριστική ανάπτυξη. Το τουριστικό γραφείο του Cook στο Λονδίνο είχε απορρίψει επί παραδείγματι αίτημα του διευθυντή του Μ. Βρετανία στην Ελλάδα για επένδυση κεφαλαίων στον τομέα του τουρισμού με το επιχείρημα της ανυπαρξίας δρόμων που οδηγούν από την Αθήνα στα αρχαιολογικά μνημεία.⁸¹⁰ Την ίδια άποψη συμερίζονταν παράγοντες του κόμματος των Φιλελευθέρων που είχαν δραστηριοποιηθεί στον τουρισμό, όπως ο Κ. Μελάς κι ο Π. Βουρλούμης, αλλά και πολιτικοί όπως ο Ε. Βενιζέλος κι ο Α. Παπαναστασίου.⁸¹¹ Ο ίδιος ο Λέκκας σημειώνει:

⁸⁰⁸ Ν. Λέκκας, *Ο Περιηγητισμός εν Ελλάδι*, σ. 48

⁸⁰⁹ Ν. Λέκκας, *Ο Περιηγητισμός εν Ελλάδι*, σ. 49 – 52. Ο Λέκκας υποστηρίζει ότι η διαδρομή Νεάπολη – Πειραιάς αν κι επιμηκέστερη απ' την αντίστοιχη που ξεκινά από το Πρίντεζι, είναι προτιμότερη για τους τουρίστες, καθ' ότι είναι μέσω σιδηροδρόμου κατά 12 ώρες εγγύτερα στη Ρώμη από το Πρίντεζι, κι επιπλέον εξυπηρετείται με πολυτελείς αμαξοστοιχίες, ενώ το Μπρίντεζι θεωρείται περιφερειακή πόλη και συνδέεται με τοπικές αμαξοστοιχίες. Στόχος ήταν κατά τον ίδιο να συνδεθεί κατά το δυνατόν ευχερέστερα η Ελλάδα απευθείας με τα δυτικοευρωπαϊκά κέντρα.

⁸¹⁰ Α. Βλάχος, *Τουριστική ανάπτυξη και δημόσιες πολιτικές*, σ. 87

⁸¹¹ Α. Βλάχος, *Τουριστική ανάπτυξη και δημόσιες πολιτικές*, σ. 175

«Πλειστοί ξένοι καί τελευταίως ὁ Διεθνῆς Τουριστικός Σύνδεσμος Βρυξελλῶν, μάς ἐρωτῶσι ἐάν δύνανται οἱ ἐπιθυμοῦντες νά ἐπισκεφθῶσι τήν Ἑλλάδα νά διατρέξωσι διά τῶν ἰδίων τῶν αὐτοκινήτων διερχόμενοι δι' αὐτῶν τά Σερβο-Ἑλληνικά σύνορα. Ἡ στιγμή πού θά δυνάμεθα νά ἀπαντήσωμεν καταφατικῶς δέν ἔφθασεν ἀκόμη.»⁸¹²

Ἡ περισσότερη ρητή ὁμως και τεκμηριωμένη διασύνδεση μεταξύ αυτοκίνησης και τουρισμού πραγματοποιείται από μηχανικούς της περιόδου, όπως ο Αθ. Μάνος, και ο Ν. Απέργης. Οι δύο αυτοί μηχανικοί προτείνουν την ανάγκη ανάπτυξης διακρατικών συνδέσεων της Ελλάδας με το εξωτερικό. Ο μεν πρώτος αναφέρεται στην ανάγκη για την διασύνδεση της χώρας μέσω της εθνικής οδού Αθηνών – Συνόρων με τα Βαλκάνια και την κεντρική Ευρώπη, ενώ ο δεύτερος στην οδική διασύνδεση της Ηγουμενίτσας με την κεντρική Ελλάδα, ώστε να διευκολυνθεί η διακρατική σύνδεση με την Ιταλία. Η επιχειρηματολογία τους είναι εξαιρετικά ενδιαφέρονσα καθ' ότι, όπως θα δούμε στο υποκεφάλαιο 4.4, αντίστοιχα ζητήματα θα απασχολήσουν αρκετά έντονα τους μηχανικούς της δεκαετίας του 1960.

Ο Μάνος είναι ίσως ο πρώτος μηχανικός που καταρτίζει μία τεχνοκρατική πρόταση το 1933, στο πλαίσιο της οποίας το αίτημα για τουριστική ανάπτυξη συνδέεται άμεσα με το ζήτημα των κατασκευαστικών έργων. Αποτελεί τρόπον τινά προδρομική περίπτωση μιας σειράς μηχανικών της μεταπολεμικής περιόδου, οι οποίοι ενστερνιζόμενοι το ιδεολόγημα περί ανάδειξης του ένδοξου εθνικού παρελθόντος, το προσλαμβάνουν ως ζήτημα εθνικής σημασίας, τόσο από ιστορικής κι οικονομικής πλευράς, κι επιχειρούν να συνδράμουν με την τεχνογνωσία τους στον σκοπό αυτό. Σε άρθρο του στα *Τεχνικά Χρονικά* ο Μάνος καταδεικνύει ότι στην Ελλάδα παρατηρείται ακόμη και στην πρωτεύουσα έλλειψη του απαραίτητου «τεχνικού πολιτισμού» που απαιτείται για την ενίσχυση του τουρισμού. Στο πλαίσιο της τεχνοκρατικής προσέγγισης του τουρισμού, ο Μάνος είχε καταρτίσει οικονομοτεχνική μελέτη που περιλάμβανε στοιχεία τουριστικής κίνησης στην Ελλάδα βάσει εισερχομένων τουριστών και διακίνησης κεφαλαίων. Διαπίστωνε ότι μέχρι και τα μέσα της δεκαετίας του 1930 υπήρχε μία αυξητική τάση στα παραπάνω ποσοστά, η οποία όμως κατά τον ίδιο οφειλόταν όχι στην τουριστική πρόοδο της χώρας αλλά στη σχετική αποσόβηση της οικονομικής κρίσης του 1929. Η ανάλυση του Μάνου αφορούσε σε ένα οικονομικό αναπτυξιακό μοντέλο στο οποίο περιλαμβάνονταν ιδιωτικές επενδύσεις σε υποδομές,

⁸¹² Ν. Λέκκας, *Ο Περιηγητισμός εν Ελλάδι*, σ. 61

καθ' ότι όπως υποστήριζε, «τό κράτος άσυζητητί δέν έπιτρέπεται νά γίνη έπιχειρηματίας». ⁸¹³

Σε ό,τι αφορά στην εθνική οδό Αθηνών – Συνόρων, η επιχειρηματολογία του Μάνου δεν διαφέρει από αυτήν που διατυπώνεται όπως είδαμε στο 2^ο κεφάλαιο και μεταπολεμικά εξ αφορμής της κατασκευής της Αθηνών – Λαμίας που προεκτάθηκε στην συνέχεια έως την Θεσσαλονίκη και τα σύνορα: «Ουδένα διαφεύγει βέβαια ή έξαιρετική σημασία τής άνωτέρω όδοϋ, οϋ μόνον από γενικωτέρας άπόψεως, αλλά και ειδικώτερον από άπόψεως άναπτύξεως τοϋ τουρισμοϋ, άφοϋ θά καταστή οϋτω δυνατή ή κάθοδος τοϋ τουριστικοϋ αυτοκινήτου έκ όλων τών χωρών τής Μεσευρώπης εις τήν Έλλάδα, συγχρόνως δέ, όπερ και σπουδαιότερον, διά τήν επίτευξιν έντατικωτέρας έκμεταλλεύσεως και διαθέσεως τών γεωργικών, δασικών και λοιπών προϊόντων μας, άτινα παραμένουσι άνεκμετάλλευτα λόγω άνυπαρξίας όδοϋ, δηλαδή μέσωσ μεταφορᾶς των εις τούς τόπους καταναλώσεως.» Επιπλέον ο Μάνος υποστήριζε ότι η κατασκευή της συγκεκριμένης οδοϋ θα συνεισέφερε συνολικότερα στην ελληνική οικονομία, καθ' ότι θα συνέβαλε στη βιομηχανική ανάπτυξη και την ιδιωτική πρωτοβουλία της περιοχής. Το προτεινόμενο μήκος της υπολογιζόταν σε 674 χλμ. εκ των οποίων κάποια τμήματα συνολικού μήκους 66 χλμ. είχαν ήδη κατασκευαστεί στο πλαίσιο της Σύμβασης Μακρή. ⁸¹⁴

Αντίστοιχα προδρομική περίπτωση με του Μάνου, θα μπορούσε να θεωρηθεί κι η αυτή του μηχανικού Ν. Απέργη. Η συλλογιστική του σε άρθρο του το 1938 ξεκινούσε από παρόμοια αφετηρία, καθ' ότι παρατηρούσε ότι τουρισμός χωρίς αυτοκίνητο δεν μπορεί να νοηθεί. Σημείωνε ωστόσο κι εκείνος ότι ο αυτοκινητιστικός τουρισμός στην Ελλάδα είναι μάλλον ανύπαρκτος, επειδή το ταξίδι μέσω Βιέννης, Σερβίας, Βουλγαρίας, και «Μακεδονίας» (sic) προς την Ελλάδα είναι μακρύ κι επίπονο, καθ' ότι τα όμορα κράτη έχουν οδικό δίκτυο σε πολύ κακή κατάσταση. Με δεδομένη λοιπόν την προβληματική κατάσταση του οδικού δικτύου των γειτονικών χωρών, ο Απέργης υποστήριζε ότι η σύνδεση της Ελλάδας με τη Δυτική Ευρώπη μέσω της ακτοπλοϊκής γραμμής Μπρίντεζι – Ηγουμενίτσας και της διασύνδεσής της με οδική αρτηρία μέχρι την Αθήνα, ήταν επείγουσα ώστε η Ελλάδα να πλησιάσει τα σύγχρονα κέντρα πολιτισμού και να απομακρυνθεί από τη Μέση Ανατολή. Στο λόγο που εκφέρει συνδυάζει την παράθεση τεχνοοικονομικών στοιχείων με το ιδεολόγημα της ανάδειξης

⁸¹³ Αθ. Μάνος, «Ο τουρισμός εν Ελλάδι», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 78, Μάρτ. 1935, σ. 347 – 355.

⁸¹⁴ Αθ. Μάνος, «Η οδός Αθηνών – Συνόρων: κατασκευή νέου καταστρώματος εκ σιμεντοσκυροδέματος», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 41, Σεπτ. 1933, σ. 871 – 877.

του κάλλους και της εθνικής κληρονομιάς. Η διαδρομή που πρότεινε περιλάμβανε την διέλευση των περιοχών Ηγουμενίτσα – Ιωάννινα – Άρτα – Μεσολόγγι – Ναύπακτος – Δελφοί – Αθήνα – Χαιρώνεια – Δελφοί – Λάρισα – Μετέωρα – Ιωάννινα – Ηγουμενίτσα. Αφού εκθείαζε τις τουριστικές καλλονές των περιοχών της δυτικής Ελλάδας που διέσχισε η εν λόγω αρτηρία, όπως τις βυζαντινές αρχαιότητες της Άρτας, τη «μαγευτική» διάβαση του Μακρυνόρους, και την «καταπληκτική» λαξευμένη στο βράχο οδό της Βαράσοβας ο Απέργης υποστήριζε ότι το ταξίδι αυτό είναι ίσως το ωραιότερο της Ευρώπης. Προκειμένου να μην καταστραφεί το τοπίο αλλά και να μην χρειαστεί να αυξηθεί το κατασκευαστικό κόστος, η διαδρομή αυτή δεν ήταν ανάγκη, όπως επεσήμαινε να κατασκευαστεί με προδιαγραφές αυτοκινητοδρόμου. «Ή ποιήσεις τῆς τοποθεσίας καί τῆς ιστορίας εἶναι μοναδική, κί ἐπαρκεῖ ἵνα δικαιολογήσῃ τό ὅλον ταξείδιον», σύμφωνα με τα λεγόμενα του ίδιου.

Η πρόταση του Απέργη είναι αξιοσημείωτη καθ' ότι αντίστοιχα ζητήματα τίθενται αρκετά αργότερα στο συνέδριο της Ελληνικής Περιηγητικής Λέσχης το 1967, όπως θα δούμε στην συνέχεια. Επιπλέον, η πρότασή του συνιστά ένα από τα πρώτα ίσως δείγματα θεματικού τουρισμού. Διατεινόταν ότι η εξυπηρέτηση που προσφέρει η ανωτέρω οδός είναι διττή. Πέρα απ' το ότι καθιστά την Ελλάδα προσιτή στον περιηγητή που κινείται με αυτοκίνητο, προσφέρει στον τουρισμό και τον πολιτισμό την σχεδόν άγνωστη κι έξοχη Ελλάδα του Μάρκου Μπότσαρη, του Αλή Πασά και του Βύρωνα. Υπολόγιζε ότι η «περίφημη» Κλεισούρα Μεσολογγίου που είναι προσκύνημα για όλο τον πολιτισμένο κόσμο, χάρη στη διάσημη πολιορκία, θα ήλκυε τους πλούσιους περιηγητές από την Ιταλία και κυρίως το τουριστικό ρεύμα των Άγγλων τουριστών που επισκέπτονται την Κυανή Ακτή, οι οποίοι θα κατευθυνθούν μέσω αυτής της οδού προς την Ελλάδα για να γνωρίσουν τον τόπο που έπεσε ο λόρδος Βύρων. Σε αυτό το πλαίσιο συνεργασίας των συγκοινωνιακών συνδέσεων και τουριστικής προβολής πρότεινε την ονομασία της οδού αυτής ως «Οδό Βύρωνος».⁸¹⁵

⁸¹⁵ Ν. Ι. Απέργης, «Η οδός Βύρωνος προς την Ελλάδα», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 13, Ιουν. 1958, σ. 563. Η συγκεκριμένη κοστολογημένη πρόταση σύμφωνα με τον συγκεκριμένο μηχανικό δεν ήταν δαπανηρή. Απαιτούσε κυρίως συντονισμό υπηρεσιών για την κατασκευή και περάτωση του εθνικού οδικού δικτύου και σοβαρή συντήρηση. Στο μεγαλύτερο μέρος της προέβλεπε την προέκταση οδικών τμημάτων που ήδη ήταν υπό κατασκευή, όπως των οδών Ηγουμενίτσας – Ιωαννίνων, Καλαμπάκας – Μετσόβου και Ναυπάκτου – Λοιδωρικού. Επιπλέον με καθοδήγηση και από το Υπουργείο Τουρισμό η κατασκευή της οδικής σύνδεσης μπορούσε να συνδυαστεί με την κατασκευή κατάλληλων τουριστικών καταλυμάτων κι εστιατορίων ιδιωτικής πρωτοβουλίας, όπως έγινε στην Σπάρτη, την Τρίπολη κι όπου αλλού ανοίχθηκαν δρόμοι. Αντίστοιχα υποστήριζε ότι δεν χρειάζονται μεγάλα λιμενικά έργα στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας, αλλά αρκούσε αποβάθρα επί ισχυρών πασσάλων. Δεδομένου ότι η εν λόγω επιχείρηση ήταν οικονομικά συμφέρουσα από πλευράς ακτοπλοϊκής εταιρείας θα μπορούσε να διατεθεί το αναγκαίο

Από τα παραπάνω συνάγεται ότι τα πρώτα δείγματα της νοηματοδότησης συγκεκριμένων χώρων του ελληνικού τοπίου ως τουριστικών προορισμών αλλά και η διασύνδεση της ανάδειξής τους με την αυτοκίνηση συντελέστηκε ήδη από τον Μεσοπόλεμο. Την ίδια περίοδο – όπως προαναφέρθηκε – στοιχεία του ελληνικού τοπίου, η φύση, οι ακρογιαλιές, το φως, τα μνημεία στοιχειοθετούνται ως συστατικά της ελληνικής ταυτότητας. Επομένως, η επιδιωκόμενη τουριστική ανάπτυξη εξυπηρετούσε δυνητικά το ελληνικό κράτος διττά: πέρα από την οικονομική συνεισφορά, λειτουργούσε ως παράγοντας ανύψωσης τόσο της εθνικής εικόνας, προσφερόμενης τόσο για εγχώρια όσο και για διεθνή κατανάλωση.

Η σύνδεση του αναπτυξιακού αιτήματος με το εθνικό ιδεολόγημα συντελείται και κατά την περίοδο του μεταξικού καθεστώτος. Έχοντας ως πρότυπό του τα ολοκληρωτικά καθεστάτα της εποχής τα οποία προέτασαν την τεχνολογική πρόοδο ως μέρος της εθνικής προόδου, ο Μεταξάς έδωσε βάση στην ανάπτυξη των συγκοινωνιακών υποδομών που θα διευκόλυναν την τουριστική κίνηση, αλλά και στα κατασκευαστικά έργα που συνδύαζαν τις υποδομές με τον εξωραϊσμό των περιοχών που προβάλλονταν ως τουριστικές. Επιπλέον, με δεδομένο ότι ο τουρισμός ούτως ή άλλως προσφέρεται ως πεδίο προπαγανδισμού σε ό,τι αφορά στη δημιουργία μιας εξωραϊσμένης προβολής της χώρας από τις εκάστοτε κυβερνητικές πολιτικές, η κυβέρνηση Μεταξά εκμεταλλεύτηκε σε μεγάλο βαθμό το πεδίο αυτό, στο πλαίσιο απόσπασης συναίνεσης που ειδικά ένα δικτατορικό καθεστώς επιδιώκει, μέσω έργων που αφορούν στο φαίνεσθαι. Η ορολογία που χρησιμοποιείται από το μεταξικό καθεστώς σε ό,τι αφορά στο θεσμικό και νομοθετικό πλαίσιο των παραπάνω έργων είναι αποκαλυπτική της νοηματοδότησής τους. Είναι κατ' αρχάς χαρακτηριστικό ότι ο τουρισμός στα φυλλάδια των «έργων και ημερών» του μεταξικού καθεστώτος αναφερόταν μαζί με τον Τύπο και τη Ραδιοφωνία ως εθνικός παράγοντας που ανέπλασε η ιστορική μεταβολή. Επιπλέον, το Υφυπουργείο Τύπου και Τουρισμού το οποίο είχε πρωτοστατήσει, σύμφωνα πάντα με τα καθεστωτικά φυλλάδια, στην ανάληψη των παραπάνω πρωτοβουλιών, είχε επιφορτιστεί και με το καθήκον ελέγχου των ξένων δημοσιευμάτων για την Ελλάδα και την οργάνωση διεθνών «γραφείων τουριστικής προπαγάνδας» σε διάφορες χώρες εξωτερικού τα οποία προμήθευε με φυλλάδια σε διάφορες γλώσσες για την τουριστική προβολή της χώρας.

ατμόπλοιο (πιθανόν κάποιο νέο). Σύμφωνα με τον ίδιο η απόσταση Μπρίντζι – Ηγουμένιτσα με πλοίο 3.000 τόνων και ταχύτητα 15 μίλια την ώρα μπορούσε να καλυφθεί σε 10 ώρες.

Η τουριστική ανασηματοδότηση του ελληνικού τοπίου, η οποία είχε ταυτόχρονα μία εθνικιστική χροιά, επιχειρείται να υλοποιηθεί και με τεχνικά έργα την ίδια περίοδο. Στις πρωτοβουλίες που κατέγραφε μεταξύ των πεπραγμένων του το καθεστώς του Μεταξά για την τουριστική ανάπτυξη κατά την περίοδο 1936 – 1940 περιλαμβάνονταν έργα μεταφορικών υποδομών, όπως έργα οδοποιίας και συγκοινωνιακές συνδέσεις, αλλά και παρεμβάσεις χωροταξικής αναδιαμόρφωσης του τοπίου, όπως αναπλάσεις σε περιοχές γύρω από τους αρχαιολογικούς χώρους.⁸¹⁶ Υπό αυτήν την έννοια, αυτήν την περίοδο ανιχνεύονται τα στοιχεία που οδηγούν στον συγκερασμό εθνικών συμβόλων, όπως τα αρχαιολογικά μνημεία κι η φύση με ένα αναπτυξιακό πρόταγμα που επιχειρείται να υλοποιηθεί με τεχνοκρατικούς όρους, όπως οι υποδομές. Στην παρούσα έρευνα υποστηρίζεται ότι οι τουριστικές κινητικότητες θα αποτελέσουν πεδίο συνάρθρωσης των δύο αυτών στοιχείων.

Φαίνεται πάντως ότι μέχρι και την έναρξη του Β΄ Παγκοσμίου πολέμου είχε σημειωθεί κάποια πρόοδος στην οδική διασύνδεση της Ελλάδας με τις άλλες χώρες καθ' ότι ο Δεσποτόπουλος το 1940 υποστηρίζει: «Αί οδοί μας εξεταζόμεναι από άπόψεως χαράξεως έν συνδυασμῶ πρός τάς φυσικάς καλλονάς τῆς χώρας κατέχουσιν ἐξέχουσαν θέσιν μεταξύ των τουριστικών οδών. Διά του υπάρχοντος οδικού δικτύου ἐξυπηρετεῖται τόσο ἢ μετά των Βαλκανικών χωρῶν καί τῆς Εὐρώπης μέσῳ Θεσσαλονίκης – Κούλας – Σόφιας – Βελιγραδίου ὀδική συγκοινωνία, ὅσο και ἢ μετά τῶν κυριότερων πόλεων καί ἀρχαιολογικῶν τόπων τῆς Ἑλλάδος. Διά δε τῶν ὑπό ἐκτέλεσιν ἔργων συμπληρούμενων και βελτιούμενων συγχρόνως τῶν μεγάλης

⁸¹⁶ Υφυπουργεῖον Τύπου και Τουρισμοῦ, Διεύθυνσις Λαϊκῆς Διαφωτίσεως, *Τέσσαρα Χρόνια Διακυβερνήσεως Ι. Μεταξά*, Τ. Δ΄, Εκδόσεις 4^{ης} Αυγούστου, Αθήνα, 1940. Για παράδειγμα αναφερόταν η επέκταση συγκοινωνιακῶν αρτηριῶν στις λουτροπόλεις, η έναρξη ἐπικοινωνίας Αθήνας – Ναυπλίου με ωτομοτρίκι, η προσπάθεια ἐπίλυσης των συγκοινωνιακῶν προβλημάτων των αυτοκινήτων στην Κρήτη με παρέμβαση του ὑπουργοῦ Σιδηροδρόμων, κι η οργάνωση ἐιδικῆς υπηρεσίας για τη διευκόλυνση ἐκδρομῶν με αυτοκίνητο ἀπό το Υπουργεῖο Σιδηροδρόμων και Αυτοκινήτων. Στον τομέα των ἐναέριων συγκοινωνιῶν ἀναφερόταν ἀκόμη η ἰδρυση σχολῆς ἰδιωτῶν ἀεροπόρων, η δημιουργία ἀεροπορίας η οποία ἀποκαλεῖτο «τουριστική», η ρύθμιση της ἐναέριης σύνδεσης Ἑλλάδας – Γερμανίας, κι η έναρξη ἐργασιῶν για την κατασκευή ἀεροδρομίου Θεσσαλονίκης στη Μίκρα και Αθηνῶν στη συνοικία Κομνηνῶν, στην περιοχή Χασάνι που ἀργότερα μετονομάστηκε σε Ἑλληνικό. Οι προσπάθειες για την ἀνάπτυξη συγκοινωνιακῶν συνδέσεων συνδυάζονταν με την ἐκτέλεση ἐξωραϊστικῶν ἔργων που ἐπίσης ἀποσκοπούσαν στην τουριστική προώθηση της χώρας, ὅπως η ἀνάπλαση της προκομμαίας Νέου Φαλήρου, η κατασκευή ἐυπρεπῶς περιπτέρου «στὴν Τρούμπαν Πειραιῶς γιά τὴν παροχή τουριστικῶν ὑπηρεσιῶν καί τὸν ἔλεγχο διαβατηρίων», η κατασκευή πεζοδρομίων στη Διονυσίου Ἀρεοπαγίτου, ο ἐξωραϊσμός των ἀρχαιολογικῶν χώρων στην Ἀκρόπολη, στους στύλους Ὀλυμπίου Διός, και στην Ὀλυμπία, ἀλλά κι ο ἐξωραϊσμός των περιβαλλουσῶν τους ἀρχαιολογικῶν χώρους περιοχῶν. Ἐπιπλέον, στο πλαίσιο της στοιχειοθέτησης της φύσης ως ἐκφανσης της ἐλληνικότητας ἀναφέρονταν πρωτοβουλίες ὅπως η δημιουργία ἐθνικῶν δρυμῶν, η κατασκευή οδικῶν δρόμων κι ο ἐκσυγχρονισμός του Δασικῶν Κώδικα.

κυκλοφοριακής σημασίας αρτηριών και τουριστικών οδών θέλει ταχέως αποκτήσει ή χώρα μας άρτιον οδικόν δίκτυον».⁸¹⁷

Σε κάθε περίπτωση η άμεση διασύνδεση των οδικών δικτύων με την οικονομική ανάπτυξη μέσω τουρισμού είναι κάτι που συντελείται κυρίως μεταπολεμικά. Κατά τη μεταξική περίοδο οι δρόμοι δεν παύουν να έχουν πρωτίστως στρατιωτική σημασία. Και παρά το γεγονός ότι επί Μεταξά υπήρξε μία σχετική πρόοδος στην κατασκευή οδικού δικτύου στο πλαίσιο της πολεμικής προετοιμασίας για τον Β΄ Παγκόσμιο, όπως σχολιάστηκε και στο 2^ο κεφάλαιο, η προσπάθεια μίμησης του ναζιστικού και του φασιστικού καθεστώτος σε ό,τι αφορά στη διασύνδεση εθνικισμού και τεχνολογίας μέσω της υλοποίησης μεγαλόπνοων τεχνικών έργων, όπως η Autobahn κι η Autostrada, έμεινε βέβαια σε επίπεδο ρητορείας.

4.4 Δρόμοι, ανάπτυξη κι εξευρωπαϊσμός – Η μεταπολεμική περίοδος

4.4.1 Δίκτυα τουριστικής κινητικότητας και μεταπολεμική ανόρθωση

«Ο σύγχρονος ταξιδιώτης δέν μοιάζει με τόν προπολεμικόν τουρίστα.» υποστήριξε ο Κώστας Κιτσίκης το 1954. «Τότε, Άγγλία, Γαλλία, Άμερική και Γερμανία διέθεταν πολίτες με τεράστιες περιουσίες πού ἐγύριζαν τόν κόσμο, κατέλυαν σε πολυτελή ξενοδοχεία και ἐξόδευαν ἀμύθητα ποσά. Για τούς τουρίστες αὐτοῦ τοῦ εἴδους, τό Μόντε Κάρλο και γενικά ἡ Κυανή Ἀκτή ἀντιπροσώπευε τή Γῆ τῆς Ἐπαγγελίας. Σήμερα τό Μόντε Κάρλο ἔχει κάπως παρακμάσει κι ἡ Κυανή Ἀκτή ἀντί ἑκατομμυριούχων φιλοξενεῖ στά ὄμορφα μικρά ξενοδοχεία της πλῆθος μικροαστῶν, καλλιτεχνῶν και φοιτητῶν. Τά κάποτε λαμπρά Παλλάς περνοῦν κρίσι και οἱ λίγες προσωπικότητες πού καταλύουν σ' αὐτά – ὅπως ὁ Δούξ κι ἡ Δούκισσα τοῦ Οὐίνδσвор – δέν κατορθώνουν νά ἰσορροπήσουν τόν προὑπολογισμόν τους. Μελετᾶται ἤδη νά διαμορφωθοῦν σε φθηνά διαμερίσματα και να μετατραποῦν ὀλόκληρα ξενοδοχεία σε πολυκατοικίες για τās θερινās διακοπās τῶν νέων πελατῶν πού ταξιδεύουν μετά τον δεῦτερο παγκόσμιο πόλεμο».⁸¹⁸

Ο αρχιτέκτονας που διατυπώνει τα παραπάνω λόγια, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω είχε εκτεταμένη δημόσια παρέμβαση κι εμπλοκή σε μεγάλα μεταπολεμικά

⁸¹⁷ Θ. Δεσποτόπουλος, *Η οδοποιΐα εν Ελλάδι*, σ. 30

⁸¹⁸ Π. Τσολάκης (επιμ.), *50 Ετών Δράσις του κ. Κώστα Κιτσίκη. 1913 – 1963*, σ. 182

κατασκευαστικά έργα που υλοποιούσαν το μοντερνιστικό όραμα της χωροταξικής αναδιάταξης του δημοσίου χώρου και του ελληνικού τοπίου ώστε να καταστούν εμπορικά και τουριστικά αξιοποιήσιμα. Με δεδομένο ότι, όπως υποστήριζε ο Κιτσίκης, η νέα τάση στον τουρισμό ήταν η εξυπηρέτηση όχι ολιγάριθμων πλουσίων αλλά πολυάριθμων μεσοαστών και μικροαστών βορειοευρωπαίων που αποζητούσαν να αποδράσουν – σύμφωνα με το νέο λεξιλόγιο της εποχής – προς τις ηλιόλουστες μεσογειακές ακτές, το ζητούμενο ήταν η κατασκευή των συγκοινωνιακών υποδομών που θα επέτρεπαν να φθάσουν οι ειρηνικές αυτές ορδές και στην Ελλάδα. Ο Κιτσίκης απόλυτα εναρμονισμένος με τις τάσεις της εποχής αποφαινόταν: «Νομίζω ότι τό σπουδαιότερον ἔργο προσελκύσεως νέων περιηγητῶν θά εἶναι ἡ λήψις ὄλων ἐκείνων τῶν μέτρων, τά ὅποια θά καταστήσουν εὐχερῆ τήν δι' αὐτοκινήτου ἐπίσκεψιν τῆς Ἑλλάδος. Γιατί ὁ σημερινός τουρίστας ἔχει βρεῖ πῶς τό οικονομικώτερο συγκοινωνιακό μέσον εἶναι τό αὐτοκίνητο πού διαθέτει.»⁸¹⁹

Τα παραπάνω αποσπάσματα από συνέντευξή του Κιτσίκη παρατέθηκαν αυτούσια, όχι μόνο επειδή ο μηχανικός αυτός είχε βαρύνουσα δημόσια παρέμβαση στους τεχνοκρατικούς προσανατολισμούς του ελληνικού κράτους, αλλά κι επειδή συμπυκνώνουν μία αντίληψη ιδιαίτερα αντιπροσωπευτική για την εποχή. Στο πλαίσιο αυτής της αντίληψης, το αυτοκίνητο αποτελούσε την επιτομή του εκδημοκρατισμού των πρακτικών ελεύθερου χρόνου προς τα μεσαία εισοδηματικά στρώματα. Με αυτό το δεδομένο μπορεί να υποστηριχθεί ως υπόθεση εργασίας, ότι οι πολιτικές τόνωσης του τουρισμού στην Ελλάδα είχαν ως έναν από τους πρωταρχικούς τους στόχους την ανάπτυξη του οδικού δικτύου. Κατά την μεταπολεμική περίοδο επομένως, το οδικό δίκτυο λειτούργησε ως η κατεξοχήν τεχνική υποδομή που υλοποιούσε τους μελλοντικούς αναπτυξιακούς οραματισμούς με απώτερο στόχο τον εκσυγχρονισμό του ελληνικού κράτους σύμφωνα με τις θεωρούμενες ως ευρωπαϊκές προδιαγραφές. Ταυτόχρονα αποτέλεσε παράγοντα ανάδειξης του ελληνικού τοπίου και των αρχαιολογικών μνημείων που πλέον εκλαμβάνονται ρητά ως στοιχεία που υπογραμμίζουν όχι μόνο την εθνική ταυτότητα, αλλά και τον ευρωπαϊκό χαρακτήρα της Ελλάδας, καθ' ότι λειτουργούν ως αποδεικτικά στοιχεία του επιχειρήματος περί συνεισφοράς του αρχαιοελληνικού πολιτισμού στον ευρωπαϊκό.

Πέρα λοιπόν από τις οικονομικές απολαβές που θα απέφερε η νεόκοπη για την εποχή τουριστική βιομηχανία, ο τουρισμός επιφορτιζόταν με την αλτρουϊστική (sic)

⁸¹⁹ Π. Τσολάκης (επιμ.), *50 Ετών Δράσις του κ. Κώστα Κιτσίκη. 1913 – 1963*, σ. 182

αποστολή του χρέους της Ελλάδας απέναντι στην ανθρωπότητα και τον παγκόσμιο πολιτισμό. «Ο ρόλος τῆς Ἑλλάδος εἰς τὴν διεθνή ἀγορά τοῦ τουρισμοῦ δέν εἶναι μόνον πῶς θά μπορέσῃ νά πάρῃ ἓνα κομμάτι ἀπὸ τὴν γενικὴν τουριστικὴν κίνηση εἰς ὅλον τὸν κόσμον. Ἔχουμε καὶ ὠρισμένες ὑποχρεώσεις λόγῳ πνευματικῆς κληρονομιάς», ὅπως διατυπωνόταν ἀπὸ μηχανικό που συμμετείχε στο συνέδριο της Ελληνικῆς Περιηγητικῆς Λέσχης το 1967.⁸²⁰ Η ἀποψη αὐτὴ ἀπηχούσε τὴν συνολικότερη ἰδεολογικὴ τάση ὄχι μόνον μίας σημαντικῆς μερίδας τῆς κοινότητος τῶν μηχανικῶν ἀλλὰ καὶ τῆς πολιτικῆς ηγεσίας ἐκείνης τῆς περιόδου. Η ἀντίληψη αὐτὴ ἀποτυπώθηκε στο διαφημιστικὸ σλόγκαν που ἐφηύραν οἱ διαφημιστὲς τῶν διάσημων στὴν ἐποχὴ τους διαφημιστικῶν γραφείων τῆς Madison Avenue τῆς Νέας Υόρκης, ὅταν ἀνέλαβαν τὴν διαφημιστικὴ καμπάνια διεθνούς τουριστικῆς προβολῆς τῆς Ελλάδας ὑστερα ἀπὸ παραγγελία τοῦ ΕΟΤ. Το σλόγκαν ἐκεῖνο ἦταν λιτό καὶ εὐγλωττο: «Γεννηθήκατε στὴν Ελλάδα».⁸²¹ Συμπύκνωνε τόσο τὴν ἐσωθεν ὅσο καὶ τὴν ἐξωθεν στερεοτυπικὴ εἰκόνα τῆς Ελλάδας που στὴν ἐποχὴ τῆς διαρκῶς ἀνερχόμενης μεταπολεμικῆς βιομηχανίας τοῦ τουρισμοῦ ἐπιχειροῦσε νὰ ἐξαργυρώσει τὸ συμβολικὸ κεφάλαιο τῆς ὡς λίκνο τοῦ δυτικῆς πολιτισμοῦ, μέσω τῆς προβολῆς τῆς ὡς τουριστικὸς προορισμὸς.

Τὸ ἰδεολόγημα ὁμῶς τῆς ἀνάδειξης τοῦ παρελθόντος δημιουργοῦσε μίαν ἀμήχανη ἀντίφαση με τὸ αἶτημα τοῦ ἐκσυγχρονισμοῦ. Ἐπομένως, ἡ ἀνάπτυξη σύγχρονων υποδομῶν που θὰ συνεισφέρουν στὸν τουρισμὸ αἶρει κατὰ κάποιον τρόπο αὐτὴν τὴν ἀντίφαση. Ἡ σύγχρονη ἰδεολογία προέβαλε ἐσωτερικὰ καὶ διεθνῶς συγκεκριμένα σήματα κατατεθέντα τῆς ἐλληνικῆς ταυτότητος: τὰ ἀρχαιολογικὰ μνημεῖα καὶ τὶς παραλίες. Αὐτοὶ οἱ τόποι ἀναφορᾶς ἀπέκτησαν διττὴ λειτουργία. Σηματοδοτήθηκαν ὡς μετωνυμικὰ σύμβολα ἐθνικῆς καὶ ἐυρωπαϊκῆς ταυτότητος, καὶ ταυτόχρονα ὡς καταναλωτικὰ προϊόντα που θὰ ὑπόκειντο σὲ ἐκμετάλλευση μέσω τοῦ τουρισμοῦ. Τὸ κεντρικὸ ἐπιχείρημα τῆς παρούσας μελέτης ἐπομένως εἶναι ὅτι δὲν ὑπῆρχε καλύτερο πάντρεμα τῆς ἀνάδειξης τοῦ παρελθόντος με τὸ μελλοντικὸ ἀναπτυξιακὸ πρόταγμα ἀπὸ τὴν σύγχρονη υποδομὴ που θὰ ἀναδείκνυε αὐτοὺς τοὺς τόπους ἀναφορᾶς, δηλαδὴ τὸ οδικὸ δίκτυο. Τὸ νέο στοιχεῖο λοιπὸν που προστίθεται

⁸²⁰ *Τὸ Συγκοινωνιακὸ Πρόβλημα καὶ ἡ Τουριστικὴ Ἀνάπτυξις*, τ. Β, Χερσαῖαι Συγκοινωνίαι, Ἑλληνικὴ Περιηγητικὴ Λέσχη, Κέντρο Τουριστικῶν Ἐρευνῶν, Ἀθῆνα 1967, σ. 37

⁸²¹ *Τὸ Συγκοινωνιακὸ Πρόβλημα καὶ ἡ Τουριστικὴ Ἀνάπτυξις*, σ. 37. *Τουριστικὴ Πολιτικὴ – Συγκριτικὴ Μελέτῃ Ἐθνικῶν Ὄργανισμῶν διὰ τὴν Ἐφαρμογὴν Τουριστικῆς Πολιτικῆς*, σ. 9. Ἐκείνη τὴν ἐποχὴ ἡ χρῆσις στερεοτυπικῶν συμβόλων ὡς σήματα κατατεθέντα μίας χώρας χρησιμοποιούνταν κατὰ κόρον στὶς διαφημιστικὲς τουριστικὲς καμπάνιες ἀπὸ πολλὰς χώρες. Ἡ Ἰταλία γιὰ παράδειγμα «πουλοῦσε ἥλιο» σύμφωνα με τὸ διαφημιστικὸ τῆς σλόγκαν “Vendere il sole”. Ἡ Ἀμερικὴ ἀντίστοιχα προβαλλόταν ὡς ἡ χώρα που κανεὶς δὲν νιώθει ξένος καὶ καλοῦσε τουρίστες με τὴ φράση: “Meet the American at Home”.

στο εθνικό αφήγημα της μεσοπολεμικής περιόδου, είναι η πρόσληψη συγκεκριμένων τόπων όχι απλώς ως εθνικών συμβόλων, αλλά και ως αξιοθέατων, ήτοι πολιτισμικών προϊόντων, σύμφωνα με τις επιταγές της διεθνώς αναπτυσσόμενης μεταπολεμικής βιομηχανίας του τουρισμού.

Επιπλέον, ένα σημαντικό στοιχείο που διαφοροποιεί τη μεταπολεμική περίοδο από τη μεσοπολεμική, είναι η εμπλοκή του διεθνούς παράγοντα, προς την κατεύθυνση της κατασκευής οδικού δικτύου ως κυρίως τουριστική υποδομή. Ο διεθνής παράγοντας αρχικά εμπλέκεται στο πλαίσιο της αμερικανικής αποστολής του σχεδίου Marshall, και στην συνέχεια μέσω της Διεθνούς Οδικής Ομοσπονδίας.⁸²² Αν κι η συμβολή τους στην ανάπτυξη του οδικού δικτύου ήταν εν τέλει μάλλον περιορισμένη, υπήρξε καθοριστική σε συμβολικό επίπεδο, καθ' ότι ενθάρρυνε το ιδεολόγημα σύμφωνα με το οποίο η Ελλάδα θα αποκτούσε διεθνή αναγνωρισιμότητα στη βάση της προβολής της φυσικής και αρχαιολογικής της κληρονομιάς, άρα τα σύγχρονα κατασκευαστικά έργα όφειλαν να εξυπηρετήσουν την ανάδειξή της.

Οι πρώτες ενδείξεις αυτού του προσανατολισμού εντοπίζονται εξ αφορμής των κατεπειγουσών αναγκών για αποκατάσταση των συγκοινωνιακών δικτύων ύστερα από τις εκτεταμένες καταστροφές του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Με δεδομένο ότι η οικονομία της Ελλάδας ήταν κατεστραμμένη μετά την απελευθέρωση, με νόμισμα χωρίς αξία και εξαντλημένα αγαθά, η ανασυγκρότησή της συντελέστηκε σε μεγάλο βαθμό με εξωτερική βοήθεια, η οποία δόθηκε με μορφή αγαθών, χρημάτων και πιστώσεων από Αγγλία και ΗΠΑ είτε απευθείας, είτε μέσω UNRRA. Καθοριστικότερη όλων βέβαια υπήρξε η συμβολή του σχεδίου Marshall. Στο πλαίσιο αυτού του προγράμματος ανασυγκρότησης που διενεργήθηκε από το Υπουργείο Δημοσίων Έργων υπό τη βοήθεια κι επίβλεψη της Αμερικανικής Αποστολής, υπήρξε, όπως έχει ήδη αναφερθεί, πρόταση από την πλευρά των Αμερικανών ιθυνόντων για την αντιμετώπιση του προβλήματος συγκοινωνίας που προκλήθηκε με την καταστροφή των σιδηροδρόμων, μέσω της αντικατάστασης των σιδηροδρομικών γραμμών με οδικές.⁸²³ Η πρόταση αυτή χαρακτηρίστηκε απαράδεκτη από την ελληνική πλευρά, καθ' ότι ο σιδηρόδρομος θεωρείτο καίριος παράγοντας για την οικονομία της χώρας και κυρίως τη βιομηχανία της. Ωστόσο, η πρόταση που διατυπώθηκε προς την τότε ελληνική ηγεσία σχετιζόταν με τον γενικότερο προσανατολισμό που είχε επιχειρηθεί

⁸²² F. Schipper, *Driving Europe*, σ. 174 – 5

⁸²³ «Προσπάθειαι ανασυγκροτήσεως και σχέδια ανοικοδομήσεως», *Τεχνικά Χρονικά*, Κεφάλαιο III, τ. 269 – 270, Νοέμβρ. – Δεκ. 1946, σ. 241 – 264

να δοθεί στην ελληνική οικονομία για εγκατάλειψη του μεσοπολεμικού οικονομικού μοντέλου. Το σκεπτικό της αμερικανικής πρότασης ήταν ότι η μεσοπολεμική βιομηχανία αφ' ενός ήταν δύσκολο να αποκατασταθεί κι αφ' ετέρου θα ήταν δύσκολο να ανταγωνιστεί με τη βιομηχανία άλλων περισσότερο προηγμένων χωρών. Οι απόψεις αυτές φέρονται να επιβλήθηκαν στον Οργανισμό Ευρωπαϊκής Οικονομικής Συνεργασίας από συμμετέχουσες ευρωπαϊκές χώρες όπως η Αμερική. Όπως σχολιάστηκε στο 2^ο κεφάλαιο, αντίστοιχες απόψεις εντοπίζονταν και στην Έκθεση του Βαρβαρέσσου, η οποία μαζί με τις παρεμβάσεις της αμερικανικής αποστολής είχαν προκαλέσει αντιδράσεις στην εγχώρια κοινότητα των μηχανικών αλλά και οικονομολόγων της εποχής.⁸²⁴

Η μεσοπολεμική ελληνική βιομηχανία, σύμφωνα με τους εκπροσώπους της αμερικανικής αποστολής μπορούσε να υποκατασταθεί από την ανερχόμενη τότε βιομηχανία του τουρισμού. Πίσω από αυτήν την πρόταση διαφαινόταν μία προσπάθεια διανομής ενός είδους ρόλων στις ευρωπαϊκές χώρες αναφορικά με την συμβολή που θα είχε η καθεμία εξ αυτών στην ευρωπαϊκή οικονομία, κι ο ρόλος της Ελλάδας βάσει του οικονομικού προσανατολισμού των συγκριτικών πλεονεκτημάτων δεν διαφαίνεται ότι ήταν στο πεδίο της βιομηχανίας. Η άποψη που διατύπωσε ο επικεφαλής για την εφαρμογή του σχεδίου Marshall στην Ευρώπη, Paul Hoffman το 1949 προς την ελληνική κυβέρνηση εκφράζει ρητά αυτήν την αντίληψη. Όπως υποστήριξε «η Ελλάδα κραυγάζει για τουρισμό. Έχει περίφημα φυσικά τοπία, την παραδοσιακή φιλοξενία, διεθνώς γνωστούς αρχαιολογικούς χώρους κι ένα υπέροχο κλίμα.»⁸²⁵ Αυτή η παρότρυνση βέβαια δεν ίσχυε μόνο για την Ελλάδα. Οι εκπρόσωποι της Αμερικανικής Αποστολής το κύριο μέσο που θεώρησαν πρόσφορο για την μεταπολεμική ανασυγκρότηση της ευρωπαϊκής οικονομίας συνολικά ήταν η τόνωση της τουριστικής της κίνησης. Ενθάρρυναν μάλιστα τη δημιουργία τουριστικών γραφείων που διοργάνωναν περιηγήσεις για Αμερικανούς τουρίστες.⁸²⁶

Στην ελληνική περίπτωση πάντως, όπως διαφαίνεται από τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια, ο τουρισμός προβάλλεται ως καίριος αναπτυξιακός παράγοντας. Κι η κύρια συγκοινωνιακή υποδομή που θα συνέβαλε προς αυτήν την κατεύθυνση δεν μπορούσε να είναι όπως είχαν παρατηρήσει κι οι εκπρόσωποι της αμερικανικής

⁸²⁴ Σ. Μπουροδήμος, «Εις τον τύπον των ήλων. Επί της ουσίας της ελληνικής Ανασυγκροτήσεως», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 105 – 6, Μάιος 1956, σ. 18 – 23.

⁸²⁵ Α. Βλάχος, *Τουριστική ανάπτυξη και δημόσιες πολιτικές στην σύγχρονη Ελλάδα*, σ. 434 – 5. Βλ. επίσης Γ. Σταθάκης, *Το Δόγμα Τρούμαν και το Σχέδιο Μάρσαλ*, σ. 317.

⁸²⁶ F. Schipper, *Driving Europe*.

αποστολής ο σιδηρόδρομος, αλλά το οδικό δίκτυο. Είναι χαρακτηριστικό ότι στο πλαίσιο του προγράμματος Ανασυγκροτήσεως εν έτει 1947, σε σχέση με την αποκατάσταση του οδικού δικτύου αναφερόταν ότι πρέπει να δοθεί έμφαση στην τουριστική ανάπτυξη, η οποία μάλιστα χαρακτηριζόταν ως αποκλειστικά εξαρτημένη από το πρόγραμμα ανασυγκροτήσεως. Στο ίδιο πρόγραμμα, επεσημαίνεται ακόμη ότι πρέπει να υπάρξουν πολιτικές προσέλκυσης ξένων κυρίως τουριστών, γι' αυτό και πρέπει να δημιουργηθούν εγκαταστάσεις ξενοδοχειακές, λουτρικές. Από πλευράς εγχώριων πρωτοβουλιών θα πρέπει να υπάρχει μια καλή διοίκηση αλλά βέβαια και προϋποθέσεις όπως καθαριότητα, ασφάλεια και ευπρέπεια. Στο πλαίσιο του προγράμματος αυτού προβλεπόταν κονδύλι 326 εκατομμυρίων δρχ. για την αποκατάσταση των ζημιών και στην συνέχεια πρόγραμμα τουριστικής ανάπτυξης δεκαετούς διάρκειας για το οποίο απαιτούνταν 2.275 εκατομμύρια δρχ. με σκοπό την αύξηση των κλινών κατά 27.000 και την δημιουργία 25 νέων τουριστικών περιπτέρων, την κατασκευή λουτροθεραπευτικών εγκαταστάσεων και εγκαταστάσεων εμφιαλώσεως ιαματικών υδάτων και την κατασκευή έργων που θα ωφελήσουν τον τουρισμό, όπως εξωραϊστικά, συγκοινωνιακά έργα, διαρρύθμιση ατραπών, και τοπικών οδών.⁸²⁷

4.4.2 Ο δρόμος προς την παραλία: η περίπτωση της «ελληνικής Κυανής Ακτής»

Τις επόμενες δεκαετίες τα κατασκευαστικά έργα που αφορούσαν σε οδικές υποδομές υπήρξαν άρρηκτα συνδεδεμένα με το αίτημα για την οικονομική ανάπτυξη της χώρας μέσω του τουρισμού. Σε πολλές περιπτώσεις συνδυάζονταν με την ανάπλαση περιοχών και την κατασκευή επιπλέον υποδομών όπως ξενοδοχεία και τουριστικά καταλύματα. Μεγάλη έμφαση προς την νοηματοδότηση των οδικών δικτύων ως τουριστικών υποδομών δόθηκε στο πλαίσιο των κυβερνητικών πολιτικών κατά τις δεκαετίες 1950 – 1970, ειδικά από τον Κ. Καραμανλή. Ο Καραμανλής αποτυπώθηκε στο δημόσιο λόγο της εποχής ως ο κατεξοχήν πολιτικός που υλοποίησε το πρόταγμα για την μεταπολεμική ανάπτυξη του ελληνικού κράτους. Μεταξύ άλλων θεωρείται ότι έβαλε

⁸²⁷ «Στοιχεία του Προγράμματος Ανασυγκροτήσεως, Τομείς 1 Συγκοινωνία, Κλάδος 1 Οδικόν Δίκτυον», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 277 – 8, Ιούλ. – Αύγ. 1947, σ. 106 – 182.

την σφραγίδα του και στην υλοποίηση έργων οδοποιΐας που συνδέονταν με κατασκευαστικά έργα τουριστικών υποδομών.⁸²⁸

Ένα από τα πρώτα έργα που ανέλαβε ο Καραμανλής ως υπουργός Δημοσίων Έργων, υπήρξε η κατασκευή της παραλιακής λεωφόρου Σούνιου, εμβληματικό έργο της δεκαετίας του 1950 καθ' ότι εξυπηρετούσε έναν διττό στόχο. Συνδεδεμένη με τη διαδρομή της κατεξοχήν λεωφόρου που πληρούσε τα πρότυπα του μοντερνιστικού αφηγήματος, δηλαδή της λεωφόρου Συγγρού θα συνέδεε τα τρία σημαντικότερα αρχαιολογικά μνημεία της Αττικής δηλαδή τον Παρθενώνα, τον ναό του Ολυμπίου Διός και τον ναό του Ποσειδώνα στο Σούνιο. Επιπλέον θα καθιστούσε προσβάσιμες τις περιοχές της παραλιακής ζώνης που εκτεινόταν από την Γλυφάδα ως το Σούνιο.



Παραλιακή λεωφόρος, Φάλιρο, 1961. Πηγή: Αρχείο Δ. Χαρισιάδη – Φωτογραφικό Αρχείο Μουσείου Μπενάκη

Εάν όμως οι αρχαιότητες ήταν κάτι το οποίο αποτελούσε ήδη αξιοθέατο από τον 19^ο αιώνα για αρχαιολάτρες περιηγητές, η ανάδειξη των παραλιών ως τόπο αναψυχής και κοινωνικής συνάθροισης για ευρύτερες κοινωνικές τάξεις συνιστά κυρίως μεταπολεμικό φαινόμενο. Επομένως, ο λόγος που η κατασκευή της παραλιακής λεωφόρου της Αττικής παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον ως ερευνητική περίπτωση είναι ότι αποτελεί ένα από τα πρώτα έργα οδοποιΐας που εντάσσονται στη λογική οδικής πρόσβασης άρα και ανάδειξης των μνημείων ως αξιοθέατων ενώ ταυτόχρονα αναδεικνύουν την παραλία ως εμβληματικό τουριστικό προϊόν και ταυτόχρονα

⁸²⁸ Κ. Σβολόπουλος (επιμ.), *Κ. Καραμανλής. Αρχείο: Γεγονότα και Κείμενα*, Η Καθημερινή – Ίδρυμα Κ. Καραμανλής, Αθήνα, 2005, τ. 1, σ. 153, τ. 1, σ. 216 (15/12/1954). «Διά τήν τουριστικήν αξιοποίησιν της χώρας μας. Ξενοδοχεία – δρόμοι. Το προσωπικό ενδιαφέρον του κ. Καραμανλή», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 56, 1960, σ. 10.

σύμβολο της μεταπολεμικής ελληνικής κουλτούρας σύμφωνα με τα καπιταλιστικά πρότυπα κινητικότητας και κατανάλωσης. Συνιστά δηλαδή μία από τις πρώτες εφαρμοζόμενες πολιτικές που στοχεύουν στην ανακατασκευή και ανάπλαση του τοπίου ως τουριστικό προορισμό και ταυτόχρονα επιχειρούν να πραγματοποιήσουν μία συνειδητή μετατόπιση της κρατικής τουριστικής πολιτικής. Γι' αυτό το λόγο, το συγκεκριμένο έργο συνδέθηκε στενά στο δημόσιο λόγο της εποχής με το αναπτυξιακό πρόγραμμα του Κωνσταντίνου Καραμανλή σε βαθμό που σύμφωνα με τον Τύπο της εποχής προτάθηκε από τότε να γίνει η οδός φερώνυμη, όπως και συνέβη αργότερα σε ένα τμήμα της, ο ίδιος όμως αρνήθηκε.⁸²⁹

Τα λόγια του ίδιου του Καραμανλή είναι αρκετά χαρακτηριστικά ως προς την παραπάνω νοηματική μετατόπιση που συντελείται αναφορικά με την πρόσληψη και ανακατασκευή του δημοσίου χώρου στο πλαίσιο της τουριστικής βιομηχανίας ως αξιοθέατου και ταυτόχρονα χώρου αναψυχής: «...Προβλέπεται ακόμη ή αποπεράτωση, εντός του Ὀκτωβρίου, τῶν ἐργασιῶν ἐξωραϊσμοῦ τῆς Φαληρικῆς ἀκτῆς, ἡ ὁποῖα θά ἀξιοποιηθεῖ τουριστικά μέ τήν κατασκευή κέντρων, λαϊκῶν καί πολυτελείας, καθῶς και ξενοδοχείων. Τά ἔργα αὐτά ἀνταποκρίνονται σε ὀρισμένη ἀντίληψη γιά τήν τουριστική ἐξυπηρέτηση στήν περιοχή τῆς πρωτεύουσας, ὅτι οἱ ξένοι δέν ἐπισκέπτονται τή χώρα μόνο γιά νά γνωρίσουν τίς ἀρχαιότητες, ἀλλά καί γιά νά περάσουν μερικές μέρες μέ ἄνεση. Στον Πειραιά, ἐξάλλου, ἐκτός ἀπό τά ἔργα πού ἐκτελοῦνται στήν Καστέλλα, πολύ σύντομα θα ἐγκαινιασθεῖ σειρά καί ἄλλων ἐξωραϊστικῶν ἔργων, ὥστε τό ἐπίνειο τῆς πρωτεύουσας νά γίνει ἐφάμιλλο τῶν μεγάλων λιμένων τῆς Μεσογείου.»⁸³⁰ Τα εξωραϊστικά έργα της παραλιακής ζώνης εκτείνονταν λοιπόν μέχρι το Φάληρο, πάλαι ποτέ τουριστικό θέρετρο των αρχών του 20^{ου} αιώνα και την Καστέλλα. Στην τοποθεσία αυτή άλλωστε ο Κιτσίκης υποστήριζε ότι είχε εκπονήσει μελέτη και για την κατασκευή τουριστικού λιμένος, ώστε να διαχωριστεί πλήρως η εμπορική από την τουριστική κίνηση που εξυπηρετούσε το λιμάνι του Πειραιά.⁸³¹ Αν και κάτι τέτοιο τελικά δεν πραγματοποιήθηκε, στην περιοχή Φαλήρου – Καστέλλας κατασκευάστηκαν τουριστικά περίπτερα καθώς και χώροι για σημαίνοντα πρόσωπα, ενώ ο Πειραιάς λειτούργησε στην συνέχεια αποκλειστικά ως λιμάνι επιβατηγών. Πέρα από τα εξωραϊστικά έργα που πραγματοποιήθηκαν ώστε το λιμάνι να παρουσιάζει καλύτερη εικόνα για τους νεοαφιχθέντες τουρίστες,

⁸²⁹ *Ελευθερία*, 11/7/1953

⁸³⁰ Κ. Σβολόπουλος (επιμ.), *Κ. Καραμανλής. Αρχείο: Γεγονότα και Κείμενα*, τ. 1, σ. 171, 23/7/1953

⁸³¹ Π. Τσολάκης (επιμ.), *50 Ετών Δράσις του κ. Κώστα Κιτσίκη. 1913 – 1963*, σ. 184.

απομακρύνθηκε η φορτοεκφόρτωση των φορτηγών πλοίων που μόλυναν την ατμόσφαιρα και χαλούσαν την εικόνα του.⁸³² Τα λιμενικά αυτά έργα συνδυάστηκαν με έργα οδοποιΐας στον Πειραιά ώστε να διευκολύνεται η τουριστική κίνηση.⁸³³

Πέρα από τα έργα που ανακοινώνονταν από την παραπάνω δήλωση του Καραμανλή, αυτό που εκφράζεται είναι η άποψη περί μετατόπισης της εφαρμοζόμενης τουριστικής πολιτικής, η οποία θα πρέπει να στοχεύει όχι μόνο στην ανάδειξη του αρχαιολογικού παρελθόντος, αλλά και στην προσφορά υπηρεσιών ελεύθερου χρόνου. Αντίστοιχη άποψη εκφράζεται ρητά και στον Τύπο της εποχής εξ αφορμής της νέας παραλιακής λεωφόρου: «Δι' ὅλας τὰς χώρας, ἀκόμη καὶ δι' ἐκείνας πού δέν διαθέτουν ἀρχαίους θησαυρούς, ὅπως εἶναι οἱ ἀνεκτίμητοι οἱ ἰδικοί μας, ὁ Τουρισμός ἀποτελεῖ ἀκένωτον πηγήν πλούτου. Διὰ τὴν Ἑλλάδα μέχρι προ τινός ὁ Τουρισμός εἶχε συνταυτισθῆ μέ τίς ἀρχαιότητες καί οἱ ἄδηλοι πόροι τῆς χώρας μας ἦσαν ἐλάχιστοι ἀφοῦ ἐπεριμέναμε μακαρίως νά ἔλθουν μόνον οἱ φανατικοί θαυμασταί τοῦ ἀρχαίου ἑλληνικοῦ μεγαλείου. Ὅσοι θέλουν νά ἴδουν τὴν Ἀκρόπολιν, τό Σούνιον, τὴν Ὀλυμπίαν, τοὺς Δελφούς, θά ἔλθουν ἔστω καί ἂν δέν ἔχομεν ἐπαρκῆ ξενοδοχεῖα, δρόμους, ὀργανωμένον τέλος τουρισμόν, ἔλεγον κατὰ καιρούς οἱ ὑπεύθυνοι ἀρμόδιοι. Οἱ καιροὶ ὅμως ἄλλαξαν. Ἀπό ἔτους οἱ κυβερνῶντες ἔχουν διάφορον ἀντίληψιν. Διὰ τὴν Ἑλλάδα πλέον ὁ τουρισμός ἀποτελεῖ φυματικόν πνεῦμονα, ὁ ὁποῖος ἔχει ἀνάγκη νά υποβληθῆ εἰς ἄμεσον θεραπείαν. Εἰς τόν τομέα τοῦ τουρισμοῦ φαίνεται ὅτι ἔχομεν ἀρχίσει νά ἀποκολλώμεθα ἀπό τὴν προγονοπληξίαν εἰς τὴν ὁποῖαν ἐμέναμε ἀκίνητοι ὅπως τὰ ὄστρακα. Ἐκαταλάβαμε ἐπὶ τέλους ὅτι δέν ἔχομεν μόνον ἀρχαῖα μνημεῖα ἀλλά καί κλίμα περίφημο, ἱαματικές πηγὰς ἴσως μοναδικὰς εἰς τόν κόσμον, καί πρό πάντος λαόν, ὁ ὁποῖος ἔχει ἔμφυτον τὴν φιλοξενίαν, τὴν τόσο ἀπαραίτητον διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ τουρισμοῦ. Πῶς ὅμως θά ἀξιοποιηθοῦν οἱ θησαυροὶ αὐτοί, ὥστε νά ἔχωμε κατ' ἔτος ἑκατοντάδας ἑκατομμυρίων ἔσοδα εἰς ξένον συνάλλαγμα; Εἰς τό ἐρώτημα τοῦτον ἕκαστος τῶν ὑπουργῶν δίδει τὴν ἀπάντησιν ... Καί ὁ κ. Καραμανλῆς δίδει τὴν ἰδικὴν του. Ἔχει ἀρχίσει μία σειρά ἔργων πού προχωροῦν μέ ἕναν πρωτοφανή πράγματι ρυθμόν. Ἡ ὁδός Ἔντεν – Βουλιαγμένης περατοῦται καί ἐνῶ θά συμπληρώνεται ὁ

⁸³² «Τεχνικά και Οικονομικά Νέα», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 189, Μάιος 1960, σ. 38 – 44

⁸³³ Κ. Σβολόπουλος (επιμ.), *Κ. Καραμανλῆς. Αρχεῖο: Γεγονότα και Κείμενα*, τ. 1, σ. 193, 11/6/1954, σ. 211 – 2, 8/11/1954, σ. 212 – 3, σ. 255, 23/8/1955. Τα έργα στον Πειραιά χρηματοδοτήθηκαν εν μέρει από τον Οργανισμό Λιμένος Πειραιώς κι εν μέρει από το Υπουργείο Δημοσίων Ἔργων. Μεταξύ άλλων πραγματοποιήθηκαν λιμενικά έργα ὥστε νά μποροῦν νά προσεγγίζουν υπερωκεάνεια και νά μὴν χρειάζεται νά ἀγκυροβουλοῦν στα ανοικτά του Φαληρικοῦ ὄρμου και νά μεταφέρονται με λέμβους στο λιμάνι.

έξωραϊσμός κατά μήκος τῆς ἀκτῆς, ἕνας νέος δρόμος πρόκειται νά ἀρχίση. Ἡ παραλιακή ὁδός Βουλιαγμένης – Σουνίου, ἡ ὁποῖα θά συνεχισθῆ μέχρι τῆς Ραφίνας.»⁸³⁴ Οἱ ἐργασίες κατασκευῆς τῆς νέας λεωφόρου εἶχαν ξεκινήσει ἀπό τὸν Μάιο τοῦ 1953. Ὑστερα ἀπὸ δημοπρασία στις 18 Φεβρουαρίου 1953 ξεκίνησε ἡ κατασκευὴ δεύτερης λωρίδας κυκλοφορίας τῆς οδοῦ Φαλήρου – Γλυφάδας ἀπὸ τὴν Εδέμ ἕως τὸ αεροδρόμιο τοῦ Ἑλληνικοῦ, γιὰ νὰ ἐπεκταθεῖ στὴν συνέχεια μετὰ τὴν διαπλάτυνση τοῦ αεροδρομίου μέχρι τὴ Γλυφάδα. Τα ἔργα κατασκευῆς αὐτῆς τῆς οδοῦ συνδυάστηκαν με ἔργα ἐξωραϊστικά στις διαχωριστικὲς νησίδες καὶ στις ἀκτὲς στα τμήματα ποὺ χρησιμοποιούνταν γιὰ θαλάσσια λουτρά, ὅπου τοποθετήθηκαν ομπρέλες.⁸³⁵



Αστέρρας Βουλιαγμένης, δεκαετία 1960. Πηγή: Ἀρχεῖο Δ. Χαρισιάδη – Φωτογραφικὸ Ἀρχεῖο Μουσείου Μπενάκη

Τὸ ἔργο συνοδεύτηκε με διθυραμβικά σχόλια στὸν φιλοκυβερνητικὸ Τύπο.⁸³⁶ Στὴν ἐφημερίδα *Ἐμπρός* τὸ συγκεκριμένο ἔργο περιγράφεται ὡς ἐξῆς: «Κατὰ μήκος

⁸³⁴ «Βραδέως, ἀλλ' ἀσφαλῶς, ἤρχισαν μεγάλα τουριστικά ἔργα», *Ἐμπρός*, 27/8/1953

⁸³⁵ Ἀρχεῖο Ἰδρύματος Κ. Καραμανλῆ, 2.1953-8. Βλ. ἐπίσης «Ἕνας ἄξιος ὑπουργός», *Ἡ Καθημερινή*, 26/7/1953, Κ. Σβολόπουλος (ἐπιμ.), Κ. Καραμανλῆς. *Ἀρχεῖο: Γεγονότα καὶ Κείμενα*, τ. 1, σ. 172. Σύμφωνα με ἐπιστολὴ τοῦ Ν. Μομφεράτου πρὸς τὸν πρόεδρο τῆς Κυβερνήσεως με θέμα τα βασικά ἔργα οδοποιίας στὴν περιοχὴ τῆς πρωτεύουσας στις 21 – 4 – 1959, στὴν οδὸ Βούλας – Βουλιαγμένης προβλέπεται ἀνακατασκευὴ καὶ διαπλάτυνση με δυο κλάδους τῶν 8 μ. ἕκαστος στὸ τμήμα Ἀσκληπιοῦ – διασταύρωσης Βάρης. Στὸ τμήμα διασταύρωσης Βάρης – Πλαζ προβλέπεται βελτίωση καὶ κατασκευὴ δευτέρου κλάδου 8 μ. Στὸ τμήμα Πλαζ – Λίμνης Βουλιαγμένης προβλέπεται βελτίωση. Ἡ δαπάνη υπολογίζεται 25 εκατ. δρχ. ἀπ' τα οποία τα 6,5 ἀφοροῦν σε ἀπαλλοτριώσεις.

⁸³⁶ *Ἡ Καθημερινή*, 15/2/1953, Κ. Σβολόπουλος (ἐπιμ.), Κ. Καραμανλῆς. *Ἀρχεῖο: Γεγονότα καὶ Κείμενα*, τ. 1, σ. 162. Στὴν ἐφημερίδα *Ἡ Καθημερινή* ἡ κατασκευὴ τῆς παραλιακῆς λεωφόρου σχολιάστηκε ὡς ἐξῆς: «...μέ τὸ πάθος ἑνὸς ἀληθινὰ προοδευτικοῦ πνεύματος, ὁ Καραμανλῆς συνδέει τοὺς μῆνας αὐτοῦς τὸ ὄνομά του με τὴν ἀναμόρφωσιν καὶ τὴν πλήρη ἀναδιοργάνωσιν ὀρισμένων καιρίων σημείων τῆς

τῆς μαγευτικῆς ἀκτῆς τοῦ Σαρωνικοῦ, ἕνας θαυμάσιος αὐτοκινητόδρομος πλημμυρισμένος μέσα εἰς τό πράσινο κατασκευάζεται και θά περατωθῆ ἐντός δύο μηνῶν. Τουριστικά καί λαϊκά κέντρα ἀμερικανικοῦ τύπου μέ μπάρ, ἀναψυκτήρια, αἶθουσες χοροῦ, ἀμμώδη παραλία, πολυτελές ξενοδοχεῖο στόν Ἅγιο Κοσμά. Ἕνας ἀληθινός ἄθλος τοῦ ὑπουργοῦ Δημοσίων Ἔργων... Πρόκειται ὅπως μάς εἶπε ὁ ἴδιος ὁ κ. ὑπουργός περί ἐνός μόνο τμήματος τοῦ κυβερνητικοῦ προγράμματος εἰς τόν τομέα τῆς ἀνασυγκροτήσεως τῆς χώρας...το ἐκτελούμενον ἤδη ἔργον κατά μήκος τῆς ἀκτῆς τοῦ Σαρωνικοῦ ... θα δώση εἰς τούς κατοίκους τῆς πρωτευούσης ἕναν θαυμάσιον αὐτοκινητόδρομον συγχρονισμένον, διαθέτοντα μίαν περίφημη «πλατφόρμα» μέ ἀντιθέτους παραλλήλως πορείας κινήσεως τῶν αὐτοκινήτων καί μέ ἐξωραϊσμένην τήν γύρω κατά μήκος τῆς διαδρομῆς περιοχίν. Τό ἔργον...ἐκτός τῆς αἰσθητικῆς ἱκανοποιήσεως παρέχει τουριστικήν ἐξυπηρέτησιν ἀρτίαν καί κολακεύει τήν πρωτεύουσαν στό μάτι τοῦ ταξιδιώτου ἀπό τό ἀεροδρόμιον τοῦ Ἑλληνικοῦ ὅταν τό βλέμμα του ἀγκαλιάσει τίς γαλαζοπράσινες δαντελωτές ἀκτές τοῦ Σαρωνικοῦ.»⁸³⁷ Διαφαίνεται λοιπόν ἀπό το λόγο που εκφέρεται ὅτι ἡ συγκεκριμένη λεωφόρος εἶναι ἀπό τίς πρώτες περιπτώσεις ἔργων που κατασκευάζονται στην Ελλάδα με γνώμονα αὐτό που ο John Urry ορίζει ως «το βλέμμα του τουρίστα», παράμετρος που σηματοδότησε καίρια κατά τη μεταπολεμική περίοδο τῆ χωροταξική αναδιάταξη μέσω των οδικῶν δικτύων. Ἡ περιοχή αὐτή χαρακτηρίστηκε ως τουριστικός χώρος με διάταγμα του υπουργείου Οικονομικῶν κι Εμπορίου.⁸³⁸

Ἰδιαίτερα εὐγλωττοι ως προς τῆ σημειολογία του συγκεκριμένου ἔργου ἦταν οἱ χαρακτηρισμοί που του αποδόθηκαν στον κυρίαρχο λόγο τῆς εποχῆς. «Ἡ ἑλληνική Κυανῆ Ἀκτὴ γίνεται πραγματικότης» αναφέρεται στον Τύπο⁸³⁹ ἐνῶ σε ἀντίστοιχο μήκος κύματος ἦταν ἡ ἀποψη και του Κώστα Κιτσίκη ο οποίος ἐπεσήμανε ὅτι «ἡ

πρωτευούσης καί τῆς παραλίου περιοχῆς. Ἡ ἀκτὴ τοῦ Σαρωνικοῦ ἀπὸ τὴν Πειραιϊκὴν Καστέλλαν ἕως τὴν Γλυφάδα, χάρις εἰς τὰ ἔργα τοῦ Καραμανλῆ, ἀποκτᾷ τὴν πραγματικὴν τῆς ἀξία ... Εἶναι δὲ τὰ ἔργα αὐτὰ τρανόν δεῖγμα τοῦ τί ἡμπορεῖ νὰ κάμη ἕνας ὑπουργός εἰς τὰ ὅρια τῆς ἀρμοδιότητός του ἐάν ἔχει θέλησιν καί νοῦν. Ἔπειτα ἀπὸ ὀλίγους μῆνας – ὄχι ἔτη – αἱ Ἀθῆναι καί τὰ Φάληρα, χάρις εἰς τὴν δραστηριότητα τοῦ ὑπουργείου Δημοσίων Ἔργων θὰ ἔχουν ἀλλάξει μορφήν. Ὅ,τι ἦτο εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ ὄνειρου, ὁ Καραμανλῆς τὸ κάμνει ὠραῖαν πραγματικότητα. Καί εἶναι τὰ ἔργα του μία θετικωτάτη συμβολὴ εἰς τὸ ὅλον οἰκοδομητικὸν πρόγραμμα τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Συναγερομένου.»

⁸³⁷ *Ἐμπρός*, 29/7/1953. Π. Τσολάκης (επιμ.), *50 Ἐτῶν Δράσις του κ. Κώστα Κιτσίκη. 1913 – 1963*, σ. 184. Ἡ ὑπαρξὴ του αεροδρομίου Ἀθηνῶν στο Ἑλληνικὸ μέχρι και τῆ δεκαετία του 1980 διευκόλυνε αρκετὰ τὴν ἀνάπτυξη τῆς περιοχῆς. Ὡστόσο ο Κ. Κιτσίκης, με τὸ σκεπτικὸ ἀπομάκρυνσης κάθε ἀλλῆς χρήσης ἀπὸ τὴν περιοχὴ πέραν τῆς τουριστικῆς υποστήριξε εἶναι ἀπαράδεκτο ἕνα αεροδρόμιον νὰ βρίσκεται σε μίαν τόσο ὁμορφὴν τοποθεσίαν και πρότεινε τὴ μεταφορὰ του στα Σπάτα ἤδη ἀπὸ το 1954.

⁸³⁸ Β. Λιόλιου, *Ἡ προστασία τῆς αἰσθητικῆς και του τοπίου τῆς πόλης των Ἀθηνῶν ως ἀντικείμενο ἐπιτροπῶν: ἀπὸ το Μεσοπόλεμο ως τὴν πρώτη μεταπολεμικὴ δεκαετία*, Διπλωματικὴ Ἔργασία, ΕΜΠ, Ἀθήνα, 2012, σ. 159

⁸³⁹ *Ἐμπρός*, 27/8/1953

περιοχή αυτή αξιοποιούμενη καταλλήλως θά γίνη μία από τας ωραιότερας λουτροπόλεις τοῦ κόσμου καί ... θά σχηματισθοῦν ὄμιλοι ἡμεδαπῶν καί ξένων ἐπιχειρηματιῶν, οἱ ὅποιοι θά ἐνδιαφερθοῦν διά τήν ἐπιχειρηματικήν ἐκμετάλλευσιν, τήν ὁποῖαν προσφέρει ἡ διαρρύθμισις τῆς περιοχῆς αὐτῆς.»⁸⁴⁰ Αντιπροσωπευτική εἶναι κι ἡ δήλωση του υπουργοῦ Συντονισμοῦ κι εκπροσώπου της κυβέρνησης Συναγερμού, Σπυρίδωνα Μαρκεζίνη, ο οποίος υποστήριξε ὅτι: «...ἡ ὁδός Βαρκίζης προς Σούνιον καί Ραφίαν θά εἶναι ὁ ωραιότερος παραλιακός δρόμος τοῦ κόσμου καί θά ἀλλάξη τήν μορφήν τῆς Ἀττικῆς. Εὐτυχῶς ὑπάρχει ἡ μελέτη ἀπό 20ετίας ἀπό Βαρκίζης πρὸς Σούνιον, δέν ὑπάρχει ὅμως καμμία μελέτη ἀπό Σουνίου εἰς Ραφίαν.»⁸⁴¹



Δρόμοι της Αθήνας (Πιθανόν ἡ Λεωφόρος Αθηνῶν – Σουνίου), 1955. Πηγή: Ἀρχεῖο Δ. Χαρισιάδη – Φωτογραφικό Ἀρχεῖο Μουσείου Μπενάκη

Ἡ μελέτη στην οποία αναφερόταν ο Μαρκεζίνης πιθανόν να ἦταν αὐτή που εἶχε εκπονηθεῖ ἀπὸ τον Κώστα Κιτσίκη μεσοπολεμικά και αναφέρθηκε στο προηγούμενο υποκεφάλαιο. Ο Κιτσίκης ενεπλάκη ἄμεσα στη διαδικασία τουριστικῆς αξιοποίησης και ἀνάπλασης της περιοχῆς της Βουλιαγμένης και μεταπολεμικά, ὡς προεδρεύων της ομάδας ἀρχιτεκτόνων που ἐκπόνησαν τὴν σχετικὴ πολεοδομικὴ μελέτη ὕστερα ἀπὸ ἀνάθεση του Ὄργανισμοῦ Διαχείρισης Ἐκκλησιαστικῆς Περιουσίας, καθ' ὅτι ἡ περιοχή ἐκεῖνη ἦταν στη μεγαλύτερη ἔκτασή της ἐκκλησιαστικὴ ἰδιοκτησία, ἐνῶ ἓνα τμήμα της

⁸⁴⁰ Π. Τσολάκης (επιμ.), *50 Ἐτῶν Δράσις του κ. Κώστα Κιτσίκη. 1913 – 1963*, σ. 188

⁸⁴¹ *Ἡ Καθημερινή*, 15/2/1953, Κ. Σβολόπουλος (επιμ.), Κ. Καραμανλῆς. *Ἀρχεῖο: Γεγονότα και Κείμενα*, τ. 1, σ. 162. τ. 1, σ. 173, 9/8/1953

καλυπτόταν και από στρατώνες.⁸⁴² Στην επιτροπή συμμετείχαν ακόμη οι Πάτροκλος Καραντινός, Ανδρέας Πλουμιστός, Χαράλαμπος Σφαέλλος και Γαβριήλ Βαγιάνος. Η μελέτη περιελάμβανε μεταξύ άλλων την απομάκρυνση εγκαταστάσεων που ήταν ξένες προς την τουριστική αξιοποίηση, όπως για παράδειγμα ένα εκκλησιαστικό ορφανοτροφείο στην περιοχή του Λαιμού το οποίο απομακρύνθηκε ως «μή συμβιβαζόμενο με την περιοχή», την αξιοποίηση των καλλωνών της περιοχής «διά καθαρά τουριστικούς σκοπούς», την τακτοποίηση των εκκρεμών σχέσεων ιδιοκτητών, ενοικιαστών και άλλων οικιστών για «τον συνοικισμό Βουλιαγμένης, το Μεγάλο Καβούρι, τον Λαιμό, το Μικρό Καβούρι, τήν λίμνη τῶν ἰαματικῶν λουτρῶν καί τούς γραφικούς κολπίσκους που ἔγιναν προσιτοί μέ τήν προέκτασι τῆς παραλιακῆς λεωφόρου πρὸς τό Σούνιον, μέχρι τῶν ὁρίων τῆς κοινότητος Βαρκίζης».⁸⁴³

Ὅπως επεσήμαινε ο Κιτσίκης, «ἡ μελέτη μας ἔχει... γνώμονα τό γενικό καλό καί ὄχι τήν ἐκμετάλλευσι μόνο δι' ἐπικερδῆ ἐπιχείρησιν.» Για το λόγο αυτό στη μελέτη που καταρτίστηκε προβλεπόταν ἡ κατασκευή ξενοδοχειακῶν εγκαταστάσεων που απευθύνονταν σε ὅλες τις εισοδηματικές κατηγορίες. Οι ξενοδοχειακές μονάδες για τα ανώτερα στρώματα συμπεριλάμβαναν ἕνα ξενοδοχειακό συγκρότημα στη λίμνη Βουλιαγμένης κατάλληλο για ὅσους ἤθελαν να ἐπιδοθούν σε υδροθεραπεία, δύο ξενοδοχειακές μονάδες στη χερσόνησο του Λαιμού «πρὸς χρῆσιν τῶν ἐπιθυμούντων ἡσυχίαν καί ἀπόλαυσιν τῆς φύσεως, ἐντὸς πευκοφύτου περιοχῆς καί μέ ἀντίστοιχον ἐκμετάλλευσιν τῶν γραφικῶν κολπίσκων», ἕνα ἀκόμη ξενοδοχειακό συγκρότημα στη γλώσσα που σχημάτιζε ἡ χάραξη της νέας οδοῦ πρὸς Σούνιο για ὅσους ἤθελαν να ἐπιδοθούν στα ναυτικά σπορ, ἀλλά και μικρότερα φθηνά ξενοδοχεία για ἐκδρομείς και παραθεριστές.

Για ὄλο το παραπάνω κατασκευαστικό πρόγραμμα ἡ παραλιακή λεωφόρος εἶχε καίρια σημασία, καθ' ὅτι στο πλαίσιο της συμφωνίας που συνάφθηκε μεταξύ του ἐλληνικοῦ δημοσίου και της εταιρείας «Αστήρ Α.Ε.», για την τουριστική αξιοποίηση της περιοχῆς, ἡ ταχύτερη το δυνατόν διάνοιξή της ἦταν ἡ κύρια υποχρέωση ἀπὸ πλευρᾶς της κυβέρνησης.⁸⁴⁴ Ἰδρυτής της ἐν λόγω εταιρείας ἦταν ο διοικητής της

⁸⁴² Β. Λιόλιου, *Η προστασία της αισθητικής και του τοπίου*, σ. 162

⁸⁴³ Π. Τσολάκης (επιμ.), *50 Ετῶν Δράσις του κ. Κώστα Κιτσίκη. 1913 – 1963*, σ. 187

⁸⁴⁴ «Καταστατικό της Ανώνυμης Ξενοδοχειακῆς Εταιρείας Αστήρ Παλάς Βουλιαγμένης Α.Ε.Ε.» <http://investor.astir-palace.com/media/pdf/katastatiko2008-06.pdf> (πρόσβαση στις 10 – 3 – 2015). Η σύμβαση αὐτή υπογράφηκε στα τέλη του 1954 κι επικυρώθηκε ἀπὸ τη Βουλὴ στις αρχές Φεβρουαρίου του 1955 παρά τις αντιδράσεις της αντιπολίτευσης ἡ ἐκμετάλλευσι της συγκεκριμένης ζώνης της Βουλιαγμένης για 30 χρόνια με δυνατότητα παράτασης. Η ἑκταση αὐτή 500 ὕστερα ἀπὸ συμβόλαιο του 1951 μεταξύ του Ἑλληνικοῦ Δημοσίου και του Ὄργανισμου Διοικήσεως Ἐκκλησιαστικῆς και

Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος Κωστής Ηλιάσκος, ο οποίος είχε ευρύτερη εμπλοκή σε έργα τουριστικής αξιοποίησης, καθ' ότι διετέλεσε και πρόεδρος του ΕΟΤ.⁸⁴⁵ Στο πλαίσιο εκτέλεσης του κατασκευαστικού προγράμματος υπήρξαν προσπάθειες ώστε να μην αποκλειστεί από τη δημόσια πρόσβαση η υπό εκμετάλλευση περιοχή σε όλη της την έκταση. Για το λόγο αυτό κάποιες ζώνες της παραλίας αφέθηκαν ελεύθερες ενώ εκτός από τα πολυτελή συγκροτήματα που ήταν προσβάσιμα μόνο στα ανώτερα εισοδηματικά στρώματα, κατασκευάστηκαν και «λαϊκά» ξενοδοχεία και κέντρα. Οι προσπάθειες αυτές όμως στάθηκαν ανεπαρκείς συγκρινόμενες με το σύνολο των έργων που εκτελέστηκαν και δεν επέφεραν αποσόβηση αντιδράσεων, όσον αφορά στο συγκεκριμένο πρόγραμμα τουριστικής αξιοποίησης. Όπως αναφέρεται στην εφημερίδα *Αυγή*: «Όπως πάει τό πράγμα, πότε μέ τήν μία πότε μέ τήν ἄλλη σύμβασιν, τό συναγερμικό κράτος θά ξεπουλήση κάθε πλούσια περιοχή αὐτῆς τῆς χώρας στό μεγαλύτερο ἑλληνικό τραπεζικό τραστ ... τό μεγαλεπήβολο συναγερμικόν σύνθημα: «Τά πάντα διά τήν Ἑλλάδα» ἐφαρμόζεται μέ τήν ἀνεπαίσθητη μεταβολή «Τά πάντα διά τόν κ. Ηλιάσκον».⁸⁴⁶

Τα ακανθώδη σημεία του εν λόγω έργου ήταν δύο. Το πρώτο ήταν ότι το μεγαλύτερο μέρος της παραλιακής ζώνης αποκλειόταν από την ελεύθερη είσοδο του κοινού και γινόταν προσβάσιμο μόνο με εισιτήριο. Οι τίτλοι με τους οποίους αναφέρεται το συγκεκριμένο πρόβλημα σε μία μερίδα του Τύπου της εποχής είναι ιδιαίτερα εύγλωττοι για το πως εκλήφθηκε από το λιγότερο προνομιούχο μέρος της

Μοναστηριακής Περιουσίας (ΟΔΕΠ) και του Εκκλησιαστικού Ορφανοτροφείου Βουλαιαγμένης, το οποίο κυρώθηκε με το υπ' αριθμόν 20/24-4-1951 Βασιλικό Διάταγμα που δημοσιεύθηκε στο υπ' αριθμόν 121/Α/1951 ΦΕΚ άνηκε στον δικαιούχο του ΕΟΤ, τον ΟΔΕΠ, ο οποίος διατήρησε στην έκταση αυτή που προοριζόταν εκείνη την εποχή για κοινή χρήση, το δικαίωμα της ψιλής κυριότητας. Στην συνέχεια, με το Βασιλικό Διάταγμα 9.10/12-11-1959 «περί τροποποίησης του σχεδίου Βουλαιαγμένης» η παραπάνω έκταση περιήλθε στην πλήρη κυριότητα, νομή και κατοχή του ΕΟΤ, ως δικαιούχου του ΟΔΕΠ. Από αυτήν την έκταση δύο τμήματα έκτασης 190 στρεμμάτων περιήλθαν στην κατοχή της Ανωνύμου Ξενοδοχειακής Επιχειρήσεως Αστήρ Α.Ε. το 1959 με συμβόλαιο που επικυρώθηκε από το υπ' αριθμ. 9-10/12-11-1959 Βασιλικό Διάταγμα. Βλ. επίσης Β. Λιόλιου, *Η προστασία της αισθητικής και του τοπίου*, σ. 157. *Η Καθημερινή*, 15/2/1953, Κ. Σβολόπουλος (επιμ.), Κ. Καραμανλής. *Αρχείο: Γεγονότα και Κείμενα*, τ. 1, σ. 162, σ. 249, 9/6/1955, τ. 4, σ. 102 – 3, 21 – 27/5/1959. Ήδη από το 1955, ο Καραμανλής είχε αποφασίσει την έκδοση σχετικού διατάγματος για την διασφάλιση της τουριστικής αναπτύξεως της περιοχής και προκειμένου να καταστεί η εκτέλεση του σχετικού προγράμματος το υπουργείο Δημοσίων Έργων κι οι υπηρεσίες Τουρισμού κατήρτισαν τους όρους με τους οποίους ο ΟΔΕΠ θα προκήρυσσε διεθνή διαγωνισμό. Στο πλαίσιο αυτής της σύμβασης που υπογράφηκε μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου, Εθνικής Τράπεζας και της Εταιρείας «Αστήρ» προβλεπόταν ότι για την τουριστική αξιοποίηση του Μικρού Καβουριού θα κτίζονταν πολυτελές ξενοδοχείο 150 κλινών, εκατό οικίσκοι «τύπου Γλυφάδας», αποδυτήρια κι εγκαταστάσεις πλαζ στο χώρο του Λαιμού, κι εστιατόριο – κέντρο διασκέδασης τύπου «Αστεριών Γλυφάδας». Ο ΕΟΤ από την πλευρά του αναλάμβανε την εκτέλεση ή/και επίσπευση λιμενικών έργων, κι έργων οδοποιίας, υπονόμων και ηλεκτροφωτισμού.

⁸⁴⁵ «Τεχνικά και Οικονομικά Νέα», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 214, Ιούν. 1962, σ. 47

⁸⁴⁶ *Η Αυγή*, 20/2/1955, όπως αναφέρεται στο Β. Λιόλιου, *Η προστασία της αισθητικής και του τοπίου*, σ. 156

ελληνικής κοινωνίας το οποίο αναγκαζόταν να συνωστίζεται στα τμήματα της παραλιακής ζώνης που είχαν μείνει εκτός των πολυτελών ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων: «Ποιός μπορεί νά χαρή τα όμορφα άκρογιαλία; Απρόσιτες οί άκτές μας. Τό θαλάσσιο μπάνιο μεγάλο πρόβλημα για τόν κάθε Αθηναίο. Πλάζ πολυτελείας, «Αστέρια» καί μπανκαλώου. Ήξοδα ύπερβολικά, άκάθαρτες άκρογιαλιές, συνωστισμός στους έλεύθερους χώρους.» «Οί Άμερικανοί κατέλαβαν τίς καλύτερες άκρογιαλιές» ανέφερε η εφημερίδα *Αυγή*, στην οποία εκφραζόταν το αίτημα να περιέλθει η διαχείριση της αιγιαλιτίδας ζώνης στους δήμους.⁸⁴⁷ Ακόμη κι η ίδρυση της λαϊκής πλαζ του ΕΟΤ στη Βουλιαγμένη το 1959, δεν έτυχε πολύ καλύτερης αποδοχής από την συγκεκριμένη μερίδα του Τύπου, καθ' ότι η περίφραξή της κι η επιβολή εισιτηρίου εισόδου συνιστούσαν εμπορευματοποίηση του δημοσίου χώρου και αποκλεισμό των μη εχόντων που διεκδικούσαν κι εκείνοι το δικαίωμα για τη νέα αυτή μεταπολεμική συνήθεια του ελεύθερου χρόνου, το θαλάσσιο μπάνιο. Γι' αυτό οι συγκεκριμένες πράξεις χαρακτηρίστηκαν αντιλαϊκές, ενώ ο μελλοντικός εξωραϊσμός του μικρού Καβουριού καταστρεπτικός.⁸⁴⁸

Το δεύτερο ακανθώδες ζήτημα που αμαύρωνε το αφήγημα περί «ελληνικής Κυανής Ακτής» ήταν το ζήτημα των απαλλοτριώσεων. Τόσο η ταχεία διάνοιξη της παραλιακής λεωφόρου, που αποτελούσε αναγκαία προϋπόθεση για το πρόγραμμα τουριστικής εκμετάλλευσης της παραλιακής ζώνης, όσο κι η κατασκευή ξενοδοχειακών υποδομών, απαιτούσαν τις με συνοπτικές διαδικασίες κατεδαφίσεις εγκαταστάσεων που υπήρχαν εκεί, μεταξύ των οποίων και καταυλισμοί ή ξενοδοχεία στα οποία είχαν εγκατασταθεί πρόσφυγες.⁸⁴⁹ Στην εφημερίδα *Εμπρός*, η οποία σκιαγραφεί σε υμνητικούς τόνους το κατασκευαστικό πρόγραμμα της περιοχής

⁸⁴⁷ *Η Αυγή*, 14/7/1957, 23/7/1957, όπως αναφέρεται στο Β. Λιόλιου, *Η προστασία της αισθητικής και του τοπίου*, σ. 171.

⁸⁴⁸ Κ. Σβολόπουλος (επιμ.), *Κ. Καραμανλής. Αρχείο: Γεγονότα και Κείμενα*, τ. 4, σ. 136, 1/8/1959. σ. 102-3, 21-27/5/1959. Βλ. επίσης Β. Λιόλιου, *Η προστασία της αισθητικής και του τοπίου*, σ. 181, Στα εγκαίνια της πλαζ του ΕΟΤ παραβρέθηκαν ο πρωθυπουργός Κ. Καραμανλής, κι ο υπουργός Προεδρίας Κ. Τσάτσος που δήλωσε ότι η Κυβέρνηση πραγματοποίησε κατά την τριετία 1956 – 9 ένα φιλόδοξο πρόγραμμα τουριστικών έργων, με την κατασκευή ξενοδοχείων, οδών, λιμενικών έργων. Εξέφρασε ακόμη την προσδοκία ότι το 1963 προβλέπεται η έλευση 750.000 τουριστών κι η εισροή 100.000.000 δολλαρίων σε τουριστικό συνάλλαγμα ετησίως. Στην πλαζ ΕΟΤ Βουλιαγμένης προβλεπόταν η ανακατασκευή του χώρου με χωματουργικές εργασίες, κι η κατασκευή αποδυτηρίων και αναψυκτηρίων.

⁸⁴⁹ Κ. Σβολόπουλος (επιμ.), *Κ. Καραμανλής. Αρχείο: Γεγονότα και Κείμενα*, τ. 1, σ. 224, 9/2/1955. Στην εφημερίδα *Εμπρός* αναφέρεται ότι πέρα από τις απαλλοτριώσεις που πραγματοποιήθηκαν για τη διάνοιξη της λεωφόρου Αθηνών – Σουνίου, η αρχιτεκτονική υπηρεσία του υπουργείου Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων κήρυξε απαλλοτριωτέες αρκετές εκτάσεις κατά μήκος της ακτής ανάμεσα στην οδό και τη θάλασσα με σκοπό να αποδοθούν σε κοινή χρήση και να αποτελέσουν πεδίο εκτελέσεων έργων τουριστικής ανάπτυξης. Καθορίστηκαν επιπλέον πολεοδομικοί περιορισμοί στην ανέγερση οικοδομών και προβλέφθηκαν οι όροι για τις αναγκαίες απαλλοτριώσεις.

αναφέρεται ότι τα ξενοδοχεία αυτά «δέν συγχωρείται νά εἶναι βιτρίνα ἀθλιότητος, καθ' ἣν μάλιστα στιγμῆν ἀντιμετωπίζεται τεράστιον στεγαστικόν πρόβλημα διά τους ξένους ἐπισκέπτας μας. Οἱ πρόσφυγες πού κατοικοῦν εἰς αὐτά δέν εἶναι τόσο δύσκολον να μεταφερθοῦν ἀλλοῦ, διδομένης οὕτω ὀριστικῆς λύσεως τοῦ στεγαστικοῦ ζητήματός των».⁸⁵⁰

Επιπλέον, στην ίδια εφημερίδα περιγράφεται ως ἄθλος η αποφασιστικότητα του ἴδιου του Καραμανλή να παρακάμψει την δικαστική οδὸ προκειμένου να πραγματοποιήσει μέσα σε τρεις μήνες τα ἔργα διαπλάτυνσης της παραλιακῆς λεωφόρου, τα οποία εἰάν ακολουθεῖτο η προβλεπόμενη διαδικασία θα χρειάζονταν πέντε χρόνια. Στη βάση της νομικῆς αὐτῆς παράκαμψης και του γεγονότος ὅτι το συγκεκριμένο ἔργο οδοποιΐας εκτελέστηκε με τον τρόπο που εκτελέστηκε προκειμένου να δοθεῖ το μεγαλύτερο μέρος της αἰγιαλίτιδας ζώνης της συγκεκριμένης περιοχῆς προς ἰδιωτική εκμετάλλευση, δικαιολογεί σε κάποιο βαθμό ως «δίκαιο» το κατά τ' ἄλλα «κάπως παράνομο» – ὅπως χαρακτηρίστηκε ἀπὸ την εφημερίδα *Εμπρός* – αἴτημα για αποζημίωση στους μικροὺς ἰδιοκτῆτες που εἶχαν οικοδομήσει αυθαίρετα σε κρατικά οικόπεδα.⁸⁵¹

⁸⁵⁰ *Εμπρός*, 27/8/1953

⁸⁵¹ *Εμπρός*, 29/7/1953, «...ὁ ὑπουργὸς τῶν Δημοσίων Ἔργων, ὅπως ἀποδεικνύεται ἀπὸ τα πράγματα ἐπέτυχε ἄθλον. Ὁ ἀναγνώστης ἄς μὴν συμπεράνη ὅτι ὁ ἄθλος αὐτὸς ἐντοπίζεται εἰς τὸ ἔργον. Ἄλλοῦ εἶναι: Εἰς τὴν ὑπερνίκησιν κολοσσιαίων δυσχερειῶν καὶ ἀντιδράσεων, εἰς τὴν ἀπομόνωσιν τῶν ἐμποδίων, εἰς τὴν παραμέρησιν τῆς γραφειοκρατίας. Χρειάστηκε πρωτοβουλία, ὄγκος προσωπικῆς εὐθύνης, ἀντοχή σὲ διάφορες εὐλογες πιέσεις γιὰ νά δοθῇ τὸ δικαίωμα στὰ τεχνικά συνεργεῖα νά γκρεμίσουν σπίτια, μαγαζιά, νά ξηλώσουν ἐγκαταστάσεις. Ἕνας ὀλόκληρος κόσμος εἶχεν συμφέρον νά μὴν πραγματοποιηθῇ ἀπαλλοτριώσεις ὅπου ἐγινε, νά μὴν ἐγκαταλείψῃ ἐγκαταστάσεις, νά μὴν χάσῃ τὴν ἠσυχίαν του καὶ τὸ ψωμί τῶν παιδιῶν του. Ὅλοι μας θυμόμαστε πὼς πρὶν λίγον καιρὸ, παραλλήλως τῆς λεωφόρου ἀπὸ τὸ Ἔντεν μέχρι τῆς Γλυφάδας, λίγα μόλις μέτρα ἀπὸ τα κύματα πούσπασαν στοὺς βράχους τῶν ἁκτῶν, ἕνα σωρὸ μαγαζάκια, ἐστιατόρια, κέντρα ἀναψυχῆς κλπ. πού στόλιζαν (!) ἕνα ἀπὸ τὰ πιο γραφικὰ σημεῖα τῆς πρωτεύουσῆς. Σὲ μερικά ἐξἄλλου σημεῖα εἶχαν τοποθετηθῇ δημόσιες καὶ στρατιωτικῆς ὑπηρεσίας ... Ὑπολογίζεται ὅτι εἰς τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν ἐξήτει τὸ κράτος διὰ τῆς δικαστικῆς οδοῦ τὴν ἀπελευθέρωσιν τοῦ χώρου κατὰ μῆκος τῆς φαληρικῆς ἀκρογιαλιάς θά ἐχρειάζοντο τουλάχιστον πέντε χρόνια συνεχῶς ἐντατικῶν ἀγῶνος. Ὁ κ. Καραμανλῆς κατόρθωσε μέσα σὲ τρεῖς μῆνες νά παραδώσῃ στὴν σκαπάνη τοῦ ἐργολάβου, ἐλεύθερα ἀπὸ συμβατικῆς ὑποχρέωσης – πλὴν ὀρισμένων ἐξαιρέσεων πού εἶναι ἀρμόδιον τὸ ὑπουργεῖον Οἰκονομικῶν – ὅλ' αὐτὰ τὰ κτίρια καὶ νά βάλῃ μπροστὰ ἕνα ἔργο πολιτισμοῦ γιὰ τὴν πρωτεύουσα. Ἡ διαπλάτυνσις τοῦ δρόμου ἄρχισε στίς 20 Μαΐου ἀφοῦ ἐγίναν πρῶτα οἱ κατεδαφίσεις τῶν διαφόρων κέντρων, σπιτιῶν, στρατιωτικῶν ἐγκαταστάσεων κλπ. Ἡ διαμόρφωσις τοῦ δρόμου, ὁ ὁποῖος θά φθάσῃ μέχρι Γλυφάδας, θά γίνῃ κατὰ τὸ σχέδιον τῆς λεωφόρου Συγγροῦ. Τὸ πλάτος τοῦ δαπέδου τῆς ἀσφάλτου θά εἶναι δέκα μέτρα δι' ἕκαστον ὀδικὸν ἄξονα, μὲ διαχωριστικὸν παρτέρι πλάτους ἑνὸς περίπου μέτρου... Ἐπαναλαμβάνομεν ὅτι ὁ ὑπουργὸς Δημοσίων Ἔργων κ. Καραμανλῆς ἐπέτελεσε ἔργον σπουδαιοτάτης κοινωνικῆς καὶ τουριστικῆς σημασίας ἐντὸς χρονικοῦ διαστήματος καταπληκτικῶς μικροῦ. Ἡ ὀλοκλήρωσις ὅμως τοῦ ἔργου θά ἀποδώσῃ τὰ εὐεργετικά του ἀποτελέσματα μὲ τὴν ἐνίσχυσιν τοῦ ὑπουργοῦ εἰς τὸ δίκαιον αἴτημα ὀρισμένων ἐπαγγελματιῶν καὶ ἰδιοκτητῶν τῶν κατεδαφισθέντων κέντρων, οἱ ὁποῖοι ζητοῦν νά ἀποζημιωθοῦν τουλάχιστον κατὰ ἕναν τρόπον ἀπὸ τὸ Δημόσιον, παραμεριζομένων τῶν τυπικῶν ἐμποδίων περὶ αυθαίρετου οἰκοδομήσεως σε κρατικά οικόπεδα. Βέβαια, τὸ δίκαιον εἶναι κάπως παράνομον, ἐν τούτοις ὅμως εἶναι δίκαιον καὶ κάθε συνηγορία εἶναι ἐπίσης δικαιοτάτη.»



Αστέρια Γλυφάδας, δεκαετία 1960. Αρχείο Δ. Χαρισιάδη – Φωτογραφικό Αρχείο Μουσείου Μπενάκη

Το έργο λοιπόν της παραλιακής λεωφόρου εγείρει το ζήτημα της σύγκρουσης του δημοσίου συμφέροντος καθώς και των μικρών και μεγάλων ιδιωτικών συμφερόντων, με διακύβευμα τον επαναπροσδιορισμό, τη διαχείριση και την ανακατασκευή του χώρου ως αξιοθέατο εμπορικά εκμεταλλεύσιμο με όρους του καπιταλιστικού αναπτυξιακού προτάγματος της μεταπολεμικής εποχής. Από τη μία πλευρά, η πολεοδομική μελέτη του Κώστα Κιτσίκη έθετε ως πρωταρχική της επιδίωξη «τήν προστασία τοῦ τοπίου ἀπό καταλήψεις τῆς περιοχῆς δι' ἐγκαταστάσεις ξένας πρὸς τὴν τουριστικὴν ἀξιοποίησιν, ἀπὸ πρόχειρους καὶ ἀκαλαισθήτους τοιαύτας καὶ καταυλισμούς.»⁸⁵² Η επιλογή των όρων «προστασία τοπίου» σε μία πρώτη ανάγνωση φαίνεται να υπονοεί μία περιβαλλοντικού τύπου ανησυχία, ειδικά αν αναγνωσθεί υπό το πρίσμα του οικολογικού διακυβεύματος της προστασίας του αιγιαλού ως οικοσυστήματος που τίθεται κατά τη μεταγενέστερη εποχή.



Ακτή Αγ. Κοσμά, 1962. Πηγή: Αρχείο Δ. Χαρισιάδη – Φωτογραφικό Αρχείο Μουσείου Μπενάκη

⁸⁵² Π. Τσολάκης (επιμ.), *50 Ετών Δράσις του κ. Κώστα Κιτσίκη. 1913 – 1963*, σ. 187

Ωστόσο, για την συγκεκριμένη Επιτροπή Προστασίας Ελληνικού Τοπίου που συγκροτήθηκε πρωτοστατώντος του Κιτσίκη, το ζήτημα της προστασίας του ελληνικού τοπίου συνδέεται με την τουριστική του αξιοποίηση. Η αξιοποίηση αυτή μάλιστα αφορούσε στην κατά το δυνατόν μαζικότερη προσέλκυση τουριστών, αφού όπως υποστήριζε ο ίδιος στο απόσπασμα που παρατέθηκε παραπάνω, η εποχή που οι πρακτικές του ελεύθερου χρόνου αφορούσαν λίγους μεγαλοαστούς και τους δούκες του Ουίνδσвор είχε παρέλθει. Εφ' όσον δεν φαίνεται να τίθεται κάποιος προβληματισμός για την ενδεχόμενη περιβαλλοντική αλλοίωση της περιοχής εγείρει ερωτηματικά ως προς το από ποιον πρέπει να προστατευτεί το ελληνικό τοπίο.

Από την άλλη πλευρά, οι καταγγελίες περί ξεπουλήματος της περιοχής που εγείρονται από τον αντιπολιτευτικό Τύπο εξ αφορμής της διάνοιξης της παραλιακής λεωφόρου για τουριστικούς λόγους παρουσιάζουν κάποια αμφιθυμία καθ' ότι δεν είναι πάντοτε ξεκάθαρο το κατά πόσο υπερασπίζονται το δημόσιο ή το μικρό ιδιωτικό συμφέρον στην περιοχή. Σε κάποιες περιπτώσεις όπως προαναφέρθηκε, προτεινόταν η λύση για παραχώρηση της παραλιακής ζώνης στη εκμετάλλευση των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η ίση και δωρεάν πρόσβαση όλων των Αθηναίων σε αυτήν, ενώ σε άλλες περιπτώσεις αναφέρεται ότι ο Οργανισμός Διαχείρισης Εκκλησιαστικής Περιουσίας ως άλλος φεουδάρχης επιχειρεί να πετάξει στο δρόμο τους πρώτους οικιστές που αξιοποίησαν την περιοχή εκείνη.⁸⁵³ Και πάλι εδώ βέβαια πρέπει να σημειωθεί ότι πέραν των περιπτώσεων του αιτήματος για αποζημίωση των αυθαίρετων μικροϊδιοκτησιών και μικροεπιχειρήσεων της περιοχής που όπως προαναφέρθηκε χαρακτηριζόταν στον φιλοκυβερνητικό Τύπο ως «δίκαιο» αλλά κάπως «παράνομο», ένα μέρος της προστασίας αφορούσε και στην απομάκρυνση του «αίσχους της παράγκας» των προσφύγων που το ελληνικό κράτος είχε αποτύχει να επιλύσει ως πρόβλημα εξ ολοκλήρου, ήδη από δεκαετίες. Οι ένοικοι των καταυλισμών έμεναν άστεγοι χωρίς να προσφέρεται κάποια εναλλακτική για την επίλυση του στεγαστικού τους προβλήματος, όπως συνέβη στην περίπτωση των στρατιωτικών εγκαταστάσεων που απομακρύνθηκαν από την ίδια περιοχή.⁸⁵⁴

Σε κάθε περίπτωση η κατασκευή της παραλιακής λεωφόρου καταδεικνύει ότι η εφαρμοζόμενη πολιτική αναφορικά με την τουριστική ανάπτυξη συνδυάστηκε με μία δημόσια ρητορεία που επιχειρούσε να επαναπροσδιορίσει την έννοια του κοινού

⁸⁵³ *Η Αυγή*, 15/11/1955, *Τα Νέα*, 1/9/1955, όπως αναφέρονται στο Β. Λιόλιου, *Η προστασία της αισθητικής και του τοπίου*, σ. 161.

⁸⁵⁴ Β. Λιόλιου, *Η προστασία της αισθητικής και του τοπίου*, σ. 161

συμφέροντος, προσπαθώντας ανεπιτυχώς να ισορροπήσει ανάμεσα στο δημόσιο, το μικρό και το μεγάλο ιδιωτικό συμφέρον, με την πλάστιγγα να γέρνει υπέρ του τελευταίου. Το ζήτημα αυτό εντοπίζεται γενικότερα στην σύγκρουση συμφερόντων με αντικείμενο τη διαχείριση του δημοσίου χώρου κι εξ αφορμής του κυκλοφοριακού προβλήματος της Αθήνας, όπως εκτίθεται στο 3^ο κεφάλαιο. Σε αυτήν την ισορροπία προσπαθούσε να ανταποκριθεί και η ανακατασκευή του τοπίου των αττικών ακτών του Αργοσαρωνικού, καθώς η αιγιαλίτιδα ζώνη που στην προκειμένη περίπτωση άνηκε στον ΟΔΕΠ, ο οποίος αποτελεί Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου, δινόταν μέσω του ΕΟΤ για ιδιωτική εκμετάλλευση, αλλά εξασφάλιζε κάποια ελεγχόμενη πρόσβαση και στα ανερχόμενα μεσαία στρώματα προκειμένου να υπάρξει μια σχετική αποσόβηση των αντιδράσεων, με τη δημιουργία «λαϊκής» πλαζ και «λαϊκών» ξενοδοχείων, όπως αναφερόταν χαρακτηριστικά.⁸⁵⁵

Εν κατακλείδι, ο δημόσιος λόγος που εκφέρεται σε σχέση με την παραλιακή λεωφόρο που ανέδειξε και κατέστησε προσβάσιμη την «ελληνική Κυανή Ακτή» καταδεικνύει τα εξής σημεία. Κατ' αρχάς η ανακατασκευή του ελληνικού τοπίου μέσω του οδικού δικτύου το επαναπροσδιορίζει σ' ένα αφηγηματικό πλαίσιο εξωραϊσμού κι εξιδανίκευσης. Ταυτόχρονα το καθιστά αναπτυξιακό μέσο και πλουτοπαραγωγική πηγή για την νέας κοπής – για την εποχή εκείνη – τουριστική βιομηχανία. Επομένως, έργα οδοποιΐας όπως η συγκεκριμένη λεωφόρος χρησιμοποιήθηκαν ως υποδομές που θα προσέλκυαν στο μέλλον ιδιωτική επενδυτική δραστηριότητα που θα επέφερε αυτό που περιγράφεται ως τουριστική αξιοποίηση των περιοχών.⁸⁵⁶ Ανεξάρτητα βέβαια από τη δημόσια αντιπαράθεση που προέκυψε για την συγκεκριμένη περιοχή και σχετίζεται άμεσα με την κατασκευή της παραλιακής λεωφόρου, οι πολιτικές που εφαρμόστηκαν για την τουριστική αξιοποίηση σε πολλές άλλες περιοχές τα επόμενα χρόνια προκάλεσαν συχνά οξείες διαμάχες αναφορικά με το καθεστώς εκμετάλλευσής τους και την χρήση τους.⁸⁵⁷

⁸⁵⁵ Παρά τα σχετικά βασιλικά διατάγματα του 1951 περί προστασίας της αιγιαλίτιδας ζώνης της οποίας πρέπει να διασφαλιστεί ο τουριστικός και κοινόχρηστος χαρακτήρας, στο τότε ισχύον σύνταγμα του 1952 δεν υπάρχει αναφορά περί κατοχύρωσης του δημοσίου χαρακτήρα του αιγιαλού. Η συνταγματική προστασία του κατοχυρώνεται με το άρθρο 24 του συντάγματος του 1975.

⁸⁵⁶ «Τεχνικά και Οικονομικά Νέα», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 214, Ιούν. 1962, σ. 47. Σε σύσκεψη του ΕΟΤ που πραγματοποιήθηκε το 1962 παρουσία του τότε πρωθυπουργού Κ. Καραμανλή και του Κ. Ηλιάσκου που εν τω μεταξύ διατελούσε πρόεδρος του Οργανισμού, επισημάνθηκε ότι είχε εκδηλωθεί ενδιαφέρον από επιχειρηματίες για τις περιοχές Σχινιά, Καβούρι, Όρμο Βουλιαγμένης. «Τεχνικά και Οικονομικά Νέα», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 219, Οκτώβρ. 1962, σ. 57. Το ίδιο έτος διεξάγονται στον ΕΟΤ συζητήσεις για σύμπραξη του οργανισμού με ελληνικούς και ξένους ομίλους για τουριστική αξιοποίηση Αττικής: Σχινιά, Καβούρι, Βάρκιζα, Βουλιαγμένη.

⁸⁵⁷ Βλ. Μ. Νικολακάκης, *Τουρισμός και Ελληνική Κοινωνία*, σ. 204 – 213

Το δεύτερο σημείο που μπορεί να επισημανθεί είναι ότι στο πλαίσιο της χωροταξικής αυτής αναδιάταξης αναδεικνύεται ως νέο διακύβευμα η παραλία, η οποία έχει χαρακτηριστεί ως ο απόλυτος τουριστικός προορισμός της μεταπολεμικής καταναλωτικής κουλτούρας.⁸⁵⁸ Η διατύπωση του αιτήματος για την επί ίσοις όροις πρόσβαση σε αυτήν συνδέεται με τον εκδημοκρατισμό των πρακτικών του ελεύθερου χρόνου, που για την εποχή εκείνη αποτελεί μία νέα συνήθεια για τους αστικούς πληθυσμούς του λεκανοπεδίου. Η προβολή του αιτήματος αυτού ως δικαίωμα που αφορά σε ευρύτερες κοινωνικές τάξεις αποτελεί ένα ιστορικό φαινόμενο, νέο για τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες.⁸⁵⁹ Και το κατεξοχήν μέσο για την πρόσβαση αυτή δεν είναι άλλο από το αυτοκίνητο. Με δεδομένο ότι η ανακατασκευή του χώρου συντελέστηκε μέσω της κατασκευής οδικού δικτύου, όπως στην περίπτωση της παραλιακής λεωφόρου, το οποίο φιλοδοξεί να αποτελέσει αναπτυξιακή υποδομή για την κυκλοφορία κυρίως ιδιωτικών αυτοκινήτων δεν προκαλεί εντύπωση που η σχετική χωροταξική αναδιάταξη της παραλιακής ζώνης συντελέστηκε ως επί το πλείστον στα πρότυπα οικονομικής οργάνωσης της φιλελεύθερης αστικής δημοκρατίας και καπιταλιστικής οικονομίας.

Άλλωστε τα πρότυπα αυτά βρίσκονταν σε συνάφεια με τα καταναλωτικά πρότυπα της αναδύομενης μεσαίας τάξης στα οποία εκείνη την εποχή άρχιζαν να περιλαμβάνονται οι ιδιωτικές μετακινήσεις, τα θαλάσσια μπάνια, και ως απώτερος στόχος η απόκτηση κάποιου εξοχικού και – ει δυνατόν – παραθαλάσσιου οικοπέδου. Η πολιτισμική και κοινωνιολογική διάσταση αυτού του φαινομένου από πλευράς των καταναλωτών θα εκτεθεί αναλυτικότερα στο 5^ο κεφάλαιο. Από την πλευρά των κρατικών πολιτικών πάντως, ένα σημαντικό μέρος των τουριστικών έργων περιλάμβανε μία σειρά αναπλάσεων παραλιών που πραγματοποιήθηκαν σταδιακά σε πολλές περιοχές της Ελλάδας στα πρότυπα του έργου εκμετάλλευσης των αττικών ακτών του Σαρωνικού.⁸⁶⁰

⁸⁵⁸ J. Urry, *Mobilities*, σ. 253 – 260.

⁸⁵⁹ Βλ. E. Furlough, *Making Mass Vacations: Tourism and Consumer Culture in France, 1930s to 1970s*, Cambridge University Press, Cambridge 1998

⁸⁶⁰ «Τεχνικά και Οικονομικά Νέα», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 213, Μάιος 1962, σ. 41. Στην παρουσίαση του τουριστικού προγράμματος του ΕΟΤ για το 1962 που πραγματοποιήθηκε στις 23 – 4 – 1962 για παράδειγμα αναφέρεται ότι αναμενόταν να ολοκληρωθεί μεγάλος αριθμός έργων εξωραϊσμού κι υποδομών αναψυχής πέρα από τις ακτές Γλυφάδας και Βουλιαγμένης Βάρκιζας, στο Ηράκλειο, τα Ιωάννινα και την Κέρκυρα, ενώ θα μελετηθεί η τουριστική αξιοποίηση Βάρκιζας, Σχινιά, και Καβουρίου. «Τεχνικά και Οικονομικά Νέα», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 217, Αύγ. 1962, σ. 36. Το ίδιο έτος αναφέρονται εξωραϊστικά έργα και στις παραλίες Καβάλας και Λουτρακίου.

Το τρίτο σημείο που μπορεί να επισημανθεί αναφορικά με την παραλιακή λεωφόρο είναι ότι αποτελούσε την επιτομή της ανάπτυξης και του εκσυγχρονισμού με όρους τεχνικών υποδομών, ενώ ταυτόχρονα αναδεικνυε το αρχαιολογικό παρελθόν και το ελληνικό τοπίο ως συμβολικά μεν, εμπορεύσιμα δε προϊόντα. Ταυτόχρονα είναι ένα από τα πρώτα κατασκευαστικά έργα τα οποία προκαλούν ένα δημόσιο λόγο αποκαλυπτικό ως προς τους αναπτυξιακούς προσανατολισμούς του μεταπολεμικού ελληνικού κράτους. Το εκσυγχρονιστικό αφήγημα που συγκροτείται εξ αφορμής του αιτήματος για τουριστική ανάπτυξη συνδέεται στην συνέχεια με το αίτημα για εξευρωπαϊσμό. Η ονομασία τμήματος της παραλιακής αυτής οδού σε λεωφόρο Ποσειδώνος είναι ενδεικτική της ιδεολογικά φορτισμένης σημασίας ενός κατασκευαστικού έργου που υπογραμμίζει την ευρωπαϊκή πορεία της Ελλάδας ως ενός κράτους σύγχρονου και ταυτόχρονα, ως κοιτίδας του ευρωπαϊκού πολιτισμού.

4.4.3 Τα έργα οδοποιΐας και η ανακατασκευή του αστικού χώρου της πρωτεύουσας ως τουριστική προθήκη. Ελλάδα είναι μόνο η Αθήνα;

Αν και η τουριστική εκμετάλλευση χρησιμοποιήθηκε από νωρίς ως επιχείρημα για την ανάπτυξη του οδικού δικτύου σε ολόκληρη την επικράτεια, όπως θα περιγραφθεί στην συνέχεια του παρόντος κεφαλαίου, η αρχή έγινε από τα μέρη που ήδη προσέλκυαν τουριστικές αφίξεις, και κυρίως από την Αθήνα, η οποία στο λόγο τόσο της πολιτικής ηγεσίας, όσο και της κοινότητας των μηχανικών χαρακτηρίζεται ως «όμφαλός τῆς τουριστικῆς μας κινήσεως».⁸⁶¹ Η διοργάνωση του Φεστιβάλ Αθηνών υπήρξε επιπλέον σημαντικός παράγοντας για την προώθηση ρυθμιστικών κυκλοφοριακών μέτρων, ώστε να βελτιωθούν τόσο η εικόνα, όσο κι οι συνθήκες κινητικότητας στην Αθήνα.⁸⁶²

Πολιτικές σαν τις παραπάνω προκάλεσαν αντιδράσεις ως προς τη διάκριση που γινόταν υπέρ της πρωτεύουσας σε βάρος της υπόλοιπης χώρας. Ο αντίλογος που αρθρώνεται ως προς αυτό το ζήτημα τόσο από πλευράς πολιτικής ηγεσίας και συγκεκριμένα τον ίδιο τον Καραμανλή, όσο και από μηχανικούς είναι αποκαλυπτικές ως προς τον ιδεολογικό προσανατολισμό που διείπε τα κατασκευαστικά έργα τουριστικής ανάδειξης της Αθήνας. Στις απόψεις που εκφράζονται διαφαίνεται η άποψη ότι εκτός των άλλων η Αθήνα πρέπει να έχει προτεραιότητα και στον τομέα των

⁸⁶¹ *Το συγκοινωνιακό πρόβλημα και η τουριστική ανάπτυξις*, σ. 49

⁸⁶² «Έργα εξωραϊσμού των Αθηνών. Διαρρυθμίσεις των πλατειών Ομονοίας και Συντάγματος», *Επιθεώρησις Shell*, T. 45, 1956, σ. 26 – 7.

δημοσίων έργων και για λόγους εντυπωσιασμού των τουριστών. Τα δίκτυα τουριστικής κινητικότητας επομένως, πέραν του ότι χρησιμοποιούνται ως κίνητρο για τον εξωραϊσμό και την ενοποίηση της ελληνικής επικράτειας συνολικά μέσω των οδικών δικτύων, χρησιμοποιούνται και ως αφορμή για την αναμόρφωση της πρωτεύουσας ως τουριστικής προθήκης.

Οι πρώτες αντιρρήσεις σημειώθηκαν ήδη εξ αφορμής του κατασκευαστικού έργου της παραλιακής λεωφόρου Αθηνών – Σουνίου που περιγράφηκε στο προηγούμενο μέρος αλλά και των εξωραϊστικών έργων στην παραλιακή ζώνη της Καστέλλας. Στην εφημερίδα *Το Βήμα* δημοσιεύεται επί παραδείγματι επιστολή του διευθυντή της εφημερίδας στην οποία αναπαράγονται διαμαρτυρίες επαρχιακών παραγόντων καθώς και του επαρχιακού Τύπου σε σχέση με την απουσία αντίστοιχων έργων οδοποιίας για την τουριστική αξιοποίηση άλλων ελληνικών περιοχών.⁸⁶³ Σε αυτό το δημοσίευμα ο Καραμανλής απαντά λέγοντας ότι βάσει του υπ' αριθμ. 2367/1953 νόμου, τα εκτελούμενα δημόσια έργα στην πρωτεύουσα χρηματοδοτούνταν μέσω ειδικού τέλους που επιβλήθηκε στα κόμιστρα των λεωφορειακών συγκοινωνιών.⁸⁶⁴ Επιπλέον παρέπεμπε σε δημοσίευμα της εφημερίδας *Τα Νέα*, το οποίο θέτει αρκετά εύγλωττα την ιδεολογική βάση που χαρακτήριζε το αναπτυξιακό πρόταγμα του караμανλικού έργου: «Δέν πρέπει κανείς Έλλην νά λησμονή ότι ή Άθήνα είναι ή καρδιά καί ή προθήκη της Έλλάδος, εις αὐτήν συνεπῶς πρέπει κατά κύριον λόγον νά συγκεντρώνεται τό ἐνδιαφέρον τῆς Πολιτείας. Μιά κακομοιριασμένη καί ρυπαρά πρωτεύουσα, χωρίς δρόμους καί χωρίς φῶς, δυσφημεῖ μέ τό κατάντημά της όλόκληρον τήν Έλλάδα, ἐνῶ αἱ ἐλλείψεις μιᾶς ἐπαρχιακῆς πόλεως δέν ἔχουν γενικώτερος ἀντικτύπους. Καλῶς λοιπόν ἔπραξεν ὁ ὑπουργός τῶν Δημοσίων Ἔργων νά ἐνδιαφερθῆ κατά κύριον λόγος διά τας Άθήνας.»⁸⁶⁵

Λίγο μετά την έναρξη των έργων οδοποιίας στην αττική παραλιακή ζώνη του Αργοσαρωνικού, αρχίζουν και τα έργα οδοποιίας στην περιοχή γύρω από την Ακρόπολη σε συνδυασμό με έργα ανάπτυξης στον ίδιο τον αρχαιολογικό χώρο. Το 1955 το υπουργείο Δημοσίων Έργων ξεκινά τα έργα ανακατασκευής της νέας οδού της Διονυσίου Αρεοπαγίτου ώστε να καταργηθεί η τότε υπάρχουσα που διερχόταν τον αρχαιολογικό χώρο και κατασκευής των περιφερειακών οδών Ακροπόλεως και του

⁸⁶³ *Το Βήμα*, 6/8/1953

⁸⁶⁴ Κ. Σβολόπουλος (επιμ.), Κ. Καραμανλής. *Αρχείο: Γεγονότα και Κείμενα*, τ. 1, σ. 171, 25/7/1953 σ. 192, 28/5/1954

⁸⁶⁵ *Τα Νέα*, 31/7/1953

λόφου Φιλοπάππου. Τα έργα αυτά πραγματοποιήθηκαν συνδυαστικά με την λιθόστρωση της περιοχής ανάμεσα στην Ακρόπολη και τον λόφο Φιλοπάππου. Παρ' ότι σύμφωνα με τον Καραμανλή διεξάχθηκε διαγωνισμός για την εκπόνηση αρχιτεκτονικής μελέτης, τα αποτελέσματά του δεν ήταν ικανοποιητικά, κατά συνέπεια διατάχθηκε η υπηρεσία μελετών, η οποία κατήρτισε σχέδια που εγκρίθηκαν από το Αρχαιολογικό Συμβούλιο, ενώ στο έργο κλήθηκαν να συμβάλλουν εκτός από το αρμόδιο υπουργείο, ο ΕΟΤ, το υπουργείο Παιδείας και το υπουργείο Γεωργίας.⁸⁶⁶

Σκοπός των έργων εκείνων ήταν σύμφωνα με τον Καραμανλή όχι μόνο να αναδειχθεί η αρχαιολογική αξία του συγκεκριμένου χώρου, έκτασης 1.000 στρεμμάτων, τον οποίο χαρακτηρίζει ως πολύτιμο, αλλά και να καταστεί ο χώρος αυτός ως τόπος αναψυχής του πληθυσμού της πρωτεύουσας. Τα συγκεκριμένα έργα είναι ενδιαφέρον να ειπωθούν σε αντιπαραβολή με σχέδια δρόμων που αποσκοπούσαν την ίδια εποχή στην ρύθμιση του κυκλοφοριακού προβλήματος της Αθήνας, στο πλαίσιο των οποίων προτεινόταν η μετατροπή της Διονυσίου Αρεοπαγίτου σε δρόμο ταχείας ελεύσεως, η κατασκευή λεωφόρου που θα διασχίζει την Πλάκα, ή η διάνοιξη υπόγειας σήραγγας στο λόφο του Φιλοπάππου, όπως εκτίθεται στο ειδικό κεφάλαιο.

Αυτό που διαφαίνεται πάντως είναι ότι η χάραξη οδικού δικτύου εκείνη την εποχή αναδιοργανώνει την ανθρωπογεωγραφία της πόλης κι οριοθετεί στην αναπτυσσόμενη πόλη της Αθήνας τους χώρους κίνησης πεζών και αυτοκινήτων και τις αντίστοιχες χρήσεις. Η λιθόστρωση που τελικά πραγματοποιείται στον περιβάλλοντα χώρο της Ακρόπολης και το αίτημα για εξοβελισμό των αυτοκινήτων από την περιοχή που εγείρεται αργότερα, κυρίως εξ αφορμής του εξωραϊσμού της παραδοσιακής συνοικίας της Πλάκας την δεκαετία του 1970 καταδεικνύουν ότι η πολιτική της τουριστικής αξιοποίησης οριοθετεί και σημασιοδοτεί με συγκεκριμένο τρόπο τόσο την συμβολική και πρακτική χαρτογράφηση του αστικού χώρου, όσο και τη γεωγραφία των μετακινήσεων σε αυτόν.⁸⁶⁷

⁸⁶⁶ Κ. Σβολόπουλος (επιμ.), *Κ. Καραμανλής. Αρχείο: Γεγονότα και Κείμενα*, τ. 1, σ. 194, 19/6/1954, τ. 1, σ. 217 – 8, 11/1/1955. Η μελέτη εγκρίθηκε από επιτροπή αποτελούμενη από τους Α. Ορλάνδο, Δ. Πικιώνη, Ι. Μηλιάδη, Κ. Πάντζαρη, και Ν. Φωκά.

⁸⁶⁷ Εμμ. Β. Μαρμαράς, «Οι αρχές προστασίας της πολιτιστικής κληρονομιάς και η εφαρμογή τους στους ιστορικούς πολεοδομικούς πυρήνες: παραδείγματα από την ευρωπαϊκή κι ειδικότερα την ελληνική εμπειρία», στο Λυδία Δρακάκη – Σαπουνάκη, *Η Ελληνική πόλη σε ιστορική προοπτική*, εκδ. Διόνικος, Αθήνα 2005. Η μελέτη της Πλάκας άρχισε το 1975 και τα έργα κατασκευής το 1979. Η αναδιαμόρφωση εκείνη εντάσσεται στο πλαίσιο του προγράμματος διατήρησης και διάσωσης των παραδοσιακών οικισμών κι εκπονήθηκε από αρχιτέκτονες για λογαριασμό του ΕΟΤ. Το πρόγραμμα αυτό αποτελεί την πιο εύγλωττη εφαρμογή πολιτικής στο πλαίσιο της οποίας συγκεκριμένες περιοχές επιχειρείται τρόπον τινά να «παγώσουν στο χρόνο». Η μουσειοποίησή τους απομακρύνει άλλες χρήσεις από αυτές τις περιοχές και τις καθιστά αποκλειστικά τουριστικές.

Εξ αφορμής αυτού του έργου εγείρεται για μία ακόμη φορά συζήτηση για το κατά πόσο παραμελούνται αντίστοιχα έργα στην επαρχία. Τον Μάιο του 1954 για παράδειγμα ο βουλευτής Θεσπρωτίας Χ. Παπασταύρου διατυπώνει ερώτηση στη Βουλή αναφορικά με την δυσαναλογία συγκοινωνιακών έργων μεταξύ Αττικής και Θεσπρωτίας. Στην απάντησή του ο Καραμανλής αφού επανέλαβε ότι τα έργα αυτά χρηματοδοτούνταν από τους ίδιους τους πολίτες της Αθήνας, υποστηρίζει μεταξύ άλλων: «αί Αθήναι κατοικούνται από Έλληνας, είναι πρωτεύουσα, καί από απόψεως τουριστικής κατέχουν τήν πρώτην θέσιν. Έάν δέν φτιάξωμεν τάς Αθήνας, θά ματαιοπονοῦμεν προσπαθοῦντες νά δημιουργήσωμεν τουρισμόν.»⁸⁶⁸

Παρόμοια επιχειρήματα χρησιμοποιούν και μηχανικοί όπως ο προϊστάμενος της Διεύθυνσης Πολεοδομικών Μελετών Π. Βασιλειάδης: «Τά ἔργα τῆς Ἀκροπόλεως εἶναι μεγάλης σημασίας ὄχι μονάχα γιά τήν πόλιν των τῶν Ἀθηνῶν, ἀλλά καί γιά ὄλους ὅσοι θαυμάζουν τόν ἀρχαῖο ἑλληνικό πολιτισμό».⁸⁶⁹ Παρομοίως, ο πρόεδρος του ΤΕΕ Δημητρακόπουλος όταν πρότεινε έργα για την οδοποιΐα στη γύρω από την Ακρόπολη περιοχή, υποστήριζε την αποκάθαρση από σύγχρονες χρήσεις όπως το εμπόριο, επειδή σύμφωνα με τον ίδιο την εικόνα έδινε επαρχιώτικης εμποροπανήγυρης, απαράδεκτης για πρωτεύουσα. Επιπλέον, τόνιζε ότι η ύπαρξη υπαίθριας αγοράς στην συγκεκριμένη περιοχή εμποδίζει την πρόσβαση προς τους αρχαιολογικούς χώρους Ακρόπολης, το λόφο της Πνύκας και της αρχαίας αγοράς, οι οποίοι πρέπει να αναδειχθούν καθ' ότι είναι όχι απλά έργα τέχνης, αλλά τοπία που συμβολίζουν ανεκτίμητες αξίες της ζωής. Το σύνολο της περιοχής της Ακρόπολης είναι πολύτιμο νόμισμα, το οποίο πρέπει να ξεσκουριάσει, όπως ανέφερε χαρακτηριστικά.⁸⁷⁰

Παρόμοια επιχειρήματα διατυπώνονται όμως αναφορικά όχι μόνο με τα έργα του χώρου γύρω από την Ακρόπολη, αλλά και στην Αθήνα συνολικά. Ο μηχανικός Γ. Μάρκου σε ομιλία του στον Ελληνικό Πολυτεχνικό Σύλλογο ανέφερε σε σχέση με τα έργα ανακατασκευής μπροστά από τον σιδηροδρομικό σταθμό πλατείας Λαρίσσης: «Η κατασκευή τῆς ὁδοῦ ταύτης, ὡς καί ὁ εὐπρεπισμός τού ἔναντι τῆς πλατείας χώρου εἶναι ἀπαραίτητα, διά νά μὴν σχηματίζῃ ὁ πρώτην φορᾶν ἐρχόμενος εἰς Ἀθήνας ἐντυπώσεις ἀμέλειας καί κακομοιριάς. Γνωρίζομεν ὅτι ἀπό τοιαύτας ἐπιπόλαιας ἐντυπώσεις ἐκρίθη ἐνίοτε ὀλόκληρη ἡ πόλις καί ὀλόκληρος ἡ Ἑλλάς».⁸⁷¹ Αντίστοιχα, ο Παπαμιχελάκης

⁸⁶⁸ Κ. Σβολόπουλος (επιμ.), *Κ. Καραμανλής. Αρχείο: Γεγονότα και Κείμενα*, τ. 1, σ. 193, 28/5/1954

⁸⁶⁹ *Η Καθημερινή*, 22/5/1955

⁸⁷⁰ Α. Δημητρακόπουλος, «Ένα βλέμμα εις την πολεοδομικήν εξέλιξιν της πρωτεύουσας και την εξ αυτής διαγραφόμενην προοπτικήν», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 190, Ιούν. 1960, σ. 31 – 8.

⁸⁷¹ Γ. Μάρκου, «Συγκοινωνία καί σχέδιον πόλεως», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 307, Ιαν. 1950, σ. 7 – 12

διατυπώνει την άποψη ότι η ανάγκη προβολής και σεβασμού των αρχαιολογικών μνημείων σε συνδυασμό με την ανάγκη εξυπηρέτησης των σύγχρονων αναγκών επιβάλλουν λεπτούς χειρισμούς για πολεοδόμους κι αρχιτέκτονες. Σε άλλες χώρες, όπως υποστήριζε η αρχιτεκτονική κι η πολεοδομία δύνανται να καθορίζονται από εμπορικά κριτήρια. Στο αθηναϊκό τοπίο όμως «που βρήκε τήν ολοκλήρωσί του στό ιδεῶδες τῆς Ἀρμονίας καί τοῦ Μέτρου... [το οποίο] ἀποτελεῖ τό Ἐγῶ τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἔθνους καί τήν προσφορά του στόν πανανθρώπινο πολιτισμό, τήν ὑψηλότερη ἔκφρασι τῆς δυνάμεως τοῦ ἀνθρωπίνου πνεύματος...κι ἔγινε ἓνα Καυτό Μεγάλο Μεσημέρι ἢ ἔνωση τοῦ θεϊκοῦ κι ἀνθρώπινου πνεύματος, τοῦ Χριστιανικοῦ διά του Ἀποστόλου Παύλου καί τοῦ ἑλληνικοῦ διά τοῦ Σωκράτη.... ἀποτελεῖ ἱεροσυλία νά ὑψώνονται ἀκαλαίσθητοι οἰκοδομικοί ὄγκοι».⁸⁷²

Συμπερασματικά, η ιδεολογική πρόσληψη της ταυτότητας του νεοελληνικού κράτους που είχε ήδη βαρύνει στην επιλογή της Αθήνας ως πρωτεύουσας που υποτίθεται ότι συμπυκνώνει το ιδανικό του αρχαιοελληνικού πολιτισμού γύρω από τα οποία αρθρώνεται το νεοελληνικό αφήγημα, διαδραμάτισε ρόλο εν συνεχεία και στις επιλογές κατασκευαστικών έργων που πραγματοποιούνται αναφορικά με τη χωροταξική της αναδιάταξη ώστε να αναδειχθούν ως προϊόντα συμβολικού κεφαλαίου οι τόποι που την καθιστούσαν τουριστικό προορισμό.

4.4.4 Η ανάπτυξη των υποδομών οδικού δικτύου και αυτοκίνησης ως τουριστικές υποδομές

Από την δεκαετία του 1950 κι εξής και με δεδομένο ότι ως κύριο μέσο τουριστικής μετακίνησης θεωρείται το αυτοκίνητο, διατυπώνεται τόσο σε επίπεδο πολιτικού προγραμματισμού, όσο και από πλευράς μηχανικών το αίτημα για την κατασκευή δρόμων που θα καθιστούσαν δυνατή την τουριστική ανάπτυξη.

Ο Κιτσίκης που, όπως προαναφέρθηκε, είχε πρωταγωνιστικό ρόλο στην εφαρμογή αυτής της πολιτικής, εξέφραζε ρητά την άποψη ότι δεδομένης της στενότητας πόρων που δεν επέτρεπε τον εκσυγχρονισμό του ελληνικού οδικού δικτύου συνολικά, έπρεπε να δοθεί προτεραιότητα στις διαδρομές τουριστικής κίνησης: «Ἡ Ἑλλάς ἀπό ἀπόψεως κλίματος, ἱστορικῶν καί ἀρχαίων τόπων καί ὠραίων καί ποικίλων

⁸⁷² Γ. Παπαμιχελάκης, «Μερικές σκέψεις για την Αθήνα μας», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 187 – 189, Μάρτ. – Απρ. 1960, σελ. 30 – 36

τοποθεσιῶν παρέχει τά μεγαλύτερα πλεονεκτήματα προσελκύσεως ξένων. Ὑπάρχει ὁμως κάτι που ὑστεροῦμε αἰσθητῶς. Καί αὐτό εἶναι ἡ παροχή τῶν στοιχειωδῶν πολλάκις ἀνέσεων ἀπαραιτήτων εἰς τήν διαμονήν καί κίνησιν τῶν περιηγητῶν. Φυσικά δέν εἶναι δυνατόν ὅλοι οἱ δρόμοι τῆς Ἑλλάδος νά ἀσφαλτωθοῦν, οὔτε νά κτισθοῦν παντοῦ πολυδάπανα ξενοδοχεῖα. Διά τοῦτο θά πρέπει νά καταστρωθῇ λεπτομερῆς χάρτης τουριστικῆς κινήσεως, μέσῳ τῶν ἀρχαιολογικῶν τόπων καί τῶν τοποθεσιῶν ἐκείνων τὰς ὁποίας ἔχομεν νά ἐπιδειξώμεν καί προσελκύουν τοὺς ξένους.»⁸⁷³

Ο Κιτσίκης περιέγραφε τὴν κατάστασι τοῦ οδικοῦ δικτύου καὶ τῶν ξενοδοχειακῶν καταλυμάτων τῆς ἐποχῆς ἐκείνης σε μὴ τουριστικὲς ἐπαρχίες δυτικοευρωπαϊκῶν χωρῶν ὅπως ἡ Γαλλία ἢ ἡ Ἰσπανία, υποστηρίζοντας ὅτι δὲν ἀπέχουν δραματικά ἀπὸ τὴν ἀντίστοιχὴν κατάστασι ποὺ συναντᾶ κανεὶς στὴν ἐλληνικὴ ἐπαρχία. Μὲ αὐτὸ τὸ ἐπιχείρημα πρότεινε ὅτι καὶ στὴν Ἑλλάδα ἀντίστοιχα ἡ ἐμφασις γιὰ τὸν ευπρεπισμὸ τῶν υποδομῶν αὐτῶν πρέπει νά δοθῇ πρωτίστως στὶς τουριστικὲς περιοχές. Γιὰ νά γίνῃ ὁμως αὐτὸ ἔπρεπε τὰ ἔργα οδοποιΐας νά περιέλθουν στὴ δικαιοδοσίᾳ τοῦ ΕΟΤ, ὁ ὁποῖος θὰ κατήρτιζε ἕνα καταστατικὸ χάρτη διαδρομῆς τῶν περιηγητῶν ποὺ θὰ περιλάμβανε ἐκτός ἀπὸ τὰ λιμάνια, τοὺς σιδηροδρομικοὺς σταθμούς, τὰ αεροδρόμια καὶ τὰ σημεῖα εἰσόδου μὲ τὸ αυτοκίνητο, καὶ τὶς διαδρομὲς μὲ σαφῶς προδιαγεγραμμένο σχέδιο κυκλοφορίας καὶ ἐπίσκεψης τουριστικῶν τόπων. Εἶναι ἐνδιαφέρον ὅτι παρ' ὅτι ὁ Κιτσίκης φαινόταν νά εἶναι ἀπὸ τοὺς κατεξοχὴν υπέρμαχοις τῆς τουριστικῆς ἀνάπτυξης μέσῳ τῶν ιδιωτικῶν ἐπενδύσεων, υποστήριζε ὅτι τόσο οἱ δρόμοι τουριστικῆς σημασίας, ὅσο καὶ οἱ τουριστικὲς ἐπιχειρήσεις ποὺ θὰ ὑπάρχουν σε αὐτοὺς, ὅπως ξενοδοχεῖα, ἐστιατόρια, ἢ κέντρα ψυχαγωγίας θὰ πρέπει νά ὑπάγονται στὸν κρατικὸ τουρισμὸ.

Σε κάθε περίπτωση πάντως, γιὰ τὸν Κιτσίκη ἡ τουριστικὴ ἀνάπτυξις θὰ πρέπει νά ἀποτελέσει τὸ πρωταρχικὸ κίνητρο γιὰ τὴν επέκτασι τοῦ οδικοῦ δικτύου σε ὀλόκληρην τὴν ἐλληνικὴν ἐπικράτειαν: «Ἀρχίζοντες ἀπὸ ἕνα κατ' ἀρχὰς περιορισμένον πρόγραμμα τῶν πλέον σημαντικῶν διαδρομῶν διὰ τοὺς ἀρχαιολογικοὺς τόπους, δυνάμεθα βραδύτερον νά προχωρήσωμεν εἰς ὀλόκληρον τὴν χώραν, ἐπεκτείνοντες προοδευτικῶς τὸ τουριστικὸν δίκτυον πρὸς ἄλλας κατευθύνσεις καὶ ἐκμεταλλεῦμενοι καταλλήλως ἱαματικὰς πηγὰς, λουτροπόλεις, νήσους, κλπ. Μεγεθύνοντες τοιοῦτοτρόπως τὸν τουριστικὸν χάρτην, θὰ εὐρίσκουν οἱ ξένοι ὅ,τι ἐπιθυμοῦν νά ἰδοῦν, ἀκολουθοῦντες ὁμως ὅπωςδῆποτε τὸ ἐπ' αὐτοῦ χαρασσόμενον τουριστικὸν

⁸⁷³ Π. Τσολάκης (ἐπιμ.), *50 Ἐτῶν Δράσις τοῦ κ. Κώστα Κιτσίκη. 1913 – 1963*, σ. 183

δίκτυον.»⁸⁷⁴ Κατά τον Κιτσίκη λοιπόν, το αίτημα για τουριστική ανάπτυξη ήταν άρρηκτα συνδεδεμένο με την ανάπτυξη των τεχνικών υποδομών της χώρας και την σταδιακή εξάπλωση του οδικού δικτύου, σε βαθμό που εν τη ρύμη του λόγου ταυτίζει το οδικό με το τουριστικό δίκτυο.

Σύμφωνα μάλιστα με τα λεγόμενα του, είχε ο ίδιος αναλάβει ενεργή δραστηριότητα προς αυτή την κατεύθυνση προσπαθώντας να ευαισθητοποιήσει τους υπευθύνους μέσω συνεχών ραδιοφωνικών συνεντεύξεων και άρθρων στον ημερήσιο Τύπο, ώστε να κινητοποιηθούν και να αδράξουν την «μοναδική αυτή ευκαιρία εκμεταλλεύσεως μίας τόσο ασφαλούς πλουτοπαραγωγικής πηγής». Παρ' όλα αυτά όπως σημειώνει, οι αρμόδιοι δεν συγκινούνταν όσο θα έπρεπε.⁸⁷⁵ Το γεγονός όμως ότι ο ίδιος πλέκει εγκώμια στην κυβέρνηση του Συναγερμού και προσωπικά στον Καραμανλή για τα κατασκευαστικά του έργα, υποστηρίζοντας ότι και μόνο την παραλιακή λεωφόρο να είχε κατασκευάσει και πάλι θα έπρεπε να νιώθει υπερήφανος, ενώ ακόμη συγκρίνει το έργο του με αυτό του Hausmann στο Παρίσι, οδηγεί στο συμπέρασμα ότι μάλλον ακόμη και για τα δεδομένα του Κιτσίκη η ελληνική πολιτεία τελικά συγκινήθηκε αρκετά ώστε να αρχίσει να εκμεταλλεύεται σταδιακά αυτό που στο δημόσιο λόγο της εποχής προβάλλεται ως χρυσωρυχείο του τουρισμού.⁸⁷⁶



Κατασκευή του Σταδίου Καραϊσκάκη στην παραλιακή λεωφόρο, Φάληρο, 1969. Πηγή: Αρχείο Δ. Χαρισιάδη – Φωτογραφικό Αρχείο Μουσείου Μπενάκη

⁸⁷⁴ Π. Τσολάκης (επιμ.), *50 Ετών Δράσις του κ. Κώστα Κιτσίκη. 1913 – 1963*, σ. 183

⁸⁷⁵ Π. Τσολάκης (επιμ.), *50 Ετών Δράσις του κ. Κώστα Κιτσίκη. 1913 – 1963*, σ. 183

⁸⁷⁶ Π. Τσολάκης (επιμ.), *50 Ετών Δράσις του κ. Κώστα Κιτσίκη. 1913 – 1963*, σ. 186. Κ. Σβολόπουλος (επιμ.), *Κ. Καραμανλής. Αρχείο: Γεγονότα και Κείμενα*, τ. 1, σ. 212, 3/10/1954. *Εμπρός*, 27/8/1953. Σε δημοσίευμα της εφημερίδας *Εμπρός* επί παραδείγματι ο τουρισμός χαρακτηρίζεται ως «άκένωτος πηγή πλούτου», για να διατυπωθεί εν τέλει το ερώτημα «Πώς όμως θά αξιοποιηθούν οι θησαυροί αυτοί ώστε να ἔχωμεν κατ' ἔτος ἑκατοντάδες ἑκατομμυρίων ἔσοδα εἰς ξένον συνάλλαγμα;»

Μία πρώτη προσπάθεια συστηματοποίησης των πολιτικών στον τομέα του τουρισμού διαπιστώνεται στο προσωρινό Πενταετές Πρόγραμμα Οικονομικής Ανάπτυξης που εξαγγέλθηκε από την Καραμανλική κυβέρνηση το 1959. Σε αυτό διατυπώνεται ότι οι τρεις πυλώνες αναπτυξιακού σχεδιασμού της χώρας αποτελούν η γεωργία, η βιομηχανία και ο τουρισμός για τον οποίο ο Καραμανλής δήλωσε ότι: «δύναται νά αποτελέση διά τήν Ἑλλάδα λίαν ἀξιόλογον πηγὴν πλούτου. Τό κλίμα, αἱ φυσικαὶ καλλοναὶ καί αἱ ἀρχαιότητες προσφέρονται διά τουριστικὴν ἐκμετάλλευσιν, ὅσον εἰς ὀλίγας χώρας τοῦ κόσμου. Ἐν τούτοις, τὰ ἐκ τοῦ τουρισμοῦ ἔσοδα παραμένουν εἰς χαμηλὸν ἐπίπεδον ἐν σχέσει μέ τὰ ἔσοδα τὰ ὅποια πραγματοποιοῦν ἕτεροι εὐρωπαϊκαὶ χώραι. Κατά τὰ πρόσφατα ἔτη ἐκδηλοῦται ἔντονον τουριστικὸν ρεῦμα πρὸς τὴν ἑλλάδα καὶ εἶναι ἀνάγκη νά γίνῃ ἡ κατάλληλος ἐκμετάλλευσιν τοῦ ρεύματος τούτου, ἵνα μὴ, ἐλλείψει ἐπαρκoῦς ἀνταποκρίσεως ἀνακοπῇ τοῦτο, πρὸς μέγιστην ζημίαν τῆς ἑλληνικῆς οἰκονομίας. Ὁ τουρισμός ἐξ ἄλλου ἀποτελεῖ τομέα, ὁ ὁποῖος δύναται ταχύτατα νά ἀποδώσῃ. Πρὸς ἀνάπτυξιν τῶν ἀνωτέρω κυρίων παραγωγικῶν τομέων τῆς οἰκονομίας, εἶναι ἀναγκαῖα ἡ ἐκτέλεσις ἔργων ὑποδομῆς, ὡς εἶναι τὰ ἐνεργειακά καὶ τὰ συγκοινωνιακά...Ἡ ὕπαρξις ἐξ ἄλλου ἐνός ἐπαρκoῦς καὶ καλῆς ποιότητος συγκοινωνιακοῦ δικτύου εἶναι ἀπαραίτητος διά τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν ἀναγκῶν τῆς παραγωγῆς καὶ τὴν προαγωγὴν τοῦ τουρισμοῦ.»⁸⁷⁷ Ἡ οριστική μορφή αὐτοῦ τοῦ προγράμματος ανακοινώθηκε στις 10 – 4 – 1960. Αντικείμενό του ἦταν ἡ αὐξηση τῆς απασχόλησης καὶ τοῦ ΑΕΠ, μέσω τῆς ἀνάπτυξης τῶν παραγωγικῶν τομέων γεωργίας, βιομηχανίας καὶ τουρισμοῦ.⁸⁷⁸

Ὅπως φαίνεται ἀπὸ τα παραπάνω, στο συγκεκριμένο πρόγραμμα τα ἔσοδα ἀπὸ τον τουρισμό χαρακτηρίζονται ὡς χαμηλά σε σχέση με το αναμενόμενο. Οἱ τουριστικές ἀφίξεις οἱ ὁποῖες εἶχαν ἤδη αὐξηθεῖ μετὰ τὴν υποτίμηση τῆς δραχμῆς το 1953

⁸⁷⁷ Κ. Σβολόπουλος (επιμ.), *Κ. Καραμανλῆς. Ἀρχεῖο: Γεγονότα καὶ Κείμενα*, τ. 4, σ. 54, 27/4/1959.

⁸⁷⁸ «Τεχνικά καὶ Οικονομικά Νέα», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 189, Μάιος 1960, σ. 38 – 44. Το πρόγραμμα καταρτίσθηκε ἀπὸ το Ὑπουργεῖο Συντονισμοῦ σε συνεργασία με το ἐπιτελεῖο τοῦ μετακληθέντα καθηγητῆ κ. Saraceno. Σύμφωνα με τον Καραμανλῆ, το πενταετές πρόγραμμα θεωρήθηκε ἀναγκαῖο νά ἐνταχθεῖ σε πλαίσιο μακροχρόνιων διαρθρωτικῶν μεταβολῶν δεκαετοῦς προοπτικῆς. Οἱ τομεῖς στους ὁποῖους ἀναλύεται ὁ προϋπολογισμός τῶν δαπανῶν (39 δις δρχ.) ἔχει ὡς ἐξῆς: 1. Γεωργία: 8.000 εκατ. δρχ. 2. Βιομηχανία – Λιγνιτωρυχία 6.200 εκατ. δρχ. 3 Ὀδοί – Λιμάνια – Αεροδρόμια 6.200 εκατ. δρχ. 4. ΔΕΗ: 5.400 εκατ. δρχ. 5. Τεχνικὴ Βοήθεια 300 εκατ. δρχ. 6. Σιδ/δρομοὶ: 905 εκατ. δρχ. 7. Μικρά κοινωφελῆ ἔργα: 900 εκατ. δρχ. 8. Τηλεπικοινωνία 1.400 εκατ. δρχ. 9. Δημ. Διοίκηση 3.500 εκατ. δρχ. 10. Ὑδρευση 650 εκατ. δρχ. 11. Μελέτες κι ἐρευνες 450 εκατ. δρχ. Τα ἔσοδα γιὰ τα παραπάνω ἔργα προέρχονται ἀπὸ τους παρακάτω πόρους: 1. Κρατικὸς προϋπολογισμός – Αμερ. Βοήθεια – Ἐσωτερικό Δάνειο : 20.500 εκατ. δρχ. 2. Ταμεῖο Δανειῶν Ἀναπτύξεως: 4.500 εκατ. δρχ. 3. Δάνειο Γερμ. Κυβέρνησης: 1.400 εκατ. δρχ. 4. Εὐρωπαϊκά κεφάλαια ὑποδομῶν 4.500 εκατ. δρχ. 5. Ἰταλικές ἐπανορθώσεις: 450 εκατ. δρχ. Συμμετοχὴ δημ. Επιχειρήσεων 6.300 εκατ. δρχ. 7. Νομ. Πρόσωπα Δήμων καὶ Κοινοτήτων 3.500 εκατ. δρχ.

ανέρχονταν το 1958 επί παραδείγματι σε 275.000 τουρίστες. Είναι λογικό να διατυπώνεται μια τέτοια άποψη εάν ληφθεί υπ' όψη ότι στη γειτονική Γιουγκοσλαβία οι αφίξεις ήταν πολλαπλάσιες. Το 1963 μάλιστα καταγράφηκαν 1.000.000 οχήματα τουριστών που διέσχισαν τα γιουγκοσλαβικά σύνορα, γι' αυτό και όπως θα καταδειχθεί παρακάτω, εκφράζονταν απόψεις σύμφωνα με τις οποίες θα έπρεπε να βελτιωθεί η οδική σύνδεση με τη γείτονα χώρα, ώστε το τουριστικό της ρεύμα να προσελκυστεί και στην Ελλάδα.

Με δεδομένο πάντως ότι το 1960 εκδίδονται από το ελληνικό Υπουργείο Συγκοινωνιών κανονισμοί κυκλοφορίας για τα ξένα οχήματα που διέρχονταν στην Ελλάδα μέσω Γιουγκοσλαβίας, φαίνεται ότι ένας αριθμός αυτοκινήτων έφθαναν στην Ελλάδα μέσω της γείτονος χώρας.⁸⁷⁹ Τα επόμενα έτη πάντως αναφέρεται διαρκής άνοδος τόσο των τουριστικών ροών όσο και των εσόδων από τον τουρισμό με αυξητικούς ρυθμούς που ήταν οι μεγαλύτεροι πανευρωπαϊκά. (βλ. επίσης και πίνακες 4.2, 4.3, 4.4)⁸⁸⁰ Οι αυξητικοί αυτοί ρυθμοί, ακόμη και αν οι απόλυτοι αριθμοί των τουριστικών αφίξεων ήταν χαμηλότεροι από αυτούς άλλων χωρών, έκαναν ακόμη πολλές ευρωπαϊκές και ασιατικές εφημερίδες εφημερίδες από το 1960 να αναφέρουν ότι η Ελλάδα έχει βελτιωθεί κατά πολύ ως προς την προσβασιμότητά της και είναι αξιόλογος τουριστικός προορισμός. Σε κάποια δημοσιεύματα αναφερόταν ότι διαθέτει πλέον την δυναμική να καταστεί η τρίτη τουριστική χώρα της Ευρώπης, μετά από την

⁸⁷⁹ Πενταετές πρόγραμμα τουριστικής ανάπτυξης, 3.55-7. F. Schipper, *Driving Europe*, σ. 209. «Κανονισμοί κυκλοφορίας αυτοκινήτων των διερχομένων μέσω Γιουγκοσλαβίας», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 52, 1960, σ. 5

⁸⁸⁰ «Τεχνικά και Οικονομικά Νέα», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 216, Ιούλ. 1962, σ. 81. Σύμφωνα με στοιχεία του ΕΟΤ που προέρχονται από Διεθνούς Ένωσης Κρατικών Οργανισμών Τουρισμού, τη δεκαετία 1955 – 61 η Ελλάδα σημείωσε αύξηση τουριστικής κίνησης 124% κι ήταν πρώτη πανευρωπαϊκά στους ρυθμούς αύξησης. «Τεχνικά και Οικονομικά Νέα», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 193 – 4, Σεπτ. – Οκτ. 1960. Ο αριθμός των τουριστών είχε προβλεφθεί στο πενταετές πρόγραμμα τουριστικής ανάπτυξης ότι θα αυξάνεται κατά 20% ετησίως. Η πρόβλεψη αυτή επαληθεύτηκε ως προς τους ρυθμούς αύξησης. Βάσει αυτών των ρυθμών από 258.000 που ήταν το 1958 οι αφίξεις προβλέπονται σε 750.000 το 1963. «Τεχνικά και Οικονομικά Νέα», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 214, Ιούν. 1962, σ. 47. «Τεχνικά και Οικονομικά Νέα», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 217, Αύγ. 1962, σ. 36. Σε σύσκεψη του ΕΟΤ το 1962 αναφέρεται ότι λαμβανομένης υπ' όψης της ανοδικής τάσης τουριστικής προσέλευσης, η κίνηση εκείνο το έτος αναμενόταν κατά 30% πιο αυξημένη σε σχέση με το προηγούμενο. «Τεχνικά και Οικονομικά Νέα», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 219, Οκτώβρ. 1962, σ. 57. Τελικά όμως το 1962 η τουριστική αύξηση ήταν αυξημένη κατά 21,5% σε σχέση με το προηγούμενο έτος, ενώ το τουριστικό συνάλλαγμα αυξημένο κατά 28,9%. «Τεχνικά και Οικονομικά Νέα», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 219, Οκτώβρ. 1962, σ. 57. Το 1962 το τουριστικό συνάλλαγμα που εισπράχθηκε ήταν 80 εκατ. δολάρια. έναντι 62,5 εκατ. δολάρια το 1961 κι οι περιηγητές 620.000 έναντι 500.000. Για το 1963 προβλέπονται 750.000 περιηγητές και συνάλλαγμα 100 εκατ. δολάρια. Για το λόγο αυτό λαμβάνονται μέτρα για την αύξηση κλινών ειδικά στην περιοχή πρωτεύουσας. «Τεχνικά και Οικονομικά Νέα», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 209 – 210, Ιαν. – Φεβρ. 1962, σελ. 27. Το ίδιο έτος, η αυξημένη τουριστική κίνηση προκάλεσε ανεπάρκεια κλινών, με αποτέλεσμα ο υπουργός Οικονομικών Θεοτόκης να δώσει οδηγία προς τον ΕΟΤ για διάθεση κλινών και από ιδιωτικές οικίες. «Τεχνικά και Οικονομικά Νέα», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 217, Αύγ. 1962, σ. 36. «Συρροή τουριστών προβλέπεται το 1962», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 72, 1962, σ. 12.

Ελβετία και την Ιταλία, ενώ άλλα δεν παρέλειπαν να επισημάνουν ότι το οδικό δίκτυο της Ελλάδας είχε βελτιωθεί θεαματικά μέσα σε λίγα χρόνια.⁸⁸¹

Στο πλαίσιο του πενταετούς προγράμματος τουριστικής αναπτύξεως της Ελλάδας εκ κεφαλαίων δημοσίων επενδύσεων για την περίοδο 1959 – 1963 που εντάχθηκε στο οριστικό πενταετές αναπτυξιακό πρόγραμμα του 1960 αποφασίστηκε η διάθεση 1,5 δισεκατομμυρίου δρχ. για τουρισμό και εξετάστηκε η δυνατότητα του αρμοδίου φορέα τουριστικής πολιτικής για την εκτέλεση του προγράμματος. Ο ΕΟΤ θα υλοποιούσε ετήσιο πρόγραμμα αξίας 300 εκατομμυρίων δρχ., ενώ στόχος ήταν ακόμη η ετήσια απορρόφηση κονδυλίων ύψους περίπου 300 εκατομμυρίων δρχ.⁸⁸² Η διεξαγωγή του προγράμματος αυτού συνεχίστηκε τα επόμενα χρόνια με την κατ' έτος έγκριση κονδυλίων που προορίζονταν για αντίστοιχα έργα. Οι στόχοι των έργων ορίζονταν με μεγάλη λεπτομέρεια και αφορούσαν σε υποδομές, έργα εξωραϊσμού και ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις.⁸⁸³

⁸⁸¹ «Οι ξένοι διά τον τόπον μας. Η Ελλάς θα καταστή τρίτη τουριστική χώρα», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 49, 1960, σ. 17. «Μία πλουτοφόρος πηγή. Ο ελληνικός τουρισμός υπό το πρίσμα των ξένων», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 59 – 60, 1961, σ. 12. «Ο ελληνικός τουρισμός υπό το πρίσμα των ξένων», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 61, 1961, σ. 15. Π. Καρόπουλος, «Ο ελληνικός τουρισμός υπό το πρίσμα των ξένων», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 63, 1961, σ. 9.

⁸⁸² Αρχείο Ιδρύματος Κ. Καραμανλή, 3.45 – 58 Με την από 17 – 2 – 1959 απόφαση υπό του Υπουργού προεδρίας, συγκροτήθηκε επιτροπή απαρτιζόμενη από τον Κ. Καραμανλή, τον Στ. Πεσματζόγλου ως πρόεδρο, τους Μαλτέζο και Παπαευστρατίου, μέλη Δ.Σ. του Ε.Ο.Τ. και παρατηρητή τον Γεν. Γραμμ. Δ. Πουλάκο. Ύστερα από 15 συνεδριάσεις η επιτροπή συνέταξε το υποβαλλόμενο σχέδιο το οποίο αποτελούσε όπως αναφερόταν μία μόνο προσέγγιση στο θέμα γιατί βασίστηκε σε πείρα που είχε αποκτηθεί τα τελευταία χρόνια. Τονίζονταν η ανάγκη μελετών και έρευνας για την επιτυχία του προγράμματος (π.χ. ανάλυση τουριστικών αγορών, τεχνοοικονομικές μελέτες για κόστος κατασκευής, και ενδεδειγμένη συμμετοχή κρατικού ή ιδιωτικού παράγοντα). Το πρόγραμμα επενδύσεων σημειωνόταν ακόμη ότι έπρεπε να είναι ελαστικό ώστε να υπόκειται σε διαρκή ενημέρωση.

⁸⁸³ «Τεχνικά και Οικονομικά Νέα», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 193 – 4, Σεπτ. – Οκτ. 1960. Το πρόγραμμα τουριστικής ανάπτυξης του 1961 για παράδειγμα, το οποίο εντασσόταν στο πενταετές πρόγραμμα τουριστικής ανάπτυξης περιλάμβανε 64 συνολικά έργα εκ των οποίων 30 ήδη εκτελούνταν. Αυτά αφορούσαν σε ξενοδοχεία και μοτέλ (121.500.000 δρχ.), περίπτερα και οδικούς σταθμούς (4.400.000 δρχ.), έργα αναψυχής (24.500.000 δρχ.) και έργα υποδομής (27.600.000 δρχ.), καθώς επίσης και για τουριστική διαφήμιση κι εκπαίδευση. Οι μέχρι τότε πιστώσεις για την τουριστική ανάπτυξη της χώρας είναι συνολικά 765.543.000 δρχ. Περιλάμβανε λεπτομερή κατάλογο έργων: ξενοδοχεία, περίπτερα, οδικούς σταθμούς, έργα αναψυχής, εξωραϊσμούς αρχαιολογικών χώρων σε όλη την Ελλάδα και γενικότεροι εξωραϊσμούς κι υποδομές (π.χ. περιλαμβάνονται έργα εξωραϊσμού λαϊκής πλαζ Βουλιαγμένης, ακτής Θερμαϊκού, γκολφ Γλυφάδας, πλαζ Ηρακλείου, Πάτρας, Παλαιοκαστρίτσας, Καβάλας, ηλεκτροφωτισμός παραλιακής λεωφόρου του Π. Φαλήρου κλπ). Επίσης ανέφερε ακριβείς αριθμούς κλινών που διατίθενται και που επρόκειτο να διατεθούν. «Τεχνικά και Οικονομικά Νέα», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 195 – 6, Νοέμ. – Δεκ. 1960, σ. 61. Οδικοί σταθμοί κι έργα αξιοποίησης πραγματοποιούνται ακόμη σε Ξυλόκαστρο, Υπάτη, Πάρνηθα, Θεσσαλονίκη, Χαλκιδική και Θάσο. «Τεχνικά και Οικονομικά Νέα», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 214, Ιούν. 1962, σ. 47. Αντίστοιχα, το επενδυτικό πρόγραμμα του ΕΟΤ για το 1962 ανερχόταν στα 225 εκατ. δρχ. Περιλάμβανε μία σειρά από ξενοδοχεία και τουριστικές εγκαταστάσεις κι υποδομές που αναμένεται να ολοκληρωθούν ως το καλοκαίρι του 1963. Στην σύσκεψη που πραγματοποιήθηκε στα γραφεία του ΕΟΤ υπό τον τότε πρωθυπουργό Κ. Καραμανλή με συμμετοχή του Υπουργού Προεδρίας Μακρή και του πρόεδρου και γραμματέα του Οργανισμού Ηλιάσκου και Φωκά αποφασίστηκε δάνειο του ΟΧΟΑ προς ιδιώτες επιχειρηματίες για την δημιουργία περαιτέρω ξενοδοχειακών μονάδων. Επισημάνθηκε ότι είχε εκδηλωθεί ενδιαφέρον από επιχειρηματίες για τις περιοχές Σχινιά, Καβούρι, Όρμο Βουλιαγμένης κι ότι αναμένεται ότι στο μέλλον

Στο πενταετές πρόγραμμα του 1959 διατυπωνόταν η άποψη ότι η προσπάθεια τουριστικής ανάπτυξης όφειλε να δώσει προτεραιότητα στις περιοχές οι οποίες κατά τις στατιστικές παρατηρήσεις της προηγούμενης πενταετίας και τις «διαπιστωμένες διαθέσεις» των ξένων περιηγητών συγκέντρωναν ήδη το τουριστικό ενδιαφέρον ενδιαφέρον, ήτοι Αττική με έμφαση στην Αθήνα και τις ακτές Αργοσαρωνικού, Ρόδος, Κέρκυρα, Κυκλάδες με έμφαση στη Μύκονο, Αργολίδα, Δελφοί, Ολυμπία και Κρήτη. Η επικράτεια επομένως διαχωριζόταν σε δέκα επωφελούμενες περιοχές όπου θα διεξάγονταν έργα τουριστικών υποδομών, εκ των οποίων οι οκτώ ήταν αυτές που προαναφέρθηκαν.

Οι δύο ακόμη περιοχές που συμπεριλαμβάνονταν ήταν η βόρεια και η δυτική Ελλάδα, οι οποίες δεν ήταν ακόμη ανεπτυγμένες τουριστικά, αλλά θα επωφελούνταν από τα προγραμματιζόμενα έργα σε ό,τι αφορά στην συγκοινωνιακή τους διασύνδεση. Συγκεκριμένα, η Βόρεια Ελλάδα, κι ειδικά οι ακτές της και τα νησιά Θάσος και Σαμοθράκη υποστηριζόταν ότι πρέπει να ενταχθούν στις περιοχές εντονότερης προσπάθειας τουριστικής ανάπτυξης, δεδομένου ότι παρουσιάζουν αρχαιολογικό ενδιαφέρον και φυσικές ομορφιές, ενώ επίσης βρίσκονται σε μικρότερη απόσταση από περιοχές προέλευσης περιηγητών που πραγματοποιούν αυτοκινητιστικές περιηγήσεις, δηλαδή Γερμανία, Αυστρία, και Ανατολική Ευρώπη. Για τον ίδιο λόγο, στο πρόγραμμα τουριστικής αναπτύξεως συμπεριλαμβάνονταν κι έργα στη δυτική Ελλάδα, και συγκεκριμένα στην Κέρκυρα, τα Ιωάννινα και το Αντίρριο που σχετιζόνταν με την διευκόλυνση της προσέλευσης τουριστών από την Ιταλία μέσω οχηματαγωγών πλοίων στην ακτοπλοϊκή γραμμή Μπρίντεζι – Κέρκυρα – Ηγουμενίτσα. Η βόρεια και δυτική Ελλάδα θα απασχολήσουν αρκετά το ζήτημα της τουριστικής ανάπτυξης, ως πύλες τουριστικής εισόδου, όπως θα αναλυθεί και παρακάτω.

θα αποτελέσουν πόλο έλξεως τουριστών κι επενδυτικών κεφαλαίων κι άλλες περιοχές όπως οι δυτικές ακτές Πελοποννήσου, ο Όλυμπος κι η παραλία Θερμαϊκού, η Ακαρνανία, η Ήπειρος, η Λευκάδα, η Χαλκιδική. Επιπλέον έγινε διαγωνισμός για την εκποίηση των τουριστικών κτημάτων της Ρόδου. Αναφέρεται ότι πραγματοποιήθηκαν εγκαίνια για ξενοδοχεία στη Χαλκιδική και τις Σέρρες και δημοπρατήθηκε ανέγερση ξενοδοχείων σε Ηράκλειο και Σπέτσες. Επίσης εγκρίθηκαν επενδύσεις του Έλληνα ομογενή Όθωνα Λέφα Τετενέ για κέντρα ψυχαγωγίας και σπορ (μπόουλινγκ) σε Πόρο, Κέρκυρα, Θεσσαλονίκη κι Αθήνα. «Τεχνικά και Οικονομικά Νέα», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 219, Οκτώβρ. 1962, σ. 57. Τα έργα επενδύσεων για το 1963 προγραμματίστηκαν για τις περιοχές: Μύκονο, Ρόδο, Κέρκυρα, Ιωάννινα. Συζητήθηκαν τα προγράμματα τουριστικής ανάπτυξης που στόχευαν σε συγκεκριμένες περιοχές: νησιωτικό σύμπλεγμα Λευκάδας, ακτές Δ. Πελοποννήσου, Όλυμπος, ακτές Θερμαϊκού, Χαλκιδική, ακτές Βορειοδυτικής Ελλάδας, Κρήτη. Συζητήθηκαν διαπραγματεύσεις για σύμπραξη του ΕΟΤ με ελληνικούς και ξένους ομίλους για τουριστική αξιοποίηση Αττικής: Σχινιά, Καβούρι, Βάρκιζα, Βουλιαγμένη. Βλ. επίσης, «Τεχνικά και Οικονομικά Νέα», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 199 – 200, Μάρτ. – Απρ. 1961, σ. 54. Το 1960 ανεγέρθηκε νέο ξενοδοχείο στο Σούνιο.

Σε κάθε περίπτωση στο πρόγραμμα του 1959, διαπιστώνεται μία σαφής διάκριση ως προς τα έργα που εκτελούνταν ειδικά στην Αττική.⁸⁸⁴ Διευκρινιζόταν βέβαια ότι δεν έπρεπε να αγνοηθούν κι οι υπόλοιπες περιοχές, που δυνητικά μπορούσαν να αποτελέσουν τουριστικούς προορισμούς ή έστω τόπους τουριστικής διέλευσης. Επίσης επισημαινόταν ότι εφ' όσον για τους περιηγητές που μετακινούνται με αυτοκίνητο παρουσιάζει ενδιαφέρον η δυνατότητα απρογραμματίστης κίνησης, πρέπει να αξιοποιηθούν ευρύτερες ζώνες κι όχι μόνο συγκεκριμένοι τόποι. Με αυτόν τον τρόπο διατυπωνόταν η ελπίδα ότι η επιμήκυνση του χρόνου παραμονής των τουριστών θα επιφέρει και οικονομικά οφέλη.⁸⁸⁵ Η κατασκευή υποδομών και δη οδικών και συγκοινωνιακών στις μη τουριστικές περιοχές επομένως, αποσκοπούσε στην τόνωση των τοπικών οικονομιών μέσω της προσέλκυσης ιδιωτικών επενδύσεων, όπως επισημάνθηκε και στην περίπτωση της παραλιακής λεωφόρου της Αττικής.⁸⁸⁶

Στο πρόγραμμα περιλαμβάνονταν τέσσερις κατηγορίες έργων, ήτοι ξενοδοχεία, κατασκηνώσεις και οδικά ξενοδοχεία (μοτέλ), περίπτερα, οδικοί σταθμοί κι εστιατόρια, έργα υποδομής κι εξωραϊσμού όπως ύδρευση, δίκτυο τηλεφωνίας, φωτισμός, αποχετεύσεις και αναπλάσεις, και τέλος έργα αναψυχής και ψυχαγωγίας όπως εγκαταστάσεις γκολφ, τένις και αθλοπαιδιών. Σημειωνόταν ακόμη ότι εκτός από τις τουριστικές εγκαταστάσεις έπρεπε να υπάρξουν κι άλλες προϋποθέσεις για την

⁸⁸⁴ «Πενταετές Πρόγραμμα Τουριστικής Αναπτύξεως της Ελλάδος εκ κεφαλαίων δημοσίων επενδύσεων 1959 – 1963». Αρχείο Ιδρύματος Κ. Καραμανλή 3.35 – 3.44 Συγκεκριμένα στην Αττική προβλέπονται κονδύλια για την ανέγερση ξενοδοχείων σε Πάρνηθα, Σούνιο, Βουλιαγμένη, Πασαλιμάνι, Π. Φάληρο, Λαγονήσι (μοτέλ), Λεγρενά (μοτέλ), Γιουρντά (ακτή Σαρωνικού), Σχινιά (μοτέλ), ολοκλήρωση ξενοδοχείου Απέργη στην Κηφισιά) και 2 χώροι σταθμεύσεως τροχοφόρων και σκηνών (κάμπινγκ). Προβλέπονται περίπτερα σε Αγ. Δημήτριο, Υμηττό, Αιγάλεω, πρότυπο εστιατόριο πόλεως Αθηνών, πρότυπη ταβέρνα στην Πλάκα, σνακ - μπαρ στον Σαρωνικό, κέντρο διαμονής τέκνων περιηγητών. Επίσης προβλέπονται έργα εξωραϊσμού, έργα ανάπλασης πλαζ Βουλιαγμένης κ.α. οργάνωση αναψυχής, θαλασσιών σπορ κλπ. Αντίστοιχα είναι τα έργα σε Ρόδο, Κέρκυρα (σχόλιο για το ότι το Μον Ρεπό πρέπει να μετατραπεί σε ξενοδοχείο για επισκέπτες υψηλής κατηγορίας, και ότι πρέπει να γίνουν έργα εξωραϊσμού στο λιμάνι ιδίως μετά την έναρξη λειτουργίας του φέρρου μπόουτ). Προβλέπονται επίσης περίπτερα σε Παξούς, Μούρτο, μικρός ξενώνας στην Πάργα.

⁸⁸⁵ Αρχείο Ιδρύματος Κ. Καραμανλή, 3.45 – 8

⁸⁸⁶ «Τεχνικά και Οικονομικά Νέα», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 214, Ιούν. 1962, σ. 47. Στην σύσκεψη του ΕΟΤ του 1962, η οποία αναφέρθηκε και παραπάνω, επισημάνθηκε ότι τα έργα υποδομών αναμενόταν να καταστήσουν πόλους έλξης τουριστικών κι επενδυτικών κεφαλαίων και νέες περιοχές που εκείνη την περίοδο δεν ήταν ακόμη τόσο τουριστικές, όπως τις δυτικές ακτές της Πελοποννήσου, τον Όλυμπο, την παραλία Θερμαϊκού, την Ακαρνανία, την Ήπειρο, τη Λευκάδα, και τη Χαλκιδική. «Τεχνικά και Οικονομικά Νέα», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 216, Ιούλ. 1962, σ. 81. Στις 14 – 7 – 1962 υπογράφηκε στο Υπουργείο Συντονισμού σύμβαση με το Τεχν. Γραφείο Δοξιάδη για την εκπόνηση έργων τουριστικής ανάπτυξης στις ακτές Ηπείρου, από Ηγουμενίτσα. Η τουριστική ανάπτυξη θα ενθαρρύνει την ανάπτυξη ιδιωτικής δραστηριότητας στην περιοχή με αντικείμενο τον τουρισμό θα δημιουργήσει τις προϋποθέσεις έτσι ώστε το κράτος θα αναλάβει στο μέλλον δημόσια έργα υποδομών (συγκοινωνία, εξηλεκτρισμός, τηλεπικοινωνίες). Επιπλέον, στο πλαίσιο αναπτυξιακών έργων στην Κρήτη αναφέρεται ότι σχεδιάζόταν η κατασκευή τουριστικών περιπτέρων και ξενώνων, ο εξωραϊσμός των τειχών του Ηρακλείου, η ενίσχυση του ιστορικού Μουσείου Κρήτης κι η κατασκευή δρόμων: Αγ. Νικόλαος – Παχειά Άμμος, Ηράκλειο – Κνωσός, Χανιά – Καστέλι, Καστέλι – Αρχαία Πολυρήνια, Ιεράπετρα – Καλαμαύκα.

τουριστική ανάπτυξη, που θα αποτελούσαν επιπλέον κατηγορίες δαπανών όπως η τουριστική διαφήμιση λόγω αύξησης ανταγωνισμού και από άλλες χώρες, δεδομένου ειδικά οι μέχρι τώρα δαπάνες ΕΟΤ για διαφήμιση έχουν υπάρξει χαμηλές. Με το ίδιο σκεπτικό αναφέρονταν κι οι τουριστικές εκδηλώσεις όπως το Φεστιβάλ Αθηνών και το Φεστιβάλ Επιδαύρου, οι οποίες σημειωνόταν πρέπει να περιλαμβάνονται στα ετήσια προγράμματα επενδύσεων για λόγους διαφημιστικούς. Αναφέρονταν ακόμη δαπάνες μελετών και τεχνικού προσωπικού του ΕΟΤ, καθώς και δαπάνες για την τουριστική εκπαίδευση.⁸⁸⁷ Τέλος στις επιπλέον κατηγορίες δαπανών συμπεριλαμβάνονταν ορεινά καταφύγια, για την τόνωση εσωτερικού τουρισμού, ο οποίος επισημαινόταν ότι επίσης πρέπει να λάβει ιδιαίτερη μέριμνα.

Σε σχέση με τις δράσεις κατασκευής τουριστικών υποδομών στις περιοχές που περιλαμβάνονταν στο πρόγραμμα του 1959, ειδικά η κατασκευή ξενοδοχειακών μονάδων από πλευράς του ΕΟΤ, των γνωστών Ξενία συνδέθηκε άρρηκτα στον Τύπο της εποχής με την τόνωση της αυτοκίνησης. Όπως χαρακτηριστικά αναφερόταν στον ειδικό Τύπο το 1964, 70 μικρά ανάκτορα σε ολόκληρη την Ελλάδα ήταν πλέον στην υπηρεσία των αυτοκινητιστών.⁸⁸⁸ Εξ αφορμής αυτού του προγράμματος, στο δημόσιο λόγο εκφραζόταν το ίδιο ιδεολόγημα που περιγράφηκε και παραπάνω σε σχέση με την κατασκευή της παραλιακής λεωφόρου Ποσειδώνος. Το ιδεολόγημα αυτό συνίστατο στο ότι ο τουρισμός πρέπει να αποκτήσει την απόλυτη προτεραιότητα ως αναπτυξιακός πυλώνας, καθ' ότι αποτελεί την ελληνική εθνική βιομηχανία: «Υπερήφανα ύψώνονται στά διάφορα σημεία τῆς χώρας τά καινούρια τουριστικά Ξενοδοχεῖα τοῦ ΕΟΤ. Λαμπρή κορώνα τό καινούριο ἀπόκτημά μας τῆς Πάρνηθος τριγυρισμένο μέ λαμπερά πετράδια, ὅπως τά Μοτέλ τά ξενοδοχεῖα τῆς Ἀκροναυπλίας, τῆς Σπάρτης, τῶν Ἰωαννίνων, τῆς Τσαγκαράδας κλπ. Ἔργον τεράστιον ὁ προγραμματισμός των καί ἡ ἀνέγερσίς των, ἐμπνευσθέν ἀπό τόν ἴδιο τόν Πρωθυπουργό τῆς χώρας κ. Κ. Καραμανλῆ, ὁ ὁποῖος καί κατώρθωσε ὁ μόνος νά συλλάβῃ τό νόημα τῆς ἀνάγκης δημιουργίας μιᾶς πλουτοπαραγωγικῆς βιομηχανίας ἀσυναγωνίστου. Ὅλες αἱ ἐπενδύσεις τῆς χώρας, ὑπόκεινται εἰς τόν συναγωνισμόν τῶν ξένων, ὁ Τουρισμός ὁμῶς εἶναι ἡ μόνη «Ἐθνική Βιομηχανία» τήν ὁποία οὐδεὶς ξένος θά δυνηθῆ νά συναγωνισθῆ, διότι οὐδεμία χώρα διαθέτει φύσιν ὡς ἡ Ἑλληνική. Ὁρθῶς αἱ Τουριστικά ἐπενδύσεις ἐπρωτάχθησαν πάσης ἄλλης ἐπενδύσεως, διότι εἶναι ἐπενδύσεις ἀμέσου ἀποδόσεως,

⁸⁸⁷ Π. Τσολάκης (επιμ.), *50 Ετών Δράσεις του κ. Κώστα Κιτσίκη. 1913 – 1963*, σ. 183. Τη διενέργεια φεστιβάλ και συνεδρίων ως μέσα τουριστικής προσέλκυσης πρότεινε και ο Κ. Κιτσίκης το 1954.

⁸⁸⁸ «Ξενία: Τα ξενοδοχεία του ΕΟΤ στην υπηρεσία των αυτοκινητιστών», *Το Βολάν*, τ. 118, 1964, σ. 24

ὄχι μόνον ἑνὸς περιορισμένου κύκλου γύρω των, ἀλλὰ ἀποδόσεως εἰς ὠφέλη καλύπτοντα τὸ σύνολον τῆς χώρας, ἐνῶ ἀφ' ἑτέρου δημιουργοῦν πηγὰς ἀστηρευτοῦς συνεχοῦς ἀναπτύξεως...».⁸⁸⁹



Αργολίδα, 1963. Πηγή: Αρχεῖο Δ. Χαρισιάδη – Φωτογραφικὸ Αρχεῖο Μουσείου Μπενάκη

Δεδομένου ὡστόσο ὅτι τα τέσσερα κυριότερα σημεῖα τουριστικοῦ ενδιαφέροντος ἦταν νησιωτικά, ἴτοι Ρόδος, Μύκονος, Κέρκυρα, Κρήτη οἱ συγκοινωνίες, πού αναφερόταν στο πρόγραμμα τουριστικῶν ἐπενδύσεων ὅτι πρέπει νὰ ἀναπτυχθοῦν ἦταν οἱ θαλάσσιες, οἱ ὁποῖες θὰ ἀποτελοῦσαν ἀντικείμενο μέριμνας τοῦ Υπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Ταυτόχρονα θὰ δινόταν κονδύλι καὶ στον ΕΟΤ γιὰ ἀκτοπλοϊκῆς γραμμῆς τουριστικοῦ ενδιαφέροντος. Στο συγκεκριμένο πρόγραμμα διευκρινιζόταν ὅτι δὲν περιλαμβάνονται ἔργα οδοποιΐας, ἐπειδὴ αὐτὰ υπάγονται στο Υπουργεῖο Συγκοινωνιῶν καὶ Δημοσίων Ἔργων. Διατυπώνονταν ὁμως ὑποδείξεις γιὰ τα βασικά τμήματα, τα ὁποῖα παρουσιάζουν καὶ τουριστικὸ ἐνδιαφέρον, καὶ πρέπει νὰ ληφθοῦν ὑπ' ὄψη. Στο πρόγραμμα ἐπενδύσεων τουρισμοῦ υποστηριζόταν ἐπίσης ὅτι πρέπει νὰ δοθεῖ κεφάλαιο γιὰ ἔργα μικρὰ οδοποιΐας. Τα ἔργα αὐτὰ θὰ

⁸⁸⁹ «Απορίες τοῦ Βολάν. Τουριστικά ξενοδοχεῖα», *Το Βολάν*, τ. 76, 1961, σ. 3. Βλ. ἀκόμη «Τα νέα τουριστικά ξενοδοχεῖα τοῦ ΕΟΤ Πάρνηθος καὶ Ναυπλίου. Ἀσυγκρίτου πολυτελείας καὶ ἀνέσεων συναγωνίζονται ἐπιτυχῶς τα ξένα Παλλάς», *Το Βολάν*, τ. 76, 1961, σ. 14. «Απορίες τοῦ Βολάν. Τουρισμός», *Το Βολάν*, τ. 114, 1964, σ. 3.

πραγματοποιούνταν είτε απευθείας από τον ΕΟΤ, είτε από δανειοδοτούμενους ιδιώτες.⁸⁹⁰

Είναι πάντως αρκετά πιθανό οι δράσεις που πραγματοποιούνταν στο πλαίσιο του προγράμματος τουριστικής αξιοποίησης των διαφόρων περιοχών να εκλαμβάνονταν από μια μερίδα τουλάχιστον των επαρχιακών πληθυσμών ως ένδειξη ενδιαφέροντος της κεντρικής εξουσίας για την περιοχή τους. Όπως γράφει χαρακτηριστικά ένας κάτοικος των Μολάων Σπάρτης σε επιστολή του το 1964 στο περιοδικό *Το Βολάν*: «Είχα τήν έντύπωση χρόνια τώρα, ότι έμεις εδώ ζούσαμε κρυφά από τό Θεό, ξεχασμένοι, έρημοι και παραπεταμένοι. Τώρα βλέπω ότι θά ξοδευτοῦν έκατομμύρια γιά τήν Μονεμβασιά κλπ. Έλπίζω νά ζήσω λίγο άκόμα νά τά ιδώ...»⁸⁹¹

Συμπερασματικά, στο πενταετές πρόγραμμα τουριστικής ανάπτυξης διατυπωνόταν η πρόβλεψη ότι εάν αυτό υλοποιείτο η Ελλάδα θα μπορεί να αναμένει περίπου 750.000 περιηγητές ετησίως έναντι 275.000 που την επισκέφθηκαν το 1958. Το τουριστικό συνάλλαγμα που θα εισπραχθεί θα ανέρχεται στα 100 εκατ. δολάρια ετησίως έναντι 40 εκατ. δρχ. που εισπράχθηκαν τα έτη 1957 και 1958 σύμφωνα με την Τράπεζα της Ελλάδος.⁸⁹² Κατά την υλοποίηση του συνολικού πενταετούς αναπτυξιακού προγράμματος τα επόμενα χρόνια, ο τουρισμός αποτελούσε πάντοτε αυτοτελή κλάδο των κρατικών επενδύσεων. Τα δαπανώμενα ποσά ήταν χαμηλά συγκριτικά με άλλους παραγωγικούς τομείς, ωστόσο τα έργα υλοποιούνταν ως επί το πλείστον συνδυαστικά με τα συγκοινωνιακά έργα, για την κατασκευή των οποίων η διευκόλυνση των τουριστικών μετακινήσεων θεωρείτο ως σημαντικός παράγοντας.⁸⁹³ Ήδη πριν από την σύνταξη του συγκεκριμένου προγράμματος πάντως πολλά από τα συγκοινωνιακά έργα και τα έργα οδοποιίας που πραγματοποιούνται σε διάφορες περιοχές της Ελλάδας υποστηρίζεται ότι φιλοδοξείτο να λειτουργήσουν κυρίως ως τουριστικές υποδομές. Το 1953, το υπουργείο Δημοσίων Έργων αποφάσισε την ανακατασκευή της λεωφόρου από το Λευκό Πύργο ως το Ντεπώ στη Θεσσαλονίκη και τη δημοπράτηση των έργων ανακαίνισης και διαπλάτυνσης της οδού Θεσσαλονίκης – αεροδρομίου, των οδών που οδηγούσαν στις τουριστικές παραθαλάσσιες κοινότητες

⁸⁹⁰ Αρχείο Ιδρύματος Κ. Καραμανλή, 3.45 – 58

⁸⁹¹ «Απορίες του Βολάν. Περί Μονεμβασίας», *Το Βολάν*, τ. 120, 1964, σ. 3.

⁸⁹² Αρχείο Ιδρύματος Κ. Καραμανλή, 3.55 – 7

⁸⁹³ Κ. Σβολόπουλος (επιμ.), *Κ. Καραμανλής. Αρχείο: Γεγονότα και Κείμενα*, τ. 4, σ. 475, 24/12/1960 Στον προϋπολογισμό για τις κρατικές επενδύσεις του 1961 αναφέρεται επί παραδείγματι ότι από το σύνολο των 7.000 εκατομμυρίων δρχ., για Γεωργία και Αλιεία προορίζονταν 2.465 εκατ. δρχ., για Βιομηχανία κι Ενέργεια 1.820 εκατ. δρχ., για τον Τουρισμό 230 εκατ. δρχ., για Συγκοινωνίες και Τηλεπικοινωνίες 1.880 εκατ. δρχ., για Νομαρχιακά Προγράμματα 650 εκατ. δρχ. και για λοιπούς τομείς 835 εκατ. δρχ.

Περαίας – Αγίας Τριάδας – Μηχανιώνας, της κατασκευής τμήματος της παραλιακής οδού και της επισκευής της οδού Πύλης – Αζιού.⁸⁹⁴ Το 1954, εγκαινιάστηκε η ριζική επισκευή της οδού Λαρίσης – Τεμπών – Θεσσαλονίκης – Συνόρων. Το έργο αυτό, πέρα απ' το ότι χαρακτηρίστηκε από τον Τύπο ως «ένα από τα έργα εκείνα χωρίς τα όποια δέν ήμπορεί νά ολοκληρωθεί ή άνασυγκρότησις τοῦ τόπου», συνδέθηκε άμεσα με την αξιοποίηση του τουριστικού πλούτου της χώρας, προϋπόθεση του οποίου είναι η ύπαρξη ενός τέλειου οδικού δικτύου.⁸⁹⁵

Το σκεπτικό που διατυπώνεται παραπάνω διέπει και τα υπόλοιπα έργα κατασκευής εθνικών οδών που πραγματοποιούνται τα επόμενα χρόνια κι αφορούσαν σε μεγάλους συγκοινωνιακούς άξονες. Σε αυτήν την κατηγορία οδών ανήκουν για παράδειγμα η οδός Ιωαννίνων – Ηγουμενίτσας που περατώθηκε το 1960 ενώ παράλληλα άρχισε η λειτουργία της ακτοπλοϊκής γραμμής οχηματαγωγών Ελλάδας – Ιταλίας, η οδός Ιωαννίνων – Αντιρρίου, η αποκαλούμενη «τουριστική οδός» Ηγουμενίτσας – Αθήνας που περιλαμβάνε τα τμήματα Ιωάννινα – Άρτα, Άρτα – Αντίρριο και Ρίο – Αθήνα, η νέα εθνική οδός Αθηνών – Λαμίας που δόθηκε στην κυκλοφορία το 1962, κι η εθνική οδός Αθηνών Κορίνθου της οποίας η ανακατασκευή ολοκληρώθηκε το 1964.⁸⁹⁶ Οι εθνικές αυτές οδοί στόχευαν μεταξύ άλλων στην ανάπτυξη των περιοχών που διέρχονταν προσφέροντας πρόσβαση μέσω διακλαδούμενων δρόμων σε παράκτιες περιοχές και άλλα μέρη τουριστικού ενδιαφέροντος.⁸⁹⁷

Είναι χαρακτηριστικό ότι εξ αφορμής των εγκαινίων της νέας οδού Αθηνών – Λαμίας στις 29 – 6 – 1962, το έργο αυτό χαρακτηρίστηκε στην τεχνική επετηρίδα *Τεχνικά Χρονικά* ως η πρώτη αρτηρία που αποτελεί σπονδυλική στήλη του εθνικού οδικού δικτύου, και το σπουδαιότερο από τα παραγωγικά έργα που πραγματοποιήθηκαν ποτέ στη χώρα καθ' ότι μέσω αυτής συνδέονται τα σημαντικότερα παραγωγικά, καταναλωτικά και τουριστικά κέντρα της. «Διασχίζονται νέαι περιοχαί,

⁸⁹⁴ Κ. Σβολόπουλος (επιμ.), *Κ. Καραμανλής. Αρχείο: Γεγονότα και Κείμενα*, τ. 1, σ. 170, 5/6/1953 Συνολικά για τα έργα αυτά διατέθηκαν πιστώσεις ύψους 13.800

⁸⁹⁵ *Η Καθημερινή*, 17/2/1954.

⁸⁹⁶ «Τεχνικά και Οικονομικά Νέα», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 190, Ιούν. 1960, σελ. 43 – 47. «Τεχνικά και Οικονομικά Νέα», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 213, Μάιος 1962, σ. 41. «Τεχνικά και Οικονομικά Νέα», *Τεχνικά Χρονικά*, Σεπτ. – Οκτ. 1960. «Τεχνικά και Οικονομικά Νέα», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 244, Σεπτ. 1964, σ. 51 – 54

⁸⁹⁷ «Τεχνικά και Οικονομικά Νέα», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 193 – 4, Σεπτ. – Οκτ. 1960, σ. 49. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η εθνική οδός Αθηνών – Κορίνθου της οποίας το μελετητικό έργο αναφερόταν πρόβλεψη για να υπάρχουν έξοδοι σε δρόμους που οδηγούσαν σε παραλιακές περιοχές όπως το Μεγάλο Πεύκο.

διευκολυνομένων τῶν ἐγκαταστάσεων μεταφοράς ἠλεκτρικῆς ἐνέργειας, τηλεφωνικῆς ἐπικοινωνίας, ὑδρεύσεως κι ἀρδεύσεως καί ἐξασφαλίζονται οὕτω αἱ προϋποθέσεις διὰ τὴν ἀνοδὸν τοῦ βιοτικῆς ἐπιπέδου καί τοῦ πολιτισμοῦ τῶν ἀγροτικῶν πληθυσμῶν τῶν περιοχῶν αὐτῶν. Αἰσιοποιοῦνται εὐρύταται ζῶναι αἱ ὁποῖαι λόγῳ τῶν καλλονῶν καί γραφικῶν ἀκτῶν αποτελοῦν κέντρα ἔλξεως ἰδιαζούσης σημασίας διὰ τὸν ἐσωτερικόν καί ἐξωτερικόν τουρισμόν.»

Σχολιάζεται ἀκόμη ὅτι τα ἀναμενόμενα ἔμμεσα οφέλη τα ὁποῖα εἶναι δύσκολο να υπολογιστοῦν, συνίστανται μεταξύ ἄλλων και στην ἀνάδειξη τουριστικῶν προορισμῶν, ἐνῶ ἀναφέρεται ὅτι ἡ ἀξία γῆς ἔχει σημειώσει ἀλματώδη ἀνοδὸν στις περιοχές που διέρχεται ἡ χάραξη τῆς οδοῦ, ὅπως ἡ παραλιακὴ ζώνη Ὠρωπού – Καμένων Βούρλων, ἡ ὁποῖα ἔχει ραγδαίως μετατραπεί σε θαυμάσια τουριστικὴ ζώνη.⁸⁹⁸ Ἡ σημασία τῶν ἐθνικῶν οδῶν θα σχολιασθεῖ και στην συνέχεια καθὼς εἶχε βαρύνουσα σημασία για τὴν διακρατικὴ συγκοινωνιακὴ σύνδεση τῆς χώρας ἀνάλογα με τις πύλες τουριστικῆς εἰσόδου στις ὁποῖες ἔπρεπε να δοθεῖ ἐμφαση. Ἡ νοηματοδότησή τους ὡς τουριστικῆς υποδομῆς φαίνεται πάντως και ἀπὸ το γεγονός ὅτι ἡ οδοσήμανση στις ἐθνικὲς οδοὺς κι ἡ τοποθέτηση οδικῶν υποδομῶν, ὅπως τηλεφωνικοὶ θάλαμοι ἀναφέρεται ὅτι ἀκολουθοῦσε διεθνή πρότυπα και προδιαγραφές, ὥστε να διευκολύνεται ἡ κίνηση τῶν τουριστῶν σε αὐτές.⁸⁹⁹

Σε ὅ,τι ἀφορᾷ στην ὑπόλοιπη Ελλάδα ἀπὸ το 1953 κι ἐξῆς πραγματοποιοῦνται ἔργα κατασκευῆς ἢ ἀνακαίνισης οδοποιΐας σε πολλὲς περιοχές τῆς χώρας, τα ὁποῖα ἐκτίθενται στο εἰδικὸ κεφάλαιο για το οδικὸ δίκτυο.⁹⁰⁰ Αὐτὸ που μπορεῖ να σημειωθεῖ ἐδῶ εἶναι ὅτι στην ἀποπεράτωση ἔργων που πραγματοποιοῦνται σε περιοχές ὅπου ἤδη

⁸⁹⁸ «Τεχνικά και Οικονομικά Νέα», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 218, Σεπτ. 1962, σ. 57

⁸⁹⁹ «Ἑλληνικοὶ και ξένοι δρόμοι», *Τὸ Ἰδιωτικὸν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 61, 1961, σ. 12. Το 1960 τοποθετήθηκαν 9.000 πινακίδες, 8.000 οριοδείκτες, 24.000 χαλύβδινα στηθαία και πραγματοποιήθηκε διαγράμμιση σε 430 χλμ. ἀσφαλτοστρωμένων οδῶν ὥστε να διευκολυνθεῖ ἡ τουριστικὴ κίνηση. «Τεχνικά και Οικονομικά Νέα», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 190, Ἰούν. 1960, σελ. 43 – 47. «Τεχνικά και Οικονομικά Νέα», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 209 – 210, Ἰαν. – Φεβρ. 1962, σ. 27. Το 1962 ἡ τοποθέτηση σηματοδότησης στις ἐθνικὲς οδοὺς πραγματοποιήθηκε ἀπὸ συνεργεία τῆς ΕΛΠΑ. Ἀναφέρεται ὅτι καταβλήθηκαν προσπάθειες ὥστε ἡ συλλογὴ στοιχείων κι ἡ τοποθέτηση να ολοκληρωθοῦν πριν τὴν ἐναρξὴ τῆς τουριστικῆς περιόδου. «Τεχνικά και Οικονομικά Νέα», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 216, Ἰούλ. 1962, σ. 81. Το ὑπουργεῖο Συγκοινωνιῶν ἀνακοίνωσε στις 5 – 7 – 1962 τὴν ἐγκατάσταση οδικῶν τηλεφωνικῶν θαλάμων κατὰ μήκος τῆς ἐθνικῆς Οδοῦ Ἀθηνῶν – Θεσσαλονίκης – συνόρων τόσο για τὴν ἐξυπηρέτηση τῶν μετακινούμενων, ὅσο και για τὴν καλύτερη ἀστυνόμευση τῆς ἀρτηρίας. Το τηλεπικοινωνιακὸ δίκτυο θα εἶναι κατὰ τα πρότυπα ἀντίστοιχου που εἶχε τοποθετηθεῖ προπολεμικά στη Γερμανία. Οἱ θάλαμοι θα εἶναι συνδεδεμένοι με 6 κέντρα βοήθειας τα ὁποῖα θα ἔχουν και δυνατότητα ἐπικοινωνίας μεταξύ τους, κι ἐπίσης θα φωτίζονται τὴ νύχτα. Ἡ συνολικὴ δαπάνη θα εἶναι 54. 200.000 δρχ. Λίγα χρόνια ἀργότερα ὡστόσο, σε συνέδριο τῆς Ἑλληνικῆς Περιηγητικῆς Λέσχης ἀναφέρεται ὅτι το 1967 δὲν εἶχαν ἀκόμη τοποθετηθεῖ τηλεφωνικοὶ θάλαμοι κατὰ μήκος τῶν ἐθνικῶν οδῶν. (Πρβλ. *Τὸ συγκοινωνιακὸ πρόβλημα κι ἡ τουριστικὴ ἀνάπτυξις*, σ. 41 – 5)

⁹⁰⁰ Κ. Σβολόπουλος (ἐπιμ.), Κ. Καραμανλῆς. *Ἀρχεῖο: Γεγονότα και Κείμενα*, τ. 1, σ. 174, 30/8/1953

σημειωνόταν τουριστική προσέλευση, όπως επί παραδείγματι στην οδική διασύνδεση Τριπόλεως – Ολυμπίας, συνέβαλε όπως επισημαίνεται και ο τουρισμός.⁹⁰¹ Από την άλλη πλευρά, σε περιοχές που δεν αποτελούσαν από πριν πόλους τουριστικής έλξης, όπως επί παραδείγματι στην Ήπειρο, τα έργα κατασκευής οδικών και άλλων υποδομών τονίζεται ότι αποσκοπούν στην ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας μέσω και του τουρισμού.⁹⁰²



Ξενοδοχείο Ξενία, Βόλος, 1963. Πηγή: Αρχείο Δ. Χαρισιάδη – Φωτογραφικό Αρχείο Μουσείου Μπανέκη

Η κατασκευή υποδομών αυτοκίνησης ως τουριστικών υποδομών συνεχίστηκε και από τις επόμενες κυβερνήσεις. Αυτό που μπορεί να εντοπιστεί ως μετατόπιση στη δημόσια ρητορεία είναι ότι η ανάπτυξη της κινητικότητας του αυτοκινητιστικού τουρισμού ανά την ελληνική επικράτεια, προβάλλεται ως κεντρικός πυλώνας περιφερειακής ανάπτυξης. Συγκεκριμένα, ο Γ. Παπανδρέου, αναφέρει το 1964 στην εναρκτήρια ομιλία ύστερα από τη δεύτερη εκλογική του νίκη: «Είς τόν τουριστικόν τομέα ή Κυβέρνησις θά έντεινη τάς προσπάθειάς της βάσει γενικού προγράμματος τουριστικής ανάπτυξεως, τό όποϊον δέν υπήρξε μέχρι τοῦδε. Κατεύθυνσις εις τόν προγραμματισμόν τοῦτον θά εἶναι ή πλήρης, καθ' ὄλον τό ἔτος καί εις ὄλην τήν ἑκτασιν τῆς χώρας, ἀξιοποίησις τῶν τουριστικῶν δυνατοτήτων τοῦ λαμπροῦ μας κλίματος, τῶν ἀρχαιολογικῶν χώρων καί τῶν φυσικῶν καλλονῶν. Περαιτέρω θά καταβληθῆ προσπάθεια ἀναπτύξεως καί νέων καί μέχρι τοῦδε καθυστερημένων περιοχῶν. Οὔτω, διά τῆς εὐρυτέρας ἀναπτύξεως, ὁ τουρισμός θά συμβάλῃ εις τήν καλύτεραν κατανομή τοῦ εισοδήματος μεταξύ τῶν περιφερειῶν καί τήν βελτίωσιν τῶν οἰκιστικῶν συνθηκῶν.

⁹⁰¹ Κ. Σβολόπουλος (επιμ.), Κ. Καραμανλής. *Αρχείο: Γεγονότα και Κείμενα*, τ. 1, σ. 221, 5/2/1955

⁹⁰² Κ. Σβολόπουλος (επιμ.), Κ. Καραμανλής. *Αρχείο: Γεγονότα και Κείμενα*, τ. 4, σ. 152, 2-3/9/1959

Ειδικότερον, διά το 1964 προβλέπεται ή ολοκλήρωσις τοῦ βασικοῦ τουριστικοῦ δικτύου τῆς χώρας, ή ανάπτυξις τῶν τουριστικῶν περιοχῶν αἵτινες συγκεντρώνουν τήν προτίμησιν τῶν ξένων ἐπισκεπτῶν καί ή ανάπτυξις τῆς τουριστικῆς διαφημίσεως καί ή προβολή τῆς Ἑλλάδος στό ἐξωτερικόν.» Σε ό,τι αφορά στην υλοποίηση της παραπάνω πολιτικής ο Παπανδρέου συνέχιζε: «Ἡ ἐπαρχιακή ὁδοποιΐα τοποθετεῖται εἰς τό κέντρον τοῦ ἐνδιαφέροντος τῆς κυβερνήσεως. Διά τόν σκοπόν αὐτόν διατίθενται 650 εκατ. δρχ. ἐναντι 290 εκατ. διά το 1963 ... Ἴδοῦ ή μέριμνα τῆς Ἑνωσις Κέντρου διά τήν ἐπαρχίαν.»⁹⁰³

Αξίζει ἴσως να παραβληθῆί ο πολιτικός προσανατολισμός που εκφράζεται ἀπό τον αρχηγό της Ἑνωσις Κέντρου, με την ἀποψη που υποστήριζε το 1954 ο Κ. Καραμανλῆς αναφορικά με την κατανομή των κονδυλίων του δημοσίου προϋπολογισμοῦ για δημόσια ἔργα στις διάφορες περιφέρειες της χώρας: «Ἐπί 403 δισεκατομμυρίων διετέθησαν διά τās Ἀθήνας μόνο 10 δισεκατομμύρια. Ἐπρεπε ή κατανομή τῶν πιστώσεων τοῦ ὑπουργείου νά γίνεται μέ βάσιν τόν πληθυσμόν. Αἱ Ἀθῆναι, αἱ ὁποῖαι ἔχουν το 1/5 τοῦ πληθυσμοῦ τῆς Ἑλλάδος θά ἐπρεπε δικαιωματικῶς νά ἄρουν 80 δισεκατομμύρια ...»⁹⁰⁴ Ὅπως βέβαια προαναφέρθηκε, τα δημόσια ἔργα της Ἀθήνας χρηματοδοτοῦνταν και ἀπό εἰδικό τέλος που εἶχε ἐπιβληθῆί στο κόμιστρο των Μέσων Μαζικῆς Μεταφοράς. Ὡστόσο, αὐτό που μπορεί να εντοπιστεῖ εἶναι μία τάση προς διαφοροποίηση στις πολιτικές που εφαρμόζονται σε σχέση με τις υποδομές αυτοκίνησης και τον ρόλο τους ως τουριστικές υποδομές. Εἴαν το καραμανλικό καθεστῶς ἔδινε ἔμφαση σε μεγάλα κατασκευαστικά ἔργα προωθώντας μια πολιτική διαχείρισης του δημοσίου χώρου με ὄρους εκμετάλλευσης σε συνεργασία με μεγάλους επιχειρηματικούς οργανισμούς, και δη κυρίως σε περιοχές που ἤδη ἦταν τουριστικά προσοδοφόρες, οι πολιτικές που ἀκολουθήθηκαν στην συνέχεια ἔδιναν προτεραιότητα στην κατασκευή ἐπαρχιακῶν δρόμων που θα συνδέσουν ὅσο το δυνατόν περισσότερες περιοχές της επικράτειας, ἀξιοποιώντας τις παράλληλα τουριστικά, ὥστε να τονωθεῖ η τοπική τους οικονομία.

Μέχρι το 1967 πάντως, ὅπως αναφέρεται στο συνέδριο της Ἑλληνικῆς Περιηγητικῆς Λέσχης που πραγματοποιήθηκε ἐκείνη τη χρονιά, το οδικό δίκτυο τουριστικοῦ ἐνδιαφέροντος εἶχε βελτιωθεῖ σημαντικά σε σχέση με το παρελθόν, αν και

⁹⁰³ Πρακτικά Συνεδρίασης, Συνεδρίασις Δ', 30/3/1964, ὅπως αναφέρεται στο Μ. Νικολακάκης, *Τουρισμός και Ἑλληνική Κοινωνία* σ. 202 – 3. Βλ. ἀκόμη, «Τουρισμός. 400 εκατομμύρια διατίθενται κατά το 1965 διά την προαγωγήν του ἐλληνικοῦ τουρισμοῦ», *Το Βολάν*, τ. 120, 1964, σ. 15, 23.

⁹⁰⁴ Κ. Σβολόπουλος (επιμ.), Κ. Καραμανλῆς. *Αρχεῖο: Γεγονότα και Κείμενα*, τ. 1, σ. 193, 28/5/1954.

υπήρχαν ακόμη πολλά μέρη οδικά απροσπέλαστα, όπως μεγάλο μέρος της ακτογραμμής, φυσικές καλλονές όπως το σπήλαιο του Δηρού ή το Ιδαίον Άντρο, εθνικοί δρυμοί, ορεινά συγκροτήματα και αρχαιολογικοί χώροι. Σημαντικό ζήτημα όμως ήταν όχι μόνο η βελτίωσή του, αλλά και το κατά πόσο πληρούσε τεχνικές προδιαγραφές σύμφωνα με τις οποίες θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως εκσυγχρονισμένο. Από τα 8.500 χλμ. βασικού οδικού δικτύου που υπήρχε τότε, εκσυγχρονισμένες ήταν οι οδοί Αθηνών – Λαμίας, 220 χλμ., Λαρίσης – Θεσσαλονίκης, 150 χλμ., Αθηνών – Κορίνθου, 85 χλμ., και η οδός Λαμίας – Βόλου – Λαρίσης που ήταν υπό κατασκευή. Πολλές όμως οδοί τουριστικής σημασίας που οδηγούν π.χ. σε αρχαιολογικούς χώρους ήταν σε κακή κατάσταση, όπως π.χ. η Αθηνών – Δελφών, για την οποία ΕΟΤ είχε κάνει επανειλημμένα διαβήματα στο υπουργείο Δημοσίων Έργων.⁹⁰⁵

Η τουριστική αυτή πολιτική φθάνει στο απόγειό της ειδικά την περίοδο της Στρατιωτικής Δικτατορίας 1967 – 1974. Κατ' αρχάς το καθεστώς των συνταγματαρχών, όπως σημειώνει ο Μ. Νικολακάκης, στηρίχθηκε σ' έναν ετερόκλητο συνδυασμό μεταξύ εγχώριων κεφαλαίων με προνομιακές σχέσεις προωθώντας την ενίσχυση των μικρομεσαίων στρωμάτων κι επιχειρήσεων της ελληνικής επαρχίας.⁹⁰⁶ Στο πλαίσιο εργαλειακής χρήσης του τουρισμού ώστε αφ' ενός να προπαγανδιστεί μία θετική διεθνής εικόνα της χώρας στο εξωτερικό που θα νομιμοποιούσε τη δικτατορική κυβέρνηση, κι αφ' ετέρου η κυβέρνηση αυτή να αποκτήσει λαϊκά ερείσματα, η κατασκευή επαρχιακών δρόμων που προβάλλονταν ως «τουριστικοί» σε συνδυασμό με την παράλληλη παροχή αδειοδοτήσεων σε ιδιώτες για την χρήση ιδιόκτητων οικημάτων ως τουριστικά καταλύματα χρησιμοποιήθηκε ως πολιτική περιφερειακής ανάπτυξης.

Οι προδικτατορικές κυβερνήσεις αναγνώριζαν τον τουρισμό ως αναπτυξιακό πυλώνα, και συνέδεαν την ανάπτυξη υποδομών αυτοκίνησης με την τουριστική κινητικότητα. Ταυτόχρονα όμως ενέτασσαν τα κατασκευαστικά έργα υποδομών σε μία συνολικότερη παραγωγική ανασυγκρότηση που επεφύλασσε περισσότερο σημαίνουσα θέση σε παραγωγικούς κλάδους όπως η βιομηχανία και το εμπόριο.⁹⁰⁷ Από την άλλη πλευρά, την περίοδο της δικτατορίας των συνταγματαρχών, θα μπορούσε ενδεχομένως

⁹⁰⁵ *Το συγκοινωνιακό πρόβλημα και η τουριστική ανάπτυξη*, σ. 60

⁹⁰⁶ Μ. Νικολακάκης, *Τουρισμός και Ελληνική Κοινωνία*, σ. 212 – 3.

⁹⁰⁷ Βλ. «Πενταετές Πρόγραμμα Οικονομικής Ανάπτυξης 1960 – 1964». Κ. Σβολόπουλος (επιμ.), Κ. Καραμανλής. *Αρχείο: Γεγονότα και Κείμενα*, τ. 4, σ. 235, 8/1/1960

να υποστηριχθεί ότι η τουριστική ως αναπτυξιακή πολιτική, σε επίπεδο ρητορείας τουλάχιστον, εν μέρει υποκαθιστά άλλους αναπτυξιακούς κλάδους. Σε αυτό το πλαίσιο εντάσσεται κι η κατασκευή επαρχιακών δρόμων από τις στρατιωτικές μονάδες της MOMA.

Το γεγονός αυτό καταδεικνύει ότι ο δρόμος από έργο υποδομής που οφείλει να πληροί συγκεκριμένες τεχνικές προδιαγραφές μετατρέπεται σε μέσο πολιτικής νομιμοποίησης κι ενδεχομένως λαϊκιστικής εκμετάλλευσης, κάτι που έκτοτε συνοδεύει την κοινωνικοπολιτική νοηματοδότηση των οδικών έργων ως αντικείμενο πελατειακής ανταλλαγής των περιφερειακών πληθυσμών με την κεντρική εξουσία, τουλάχιστον περιπτώσιακά. Επιπλέον, ο χαρακτηρισμός των οδικών αυτών έργων ως τουριστικά είναι ενδεικτικός της ανάπτυξης συγκεκριμένων περιοχών στο πρότυπο της μονοκαλλιέργειας. Σε αυτό το πλαίσιο, οι τοπικές παραγωγικές δραστηριότητες υποσκελίζονται από τις τουριστικές. Το αναπτυξιακό αυτό μοντέλο τελούσε σε άμεση αλληλεπίδραση και με την αντίστοιχη διαμόρφωση τεχνικών υποδομών. Θα μπορούσε επομένως να υποθεθεί ότι πρόχειρος κι ευκαιριακός χαρακτήρας του τουρισμού ως μέσο εύκολου πλουτισμού, που στερείται οικονομικού προγραμματισμού ή οικολογικής συνείδησης εκείνη την περίοδο συνδύαστηκε με οδικά έργα των οποίων οι τεχνικές προδιαγραφές έρχονταν σε δεύτερη μοίρα. Με δεδομένο το πρόσφατο της περιόδου της δικτατορίας 1967 – 1974 βέβαια, τα ζητήματα αυτά είναι ανοικτά και χρήζουν περαιτέρω διερεύνησης. Στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης διατυπώνονται περισσότερο ως υποθέσεις εργασίας, παρά ως παγιωμένα συμπεράσματα.

Σε ό,τι αφορά στις υποδομές αυτοκίνησης, το γεγονός ότι τα έργα οδοποιίας που κατασκευάζονται επί δικτατορίας είναι ήσσονος σημασίας εν συγκρίσει με αυτά των προδικτατορικών κυβερνήσεων, δεν πρέπει να προκαλεί εντύπωση σε ό,τι αφορά στην τουριστική πολιτική. Παρ' ό,τι τα ποσοστά εξωτερικών τουριστικών αφίξεων μέσω αυτοκινήτου έχουν αυξητική τάση, (βλ. Πίνακες 4.2, 4.4) η εισροή μαζικών τουριστικών αφίξεων στην Ελλάδα συνδέεται κυρίως με την καθιέρωση των πτήσεων χαμηλού κόστους. Οι υποδομές αυτοκίνησης στο εξής, εξυπηρετούν κυρίως εγχώριες τουριστικές κινητικότητες, τόσο του εξωτερικού όσο και του αναδυόμενου εσωτερικού τουρισμού, ο οποίος θα σχολιαστεί στο 5^ο κεφάλαιο.

Η προσπάθεια εξειδίκευσης της ελληνικής οικονομίας στον ρόλο του παρόχου τουριστικών υπηρεσιών που συντελείται κατά την περίοδο της δικτατορίας, σχετίζεται εν μέρει με τον καταμερισμό εργασιών των ευρωπαϊκών χωρών υπό την προοπτική της ευρωπαϊκής ενοποίησης και βασιζόταν στη λογική των συγκριτικών

πλεονεκτημάτων.⁹⁰⁸ Όπως είδαμε και παραπάνω αυτή η ιδέα είχε προωθηθεί και την περίοδο μεταπολεμικής ανασυγκρότησης στο πλαίσιο του σχεδίου Marshall. Σχετιζόταν όμως και με το γεγονός ότι σε διεθνές επίπεδο ο τουρισμός είχε αρχίσει να επικρατεί ως προσοδοφόρος τομέας για τις εθνικές οικονομίες.

Είναι χαρακτηριστικό, ότι σε συγκριτική μελέτη των εθνικών οργανισμών τουρισμού διαφόρων χωρών, που εκδίδεται από το Κέντρο Τουριστικών Ερευνών το 1967 – 8 χρησιμοποιείται πλέον ρητά ο όρος τουριστική βιομηχανία, η οποία περιγράφεται ως κεντρική πηγή εθνικού εισοδήματος: «Αί εισπράξεις ἐκ τοῦ διεθνοῦς τουρισμοῦ κατὰ το 1965 ἀνέρχονται εἰς 11,6 δισεκατομμύρια δολλάρια περίπου, ἀποτελοῦσαι ἕν ἀπό τά μεγαλύτερα κονδύλια διεθνῶν συναλλαγῶν. Ἡ ἀνάπτυξις τοῦ διεθνοῦς τουρισμοῦ συνεβάδισε καί μέ την βελτίωσιν τῆς θέσεως τῶν Εὐρωπαϊκῶν κυρίως νομισμάτων ἔναντι τοῦ δολλαρίου, καί τήν προοδευτικὴν κατάργησιν τῶν συναλλαγματικῶν περιορισμῶν εἰς τὰς βιομηχανικὰς χώρας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης.» Σύμφωνα με την συγκεκριμένη μελέτη, οι εισπράξεις από τον τουρισμό, εκτός από τις διεθνείς μεταφορές αντιπροσωπεύουν κατά μέσο όρο το 6,2% τῶν συναλλαγματικῶν εισπράξεων του εμπορικού ισοζυγίου και των ἀδῆλων πόρων. Σε ὀρισμένες χώρες, ὅπως την Αυστρία, την Ιταλία, την Ελλάδα και την Ελβετία, το ποσοστό αυτό είναι υψηλότερο και κυμαίνεται στο 10 – 20%, ενώ στην Ισπανία στο 40%. Στην Ελλάδα το καθαρό συναλλαγματικό εισόδημα υπολογιζόταν στα 60.000.000 δολάρια, εἰάν αφαιρεθοῦν οι εισαγωγές ειδῶν τουριστικῆς κατανάλωσης που δεν παράγονται ἐγχώρια και κεφαλαιουχικῶν αγαθῶν για τουριστικές επενδύσεις. Η πορεία της τουριστικῆς κινητικότητας το 1967 προβλέπεται ἀνοδική, καθ' ὅτι η γενική ἀυξητικὴ τάση των εισοδημάτων διεθνῶς δίνει τη δυνατότητα σε μεγαλύτερους πληθυσμούς για διακοπές στο εξωτερικό. Επιπλέον η εισαγωγή αυτοματισμῶν στη βιομηχανία ἀυξάνει τη διάρκεια των διακοπῶν.⁹⁰⁹

Με βάση τα παραπάνω οικονομικά στοιχεία που παρέθετε, η συγκεκριμένη μελέτη υποστήριξε: «Ἡ τουριστικὴ βιομηχανία τὰ τελευταῖα δεκαπέντε ἔτη προσελκύει τὴν προσοχὴν τῶν διαφόρων κρατῶν καί εἰδικώτερον τῶν ὑπευθύνων διὰ τὴν σύνταξιν τῶν προγραμμάτων ἀναπτύξεως, ὡς ἕνας σοβαρὸς καί εὐεργετικὸς μοχλὸς διὰ τὴν ταχεῖαν οικονομικὴν ἀνάπτυξιν καί ἐπιθυμητέαν κοινωνικὴν διάρθρωσιν τῶν χωρῶν... Πρέπει σήμερον ὁ τουρισμὸς νὰ ἀντιμετωπίζεται ὡς ἕνας σοβαρὸς οἰκονομικὸς τομεὺς,

⁹⁰⁸ Μ. Νικολακάκης, *Τουρισμός και Ελληνική Κοινωνία*, σ. 237

⁹⁰⁹ *Τουριστική Πολιτική – Συγκριτική Μελέτη Εθνικῶν Οργανισμῶν διὰ τὴν Εφαρμογὴν Τουριστικῆς Πολιτικῆς*, σ. 1 – 2

ό οποίος συναγωνίζεται κατ' ανάγκη τούς άλλους τομείς της οικονομίας εις κεφάλαια και εις εργατικές χεῖρας, και ό οποίος έχει σοβαρώτατες επιπτώσεις αρνητικής ή θετικής, άφ' όλων τών οικονομικῶν τομέων. Ἡ τουριστική βιομηχανία ως έχει διαμορφωθῆ εἶναι ἄκρως πολύπλοκος τομεῦς τῆς ἐθνικῆς οικονομίας. Ἡ ἐπιτυχία της δέν ἐξαρτᾶται μόνον ἀπό τήν μελέτην οικονομικῶν και ἐπιχειρηματικῶν καθαρῶς, ἀλλά και ἀπό ψυχολογικούς παράγοντας. Ὁ τουρισμός ἀπευθύνεται και ἐκμεταλλεύεται τήν σύγχρονον ἀνάγκην ἀναπαύσεως, ψυχαγωγίας και τάσεως φυγῆς ἀπό τό καθημερινόν ἄγχος, ιδίως τῶν μεγάλων πόλεων. Γι' αὐτό τό ἔργο της εἶναι λεπτό και δυσχερές. Ἐκαστη ἀπόφασις και ἐνέργεια διά τῶν ὁποίων καθορίζεται ἡ γενική πολιτική μιᾶς χώρας εις τόν τομέα αὐτόν, χρήζουν βαθειᾶς ἐπιστημονικῆς μελέτης, διότι ἡ τουριστική ἀνάπτυξις, ἐκτός τῶν σοβαρῶν πλεονεκτημάτων, ἐγκυμονεῖ και πολλούς κινδύνους, οἱ ὁποῖοι πρέπει να χαλιναγωγηθοῦν ἐγκαίρως, ὥστε ό τομεύς αὐτός νά καταστῆ ἀξιόλογος μοχλός τῆς οικονομικῆς εὐημερίας.»⁹¹⁰ Σε κάθε περίπτωση οἱ οικονομικοπολιτικοί προσανατολισμοί του ελληνοκράτους που θέτουν τον τουρισμό ως κύριο αναπτυξιακό πυλώνα θα κορυφωθούν τη δεκαετία του 1980 κατά την οποία συντελεῖται ἡ αποβιομηχάνισις της ελληνοκράτου.

Δεδομένης λοιπόν της ανοδικῆς πορείας της τουριστικῆς βιομηχανίας σε διεθνές κι εθνικό επίπεδο, ἡ παραγωγικότητα του οδικού δικτύου και ἡ συμβολή του ως αναπτυξιακή υποδομή μέχρι τουλάχιστον και τη δεκαετία του 1970 συνδέεται ἄμεσα με την τουριστική του σημασία. Ὅπως αναφέρθηκε και παραπάνω, ἤδη ἀπό την δεκαετία του 1950 ο Κώστας Κιτσίκης εἶχε υποστηρίξει ὅτι ο τουρισμός μπορεί να λειτουργήσει ως παράγοντας περαιτέρω ἀνάπτυξης του οδικού δικτύου. Στην προαναφερθεῖσα μελέτη της Ελληνικῆς Περιηγητικῆς Λέσχης προωθεῖτο μία παρόμοια ἰδέα, καθ' ὅτι υποστηριζόταν ὅτι ἡ ἀνάπτυξη συγκοινωνιακῶν υποδομῶν ἦταν καίρια για την νεόκοπη τουριστική βιομηχανία.⁹¹¹

⁹¹⁰ *Τουριστική Πολιτική – Συγκριτική Μελέτη Εθνικῶν Οργανισμῶν διά τήν Εφαρμογήν Τουριστικῆς Πολιτικῆς*, σ. 1 – 2

⁹¹¹ *Τουριστική Πολιτική – Συγκριτική Μελέτη Εθνικῶν Οργανισμῶν διά τήν Εφαρμογήν Τουριστικῆς Πολιτικῆς*, σ. 48 – 9. Για την ἀνάπτυξη του τουρισμοῦ, στις ἐρευνες του συγκεκριμένου κέντρου υποστηρίζεται για παράδειγμα: «Καθίσταται οὕτω ἀπαραίτητος ἡ ὑπαρξις ὅσο τό δυνατόν περισσοτέρων και πλέον συγκοινωνιακῶν συνδέσεων πρὸς τά μέρη τουριστικοῦ ἐνδιαφέροντος και ἡ παράλληλος δημιουργία συγχρόνων και ἀντιστοίχων μέσων ὑποδοχῆς εις τά μέρη αὐτά. Αἱ τουριστικά ὑπηρεσία ἔχουν ὑποχρέωσι ὄχι μόνο νά παρακολουθοῦν μέ στοργήν και ἐνδιαφέρον τήν ἐξέλιξιν των, ἀλλά και να μεταβιβάζουν εις τάς ἀρμόδιας ὑπηρεσίας, εισηγήσεις και γνώμας, βασιζόμενας εις τήν πείραν και τάς ἀντιλήψεις τοῦ τουριστικοῦ κόσμου, π.χ. ἡ Ρουμανία ἔχει νά ἐπιδείξη μία σειράν διευκολύνσεων και εὐεργετικῶν μέτρων διά τούς ξένους τουρίστας εις τόν τομέα τοῦ δι' αὐτοκινήτου τουρισμοῦ της. Εἰς τούς κυριωτέρους ὁδικούς κόμβους ἔχουν ἰδρυθῆ σταθμοί και ἐργαστήρια μέ συγχρόνους ἐγκαταστάσεις διά τήν ἐπισκευήν και περιποίησιν τῶν αὐτοκινήτων. Εἰς τούς περισσοτέρους δέ δρόμους ἔχουν τοποθετηθῆ διεθνή σήματα διά τήν διευκόλυνσιν τῶν ταξιδευόντων. Τό σύστημα δέ τῆς ἀσφαλίσεως

Προκειμένου η αντίληψη αυτή να τεκμηριωθεί βάσει τεχνοοικονομικών στοιχείων, η ΕΠΛ πραγματοποίησε το 1967 με θέμα «Το οδικό δίκτυο της χώρας ως μέσο τουριστικής αναπτύξεως». Οι συμμετέχοντες μηχανικοί και οικονομολόγοι παρέθεσαν δεδομένα που καταδείκνυαν την συμπληρωματικότητα των στόχων της τουριστικής ανάπτυξης και της ανάπτυξης οδικού δικτύου. Στο πλαίσιο της επιχειρηματολογίας αναφορικά με την ανάπτυξη του οδικού δικτύου ως τουριστική υποδομή, ο εκσυγχρονισμός του συνδυαζόταν με το κατά πόσο αυτό θα ήταν ελκυστικό περισσότερο για τους τουρίστες που θα σύγκριναν τους ελληνικούς δρόμους με αυτούς άλλων χωρών, παρά για τους εγχώριους οδηγούς. Σύμφωνα με την κρατούσα άποψη που εκφράζεται από τους μηχανικούς που έλαβαν μέρος σε εκείνο το συνέδριο, ο εκσυγχρονισμός κι η βελτίωση του οδικού δικτύου μπορούσε να συμβάλλει στην προσέλκυση τουριστών, η οποία με την σειρά της αύξανε την κυκλοφορία αυτοκινήτων και οδηγούσε δυνητικά σε περαιτέρω βελτίωση του οδικού δικτύου.

Συγκεκριμένα, ο τότε γενικός γραμματέας του ΤΕΕ Μακρής υποστήριζε ότι βάσει υπολογισμών, το ελληνικό δίκτυο εκείνη την εποχή είχε μήκος 3.500 χιλιομέτρων, απαιτούσε 3,5 δισεκατομμύρια δρχ. ετησίως για την συντήρηση κι επέκτασή του, και είχε δυνατότητα εξυπηρέτησεως 200.000 αυτοκινήτων. Δεδομένου ότι τα λογιστικά έσοδα που αποφέρονται στα κρατικά ταμεία από τους εισαγωγικούς δασμούς, τους φόρους επί των αυτοκινήτων, των ανταλλακτικών και των καυσίμων ανέρχονταν ετησίως σε 5 δισεκατομμύρια δρχ. ετησίως ο Μακρής αποφαινόταν ότι η περαιτέρω ανάπτυξη του οδικού δικτύου κι η συνεπαγόμενη αύξηση των κυκλοφορούντων αυτοκινήτων διά της προσέλκυσης τουριστών θα αύξανε τη δυνατότητα κέρδους για τα κρατικά ταμεία.⁹¹² Η άποψη αυτή διατυπωνόταν ήδη από τον Μεσοπόλεμο από τον μηχανικό Ν. Απέργη που είδαμε παραπάνω, ο οποίος υποστήριζε ότι ένας περιηγητής με αυτοκίνητο ισοδυναμούσε με εκατό περιηγητές λεωφορειακών καραβανιών.⁹¹³ Εάν ληφθεί υπ' όψη άλλωστε ότι το βασικότερο έσοδο για την οδοποιΐα δεν ήταν άλλο από την ίδια την κυκλοφορία αυτοκινήτου, το ποσοστό 30% στο οποίο αντιστοιχούσε ο αριθμός των αυτοκινήτων των τουριστών επί του συνόλου δεν ήταν αμελητέο, δεδομένου ότι τα ποσοστά εισερχόμενων τουριστών

τῶν αὐτοκινητιστῶν καὶ τῶν ὀχημάτων, τὸ ὅποῖον θὰ ἐφαρμοσθῆ προσεχῶς, θὰ χρησιμοποιεῖ τοὺς διεθνεῖς ὅρους ἀσφαλείας.»

⁹¹² *Το συγκοινωνιακό πρόβλημα κι η τουριστική ανάπτυξις*, σ. 4, 11. Κατά τη δεκαετία 1955 – 1965 η άφιξη ξένων τουριστών στην Ελλάδα υπερτετραπλασιάστηκε καθώς αυξήθηκε από 200.000 τουρίστες ετησίως, σε 850.000 τουρίστες ετησίως.

⁹¹³ Ν. Ι. Απέργης, «Η οδός Βύρωνος προς την Ελλάδα», σ. 563

βρίσκονταν σε φάση αλματώδους ανάπτυξης, όπως θα φανεί και από τους πίνακες που παρατίθενται στην συνέχεια, ενώ ταυτόχρονα ο εσωτερικός τουρισμός εκείνη την εποχή ήταν λιγότερο ανεπτυγμένος.⁹¹⁴

Τα ποσοστά των τουριστών που εισέρχονταν στην χώρα οδικώς βέβαια ήταν περιορισμένα σε σχέση με τα ποσοστά τουριστών που εισέρχονταν αεροπορικά ή αεροπορικώς. Παρ' όλα αυτά, η άποψη ότι η τουριστική κίνηση είναι άμεσα συνδεδεμένη με την ανάπτυξη οδικού δικτύου στηριζόταν στο σκεπτικό ότι ανεξαρτήτως του μέσου διακρατικής κίνησης, στον τόπο προορισμού εν τέλει ο τουρίστας μετακινείται μέσω αυτοκινήτου. Σύμφωνα με τις διεθνείς τάσεις άλλωστε, ο αυτοκινητιστικός τουρισμός ανερχόταν στο 80% της τουριστικής κινήσεως.⁹¹⁵ Κι επιπλέον, οι Έλληνες μηχανικοί φαίνεται ότι κατανοούσαν ότι η τουριστική αυτοκίνηση πέρα από τα οικονομικά της οφέλη αποτελούσε την επιτομή των κοινωνικοπολιτισμικών τάσεων της εποχής τους, που συμπυκνώνονταν στα ιδεώδη της ανεξαρτησίας και της φυγής. Όπως υποστήριζε χαρακτηριστικά και πάλι ο Μακρής: «Συνήθως ό τουρισμός παρουσιάζεται ως σοβαροτάτη πηγή συναλλάγματος με τάς γνωστές πολλαπλασιαστικές επιδράσεις του επί τῆς οικονομικῆς ἀναπτύξεως, ἀλλὰ νομίζω ὅτι τό σπουδαιότερον χαρακτηριστικόν τοῦ τουρισμοῦ ... εἶναι ἡ τάσις φυγῆς πού χαρακτηρίζει τὴν ἐποχὴν μας ... εἶναι μία μεγάλη ἐσωτερικὴ ἀνάγκη ἡ ὁποία διὰ τὴν ἱκανοποίησίν τῆς ἐπιδιώκει τὰ μέσα τῆς μεγαλύτερης κινητικότητος (*mobility*) ἐξ' οὔ καί ἡ καταπληκτικὴ ἀνάπτυξις τοῦ αὐτοκινήτου καί ἰδίως τοῦ ἰδιωτικοῦ εἰς τὸν αἰῶνα μας. Ἀλλ' ἡ διατήρησις τῆς κινητικότητος τοῦ αὐτοκινήτου ... ἀπαιτεῖ τὴν ταυτόχρονον τεχνολογικὴν ἀνάπτυξιν παραλλήλως πρὸς τὸ αὐτοκίνητον ἑνός πλήρους καί καταλλήλου ὀδικοῦ δικτύου».⁹¹⁶ Είναι μάλιστα αξιοσημείωτο το ότι ο Μακρής χρησιμοποιεί τον όρο *mobility*, ο οποίος μερικές δεκαετίες αργότερα θα συνιστούσε

⁹¹⁴ Το *συγκοινωνιακό πρόβλημα κι η τουριστική ανάπτυξις*, σ. 13, 36. Ο Μακρής, Γ.Γ. του ΤΕΕ, ο οποίος υποστήριζε την παραπάνω άποψη, ισχυριζόταν ότι δεδομένης της αύξησης του εξωτερικού τουρισμού σε άλλες μεσογειακές χώρες και τη Γιουγκοσλαβία, η Ελλάδα μπορούσε να αναμένει περαιτέρω αύξηση των τουριστικών αφίξεων. Υποστήριζε ακόμη ότι το ελληνικό κράτος εκείνη την εποχή επένδυε περίπου 3 δις δρχ. ετησίως για οδοποιία, ενώ ακόμη, ασφαλτόστρωση των οδών έδωσε σημαντική ώθηση στην τουριστική κίνηση. Σύμφωνα με τον Μακρή τα κρατικά έσοδα από την κίνηση των αυτοκινήτων (φόροι, δασμοί κλπ.) ήταν διπλάσια από τα έξοδα. Σύμφωνα με φυλλάδιο που εξέδωσε ο Σύνδεσμος των εν Ελλάδι Εταιρειών Πετρελαίου, το 70% της τιμής της βενζίνης αποτελούσε κρατικό έσοδο και μόλις το 13% αντιστοιχεί στην αξία της βενζίνης. Επομένως από την εισαγωγή τουριστικού συναλλάγματος των τουριστών που μετακινούνται με αυτοκίνητο, ελάχιστο ποσοστό εξάγεται. Γι' αυτό υποστηρίζεται ότι πρέπει να δοθεί ως κίνητρο για τους τουρίστες έκπτωση στο φόρο κατανάλωσης καυσίμων. Επιπλέον, ο Μακρής ήταν της άποψης ότι πρέπει να υπάρξει απαίτηση προς την κυβέρνηση ώστε τα έσοδα από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων να επενδύονται αποκλειστικά στην οδοποιία, όπως συμβαίνει και σε άλλες χώρες του εξωτερικού, ύστερα από απαίτηση των καταναλωτών.

⁹¹⁵ Το *συγκοινωνιακό πρόβλημα κι η τουριστική ανάπτυξις*, σ. 36

⁹¹⁶ Το *συγκοινωνιακό πρόβλημα κι η τουριστική ανάπτυξις*, σ. 11

μεθοδολογικό εργαλείο ανάγνωσης των μεταπολεμικών κοινωνιών, όπως περιγράφηκε και στο 1^ο κεφάλαιο.

Αντίστοιχη άποψη υποστήριζε και ο μηχανικός του υπουργείου Δημοσίων Έργων, Παπαδάκης, ο οποίος αποφαινόταν ότι οι καλοί δρόμοι ασκούν ελκτική δύναμη στον τουρισμό με αυτοκίνητο σε βαθμό που η κυκλοφοριακή ικανότητα ενός νέου οδικού δικτύου υπερκαλύπτεται αρκετά σύντομα. Δεδομένου ότι παρά την επαναχάραξη σημαντικού μέρους του οδικού δικτύου που είχε συντελεστεί κατά την περίοδο 1954 – 1966, το ανακαινισθέν μέρος δεν υπερέβαινε το 10% του συνολικού, ο Παπαδάκης κατέληγε στο συμπέρασμα ότι τα οφέλη του τουρισμού μέσω αυτοκινήτου μπορούν να συμβάλλουν στην ανάπτυξη και του οδικού δικτύου και μεγάλων τεχνικών έργων που χρειάζονται, όπως διάνοιξη τούνελ.⁹¹⁷

Στο ίδιο πλαίσιο της αντίληψης σύμφωνα με την οποία το ελληνικό οδικό δίκτυο όφειλε να εκσυγχρονιστεί ως τουριστική υποδομή, στο συνέδριο εκείνο τέθηκε μία σειρά από ζητήματα που αφορούσαν στην διευκόλυνση της τουριστικής κινητικότητας. Μεταξύ αυτών συγκαταλέγεται για παράδειγμα η συντόμευση του χρόνου κάλυψης των διαδρομών, καθ' ότι η εξοικονόμηση χρόνου κατά τη διαδρομή αποτελεί καίρια παράμετρο για τον τουρίστα ο οποίος θέλει να κινηθεί γρήγορα προς τον αντικειμενικό του σκοπό.⁹¹⁸ Στο ίδιο μήκος κύματος αναφέρονται η ύπαρξη σταθμών ανεφοδιασμού, η ύπαρξη συνεργείων επανδρωμένων με προσωπικό που να γνωρίζει ξένες γλώσσες ή η τοποθέτηση τηλεφωνικών θαλάμων κατά μήκος των εθνικών οδών.⁹¹⁹

⁹¹⁷ *Το συγκοινωνιακό πρόβλημα κι η τουριστική ανάπτυξις*, σ. 53

⁹¹⁸ *Το συγκοινωνιακό πρόβλημα κι η τουριστική ανάπτυξις*, σ. 8

⁹¹⁹ *Το συγκοινωνιακό πρόβλημα κι η τουριστική ανάπτυξις*, σ. 41 – 5. Σύμφωνα με τον Ματζέζο, οι σταθμοί ανεφοδιασμού στην Ελλάδα ήταν σε αρκετά καλή κατάσταση, ή πάντως πολύ καλύτερη απ' ό,τι στα όμορα κράτη. Το πρόβλημά τους είναι ότι δεν ήταν επανδρωμένοι με προσωπικό που να γνωρίζει ξένες γλώσσες και με καλής κατάστασης χώρους κοινής ανάγκης. Αυτό το οποίο είναι προβληματικό είναι τα συνεργεία, τα οποία υπάρχουν μεν αλλά δεν είναι όλα καλά, σύμφωνα με τον μηχανικό αυτό, ο οποίος πληροφορεί ότι από το 1965 η ΕΛΠΑ έχει φροντίσει σε συνεργασία με τα κατά τόπους παραρτήματά της, τα παραρτήματα της Ε.Π.Α. και τις κατά τόπους διοικήσεις της χωροφυλακής για τη βελτίωση των συνεργείων. Αυτό που επίσης επισημαίνεται ως πρόβλημα είναι η ανυπαρξία χώρων στάθμευσης στα τουριστικά μέρη. Εκείνη την εποχή αναφέρεται ότι το μοναδικό ξενοδοχείο που διέθετε ιδιωτικό χώρο στάθμευσης στην Αθήνα, ήταν το Hilton. Επιπλέον ως έλλειψη του ελληνικού οδικού δικτύου είναι η ύπαρξη τηλεφωνικών θαλάμων κατά μήκος των εθνικών οδών. Η ΕΛΠΑ δεν έχει κατορθώσει ακόμη να εξοπλίσει τα συνεργεία της με ασύρματα τηλέφωνα. Τόσο η ΕΛΠΑ όσο κι ο ΕΟΤ έχουν κάνει διαβήματα προς το υπουργείο για το το ζήτημα Το υπουργείο Συγκοινωνιών απάντησε ότι θα χρειαζόταν 78 εκατομμύρια δρχ. για να εγκαταστήσει τηλεφωνικούς θαλάμους στην διαδρομή Αθηνών – συνόρων ανά 5 χλμ. τα οποία διαθέτει. Από την άλλη πλευρά στα *Τεχνικά Χρονικά* αναφέρεται ότι είχαν ξεκινήσει ενέργειες για να τοποθετηθούν τηλεφωνικοί θάλαμοι κατά μήκος των εθνικών οδών από το 1962 (Πρβλ. «Τεχνικά και Οικονομικά Νέα», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 216, Ιούλ. 1962, σ. 81)

Ακόμη, ως απαραίτητες βελτιώσεις της τουριστικής αυτοκίνησης προτείνονται η συστηματοποίηση ελέγχων από πλευράς του υπουργείου Δημοσίων Συγκοινωνιών στα οχήματα που οι ιδιωτικές εταιρείες διέθεταν ως ενοικιαζόμενα ιδιωτικά αυτοκίνητα, η επιβολή της ασφάλισης του οχήματος ώστε οι τουρίστες να μην αντιμετωπίζουν προβλήματα σε περίπτωση τροχαίων ατυχημάτων με την διεκδίκηση της αποζημίωσής του, με αποτέλεσμα στην συνέχεια να γίνονται στη χώρα τους φορείς δυσφήμισης για τις συνθήκες της αυτοκίνησης στην Ελλάδα, κι η βελτίωση των υπηρεσιών οδικής βοήθειας.⁹²⁰

Με το ίδιο σκεπτικό σχολιάζεται ακόμη ότι οι Έλληνες οδηγοί υστερούν σημαντικά ως προς την οδηγική τους παιδεία, γι' αυτό και θα πρέπει να γίνουν προσπάθειες ώστε μέσω του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας να βελτιωθεί η οδική τους συμπεριφορά για να μην δίνουν κακή εντύπωση στους τουρίστες.⁹²¹ Είναι αξιοσημείωτο ότι η επίλυση των προβλημάτων σαν τα παραπάνω δεν σχετιζόταν πρωτίστως με την βελτίωση των συνθηκών κινητικότητας των εγχώριων οδηγών, όσο με την βελτίωση της κινητικότητας των τουριστών. Παρ' ότι οι υποδομές αυτοκίνησης αφορούσαν στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη των ίδιων των κατοίκων του ελληνικού χώρου, η βελτίωση της ποιότητας ζωής τους σκιαγραφείται υπόρρητα ως εν μέρει δευτερεύουσας σημασίας. Η ανάπτυξη που επιφέρουν τα δίκτυα κινητικότητας στο λόγο τουλάχιστον πολλών μηχανικών της εποχής υπονοείται ότι διέρχεται πρωτίστως μέσω του τουρισμού.

⁹²⁰ Το *συγκοινωνιακό πρόβλημα κι η τουριστική ανάπτυξις*, σ. 41 – 5, 51. Σε ό,τι αφορά στο ζήτημα των τροχαίων ατυχημάτων αναφέρεται ότι αναλογικά η Ελλάδα κρατά τα πρωτεία στα τροχαία ατυχήματα, χωρίς ωστόσο να διευκρινίζεται με ποιες χώρες πραγματοποιείται αυτή η σύγκριση. Παρ' ότι η ΕΛΠΑ είναι από τις μικρότερες λέσχες της Ευρώπης έχει κατορθώσει να έχει σημαντικό σύστημα οδικής βοήθειας. Διαθέτει 21 αυτοκίνητα παροχής βοήθειας σε όλη την Ελλάδα που έχουν παράσχει βοήθεια σε 1.785 περιστατικά Ελλήνων και 739 σε ξένους επί διαδρομών 990.000 χλμ. Σε σχέση με τα ενοικιαζόμενα αυτοκίνητα, ο Κουλουβάτος υποστηρίζει ότι πρέπει να δοθεί σημασία σε αυτό το ζήτημα καθ' ότι αφορά στη μετακίνηση τουριστών ανώτερης οικονομικής κατάστασης οι οποίοι αντί να μετακινούνται με πούλμαν ενοικιάζουν ταξί, ή αυτοκίνητο με σωφέρ, ή σύμφωνα με την νέα και αυξανόμενη τάση αυτοκίνητο χωρίς σωφέρ. Υποστηρίζει ότι το Υπουργείο Συγκοινωνιών θα έπρεπε να δώσει άδειες στις εταιρείες ταξί να διαθέτουν οχήματα με σωφέρ χωρίς ταξίμετρο για τέτοιου είδους μετακινήσεις, ή ακόμη να διεξάγουν ελέγχους σε εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων ως προς την κατάσταση των οχημάτων, καθ' ότι παρατηρείται συχνά το φαινόμενο με το που απομακρύνονται οι τουρίστες από την Αθήνα να παρουσιάζουν προβλήματα τα αυτοκίνητα αυτά. Σ. 44 Αναφορικά με το ζήτημα της υποχρεωτικής ασφάλισης αναφέρεται ότι εκτός από την πράσινη κάρτα που αποτελεί απόδειξη ότι είναι ασφαλισμένος ο αυτοκινητιστής, θα έπρεπε να υπάρχει ασφάλιση και του οχήματος. Ο λόγος είναι ότι είχαν υπάρξει περιστατικά συγκρούσεως από υπαιτιότητα ελληνικών οχημάτων, κυρίως φορτηγών με ξένους αυτοκινητιστές οι οποίοι ταλαιπωρούνταν για να παρουν αποζημίωση και στην συνέχεια γίνονται φορείς δυσφήμισεως στη χώρα τους.

⁹²¹ Το *συγκοινωνιακό πρόβλημα κι η τουριστική ανάπτυξις*, σ. 56 – 9.

Τέλος, αρκετές προτάσεις για τη διευκόλυνση της τουριστικής κινητικότητας στην Ελλάδα αφορούσαν στην οδοσήμανση η οποία θα πρέπει να περιλαμβάνει την αναγραφή των τοπωνυμίων με λατινικούς χαρακτήρες, και την συμπλήρωσή της καθ' ότι στα περισσότερα μέρη της Ελλάδας χαρακτηρίζεται ως ελλιπής σε ζητήματα π.χ. αναγραφής χιλιομετρικών αποστάσεων.⁹²² Επιπλέον επισημαίνεται η ανάγκη για διευκόλυνση στις διαδικασίες τελωνείου, για παροχή πληροφοριών μέσω ειδικών σταθμών του ΕΟΤ και τουριστικών περιπτέρων, και για έκδοση πληροφοριακών εντύπων και χαρτών. Μέχρι τότε πρωτοβουλίες για τέτοιου είδους διαδικασίες ή υποδομές αναλαμβάνονταν σε διάφορες τοποθεσίες, συχνά σποραδικά από επιμέρους σωματεία όπως η ΕΛΠΑ, κι οι εταιρείες πετρελαιοειδών.⁹²³ Αυτό όμως που προτείνεται από πολλούς μηχανικούς είναι ότι αυτές οι αρμοδιότητες θα πρέπει να συστηματοποιηθούν και να υπαχθούν σε έναν ενιαίο φορέα, τον ΕΟΤ.⁹²⁴ Σε ό,τι αφορά τόσο στον ΕΟΤ, όσο και γενικότερα σε φορείς που δραστηριοποιούνταν στο χώρο του τουρισμού, όπως η Ελληνική Περιηγητική Λέσχη, αξίζει να σημειωθεί ότι αποτελούσε κοινό τόπο μεταξύ πολλών μηχανικών η άποψη ότι θα έπρεπε να έχουν αρμοδιότητες για ζητήματα μόνο ελαφριών οδικών υποδομών, όπως η οδοσήμανση ή η κατασκευή τουριστικών περιπτέρων, αλλά και ζητήματα βαρέων υποδομών, όπως η οδοποιΐα καθ' αυτή.⁹²⁵ Η άποψη αυτή καταδεικνύει εν τέλει κατ' αρχάς την στενή διασύνδεση μεταξύ

⁹²² *Το συγκοινωνιακό πρόβλημα κι η τουριστική ανάπτυξις*, σ. 41

⁹²³ *Το συγκοινωνιακό πρόβλημα κι η τουριστική ανάπτυξις*, σ. 40

⁹²⁴ *Το συγκοινωνιακό πρόβλημα κι η τουριστική ανάπτυξις*, σ. 46. Την οργάνωση των γραφείων πληροφοριών σύμφωνα με τον Μαλτέζο θα έπρεπε να την αναλάβει ο ΕΟΤ με συνδρομή λεσχών και ταξιδιωτικών σωματείων όπως η ΕΛΠΑ ή η ΕΠΛ. Τέτοια γραφεία υπάρχουν μέχρι στιγμής μόνο σε κατεξοχήν τουριστικά μέρη, όπως η Κρήτη, η Ρόδος ή η Κέρκυρα, δεν υπάρχουν όμως σε μικρότερα νησιά στα οποία κατευθύνεται μεγάλο μέρος των τουριστών. Ο ΕΟΤ το 1966 τοποθέτησε κινητά συνεργεία πληροφοριών για τουρίστες σε τροχόσπιτα σε διάφορα τουριστικά μέρη. Το εγχείρημα όμως ήταν βεβιασμένο ενώ ακόμη το προσωπικό δεν ήταν πεπειραμένο.

⁹²⁵ *Το συγκοινωνιακό πρόβλημα κι η τουριστική ανάπτυξις*, σ. 19. Συγκεκριμένα υποστηρίζεται ότι στις ομάδες εργασίες που ασχολούνται με τα συγκοινωνιακά δίκτυα, θα πρέπει να συμμετέχουν και φορείς που δραστηριοποιούνται στον τουρισμό. Στους εμπλεκόμενους φορείς θα πρέπει επομένως να συμπεριλαμβάνονται τα υπουργεία Συντονισμού, Οικονομικών, Δημοσίων Έργων, Εθνικής Άμυνας, τα επιμελητήρια της Ελλάδας, ο ΕΟΤ, η Οδική Συνομοσπονδία, η ΕΛΠΑ, και το Κέντρο Προγραμματισμού και Μελετών της Ελληνικής Περιηγητικής Λέσχης. *Το συγκοινωνιακό πρόβλημα κι η τουριστική ανάπτυξις*, σ. 60. Ο ΕΟΤ υποστηριζόταν ότι θα πρέπει να υποδεικνύει στα υπουργεία Συγκοινωνιών και Δημοσίων Έργων ποιοί είναι οι δρόμοι τουριστικής σημασίας των οποίων η κατασκευή ή η ανακαίνιση προέχει σε σχέση με άλλους. Ο Μαλτέζος, μηχανικός ο οποίος συμμετείχε στο Δ.Σ. του ΕΟΤ αποφάνθηκε ότι η σχετική νομοθεσία ήταν περίπλοκη με αποτέλεσμα να υπάρχει αλληλεπικάλυψη των αρμοδιοτήτων. Ο ΕΟΤ δήλωνε πρόθυμος να συνδράμει το υπουργείο Δημοσίων Έργων τουλάχιστον σε δευτερεύοντα θέματα όπως η οδοσήμανση με την τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών τουλάχιστον στις εισόδους κι εξόδους της Αθήνας, όπως και έγινε με την δημιουργία σχετικής επιτροπής στην οποία συνέβαλε και ο Παπαδάκης. Όταν όμως επιχειρήθηκε να γίνει ανάλογη προσπάθεια για την τοποθέτηση οδοσήμανσης στις εθνικές οδούς Θεσσαλονίκης – Ευζώνων και Ευζώνων – Κατερίνης, με χρηματοδότηση του ΕΟΤ, οι υπηρεσίες του υπουργείου παρέπεμψαν το έργο στο νομό Θεσσαλονίκης, με αποτέλεσμα μέχρι και το 1967 παρέμενε ανεφάρμοστο.

της ανάπτυξης του οδικού δικτύου και της τουριστικής ανάπτυξης. Επιπλέον, καταδεικνύει ότι από πλευράς διοικητικής οργάνωσης, οργανισμοί όπως ο ΕΟΤ θεωρούνταν ως πιο αποτελεσματικοί στην περάτωση έργων, σε σχέση με τους κρατικούς εν τη στενή εννοία φορείς, όπως τα υπουργεία. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η περίπτωση της τουριστικής σημασίας οδού Αθηνών – Δελφών για την οποία αναφέρεται ότι παρά τα συνεχή διαβήματα του ΕΟΤ, το υπουργείο Δημοσίων Έργων καθυστερούσε να αναλάβει δράση για την βελτίωσή της.⁹²⁶

Από όλα τα παραπάνω μπορεί να εξαχθεί ως συμπέρασμα ότι η τουριστική κινητικότητα αποτέλεσε καίρια παράμετρο ανάπτυξης του οδικού δικτύου και των υποδομών αυτοκίνησης συνολικότερα. Πέρα από τα τεχνικά και οικονομικά ζητήματα που απασχόλησαν τις πολιτικές των περιόδων 1950 και 1960, το γεγονός αυτό είναι έκδηλο στο λόγο των μηχανικών οι οποίοι απασχολούνται με την χάραξη του οδικού δικτύου και από πλευράς σκηνοθεσίας τρόπον τινά, ώστε μέσω αυτού να αναδεικνύονται οι καλλονές του – ουσιοκρατικά προσλαμβανόμενου – ελληνικού τοπίου, αλλά και τα μνημεία, με τρόπο που να προσφέρουν αισθητική απόλαυση και να ανταποκρίνονται σε αυτό που περιγράφηκε και εισαγωγικά ως τουριστική ματιά. Επομένως, το ζήτημα της συνάφειας της από κοινού κατασκευής της αυτοκίνησης και της τουριστικής κινητικότητας στην ελληνική περίπτωση καταδεικνύει ότι οι κινητικότητες αυτές αποτελούν υβριδικά φαινόμενα που συντίθενται όχι μόνο από τεχνικές ή οικονομικές παραμέτρους αλλά και από πολιτικούς προσανατολισμούς που εκφράζουν συλλογικές νοοτροπίες και ιδεολογικές προσλήψεις.

Ο λόγος που εκφέρουν κάποιοι μηχανικοί εκείνης της περιόδου σχετικά με τη χάραξη του οδικού δικτύου είναι αρκετά αντιπροσωπευτικός αυτών των ιδεολογημάτων. Ο Παπαδάκης επί παραδείγματι σε αντίθεση με την προαναφερθείσα άποψη ότι ο τουρίστας αποζητά την συντόμευση του χρόνου της διαδρομής του αποφαινόταν: «Ένα συστατικό στοιχείο του τουρισμού με έπιβατικό αυτοκίνητο είναι αναμφιβόλως αυτό του το ταξίδι, ή διαδρομή. Ένιστε είναι και ο κύριος σκοπός. Ή έναλλαγή ευχάριστων εικόνων του περιβάλλοντος κατά την διαδρομήν, αποτελεί άναψυχήν. Αυτό τό χαρακτηριστικό του τουρισμού με τό αυτοκίνητο, δηλαδή τό γεγονός ότι ή διαδρομή άποτελεϊ ένα από τούς κύριους σκοπούς του, καθιστᾶ τίς μετακινήσεις αυτές νά διαφέρουν άπό τίς ύπόλοιπες μετακινήσεις που άποτελοῦν τό μέσον διά την γεωγραφικήν ένότητα ενός χώρου και άποβλέπουν στήν οικονομικήν

⁹²⁶ Το συγκοινωνιακό πρόβλημα κι η τουριστική ανάπτυξις, σ. 60.

ανάπτυξίν του. Ἐνῶ δηλαδή στίς τουριστικές μετακινήσεις ἡ διαδρομή ἐπιδιώκει τήν ἀναψυχή, εἰς τάς ἄλλας μετακινήσεις ἡ διαδρομή ἀποτελεῖ τό μέσον. Καί ἐπιζητεῖ τήν οἰκονομίαν, τήν ἐλαχιστοποίησιν. Τά χαρακτηριστικά αὐτά τῶν τουριστικῶν καί μή μετακινήσεων ἐπιδροῦν σήμαντικά τόσο εἰς τήν διάρθρωσιν τοῦ ὀδικοῦ δικτύου, ὅσον καί εἰς τά γεωγραφικά στοιχεῖα τοῦ δρόμου, εἰς τήν ἐκλογήν τῆς διαδρομῆς του, εἰς τήν διαμόρφωσιν τοῦ περιβάλλοντός του χώρου. Ἐνα παράδειγμα: ἡ ἐλκτική δύναμις πού ἀσκοῦν οἱ θαλάσσιες ἀκτές, συνηγοροῦν διά τήν ὕπαρξιν μιᾶς ὁδοῦ σ' ὅλον τό μήκος τῶν ἀκτῶν μιᾶς παραλιακῆς χώρας, ἢ μιᾶς μεγαλονήσου, ἀρχή πού πραγματοποιήθηκε πρῖν ἀπό πολλά χρόνια εἰς τήν Ἰταλίαν καί Σικελίαν, ὅπου ὑπάρχει συνεχῆς δρόμος καί σιδηρόδρομος σ' ὅλο τό μήκος τῆς παραλίας των. Οἱ μή τουριστικές μεταφορές βεβαίως δέν χρειάζονται αὐτόν τόν δρόμον παρά εἰς τά τμήματα πού συνδέει κατά τό συντομώτερο τρόπο οἰκιστικά κέντρα καί τόπους παραγωγῆς...Σάν βασική ἐπομένως προϋπόθεσις γιά τήν ἀνάπτυξιν τοῦ τουρισμοῦ μέ αὐτοκίνητο, εἶναι ἡ ὕπαρξις ὀδικῶν προσπελάσεων εἰς τάς θέσεις πού ἀποτελοῦν τούς πόλους ἑλξεως τοῦ τουρισμοῦ, εἴτε εἶναι ἀκτές, εἴτε ἀρχαιολογικοί τόποι, εἴτε φυσικές καλλονές, κλπ.»⁹²⁷

Παρόμοια ἀντίληψη ἐκφράζει καί ο Σκοπετέας: «Μία καλή ὀδική πολιτική θα φέρη τήν χώραν περισσότερον ἀπό κάθε τί ἄλλο ἐγγύτερον πρὸς τήν χορείαν τῆς τεραστίας μάξης προηγμένων λαῶν εἰς τοῦς ὁποῖους τό αὐτοκίνητον εἶναι συνυφασμένον μέ αὐτήν ταύτην τήν ἀνθρώπινην προσωπικότητα. Διά τάς ἑκατοντάδας ἑκατομμυρίων τῶν κατόχων αὐτοκινήτων, πού κυκλοφοροῦν σήμερον καί τάς πολύ περισσοτέρας, αἱ ὁποῖαι θά προστεθοῦν συντόμως εἰς ὅλον τόν κόσμον, ἡ Ἑλλάς προσφέρεται ὡς ἕνα πρώτης τάξεως ἐλκτικόν πεδῖον, τό ὁποῖο μάλιστα ὁ καλλιτέχνης τῆς ὁδοῦ, ὅπως ἕνας καλός σκηνοθέτης δύναται νά προβάλῃ ὑπό τήν λαμπροτέραν του μορφήν. Ἐχει εἰς τήν διάθεσίν του τά καλύτερα ὑλικά. Φυσικό περιβάλλον, φῶς, κλίμα, πυκνότητα ἱστορίας καί θρῦλον.» Ο ἴδιος μηχανικός ἐπεσήμαινε βέβαια ὅτι γιὰ ρομαντικούς νοσταλγούς του παρελθόντος ὅπως ο ἱστορικός Arnold Toynbee ο δρόμος ἀποτελοῦσε τό χειρότερον μέσο συγκοινωνίας, γι' αὐτό τήν Ελλάδα μπορεῖ κανεῖς νά θαυμάσει καλύτερα μόνο ἐπάνω σε ατραπούς.⁹²⁸ Γιά τόν Toynbee, υπέρμαχο ὅπως εἶδαμε παραπάνω τῆς ευρωπαϊκῆς ενοποίησης, οἱ δρόμοι ὀφείλαν προφανῶς νά ἐξυπηρετοῦν κυρίως τήν ἐμπορικῆ κινήτικότητα. Γιά τούς Ἑλληνας μηχανικούς ὁμως ὁ δρόμος ἀποτελοῦσε ἐργαλεῖο ἀνάδειξης κι ὄχι καταστροφῆς τοῦ περιβάλλοντος. Ἡ

⁹²⁷ *Το συγκοινωνιακό πρόβλημα κι ἡ τουριστική ἀνάπτυξις*, σ. 51 – 2

⁹²⁸ *Το συγκοινωνιακό πρόβλημα κι ἡ τουριστική ἀνάπτυξις*, σ. 4

άποψη αυτή δεν έμενε σε θεωρητικό επίπεδο. Αξίζει στο σημείο αυτό να αναφερθεί μια προγενέστερη μελέτη του 1961, του μηχανικού Ν. Κορωναίου, ο οποίος παρέθετε εκτεταμένες περιγραφές των κλίσεων και άλλων τεχνικών χαρακτηριστικών που θα πρέπει να έχουν οι δρόμοι στις εξοχικές περιοχές, με το εξής επιχείρημα: «Ἡ ὁδός πρέπει πάντοτε νά εἶναι συνδεδεμένη μέ τήν πέριξ φύσιν, ἡ ὠραιότης δέ τοῦ τοπίου δέον νά διατηρῆται κατά τήν χάραξιν. Διά τόν λόγον τοῦτον, πλὴν τῆς μελέτης τῆς ὁδοῦ εἰς τόν χῶρον, ὑπάρχουν καί διάφοροι κανονισμοί διά τήν διαμόρφωσιν τῆς καθ' αὐτό διατομῆς τῆς ὁδοῦ.»⁹²⁹

Πέρα λοιπόν από τους λίγους – κατά βάση διανοούμενους – που αποζητούσαν να ανακαλύψουν στην Ελλάδα τη χώρα του μύθου στην υποτιθέμενα αγνή εκδοχή που ήταν αποκαθαρμένη από τον εκμαυλισμό του τεχνικού πολιτισμού, για τον οποίο όπως είδαμε εξέφραζαν αμφιβολίες και Έλληνες διανοούμενοι της γενιάς του '30, το αναπτυξιακό κι εκσυγχρονιστικό πρόταγμα των μεταπολεμικών πολιτικών χρησιμοποιούσε τα μέσα της τεχνικής ανάπτυξης για να καταστήσει αυτόν τον μύθο εμπορικά εκμεταλλεύσιμο σύμφωνα με τις προδιαγραφές της τουριστικής βιομηχανίας. Το γεγονός αυτό είναι έκδηλο και στην περίπτωση της κατασκευής των λεγόμενων πυλών τουριστικής εισόδου, που θα καταστύσαν την Ελλάδα συγκοινωνιακά προσβάσιμη στις διακρατικές ροές τουριστών και θα περιγραφθεί στην συνέχεια.

4.4.5 Η οδική διασύνδεση της Ελλάδας με την υπόλοιπη Ευρώπη – Ο αυτοκινητόδρομος Ε5 κι η «Δυτική πύλη»

Το 1963 η εταιρεία πετρελαιοειδών Shell διατεινόταν σε διαφημιστική της καταχώριση: «Από την Λαπωνία έως τη Λισσαβόνα και από τα υψίπεδα της Σκωτίας έως την Πελοπόννησο, η εταιρεία Shell προσφέρει αρωγή στους πελάτες της, είτε αυτοί αναζητούν κουρείς στη Σεβίλλη, είτε πίνακες του Lautrec στην Τουλούζη.»⁹³⁰ Όπως είδαμε και παραπάνω, η κατασκευή στερεοτύπων που λειτουργούν ως σήματα κατατεθέντα της διεθνούς εικόνας ενός τόπου αποτελεί κεντρικό φαινόμενο στην ανάπτυξη της τουριστικής βιομηχανίας. Η προβολή της Ελλάδας με αυτούς τους όρους έτσι ώστε πέρα από την συνδρομή της εταιρείας Shell, η πρόσβαση στην Πελοπόννησο

⁹²⁹ Ν. Κορωναίος, «Τρόποι διαμορφώσεως τών οδών και προσαρμογήν τούτων εις το τοπίον», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 38, Ιαν. – Φεβρ. 1961, σ. 26 – 33.

⁹³⁰ F. Schipper, *Driving Europe*, σ. 14. Στο πρωτότυπο: “From Lapland to Lisbon and from John O’Groats to the Peloponnesus Shell offered help to its clients, whether they were looking for “barbers in Seville or Lautrecs in Toulouse”

και τα υπόλοιπα μέρη της Ελλάδας να καταστεί εφικτή όφειλε να υλοποιηθεί μέσω της ανάπτυξης των κατάλληλων συγκοινωνιακών δικτύων. Στο παρόν μέρος, καταδεικνύεται ότι η διακρατική οδική διασύνδεση της Ελλάδας με την υπόλοιπη Ευρώπη είναι ένα ζήτημα που επιχειρήθηκε να υλοποιηθεί εν πολλοίς σε συνάφεια με την ανάπτυξη της τουριστικής κινητικότητας. Υπό αυτήν την έννοια, υποστηρίζεται ότι η προβολή της Ελλάδας ως τουριστικός προορισμός συνέβαλε στην πραγμάτωση της ενσωμάτωσής της στην υπόλοιπη Ευρώπη μέσω των οδικών δικτύων.

Η Ελλάδα, η οποία όπως προαναφέρθηκε συμπεριλήφθηκε στην Διακήρυξη για την Κατασκευή Διεθνών Οδικών Αρτηριών το 1952 είχε τοποθετηθεί στην ίδια ομάδα με την Ιταλία, τη Γιουγκοσλαβία και την Τουρκία. Η Διακήρυξη αυτή είχε ως κύριο αντικείμενό της την δημιουργία ενός ενιαίου δικτύου ευρωπαϊκών αυτοκινητοδρόμων, των E. Για χώρες όπως η Ελλάδα η συμμετοχή σε υπερεθνικούς οργανισμούς σαν τον παραπάνω επιχειρείτο να αξιοποιηθεί για την βελτίωση του οδικού της δικτύου. Το δίκτυο αυτό ήταν βέβαια φτωχό συγκριτικά με τα δυτικοευρωπαϊκά κράτη στη χορεία των οποίων προσπαθούσε να ανήκει. Το γεγονός όμως ότι από χερσαίας πλευράς περιστοιχιζόταν από γείτονες χώρες με ακόμη φτωχότερο οδικό δίκτυο από το δικό της, και δη κομμουνιστικές συνιστούσε επιπλέον πρόβλημα. Με δεδομένο ότι το οδικό δίκτυο στα Βαλκάνια ήταν τρύπα στον χάρτη, η Ελλάδα στη νοτιανατολική εσχατιά της ευρωπαϊκής ηπείρου υπήρξε η πιο ασύνδετη χώρα της Ευρώπης από πλευράς οδικών υποδομών, σύμφωνα με τον ιστορικό Frank Schipper.⁹³¹ Γι' αυτό και οι πολιτικές προσέλκυσης τουριστών κατά τις δεκαετίες 1950 και 1960 θέτουν το ζήτημα των λεγόμενων πυλών τουριστικής εισόδου της Ελλάδας από τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες. Οι πύλες αυτές ήταν δύο, η βόρεια μέσω Βαλκανίων και η δυτική μέσω Ηγουμενίτσας ή Πάτρας, η οποία συνδέονταν ακτοπλοϊκά με την Ιταλία. Οι διαδρομές αυτές είχαν συζητηθεί ήδη μεσοπολεμικά, όπως προαναφέρθηκε, από τους Αθ. Μάνο και Ν. Απέργη. Επιπλέον, περιλαμβάνονταν και στα σχέδια ευρωπαϊκών οδικών δικτύων του Puricelli και του Kaftan, που είδαμε στο υποκεφάλαιο 4.2.

⁹³¹ F. Schipper, *Driving Europe*, σ. 205 – 9. Al. Badenoch, “Touring between war and peace: Imagining the ‘Transcontinental Motorway,’ 1930-1950,” *Journal of Transport History*, τ. 28, 2007, σ. 192 – 210. Η αναλογία αυτοκινητοδρόμων ανά κάτοικο και ανά αυτοκίνητο στην Τουρκία, την Ελλάδα και την Γιουγκοσλαβία ήταν πολύ χαμηλές, ήταν όμως πολύ χαμηλότερες για χώρες όπως η Ρουμανία, η Ουγγαρία κι η Βουλγαρία, οι οποίες όμως δεν είχαν υποβάλλει αίτηση να συμπεριληφθούν στο δίκτυο E. Στη Γιουγκοσλαβία το 1955 η μέση κυκλοφορία στους δρόμους ήταν λιγότερο από 2.000 αυτοκίνητα ημερησίως, ενώ το 1965, αυτό ίσχυε μόνο για το 53% του οδικού της δικτύου. Al. Badenoch, “Touring between war and peace: Imagining the ‘Transcontinental Motorway,’ 1930-1950,” *Journal of Transport History*, τ. 28, 2007, σ. 192 – 210 .

Η βόρεια πύλη τουριστικής εισόδου στην Ελλάδα βρισκόταν στο τελωνείο Ευζώνων και συνδεόταν με την υπόλοιπη Ευρώπη αναγκαστικά μέσω Γιουγκοσλαβίας, στην οποία η κατάσταση των δρόμων μέχρι και την περίοδο του Μεσοπολέμου ήταν πολύ χειρότερη από αυτή της Ελλάδας. Τους πρώτους δέκα μήνες του 1955 οι Έλληνες τελωνειακοί κατέγραψαν την είσοδο 9.000 τουριστών, οι οποίοι ήταν αρκετά περιπετειώδεις για να διασχίσουν την δύσβατη περιοχή της Γιουγκοσλαβίας, στην περιοχή των σημερινών Σκοπίων. Εάν πραγματοποιείτο η διασύνδεση Ελλάδας – Γιουγκοσλαβίας το δυναμικό της Ελλάδας σε προσέλκυση τουριστών θα μπορούσε να ανέλθει στις 75.000.⁹³²

Ο λόγος που όπως θα δούμε και παρακάτω δημιουργήθηκε το αίτημα για οδική σύνδεση Ελλάδας – Γιουγκοσλαβίας, είναι ότι αν κι η διαδρομή Αθήνα – Βελιγράδι ήταν ακόμη προβληματική κυρίως από την πλευρά της γείτονος χώρας, η οδική σύνδεση από την κεντρική Ευρώπη μέχρι το Βελιγράδι είχε βελτιωθεί σημαντικά, χάρη στην κατασκευή του αυτοκινητοδρόμου E5. Η βελτίωση αυτή συνέβαλε στην ραγδαία αύξηση της τουριστικής κίνησης στη Γιουγκοσλαβία, και κυρίως στις ακτές της Αδριατικής, κατά μήκος των οποίων κατασκευάστηκε οδική αρτηρία. Είναι χαρακτηριστικό ότι οι τουρίστες που διέσχισαν τα βόρεια γιουγκοσλαβικά σύνορα με αυτοκίνητο ή λεωφορείο ανήλθαν σε 3.000.000 το 1963. Το οχήματα ήταν 1.000.000, το 1970 όμως έφθασαν τα 14 εκατομμύρια.⁹³³ Ο αριθμός των αυτοκινητιστικών τουριστικών αφίξεων ήταν εντυπωσιακά ανώτερος σε σύγκριση με τις αντίστοιχες ελληνικές.

Σε σχετική μαρτυρία ενός περιηγητή που δημοσιευόταν στην επετηρίδα *Road International* αναφερόταν ότι κατά το Μεσοπόλεμο οι βαλκανικοί δρόμοι ήταν «παροιμιωδώς κακοί». Όποιος ταξίδευε σε αυτούς εκείνη την εποχή, ή θα έσπαζε τις αναρτήσεις του ή θα έσκιζε οπωσδήποτε τα ελαστικά του αυτοκινήτου του καθ' ότι το κακοτράχαλο οδόστρωμα ήταν γεμάτο με διάσπαρτα καρφιά από πέταλα αλόγων. Ο αυτοκινητιστής όμως που θα διέσχιζε την Γιουγκοσλαβία μέσω του αυτοκινητοδρόμου E5 το 1955 θα έβλεπε ότι η βελτίωση στο βαλκανικό οδικό δίκτυο έχει υπάρξει πολύ πιο ραγδαία συγκριτικά με αυτό της Κεντρικής Ευρώπης. Αν κι αυτή η θεαματική βελτίωση χάρη στην κατασκευή του E5, μάλλον δεν αφορούσε στους υπόλοιπους

⁹³² F. Schipper, *Driving Europe*, σ. 208. Η γιουγκοσλαβική κυβέρνηση τη δεκαετία του 1950 εξέδιδε ενημερωτικά τουριστικά φυλλάδια για την κατάσταση των δρόμων.

⁹³³ F. Schipper, *Driving Europe*, σ. σ. 205 – 6 Το πρόγραμμα οδοποιίας της κατά τ' άλλα κομμουνιστικής Γιουγκοσλαβίας, κόστους 30 – 40 εκατομμυρίων δανειοδοτήθηκε από την International Bank for Reconstruction and Development.

βαλκανικούς δρόμους, η παραπάνω μαρτυρία είναι ενδεικτική του ότι κατά τη μεταπολεμική περίοδο, τα οδικά δίκτυα εκλαμβάνονται ως παράμετρος της ποιότητας ζωής.⁹³⁴ Ανεξαρτήτως αυτού όμως, η περίπτωση του Ε5 θα μας απασχολήσει εδώ καθ' όσον αφορά στην βόρεια οδική διακρατική σύνδεση της Ελλάδας.

Στο πλαίσιο της Διακήρυξης για την Κατασκευή Κεντρικών Οδικών Αρτηριών του 1950 με αντικείμενο τη δημιουργία του δικτύου των ευρωπαϊκών αυτοκινητοδρόμων Ε, η Ευρωπαϊκή Οικονομική Επιτροπή εγκατέστησε μία επιτροπή εμπειρογνομόνων το 1954 στη Νοτιοανατολική Ευρώπη, η οποία αποτελείτο από εκπροσώπους της Γιουγκοσλαβίας, της Ελλάδας, της Ιταλίας, και της Τουρκίας. Σκοπός ήταν η οικονομική ανάπτυξη της περιοχής, μέσω της οδικής τους διασύνδεσης. Η γιουγκοσλαβική αντιπροσωπεία πρότεινε την διακρατική συνεργασία στον τομέα των μεταφορών για την ανάπτυξη του τουρισμού, μέσω πρωτοβουλιών όπως η δημιουργία διακρατικών λεωφορειακών γραμμών. Σε αντίστοιχη συνάντηση το 1955 η ίδια επιτροπή κατέληξε ότι η ανάπτυξη οδικού δικτύου ήταν ουσιώδους σημασίας για την ανάπτυξη του τουρισμού στην περιοχή.⁹³⁵ Η ανάπτυξη συνεργασιών για την προώθηση του αυτοκινητιστικού τουρισμού αποτελούσε προφανώς γενικό αίτημα για χώρες όπως η Ελλάδα ή η Γιουγκοσλαβία. Σε ό,τι αφορά στην ελληνική πλευρά, είναι ενδεικτικό ότι ο Κώστας Κιτσίκης από το 1953 πρότεινε την έναρξη διαπραγματεύσεων μεταξύ ελληνικού και γιουγκοσλαβικού τουρισμού ώστε να κατασκευαστεί μία κύρια οδική αρτηρία από το Βελιγράδι στα ελληνικά σύνορα που θα διευκόλυνε τους τουρίστες που ταξιδεύουν με αυτοκίνητο να επισκεφθούν την Ελλάδα, με τον ίδιο τρόπο που κι η εθνική οδός Αθηνών – Θεσσαλονίκης – Συνόρων διευκολύνει την οδική πρόσβαση στη Γιουγκοσλαβία.⁹³⁶

Σε ό,τι αφορά πάντως στη συμμετοχή της Ελλάδας στην Διακήρυξη του 1950, είναι χρήσιμο να υπενθυμίσουμε εδώ ότι αντίστοιχη ελληνική προσπάθεια συμμετοχής σε παρόμοιες διεθνείς πρωτοβουλίες με αντικείμενο την οδική διακρατική σύνδεση των

⁹³⁴ F. Schipper, *Driving Europe*, σ. 209. Το γεγονός αυτό επιβεβαιώνει κατά τον Schipper την άποψη του Marc Mazower, ότι τα Βαλκάνια είχαν γίνει πεδίο ανταγωνισμού του «ελεύθερου κόσμου» και του Κομμουνισμού, για το πως μπορούν να οδηγηθούν αγροτικές κοινωνίες στη νεωτερικότητα.

⁹³⁵ F. Schipper, *Driving Europe*, σ. 192, 197, 211, 209. Η Ελλάδα παρουσίασε πρόοδο προς αυτήν την κατεύθυνση καθώς οι αναλογίες του μήκους του οδικού δικτύου που πληρούσε τις προδιαγραφές των αυτοκινητοδρόμων Ε, ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο επικράτειας αλλά και ανά κάτοικο προσέγγισαν σταδιακά τον ευρωπαϊκό μέσο όρο μέχρι τη δεκαετία του 1960. Ωστόσο όπως σημειώθηκε και παραπάνω, οι αναλογίες αυτές όπως παρουσιάζονται στις διάφορες χώρες δεν μπορούν να θεωρηθεί πλήρως αξιόπιστοι δεδομένου βασίζονται σε δεδομένα που παρασχέθηκαν από τα ίδια τα κράτη, τα οποία έθεταν ως προτεραιότητα το να παρουσιάσουν για τα οδικά τους δίκτυα προδιαγραφές που δεν ίσχυαν, προκειμένου να συμπεριληφθούν στο δίκτυο Ε.

⁹³⁶ Π. Τσολάκης (επιμ.), *50 Ετών Δράσις του κ. Κώστα Κιτσίκη. 1913 – 1963*, σ. 181

ευρωπαϊκών χωρών είχε πραγματοποιηθεί και το 1931 κι είχε απορριφθεί με το επιχείρημα ότι η κυκλοφορία αυτοκινήτων ήταν αρκετά ισχνή για να αποφέρει έσοδα που θα χρηματοδοτούσαν την περαιτέρω ανάπτυξη των οδικών υποδομών, μέσω διοδίων, φόρων καυσίμων, κλπ. Η συμμετοχή της Ελλάδας όπως και των άλλων βαλκανικών χωρών στον συγκεκριμένο θεσμό τελικά λαμβάνει χώρα στη βάση της ανάπτυξης της τουριστικής κινητικότητας. Εκείνη την εποχή οι αριθμοί των Βορειοευρωπαίων που ταξίδευαν με το αυτοκίνητό τους αυξανόταν ραγδαία, και μόνο η ανάπτυξη οδικών υποδομών στην περιοχή μπορούσε να τους προσελκύσει στα Βαλκάνια.

Στο πλαίσιο της ομάδας εργασίας Νοτιανατολικής Ευρώπης που συγκροτήθηκε το 1954, οι οδικές αρτηρίες που προτάθηκαν ήταν η Τεργέστη – Κωνσταντινούπολη κι η θαλάσσια σύνδεση Μπρίντεζι – Πάτρα. Το σχέδιο αυτό ονομάστηκε Κυκλικό Σχέδιο Αυτοκινητοδρόμων (Circular Highway Project). Σκοπός ήταν ο συντονισμός των εθνικών προγραμμάτων, κι η διεξαγωγή οικονομοτεχνικών μελετών για τον καθορισμό χρονοδιαγράμματος και κόστους, ενώ η λογική της χάραξης διαδρομών αυτού του σχεδίου ήταν η ενοποίηση των σημαντικότερων κέντρων τουριστικού ενδιαφέροντος των συμμετεχουσών χωρών.⁹³⁷ Τα πορίσματα της πρώτης συνάντησης της ομάδας εργασίας ήταν αισιόδοξα, καθ' ότι προέβλεπαν ότι το οδικό δίκτυο θα μείωνε το μεταφορικό κόστος και θα ευνοούσε την ανάπτυξη βιομηχανίας, θα διευρυνε την αγορά προϊόντων με τη μέχρι τότε τοπική κυκλοφορία, και θα καθιστούσε προσβάσιμους τόπους δυσπρόσιτους ως τότε για τους Ευρωπαίους αυτοκινητιστές. Στο υπάρχον σχέδιο θα υπήρχαν ως διακλαδώσεις οι γραμμές Μπρίντιζι – Ρώμη και Θεσσαλονίκη – Αθήνα, καθώς κι η γραμμή Κωνσταντινούπολη – λιβανοτουρκικά σύνορα.

Ωστόσο η υλοποίηση του σχεδίου συναντούσε προσκόμματα επί του ελληνικού εδάφους. Πέρα του ότι εκείνη την εποχή δεν υπήρχαν ακόμη ούτε η ακτοπλοϊκή σύνδεση Μπρίντεζι – Πάτρα, ούτε η οδική σύνδεση Ελλάδας – Τουρκίας στον Έβρο, ο Ε5 δεν είχε ακόμη προεκταθεί μέχρι τα ελληνικά σύνορα ώστε να συνδέεται η Ελλάδα με το Βελιγράδι. Στην ενδιάμεση περιοχή το υπέδαφος ήταν δύσκολο, ορεινό ή σε άλλα σημεία μαστιζόταν από πλημμύρες, καθιστώντας περιπετειώδη τη διέλευση των λίγων αυτοκινητιστών που ήταν αρκετά γενναίοι για να τη διασχίσουν μέχρι την Ελλάδα, όπως προαναφέρθηκε. Το 1957 η Διεθνής Οδική Ομοσπονδία οργάνωσε συνέδριο στη Θεσσαλονίκη, στο οποίο συμμετείχαν εκπρόσωποι της Ιταλίας, της

⁹³⁷ F. Schipper, *Driving Europe*, σ. 192, 197, 211, 209

Γιουγκοσλαβίας, της Ελλάδας και της Τουρκίας και ένας Αμερικανός τοποτηρητής της International Cooperation Administration, με σκοπό την κατάρτιση ενός κατασκευαστικού προγράμματος οδοποιίας. Στο συνέδριο εκείνο εκφράστηκε η επιθυμία σε μελλοντική συνάντηση να προσκληθούν κι η Ιταλία κι η Αυστρία και συζητήθηκε η οικονομική αδυναμία των συμμετεχόντων χωρών για την εξ ιδίων πόρων χρηματοδότηση του προγράμματος.

Επί του πρακτέου, ο κύριος καρπός τον οποίο απέδωσε εκείνο το συνέδριο ήταν η απόφαση για την συνέχιση εργασιών του αυτοκινητοδρόμου E5 του επονομαζόμενου και Λονδίνου – Κωνσταντινούπολης, και την προέκτασή του στις προαναφερθείσες χώρες ώστε αυτές να συνδεθούν με το δίκτυο E. Η συγκεκριμένη αρτηρία ακολουθούσε τη διαδρομή ενός παλαιότερου σχεδίου που είχε προταθεί από την British Automobile Association για την σύνδεση Λονδίνου – Κωνσταντινούπολης συνεχίζοντας προς τα ενδότερα. Επομένως, η κατασκευή του οδικού δικτύου στα Βαλκάνια σχετιζόταν και με την διασύνδεση της Ευρωπαϊκής ηπείρου με την Ασία. Ωστόσο, πρέπει να επισημανθεί ότι το δίκτυο E αφορούσε πολλές φορές όχι μόνο στην κατασκευή νέων εθνικών οδών ή στην ανακατασκευή τους βάσει των προδιαγραφών που υποτίθεται ότι προβλέπονταν, αλλά στην προσπάθεια των ενδιαφερομένων χωρών να τοποθετηθεί η συγκεκριμένη οδοσήμανση στους ήδη υπάρχοντες εθνικούς τους δρόμους. Σε αυτή τη βάση, δημιουργούνταν ενδεχομένως και ανταγωνισμοί μεταξύ γειτονικών χωρών, ώστε το εθνικό τους δίκτυο να χαρακτηριστεί με την οδοσήμανση των E.

Σε ό,τι αφορά στον αυτοκινητόδρομο E5 επί παραδείγματι, φαίνεται ότι υπήρξε ανταγωνισμός μεταξύ Ελλάδας και Βουλγαρίας, καθ' ότι στο συνέδριο της Ελληνικής Περιηγητικής Λέσχης το 1967 αναφέρεται ότι οι όμορες προς Βορρά χώρες της Ελλάδας έκαναν προσπάθεια να πάρουν την ευρωπαϊκή αρτηρία E5 προς Κωνσταντινούπολη μέσω Βουλγαρίας. Πράγματι, το πρόγραμμα διακρατικής συνεργασίας του 1954 είχε προσελκύσει την προσοχή και άλλων χωρών της Ανατολικής Ευρώπης, όπως της Βουλγαρίας, η οποία αιτήθηκε να προστεθεί ως συντόμευση στην αρτηρία προς Κωνσταντινούπολη, διακλάδωση μέσω βουλγαρικού εδάφους, που θα συντόμευε τη διαδρομή κατά 363 χλμ.⁹³⁸ Όπως όμως σχολιάζεται στο ελληνικό συνέδριο του 1967, «εὐτυχῶς τό πρᾶγμα ἐδιορθώθη» με αποτέλεσμα η E5 να

⁹³⁸ F. Schipper, *Driving Europe*, σ. 205 – 9. Οι εργασίες ανεστάλησαν μέχρι το 1965 που πραγματοποιήθηκε νέα συνάντηση στη Βάρνα της Βουλγαρίας, λόγω του ψυχροπολεμικού κλίματος που εντάθηκε λόγω της κρίσης στην Κούβα. «Τετραμερής διάσκεψις εις Θεσσαλονίκην διά τον διεθνήν αυτοκινητόδρομον», *Το Βολάν*, τ. 29 – 30, 1957, σ. 14.

κατευθύνεται προς Κωνσταντινούπολη μέσω Θεσσαλονίκης και Αλεξανδρούπολης. Αξίζει να σημειωθεί ότι η εν λόγω αναφορά γίνεται εξ αφορμής όχι της κατασκευής δρόμων, αλλά της οδοσήμανσής τους.⁹³⁹

Για την προέκταση του Ε5 πάντως φαίνεται ότι υπήρξε εν τέλει συνεργασία και μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας για την κατασκευή της οδικής τους διασύνδεσης μέσω της περιοχής του Έβρου. Στα *Τεχνικά Χρονικά* αναφέρεται ότι το 1961 ολοκληρώθηκαν οι εργασίες οδοποιίας της αρτηρίας Αθηνών – Κωνσταντινούπολης – Λονδίνου που ονομαζόταν και ασφαλτόδρομος Λονδίνου επί τουρκικού εδάφους και θα άρχιζαν οι αντίστοιχες επί ελληνικού. Σημειωνόταν μάλιστα ότι η συγκεκριμένη οδός θα συντόμευε κατά 248 χλμ. την απόσταση Κωνσταντινούπολης – ελληνικών Συνόρων, ενώ ακόμη το τμήμα Κωνσταντινούπολης – Τεκίρ Ταγ (Ραιδεστού) θα έδινε τη δυνατότητα να ταξιδεύει κάποιος στην Ευρώπη χωρίς να διέλθει μέσω Βουλγαρίας.⁹⁴⁰

Πάντως, παρά τους εντυπωσιακούς αριθμούς τουριστικών αφίξεων στη Γιουγκοσλαβία και την ανάπτυξη του οδικού της δικτύου που περιγράφει ο Schipper, στο συνέδριο της ΕΠΛ το 1967, οι Έλληνες μηχανικοί εξακολουθούσαν να περιγράφουν το οδικό δίκτυο των βαλκανικών χωρών ως χειρότερο από το ελληνικό και αποφαίνονταν ότι ο τουρισμός στις όμορες χώρες δεν ήταν επαρκώς ανεπτυγμένος, αν και παραδέχονταν ότι η τουριστική κίνηση σε κάποιες κομμουνιστικές χώρες έχει ξεπεράσει αυτήν της Ελλάδας καθ' ότι αναπτύσσουν τουριστική κίνηση τόσο μεταξύ τους όσο και από γειτονικές χώρες της κεντρικής Ευρώπης. Επιπλέον, παρά τις προσπάθειες συνεργασίας μεταξύ των διακρατικών επιτροπών εμπειρογνομόνων που συγκροτήθηκαν το 1954 στο πλαίσιο της Διακήρυξης για την Κατασκευή Κύριων Οδικών Αρτηριών, οι Έλληνες μηχανικοί διατείνονταν ότι η Ελλάδα δεν έχει πολλές επαφές με αυτές τις χώρες. Βάσει αυτών των ισχυρισμών, στο ελληνικό συνέδριο του 1967 οι περισσότεροι μηχανικοί συμφωνούσαν, όπως και ο Κιτσίκης νωρίτερα, ότι θα έπρεπε να υπάρξει βελτίωση του διακρατικής διασύνδεσης μεταξύ των δύο χωρών ώστε το ρεύμα τουριστών της Γιουγκοσλαβίας που ταξίδευαν με αυτοκίνητο να προσελκυσθεί και στην Ελλάδα.⁹⁴¹

⁹³⁹ *Το κοινωνικοπολιτικό πρόβλημα κι η τουριστική ανάπτυξις*, σ. 16

⁹⁴⁰ «Τεχνικά και Οικονομικά Νέα», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 218, Σεπτ. 1962, σ. 57

⁹⁴¹ *Το κοινωνικοπολιτικό πρόβλημα κι η τουριστική ανάπτυξις*, σ. 13 – 16. Στο συνέδριο του 1967 μάλιστα, εξ αφορμής της προσέλευσης τουριστών μέσω Γιουγκοσλαβίας επανέρχεται το ζήτημα συνεργασίας σιδηροδρόμου και αυτοκινήτου που είχε τεθεί και κατά το Μεσοπόλεμο. Ο Μακρής όμως ως προς αυτό ισχυρίστηκε ότι η συνεργασία σιδηροδρόμου και αυτοκινήτου δεν συμπίπτει απαραίτητα με τις επιθυμίες των τουριστών φέρνοντας ως παράδειγμα την κατασκευή των σιδηρόδρομων του Αγίου Βερνάρδου και του Μον Μπλαν στην Ελβετία η οποία εκμηδένισε την κίνηση της σιδηροδρομικής σήραγγας του St. Jothend που χρησιμοποιείτο πρωτίτερα για την φόρτωση αυτοκινήτων στους συρμούς.

Οι περισσότεροι μηχανικοί όμως διατείνονταν ότι η χώρα μας δεν θα έπρεπε να αρκεστεί στη βόρεια πύλη τουριστικής εισόδου, η οποία εξυπηρετείτο από την εθνική οδό Αθηνών – Λαμίας – Θεσσαλονίκης – Ευζώνων που όπως είδαμε παραπάνω κατασκευάστηκε τη δεκαετία του 1960. Αποφαινόταν ότι η κύρια προσέλκυση της τουριστικής κίνησης θα μπορούσε να υπάρξει από την Ιταλία μέσω οχηματαγωγών, δηλαδή μέσω της δυτικής πύλης της Ελλάδας. Όπως και ο Ν. Λέκκας, και κυρίως ο Ν. Απέργης την εποχή του Μεσοπολέμου, ο οποίος έκανε πρώτος λόγο για την περίφημη «Οδό Βύρωνος», πολλοί μηχανικοί από την δεκαετία του 1950 κι εξής θεωρούσαν ότι η γειτονική χώρα με το πιο αξιοσημείωτο τουριστικό ρεύμα είναι η Ιταλία επομένως οι ελληνικές προσπάθειες θα πρέπει να προσανατολιστούν ώστε το συγκεκριμένο δίκτυο τουριστικής κινητικότητας να προεκταθεί έως την Ελλάδα. Ο αριθμός τουριστών που εισέρχονταν στην Ιταλία με αυτοκίνητο σύμφωνα με τον τότε γενικό γραμματέα του ΤΕΕ, Μακρή αντιστοιχούσε στο 70 – 80% του συνολικού της τουρισμού. Για τον λόγο αυτό προτεινόταν, αφού γίνει μία ιεράρχηση στις πύλες τουριστικής εισόδου υπό την έννοια ότι η κατασκευή τους έπρεπε να συνδυαστεί με έργα συγκοινωνιακά αλλά και τουριστικών υποδομών, να δοθεί έμφαση στη δυτική πύλη.⁹⁴² Αντίστοιχα, σε προγενέστερη τεχνοοικονομική μελέτη του 1965 αναφερόταν ότι η δυτική πύλη μπορούσε να συνδυαστεί με αρκετά έργα οδοποιΐας δυτικών οδών μεταφοράς, όπως της οδού Γρεβενών – Γιαννιτσών που συνδέεται με την οδό Ιωαννίνων – Μετσόβου, των οδών Κονίτσης – Σμόλεκα και Αρένα – Κοζάνης, της οδού Καρδίτσης – Αργινίου και της οδού Καρδίτσης – Αμφιλοχίας. Σε αυτή τη μελέτη οι δυτικοί οδοί μεταφοράς υποστηριζόταν ότι θα ενίσχυαν την τοπική οικονομία μέσω της διάθεσης των προϊόντων της για εξαγωγικό εμπόριο.⁹⁴³ Το επιχείρημα περί αξιοποίησης της δυτικής πύλης ως μέσο προσέλκυσης του ρεύματος τουριστικής κινητικότητας της Ιταλίας απαντούσε και σε επίπεδο λόγου της πολιτικής ηγεσίας της εποχής. Το 1957 εξ αφορμής της κατασκευής του λιμανιού της Πάτρας, ο υπουργός Οικονομικών Χ. Θηβαίος υποστήριζε ότι η εξασφάλιση ακτοπλοϊκής σύνδεσης της Πάτρας με την Ιταλία μέσω οχηματαγωγών θα μπορούσε να προσελκύσει το ρεύμα τουριστών της

⁹⁴² *Το συγκοινωνιακό πρόβλημα κι η τουριστική ανάπτυξις*, σ. 13 – 6

⁹⁴³ «Η Δυτική πύλη κι η δυτική οδός μεταφοράς», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 256, Σεπτ. 1965, σ. 16 – 19. Το συνολικό κόστος επενδύσεως της Δυτ. Οδού υπολογιζόταν ότι ανέρχεται σε 3 εκατ. δρχ., εκ των οποίων 760 εκατ. για οδικό δίκτυο, 100 εκατ. για λιμάνια και 2.200 για μεταφορικά μέσα (κυρίως σιδηροδρομικά βαγόνια).

Ιταλίας, οι οποίοι το 1956 είχαν ανέλθει σε 11.000.000 ενώ στην Ελλάδα αριθμούσαν μόλις τους 200.000.⁹⁴⁴

Αντίστοιχα, στο πλαίσιο του πενταετούς προγράμματος τουριστικής ανάπτυξης το 1959, αναφερόταν: «Ενῶ μέχρι πρό τινος ἡ χώρα ἦτο κυρίως προσιτή μόνον ἀπό ἀέρος, ἤδη ὀργανοῦνται διάφοροι τρόποι προσπελάσεως. Ἀπό τοῦ 1960 τό φέρρου-μπῶτ ἀπό τῆς Ἰταλίας θά συνδέση τήν Ἑλλάδα μέ τούς αὐτοκινητοδρόμους τοῦ δυτικοῦ κόσμου. Οὕτω ἐξ Ἡγουμενίτσας, ὅπου οἱ περιηγηταί θά ἀποβιβάζονται δημιουργοῦνται πολλαπλαί διακλαδώσεις. Πρῶτον, εἷς μέγας τουριστικός ἀγωγός θά ἐνώνη τήν Ἠπειρον μέ τήν Μακεδονίαν καί τήν Θράκην, συναντώμενος μέ τās λοιπās ὁδούς προσπελάσεως τῆς χώρας τοῦ Βορρᾶ, ἤτοι Νίκης – Φλωρίνης, Εὐζώνων – Θεσσαλονίκης καί Πυθίου – Ἀλεξανδρουπόλεως καί δεύτερον, ἡ διακίνησις πρὸς δυσμᾶς καί νότον θά ἐξυπηρετηθῆ διά πλήρως ὀργανωμένου ὁδικοῦ δικτύου ἀπό Ἡγουμενίτσας πρὸς Πάτρας, Πύργον καί Καλάμας, πρὸς Ἀθήνας καί πρὸς τό Πήλιον μέσῳ Θεσσαλίας. Ἡ ἀποβίβασις ξένων περιηγητῶν εἰς Ἡγουμενίτσαν ἀφ' ἑνός καί ἡ εὐχερῆς αὐτοκινητιστικῆ σύνδεσις τῆς Ἑλλάδος μέ τήν Κεντρικὴν Εὐρώπην ἀφ' ἑτέρου, θά ἐπιτρέψουν τήν ἀξιοποίησιν τῶν λιμνῶν τῆς Βορείου Ἑλλάδος καί κέντρων, ὡς τό Ἅγιον Ὅρος, ἡ Χαλκιδικὴ καί αἱ νῆσοι τοῦ Βορείου Αἰγαίου. Ἡ εὐρυτέρα ὀργάνωσις τουριστικῆς ἀκτοπλοΐας πρὸς τās ἑλληνικᾶς νήσους καί ἡ δημιουργία προὑποθέσεων διά μίαν βαθμιαίαν σύνδεσιν ὀρισμένων ἐξ αὐτῶν διά φέρρου-μπῶτ, θά συμπληρώσῃ τό δίκτυον.»⁹⁴⁵ Ἡ διασύνδεσις τοῦ πορθμείου οχηματογωγῶν τῆς Ἡγουμενίτσας δόθηκε στὴν κυκλοφορία τὸ 1960 παράλληλα μετὰ τὴν ἐναρξὴ λειτουργίας τῆς ἀκτοπλοϊκῆς σύνδεσης Ἑλλάδας – Ἰταλίας. Τὴν ἴδια ἐποχὴ δημοπρατήθηκε ἡ κατασκευὴ ὁδικῆς διασύνδεσης Ἰωαννίνων – Ἀντιρρίου, καὶ κατασκευάστηκε ἡ ἀρτηρία Ἡγουμενίτσας – Ἀθήνας, ἡ ὁποία χαρακτηρίστηκε ὡς τουριστικὴ ὁδὸς καὶ περιλάμβανε τὰ τμήματα Ἡγουμενίτσα – Ἄρτα – Ἀντίρριο καὶ Ρίο – Ἀθήνα.⁹⁴⁶

Ἀπὸ τὰ παραπάνω μπορεῖ νὰ συνοψισθεῖ ὅτι ἡ κατασκευὴ ὁδικῆς συγκοινωνιακῆς σύνδεσης τῆς Ἑλλάδας μετὰ τὴν ὑπόλοιπὴ Ἑυρώπη συνδέεται κατὰ κύριον λόγον μετὰ τὴν προβολὴ τῆς ὡς τουριστικὸν προορισμὸν καὶ τὴν προσέλκυση

⁹⁴⁴ Μ. Νικολακάκης, *Τουρισμὸς καὶ Ἑλληνικὴ Κοινωνία*, σ. 267

⁹⁴⁵ Κ. Σβολόπουλος (ἐπιμ.), *Κ. Καραμανλῆς. Ἀρχεῖο: Γεγονότα καὶ Κείμενα*, τ. 4, σ. 79, 9/5/1959

⁹⁴⁶ «Τεχνικά καὶ Οικονομικά Νέα», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 190, Ἰούν. 1960, σελ. 43 – 47. Ὁ ὑπουργὸς Συγκοινωνίας καὶ Δημ. Ἔργων Γκίκας μαζί μετὰ τὸν Γεν. Διευθυντὴ τοῦ ὑπουργείου Μαρκάκη πραγματοποιοῦσαν πενθήμερη περιοδεία στα ὑπὸ ἐκτέλεση ἔργα στις 10 – 6 – 1960. Σύμφωνα μετὰ τὸν Γκίκαν βάσει προγενέστερων μελετῶν δόθηκαν λύσεις στα προβλήματα ποῦ ἀντιμετωπίστηκαν κατὰ τὴν χάραξη ὁδῶν ποῦ διέρχονται κατοικημένες περιοχές. «Ἡ ἀξιοποίησις τοῦ ἐλληνικοῦ τουρισμοῦ. Το πορθμεῖον Ἑλλάς – Ἰταλία», *Τὸ Ἰδιωτικὸν Αὐτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 52, 1960, σ. 12 – 13.

τουριστικών ροών κινητικότητας. Μέχρι και τα τέλη της δεκαετίας του 1960, όπως αναφερόταν τουλάχιστον στον Τύπο της εποχής, η κύρια πύλη τουριστικής εισόδου στην Ελλάδα παρέμενε το τελωνείο των Ευζώνων, όπου σημειώνονταν αυξανόμενες τουριστικές αφίξεις αυτοκινητιστών από χρόνο σε χρόνο. Η αρτηρία Ηγουμενίτσας – Ιωαννίνων – Ρίου – Αθήνας από την άλλη πλευρά εξακολουθούσε να μην βρίσκεται σε ικανοποιητικό επίπεδο.⁹⁴⁷ Τα επόμενα χρόνια ωστόσο, ακόμη και με το δεδομένο το οδικό δίκτυο των Βαλκανίων βελτιώθηκε σημαντικά, ή ότι το σημαντικότερο έργο οδοποιίας μέχρι και τη δεκαετία του 1980 που αποτελεί όριο της παρούσας μελέτης, παρέμενε η εθνική οδός Αθηνών – Θεσσαλονίκης – Συνόρων, ως κύρια πύλη τουριστικής εισόδου λειτούργησε η δυτική σύνδεση της Ελλάδας με την Ιταλία. Ακόμη κι ευρωπαϊκές εφημερίδες της εποχής αποτύπωσαν αρκετά θετικά το γεγονός αυτό, υποστηρίζοντας ότι η πρόσβαση των τουριστών στην Ελλάδα γινόταν πλέον πιο εύκολη. Μέσα σε ένα χρόνο περίπου από το 1960 έως το 1961 διαπεραιώθηκαν 12.000 τουρίστες, αριθμός όχι αμελητέος για την εποχή.⁹⁴⁸

Στην ακτοπλοϊκή σύνδεση της Ηγουμενίτσας με την Ιταλία προστέθηκε αργότερα και αυτή της Πάτρας. Δεδομένου όμως ότι εν τέλει από τη δεκαετία του 1980 ο ευρωπαϊκός αυτοκινητιστικός τουρισμός αργά αλλά σταδιακά φθίνει εξ αιτίας της πτώσης του κόστους των αεροπορικών εισιτηρίων, η οδική διασύνδεση της δυτικής Ελλάδας με την ανατολική παρέμεινε σχετικά φτωχή, λόγω εν μέρει του έντονου

⁹⁴⁷ «Διαπιστώσεις επί του συγκοινωνιακού τομέως. Ανάγκη αναπτύξεως του οδικού δικτύου εις όλην την έκτασιν της χώρας προς εξυπηρέτησιν του τουριστικού ρεύματος», *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 28 Μαΐου 1967, σ. 12. Όπως αναφέρεται σε σχετικό δημοσίευμα, το 1966 οι τουρίστες που επισκέφθηκαν την Ελλάδα με αυτοκίνητο ανέρχονταν σε 87.118 έναντι 74.941 το 1965 (αύξηση 16,2%).

⁹⁴⁸ F. Schipper, *Driving Europe*, σ. 210 – 220. Το οδικό δίκτυο στα Βαλκάνια βελτιώνεται θεαματικά, χάρη σε διεθνείς ροές κεφαλαίων και την συμβολή ξένων μηχανικών στην τεχνογνωσία της οδοποιίας. Το 1970 εγκαινιάζεται ένα ακόμη πιο φιλόδοξο πρόγραμμα, το Trans-European North – South Motorway με πρωτοβουλία της πολωνικής κυβέρνησης, στο οποίο συμμετείχαν σταδιακά ως το 1977 10 χώρες. Η πολωνική κυβέρνηση υπέβαλε αίτηση στο αναπτυξιακό πρόγραμμα των Ηνωμένων Εθνών για οικονομική ενίσχυση, προωθώντας τον ρόλο της ως σταυροδρόμι μεταξύ Βορρά απ' τον οποίο κατευθύνονται πλούσιοι Σκανδιναβοί τουρίστες προς τον Νότο, και μεταξύ Ανατολής και Δύσης. Κι οι υπόλοιπες χώρες που συμμετείχαν αποζητούσαν να ωφεληθούν με διαφορετικούς τρόπους, η Αυστρία αποζητούσε την ανάπτυξη σχέσεων με χώρες του Σιδηρού Παραπετάσματος, ενώ οι ανατολικοευρωπαϊκές χώρες αποζητούσαν την διασύνδεση με την δυτική Ευρώπη. Η Τουρκία προσπάθησε να επωφεληθεί αντίστοιχα προβάλλοντας τον ρόλο της ως συνδετικός κρίκος με την Μέση Ανατολή και ζήτησε επέκταση του δικτύου προς αυτήν την κατεύθυνση, ο Έλληνας εκπρόσωπος όμως ζήτησε να περιοριστεί το δίκτυο σε ευρωπαϊκό έδαφος, φοβούμενος ότι κάτι τέτοιο ήταν αδιάφορο για τις υπόλοιπες χώρες που συμμετείχαν. Παρά το γεγονός ότι πολλά από τα παραπάνω σχέδια δεν υλοποιήθηκαν και το γεγονός ότι το βαλκανικό οδικό δίκτυο παρέμεινε ανεπαρκές συγκρινόμενο με την υπόλοιπη Ευρώπη, οι βαλκανικές χώρες ενσωματώθηκαν σε αυτήν έστω σε συμβολικό επίπεδο, και παρά την ύπαρξη του Σιδηρού Παραπετάσματος. Βλ. επίσης «Μία πλουτοφόρος πηγή. Ο ελληνικός τουρισμός υπό το πρίσμα των ξένων», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον I.X.*, τ. 59 – 60, 1961, σ. 12. Ο ευρωπαϊκός Τύπος της εποχής σχολίαζε ιδιαίτερα θετικά την ακτοπλοϊκή διασύνδεση Ελλάδας – Ιταλίας υποστηρίζοντας ότι διευκόλυνε την τουριστική πρόσβαση προς την Ελλάδα.

αναγλύφου που αύξανε το κατασκευαστικό κόστος ενός αυτοκινητοδρόμου στα πρότυπα της οδού Αθηνών – Θεσσαλονίκης. Είναι όμως χαρακτηριστικό ότι για όσους επέλεξαν να επισκεφθούν την Ελλάδα οδικώς, η διαδρομή που επέλεξαν στην συντριπτική τους πλειοψηφία ήταν μέσω Ιταλίας και όχι μέσω Βαλκανίων.

Η ρητορεία πάντως που εκφέρεται εξ αφορμής της κατασκευής των πυλών τουριστικής εισόδου είναι ενδιαφέρουσα καθ' ότι αποκαλύπτει και τους γεωπολιτικούς προσανατολισμούς της ελληνικής πολιτείας. Παρά τις διακρατικές επαφές που αναπτύσσονται με τη Γιουγκοσλαβία, η Ελλάδα ως το μοναδικό καπιταλιστικό προπύργιο της Ανατολικής Ευρώπης κατά την ψυχροπολεμική περίοδο, ήταν εν μέρει απομονωμένη από τις όμορες κομμουνιστικές χώρες. Εντύπωση επίσης προκαλεί ότι στη βάση ανυπαρξίας ισχυρού ρεύματος που θα μπορούσε να προσελκυστεί από την όμορη Τουρκία, γίνεται ελάχιστα λόγος για ανατολική πύλη εισόδου, παρά την προέκταση του E5 έως την Κωνσταντινούπολη.⁹⁴⁹ Το αίτημα για συγκοινωνιακή σύνδεση με την Ιταλία πέρα απ' τον αντικειμενικό λόγο του πιο εύκολα προσελκυσίμου τουριστικού ρεύματος που διέθετε η συγκεκριμένη χώρα, συνδέεται και με την προσπάθεια γεωπολιτικής σύνδεσης της Ελλάδας απευθείας με τη δυτική Ευρώπη. Παρά τη γεωγραφική του θέση άλλωστε, στο δημόσιο λόγο της εποχής το ελληνικό κράτος επιχειρούσε να συγκροτήσει την πολιτισμική ταυτότητά του και το γεωπολιτικό του ρόλο ως δυτικοευρωπαϊκό.

⁹⁴⁹ Το συγκοινωνιακό πρόβλημα κι η τουριστική ανάπτυξις, σ. 13 – 6. Στο συνέδριο της ΕΠΛ το 1967 μόνο ο Γεωργόπουλος αναφέρει ότι εκτός από τη βόρεια και τη δυτική πύλη της Ελλάδας θα πρέπει να παραμεληθούν κι η νότια ή η ανατολική, καθ' ότι από χώρες όπως η Αίγυπτος ή το Λίβανο υπάρχει χειμερινό ρεύμα τουριστών υψηλών εισοδημάτων. Ο Σκοπετέας υποστηρίζει ότι ως πύλη θα μπορούσε δυνητικά να λειτουργήσει κάθε λιμάνι: η Ηγουμενίτσα, η Πάργα, η Μεθώνη ή η Ιεράπετρα, οπουδήποτε μπορεί να προσεγγίσει από υπερωκεάνειο μέχρι ένα απλό κότερο. Προϋπόθεση βέβαια στην συνέχεια είναι να υπάρξει ένα άρτιο και οργανωμένο οδικό δίκτυο. Ο Διαμαντής αντιλέγει ότι κάτι τέτοιο δεν είναι εύκολο. Εκείνη την εποχή υπήρχαν στην Ελλάδα 184 λιμενικά ταμεία. Δεν μπορούν όλα αυτά να αποτελέσουν λιμένες υποδοχής. Ο Μακρής σε αυτό προσθέτει ότι η έννοια της πύλης υπονοεί ότι θα πρέπει να υπάρξει μια ιεράρχηση ως προς το ποια λιμάνια θα οργανωθούν ως εστίες υποδοχής τουριστών και θα συνδεθούν οδικά ώστε να εξυπηρετείται η κίνηση οχηματαγωγών όχι μόνο ως προς τη θάλασσα σύνδεση αλλά και ως προς την παροχέτευση της ροής προς το εσωτερικό της χώρας. Η ιεράρχηση των προτεραιοτήτων προτείνεται ως απαραίτητη για την κατάλληλη ανάπτυξη του οδικού δικτύου της χώρας. Επιπλέον, το θέμα των πυλών θίγει το ζήτημα της αντίστοιχης οικοδόμησης τουριστικών εγκαταστάσεων, όπως ξενοδοχεία. Ο Σκοπετέας αντιπροτείνει ότι ακόμη και αν δεν μπορούν όλα τα λιμάνια να εξυπηρετούν κίνηση αντίστοιχου μεγέθους με αυτή του Πειραιά ή της Θεσσαλονίκης θα πρέπει να συνδεθούν οδικά.

4.5 Συμπεράσματα

Κεντρικό επιχείρημα του παρόντος κεφαλαίου υπήρξε η άποψη ότι στην Ελλάδα η ανάπτυξη των υποδομών αυτοκίνησης πραγματοποιήθηκε σε μεγάλο βαθμό σε συνάφεια τα δίκτυα τουριστικής κινητικότητας. Η τουριστική βιομηχανία, όπως συγκροτείται κυρίως μεταπολεμικά αποτέλεσε το πεδίο εντός του οποίου τα ιδεολογικοπολιτικά αιτήματα για ανάπτυξη, εκσυγχρονισμό κι εξευρωπαϊσμό μέσω κατασκευαστικών συγκοινωνιακών έργων συναρθρώνονται με τα στοιχεία μυθολογίας του ελληνικού εθνικού αφηγήματος, δηλαδή τον ήλιο, τις παραλίες, και το ιστορικό και αρχαιολογικό παρελθόν. Σε αυτό το πεδίο συνάρθρωσης οι υποδομές αυτοκίνησης ως υλικοτεχνική έκφανση των παραπάνω συνιστούν τρόπον τινά την επιτομή τους. Στο βαθμό μάλιστα που στην ελληνική περίπτωση η τουριστική βιομηχανία από τη δεκαετία του 1970 θεωρείται ως κύριος αναπτυξιακός πυλώνας της ελληνικής οικονομίας, τόσο που κατά την ύστερη νεωτερικότητα φθάνει να αποκαλείται ως η βαρεία ελληνική βιομηχανία, οι υποδομές τουρισμού αποκτούν ακόμη πιο βαρύνουσα σημασία.

Η αλληλοδιαμόρφωση των υποδομών της αυτοκίνησης με τις τουριστικές κινητικότητες καταδεικνύει τον ετερογενή τεχνοκοινωνικό χαρακτήρα των συγκοινωνιακών δικτύων. Τα δίκτυα αυτά καθορίζονται τόσο από γεωφυσικές, τεχνικές και οικονομικές παραμέτρους, όσο και από ρεύματα κινητικότητας που φέρουν κοινωνικές και πολιτισμικές εγγραφές, όπως είναι εν προκειμένω οι τουριστικές ροές, καθώς και από ιδεολογικούς προσανατολισμούς όπως η συγκρότηση της ταυτότητας του μεταπολεμικού ελληνικού κράτους ως φορέα μιας διεθνούς ενδιαφέροντος κληρονομιάς. Η ανάδειξη αυτής της διεθνούς κληρονομιάς θεωρείται μάλιστα το υποκατάστατο της νέας μεγάλης ιδέας, με τους όρους του μεταπολεμικού κόσμου.⁹⁵⁰ Κατά συνέπεια, οι διακρατικές συγκοινωνιακές συνδέσεις αποκτούν καίρια τεχνοκοινωνική σημασία. Η ανάπτυξή τους σε συνάφεια με ρεύματα κινητικότητας επιφορτίζεται με τον καθορισμό του γεωπολιτικού και την τοποθέτηση της χώρας στο χάρτη. Στην ελληνική περίπτωση τα συγκοινωνιακά οδικά δίκτυα σε συνδυασμό με τις τουριστικές κινητικότητες επιχειρούν να υπερβούν κατά κάποιον τρόπο τη γεωγραφική θέση της Ελλάδας ώστε αυτή να καταστεί συμβολικά και γεωπολιτικά μέλος της δυτικοευρωπαϊκής οικογένειας.

⁹⁵⁰ Βλ. *Το συγκοινωνιακό πρόβλημα κι η τουριστική αξιοποίησης*, σ. 7

Υπό αυτήν την έννοια, η μελέτη των δικτύων τουριστικής κινητικότητας αποτελεί ένα εξαιρετικά χρήσιμο εργαλείο καθ' όσον συμβάλλει στην κατανόηση της γεωγραφίας των μετακινήσεων των σύγχρονων κοινωνικών δρώντων και της οργάνωσης του χώρου με τους καπιταλιστικούς όρους της μεταπολεμικής τουριστικής βιομηχανίας. Στο πλαίσιο αυτής της βιομηχανίας ο γεωγραφικός χώρος που στην περίπτωση της Ελλάδας συγκροτήθηκε ως εθνικός μέχρι και τις αρχές του 20^{ου} αιώνα, ανακατασκευάζεται τεχνικά και ιδεολογικά, βάσει του κριτηρίου της τουριστικής ματιάς. Οι παραπάνω διαδικασίες βέβαια είναι άρρηκτα συνδεδεμένες και με την ανάδυση των κοινωνικών αιτημάτων ελεύθερης κινητικότητας και καταναλωτισμού. Αυτή η διάσταση όμως θα εξετασθεί στο επόμενο κεφάλαιο.

Παράρτημα: Πίνακες

Πίνακας 4.1 Ποσοστά χρήσης μεταφορικών μέσων για τουριστικές αφίξεις σε διάφορες χώρες

Χώρα	Έτος	Μεταφορικό Μέσο (αναλογία %)			
		Ακτοπλοϊκός	Αεροπορικώς	Σιδηδρομικός	Οδικός
Αυστρία	1963		0,4	15,5	84,1
	1964		0,4	15,1	84,5
	1965		0,5	15,0	84,5
Γαλλία	1963	4,8	5,4	89,8	
	1964	4,1	5,6	90,3	
	1965	4,1	5,7	90,2	
Γερμανία	1963	1,5	1,4	97,1	
	1964	2,7	1,3	96,0	
	1965	2,9	1,4	96,6	
Ελλάδα	1963	25,2	48,4	10,7	15,7
	1964	22,2	51,7	9,2	16,9
	1965	21,4	52,4	9,2	17,9
Ιταλία	1963	1,7	4,8	23,0	72,5
	1964	1,7	5,7	20,5	70,1
	1965	1,7	6,2	20,1	72,0
Ισπανία	1963	-	-	-	-
	1964	9,9	10,1	9,7	70,3
	1965	9,6	12,7	9,4	68,3
Αγγλία	1963	40,0	60,0	-	-
	1964	38,0	62,0	-	-
	1965	36,0	64,0	-	-
Πορτογαλία	1963	5,4	36,2	58,4	
	1964	27,9	22,3	49,8	
	1965	24,8	18,3	56,9	

Τουρκία	1963	33,5	49,9	6,4	10,2
	1964	26,6	35,6	10,9	26,9
	1965	21,9	28,7	14,9	34,5

Πηγή: Ελληνική Περιηγητική Λέσχη – Κέντρο Τουριστικών Ερευνών

Πίνακας 4.2 Ποσοστά αφίξεων τουριστών με διάφορα συγκοινωνιακά μέσα στην Ελλάδα

Συγκοινωνιακό μέσο	Αφίξεις τουριστών κατ' έτος (αναλογία %)		
	1962	1963	1964
Αεροπλάνο	46,5	48,3	51,7
Σιδηρόδρομος	12,3	10,7	9,2
Πλοίο	28,6	25,3	22,2
Αυτοκίνητο	12,6	15,7	16,5

Πηγή: Ελληνική Περιηγητική Λέσχη – Κέντρο Τουριστικών Ερευνών

Πίνακας 4.3 Αριθμοί εισερχομένων τουριστών στην Ελλάδα

Έτος	Σύνολο αφιχθέντων τουριστών	Τουρίστες αφιχθέντες μέσω αυτοκινήτου	Ποσοστό %
1959	301.830	27.924	9,2
1960	343.913	39.446	11,46
1961	440.243	65.618	14,91
1962	541.970	105.599	19,5
1963	672.920	140.693	20,91
1964	673.602	148.527	22,05

1965	846.947	194.847	23,00
1966	997.628	234.356	23,38

Πηγή: Ελληνική Περιηγητική Λέσχη – Κέντρο Τουριστικών Ερευνών. Σημειώνεται ότι για το έτος 1966 υπήρξαν επιπλέον 134.108 τουρίστες από κρουαζιερόπλοια που δεν προσμετρήθηκαν. Επομένως το σύνολο είναι 1.131.730 τουρίστες για το 1966

Πίνακας 4.4 Ξένα τουριστικά οχήματα εισερχόμενα στην Ελλάδα

Έτος	Αυτοκίνητα
1955	6.126
1956	7.124
1957	8.493
1958	10.093
1959	11.095
1960	13.3582
1961	27.379
1962	39.973
1963	52.694
1964	55.628
1965	74.941
1966	87.118

Πηγή: Ελληνική Περιηγητική Λέσχη – Κέντρο Τουριστικών Ερευνών

5. Η κουλτούρα του αυτοκινήτου

ΟΙ ΓΥΠΕΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΤΟΥ

Ακόμη κι η άσφαλτος έχει ιεραρχία
και την αποτελούν γύπες – οδηγοί
μ' ανάλογη ο καθένας κυριαρχία
που βάφουνε συχνά αιματηρή τη γη.

Εκείνοι με τα φορτηγά' ναι θηριώδεις
στα λεωφορεία γίγαντες προσεκτικοί
μικροί σε μηχανάκια, όμως μανιώδεις
κι όσοι οδηγούνε τα ταξί αλλαζονικοί.

Λεπτοί, γιωταχήδες, υπερόπτες,
που κρύφια να' ναι οι πρώτοι πεθιμούν
μα μάρτυρες, οι πεζοπόροι, αυτόπτες:
ποιος τον άλλονε «θα φάει» προτιμούν ...

X. Αθανασόπουλος⁹⁵¹

5.1 Εισαγωγή – Μεθοδολογία

Έχουν οι δρόμοι τη δική τους ιεραρχία; Ή για να το θέσει κανείς με τους όρους του Cotten Seiler, έχει άραγε η αυτοκίνηση μετατρέψει τις σύγχρονες κοινωνίες από κοινωνίες πολιτών σε κοινωνίες οδηγών;⁹⁵² Για να απαντηθεί αυτό το ερώτημα χρειάζεται να εξετάσουμε συνολικά την αυτοκίνηση ως ετερογενές τεχνοκοινωνικό σύστημα, όπως ορίστηκε εισαγωγικά. Στα προηγούμενα κεφάλαια μελετήθηκαν κατά κύριο λόγο τα οδικά δίκτυα ως υποδομές της αυτοκίνησης, οι οποίες αποτελούν υποσύστημα του ευρύτερου συστήματος της αυτοκίνησης, και ανακατασκεύασαν τον ελληνικό γεωγραφικό χώρο, αναδιατάσσοντας τα δίκτυα κινητικότητας και την δυναμική των οικονομικών και κοινωνικών συσχετισμών, ειδικά κατά την μεταπολεμική εποχή.

Πέρα από αυτό όμως, το αυτοκίνητο αποτέλεσε το εμβληματικό τεχνολογικό προϊόν της καταναλωτικής κουλτούρας των πρώτων μεταπολεμικών δεκαετιών, που ανασημασιοδότησε το σύστημα των πολιτισμικών κωδίκων δημόσιας σημειωτικής αναπαράστασης των κοινωνικών ταυτοτήτων, ενώ ακόμη μέσω των κυκλοφοριακών ροών οχημάτων, ανθρώπων αλλά και πολιτισμικών στερεοτύπων συνέβαλε στην αναδιάταξη των κοινωνικών δομών. Υπό αυτήν την έννοια, στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης υποστηρίζεται ως κεντρικό επιχείρημα ότι η αυτοκίνηση συνιστά την επιτομή

⁹⁵¹ Κ. Αθανασόπουλος (μελέτη – ανθολογία), *Το αυτοκίνητο και η πόλη στη νεοελληνική ποίηση*, Αχαϊκές εκδόσεις, Πάτρα, 1988.

⁹⁵² C. Seiler, *Republic of Drivers: A Cultural History of Automobility in America*, University of Chicago Press, 2008.

κατανάλωσης και κινητικότητας, δύο δραστηριοτήτων που συνιστούν κεντρικούς άξονες προσδιορισμού των σύγχρονων κοινωνικών δρώντων. Μέσα από αυτό το αναλυτικό πρίσμα, οι οδηγοί των διαφόρων τύπων οχημάτων, φορτηγών, λεωφορείων, Ι.Χ., ακριβών ή φθηνών μοντέλων, σπορ ή οικογενειακών θα μπορούσαν να προσδιοριστούν ως διάφορες κατηγορίες τεχνοκοινωνικών υβριδίων ή συμπλεγμάτων αυτοκινητανθρώπων, όπως περιγράφει ο Tim Dant, που καταλαμβάνουν τον δημόσιο και κυρίως τον αστικό χώρο, θέτοντας περιορισμούς στα δικαιώματα των απλών ανθρώπων που πλέον αποκτούν την ταυτότητα των πεζών.⁹⁵³

Με αυτό το δεδομένο η αναλυτική εστίαση σε αυτό το κεφάλαιο μετατίθεται στην μελέτη της αυτοκίνησης ως υλικής έκφανσης της κουλτούρας, με βάση την υπόθεση εργασίας ότι αυτή μπορεί να συμβάλλει σημαντικά στην κατανόηση των κοινωνικοπολιτισμικών μετασχηματισμών που συνδέονται με την συγκρότηση ταυτοτήτων στην ελληνική μεταπολεμική κοινωνία. Η μελέτη της αυτοκίνησης ως σύστημα που διατρέχει ένα ευρύ φάσμα του κοινωνικοπολιτισμικού γίνεσθαι κωδικοποιείται σε μία σειρά από θεματικές, οι οποίες συγκροτούν και τη διάρθρωση του παρόντος κεφαλαίου.

Στο υποκεφάλαιο 5.2 εξετάζεται η αυτοκίνηση ως τεχνουργία. Με δεδομένο ότι κατά τη διάρκεια της Κατοχής, και τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια τα αυτοκίνητα που κυκλοφορούν στους ελληνικούς δρόμους προέρχονταν από συναρμολόγηση ή μετασκευή, οι πρακτικές τεχνουργίας επέδρασαν καίρια στη διαμόρφωση μιας εκδοχής της τεχνοκοινωνικής κουλτούρας της αυτοκίνησης, η οποία θα μπορούσε και να περιγραφεί ως η κουλτούρα του γκαράζ. Στο υποκεφάλαιο 5.3 η έμφαση δίνεται στην καταναλωτική διάσταση της αυτοκίνησης. Όπως υποστηρίζεται, η αυτοκίνηση μπορεί να αναγνωστεί ως επιτομή της κατανάλωσης και της κινητικότητας, η οποία ανασηματοδοτεί τις ταυτότητες των κοινωνικών δρώντων μεταπολεμικά και τους μετατρέπει σε αυτό που στην παρούσα έρευνα ορίζεται ως «κινούμενοι καταναλωτές». Επιπλέον στο ίδιο υποκεφάλαιο εξετάζεται κι η συμβολή της διάδοσης της αυτοκίνησης στον εκδημοκρατισμό των πρακτικών του ελεύθερου χρόνου σε ευρύτερες οικονομικές και κοινωνικές κατηγορίες. Στο υποκεφάλαιο 5.4 εξετάζεται η αυτοκίνηση σε σχέση με την συγκρότηση έμφυλων στερεοτύπων που αφορούν στις γυναίκες. Με δεδομένο ότι η κουλτούρα του αυτοκινήτου αποτελούσε ένα τεχνοκοινωνικό φαινόμενο που αφορούσε κυρίως τους άνδρες, ο δημόσιος λόγος που

⁹⁵³ T. Dant, “The Driver-car”, *Theory, Culture and Society*, τ. 21, 2004, σ. 61 – 80

αρθρώνεται σε σχέση με τις γυναίκες και το αυτοκίνητο είναι ενδεικτικός των ευρύτερων κοινωνικοπολιτισμικών μεταβολών που συντελούνται στη μεταπολεμική ελληνική κοινωνία σε συνάρτηση με τη διάδοση της αυτοκίνησης. Τέλος, στο κεφάλαιο 5.5 εκτίθενται τα συμπεράσματα.

Πως όμως κωδικοποιήθηκαν οι παραπάνω θεματικές που αποτελούν και τους κύριους άξονες γύρω από τους οποίους διαρθρώνεται η παρούσα μελέτη για την κουλτούρα της αυτοκίνησης; Οι θεματικοί αυτοί άξονες προέκυψαν κυρίως με βάση τη μελέτη του ειδικού Τύπου για το αυτοκίνητο, από τον οποίο αντλήθηκε και ο κύριος όγκος του αρχαιικού υλικού για το συγκεκριμένο κεφάλαιο. Για τις ανάγκες της έρευνας επιλέχθηκαν κάποια από τα περιοδικά μεγαλύτερης κυκλοφορίας, τα οποία είναι τα εξής: *Επετηρίδα της Shell*, *To Βολάν*, το *Νέο Αυτοκίνητο*, *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.* και οι *4 Τροχοί*.⁹⁵⁴ Είναι όμως αυτονόητο ότι η θεματολογία των περιοδικών αυτοκινήτου απηχεί απαραίτητα τις συλλογικές νοοτροπίες και τις τεχνοκοινωνικές αντιλήψεις του αναγνωστικού τους κοινού σε σχέση με την αυτοκίνηση; Σε κάποιο βαθμό όχι.

Ωστόσο, παρά το γεγονός ότι στο συγκεκριμένο κεφάλαιο η αυτοκίνηση επιχειρείται να αναγνωσθεί από την οπτική γωνία των ίδιων των κοινωνικών δρώντων, η διεξαγωγή συνεντεύξεων δεν επιλέχθηκε ως η κύρια τουλάχιστον μέθοδος. Και ο λόγος που δεν επιλέχθηκε η μέθοδος αυτή για το σύνολο της συγκεκριμένης μελέτης, ήταν οι τεχνικές και ταξινομικές δυσχέρειες που αυτή παρουσίαζε. Η ανεύρεση ενός ικανού αριθμού συνεντευξιαζόμενων για τις ανάγκες της παρούσας έρευνας, οι οποίοι υπήρξαν οδηγοί αυτοκινήτου κατά την περίοδο 1950 – 1980, παρουσίαζε μεθοδολογικές δυσχέρειες ως προς το ότι το τυχαίο αυτό δείγμα ήταν δύσκολο να υπάρξει ομοιογενές ως προς την σύνθεση των οικονομικών, κοινωνικών και πολιτισμικών του χαρακτηριστικών, ώστε να θεωρηθεί στην συνέχεια αρκούντως αντιπροσωπευτικό των γενικότερων τάσεων που εντοπίζονται στην ελληνική κοινωνία εκείνη την περίοδο. Άλλωστε, ακόμη και κατά τη διεξαγωγή συνεντεύξεων αναπόφευκτα προεπιλέγονται κάποιοι θεματικοί άξονες, όπως οι καταναλωτικές τάσεις, το επίπεδο τεχνικής εκπαίδευσης και κυκλοφοριακής αγωγής, και

⁹⁵⁴ Για περισσότερες σχέσεις σχετικά με την ιστορία του ειδικού Τύπου για το αυτοκίνητο, βλ. Ν. Ζαλμάς, «Μεταπολεμικός Αυτοκινητικός Τύπος», Ανακοίνωση σε ημερίδα με θέμα του περιοδικού *Car and Driver*, «100 χρόνια αυτοκίνηση στην Ελλάδα 1913 – 2013», Αθήνα, 26 – 11 – 2013 (http://content-mcdn.feed.gr/pegasus/Multimedia/pdf/autokinitikostipos_id63659.pdf πρόσβαση 10 – 1 – 2014).

συγκεκριμένες νοηματοδοτήσεις που συνδέουν την αυτοκίνηση είτε με πρακτικές χρηστικότητα, είτε με πρακτικές ελεύθερου χρόνου.

Για τον λόγο αυτό λοιπόν, και παρά τους αναπόφευκτους περιορισμούς που προκύπτουν ως προς την δυνατότητα εμβάθυνσης, η μελέτη των περιοδικών αυτοκινήτου που καλύπτουν την περίοδο 1950 – 1980 επιλέχθηκε ως η κύρια μέθοδος για την άντληση κάποιων πρώτων σχηματικών συμπερασμάτων αναφορικά με την κουλτούρα της αυτοκίνησης στην Ελλάδα που καλύπτει το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, σε συνδυασμό επίσης με τη μελέτη και άλλων πηγών, ή τη διεξαγωγή επιλεγμένων συνεντεύξεων από μηχανικούς που αξιοποιήθηκαν κυρίως στο υποκεφάλαιο για την τεχνουργία.⁹⁵⁵

Η επιλογή αυτή για την έμφαση στον αυτοκινητικό Τύπο, ως την κύρια πηγή άντλησης ιστορικών πληροφοριών σε σχέση με την κουλτούρα του αυτοκινήτου, βασίστηκε στην υπόθεση ότι τα περιοδικά αυτοκινήτου αποτελούν και τα ίδια προϊόντα πληροφόρησης που δημιουργούν τάσεις, αλλά ταυτόχρονα προσαρμόζονται στις προτιμήσεις του αναγνωστικού τους κοινού ώστε να έχουν απήχηση και κυκλοφορία που θα τους αποφέρει τα αντίστοιχα έσοδα. Με τον τρόπο αυτό θεωρήθηκε ότι, στις περισσότερες τουλάχιστον των περιπτώσεων, η σχέση του αναγνωστικού κοινού με τα περιοδικά αυτοκινήτου δεν είναι αυτή του παθητικού δέκτη πληροφοριών, προτύπων ή και στερεοτύπων. Οι τεχνοκοινωνικές νοηματοδοτήσεις που προβάλλονται στον αυτοκινητικό Τύπο δεν παράγονται εν κενώ. Αντιθέτως, μεταξύ των περιοδικών αυτοκινήτου και των αναγνωστών τους αναπτύσσεται μια αμφίδρομη σχέση, καθ' ότι τα περιοδικά αυτά σφυγμομετρούν τις προτιμήσεις και τις τάσεις που διαμορφώνονται στο κοινωνικό σώμα και τις αναπαράγουν ώστε να προσελκύουν το ενδιαφέρον του κοινού τους. Άλλωστε, όπως θα αναφερθεί στην συνέχεια, οι ίδιοι οι αναγνώστες των εντύπων ειδικού Τύπου, τα χρησιμοποιούσαν ως βήμα έκφρασης των προσωπικών τους απόψεων, διαμαρτυριών ή αποριών σε σχέση με την αυτοκίνηση, αποστέλλοντας επιστολές που δημοσιεύονταν στα συγκεκριμένα έντυπα.

⁹⁵⁵ Όπως έχει ήδη αναφερθεί στις «Ευχαριστίες», η πλειοψηφία των συνεντεύξεων από τις οποίες αξιοποιήθηκε υλικό στο παρόν κεφάλαιο, λήφθηκε από τον Η. Καφάογλου, ο οποίος μου έκανε την τιμή να με προσκαλέσει να παρευρεθώ και να υποβάλω συμπληρωματικές ερωτήσεις. Τον ευχαριστώ θερμά γι' αυτό. Το πλήρες κείμενο των συνεντεύξεων έχει δημοσιευτεί στο έργο του, Η. Καφάογλου, *Ελληνική αυτοκίνηση. Άνθρωποι, δρόμοι, οχήματα, αγώνες. 1900 – 1940*, Ύψιλον, Αθήνα, 2013. Επιπλέον, το υλικό των συνεντεύξεων αυτών χρησιμοποιήθηκαν ύστερα από την άδεια του κ. Καφάογλου για την συγγραφή άρθρου. Βλ. Α. Σ. Παπαζαφειροπούλου, "Technology Users as Amateur Mechanics. Assembly and Decoration of Improvised Vehicles in Greece during and after WWII", *ICON*, τ. 18, 2012, σ. 157 – 178.

Κατά συνέπεια μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως πηγή πληροφόρησης για τις τεχνοκοινωνικές αντιλήψεις και νοηματοδοτήσεις που συγκροτούνται από την πλευρά των οδηγών σε σχέση με την αυτοκίνηση. Από την άλλη πλευρά, δεν μπορεί να παραγνωριστεί ότι η σχέση πομπού και δέκτη στην προκειμένη περίπτωση δεν είναι εντελώς ισότιμη. Τα περιοδικά αυτοκινήτου πέρα απ' το ότι απηχούν τις ήδη υπάρχουσες τάσεις, συμμετέχουν και τα ίδια στη διαμόρφωσή τους, αποτελώντας καίριο παράγοντα διάχυσης τεχνοκοινωνικής κουλτούρας για την αυτοκίνηση και συμμετέχοντας στην συγκρότηση της κοινωνικής κατηγορίας των οδηγών. Και υπό αυτό το πρίσμα όμως, η μελέτη που λόγου που εκφέρουν γύρω από την συγκροτούμενη κουλτούρα της αυτοκίνησης είναι ιδιαίτερα χρήσιμη, καθ' ότι τα καταναλωτικά πρότυπα κι οι τεχνοκοινωνικές νοηματοδοτήσεις που προβάλλονται ή και επιβάλλονται από πλευράς του Τύπου είναι ενδεικτικές των τάσεων που εν τέλει επικρατούν.

Τι από τη θεματολογία των περιοδικών αυτοκινήτου προσήλκυε το ενδιαφέρον του αναγνωστικού κοινού; Το περιοδικό *4 Τροχοί* ζήτησε από τους αναγνώστες του να ψηφίσουν ανάμεσα στα θέματα τα οποία έβρισκαν πιο ενδιαφέροντα το 1978. Πρώτα σε προτίμηση έρχονταν τα άρθρα που αφορούσαν σε τεστ συγκεκριμένων μοντέλων αυτοκινήτων ως προς τις επιδόσεις τους, την αντοχή τους και την οδηγική τους συμπεριφορά. Δεύτερα σε σειρά προτίμησης έρχονταν τα άρθρα που αφορούσαν σε θέματα οδήγησης, τρίτα τα τεχνικά θέματα, τέταρτα τα άρθρα που σύγκριναν τεχνικά χαρακτηριστικά μεταξύ αυτοκινήτων και πέμπτα σε προσέλευση ενδιαφέροντος τα αναλυτικά άρθρα παρουσίασης νέων μοντέλων. Αρκετά χαμηλότερα σε προτιμήσεις ήταν τα άρθρα για μετατροπές αυτοκινήτων (δωδέκατη θέση), και για αγώνες αυτοκινήτου (δέκατη τρίτη θέση). Αξίζει εδώ να σημειωθεί ότι τα άρθρα με νέα σε σχέση με τη Φόρμουλα 1 βρίσκονταν στη δέκατη θέση υψηλότερα από τους κλασικούς αγώνες αυτοκινήτου. Σε ακόμη χαμηλότερη θέση βρίσκονταν τα θέματα που αφορούσαν σε ταξίδια στην Ελλάδα (δέκατη έβδομη θέση) και σε ακόμη χαμηλότερη θέση τα θέματα σχετικά με ταξίδια στο εξωτερικό τα οποία βρίσκονταν στη ίδια θέση με τα θέματα για τη θάλασσα (εικοστή τρίτη θέση).⁹⁵⁶

Σε κάθε περίπτωση, θα ήταν εξαιρετικά ενδιαφέρον για το μεταγενέστερο ερευνητή να υπήρχαν τέτοιου είδους σφυγμομετρήσεις σε σχέση με τα θέματα ενδιαφέροντος του κοινού και από άλλα περιοδικά παλαιότερων ετών, ώστε να υπάρξει μια σύγκριση και να διαπιστωθεί το κατά πόσο οι κοινωνικές νοηματοδοτήσεις σε

⁹⁵⁶ «Τι διαβάζετε και τι θέλετε να διαβάσετε. Τέλος και αποτελέσματα», *4 Τροχοί*, τ. 89, 1978, σ. 61

σχέση με το αυτοκίνητο έμεναν σταθερές ή μεταβάλλονταν. Δεδομένου όμως ότι δεν εντοπίστηκαν αντίστοιχες έρευνες από τα ίδια τα περιοδικά αυτοκινήτου, η μεταβολή που εντοπίζεται σε κάποια από τα πιο αντιπροσωπευτικά έντυπα ειδικού Τύπου σε σχέση με τη θεματολογία τους μπορεί να θεωρηθεί ως ενδεικτική των τάσεων που διαμορφώνονται στο αναγνωστικό τους κοινό.

Με αυτό το δεδομένο λοιπόν, μπορεί να επισημανθεί ότι από τα τέλη της δεκαετίας του 1950 που εντοπίζονται και τα πρώτα περιοδικά που απευθύνονται σε οδηγούς αυτοκινήτων Ι.Χ. μέχρι και το γύρισμα των δεκαετιών 1970 – 1980 που αποτελεί το όριο της παρούσας μελέτης οι μεταβολές που σημειώνονται στη διαμόρφωση της θεματολογίας του ειδικού Τύπου είναι οι εξής: Κατ' αρχάς, στα πρώτα χρόνια κυκλοφορίας τους, τα ίδια περιοδικά που απευθύνονται σε επαγγελματίες οδηγούς, περιλαμβάνουν και θέματα καταναλωτικού ενδιαφέροντος, γεγονός που θα μπορούσε να θεωρηθεί ένδειξη ότι η κατηγορία των ιδιοκτητών αυτοκινήτου Ι.Χ. δεν ήταν αρκετά πολυπληθής ώστε να εκδίδονται αυτοτελή περιοδικά για καταναλωτές. Στην συνέχεια, προς τα μέσα της δεκαετίας του 1960 εμφανίζονται περιοδικά που σταδιακά περιλαμβάνουν σχεδόν αμιγώς θέματα καταναλωτικού ενδιαφέροντος σε σχέση με το αυτοκίνητο. Επιπλέον, κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1960, η θεματολογία αυτή περιλαμβάνει κατά κύριο λόγο ζητήματα σε σχέση με την κυκλοφορία και την εμπέδωση σχετικής παιδείας για το κοινό. Αρκετά σημαντικό μέρος της ύλης αφιερώνεται επίσης στους αγώνες αυτοκινήτου, οι οποίοι παρουσιάζονται ως δημόσια επίδειξη της τεχνολογίας αιχμής της εποχής. Την ίδια περίοδο απαντούν και αρκετά άρθρα τα οποία επεξηγούν με απλουστευμένο τρόπο τις βασικές αρχές μηχανολογικής λειτουργίας του αυτοκινήτου. Συχνά μάλιστα, η θεματολογία αυτή επεκτείνεται συχνά σε τρόπους αντιμετώπισης απλών μηχανολογικών προβλημάτων από τους ίδιους τους καταναλωτές. Τα άρθρα που προβάλλουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά συγκεκριμένων μοντέλων αυτοκινήτων είναι σαφώς λιγότερα.

Προς τα τέλη της δεκαετίας του 1960, και καθ' όλη τη διάρκεια της δεκαετίας του 1970 τα άρθρα που αφορούν στην περιγραφή των τεχνικών προδιαγραφών αυτοκινήτων συγκεκριμένων εταιρειών αυξάνονται. Επιπλέον, τη δεκαετία του 1970 εμφανίζονται και πολυάριθμα άρθρα με προτάσεις για ταξίδια κι εκδρομές. Αντίστοιχα μειώνεται η έκταση που αφιερώνεται σε άρθρα που αφορούν στη διάχυση πληροφόρησης σε σχέση με θέματα οδήγησης και κυκλοφοριακής αγωγής και υποκαθίσταται από άρθρα που αφορούν στην ψυχολογία των οδηγών η οποία

ευθύνεται για φαινόμενα κακής οδικής συμπεριφοράς και οδηγεί δυνητικά σε τροχαία ατυχήματα. Επιπλέον, μειώνονται τα άρθρα που αφορούν σε τεχνικές συμβουλές σε σχέση με την αντιμετώπιση μηχανολογικών προβλημάτων από τους ίδιους τους οδηγούς, απηχώντας μια τεχνοκοινωνική μετατόπιση του αυτοκινήτου από τέχνημα που είναι ανοικτό σε παρεμβάσεις από τον ίδιο το χρήστη του, σε τέχνημα που αποτελεί τρόπον τινά «μαύρο κουτί». Σταδιακά, υπάρχουν και τα πρώτα παραδείγματα ένθετων για ταξίδια στα περιοδικά αυτοκινήτου, τα οποία στην συνέχεια αυτονομούνται ως αυτοτελή περιοδικά. Με δεδομένη την αυξανόμενη τάση για τουριστική αυτοκίνηση, αυτός ενδεχομένως να είναι και ο λόγος που η θεματολογία για ταξίδια στα περιοδικά αυτοκινήτου καταλαμβάνει από τις τελευταίες θέσεις στις προτιμήσεις του αναγνωστικού κοινού, καθ' ότι πλέον συγκροτείται ειδικός Τύπος ταξιδιών, στον οποίον οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να αναζητήσουν σχετική ενημέρωση.

Βάσει της παραπάνω θεματολογίας κωδικοποιήθηκαν οι θεματικοί άξονες διάρθρωσης του παρόντος κεφαλαίου. Μέσα από τη μελέτη τους, στόχος είναι να εκτυλιχθεί η ιστορική εξέλιξη της κουλτούρας της αυτοκίνησης στη μεταπολεμική κυρίως Ελλάδα μέχρι και το 1980. Όπως επιχειρείται να καταδειχθεί, η κουλτούρα αυτή αποτέλεσε πεδίο αναδιάταξης των κοινωνικοπολιτισμικών ταυτοτήτων.

5.2 Γκαζοζέν, κόντρες κι έξυπνοι καταναλωτές. Τεχνουργία και κινητικότητα στην εμπόλεμη και μεταπολεμική Ελλάδα. Αυτοσχέδιες συναρμολογήσεις, διακοσμήσεις οχημάτων και η κουλτούρα του γκαράζ.

5.2.1 Εισαγωγή

«Τον καιρό της Κατοχής, η μάνα μας πήγαινε στα χωριά να ανταλλάξει τρόφιμα με σαπούνια, συχνά πηγαίναμε κι εμείς τα παιδιά μαζί της. Σ' ένα χωριό λοιπόν, βλέπουμε μια ιταλική δικύλινδρη αερόψυκτη μοτοσυκλέτα Anzani, τον κινητήρα της οποίας χρησιμοποιούσαν σε ένα πηγάδι για άντληση. Την πήραμε με τρεις οκάδες σαπούνη, ο ιδιοκτήτης μας ζήτησε δύο οκάδες νερό, αλλά είχαμε τόσο ενθουσιαστεί, που του δώσαμε τρεις οκάδες. Πήραμε λοιπόν από εκεί τη μηχανή, και ξεκινήσαμε στο σπίτι για να την επισκευάσουμε. Είχαμε ένα δωμάτιο για αποθήκη, το κάναμε και συνεργείο. Πήραμε το μπροστινό πηρούνι από Norton, σανζιμάν από BSA. Το πρόβλημα ήταν ο άξονας στο πίσω μέρος. Πήραμε δύο τροχούς από μοτοσυκλέτες BMW, κάναμε κώνο με σφήνα από τις δυο πλευρές. Τώρα που θα βρίσκαμε σίδερο; Ο πατέρας είχε ένα

λοστό, πήγαιναν κι έβγαζαν πέτρες από λατομεία, όποτε είχαν χρόνο. Τότε, ολοκλήρωναν το κτίσιμο των σπιτιών με πέτρα. Ωραίος λoστός, ατσαλένιος. Το πήραμε τελικά, φώναζε ο πατέρας ... Τον πήγαμε στον τόρνο στο μηχανουργείο, φτιάξαμε τον άξονα, προσαρμόσαμε τους τροχούς. Βάλαμε ταμπόρο και τα γρανάζια για την αλυσίδα από BSA. Γκρεμίσαμε τον τοίχο για να βγάλουμε την τρίκυκλη μοτοσυκλέτα από το σπίτι... να την οδηγήσουμε...»⁹⁵⁷

Τα παραπάνω λόγια ανήκουν στον Αλέξανδρο Τοπάλογλου, μηχανικό που δούλεψε κατά την περίοδο 1940 – 1960 αρχικά σε ελληνικά ή επιταγμένα από τις κατοχικές δυνάμεις εργοστάσια, και στην συνέχεια στο δικό του συνεργείο.⁹⁵⁸ Η ιστορία που περιγράφει είναι αρκετά αντιπροσωπευτική σε ό,τι αφορά στην κουλτούρα της τεχνουργίας και των αυτοσχέδιων συναρμολογήσεων οχημάτων κατά την περίοδο της Κατοχής και τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια, που πολλές περιοχές της Ελλάδας έβριθαν από εγκαταλελειμμένα στρατιωτικά οχήματα. Όπως θα δειχθεί στην συνέχεια, η κουλτούρα αυτή επιβίωσε με διαφορετικές μορφές στην Ελλάδα τουλάχιστον μέχρι και την δεκαετία του 1970, ενώ κάποιες εκδοχές της επιβιώνουν και σήμερα. Η μελέτη των συγκεκριμένων τεχνοκοινωνικών πρακτικών αναδεικνύει κάποιες πλευρές της αυτοκίνησης οι οποίες έχουν παραμείνει σε σημαντικό βαθμό αθέατες, καθ' ότι δεν εκπροσωπούνται στον επίσημο λόγο, όπως αποτυπώνεται στις τεχνικές επετηρίδες ή τον Τύπο της εποχής εκείνης. Παρ' όλα αυτά, όπως διαφαίνεται, υπήρξαν μάλλον διαδεδομένες ειδικά την περίοδο της Κατοχής και τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να επισημανθεί ότι ενώ στο πλαίσιο της παρούσας διατριβής, η έρευνα της αυτοκίνησης επικεντρώνεται στα αυτοκίνητα, στο παρόν μέρος εξετάζονται κατ' εξαίρεση κάποιες πτυχές που αφορούν και στον μοτοσυκλετισμό ως μέρος του συνολικότερου φαινομένου της αυτοκίνησης. Και αυτό διότι οι αυτοσχέδιες κατασκευές οχημάτων που προέκυπταν από τις διάφορες τεχνικές συναρμολόγησης δεν ήταν ούτε αυτοκίνητα, ούτε μοτοσυκλέτες. Χαρακτηριστική περίπτωση είναι αυτή των τρικύκλων που θα αναλυθεί στην συνέχεια.

Τις διάφορες όψεις της κουλτούρας τεχνουργίας οχημάτων, που φαίνεται ότι ήταν αρκετά διαδεδομένη στην Ελλάδα τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια, τις περιγράφει

⁹⁵⁷ Η. Καφάογλου, *Ελληνική αυτοκίνηση*. σ. 528 – 9.

⁹⁵⁸ Η συνέντευξη με τον Αλέξανδρο Τοπάλογλου δόθηκε στον Ηλία Καφάογλου σε δύο συναντήσεις τον Δεκέμβριο του 2012 και τον Ιανουάριο του 2013. Παρευρέθηκα στη δεύτερη συνάντηση κι είχα την ευκαιρία να υποβάλω κάποιες ερωτήσεις στον κ. Τοπάλογλου μαζί με τον Δρ. Ιστορίας της Τεχνολογίας Δημήτρη Βογιατζή. Το πλήρες κείμενο της συνέντευξης έχει δημοσιευτεί στο Η. Καφάογλου, *Ελληνική αυτοκίνηση*, σ. 519 – 537.

με ιδιαίτερα παραστατικό τρόπο ο Γάλλος συγγραφέας Jacques Lacarrière, ο οποίος υπήρξε ένας από τους σημαντικότερους μεταφραστές της νεοελληνικής λογοτεχνίας στα γαλλικά και είχε διαμείνει για μεγάλα χρονικά διαστήματα στη χώρα μας: «Όλο τον καιρό όπου έμεινα εκεί – δηλαδή τα είκοσι μεταπολεμικά χρόνια – η Ελλάδα ζούσε, όσον αφορά τα υλικά μέσα και την τεχνολογία από τα απορρίμματα και το μηχανικό πλεόνασμα της Αμερικής και της Ευρώπης. Ταξί Φορντ πάνω σε ψηλές ρόδες, σαραβαλιασμένα λεωφορεία με αδύνατους κινητήρες, φορτηγά που η κάθε κίνηση του τροχού είναι διαρκές θαύμα, εμπορικά πλοία αγορασμένα με το κιλό στην τιμή των σιδερεϊκών. Το ταξίδι στην Ελλάδα εκείνα τα τελευταία χρόνια ήταν μια μικρή περιπέτεια κι ακόμη μια επιστροφή σε εικόνες και εντυπώσεις προπολεμικές. Όλοι όσοι διέσχισαν την Ελλάδα και την Εγγύς Ανατολή με αυτά τα τοπικά μέσα ξέρουν ότι υπάρχουν μεσημβρινοί και σύνορα και για τις μηχανές καθώς και για τους μηχανισμούς. Θέλω να πω ότι ο τρόπος με τον οποίο χρησιμοποιούν, χειρίζονται, επιδιορθώνουν αυτοκίνητα, λεωφορεία και φορτηγά είναι τελειώς διαφορετικός πέρα από ένα ορισμένο όριο γεωγραφικού μήκους. Βέβαια, βίδες, παξιμάδια, βαλβίδες είναι τα ίδια, αλλά θα' λεγε κανείς ότι έτσι και περάσουν στα χέρια ενός Έλληνα, ενός Τούρκου, ενός κατοίκου των υψηλών οροπεδίων ή της ερήμου, οι μηχανές λειτουργούν σύμφωνα με άλλες αρχές, τα αμαξώματα δεν γνωρίζουν όρια ηλικίας, τα οχήματα αποκτούν ξαφνικά ένα είδος αθανασίας. Η σχεδόν ολοκληρωτική απουσία κανόνων ασφαλείας, το πνεύμα του παιχνιδιού, της πρόκλησης που πρυτανεύει στη χρησιμοποίηση του υλικού, λες και αυτοκίνητα, φορτηγά και λεωφορεία είναι απλά παιχνίδια για παιδιά με λιγδωμένα χέρια, εξηγούν αναμφίβολα αυτή τη χρήση των αστικών και υπεραστικών λεωφορείων κυρίως (αλλά και των πλοίων) πέρα από κάθε κατανοητό όριο. Αυτές οι συνθήκες του ταξιδιού, όπου η έκπληξη ανακατεύεται με την ανησυχία, πολλές φορές μάλιστα και με τον καθαρό τρόπο, αφήνουν φυσικά ανεξίτηλες αναμνήσεις. Για τους κοινωνιολόγους που γυρεύουν πάντα να βρουν πως σχηματίζονται, δένονται, σφυρηλατούνται οι ανθρώπινες επαφές, τίποτα δεν θα άξιζε περισσότερο από ένα ταξίδι μερικών ωρών μέσα σε ένα από αυτά τα λεωφορεία των εσωτερικών γραμμών που διασχίζουν την Ήπειρο ή την Πελοπόννησο. Αυτά τα λεωφορεία (μάρκας Φορντ τις περισσότερες φορές αλλά και Πόντιακ ή Ολντσμομπιλ) που πουλήθηκαν ή δόθηκαν στην Ελλάδα από κάποιο σχέδιο Μάρσαλ ή κάποιο νόμο δανεισμού – ενοικίου, είχαν ένα πελώριο αμάξωμα με μουσαμαδένια καθίσματα,

μηχανή μπροστά, μάλλον μικρών διαστάσεων και δυο μεγάλα φανάρια. Βαμμένα με χτυπητά χρώματα, έμοιαζαν με τερατώδη κολεόπτερα.»⁹⁵⁹

Όπως αναφέρεται και στην σχετική μαρτυρία του Lacarrière, η τεχνοκοινωνική πρακτική της τεχνουργίας οχημάτων από ερασιτέχνες, ή αυτοδίδακτους μηχανικούς δεν υπήρξε ελληνική αποκλειστικότητα. Η εκτεταμένη σχετική βιβλιογραφία για αντίστοιχες εκφάνσεις του φαινομένου αυτού καταδεικνύει ότι απαντά σε πολλά διαφορετικά ιστορικοκοινωνικά συμφραζόμενα. Οι λόγοι εμφάνισης αυτού του φαινομένου μπορούν να συνοψιστούν σε δύο κατηγορίες, των οποίων βέβαια η διάκριση δεν είναι πάντοτε σαφής. Η πρώτη κατηγορία αφορά σε οικονομικοκοινωνικούς λόγους, όπως ο περιορισμός εισαγωγών οχημάτων, η σπάνη ή έλλειψη ανταλλακτικών, κι επισκευαστικών υποδομών όπως συνεργεία, ή ακόμη ο περιορισμένος αριθμός επαγγελματικά καταρτισμένων τεχνιτών λόγω των αντίστοιχα περιορισμένων υποδομών τεχνικής εκπαίδευσης. Αυτή η παράμετρος αναδεικνύεται επί παραδείγματι από τη μελέτη των Jojada Verrips και Birgit Meyer για την κουλτούρα της αυτοκίνησης στην Γκάνα, που περιγράφει το πως οχήματα από δυτικές χώρες, των οποίων ο χρόνος ζωής θεωρείται ότι έχει εκπνεύσει, καταλήγουν σε μεγάλες μάντρες στις αφρικανικές χώρες για να νεκραναστηθούν μέσα από την επανασυναρμολόγησή τους ή την επισκευή τους με ανορθόδοξους τρόπους κι ετερόκλητα μηχανικά μέρη.⁹⁶⁰

Μια δεύτερη κατηγορία αφορά σε κοινωνικοπολιτισμικούς λόγους. Με δεδομένο ότι η αμερικανική κουλτούρα έχει συνυφανθεί σε πολύ μεγάλο βαθμό με την κουλτούρα του αυτοκινήτου, τέτοιες μελέτες έχουν ως αντικείμενο κυρίως φαινόμενα που απαντούν στην αμερικανική ήπειρο, στην οποία υπάρχουν πολλές διαφορετικές κοινότητες που απαρτίζονται από λάτρεις του αυτοκινήτου, οι οποίοι επιδίδονται σε τροποποιήσεις και μετασκευές. Σε αυτές τις περιπτώσεις οι πρακτικές μετασκευής συγκροτούν αυτό που θα μπορούσε να οριστεί σχηματικά ως κουλτούρα του γκαράζ. Δεν εκτελούνται ωστόσο απαραίτητα από ερασιτέχνες χρήστες, ή αυτοδίδακτους μηχανικούς. Αρχικά εκτελούνταν από χρήστες που είχαν την τεχνουργία του αυτοκινήτου τους ως μεράκι, στην πορεία όμως κατέληγαν σε τεχνολογικές εφαρμογές που πραγματοποιούνταν από εξειδικευμένους τεχνίτες συνεργείων, οι οποίοι

⁹⁵⁹ Π. Μουλλάς – Β. Μέντζου (επιμ.), *Σελίδες για την Ελλάδα του 20^{ου} αιώνα. Κείμενα Γάλλων ταξιδιωτών*, εκδ. Ολκός, Αθήνα 1995, σ. 237

⁹⁶⁰ J. Verrips – B. Meyer, “Kwaku’s Car: The Struggles, and Stories of a Ghanaian Long Distance Taxi-Driver”, στο D. Miller (επιμ.) *Car Cultures*, Berg, Oxford, 2001, σ. 153– 184

τροποποιούν τα χαρακτηριστικά και τις προδιαγραφές εργοστασιακής κατασκευής αυτών των οχημάτων.

Σε σχέση με αυτήν την έκφραση τεχνουργίας, η ανθρωπολογική έρευνα της Brenda Jo Bright για την εθνοτική – κοινωνική ομάδα Ισπανόφωνων, μεξικανικής καταγωγής low riders είναι ιδιαίτερα χαρακτηριστική. Όπως περιγράφει, οι κοινότητες αυτές διαβιούν σε περιοχές των ΗΠΑ, όπως το Χιούστον, το Λος Άντζελες ή το Νέο Μεξικό και χρησιμοποιούν τις μετασκευές και διακοσμήσεις των αυτοκινήτων τους ως δημόσια αναπαράσταση της προσωπικής τους έκφρασης, αλλά και της ιδιαίτερης εθνοτικής και πολιτισμικής τους ταυτότητας.⁹⁶¹ Μία παρόμοια έκφραση περιγράφεται στις μελέτες του H. F. Moorhouse για το φαινόμενο του hot-rodding κατά την περίοδο 1950 – 1970, που αφορά στην μετασκευή των πολυτελών αντικών κυρίως στη Βόρεια Αμερική, οι οποίες χρησιμοποιούνται σε αγώνες. Αντίστοιχη είναι κι η έρευνα του Robert C. Post που εστιάζει στο φαινόμενο του drag racing που αφορά και πάλι σε αγώνες οχημάτων τροποποιημένων ως προς τις εργοστασιακές προδιαγραφές τους στην Αμερική, στους οποίους συχνά εμπλέκονται και στοιχήματα.⁹⁶² Ο David Lucsko εξετάζει τα ίδια φαινόμενα κατά την περίοδο 1915 – 1990 υιοθετώντας μία περισσότερο ανθρωπολογική ματιά, ενώ ταυτόχρονα εξετάζει την πλευρά της τεχνολογικής εξέλιξης αυτών των φαινομένων.⁹⁶³

Όπως προαναφέρθηκε όμως, ο διαχωρισμός μεταξύ τεχνοκοινωνικών πρακτικών που εκκινούν από λόγους οικονομικής ανάγκης, και από λόγους κοινωνικοπολιτισμικής έκφρασης δεν είναι απόλυτος. Ακόμη και στις περιπτώσεις που οι πρακτικές επισκευής, συναρμολόγησης ή μετασκευής οχημάτων οχημάτων από ερασιτέχνες χρήστες ασκούνται σε συνθήκες οικονομικής ανάγκης, συγκροτούν ένα τεχνοκοινωνικό πλαίσιο, στο οποίο οι τεχνικές του μαστορέματος συνδιαλέγονται με κοινωνικοπολιτισμικές συνυποδηλώσεις που αφορούν στην κατασκευή ταυτότητας των μεσαίων και κατώτερων στρωμάτων σε σχέση με τα τεχνήματα που

⁹⁶¹ B.J. Bright, *Style and Identity: Houston Low Riders*, Μεταπτυχιακή Διπλωματική εργασία, Rice University, 1986 (<http://www.dspace.rice.edu/handle/1911/13152> πρόσβαση 10 – 3 – 2013). B.J. Bright, *Mexican American Low Riders: An Anthropological Approach to Popular Culture*, Διδακτορική διατριβή, Rice University, 1994 (<http://www.dspace.rice.edu/handle/1911/16708>, πρόσβαση 10 – 3 – 2013)

⁹⁶² H.F. Moorhouse. *Driving Ambition: An Analysis of the American Hot Rod Enthusiasm*, Manchester University Press, Manchester, 1991. R. C. Post, *High Performance. The Culture and Technology of Drag Racing, 1950–2000*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore, 2001.

⁹⁶³ D. Lucsko *The Business of Speed. The Hot Rod Industry in America, 1915–1990*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore, 2008.

ενσωματώνονται στην καθημερινότητά τους, στην κατασκευή έμφυλων στερεοτύπων που συνδέονται με τον ανδρισμό, αλλά και στην δημιουργία κοινωνικών σχέσεων αλληλεγγύης μεταξύ των κοινωνικών δρώντων που η επίδοσή τους σε πρακτικές τεχνουργίας καθίσταται σε άξονα συγκρότησης κοινοτήτων.

Η μελέτη του Lewis H. Siegelbaum για την κουλτούρα της αυτοκίνησης στη μεταπολεμική Σοβιετική Ένωση είναι ιδιαίτερα ενδεικτική. Όπως υποστηρίζει ο Siegelbaum, στο πλαίσιο της κουλτούρας γκαράζ, πολλοί πολίτες επιδίδονταν στην τεχνουργία λόγω της έλλειψης οχημάτων κι ανταλλακτικών στη σοβιετική αγορά, εξ αιτίας αφ' ενός των περιορισμών στις εισαγωγές από τον δυτικό κόσμο κι αφ' ετέρου της μειωμένης παραγωγής από τα σοβιετικά εργοστάσια που ήταν αναντίστοιχη της ζήτησης. Οι πρακτικές αυτές όμως αποτελούσαν ταυτόχρονα και μια μορφή ανδρικής δραστηριότητας ελεύθερου χρόνου αλλά και διαφυγής από το οικιακό περιβάλλον των μικρών τους διαμερισμάτων.⁹⁶⁴

Περίπου αντίστοιχα είναι τα ευρήματα της έρευνας του Kurt Moser για την ανατολική Γερμανία κατά την περίοδο 1950 – 1990, αλλά και του Richard Schweid για την κουλτούρα της αυτοκίνησης στην Κούβα στην οποία όπως περιγράφεται, ύστερα από την επικράτηση του καθεστώτος του Κάστρο, το εμπάργκο στις εισαγωγές εξανάγκαζε πολλούς Κουβανούς να εξασκούν την φαντασία τους και την εφευρετικότητά τους, ώστε να επισκευάσουν παλαιά αμερικανικά μοντέλα αυτοκινήτων, χρησιμοποιώντας αυτοσχέδιες μεθόδους αλλά και ανταλλακτικά που έπαιρναν συχνά παράνομα από οχήματα που εισάγονταν από τη Σοβιετική Ένωση και προορίζονταν κυρίως για υπηρεσιακή χρήση στελεχών του καθεστώτος, ή γίνονταν μέρος ενός δικτύου ημιπαράνομων πελατειακών ανταλλαγών.⁹⁶⁵

Αντίστοιχες έρευνες καταδεικνύουν ότι η τεχνουργία οχημάτων ως αναγκαιότητα συνδυαζόταν με την ενάσκηση τεχνολογικής ευφυΐας αλλά και την δημόσια επίδειξη της κοινωνικής θέσης από τους χρήστες αυτοκινήτου στις αρχές του 20^{ου} αιώνα στις ΗΠΑ. Σε αντίθεση με την αυτοκίνηση στην ευρωπαϊκή ήπειρο, όπου οι ιδιοκτήτες αυτοκινήτου ήταν στην πλειοψηφία των περιπτώσεων μεγαλοαστοί που

⁹⁶⁴ L.H. Siegelbaum, “The Impact of Motorization on Soviet Society after 1945”, στο C. Kuhr-Korolev – D. Schlinkert (επιμ.), *Towards Mobility: Varieties of Automobility in East and West*, Volkswagen, Wolfsburg, 2009, σ. 21 – 30. L.H. Siegelbaum, “Car Culture in the USSR, 1960–1970”, *Technology and Culture*, τ. 50, 2009, σ. 1 – 22.

⁹⁶⁵ K. Moser, ‘Motorization of German Societies in East and West’, στο C. Kuhr-Korolev and D. Schlinkert (επιμ.), *Towards Mobility: Varieties of Automobility in East and West*, Volkswagen, Wolfsburg, 2009, σ. 55 – 72. R. Schweid, *Che’s Chevrolet, Fidel’s Oldsmobile. On the Road in Cuba*, The University of North Carolina Press, Chapel Hill – London, 2004.

χρησιμοποιούσαν τον επαγγελματία οδηγό του οχήματός τους και ως τεχνικό συντήρησης, στην αμερικανική ήπειρο η ανεπαρκής εξάπλωση υποδομών επισκευής αυτοκινήτων κατά τα πρώιμα στάδια διάδοσης της αυτοκίνησης, αλλά και το γεγονός ότι το αυτοκίνητο δεν ήταν αποκλειστικά μεγαλοαστικό μέσο, όπως υποστηρίζει η Kathleen Franz, δημιουργούσε εξ ανάγκης έξυπνους χρήστες αυτοκινήτων. Μάλιστα σε τέτοιες πρακτικές επιδίδονταν και γυναίκες χρησιμοποιώντας τις ως τρόπο εκδήλωσης της χειραφέτησης και της ανεξαρτησίας τους μέσω της ατομικής τους κινητικότητας.⁹⁶⁶ Επιπλέον, κατ' αναλογία των Ελλήνων χωρικών που είδαμε στην διήγηση του Αλέξανδρου Τοπάλογου, οι οποίοι είχαν μετατρέψει τον κινητήρα της αερόψυκτης ιταλικής μοτοσυκλέτας σε μηχανή άντλησης νερού, στις απομακρυσμένες από τις πόλεις φάρμες των ΗΠΑ στις αρχές του 20^{ου} αιώνα πολλοί αγρότες χρησιμοποιούσαν ελλείψει δικτύου ηλεκτρισμού τα αυτοκίνητά τους ως γεννήτριες όπως περιγράφουν στην μελέτη τους οι Ronald Kline και Trevor Pinch.⁹⁶⁷

Το φαινόμενο της τεχνουργίας οχημάτων λοιπόν, το οποίο όπως φαίνεται από τα παραπάνω αποτελεί ένα ανθρωπολογικό φαινόμενο στην Ελλάδα κατά την διάρκεια της Κατοχής κι η αντίστοιχη μετεξέλιξή του κατά τη μεταπολεμική περίοδο. Η ανασύνθεση της εικόνας σε σχέση με την τεχνουργία ειδικά σε κάποιες περιόδους συναντά κάποια μεθοδολογική δυσκολία κυρίως λόγω των περιορισμένων πηγών επίσημου λόγου. Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω αν κι οι πρακτικές τεχνουργίας ήταν μάλλον διαδεδομένες, αποτυπώνονται σπάνια ή καθόλου σε τεχνικές επετηρίδες ή στον Τύπο της εποχής. Κατά συνέπεια, η έρευνα αναγκαστικά στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό σε προφορικές μαρτυρίες, των οποίων ο ιστοριογραφικός ρόλος συχνά καθίσταται ιδιότυπος. Ωστόσο, η μελέτη των πρακτικών αυτών, οι οποίες ασκούνταν σε μεγάλο βαθμό είτε από ερασιτέχνες χρήστες, είτε από αυτοδίδακτους μηχανικούς, παρουσιάζει μεγάλο ενδιαφέρον σε ό,τι αφορά στην Ιστορία και Κοινωνιολογία της Τεχνολογίας, για τέσσερεις κυρίως λόγους που αποτέλεσαν και τις κύριες υποθέσεις εργασίας.

Η πρώτη υπόθεση εργασίας αφορά στην σχέση τεχνολογίας και νεωτερικότητας, η οποία συχνά κατανοείται ως μια διαδικασία κοινωνικοπολιτισμικής ομογενοποίησης και παγκοσμιοποίησης. Παρ' ότι η άποψη αυτή ισχύει σε μεγάλο βαθμό, δεν παύει να εισάγει μια ουσιοκρατική πρόσληψη τόσο της νεωτερικότητας,

⁹⁶⁶ K. Franz, *Tinkering: Consumers Reinvent the Early Automobile*, University of Pennsylvania, Philadelphia, 2005.

⁹⁶⁷ R. Kline – T. Pinch, “Users as Agents of Technological Change: The Social Construction of the Automobile in the Rural United States”, *Technology and Culture*, τ. 37, 1996, σ. 763–795.

όσο και της τεχνολογίας που κάποιες φορές τις απομονώνει ως ταξινομικές κατηγορίες από τους χωροχρονικούς προσδιορισμούς τους. Οι πρακτικές τεχνουργίας ως ερευνητική περίπτωση καταδεικνύουν ότι η διαδικασία οικειοποίησης των τεχνολογιών και των πρακτικών κινητικότητας που αφορούν στην αυτοκίνηση, στην καθημερινότητα των χρηστών οφείλει να κατανοείται στην ετερογένειά τους, εντός των εκάστοτε ιστορικών και κοινωνικών συμφραζομένων. Με αυτόν τον τρόπο, παρόμοια φαινόμενα μπορούν να έχουν διαφορετικές συνυποδηλώσεις σε διαφορετικά πολιτισμικά πλαίσια.

Η δεύτερη υπόθεση εργασίας αφορά στις πολιτισμικές βιογραφίες των τεχνολογικών αντικειμένων, οι οποίες δύναται να αυτονομούνται από την τυπική διαδικασία βιομηχανικού σχεδιασμού, παραγωγής, και διαφημιστικής προώθησης καθ' ότι η τεχνική τους διαμόρφωση αλληλοπροσδιορίζεται με την κοινωνική τους νοηματοδότηση.⁹⁶⁸ Οι χρήστες των τεχνολογιών μάλιστα έχουν έναν ενεργό ρόλο που διαφοροποιεί τα προϊόντα αυτά από τις καταναλωτικές χρήσεις τους, που προβλέπονται στο πλαίσιο της βιομηχανικής παραγωγής. Η αλληλεπίδραση των αυτοκινήτων και των χρηστών τους συνήθως εξετάζεται στο πλαίσιο της καταναλωτικής διαδικασίας, ως μετεξέλιξης της καπιταλιστικής παραγωγής.⁹⁶⁹ Με αυτόν τον τρόπο οι καταναλωτές εμφανίζονται ως παθητικοί δέκτες των τεχνολογικών προϊόντων. Η μελέτη των πρακτικών τεχνουργίας όμως καταδεικνύει ότι τα όρια μεταξύ κατασκευής τεχνολογιών και κατανάλωσής τους συχνά μπορούν να γίνουν δυσδιάκριτα. Επιπλέον, καταδεικνύει ότι εξίσου δυσδιάκριτα μπορούν να γίνουν τα όρια μεταξύ θεσμοποιημένης κι εμπειρικής τεχνογνωσίας και διαχείρισης της τεχνολογίας, ενώ αντίστοιχα ρευστός καθίσταται σε αυτές τις περιπτώσεις ο τεχνοκοινωνικός ρόλος κι η νοηματοδότηση των τεχνημάτων. Όπως αναφέρθηκε στο απόσπασμα από την συνέντευξη του Τοπάλογλου, ο κινητήριος μιας στρατιωτικής μοτοσυκλέτας μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για την άντληση νερού από το πηγάδι.

Από τα παραπάνω μπορεί να εξαχθεί η τρίτη υπόθεση εργασίας, η οποία αφορά στην μελέτη του φαινομένου τεχνουργίας, μετασκευής ή και διακόμησης οχημάτων ως δείγμα αλληλεπίδρασης των τεχνημάτων και των χρηστών τους, που μπορεί να κατανοηθεί στο πλαίσιο ενός υβριδικού τεχνοκοινωνικού δικτύου δρώντων με την

⁹⁶⁸ Βλ. A. Appadurai, "Introduction: commodities and the politics of value", A. Appadurai (επιμ.), *The Social life of things. Commodities in cultural perspective*, Cambridge University Press, Cambridge 1986, σ. 3 – 63.

⁹⁶⁹ D. Slater, "Modernity Under Construction: Building the Internet in Trinidad", στο Misa Th. – Brey Ph. (επιμ.), *Modernity and Technology*, MIT Press, Cambridge Massachusetts 2003, σ. 139–160.

έννοια που εισάγεται και από τον Latour.⁹⁷⁰ Εφ' όσον το αυτοκίνητο λειτουργεί ως φορέας σημειωτικής αισθητικών και πολιτισμικών κωδίκων, ενσωματώνει ένα κανονιστικό σύστημα το οποίο αξιολογεί κι επαναπροσδιορίζει τις ταυτότητες των κοινωνικών δρώντων, αλλά και τον τρόπο της δημόσιας αναπαράστασής τους μέσα από την υλικότητά του ως τέχνημα. Από την αντίθετη πλευρά, η μετασκευή κι η διακόσμηση των οχημάτων καταδεικνύει ότι οι χρήστες διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην υλική και τεχνολογική διαμόρφωση των οχημάτων αυτών. Γι' αυτό και οι εργαλειακές έννοιες των υβριδίων ή των συμπλεγμάτων αυτοκινητανθρώπων, που έχουν αναφερθεί κι εισαγωγικά μπορούν να καταστούν χρήσιμες στη διαμόρφωση των ταξινομήσεων που συγκροτούνται στο πλαίσιο της αυτοκίνησης ως τεχνοκοινωνικού συστήματος, και στην από κοινού κατασκευή κι εξέλιξη τεχνολογιών και κοινωνικών δρώντων.

Τέλος, η τέταρτη και κυριότερη υπόθεση εργασίας αφορά στην εργαλειακή έννοια της ερμηνευτικής ευελιξίας, η οποία εισάγεται στο πλαίσιο του θεωρητικού σχήματος της Κοινωνικής Κατασκευασιοκρατίας της Τεχνολογίας από τους Trevor Pinch και Wiebe Bijker.⁹⁷¹ Στο άρθρο των Kline και Pinch που αναφέρθηκε παραπάνω, υποστηρίζεται η άποψη ότι ο ρόλος των χρηστών είναι καθοριστικός για την νοηματοδότηση των τεχνημάτων, η οποία μπορεί να διαφέρει από αυτήν που προβλέπεται κατά τον βιομηχανικό σχεδιασμό και την παραγωγή τους. Η διαδικασία αυτή, η οποία ορίζεται ως ερμηνευτική ευελιξία, υποστηρίζεται ότι συνιστά ένα συγκεκριμένο στάδιο μιας τυποποιημένης διαδικασίας. Όταν δηλαδή ένα καινούριο τέχνημα παράγεται και διαχέεται στο κοινωνικό σώμα, εάν γίνει αποδεκτό κι επικρατήσει στις προτιμήσεις των καταναλωτών, υφίσταται τροποποιήσεις από πλευράς των σχεδιαστών και των μηχανικών έτσι ώστε να ανταποκριθεί στις τεχνοκοινωνικές ανάγκες του μεγαλύτερου δυνητικά σώματος χρηστών. Σε αυτό το στάδιο της λεγόμενης ερμηνευτικής ευελιξίας, με δεδομένο ότι τα τεχνικά χαρακτηριστικά κι η κοινωνική χρήση του τεχνολογικού προϊόντος δεν έχουν αποκρυσταλλωθεί, οι χρήστες είναι ευκολότερο να προβαίνουν οι ίδιοι σε τεχνικές παρεμβάσεις και ανεξάρτητες νοηματοδοτήσεις. Αφού περάσει αυτό το στάδιο, κατά

⁹⁷⁰ Βλ. B. Latour, *We Have Never Been Modern*, (μετάφρ. Catherine Porter), Harvard University Press, Cambridge Massachusetts, 1993

⁹⁷¹ T. J. Pinch – W. E. Bijker, “The Social Construction of Facts and Artifacts: Or How the Sociology of Science and the Sociology of Technology might benefit each other”, στο W.E. Bijker – Th. P. Hughes – T. Pinch (επιμ.), *The Social Construction of Technological Systems*, MIT Press, Cambridge Massachusetts – London, 1997 (στ' έκδοση), σ. 17 – 50.

τη διάρκεια του οποίου λαμβάνει χώρα μία διαπραγμάτευση τρόπον τινά μεταξύ βιομηχανιών οι οποίες αφουγκραζόμενες τις καταναλωτικές προτιμήσεις αναπροσαρμόζουν τις τεχνολογίες αντίστοιχα, το κάθε τέχνημα είτε απορρίπτεται από τους καταναλωτές με αποτέλεσμα να εκλείψει, είτε τελικά επικρατεί και τα κύρια τεχνικά χαρακτηριστικά του παγιώνονται και τυποποιούνται. Τότε πλέον το τέχνημα καθίσταται σε μαύρο κουτί, υπό την έννοια ότι οι χρήστες δεν προβαίνουν σε τεχνοκοινωνικές αναπροσαρμογές, αλλά καθίστανται κι οι ίδιοι σε περισσότερο παθητικούς καταναλωτές του προϊόντος.

Σε ό,τι αφορά στο αυτοκίνητο, στο πλαίσιο της Κοινωνικής Κατασκευασιοκρατίας υποστηρίζεται ότι το στάδιο της ερμηνευτικής ευελιξίας της διαμόρφωσής του ως τέχνημα διήρκεσε περίπου μέχρι το μεταίχμιο της δεκαετίας του 1940 και της δεκαετίας του 1950. Σε αυτήν την φάση υποτίθεται ότι ολοκληρώθηκε η τεχνολογική διαμόρφωσή του, έτσι ώστε να γίνει περισσότερο φιλικό προς τον χρήστη και να διαφοριστεί με τρόπο που οι διαφορετικές κατηγορίες οχημάτων να απευθύνονται σε αντίστοιχα πολλές κατηγορίες χρηστών. Αντίστοιχα εξαπλώθηκαν οι υποδομές επισκευής, όπως τα συνεργεία, ενώ ακόμη παγιώθηκαν οι αντίστοιχες τεχνοκοινωνικές νοηματοδοτήσεις που αφορούσαν στην χρήση του, με αποτέλεσμα να κλείσει το στάδιο διαπραγμάτευσής του ως τέχνημα και να τυποποιηθεί η τεχνολογία του, ώστε να αποτελεί για τον μέσο χρήστη αυτό που περιγράφεται μαύρο κουτί. Σύμφωνα λοιπόν με αυτήν την άποψη, δεν χρειαζόταν πλέον οι οδηγοί αυτοκινήτων στην Αμερική να εξασκούν την τεχνολογική τους ευφυΐα ώστε να συντηρούν ή να επισκευάζουν οι ίδιοι τα οχήματά τους, ούτε ένα αυτοκίνητο μπορούσε να μετασκευαστεί τόσο συχνά σε μηχανήμα με άλλη χρήση, όπως γεννήτρια.⁹⁷² Παρ' όλα αυτά οι πρακτικές της τεχνουργίας οχημάτων καταδεικνύουν ότι η ερμηνευτική ευελιξία δεν αποτελεί στάδιο μιας προδιαγεγραμμένης πορείας με τυποποιημένες φάσεις, τουλάχιστον όχι σε όλα τα ιστορικά και κοινωνικά πλαίσια. Ακόμη κι αν αυτό ισχύει για τον μέσο χρήστη των δυτικών κοινωνιών, δεν αποτελεί τον κανόνα για πολλές κουλτούρες ή για όλες τις κοινωνικοπολιτισμικές ομάδες.

⁹⁷² R. Kline – T. Pinch, “Users as Agents of Technological Change: The Social Construction of the Automobile in the Rural United States”, σ. 763–795.

5.2.2 Ο πόλεμος, τα τρίκυκλα και τα γκαζοζέν

Η παρούσα έρευνα για το φαινόμενο της τεχνουργίας στην Ελλάδα δεν έχει συμπεριλάβει την προπολεμική και τη μεσοπολεμική περίοδο. Όπως έχει καταδειχθεί όμως από τις σχετικές μελέτες, τέτοιες πρακτικές λάμβαναν χώρα τουλάχιστον στην Αμερική, κι ενδεχομένως και σ' ευρωπαϊκές χώρες.⁹⁷³ Επιπλέον, η έρευνα του Η. Καφάογλου αναδεικνύει την ύπαρξη τέτοιων πρακτικών και στην Ελλάδα.⁹⁷⁴ Η έλλειψη οδικών υποδομών, συνεργειών αλλά και ειδικά εκπαιδευμένων τεχνιτών καθιστούσε αναπόφευκτες τις πρακτικές τεχνουργίας, ώστε να επισκευάζονται και να συντηρούνται τα ολιγάριθμα αυτοκίνητα που υπήρχαν. Ο Π. Χατζημιχάλης περιέγραφε την κατάσταση αυτή το 1938 ως εξής: «Αί όδικαί συνθηκαί τῆς χώρας καθιστοῦν δυσχερή ἐάν οὐχί ἀδύνατον τήν κυκλοφορίαν, ἡ ἔλλειψις σταθμῶν βενζίνης καί ὀρυκτελαίων ἐπαχθῆ τόν ἀνεφοδιασμόν, ἡ σπάνις ἐμπειρῶν μηχανικῶν καί ὀδηγῶν προβληματικὴν τήν λειτουργίαν καί ἡ ἀνυπαρξία τῶν καταλλήλων συνεργειῶν ὡς καί ἀνταλλακτικῶν τεμαχίων, πολυδάπανον καί ἐν πολλοῖς ἀδύνατον τήν ἐπίσκευήν.»⁹⁷⁵

Παρ' ότι συνήθως αυτοί που επωμίζονταν με το να επισκευάζουν τα οχήματα των μεγαλοαστών που κυκλοφορούσαν εκείνη την εποχή, ήταν οι επαγγελματίες οδηγοί που εργάζονταν στις υπηρεσίες τους, δεν έλειπαν και κάποιες περιπτώσεις που οι ίδιοι οι ιδιοκτήτες επιδίδονταν σε πρακτικές τεχνουργίας για λόγους διασκέδασης.⁹⁷⁶ Μία τέτοια περίπτωση αφορά επί παραδείγματι στον νεαρό πρίγκιπα και μετέπειτα βασιλιά Αλέξανδρο, ο οποίος ήταν ενθουσιώδης λάτρης της τεχνολογίας του αυτοκινήτου, ενώ ταυτόχρονα αποτέλεσε εμβληματική φιγούρα για τη δημιουργία ενός συλλογικού φαντασιακού σε σχέση με την κουλτούρα της αυτοκίνησης στην ελληνική μεγαλοαστική τάξη των αρχών του 20^{ου} αιώνα. Ο Αλέξανδρος αναφέρεται ότι όχι μόνο απολάμβανε να μαστορεύει τα αυτοκίνητά του, αλλά προκαλούσε εσκεμμένα προβλήματα για να δοκιμάσει στην συνέχεια, επισκευάζοντάς τα τα εργαλεία που παράγγελλε από το εξωτερικό.⁹⁷⁷ Φαίνεται λοιπόν, ότι η ενασχόληση για λόγους

⁹⁷³ Βλ. Κ. Franz, *Tinkering. Consumers Reinvent the Early Automobile*. G. Mom, *Atlantic Automobilmism, The Emergence and Persistence of the Car, 1895 – 1940*, Berghahn, Oxford – New York, 2014, σ. 59 – 132.

⁹⁷⁴ Η. Καφάογλου, *Ελληνική αυτοκίνηση*, σ. 239 – 242.

⁹⁷⁵ Π. Χατζημιχάλης, *Συγκοινωνία και μεταφοραί*, Αθήνα, 1938, σ. 15.

⁹⁷⁶ Για περισσότερες πληροφορίες σε σχέση με τους επαγγελματίες οδηγούς ιδιωτών, ή σωφέρ, βλ. Η. Καφάογλου, *Ελληνική αυτοκίνηση*, σ. 115 – 129.

⁹⁷⁷ Μ. Αρβανιτόπουλος, *Η Ιστορία του ελληνικού μοτοσυκλετισμού*, Mototech, Αθήνα 2006, σ. 23.

ψυχαγωγίας με το αυτοκίνητο δεν αφορούσε μόνο στην οδήγηση αλλά και στο μαστόρεμα ως γνωριμία με ένα προϊόν τεχνολογίας που ήταν νέο για την εποχή.

Κατά τ' άλλα, οι επαγγελματίες οδηγοί αυτοκινήτου που δούλευαν είτε ως οδηγοί ταξί, είτε ως προσωπικοί οδηγοί των μεγαλοαστών οδηγών αυτοκινήτου, μάλλον ήταν εξ ανάγκης εξοικειωμένοι με το αντιμετωπίζουν μόνοι τους τα όποια τυχόν έστω απλά τεχνικά προβλήματα παρουσιάζαν τα οχήματά τους. Οι εξειδικευμένοι τεχνίτες αυτοκινήτου μάλλον σπάνιζαν λόγω και του ότι μέχρι τον Μεσοπόλεμο δεν υπήρχαν αντίστοιχες τεχνικές σχολές. Οι λίγοι επαγγελματίες τεχνίτες που υπήρχαν εκπαιδούνταν κυρίως ως καροπιοί ή μηχανουργοί.⁹⁷⁸ Αυτό το φαινόμενο μάλιστα δεν αποτελούσε ελληνική πρωτοτυπία.⁹⁷⁹

Η διεξαγωγή των Βαλκανικών πολέμων και της Μικρασιατικής εκστρατείας πάντως συνέβαλε στη διάδοση τόσο της κουλτούρας του αυτοκινήτου, όσο και της σχετικής τεχνογνωσίας, σύμφωνα με τον Χατζημιχάλη, ο οποίος σημειώνει ότι εκείνη την εποχή πραγματοποιούνται και οι πρώτες επιτάξεις πολιτικών οχημάτων για στρατιωτικές ανάγκες. Η στρατιωτική χρήση του αυτοκινήτου επιβάλλει όπως υποστηρίζει ο ίδιος τόσο την κατάρτιση των τεχνιτών, όσο και την διάδοση της εμπορίας ανταλλακτικών αλλά και την εξέλιξη της οδοποιίας.⁹⁸⁰ Η περαιτέρω εξέλιξη

⁹⁷⁸ Η. Καφάογλου, *Ελληνική αυτοκίνηση*, σ. 75.

⁹⁷⁹ K. Borg, *Auto Mechanics.Technology and Expertise in Twentieth Century America*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore, 2007, σ. 31–52.

⁹⁸⁰ Π. Χατζημιχάλης, *Συγκοινωνία και μεταφοραί*, Αθήνα, 1938, σ. 15. «Άλλ' αί ανάγκαι τῆς πολεμικῆς περιόδου τοῦ 1912 ἐπέβαλλον παρά τὰς ὡς ἄνω ἐναντιότητα τὴν εἰς εὐρυτέραν κλίμακα ἐισαγωγὴν αὐτοκινήτων πάσης φύσεως. Ἐκ τῶν κατὰ τὸ ἔτος 1912 κυκλοφορούντων αὐτοκινήτων ἐπετάχθησαν διὰ τὰς πολεμικὰς ἀνάγκας κριθέντα ὡς κατάλληλα περὶ τὰ 25, ἠγοράσθησαν δὲ ἐν τῇ σπουδῇ διὰ τὰς μεταφορὰς τῆς ἐκστρατείας 100 ἐτοιμοπαράδοτα φορτηγὰ μάρκας Φιάτ τοῦ ἐνός καὶ 1½ τόννου ὡς καὶ 13 ἐλαφρὰ φορτηγὰ Πεζῶ μετασκευασθέντα ὡς νοσοκομειακά. Τότε κυρίως ἄρχεται τὸ μόνον ἢ ἐκλαϊκευσις τοῦ αὐτοκινήτου ὡς μεταφορικοῦ μέσου καὶ ὑπὸ τῶν πρώτων Γάλλων, Γερμανῶν, Βέλγων καὶ Αὐστριακῶν ἐθελοντῶν σωφὲρ τοῦ στρατοῦ ἐκμάθησις τῆς μηχανῆς καὶ ὁδηγίας εἰς πολλοὺς Ἕλληνας στρατιῶτας, ἀλλὰ καὶ ἡ ἀναγνώρισις τῶν πολυτίμων τοῦ αὐτοκινήτου ὑπηρεσιῶν, μετὰ τὴν ἐκστρατείαν μάλιστα τῆς Ἡπείρου, ἧς ἡ ἐπιτυχὴς ἐκβασίς ὀφείλεται κατὰ μέρος εἰς τὴν χρησιμοποίησιν τοῦ φορτηγοῦ αὐτοκινήτου διὰ τὸν τακτικὸν αὐτῆς ἀνεφοδιασμόν. Ἐπι ζωηρότερον κατεφάνη τοῦτο καὶ κατὰ τὸν Ἑλληνο-βουλγαρικὸν πόλεμον τοῦ 1913, ὅτε ἡ ταχεία προέλασις καὶ ἡ τελικὴ νίκη ἐπετεύχθησαν κυρίως χάρις εἰς τὸν ταχὺν καὶ ἔγκαιρον ἀνεφοδιασμόν τῆς στρατιᾶς διὰ τῶν φορτηγῶν αὐτοκινήτων, ἀνερχομένων τότε εἰς 200 περίπου. Καὶ ἔχομεν οὕτω μετὰ τὴν πολεμικὴν περιόδον τοῦ 1912 τὸν πρώτον σταθμὸν τῆς ἀρχομένης γενικεύσεως τοῦ αὐτοκινήτου ἐν τῇ χρήσει τῶν εἰρηνικῶν μεταφορῶν. Αἱ ἐκστρατεῖαι ἐδημιούργησαν ὡς εἵπομεν ὁδηγούς καὶ τεχνίτας εἰδικευομένους εἰς τὴν μηχανὴν καὶ τὰς ἐπισκευὰς. Ἡ κυκλοφορία ἐπέβαλλε τὴν κατάλληλον ὁδοποιίαν, ἀνέπτυξε τὴν ἐμπορικὴν ἐκμετάλλευσιν τῆς τροφοδοτήσεως καὶ τῆς πωλήσεως ὑλικῶν καὶ ἀνταλλακτικῶν. Τοιοῦτοτρόπως ἐδημιουργήθη ἡ κατάλληλος ἀτιμόσφαιρα διὰ τὸ αὐτοκίνητον ἐν τῇ ὁποίᾳ διεγράφετο ἡ ἀνάγκη τῆς συγκοινωνίας μεθ' ὅλων ἐκείνων τῶν σημείων τῆς χώρας εἰς τὰ ὁποῖα δὲν ἔφθανεν ὁ σιδηρόδρομος. Ἀλλ' ὁ πανευρωπαϊκὸς πόλεμος καὶ τα συνεπελθόντα ἱστορικὰ γεγονότα ἀνέτρεψαν ὡς ἦτο φυσικὸν ἐν Ἑλλάδι τὴν τάσιν τῶν πρώτων προσπαθειῶν, ὥστε μόλις μετὰ τὴν λήξιν τοῦ πολέμου, τὴν ἀποχώρησιν τῶν συμμαχικῶν στρατευμάτων, καὶ τὴν διάλυσιν τοῦ συμμαχικοῦ αὐτοκινητιστικοῦ ὑλικοῦ, ἀλλὰ κυρίως μετὰ τὴν Μικρασιατικὴν ἐκστρατείαν καὶ τὴν ἐπίδοσιν τῆς χώρας εἰς τὴν εἰρηνικὴν περισυλλογὴν καὶ ἀνόρθωσιν τῆς, ἐγκαινιάζεται νέος σταθμὸς ἐξελίξεως τοῦ αὐτοκινήτου ἐν Ἑλλάδι.»

της τεχνογνωσίας συντελείται με την ίδρυση των τεχνικών σχολών που ιδρύονται στην Ελλάδα κατά τον Μεσοπόλεμο, όπως η Σιβιτανίδειος Σχολή Τεχνών κι Επαγγελματιών στην Αθήνα το 1927, η Τεχνική Σχολή «Ευκλείδης» στη Θεσσαλονίκη το 1936, κι η Τεχνική Σχολή «Ηράκλειτος» στον Πειραιά το 1939. Σε αυτές υπήρχαν μεταξύ άλλων μαθήματα μηχανουργίας κι επισκευής αυτοκινήτων, ωστόσο ο αριθμός των τεχνιτών αυτοκινήτου που αποφοίτησαν από αυτές ήταν μάλλον περιορισμένος. Οι περισσότεροι τεχνίτες που ασχολούνταν με το αυτοκίνητο εκπαιδεύονταν εμπειρικά ως μαθητευόμενοι συνήθως σε μηχανουργεία, καθ' ότι τα συνεργεία αυτοκινήτων ήταν λιγοστά κι υπήρχαν κυρίως στην Αθήνα και τον Πειραιά.

Ο Β΄ Παγκόσμιος πόλεμος αποδείχθηκε αποφασιστικός παράγοντας για την περαιτέρω εδραίωση της κουλτούρας της τεχνουργίας οχημάτων. Όπως έχει αναφερθεί και στο 2^ο κεφάλαιο, κατά την διάρκεια του Ελληνοϊταλικού πολέμου ο ελληνικός στρατός προχώρησε σε επιτάξεις πολιτικών αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών, λόγω της αριθμητικής ανεπάρκειας των στρατιωτικών οχημάτων. Κάποια από αυτά τα πολιτικά οχήματα μετασκευάστηκαν από τους μηχανικούς του στρατού. Ύστερα από την ήττα κι υποχώρηση του ελληνικού στρατού το 1941 τα περισσότερα από αυτά τα αυτοκίνητα μεταφέρθηκαν στην Αίγυπτο όπου και πωλήθηκαν ή εγκαταλείφθηκαν.⁹⁸¹ Η εποχή της Κατοχής λοιπόν βρίσκει τη χώρα με εκτεταμένες ελλείψεις σε μεταφορικά μέσα, αλλά και με μία πληθώρα εγκαταλελειμμένων ημικατεστραμμένων στρατιωτικών οχημάτων του βρετανικού και ιταλικού στρατού αρχικά και του γερμανικού στην συνέχεια. Επιπλέον τα συγκοινωνιακά μέσα μάλλον υπολειπόμενα.

Κατά συνέπεια, άνθρωποι χωρίς συστηματικές τεχνικές γνώσεις και με ανύπαρκτη ή λιγοστή τεχνική εμπειρία, όπως ο Αλέξανδρος Τοπάλογλου που είδαμε παραπάνω, πειραματίζονταν αναγκαστικά με την επισκευή ή τροποποίηση των εγκαταλελειμμένων στρατιωτικών οχημάτων, χρησιμοποιώντας ανταλλακτικά που συνέλεγαν από άλλα οχήματα ή έκλεβαν από τα επιταγμένα από τις κατοχικές δυνάμεις συνεργεία και μηχανουργεία.⁹⁸² Κάποιες φορές μάλιστα οι ίδιες οι κατοχικές δυνάμεις πραγματοποιούσαν δημοπρασίες ημικατεστραμμένων οχημάτων.⁹⁸³ Η συνηθέστερη

⁹⁸¹ Αρχείο Διευθύνσεως Ιστορίας Στρατού, Υποαρχείο Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, Φάκελος 775, Υποφάκελος Στ', Α/Α 4 (14/10/1940), Φάκελος 693, Υποφάκελος Α', Α/Α 169 (10/11/1940), Φάκελος 795ΑΒΓΔ, Υποφάκελος Γ', Α/Α 4 (24/5/1940); Φάκελος 775, Υποφάκελος Στ, Α/Α 16 (31/8/1940), Φάκελος 775, Υποφάκελος Γ', Α/Α 26 (31/8/1940). Μ. Αρβανιτόπουλος, *Η ιστορία του ελληνικού μοτοσυκλετισμού*, σ. 186 – 190. Η. Καφάογλου, *Ελληνική αυτοκίνηση*, σ. 502 – 584.

⁹⁸² Οργανισμός Ανασυγκροτήσεως, «Πρόγραμμα Ανασυγκροτήσεως της χώρας», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 277 – 8, Ιούλ. – Αύγ. 1947, σ. 65 – 125

⁹⁸³ Συνέντευξη με τον Α. Τοπάλογλου, βλ. Η. Καφάογλου, *Ελληνική αυτοκίνηση*, σ. 519 – 537

πρακτική τεχνουργίας εκείνη την περίοδο ήταν η συλλογή διαφόρων ετερόκλητων ανταλλακτικών κι η συναρμολόγηση νέων οχημάτων, κυρίως τρικύκλων. Τα τρίκυκλα ήταν ιδιαίτερα δημοφιλή κι αποτελούσαν προϊόν έμπνευσης από αντίστοιχα στρατιωτικά οχήματα του ιταλικού στρατού, τα λεγόμενα *furkonì*. Η λέξη αυτή, όπως υποστηρίζει ο Μ. Αρβανιτόπουλος σε σχετική έρευνά του υιοθετήθηκε και στην Ελλάδα. Τα τρίκυκλα λοιπόν, ή φουρκόνια σύμφωνα με το λεξιλόγιο εκείνης της εποχής κατασκευάζονταν μέσω της συγκόλλησης μίας καρότσας συχνά χειροποίητης στο μισό μπροστινό μέρος μίας κομμένης μοτοσυκλέτας.⁹⁸⁴



Πλανόδιοι παγοπώλες σε ένα τρίκυκλο, Αθήνα, 1946. Πηγή: Αρχείο Δ. Χαρισιάδη – Φωτογραφικό Αρχείο Μουσείου Μπενάκη

Με δεδομένο ότι εκείνη την εποχή πέρα απ' το ότι οι λίγες συγκοινωνιακές γραμμές που υπήρχαν στις πόλεις υπολειπούν, ενώ ακόμη όπως περιγράφηκε και στο κεφάλαιο για τις υποδομές αυτοκίνησης τα οδικά και σιδηροδρομικά δίκτυα γίνονταν στόχος στρατιωτικών επιθέσεων, τα τρίκυκλα αυτά αποτελούσαν ένα πρόσφορο αυτοσχέδιο μεταφορικό μέσο. Όπως διαφαίνεται επίσης από την διήγηση του Τοπάλογλου αποτελούσαν επίσης και μέσο διεξαγωγής του ανταλλακτικού εμπορίου μεταξύ των αστικών κέντρων και των χωριών. Όπως είναι ευνόητο, οι άνθρωποι που επιδίδονταν σε τέτοιες πρακτικές προκειμένου να καλύψουν τις στοιχειώδεις μεταφορικές ανάγκες τους, έπρεπε να εξασκήσουν αρκετά την φαντασία τους και την εφευρετικότητά τους, καθ' ότι ήταν αναγκασμένοι ελλείψει γνώσεων, αλλά και κατάλληλων εργαλείων κι ανταλλακτικών να χρησιμοποιήσουν ανορθόδοξες μεθόδους. Ως ανορθόδοξα μπορούν να χαρακτηριστούν και τα οχήματα που αποτελούσαν προϊόν αυτών των μετασκευών και συναρμολογήσεων, τα οποία

⁹⁸⁴ Μ. Αρβανιτόπουλος, *Η ιστορία του ελληνικού μοτοσυκλετισμού*, σ. 239 – 242.

αποτελούνταν από ένα συνονθύλευμα εξαρτημάτων και μηχανημάτων διαφορετικής προέλευσης.⁹⁸⁵



Τα εγκαταλελειμμένα στρατιωτικά οχήματα του βρετανικού στρατού χρησιμοποιούνταν ως πηγή ανταλλακτικών και μηχανικών μερών για την συναρμολόγηση οχημάτων. Πηγή: Φωτογραφικό Αρχείο Πολεμικού Μουσείου

Η πιο εντυπωσιακή εφεύρεση όμως της περιόδου εκείνης αφορούσε στην τεχνολογία του γκαζοζέν. Η επίταξη των αποθεμάτων καυσίμων από τον ναζιστικό στρατό κι η επακόλουθη έλλειψή τους άφηνε μόνο δύο επιλογές στους Έλληνες της εποχή την Κατοχής. Η πρώτη ήταν να κλέβουν καύσιμα από το ναζιστικό στρατό, πράγμα ιδιαίτερα επικίνδυνο καθ' ότι η τιμωρία σε περίπτωση που ανακαλύπτονταν ήταν ιδιαίτερα βάνουση. Η δεύτερη ήταν η τεχνολογία των γκαζοζέν, η οποία αφορούσε στην χρήση καυσίμου σε αέρια μορφή. Η τεχνολογία των γκαζοζέν είχε χρησιμοποιηθεί πειραματικά σε εργοστάσια της Γερμανίας ήδη από την εποχή του Μεσοπολέμου. Επί Μεταξά αναφέρεται ότι προγραμματιζόταν να εισαχθούν κάποια τέτοια φορτηγά δοκιμαστικά και στην Ελλάδα.⁹⁸⁶ Επιπλέον ο μηχανικός Χ. Βοσνιώτης πρότεινε την εξέλιξη της τεχνολογίας αυτής σε εργοστασιακό επίπεδο και στη χώρα μας, ώστε να αποκτήσει επάρκεια καυσίμων.⁹⁸⁷ Την εποχή του Β' Παγκοσμίου η μετατροπή βενζινοκίνητων αυτοκινήτων σε αεριοκίνητα δεν ήταν

⁹⁸⁵ Συνέντευξη με τον Α. Τοπάλογλου, βλ. Η. Καφάογλου, *Ελληνική αυτοκίνηση*, σ. 519 – 537.

⁹⁸⁶ Υφυπουργείον Τύπου και Τουρισμού, Διεύθυνσις Λαϊκής Διαφωτίσεως, *Τέσσαρα Χρόνια Διακυβερνήσεως Ι. Μεταξά*, Τ. Δ', Εκδόσεις 4^{ης} Αυγούστου, Αθήνα, 1940, σ. 37

⁹⁸⁷ Χ. Βοσνιώτης, *Η Βιομηχανία των Αυτοκινήτων*, Βιομηχανική Επιθεώρησις, Αθήνα, 1940, σ. 8

άγνωστη σε διάφορες ευρωπαϊκές χώρες που επίσης αντιμετώπιζαν έλλειψη καυσίμων. Τέτοιες τεχνικές αναφέρεται ότι εφαρμόζονταν σε συνεργεία επί παραδείγματι της Φινλανδίας.⁹⁸⁸



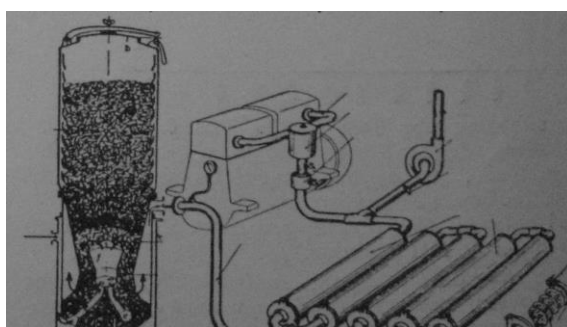
Όχημα του γερμανικού στρατού, κατασχεμένο από ομάδα ανταρτών. Πηγή: Φωτογραφικό Αρχείο Πολεμικού Μουσείου

Η εκδοχή της τεχνολογίας γκαζοζέν που εφαρμόστηκε στην Ελλάδα ήταν βέβαια αυτοσχέδια, και πολύ πιο πρωτόγονη. Μέσα στον κινητήρα εσωτερικής καύσης του αυτοκινήτου τοποθετούνταν δυο μικρές δεξαμενές, η μία εγκιβωτισμένη μέσα στην άλλη. Η εσωτερική δεξαμενή περιείχε στέρεο καύσιμο υλικό, συνήθως ξύλο, το οποίο θερμαινόταν, σε κενό οξυγόνου για να αποφευχθεί η έκρηξη, μέσω της καύσης επίσης ξύλου στην εξωτερική δεξαμενή. Η θέρμανση του καυσίμου της εσωτερικής δεξαμενής παρήγαγε αέρια που διοχετεύονταν στους κυλίνδρους της μηχανής του οχήματος μέσω σωληνώσεων, όπως οι συμβατικές που χρησιμοποιούνται στα βενζινοκίνητα αυτοκίνητα εργοστασιακής κατασκευής. Συχνά αναφέρεται ότι χρησιμοποιούνταν οικιακοί θερμοσίφωνες σε αυτές τις κατασκευές, οι οποίες παρ' ότι αυτοσχέδιες περιείχαν κάποιες αξιοσημείωτες καινοτομίες ώστε να γίνουν λειτουργικές. Για παράδειγμα, προκειμένου τα οχήματα που λειτουργούσαν με γκαζοζέν να μπορούν να μην σταματούν σε δρόμους με ανηφορική κλίση, η διάμετρος των κυλινδρικών δεξαμενών έπρεπε να παρουσιάζει μαθηματική αναλογία με την ιπποδύναμη της μηχανής, την οποία οι αυτοδίδακτοι μηχανικοί έβρισκαν εμπειρικά προσαρμόζοντας αντίστοιχα την διάμετρο του μεταλλικού κυλίνδρου.⁹⁸⁹

⁹⁸⁸ T. Myllyntaus, 'Switching to a Biofuel at the Pinch: Wood Gas in Finish Motoring During World War II', *ICON*, τ. 16, 2012, σ. 101 – 122.

⁹⁸⁹ Μ. Αρβανιτόπουλος, *Η ιστορία του ελληνικού μοτοσυκλετισμού*, σ. 213.

Μία αντίστοιχη τεχνολογική καινοτομία αφορούσε στην κατασκευή υβριδικών οχημάτων που χρησιμοποιούσαν ταυτόχρονα βενζίνη και αέριο ως κινητήρια δύναμη. Κατ' αρχάς, προκειμένου να γίνει η εκκίνηση της μηχανής, ακόμη και τα οχήματα που χρησιμοποιούσαν γκαζοζέν χρειάζονταν μια μικρή ποσότητα βενζίνης. Επιπλέον, επειδή η αεριοκίνηση τύπου γκαζοζέν δεν ήταν ιδιαίτερα πρακτική, κάποιοι χρησιμοποιούσαν βενζίνη στις δύσκολες διαδρομές και γύριζαν το όχημά τους στο γκαζοζέν, είτε όταν η διαδρομή ήταν σε ευθύ δρόμο, είτε όταν συναντούσαν στους δρόμους ναζιστικά μπλόκα, ώστε να μην τιμωρηθούν, λόγω του ότι η χρήση βενζίνης απαγορευόταν στους Έλληνες.⁹⁹⁰



Ο μηχανισμός του γκαζοζέν. Πηγή: Χ. Βοσυνιώτης, *Η Βιομηχανία των Αυτοκινήτων*, Βιομηχανική Επιθεώρησης, Αθήνα, 1940, σ. 8

Η επίταξη των μηχανουργείων και των λιγοστών συνεργείων που υπήρχαν από τις κατοχικές δυνάμεις έδωσε σημαντική ώθηση στην ανάπτυξη της κουλτούρας της τεχνουργίας, καθ' ότι σε αυτά προσλαμβάνονταν κάποιοι Έλληνες, συχνά ανήλικοι, για να εργαστούν. Η ανταλλαγή τεχνικών γνώσεων μεταξύ των Γερμανών στρατιωτών που χρησιμοποιούσαν συγκεκριμένη μεθοδολογία και των Ελλήνων τεχνιτών που χρησιμοποιούσαν εμπειρικές μεθόδους, οι οποίες αν και υπολείπονταν σε συστηματικότητα, προσέφεραν τεχνικές λύσεις ακόμη και σε περιπτώσεις οχημάτων που εκ πρώτης όψεως δεν επιδέχονταν διόρθωσης, ήταν γόνιμη και για τις δύο πλευρές. Οι ικανότητες των Ελλήνων εμπειρικά εκπαιδευμένων τεχνιτών, αλλά και το γεγονός ότι δεν πτοούνταν από να προσπαθούν με κάθε ευκαιρία να κλέβουν εξαρτήματα, εργαλεία ή καύσιμα από τα μηχανουργεία στα οποία εργάζονταν, παρ' ότι γνώριζαν ότι θα τιμωρούνταν σκληρά, έκαναν τους Γερμανούς στρατιωτικούς να τους αποκαλούν με την προσωνυμία «διάβολοι».⁹⁹¹

⁹⁹⁰ Συνέντευξη με τον Α. Τοπάλογλου, βλ. Η. Καφάογλου, *Ελληνική αυτοκίνηση*, σ. 519 – 537.

⁹⁹¹ Μ. Αρβανιτόπουλος, *Η ιστορία του ελληνικού μοτοσυκλετισμού*, σ. 219.

Με την λήξη του πολέμου, παρά τις σχετικές υποσχέσεις που είχαν δοθεί από τις κρατικές αρχές για την αποζημίωση των πολιτών που τα αυτοκίνητά τους είχαν επιταχθεί κατά τη διάρκεια του πολέμου, αυτό δεν συνέβη. Οι σοβαρές ελλείψεις σε μεταφορικά μέσα συνεχίστηκαν καθ' όλη τη διάρκεια της δεκαετίας του 1940 τουλάχιστον. Η ιδιοκτησία αυτοκινήτου λοιπόν εξακολουθούσε να είναι εξαιρετικά σπάνια για το μεγαλύτερο μέρος του ελληνικού πληθυσμού, όχι μόνο λόγω της ένδειας στην οποία είχε περιέλθει, αλλά και λόγω των προστατευτικών περιορισμών που τέθηκαν στις εισαγωγές, με εξαίρεση βέβαια τις συμφωνίες για εισαγωγές που πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια της εφαρμογής του Marshall, όπως περιγράφηκε και στο 2^ο κεφάλαιο.⁹⁹²

Ταυτόχρονα, η εμφύλια πολεμική σύρραξη σε ένα μεγάλο μέρος της ελληνικής υπαίθρου δημιούργησε αστυφιλικά ρεύματα προς τα αστικά κέντρα και κυρίως την Αθήνα. Η εργασία σε κάποιο μηχανουργείο ή ακόμη περισσότερο η εργασία του μικρεμπόρου ήταν μία συνήθης επαγγελματική λύση για αρκετούς από τους ανειδίκευτους νέους. Η χρήση αυτοσχέδια κατασκευασμένων τρικύκλων ή αυτοκινήτων σε αυτές τις περιπτώσεις είχε καίρια σημασία γι' αυτές τις επαγγελματικές δραστηριότητες. Πολλοί νέοι, οι οποίοι περιγράφονται και στην έρευνα της Λεοντίδου ως περιπλανώμενο προλεταριάτο, έβρισκαν εργασία είτε ως τεχνίτες που συναρμολογούσαν τέτοια οχήματα, είτε ως πλανόδιοι πωλητές που συναρμολογούσαν ένα δικό τους όχημα και το χρησιμοποιούσαν για να μετακινούνται και να πωλούν πάγο για τα ψυγεία της εποχής εκείνης, ή άλλα εμπορεύματα.⁹⁹³

Οι πηγές για τα μηχανικά μέρη, και τα ανταλλακτικά που χρησιμοποιούνταν για την κατασκευή ή την συναρμολόγηση αυτών των οχημάτων ήταν για μία ακόμη φορά τα διάσπαρτα απομεινάρια στρατιωτικών οχημάτων, τα οποία πλέον ο ελληνικός στρατός συνέλεγε και συγκέντρωνε για λογαριασμό του Οργανισμού Διαχείρισης Συμμαχικού Υλικού σε ειδικές μάντρες. Μία μεγάλη μάντρα βρισκόταν στο Ελληνικό, που τότε ονομαζόταν Χασάνι, στην έκταση που αργότερα χρησιμοποιήθηκε ως Αερολιμένας Αθηνών. Επιπλέον, μηχανολογικό υλικό που προερχόταν και από τη βοήθεια Marshall συγκεντρωνόταν σε κάποιες αποθήκες στον Πειραιά. Όπως είδαμε και στο 2^ο κεφάλαιο, ο Clarke, υπεύθυνος της αμερικανικής αποστολής είχε χαρακτηρίσει τις αποθήκες αυτές καίριες για την ελληνική οικονομία, καθ' ότι

⁹⁹² Οργανισμός Ανασυγκροτήσεως, «Πρόγραμμα Ανασυγκροτήσεως της χώρας», σ. 65 – 125

⁹⁹³ Βλ. Λ. Λεοντίδου, *Πόλεις της σιωπής. Εργατικός εποικισμός της Αθήνας και του Πειραιά, 1909 – 1940*, ΕΤΒΑ, Αθήνα 1989, σ. 256 – 9.

αντίστοιχες πρακτικές συναρμολόγησης και χρήσης ανταλλακτικών για επισκευή και συντήρηση οχημάτων δεν εκτελούσαν μόνο οι πολίτες αλλά κι ο ίδιος ο στρατός.⁹⁹⁴ Η χρήση του υλικού που βρισκόταν σε αυτούς τους χώρους δεν επιτρεπόταν πάντοτε στους πολίτες, παρ' όλα αυτά το παράνομο εμπόριο ή οι κλοπές μηχανημάτων, εργαλείων κι ανταλλακτικών κι η διοχέτευσή τους σε συνεργεία και μηχανουργεία ήταν ένα φαινόμενο μάλλον όχι σπάνιο.

Σύμφωνα με άλλες μαρτυρίες, λόγω των εισαγωγικών περιορισμών ανθούσε και το λαθρεμπόριο μηχανικών μερών όπως κινητήρες, ή ανταλλακτικών από το εξωτερικό. Υπήρχαν μάλιστα οι φήμες ότι το λαθρεμπόριο αυτό γινόταν με πρώην στρατιωτικούς του Ναζιστικού στρατού που είχαν πρόσβαση σε αποθήκες με μηχανολογικό υλικό στη Γερμανία, ή και με τις χήρες τους. Σύμφωνα πάντοτε με αυτές τις φήμες, κάποια φθηνά ξενοδοχεία σε γερμανικές πόλεις λειτουργούσαν ως συνήθεις τόποι αλληλοαναγνώρισης όσων ενδιαφέρονταν για παράνομες συναλλαγές. Οι Γερμανοί που σκόπευαν να πωλήσουν μηχανολογικό υλικό γνώριζαν ότι σε αυτά τα μέρη μπορούσαν να βρουν Έλληνες λαθρεμπόρους.⁹⁹⁵

Σε κάθε περίπτωση, οι μεταφορικές ανάγκες τόσο του στρατού, όσο και μιας μεγάλης μερίδας πληθυσμού για αρκετά χρόνια μετά τη λήξη του Πολέμου καλύπτονταν με συναρμολογημένα και μετασκευασμένα οχήματα. Οι ελληνικές αρχές αναγκάζονταν να αγνοούν το γεγονός ότι αυτά τα οχήματα δεν πληρούσαν τις προβλεπόμενες από το νόμο προδιαγραφές ασφαλείας ή εκπομπής καυσαερίων, καθ' ότι δεν υπήρχαν πολλές εναλλακτικές λύσεις.⁹⁹⁶ Τα αυτοκίνητα, τα λεωφορεία και κυρίως τα τρίκυκλα που κυκλοφορούσαν λοιπόν στους δρόμους της πρωτεύουσας μέχρι τουλάχιστον και τις αρχές της δεκαετίας του 1950, και σύμφωνα με τις σχετικές περιγραφές του Lacarière για πολλά περισσότερα χρόνια στους δρόμους της ελληνικής επαρχίας διέφεραν κατά πολύ από τα αρχικά οχήματα που είχαν κάποτε παραχθεί από τις εργοστασιακές γραμμές παραγωγής. Αποτελούσαν ετερόκλητα κατασκευάσματα που είχαν προκύψει από την συναρμολόγηση διαφόρων μερών στρατιωτικών και πολιτικών οχημάτων ιταλικής, βρετανικής, γερμανικής και αμερικανικής προέλευσης που συνδύαζαν τεχνολογίες διαφορετικών περιόδων, κατασκευασμένα σύμφωνα με τις ανορθόδοξες τεχνικές μεθόδους των Ελλήνων τεχνιτών. Αρκετά εύγλωττα

⁹⁹⁴ Ministry of Coordination, Greek – American Automotive Committee, held in G.R.P.C.O. Office, 22nd of July, 1949, Study of Greek Highway Problem, NARA-RG469-entry1027-box1-Inl Tp 200-22.

⁹⁹⁵ Μ. Αρβανιτόπουλος, *Η ιστορία του ελληνικού μοτοσυκλετισμού*, σ. 244.

⁹⁹⁶ Οργανισμός Ανασυγκροτήσεως, «Πρόγραμμα Ανασυγκροτήσεως της χώρας», σ. 65 – 125

απεικονίζεται το γεγονός αυτό σε μια αγγελία της εποχής, στην οποία αναφερόταν ότι προσφερόταν για πώληση μια ιταλική μοτοσυκλέτα Bonelli με αγγλικές ρόδες και γερμανική καρότσα.⁹⁹⁷ Το γεγονός ότι στις πινακίδες των συνεργείων και μηχανουργείων της εποχής δεν αναγραφόταν η λέξη «Επισκευές», αλλά η λέξη «Μετασκευές», είναι ενδεικτικό των εργασιών που εκτελούνταν σε αυτά.

Οι ικανότητες των τεχνιτών που εφάρμοζαν αυτές τις τεχνικές είχαν πάρει σχεδόν μυθικές διαστάσεις στο συλλογικό φαντασιακό της εποχής. Ένα ενδεικτικό περιστατικό αφηγείται ο ένας επαγγελματίας οδηγός κι ερασιτέχνης τεχνουργός αυτοκινήτων ονόματι Πέτρος Ιατρόπουλος. Ο Ιατρόπουλος, λάτρης αυτοκινήτων ο ίδιος, πέρασε το μεγαλύτερο μέρος της ζωής του από την δεκαετία του 1940 έως σήμερα μαστορεύοντας κι επαναφέροντας αχρηστευμένες αντίκες στην αρχική τους μορφή. Όπως θυμάται: «Την δεκαετία του 1940, ο πατέρας μου, επίσης οδηγός αυτοκινήτου με έπαιρνε μαζί του στο συνεργείο στον Πειραιά. Εκεί υπήρχε ένας τεχνίτης που μαστόρευε για πολύ καιρό ένα μηχανήμα. Όταν τελείωσε, ο κόσμος τρελάθηκε. Θυμάμαι τους άνδρες που ήταν εκεί να λένε ότι έφτιαξε μια μηχανή που δούλευε χωρίς καύσιμο. Της είχε βάλει ένα μαραφέτι που απελευθέρωνε σταδιακά αέριο που είχε συμπίεσει σε ένα δοχείο, με το οποίο παραγόταν κεντρόφυγος κίνηση. Λέγανε ότι μ' αυτό οδηγούσε το μηχανάκι του κι έφτανε από τον Πειραιά ως το Ελληνικό.»⁹⁹⁸ Ανεξάρτητα από το κατά πόσο ήταν απόλυτα ακριβή τα κατορθώματα των εμπειροτεχνιτών, τέτοιες διηγήσεις είναι αποκαλυπτικές της δημοφιλίας που είχαν οι πρακτικές τεχνουργίας κι οι τεχνίτες που τις εφάρμοζαν, στις περιοχές της εργατικής τάξης όπου η συγκέντρωση συνεργείων και μηχανουργείων κι η προσέλκυση αντίστοιχου κόσμου έκαναν να ανθεί η κουλτούρα του γκαράζ, όπως στον Πειραιά.

5.2.3 Η κουλτούρα του γκαράζ την περίοδο 1960 – 1970. Από τους αγώνες αυτοκινήτου στους έξυπνους καταναλωτές

Από τα τέλη της δεκαετίας του 1950 και κυρίως κατά την διάρκεια της δεκαετίας του 1960 κι εξής, η ιδιωτική κατανάλωση αυξάνεται κατακόρυφα στην Ελλάδα.⁹⁹⁹

⁹⁹⁷ Μ. Αρβανιτόπουλος, *Η ιστορία του ελληνικού μοτοσυκλετισμού*, σ. 214.

⁹⁹⁸ Συνέντευξη με τον Π. Ιατρόπουλο, Αθήνα, 20 – 4 – 2013. Ο Π. Ιατρόπουλος, τον οποίο ευχαριστώ θερμά για την παραχώρηση αυτής της συνέντευξης εργάστηκε από την δεκαετία του 1960 κι εξής στο χώρο του αυτοκινήτου, ενώ ο ίδιος πραγματοποιούσε ερασιτεχνικές επισκευές κι ανακατασκευές παλαιών αντικών.

⁹⁹⁹ Β. Καραποστόλης, *Η καταναλωτική συμπεριφορά στην ελληνική κοινωνία. 1960 – 1975*, ΕΚΚΕ, Αθήνα, 1984, σ. 15 – 20.

Αντίστοιχα, η αυτοκίνηση ακολουθεί καταναλωτικά πρότυπα που προσιδιάζουν με αυτά των δυτικών χωρών. Το γεγονός αυτό οφειλόταν εν μέρει στην άνοδο του μέσου κατά κεφαλήν εισοδήματος, κι εν μέρει στην μερική άρση των περιορισμών στις εισαγωγές. Η ιδιοκτησία αυτοκινήτου στην Ελλάδα ήταν χαμηλότερη από τον δυτικοευρωπαϊκό μέσο όρο κι υψηλότερη από τον ανατολικοευρωπαϊκό. Περισσότερα στοιχεία γι' αυτό το ζήτημα θα αναφερθούν στο υποκεφάλαιο που εξετάζει την κατανάλωση.

Παρά το γεγονός ότι οι αριθμοί αυτοκινήτων και δη επιβατικών αυξάνονταν με αλματώδεις ρυθμούς, η αγορά καινούριου αυτοκινήτου ήταν πέρα από τις δυνατότητες του μέσου καταναλωτή. Για τον λόγο αυτό, η αγορά αυτοκινήτου μέχρι και την δεκαετία του 1980 κυριαρχείται από μεταχειρισμένα οχήματα.¹⁰⁰⁰ Το 1979 μάλιστα απελευθερώνονται οι εισαγωγές μεταχειρισμένων αυτοκινήτων.¹⁰⁰¹ Οι ανορθόδοξες μετασκευές όπως τα φουρκόνια σταδιακά περιορίζονται μέχρι που εξαλείφονται. Όλα τα παραπάνω βέβαια αφορούσαν μέχρι την δεκαετία του 1970 κυρίως στην πρωτεύουσα και σε κάποια αστικά κέντρα. Στην ελληνική επαρχία η κυκλοφορία αυτοκινήτων ήταν πιο περιορισμένη, ενώ σε απομακρυσμένες περιοχές και χωριά εξακολουθούσαν να κυκλοφορούν κάποιες από τις ιδιοκατασκευές της πρώτης μεταπολεμικής περιόδου.

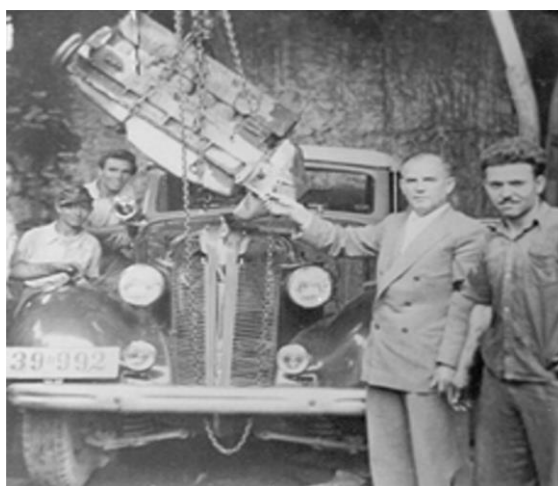
Ακόμη και σε ό,τι αφορά στα μεταχειρισμένα ιδιωτικής χρήσεως οχήματα που κυκλοφορούσαν στις πόλεις όμως, οι πρακτικές τεχνουργίας κι η κουλτούρα του γκαράζ σε διάφορες εκδοχές δεν εγκαταλείπονται παντελώς. Το γεγονός αυτό σχετίζεται κατ' αρχάς με την ίδια την εμπειρική εκπαίδευση των τεχνιτών που εργάζονταν στα συνεργεία αυτοκινήτων, τα οποία βέβαια είχαν εν τω μεταξύ πληθύνει. Παρά την επαναλειτουργία των τεχνικών σχολών που είχαν ιδρυθεί κατά τον Μεσοπόλεμο, μέχρι και τις αρχές του 1970 δεν απαιτείτο κάποια πιστοποίηση τεχνικής εκπαίδευσης για τους τεχνίτες που εργάζονταν σε συνεργεία, με αποτέλεσμα ένας

¹⁰⁰⁰ Συνέντευξη με τον Θ. Καλαμίτση. Η συνέντευξη πραγματοποιήθηκε τον Δεκέμβριο του 2012 από τον Η. Καφάογλου, και συμμετείχα σε αυτήν ύστερα από ευγενική πρόσκλησή του. Βλ. Η. Καφάογλου, *Ελληνική αυτοκίνηση*, σ. 490 – 497. Βλ. επίσης, «Ρεκόρ εις πωλήσεις μεταχειρισμένων αυτοκινήτων τον Απρίλιον», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 99, 1964, σ. 13. «Η ελληνική αγορά μεταχειρισμένων αυτοκινήτων», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 100, 1964, σ. 16. «Από μήνα σε μήνα η ελληνική αγορά μεταχειρισμένων και καινούργιων αυτοκινήτων Ι.Χ.», *Το Ιδιωτικόν Ι.Χ. Αυτοκίνητον*, τ. 90 – 1, 1963, σ. 8. «Από μήνα σε μήνα η ελληνική αγορά μεταχειρισμένων και καινούργιων αυτοκινήτων Ι.Χ.», *Το Ιδιωτικόν Ι.Χ. Αυτοκίνητον*, τ. 92 – 3, 1963, σ. 5.

¹⁰⁰¹ «Μπανάνες», *4 Τροχοί*, τ. 111, 1979, σ. 42 – 5

μεγάλος αριθμός συνεργείων να είναι στελεχωμένος από τους λεγόμενους *garagistes*.¹⁰⁰²

Μια μεγάλη μερίδα τεχνιτών εκπαιδεύονταν κατά τη διάρκεια της στρατιωτικής τους θητείας. Επιπλέον πολλοί ανήλικοι εκπαιδεύονταν ως μαθητευόμενοι σε εργοστάσια κατασκευής στρατιωτικών οχημάτων, όπως το 301 Εργοστάσιο Βάσεως στους Αγίους Αναργύρους στην Αθήνα, το οποίο λειτούργησε ως άτυπο κέντρο τεχνικής εκπαίδευσης για εκατοντάδες παιδιά. Οι γονείς χαμηλότερων εισοδημάτων έστελναν εκεί τα παιδιά τους όχι μόνο για να συνεισφέρουν στο οικογενειακό εισόδημα μέσω της μικρής αμοιβής που προσφερόταν, αλλά και για να αποκτήσουν γνώσεις που θα βοηθούσαν στην μετέπειτα επαγγελματική αποκατάσταση των παιδιών αυτών. Εκεί μάλιστα, όπως καταδεικνύεται στην έρευνα του Καφάογλου, εργάζονταν όχι μόνο αγόρια, αλλά και κορίτσια ή νέες γυναίκες ως γαζώτριες για τις ταπετσαρίες των αυτοκινήτων.¹⁰⁰³ Λόγω των περιορισμένων εκπαιδευτικών υποδομών τεχνικής κατάρτισης αλλά και λόγω της ένδειας που χαρακτήριζε πολλές ελληνικές οικογένειες, ο στρατός εν γένει, αν λάβουμε υπ' όψη και την περίπτωση των MOMA που περιγράφηκε στο 2^ο κεφάλαιο, προσέφερε τέτοιες ευκαιρίες επαγγελματικής κατάρτισης μέσω του θεσμού της μαθητείας.



Επισκευή ενός ταξί μάρκας Buick σε συνεργείο του Πειραιά, 1948. Πηγή: Προσωπικό αρχείο Π. Ιατρόπουλου

Λαμβανομένων υπ' όψη των παραπάνω, η τεχνική κατάρτιση του μέσου όρου των τεχνιτών που εργάζονταν στα συνεργεία των πόλεων τουλάχιστον, ήταν σίγουρα

¹⁰⁰² «Γράμματα», 4 Τροχοί, τ. 100, 1978, σ. 12.

¹⁰⁰³ Συνέντευξη με τον Θ. Βαλασόπουλο. Η συνέντευξη πραγματοποιήθηκε τον Ιούλιο του 2013 από τον Η. Καφάογλου, και συμμετείχα σε αυτήν ύστερα από ευγενική πρόσκλησή του. Βλ. και Η. Καφάογλου, *Ελληνική αυτοκίνηση*, σ. 472.

πιο συστηματική από αυτήν της προηγούμενης περιόδου. Αυτό ωστόσο που μπορεί να επισημανθεί αναφορικά με την κουλτούρα της τεχνουργίας είναι μια μετατόπιση αναφορικά με την τεχνοκοινωνική της χρήση. Εάν ο λόγος εμφάνισης αυτών των πρακτικών την περίοδο της Κατοχής και τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια ήταν πρωτίστως πρακτικός και αφορούσε στην οικονομική ανάγκη και την έλλειψη τεχνολογικών υποδομών και μηχανολογικού υλικού, από την περίοδο του 1960 κι εξής οι επισκευές και μετασκευές μεταχειρισμένων σχετίζονταν πλέον και με κοινωνικοπολιτισμικούς λόγους. Χαρακτηριστική ως προς αυτό είναι η εμφάνιση ενός νεολογισμού στο λεξιλόγιο της κουλτούρας του γκαράζ, αυτός των «βελτιώσεων». Εκείνη την περίοδο, οι βελτιώσεις μεταχειρισμένων κατά βάση αυτοκινήτων αφορούσαν κυρίως στην αύξηση της ιπποδύναμης των αυτοκινήτων, ώστε να έχουν καλύτερες επιδόσεις κυρίως ως προς την ταχύτητα.

Για να γίνει κατανοητή η πρακτική τεχνουργίας που αφορούσε στις βελτιώσεις οχημάτων πρέπει να ληφθεί υπ' όψη ένα φαινόμενο που είχε τεράστια επίδραση στην διάδοση και τη δημοφιλία της κουλτούρας της αυτοκίνησης εκείνη την περίοδο. Το φαινόμενο αυτό ήταν οι αγώνες αυτοκινήτου. Οι αγώνες αυτοί επέδρασαν καίρια για την δημιουργία ενός συλλογικού φαντασιακού σε σχέση με το αυτοκίνητο ως τέχνημα το οποίο πέρα απ' το ότι ενσωμάτωνε την τεχνολογία αιχμής της εποχής, συνέβαλε στην κοινωνική κατασκευή του κατεξοχήν νεωτερικού φαινομένου κινητικότητας, της αποθέωσης της ταχύτητας.¹⁰⁰⁴ Το πεδίο λοιπόν, στο οποίο άρχισαν πρώτα να εφαρμόζονται οι πρακτικές μετασκευών και βελτιώσεων μεταχειρισμένων αυτοκινήτων τα οποία μετατρέπονταν έτσι ώστε να αποκτήσουν δυνατότητες αγωνιστικών, ήταν οι αγώνες αυτοκινήτων. Και με δεδομένο ότι οι αγώνες αυτοί αποτελούσαν κατά κύριο λόγο μεγαλοαστικό άθλημα, οι λάτρεις του αυτοκινήτου και της ταχύτητας που είχαν ως πρότυπό τους το να εισέλθουν σ' αυτόν τον χώρο έπρεπε είτε οι ίδιοι να κατέχουν την τεχνογνωσία των μετασκευών και βελτιώσεων, είτε να απευθυνθούν σε κάποιους εξειδικευμένους σε αυτές τις πρακτικές τεχνίτες.

Μία περίπτωση τεχνίτη ο οποίος μέσω των μετατροπών που έκανε σε οχήματα κατόρθωσε να διακριθεί σε ελληνικές και ξένες διοργανώσεις αγώνων, ενώ δεν προερχόταν από τη μεγαλοαστική τάξη, είναι ο Γιώργος Ραπτόπουλος. Ο Ραπτόπουλος με το θρυλικό του DKW άφησε εποχή στον ειδικό Τύπο της εποχής με τις επιδόσεις

¹⁰⁰⁴ Για περισσότερες πληροφορίες σε σχέση με τους αγώνες αυτοκινήτου βλ. και Ν. Ζαλμάς, *50 Χρόνια Acropolis rally και άλλες ιστορίες*, Αθήνα 2003.

του, κι υπήρξε ένας από τους δημοφιλέστερους οδηγούς αγώνων της δεκαετίας του 1960. Κατά τη διάρκεια της Κατοχής, ο ανήλικος τότε Ραπτόπουλος εργάστηκε ως μαθητευόμενος τεχνίτης σε συνεργεία, ενώ μεταπολεμικά εκπαιδεύτηκε στο εργοστάσιο της BMW στη Γερμανία. Αργότερα, εργάστηκε στις μονάδες συναρμολόγησης της ΒΙΑΜΑΞ στην Αθήνα και χρησιμοποίησε τις τεχνικές του γνώσεις και την εφευρετικότητά του στην μετασκευή απλών επιβατικών αυτοκινήτων όπως το αγαπημένο του DKW ή ένα BMW σε αγωνιστικά. Οδηγώντας τέτοια αυτοκίνητα σε διοργανώσεις όπως το Διεθνές Ράλλυ Ακρόπολις, κέρδισε πολλές διακρίσεις. Ο ίδιος επισημαίνει ότι για τα μετάλλιά του ήταν περήφανος κυρίως επειδή οι συναγωνιζόμενοί του οδηγούσαν εργοστασιακών προδιαγραφών αγωνιστικά αυτοκίνητα. Μάλιστα, προκειμένου να ανταποκριθούν στις διαφορετικές απαιτήσεις που είχε το είδος της διαδρομής του κάθε αγώνα πολλοί ξένοι κατά κανόνα αγωνιζόμενοι χρησιμοποιούσαν συχνά διαφορετικό αγωνιστικό όχημα από διοργάνωση σε διοργάνωση. Από την άλλη, αρκετοί Έλληνες οδηγοί αγώνων μετέτρεπαν και βελτιώναν κάθε φορά τα αυτοκίνητά τους ανάλογα με το είδος και τις απαιτήσεις της κάθε διαδρομής.¹⁰⁰⁵

Επίσης χαρακτηριστική περίπτωση είναι αυτή του Χρήστου Βαλασόπουλου, αυτοδίδακτου τεχνίτη κι εφευρέτη, ο οποίος δεν συμμετείχε ο ίδιος σε αγώνες, αλλά χάρη στις ευρεσιτεχνίες του έγινε διάσημος με το προσωνύμιο Μπούμπης μεταξύ των οδηγών αγώνων. Τρεις από τις ευρεσιτεχνίες του Μπούμπη βραβεύτηκαν το 1996 στη Διεθνή Εμπορική Έκθεση της Γενεύης με ένα αργυρό και δύο χάλκινα μετάλλια. Στις αρχές της δεκαετίας του 1950, ο Μπούμπης στην ηλικία των δεκατεσσάρων ετών άρχισε να εργάζεται στο 301 Εργοστάσιο Βάσεως κι αργότερα εργάστηκε σε ένα συνεργείο που εξειδικευόταν σε αυτοκίνητα της Alfa Romeo. Εν τέλει άνοιξε το δικό του συνεργείο που εξειδικευόταν στην κατασκευή ή μετασκευή πρωτότυπων εκκεντροφόρων αξόνων. Στην συνέχεια κατασκεύασε πρωτότυπα αγωνιστικά αυτοκίνητα χρησιμοποιώντας μηχανικά μέρη από διαφορετικά μοντέλα. Ως υλικό βάσης χρησιμοποιούσε κατά κύριο λόγο μηχανικά μέρη από αυτοκίνητα Alfa Romeo και BMW.¹⁰⁰⁶

¹⁰⁰⁵ Συνέντευξη με τον Γ. Ραπτόπουλο. Η συνέντευξη πραγματοποιήθηκε τον Οκτώβριο του 2012 από τον Η. Καφάογλου, και συμμετείχα ύστερα από ευγενική πρόσκλησή του. Βλ. και Η. Καφάογλου, σ. 502 – 513. Βλ. επίσης, «Κατερρίφθη το ρεκόρ Παπαμιχαήλ που διατηρείτο από το 1958. Νέο ρεκόρ Ραπτόπουλου», *Το Ι.Χ. Ιδιωτικών Αυτοκινήτων*, τ. 98, 1964, σ. 21.

¹⁰⁰⁶ Συνέντευξη με τον Θ. Βαλασόπουλο. Βλ. Η. Καφάογλου, *Ελληνική αυτοκίνηση*, σ. 469 – 480.

Οι αγώνες αυτοκινήτου αποτέλεσαν το πεδίο κάποιων σημαντικών εφαρμογών τεχνουργίας. Σύμφωνα με την διήγηση του Μπούμπη: «Επειδή οι ελληνικοί δρόμοι είναι σπαστήρια, το πρώτο πράγμα που είχαμε στο νου μας και με το οποίο ασχολούμαστε ήταν να τοποθετούμε ποδιά κάτω από το αυτοκίνητο, να προστατεύσουμε τα μηχανικά μέρη, γιατί από τις πέτρες έσπαγαν. Φτιάχναμε ποδιές από μπακλαβαδωτή λαμαρίνα. Στο σημείο αυτό, η εμπειρία του Ράλλυ Ακρόπολις είναι πολύ σημαντική. Επίσης ενισχύαμε σε πολλά σημεία την καρότσα, να μη διαλύσει, τη ράβαμε. Ασχολιόμαστε και με την σκόνη, στα χωνιά των καρμπυρατέρ λόγω χάριν.»¹⁰⁰⁷



Φωτογραφία από άρθρο που εξηγεί τη λειτουργία του μπουζί και την επιλογή του καταλληλότερου για τα αυτοκίνητα αγώνων. Οι αγώνες εκτός από δημόσιο θέαμα επίδειξης της τεχνολογίας του αυτοκινήτου αποτελούσαν πεδίο εφαρμογής τεχνολογικών καινοτομιών. Πηγή: *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 159 – 160, 1968.

Μηχανικοί όπως ο Μπούμπης, έπρεπε αναγκαστικά να αντισταθμίσουν την έλλειψη συστηματικής εκπαίδευσης με την οξεία εμπειρική παρατήρηση. Όπως ο ίδιος ανέφερε, ένα σύνηθες πρόβλημα για τον τεχνίτη που ήθελε να αυξήσει την ιπποδύναμη ενός αυτοκινήτου σε ένα συνεργείο ήταν ο ακριβής υπολογισμός του λόγου συμπίεσης προς το εκτόπισμα της μηχανής, αφού είχε αρχίσει να τα αυξάνει. Όπως περιέγραφε: «Όταν έφτιαχνα κινητήρα αγωνιστικού αυτοκινήτου συμβουλευόμουν την homologation του αυτοκινήτου, η οποία υποδείκνυε ότι λόγω χάριν η σχέση συμπίεσης πρέπει να είναι 9,9 προς 1. Την εποχή που συντηρούσα την GTA του μακαρίτη του Μαύρου, γύρω στο 1965 – 1967, έλυσα τον κινητήρα, να του κάνουμε ριμπάλντ.¹⁰⁰⁸ Αλλάξαμε κουζινέτα, ελατήρια. Μια και ήταν λυμένος ο κινητήρας μπήκαμε στη διαδικασία να κάνουμε και ογκομέτρηση. Αυτή στάθηκε η αιτία να μάθουμε στην πράξη πως βγαίνει η σχέση συμπίεσεως... Τότε γνωρίζαμε μόνο το

¹⁰⁰⁷ Συνέντευξη με τον Θ. Βαλασόπουλο. Βλ. Η. Καφάογλου, *Ελληνική αυτοκίνηση*, σ. 474

¹⁰⁰⁸ Μαύρος ήταν το προσωνύμιο του Γιάννη Μείμαριδη, ενός γνωστού στην εποχή του οδηγού αγώνων.

κομπεσιόμετρο. Βγάσαμε το μπουζί, μετρούσαμε την συμπίεση. Η συμπίεση όμως δεν έχει σχέση με την σχέση συμπίεσεως. Στο χαρτί της Autodelta, του Αγωνιστικού Τμήματος της Alfa Romeo έγραφε σχέση συμπίεσης 11,3. Πήγα στον Μπακάκο και πήρα έναν ογκομετρικό σωλήνα, μια προχοϊδα. Πήρα και παραφινέλαιο. Ο κινητήρας της GTA είχε δύο μπουζί στον κύλινδρο. Έβγαλα το ένα μπουζί κι έριξα 40 εκατοστά παραφινέλαιο. Λέω, ο κινητήρας είναι 1.600 κ.εκ., διά τέσσερα 400 κυβικά ο κύλινδρος. Έκανα διαίρεση. Βγήκε η σχέση συμπίεσης 10 προς 1. Μα, είπα, οι Ιταλοί δίνουν 11.3. Τι συμβαίνει; Αναρωτήθηκα. Έσπασα το μυαλό μου. Λέω, είναι και ο θάλαμος καύσης. Επομένως 400 συν 40 διά 40, αυτομάτως βγήκε. Μέχρι τότε, με το κομπεσιόμετρο είχαμε άλλη εικόνα... Εκείνη την εποχή στις τεχνικές σχολές δεν ήταν ακόμα γνωστό, δεν διδασκόταν πως ακριβώς μπορούσαν να βρουν την σχέση συμπίεσεως. Κάθισα λοιπόν και έγραψα σε ένα χαρτί τον υπολογισμό και τον έδωσα σε όλους τους συναδέλφους. Η μαθηματική πράξη ήταν: διάμετρος επί διάμετρος, επί 0,785, επί το μήκος της διαδρομής του εμβόλου επί αριθμός κυλίνδρων, μας δίνει τον κυβισμό ενός κινητήρα. Ξέροντας λοιπόν τον κυβισμό διαιρείς με τον αριθμό των κυλίνδρων, και αφού βρεις τη χωρητικότητα κάθε κυλίνδρου, προσθέτεις τη χωρητικότητα του θαλάμου κι έτσι βρίσκεις τη σχέση συμπίεσεως... Το 0,785 αντιστοιχεί στο ένα τέταρτο του 3,14, του π. Έτσι σκέφτηκα ότι πρέπει να κάνω πολλαπλασιασμό. Τη βρήκα μόνος μου αυτή τη μέθοδο, να βοηθήσω τον κόσμο μας ήθελα, τους μηχανικούς της γενιάς μου. Δημιουργήσαμε τη δική μας παράδοση, κάθε γενιά Ελλήνων μηχανικών έχει δημιουργήσει τη δική της παράδοση.»¹⁰⁰⁹

Ο μαθηματικός τύπος για τον υπολογισμό του λόγου συμπίεσης έχει τυποποιηθεί ως εξής: $CR = \frac{\pi b^2 + V_c}{V_c}$, όπου b = διάμετρος του εσωτερικού του κυλίνδρου, s = το μήκος διαδρομής του εμβόλου, V_c = ο όγκος του διάκενου. Ένας τέτοιος μαθηματικός τύπος δεν ήταν κάτι που θα μπορούσε να γνωρίζει ένας αυτοδίδακτος τεχνίτης, παρά μόνο εάν κατέληγε σε αυτό το συμπέρασμα εμπειρικά ή μοιραζόταν την γνώση αυτή μαζί του κάποιος συνάδελφός του. Επιπλέον, όπως αναφέρεται και στο παραπάνω απόσπασμα, στις τεχνικές σχολές της εποχής κάτι τέτοιο δεν διδασκόταν, αφού η βελτίωση των εργοστασιακών προδιαγραφών ενός αυτοκινήτου δεν ήταν κάτι που προβλεπόταν επισήμως ότι λάμβανε χώρα στα συνεργεία.

¹⁰⁰⁹ Συνέντευξη με τον Χ. Βαλασόπουλο. Βλ, Η. Καφάογλου, *Ελληνική αυτοκίνηση*, σ. 479 – 480

Αυτό όμως που μπορεί να εξαχθεί ως το κυριότερο συμπέρασμα από τα παραπάνω, πέρα απ' το ότι στο πλαίσιο των πρακτικών τεχνουργίας, ευφυείς και σε μεγάλο βαθμό αυτοδίδακτοι μηχανικοί αυτοκινήτων όπως ο Μπούμπης προέβαιναν σε αυτοσχέδιες κατά κάποιο τρόπο καινοτομίες, ήταν ότι οι καινοτομίες αυτές που προέκυψαν για τις ανάγκες των αγώνων αυτοκινήτου, στην συνέχεια χρησιμοποιήθηκαν και στις βελτιώσεις μεταχειρισμένων επιβατικών αυτοκινήτων για απλούς καταναλωτές. Επομένως, οι αγώνες έδωσαν σημαντική ώθηση στην τεχνολογική εξέλιξη της τεχνουργίας.¹⁰¹⁰ Όπως ανέφερε και πάλι ο Μπούμπης: «Από τους πελάτες είχαν πολλοί μικρού κυβισμού αυτοκίνητο, και αυτό δεν τους ικανοποιούσε. Ένας λόγος λοιπόν, που στην Ελλάδα κάναμε και κάνουμε πολλές βελτιώσεις είναι ότι δεν έχουμε τη δυνατότητα να αγοράσουμε αυτοκίνητο, λόγω χάριν, 2.000 κυβικών. Όλοι, ας πούμε, αγόραζαν Escort MK II 1.100 κυβικών και το έκαναν πεντάλιτρο. Ζητούσαν να βγάλει ο κινητήρας του αυτοκινήτου τους από 175 ίππους και πάνω ... Οι αγώνες ήταν μεγάλο σχολείο.»¹⁰¹¹ Σε μία εποχή λοιπόν που η καταναλωτική φαντασίωση του Έλληνα μεσοαστού ή και μικροαστού ήταν η απόκτηση ενός αυτοκινήτου μεγάλης ιπποδύναμης που ήταν πέρα από τις αγοραστικές του δυνατότητες, οι πρακτικές τεχνουργίας των ελληνικών συνεργείων προσέφεραν τη λύση.

Επιπλέον, με δεδομένο ότι μέχρι και τα τέλη της δεκαετίας του 1970 οι εισαγωγικοί δασμοί αύξαναν το κόστος αγοράς ακόμα και για τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα, το δίκτυο αυτών των εισαγωγών από τη Δυτική Ευρώπη προς την Ελλάδα περιλάμβανε κάποιες φορές ημιπαράνομες διαδικασίες.¹⁰¹² Μία συνήθης τακτική ήταν να κόβονται τα αυτοκίνητα αυτά σε δύο μέρη έτσι ώστε κατά την εισαγωγή τους να φορολογούνται ως ανταλλακτικά και να επανασυναρμολογούνται στα εγχώρια συνεργεία. Με αυτόν τον τρόπο η τιμή αγοράς μειωνόταν σημαντικά. Επιπλέον, φημολογείται ότι πολλά από αυτά τα κομμένα αυτοκίνητα που εισάγονταν στην Ελλάδα, είτε ήταν κλεμμένα, είτε δηλώνονταν από τους ίδιους τους ιδιοκτήτες τους ως κλεμμένα στις ασφαλιστικές τους εταιρείες. Επειδή οι διαδρομές αυτών των δικτύων ήταν ιδιότυπες είναι δύσκολο να εξακριβωθεί κατά πόσο ήταν συνήθεις ή αποτελούσαν την εξαίρεση. Το σίγουρο είναι πάντως ότι αυτά τα δίκτυα δημιουργούσαν κάποιες

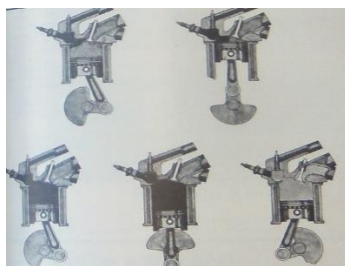
¹⁰¹⁰ «Μηχανικοί Αγώνων. Οι μεγάλοι άγνωστοι που κρύβονται πίσω από τους νικητές αγώνων», *Το Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 157 – 8, 1967, σ. 62 – 5.

¹⁰¹¹ Συνέντευξη με τον Χ. Βαλασόπουλο. Βλ. Η. Καφάογλου, *Ελληνική αυτοκίνηση*, σ. 474

¹⁰¹² «Διατί το αυτοκίνητον Ι.Χ. κατέστη εις την Ελλάδα απρόσιτον και δυσβάστακτον», *Το Ι.Χ. Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον*, τ. 48, 1960, σ. 18

εναλλακτικές διαδρομές διάχυσης της τεχνολογίας. Επιπλέον οι προτιμήσεις κι οι προσανατολισμοί των μεσαίων εισοδημάτων καταναλωτών ενθάρρυναν την περαιτέρω διάδοση μεθόδων τεχνουργίας, με τρόπο που ανταγωνιζόταν τις εργοστασιακές τεχνολογικές μεθόδους.

Βέβαια, εκτός από τις πρακτικές τεχνουργίας που ασκούσαν από εμπειροτεχνίτες για λογαριασμό καταναλωτών, δεν έλειπαν κι οι ερασιτέχνες λάτρεις του αυτοκινήτου που απολάμβαναν το μαστόρεμα ως μια δραστηριότητα ελεύθερου χρόνου. Όπως ανέφερε ο Ιατρόπουλος που γνωρίσαμε παραπάνω: «Δεν θα έπαιρνα ποτέ χρήματα για να επισκευάσω μια αντίκα. Όταν κάνεις κάτι τέτοιο, το μόνο που θέλεις είναι να αναστήσεις κάτι πεθαμένο.»¹⁰¹³ Υπό αυτήν την έννοια, η δραστηριότητα της τεχνουργίας δημιουργούσε ένα είδος προσωπικού δεσμού μεταξύ του χρήστη και του τεχνήματός του, ενώ ταυτόχρονα γινόταν μέρος μιας έμφυλης ανδρικής κουλτούρας στο πλαίσιο της οποίας οι ταυτότητες των οδηγών αυτοκινήτων ανακατασκευάζονταν ως ταυτότητες τεχνοκοινωνικών υβριδίων. Η τεχνολογία των αυτοκινήτων της εποχής ήταν ανοικτή για παρεμβάσεις από πλευράς του χρήστη. Επιπλέον το ευρύτερο τεχνοκοινωνικό σύστημα της αυτοκίνησης στην Ελλάδα χαρακτηριζόταν από συγκεκριμένο δίκτυο υποδομών συνεργειών, από προβληματικούς δρόμους που προκαλούσαν έντονες φθορές στα αυτοκίνητα, από την απουσία μαζικής εγχώριας παραγωγής αυτοκινήτων που απευθύνονταν σε καταναλωτές, πέραν περιορισμένων εξαιρέσεων όπως τα ελληνικής κατασκευής Ρony, από το νομοθετικό πλαίσιο που αύξανε το κόστος αυτοκινήτων, αλλά από και την περιορισμένη επί σειρά ετών αγοραστική δύναμη του μέσου καταναλωτή. Το ετερογενές αυτό δίκτυο τεχνολογικών, οικονομικών και κοινωνικών παραγόντων δημιούργησε τις συνθήκες έτσι ώστε οι κοινωνικοί δρώντες της εποχής να αποτελούν έξυπνους από τεχνολογικής πλευράς καταναλωτές.



Μέσα από φωτογραφίες κι επεξηγηματικά κείμενα, τα περιοδικά αυτοκινήτου εκπαιδεύουν τους καταναλωτές για τις βασικές αρχές της μηχανολογικής του λειτουργίας. Πηγή: *4 Τροχοί*, τ. 100, 1979

¹⁰¹³ Συνέντευξη με τον Π. Ιατρόπουλο.

Ακόμη και αν τα συνεργεία είχαν αυξηθεί, αυτό όπως προαναφέρθηκε μάλλον αφορούσε περισσότερο στις πόλεις. Επομένως, αρκετοί οδηγοί αυτοκινήτου φαίνεται ότι ήταν αρκετά εξοικειωμένοι με το να επιδιορθώνουν μόνοι τους το όχημά τους. Μάλιστα, φορείς όπως η Μόμπιλ Όιλ Ελλάς προσέφεραν σεμινάρια τεχνικής κατάρτισης για οδηγούς αυτοκινήτων, έτσι ώστε να είναι σε θέση να αντιμετωπίζουν τα τεχνικά προβλήματα των οχημάτων τους και να τους εξασφαλίζουν μεγαλύτερη διάρκεια ζωής.¹⁰¹⁴ Από τη μελέτη του ειδικού Τύπου της εποχής πάντως, προκύπτει ότι η τεχνοκοινωνική συγκρότηση των οδηγών και των αυτοκινήτων τους ως υβριδίων ήταν τέτοια που ενθάρρυνε τις πρακτικές τεχνουργίας. Πέρα απ' το ότι από το 1979 κυκλοφόρησε η σειρά βιβλίων που κυκλοφορούσε από χρόνια στο εξωτερικό με τον τίτλο *Φτιάξε το αυτοκίνητό σου μόνος σου*, μέχρι τότε τα περιοδικά αυτοκινήτου προσέφερονταν τεχνολογικές περιγραφές, συχνά αρκετά εξειδικευμένες έτσι ώστε οι καταναλωτές να εκπαιδευτούν τεχνολογικά σε σχέση με τα αυτοκίνητά τους και να είναι σε θέση να κατανοούν τα βασικά στοιχεία της λειτουργίας τους ώστε να μπορούν να προβούν σε απλές τουλάχιστον επιδιορθώσεις αν παρουσιαζόταν ανάγκη. Συχνά, στα περιοδικά αυτά προσέφερονταν εκλαϊκευμένα μαθήματα ιστορίας της τεχνολογίας. Παρέχονταν δηλαδή πληροφορίες για την ιστορική εξέλιξη της τεχνολογίας του αυτοκινήτου και των μηχανολογικών λειτουργιών του έτσι ώστε οι καταναλωτές να αποκτήσουν μια πιο σφαιρική αντίληψη γι' αυτές.¹⁰¹⁵

Επιπλέον, οι καταναλωτές καλούνται να εξοικειωθούν με την τεχνική ορολογία και τα κυριότερα στοιχεία που αφορούν στη λειτουργία του αυτοκινήτου, όπως το

¹⁰¹⁴ «Κέντρον εκπαίδευσεως της Μόμπιλ Όιλ Ελλάς», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 87, 1963, σ. 5

¹⁰¹⁵ Βλ. για παράδειγμα, «Χρήσιμες οδηγίες. Τα μπουζι» *Το Βολάν*, τ. 57, Ιούλιος 1959, σ. 11. «Από τότε που σταμάτησαν οι μεταφορές με τ' άλλα κι' άρχισαν οι μεταφορές με τ' αυτοκίνητα, οι μηχανικοί τῶν αυτοκινήτων προσπαθοῦν νά βροῦν τήν καλύτερη μέθοδο ἀναφλέξεως τοῦ μίγματος βενζίνης - ἀέρος ἐντός τῶν θαλάμων καύσεως τῶν κινητήρων. Χιλιάδες τύποι μπουζι κατασκευάζονται καί δοκιμάζονται. Μερικοί τύποι εἶναι ἀληθῶς περίεργοι. Πιό κάτω θά περιγράψουμε μερικούς ἀπ' αὐτούς. Πρὸ τοῦ παγκοσμίου πολέμου, ἕνας μηχανικός κατασκεύασε ἕνα μπουζι διαιρούμενο. Εἰς τό ἐσωτερικόν του ὑπῆρχε ἕνα διάκενο πού ἐρρυθμίζετο μέ τό κλειδί. Σκοπός τοῦ τύπου αὐτοῦ τοῦ μπουζι ἦτο νά προλαμβάνεται τό λάδωμα, ἡ χαρακτηριστική αὐτή ἀνωμαλία πού συμβαίνει σ' ὅλα τά μπουζί... Οἱ ὅροι προανάφλεξις καί ἐκτόνωσις συχνά συγχέονται. Καί ὅμως πρόκειται περί δύο διαφορετικῶν ὄρων, παρά το γεγονός ὅτι ἡ προανάφλεξις προκαλεῖ τήν ἐκτόνωσιν...». «Ἱστορία τοῦ αυτοκινήτου. Μέρος Α'», *Το Βολάν*, τ. 108, 1964, σ. 10 – 11, σ. 20. «Ἱστορία τοῦ αυτοκινήτου. Μέρος Β'», *Το Βολάν*, τ. 109 – 10, 1964, σ. 6 – 9. «Ο σπαστός ἄξων τοῦ Ακκερμαν. Ἡ ἱστορία ἐνός πρωτοπόρου τοῦ αυτοκινήτου», *Το Βολάν*, τ. 111, 1964, σ. 12. «Μια συζήτησις πού ἐγίνε κάποτε, πρὶν ἀπό ἕναν ἕναν αἰῶνα», *Το Βολάν*, τ. 113, 1964, σ. 24. «Ἡ Μίζα καὶ ο Κέττερνγκ», *Το Ι.Χ. Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον*, τ. 72, 1962, σ. 18. «Τι εἶναι τα οκτάνια;», *Επιθεώρησις Shell*, τ. 43, 1956, σ. 7. «Αυτοματοποιημένο κιβώτιο», *4 Τροχοί*, τ. 100, 1978, σ. 71. «Σπίθες ἀπό το μέλλον», *4 Τροχοί*, τ. 100, 1979, σ. 38. «Φάκελος: καύσιμα», *4 Τροχοί*, τ. 100, 1979, σ. 46. «Επιτέλους καὶ στην Ελλάδα τα βιβλία *Φτιάξε το αυτοκίνητό σου μόνος σου*», *4 Τροχοί*, τ. 107, 1979

σύστημα διεύθυνσης, ή το ιντζέκσιον, ώστε να καταλαβαίνουν την χρήση των απαραίτητων εργαλείων που θα πρέπει να έχουν πάντοτε μαζί τους, για ώρα ανάγκης. Ακόμη όμως και αν δεν επιδιόρθωναν οι ίδιοι τα τυχόν τεχνικά προβλήματα που παρουσίαζε το όχημά τους έπρεπε κατ' αρχάς να κατανοούν την τεχνολογία του αυτοκινήτου ώστε να το φροντίζουν και να το συντηρούν, αλλά και να κάνουν ελέγχους πριν από κάθε διαδρομή για να έχουν ασφαλές ταξίδι.¹⁰¹⁶ Ένα απόσπασμα από περιοδικό του 1970 για τη λειτουργία της εμπρόσθιας συσπανσιόν είναι χαρακτηριστικό: «Ακολουθήσατε με σχολαστικότητα τις οδηγίες του κατασκευαστού. Προσφάτως χρησιμοποιούνται αυτόλιπαντα δακτυλίδια ή ελαστικά φρένων. Διατηρείτε αυτά καθαρά, κι αν παρατηρήσετε τριξίματα αλοιίματέ τα ελαφρώς με υγρό φρένων. Μην χρησιμοποιείτε λάδι μηχανής γιατί καίει τό λάστιχο...»¹⁰¹⁷ Το αυτοκίνητο μάλιστα σε κάποιες περιπτώσεις παρουσιάζεται ανθρωπομορφικά, ως ζωντανός οργανισμός που χωρίς την κατάλληλη προσοχή μπορεί να ασθενήσει, και να πάθει άσθμα, αρθριτικά, διαλείψεις ή ψυχοπάθεια.¹⁰¹⁸



«Ένα αυτοκίνητο όμιλεί» και ο οδηγός του εκπαιδεύεται από τα περιοδικά αυτοκινήτων για να ακούει και να καταλαβαίνει τι χρειάζεται για την συντήρησή του. Πηγή: *Το Βολάν*, τ. 108, 1964.

Σε άλλες περιπτώσεις οι καταναλωτές ενθαρρύνονται να συναρμολογήσουν οι ίδιοι το αυτοκίνητο που θέλουν, ή να προβούν οι ίδιοι σε μετασκευές. Η τεχνουργία

¹⁰¹⁶ «Πριν από κάθε ταξίδι ελέγχετε τό αυτοκίνητό σας», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 191-2, 1971, σ. 38. «Τι πρέπει να γνωρίζει ο κάθε οδηγός. Πρακτικός Τεχνικός Οδηγός», *Το Ι.Χ. Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον*, τ. 51, 1960, σ. 16. «Τεχνικά θέματα. Το σανζμάν», *Το Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 216 – 7, 1973, σ. 35

¹⁰¹⁷ «Φροντίστε το αυτοκίνητό σας», *Το Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 188-9, 1970, σ. 79. Βλ. ακόμη «Μία πολύτιμος έκδοσις. Το εγχειρίδιο του οδηγού», *Το Βολάν*, τ. 94, 1963, σ. 21. «Χρήσιμες Οδηγίες. Το αυτόματο σανζμάν. Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα», *Το Βολάν*, τ. 104, 1963, σ. 21. «Χρήσιμοι οδηγίες», *Το Ι.Χ. Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον*, τ. 65, 1961, σ. 16. «Χρήσιμες συμβουλές», *Το Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 100, 1964, σ. 17. «Χρήσιμες συμβουλές», *Το Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 102 – 3, 1964, σ. 28. «Οι μηχανές και τα μυστικά τους», *Το Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 144 – 5, 1967, σ. 158 – 9. «Η καλή λειτουργία της μηχανής σας», *Το Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 216 – 7, 1973, σ. 32. «Ευθυγράμμισις εμπροσθίων τροχών», *Το Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 221 – 2, 1973, σ. 30. «Χρήσιμες οδηγίες. Μικρές λεπτομέρειες με μεγάλη σημασία», *Το Βολάν*, τ. 83, 1962, σ. 9.

¹⁰¹⁸ «Ο γιατρός λέγει ότι το αυτοκίνητό σας μπορεί να πάθει άσθμα, αρθριτικά, διαλήψεις, νεύρωση, πάρκινσον, έλκος, ψυχοπάθεια κλπ. Ενεργήστε προληπτική θεραπεία διότι είναι κίνδυνος», *Το Βολάν*, τ. 11, 1956

δεν οφειλόταν μόνο σε λόγους οικονομικής ανάγκης, αλλά και «παιχνιδιού για μεγάλους» όπως αναφέρεται χαρακτηριστικά. Γι' αυτόν τον λόγο, εταιρείες του εξωτερικού κατασκεύαζαν ανεξάρτητα μηχανικά μέρη και τα παρέδιδαν με οδηγίες στον καταναλωτή για να τα συναρμολογήσει ο ίδιος.¹⁰¹⁹ Επιπλέον, ειδικά σε ό,τι αφορά στις μοτοσυκλέτες με δεδομένο ότι όπως αναφερόταν στον ειδικό Τύπο της εποχής «τελευταία οι δρόμοι γέμισαν από μοτοσυκλέτες με μετατροπές πολλών χιλιάδων δραχμών» προσφέρονταν οδηγίες έτσι ώστε οι μετατροπές αυτές που αφορούσαν στην επιλογή συγκεκριμένων μηχανικών μερών που θα τοποθετούνταν, όπως αναρτήσεις, δισκόφρενα, κινητήρες, εξαρτήματα, να αξίζουν τα χρήματά τους.¹⁰²⁰ Τέτοιες μετατροπές ή αισθητικές βελτιώσεις εκτελούνταν ενδεχομένως και από τους ίδιους τους καταναλωτές ή από συνεργεία που εξειδικεύονταν σε αυτές τις τεχνικές εργασίες, όπως πρόσθεση αεροτομών, ταμπλώ, ή φτερών και προέβαλλαν τη δουλειά τους στον ειδικό Τύπο.

Κάποιοι από τους ιδιοκτήτες τέτοιων συνεργείων φαίνεται ότι πραγματοποιούσαν ακόμη και την κατασκευή ολόκληρων χειροποίητων αυτοκινήτων. Ένας από αυτούς ο Γ. Χρηστέας αναφέρεται ότι είχε κερδίσει το πρώτο βραβείο σε δύο διαδοχικές διεθνείς εκθέσεις χειροποίητων αυτοκινήτων το 1974 και το 1975.¹⁰²¹ Σε άλλες περιπτώσεις περιγράφεται με χιουμοριστικό τρόπο το πως οι ανορθόδοξες τεχνικές τεχνουργίας των εμπειροτεχνιτών μπορούν να αποβούν πιο αποτελεσματικές για την αντιμετώπιση τεχνικών προβλημάτων που οι «σπουδαγμένοι» μηχανικοί αδυνατούν να επιλύσουν.¹⁰²² Και βέβαια κάποιες περιπτώσεις τεχνικών περιγραφών

¹⁰¹⁹ «Συναρμολογείτε μόνοι σας τό αυτοκίνητο πού θέλετε», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 190, 1971, σ. 16 – 7

¹⁰²⁰ «Μετατροπές», *4 Τροχοί*, τ. 88, Ιανουάριος 1978, σ. 103 – 4. Δ. Χοϊδάς, «Μετατροπές για δίχρονους κινητήρες», *4 Τροχοί*, τ. 91, 1978, σ. 93 – 6. «Air Conditioning», *4 Τροχοί*, τ. 93, 1978, σ. 48 – 9. Στις μετατροπές που εκτελούνταν περιλαμβανόταν κι η εγκατάσταση πρόσθετου εξοπλισμού όπως ο κλιματισμός, με δεδομένο ότι όπως αναφερόταν τουλάχιστον, στα περισσότερα αυτοκίνητα περιλαμβανόταν ως στάνταρ εξοπλισμός κυρίως εξαερισμός κι όχι κλιματισμός. «Το μεγάλο πρόγραμμα βελτιώσεων της Ford στο RS της Ι.Ε. Κοντέλλης», Δ. Κληρονόμος, «Οδηγώντας», *4 Τροχοί*, τ. 95, 1978, σ. 88 – 9. «Μετατροπές που ομορφαίνουν το αυτοκίνητό σας», *4 Τροχοί*, τ. 99, 1978.

¹⁰²¹ «Τι στ' αλήθεια συμβαίνει με τα ανταλλακτικά», *4 Τροχοί*, τ. 99, 1978, σ. 42 – 7. «Μετατροπές που ομορφαίνουν το αυτοκίνητό σας», *4 Τροχοί*, τ. 91, 1978. «4Τ Νέα», *4 Τροχοί*, τ. 143, 1982, σ. 18. Αντίστοιχη περίπτωση εφευρέτη ήταν αυτή του Θ. Τσιριγκάκη, ο οποίος ήταν τορναδόρος. Η εφευρέσή του για ένα διαφορικό χωρίς γρανάζια θεωρήθηκε καινοτόμος, με αποτέλεσμα να αγοραστεί από την ΕΛΒΟ για άρματα μάχης, και δύο γερμανικές εταιρείες, καθ' ό,τι μπορούσε να βρει εφαρμογές και σε επιβατικά οχήματα.

¹⁰²² Χ. Διαμαντόπουλος, «Το έμπλαστρο της τομάτας», *Το Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 195-6, 1971, σ. 11. Σε αυτό το χιουμοριστικό κείμενο αναφέρεται για παράδειγμα η ιστορία ενός «φέρελλι μηχανολόγου, άρτι επιστρέψαντος από τη Γερμανία», ο οποίος οδηγώντας στον Αχλαδόκαμπο αντιμετώπιζε πρόβλημα με το σύστημα τροφοδότησης του αυτοκινήτου του. Ένας φορτηγατζής που σταματάει να βοηθήσει του προτείνει να βέλει μια τομάτα στην τρόμπα. Ο μηχανολόγος αρχικά θυμώνει. Όταν όμως τελικά δοκιμάζει το κόλπο κι αυτό δουλεύει, αποφασίζει να σχίσει το πτυχίο του.

αφορούσαν στην προώθηση των καινοτομιών της εκάστοτε εταιρείας σχετικά με επισκευαστικές τεχνικές, ή σε νέα προϊόντα συντήρησης, όπως φίλτρο αερίων, συσκευή καθαρισμού ελαίων, ελατήρια βαλβίδων κ.α.¹⁰²³

5.2.4 Η κουλτούρα τεχνουργίας ύστερα από την δεκαετία του 1970. Το αυτοκίνητο ως μαύρο κουτί, οι κοντράκηδες και τα τρίκυκλα του 2000

Σταδιακά, μετά από την δεκαετία του 1970 και κυρίως από την δεκαετία του 1990 κι εξής, η εισαγωγή μιας πληθώρας ηλεκτρονικών συστημάτων και υποσυστημάτων στα αυτοκίνητα που παράγονταν από τις αυτοκινητοβιομηχανίες κατέστησε τις τροποποιήσεις και μετασκευές τους εξαιρετικά περίπλοκες και ακριβές. Θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι από εκείνη την εποχή η τεχνολογία του αυτοκινήτου μετατράπηκε σε μαύρο κουτί, τόσο για εμπειρικά εκπαιδευμένους τεχνίτες, όσο και για το μέσο καταναλωτή. Η τεχνολογική εικόνα των αυτοκινήτων όπως προβάλλεται πλέον και στον ειδικό Τύπο εκφράζει έντονα αυτή τη μετατόπιση.

Το αυτοκίνητο από τέχνημα το οποίο καλείται να κατανοήσει ο οδηγός του και να αναπτύξει μια προσωπική σχέση με αυτό παρουσιάζεται ως προϊόν κατάλληλο για απλή κατανάλωση. Το βάρος από τις περιγραφές της τεχνολογίας μεταφέρεται στις περιγραφές της εμπειρίας της οδήγησης, η οποία πρέπει να είναι όσο το δυνατόν πιο άνετη, ομαλή, ασφαλής και απροβλημάτιστη. Το μόνο που έχει να κάνει ο καταναλωτής είναι να την απολαύσει, όλα τα άλλα τα κάνει το αυτοκίνητο. Ο τεχνολογικός τρόπος με τον οποίο προκύπτει αυτή η εμπειρία δεν τον αφορά, και αν χρειαστεί να ασχοληθεί μαζί της τότε αυτό είναι πρόβλημα.

Η τεχνολογία του αυτοκινήτου είναι πλέον τέτοια που οφείλει να μένει κατά κάποιο τρόπο αθέατη, να υποκρύπτει την ύπαρξή της. Τα σύγχρονα αυτοκίνητα θυμίζουν έντονα την περιγραφή του Roland Barthes για την Citroen D.S. του 1957, της οποίας ο σχεδιασμός ήταν τέτοιος που σχεδόν απέκρυπτε, εξαύλωνε την υλικότητά της:

¹⁰²³ «Το σύστημα μπλοκ – Βιαμάξ. Καινοτομία διά την ταχεία γενική επισκευή των αυτοκινήτων», *Το Βολάν*, τ. 63, 1960. «Η εταιρεία Μομπίλ Όιλ εισέρχεται εις τας εργασίας επισκευής και συντηρήσεως αυτοκινήτων», *Το Βολάν*, τ. 97, 1963, σ. 14. «Το Long-life της BP. Το ορυκτέλαιον που διπλασιάζει τον χρόνον της αλλαγής του», *Το Βολάν*, τ. 98, 1963, σ. 9. «Το δυναμόμετρον της BP Ελλάδος Λτδ. Τσεκ άπ στο αυτοκίνητό σας», *Το Βολάν*, τ. 100, 1963. «Antifurto 777», *Το I.X. Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον*, τ. 56, 1960, σ. 9. «Ό,τι σας χρειάζεται», *Το I.X. Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον*, τ. 95, 1964, σ. 22. «Ό,τι σας χρειάζεται», *Το I.X. Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον*, τ. 98, 1964, σ. 9. «Ό,τι σας χρειάζεται», *Το I.X. Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον*, τ. 99, 1964, σ. 13.

«Στην θεά (σημ. Λογοπαίγνιο με το D.S. και την λέξη *deseé* στα γαλλικά) εντοπίζονται οι αρχές μια νέας φαινομενολογίας συναρμολόγησης, σαν να εξελίχθηκε από έναν κόσμο στον οποίο τα υλικά συγκολλούνταν, σε έναν κόσμο παρατίθενται και κρατούν την συνοχή τους μόνο και μόνο χάρη στο θαυμάσιο σχήμα τους, το οποίο σκοπό έχει να μας προετοιμάσει για την ιδέα μιας φύσης πιο ευγενούς.»¹⁰²⁴ Εάν λοιπόν το αυτοκίνητο από τεχνολογικό προϊόν καθίσταται σε κάτι το ευγενές, σύμφωνα με τον Barthes, ή ακόμη και σε έργο τέχνης, τότε η λειτουργία της μηχανής του και τα μηχανολογικά του μέρη οφείλουν να μείνουν αθέατα στο χρήστη του. Με αυτόν τον τρόπο όμως, στην υβριδική σχέση αυτοκινήτου – οδηγού αλλάζει. Εάν το αυτοκίνητο γίνεται μαύρο κουτί που αποκρύπτει τον τρόπο λειτουργίας του, ο οδηγός του γίνεται πιο παθητικός τεχνολογικά. Κι όταν η τεχνολογία ξεπερνά το μέσο επίπεδο τεχνολογικής κατανόησης, φετιχοποιείται.

Η σχέση του μέσου καταναλωτή με την τεχνολογία λοιπόν και κατ' επέκταση με την αυτοκίνηση είναι αρκετά διαφορετική από αυτήν που υπήρχε μέχρι περίπου και την δεκαετία του 1980. Η σχέση αυτή μπορεί να γίνει πλέον αντιληπτή εάν εξετάσει κανείς τις περιπτώσεις των ερασιτεχνών αυτοκινήτου. Ο όρος ερασιτέχνης εδώ χρησιμοποιείται με την αρχική έννοια κι αναφέρεται σε αυτούς που αγαπούν μια τέχνη. Τέτοιοι ερασιτέχνης λοιπόν εξακολουθούν να μετασκευάζουν και να συντηρούν αυτοκίνητα περασμένων δεκαετιών, όπως συμβαίνει στο πλαίσιο της κουλτούρας του *low riding* και του *drag racing* στην Αμερική. Η περιγραφή του ιστορικού David Lucsko είναι αρκετά κατατοπιστική προκειμένου να γίνει κατανοητή η διαφοροποίηση της τεχνοκοινωνικής σχέσης που έχει ένας λάτρης αυτοκινήτου με έναν απλό καταναλωτή: «Οι λάτρεις του αυτοκινήτου έχουν ένα πάθος που δεν είναι καθόλου παθητικό. Όταν βλέπουν ένα αυτοκίνητο δεν βλέπουν ένα τελειοποιημένο προϊόν, αλλά άπειρες ανεκμετάλλευτες δυνατότητες.»¹⁰²⁵

Ένα φαινόμενο αντίστοιχα του *low riding* υπήρξε και στην Ελλάδα. Κατά την περίοδο 1970 – 1990, υπήρχαν νέοι κυρίως άνδρες που επιδίδονταν σε αυτοσχέδιους αγώνες ταχύτητας, τις επομονομαζόμενες κόντρες, κατά κύριο λόγο στην περιοχή Λιμανάκια της λεωφόρου Αθηνών – Σουνίου. Προκειμένου να παίρνουν μέρος σε αυτές τις κόντρες, οι λεγόμενοι *κοντράκηδες* συνήθιζαν να «σαυρίζουν» τα αυτοκίνητά

¹⁰²⁴ R. Barthes, *The Eiffel Tower and Other Mythologies*, The University of California Press, Berkeley, 1970

¹⁰²⁵ D. Lucsko *The Business of Speed. The Hot Rod Industry in America, 1915–1990*, σ. 5

τους. Η λέξη *σαύρισμα* αποτελούσε μέρος της ιδιολέκτου της κοινότητάς τους και αναφερόταν στη μετατροπή ανάρτησης του αυτοκινήτου ώστε να μειωθεί η απόσταση του αμαξώματος από το έδαφος. Η μετατροπή αυτή συνοδευόταν συνήθως από τη χρήση πιο σκληρών αποσβεστήρων ταλάντωσης (κοινώς αμορτισέρ) ώστε να χαμηλώσει το κέντρο βάρους του αυτοκινήτου και να βελτιωθεί ο αεροδυναμικός συντελεστής του.

Πέρα απ' το ότι η μετατροπή του σαυρίσματος θεωρητικά συνεπαγόταν σε καλύτερες επιδόσεις ταχύτητας, κάτι που βέβαια δεν ήταν καθόλου απαραίτητο ότι τελικά συνέβαινε καθ' ότι προϋπέθετε και καλό οδόστρωμα, στόχος της ήταν να μειωθεί ο κίνδυνος εκτροπής του οχήματος όταν τρέχει σε απότομες στροφές όπως τα Λιμανάκια με μεγάλη ταχύτητα, αλλά και ο κίνδυνος περιστροφής του γύρω από τον εγκάρσιο άξονα. Πιο απλά υποτίθεται ότι βελτιώνονταν τα κρατήματα του αυτοκινήτου στις στροφές. Οι πρακτικές αυτές περιλάμβαναν πέρα από ιδιότυπες τεχνικές τεχνουργίας και μια μορφή νεανικής υποκουλτούρας, στο πλαίσιο της οποίας η αποθέωση του κινδύνου και της ταχύτητας συνδέονταν σημειολογικά με την κατασκευή ανδρικής ταυτότητας. Δεδομένου όμως ότι σε αυτές τις κόντρες εμπλέκονταν κάποιες φορές και παράνομα στοιχήματα είναι αρκετά δύσκολο να εντοπιστούν προς το παρόν τουλάχιστον προφορικές μαρτυρίες για αυτό το ιδιαίτερα ενδιαφέρον από ανθρωπολογικής πλευράς φαινόμενο. Η ύπαρξη νεανικών κοινοτήτων, οι οποίες συνδέουν την γρήγορη οδήγηση και τις μετατροπές αυτοκινήτων, με την συγκρότηση ταυτότητες στο πλαίσιο της ομάδας τους, αλλά και κάποιες φορές με κάποιας μορφής παραβατικότητα, είναι πάντως ένα φαινόμενο που μάλλον απαντά δυνητικά σε πολλά μέρη του κόσμου, εάν ληφθεί υπ' όψη κι η σχετική έρευνα της Laegran για την Νορβηγία, όπου απαντούν οι ομάδες των *râners*, προσωνύμιο που σε ελεύθερη μετάφραση θα μπορούσε να αποδοθεί ως γκαζιάρηδες.¹⁰²⁶

Άλλες κοινότητες που χρησιμοποιούν πρακτικές τεχνουργίας στην σημερινή εποχή, αλλά τα μέλη τους δεν είναι ιδιαίτερα πρόθυμα να παράσχουν περισσότερες πληροφορίες γι' αυτό, περιλαμβάνουν Ρομά και μετανάστες, οι οποίοι έχουν κυριολεκτικά νεκραναστήσει την τεχνολογία των τρικύκλων που κυκλοφορούσαν στην Ελλάδα επί Κατοχής στην σύγχρονη Αθήνα. Πολλά από τα μηχανικά μέρη που χρησιμοποιούνται για την συναρμολόγηση αυτών των τρικύκλων είναι πολύ παλιά και

¹⁰²⁶ A.S. Laegran, "The internet and the Automobile in a Local-Global Intersection" στο N. Oudshourn – T. Pinch (επιμ.), *How Users Matter. The Co-construction of Users and Technology*, MIT Press, Cambridge MA 2003, σ. 81 – 100

συλλέγονται από κάποια μάντρα στην οποία βρίσκονται εγκαταλελειμμένα. Σε μία από τις λίγες περιπτώσεις που ένας Ρομά δέχθηκε να μιλήσει διηγήθηκε ότι ανακάλυψε μια μοτοσυκλέτα, η οποία χρονολογείτο περίπου στη δεκαετία του 1950 σε μία μάντρα στα Ιωάννινα. Την μετέφερε στην Αθήνα, της προσάρμοσε μία καρότσα που ηλεκτροσυγκόλλησε μόνος του και άρχισε να την χρησιμοποιεί για μετακίνησης, αλλά και συλλογή υλικών ανακύκλωσης. Στις ελάχιστες περιπτώσεις που δέχονται να περιγράψουν τις τεχνικές που χρησιμοποιούν και να φωτογραφηθούν τα οχήματά τους, τόσο οι Ρομά, όσο κι οι μετανάστες αρνούνται να καταγραφούν επώνυμα οι μαρτυρίες τους. Ο λόγος είναι ότι τα τρίκυκλα αυτά χρησιμοποιούνται για την συλλογή ανακυκλώσιμων υλικών και κυρίως παλιοσίδερων, που οι οδηγοί τους μεταφέρουν σε μάντρες όπου πραγματοποιούνται εργασίες τεχνουργίας. Λόγω του ότι οι οδηγοί αυτών των τρικύκλων ανήκουν στο κοινωνικό περιθώριο, συχνά στοχοποιούνται για κλοπές υλικών από ιδιωτικές μάντρες εργοστασίων. Το πιο ενδιαφέρον είναι ότι πολλά από τα υλικά που συλλέγουν χρησιμοποιούνται μεταξύ άλλων ως πρώτη ύλη για την κατασκευή νέων τρικύκλων. Προς το παρόν είναι άγνωστο εάν αυτά τα τρίκυκλα που κατασκευάζονται σε μάντρες κυρίως της Δυτικής Αττικής γίνονται αντικείμενο αγοραπωλησιών.¹⁰²⁷



Ένα σύγχρονο τρίκυκλο, Αθήνα, 2012. Φωτογραφία: Σ. Α. Παπαζαφειροπούλου

5.2.5 «Κράτα ρε μάγκα απόσταση». Η κουλτούρα της διακόσμησης οχημάτων κατά την περίοδο 1950 – 1970

Η διακόσμηση οχημάτων ως έκφραση του προσωπικού δεσμού που αναπτύσσεται μεταξύ του οδηγού και του αυτοκινήτου του είναι ένα φαινόμενο που όπως και η

¹⁰²⁷ Βλ. επίσης Α. Σ. Παπαζαφειροπούλου, “Technology Users as Amateur Mechanics. Assembly and Decoration of Improvised Vehicles in Greece during and after WWII”, σ. 157 – 178.

τεχνουργία απαντά σε διάφορα πολιτισμικά πλαίσια. Οι μετασκευές οχημάτων των Ισπανόφωνων low riders στις ΗΠΑ για παράδειγμα συχνά συνοδεύονται και από αντίστοιχες διακοσμήσεις οχημάτων που φέρουν τα διακριτικά των ιδιαίτερων κοινοτήτων στις οποίες ανήκουν. Μια διαφορετική έκφανση αποτελεί η διακόσμηση οχημάτων σε πολλές λατινοαμερικανικές αλλά και ασιατικές κοινωνίες, όπως για παράδειγμα στην Ινδία, όπου η πρακτική αυτή εφαρμόζεται συχνά σε λεωφορεία, κι αποτελεί ουσιαστικά μετεξέλιξη της συνήθειας διακόσμησης των αμαξών από τους οδηγούς τους. Στις περιπτώσεις αυτές το στυλ διακόσμησης εντάσσεται στην τοπική παραδοσιακή τέχνη και περιλαμβάνει είτε ζωγραφική των οχημάτων, είτε στολισμό με γιρλάντες λουλουδιών, φυλαχτά κ.α.¹⁰²⁸

Στην Ελλάδα το φαινόμενο αυτό απαντούσε περίπου μέχρι και την δεκαετία του 1970, και πλέον είναι σπάνιο. Μια από τις λίγες πηγές άντλησης πληροφοριών κυρίως για την μεταπολεμική περίοδο αποτελεί η ανθρωπολογική έρευνα του Ηλία Πετρόπουλου, η οποία στηρίζεται σε πλούσιο φωτογραφικό υλικό. Οι ελληνικές διακοσμήσεις οχημάτων, κατά κύριο λόγο επαγγελματικής χρήσεως, δεν σχετίζονταν ιδιαίτερα με φολκλорικά στοιχεία της ελληνικής λαϊκής παράδοσης. Κάποιες φορές βέβαια στις διακοσμήσεις αυτές περιλαμβάνονται αντικείμενα που προέρχονται από παραδοσιακό διάκοσμο, όπως φυλαχτά, χάντρες, «ματάκια» που ξορκίζουν το κακό μάτι, θρησκευτικά σύμβολα όπως σταυροί ή εικονίτσες, ή χειροποίητα σεμεδάκια πλεχτά στο βελονάκι, ενδεχομένως πλεγμένα από την ίδια τη μητέρα του οδηγού.¹⁰²⁹



Διακοσμημένο τρίκυκλο φορτηγό, Αθήνα, 1970. Πηγή: Δ. Φιλίππιδης, *Νεοελληνική Αρχιτεκτονική, Μέλισσα*, Αθήνα, 1984, σ. 386.

¹⁰²⁸ S. Chattopadhyay, “The Art of Automobility. Vehicular Art and the Space of Resistance in Calcutta”, *Journal of Material Culture*, τ. 14, 2009, σ. 107–140.

¹⁰²⁹ Βλ. E. Petropoulos, *La Voiture Grecque*, Paris, 1976, σ. 1–14

Η γενικότερη ιδέα αυτών των διακοσμήσεων όμως – που ούτως ή άλλως απαντούν σε μια περίοδο που η λαϊκή τέχνη μάλλον έχει αρχίσει να εκλείπει – αφορά περισσότερο σε μια δημόσια σημειωτική έκφραση της προσωπικότητας, του στυλ και της αισθητικής του οδηγού μέσα από το αυτοκίνητό του, το οποίο αποκτά και αυτό προσωπικότητα. Κι αυτό επειδή η διακόσμηση ελληνικών λεωφορείων, ταξί, ή φορτηγών, συνίσταται κυρίως στις φράσεις που επιγράφονται πάνω στα οχήματα. Οι φράσεις αυτές περιλαμβάνουν συνήθως γνωμικά θυμοσοφικού χαρακτήρα στα οποία συμπυκνώνονται κάποια κοινωνικά κι έμφυλα στερεότυπα που σχετίζονται με την ανδρική κι επαγγελματική ταυτότητα του ιδιοκτήτη του οχήματος, για τον οποίο η οδήγηση αποτελεί μέσο επαγγελματικής επιβίωσης, αλλά και δυναμισμού ή ανεξαρτησίας.

Φράσεις όπως «Κράτα ρε μάγκα απόσταση», «Το πεπρωμένον φυγείν αδύνατον», «Έδρα όπου βρω ταβέρνα», «Δεν υπάρχουν φίλοι», «Έρχομαι για σένα», «Θα ξανάρθω», «Μη με ζηλεύεις», «Η Παναγιά μαζί σου», «Κουράστηκα να σ' αποκτήσω», «Της μάνας μου η ευχή», «Όλα εδώ μένουν», «Όλες είστε ίδιες», «Μπαμπά λυπήσου τα παιδιά σου», «Σπείδε βραδέως» είναι ενδεικτικές της κουλτούρας των επαγγελματιών οδηγών ως κοινωνικής, ταξικής, πολιτισμικής κι έμφυλης κατηγορίας. Μέσα από αυτά τα γνωμικά αναδύονται κάποια κοινωνικοπολιτισμικά κανονιστικά πρότυπα, όπως το χρέος προς την οικογένεια που περιμένει να συντηρηθεί οικονομικά, η αμφίθυμη στάση απέναντι στο γυναικείο φύλο, αφού η μητέρα αποτελεί ιερό πρόσωπο αλλά όλες οι άλλες γυναίκες είναι ίδιες, η κατασκευή της ανδρικής επαγγελματικής ταυτότητας σε σχέση με το ταξίδι και την γυναίκα η οποία περιμένει στο σπίτι, και μιας μορφής θρησκοληψία, καθ' ότι ακόμη κι αν ο οδηγός δεν είναι απαραίτητα ευλαβής, αποζητά στη θρησκεία την προστασία για να έχει ασφαλές ταξίδι.¹⁰³⁰

Το αυτοκίνητο σε αυτήν την περίπτωση καθίσταται σε ένα τέχνημα του οποίου η υλική υπόσταση είναι απαραίτητο συμπλήρωμα της σημειωτικής έκφρασης της προσωπικότητας του οδηγού. Η διακόσμησή του παραπέμπει σε μια ανιμιστική πρόσληψη του οχήματος, το οποίο εκτός από μέσο επιβίωσης καθίσταται και σε σύντροφο για το επαγγελματικό ταξίδι. Ο ανθρωπομορφισμός του αυτοκινήτου

¹⁰³⁰ Βλ. και E. Petropoulos, *La Voiture Grecque*, Paris, 1976, σ. 1–14. Βλ. επίσης, A. Tympas – I. Anastasiadou, “An Indistinct Constellation: Mobility History in Greece”, στο Mom G. – Pirie G. – Tissot L. (επιμ.), *Mobility in History. The State of the Art in the History of Transport, Traffic and Mobility. Yearbook*, Alphil, Neuchatel, 1, 2009, σ. 201 – 212.

καταδεικνύεται από το ότι πολλές φορές οι επαγγελματίες οδηγοί ονοματοδοτούσαν το όχημά τους. Ονόματα όπως: «Βασανιάρα», «Ο λέων της ασφάλτου», «Ο τίγρης», «Ο άτυχος νέος», «Ο ταλαίπωρος», «Ο Άγιος Νεκτάριος», «Μεγαλόχαρη», «Ο τσέλιγκας», «Η νησιωτοπούλα», «Βοθροκαθαριστήρ», «Η βασίλισσα της ασφάλτου», «Μαμούθ», «Άτλας», «Η Ελπίδα», «Ο πεταλούδας» είναι ενδεικτικά της φετιχιστικής διάστασης που χαρακτήριζε την σχέση αυτοκινήτου και οδηγού. Η ονοματοδοσία των επαγγελματικών αυτοκινήτων παραπέμπει στην αντίστοιχη συνήθεια των βαρκάρηδων να δίνουν ονόματα στις βάρκες τους. Δεδομένου ότι κάποιοι οδηγοί λεωφορείων ήταν πρώην βαρκάρηδες, οι οποίοι πήραν με ειδική νομοθεσία την επαγγελματική άδεια του λεωφορειούχου με διευκόλυνση, ως αποζημίωση από το ελληνικό κράτος για το ότι οι βάρκες που εκτελούσαν δρομολόγια σε πολλές περιοχές της Ελλάδας έχασαν τη δουλειά τους όταν κατασκευάστηκαν δρόμοι, η αντιστοίχιση των πρακτικών σε αυτήν την περίπτωση είναι αναμενόμενη.¹⁰³¹



«Θα ξανάρθω». Πηγή: E. Petropoulos, *La Voiture Grecque*, Paris, 1976, σ. 45.

Στα ονόματα αυτά πάντως αναδεικνύεται μια διαφοροποίηση της ταυτότητας των οδηγών ως επαγγελματικής τάξης με τους σημειωτικούς κώδικες αναφοράς της παραδοσιακής κουλτούρας που συνδέεται με τους βαρκάρηδες. Πέρα από τα πιο συμβατικά ονόματα που απαντούν συχνά και σε βάρκες, όπως το «Μεγαλόχαρη» ή το «Άγιος Νεκτάριος», κάποια άλλα όπως το «Βασανιάρα», ή το «Βασίλισσα της Ασφάλτου» εκφράζουν μια πιο φετιχιστική πρόσληψη του οχήματος ως οντότητας με προσωπικότητα. Άλλα, όπως το «Ο άτυχος νέος», «Ο ταλαίπωρος», «Ο λέων της ασφάλτου», ή ο «Πεταλούδας» αποτελούν δημόσια επίδειξη της ταυτότητας του οδηγού η οποία συγκροτείται διαλεκτικά με το όχημα. Τα πρότυπα που συνδέονται με

¹⁰³¹ Βλ. Φάκελος Δικογραφίας Δικηγόρου Όλγας Γουδέλη, «Υπόθεση Λεωφορειούχων ΚΤΕΛ Μεσσηνίας», 1978 – 1982.

αυτήν την ταυτότητα είναι τα στοιχεία της όπως η θετική αποτίμηση της βιοπάλης ως μορφής αγωνιστικότητας και δυναμισμού. Αξίζει κανείς να θυμηθεί ως προς αυτό την αγωνιστικότητα του πρωταγωνιστή της ταινίας «Πεταλούδας» με τον Steve McQueen, στην οποία μάλλον παραπέμπει η επιγραφή του οχήματος. Η σημειωτική της ονοματολογίας οχημάτων πάντως αφορά σε μια μεταπολεμική έκφανση λαϊκής έκφανσης κουλτούρας που διαφοροποιείται από την σημειωτική της ελληνικής παραδοσιακής κουλτούρας και συνδιαλέγεται με την τεχνολογία, αλλά κι αναφορές στη συλλογική κουλτούρα της εποχής όπως τον κινηματογράφο.

Όπως κι οι πρακτικές τεχνουργίας έτσι και οι πρακτικές διακόσμησης καταδεικνύουν ότι οι τεχνολογικές αλλά πολιτισμικές βιογραφίες των τεχνολογικών αντικειμένων δυνητικά αυτονομούνται από το στενά προκαθορισμένο πλαίσιο του διπόλου μαζική παραγωγή – μαζική κατανάλωση, όπως σημειώνει και ο Appadurai.¹⁰³² Επιπλέον, σε αντίθεση με την κυρίαρχη πρόσληψη των τεχνολογικών προϊόντων ως μαύρα κουτιά, δηλαδή ως παγιωμένες και αποκρυσταλλωμένες οντότητες που η μορφή τους κι ο ρόλος τους έχουν προκαθοριστεί από τις βιομηχανίες ενώ οι χρήστες τους αποτελούν παθητικούς καταναλωτές, οι παραπάνω πρακτικές καταδεικνύουν ότι η χρήση τεχνημάτων στο υπό μελέτη ιστορικοκοινωνικό πλαίσιο συνιστά μια διαδικασία ανοικτής αλληλεπίδρασης κι αμοιβαίας ανακατασκευής και επαναπροσδιορισμού κοινωνικών δρώντων και μηχανών.¹⁰³³

5.2.6 Συμπεράσματα για την κουλτούρα του γκαράζ. Ένα μαύρο κουτί που δεν κλείνει.

Η παρούσα έρευνα στηρίχθηκε σε τέσσερις κύριες υποθέσεις εργασίας. Σύμφωνα με την πρώτη η αυτοκίνηση ως τεχνοκοινωνικό σύστημα οφείλει να κατανοηθεί όχι μόνο ως παράγοντας διάχυσης της τεχνολογίας και της νεωτερικότητας, μέσω των οποίων προωθούνται οι διαδικασίες κοινωνικής και πολιτισμικής ομογενοποίησης, αλλά ως σύστημα το οποίο αλληλεπιδρά με τα εκάστοτε χωροχρονικά συμφραζόμενα. Το ιστορικό και κοινωνικό πλαίσιο της εμπόλεμης και μεταπολεμικής περιόδου στην Ελλάδα, το οποίο χαρακτηρίζεται από τα περιορισμένα τεχνικά μέσα και την μη

¹⁰³² A. Appadurai, “Introduction: commodities and the politics of value”, στο A. Appadurai (επιμ.), *The Social life of things. Commodities in cultural perspective*, Cambridge University Press, Cambridge, 1986, σ. 3 – 63

¹⁰³³ A. S. Papazafeiropoulou, “Technology Users as Amateur Mechanics. Assembly and Decoration of Improvised Vehicles in Greece during and after WWII”, σ. 157 – 178.

συστηματοποιημένη τεχνογνωσία προσφέρεται για την κατανόηση της τεχνολογίας από την πλευρά των χρηστών.

Η δεύτερη υπόθεση εργασίας αφορά στο γεγονός ότι η αλληλεπίδραση των χρηστών και των τεχνολογιών μπορεί να λάβει χώρα στο περιθώριο της αλυσίδας παραγωγής και κατανάλωσης, μέσω της αυτονόμησης των πολιτισμικών βιογραφιών των τεχνολογικών προϊόντων. Η παρούσα ερευνητική περίπτωση καταδεικνύει ακόμη ότι τα όρια μεταξύ χρηστών κι επαγγελματιών τεχνιτών μπορούν να γίνουν δυσδιάκριτα. Επιπλέον, σύμφωνα με την τρίτη υπόθεση, η μελέτη των κοινωνικών δρώντων και των τεχνολογικών προϊόντων ως υβρίδια μπορεί να συνεισφέρει στην κατανόηση της οικειοποίησης των τεχνολογιών στην καθημερινότητα των χρηστών.

Τέλος, η τέταρτη υπόθεση αφορά στο κατά πόσο η διάχυση των τεχνολογιών στο κοινωνικό σώμα κι η επικράτησή τους ακολουθεί τυποποιημένα στάδια. Όπως καταδείχθηκε, τόσο η φάση της ερμηνευτικής ευελιξίας των τεχνημάτων, όσο και η φάση κατά την οποία αυτά καθίστανται σε μαύρα κουτιά δεν αποτελούν μέρος μιας τυποποιημένης διαδικασίας η οποία ακολουθεί τα ίδια πρότυπα σε όλες τις κοινωνίες. Μια τέτοια πρόσληψη συσκοτίζει τελικά τον ετερογενή χαρακτήρα των τεχνοκοινωνικών συστημάτων ο οποίος συντίθεται διαφορετικά στα εκάστοτε ιστορικοκοινωνικά πλαίσια και προϋποθέτει μια κανονιστική και τελεολογική έννοια παγκόσμιας προόδου. Ακόμη και αν το κουτί της τεχνολογίας κλείνει για κάποιες κοινωνίες ή κοινωνικές ομάδες, ενδέχεται πάντοτε οι ομάδες που διαφοροποιούνται είτε από ανάγκη, είτε από επιλογή να το ξανανοίγουν προκειμένου να εισάγουν νέες τεχνικές και κοινωνικές χρήσης της τεχνολογίας, αποτελώντας ρευστά τεχνοκοινωνικά υβρίδια. Σε κάθε περίπτωση, η ιστορία της τεχνουργίας αυτοκινήτων καταδεικνύει πως προσλαμβάνονται και αφομοιώνονται στην Ελλάδα νεωτερικά φαινόμενα, όπως η διάδοση της τεχνολογίας.

5.3 Η αυτοκίνηση κι η κουλτούρα του καταναλωτισμού

ΜΟΛΙΣ

Μόλις καβαλήσει

Ο Έλληνας έστω και Πόνυ

Αισθάνεται να καλπάζει

Πάνω σε Βουκεφάλα

Αργύρης Μαρνέρος¹⁰³⁴

5.3.1 Εισαγωγή

Η αυτοκίνηση ως τεχνοκοινωνικό σύστημα, το οποίο κατά τη μεταπολεμική κυρίως εποχή κατέστησε προσβάσιμη την ιδιωτική μετακίνηση σε ευρείες πληθυσμιακές μάζες, αποτελεί την επιτομή της οργάνωσης των μεταπολεμικών κοινωνιών βάσει των δικτύων κινητικότητας και της κουλτούρας της κατανάλωσης. Όπως συζητήθηκε και στο εισαγωγικό κεφάλαιο, η συμβολή τόσο της αυτοκίνησης ως ετερογενούς τεχνοκοινωνικού συστήματος όσο και της κατανάλωσης στην ανασυγκρότηση συλλογικότητας και την επανιεράρχηση των κοινωνικών και πολιτισμικών ταυτοτήτων έχει υπάρξει καθοριστική. Πιο συγκεκριμένα, υποστηρίχθηκε ότι η τεχνοκοινωνική δυνατότητα των σύγχρονων υποκειμένων για κινητικότητα προσδιορίζει και την θέση τους στο κοινωνικό φάσμα. Η δυνατότητα αυτή κεφαλαιοποιείται ως το λεγόμενο κεφάλαιο κινητικότητας (motility) το οποίο κατ' αναλογία του συμβολικού, πολιτισμικού κεφαλαίου που ορίζει ο Bourdieu, αποτελεί συστατικό στοιχείο συγκρότησης ταυτοτήτων των σύγχρονων κοινωνικών δρώντων.¹⁰³⁵

Ένα κεντρικής σημασίας στοιχείο της κουλτούρας μαζικής κατανάλωσης στις μεταπολεμικές δυτικές κοινωνίες, είτε αυτή αφορά σε προϊόντα υλικού κεφαλαίου, είτε συμβολικού κεφαλαίου, είτε σε κεφάλαια κινητικότητας είναι η διαδικασία εκδημοκρατισμού και διεύρυνσης της διάθεσης των προϊόντων αυτών σε ένα μεγαλύτερο μέρος του κοινωνικού φάσματος. Σε ό,τι αφορά στην αυτοκίνηση, αυτή η διαδικασία σχετίζεται και με τις τρεις κατηγορίες κεφαλαίων. Ως υλικό τεχνολογικό

¹⁰³⁴ Κ. Αθανασόπουλος, *Το αυτοκίνητο κι η πόλη στην ελληνική ποίηση*, Αχαϊκές Εκδόσεις, Αθήνα, 1988, σ. 59

¹⁰³⁵ V. Kauffmann – M. Bergman – D. Joye, “Motility: Mobility as Capital”, *International Journal of Urban and Regional Research*, τ. 28, 2004, σ. 745 – 756

προϊόν μιας φορτιστικού τύπου μαζικής παραγωγής, το αυτοκίνητο είχε εμβληματική θέση στη μεταπολεμική καταναλωτική κουλτούρα. Αντίστοιχα εμβληματική θέση καταλαμβάνουν στο πλαίσιο της ίδιας κουλτούρας τόσο το συμβολικό κεφάλαιο που σχετίζεται με την διαδικασία κοινωνικής διάκρισης που συμπυκνώνεται γύρω από την ιδιοκτησία αυτοκινήτου, όσο κι οι ιδιωτικές κινητικότητες. Επιπλέον, με δεδομένο ότι η αυτοκίνηση στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες μέχρι και τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο είχε κυρίως μεγαλοαστικό χαρακτήρα, εντοπίζεται μία μετατόπιση στην κοινωνική της σημασιολογία.

Η μετατόπιση που αφορά στην κοινωνική σημασιολογία της αυτοκίνησης ως επιτομής κινητικότητας και κατανάλωσης αποτελεί κεντρικό θέμα του υποκεφαλαίου 5.3. Πιο συγκεκριμένα, στο 5.3.2 παρουσιάζονται στατιστικά στοιχεία που αφορούν στους αριθμούς κυκλοφορούντων οχημάτων και την ιδιοκτησία επιβατικού αυτοκινήτου στην ελληνική κοινωνία κατά την μεταπολεμική κυρίως περίοδο όπως προκύπτουν από την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία. Στην συνέχεια εξετάζεται η κουλτούρα της αυτοκίνησης στη μεταπολεμική Ελλάδα μέσα από τρεις κυρίως άξονες. Ο πρώτος αφορά στην ανασυγκρότηση των κοινωνικών ταυτοτήτων σε σχέση με την αναδιοργάνωση των κινητικότητων. Με δεδομένο ότι η δυνατότητα για κινητικότητα προσδιορίζεται ως δικαίωμα σύμφωνα με τα πρότυπα οικονομικής και χωροταξικής οργάνωσης της φιλελεύθερης αστικής δημοκρατίας και καπιταλιστικής οικονομίας, ζητήματα όπως η κυκλοφοριακή νομοθεσία ή η διεύρυνση και βελτίωση του οδικού δικτύου έχουν κεντρική θέση στη μετάβαση της κοινωνίας πολιτών σε κοινωνία εποχουμένων. Ο δεύτερος άξονας αφορά στην ανασυγκρότηση των κοινωνικών ταυτοτήτων σε σχέση με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των ιδιοκτητών αυτοκινήτου ως καταναλωτών τεχνολογίας. Οι δύο αυτοί άξονες παρουσιάζονται στο υποκεφάλαιο 5.3.3. Ο τρίτος άξονας αφορά στην διεύρυνση των πολιτισμικών πρακτικών ελεύθερου χρόνου που κατά τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες σχετίζονται άρρηκτα με την αυτοκίνηση και εξετάζεται στο υποκεφάλαιο 5.3.4.

5.3.2 Η ιδιοκτησία επιβατικού αυτοκινήτου στην μεσοπολεμική και μεταπολεμική ελληνική κοινωνία κι η τοποθέτηση της Ελλάδας στον ευρωπαϊκό χάρτη με βάση την ανάπτυξη της αυτοκίνησης

Το 1938, στο βιβλίο του *Συγκοινωνία και Μεταφοράι* ο Πλάτωνας Χατζημιχάλης περιγράφει την πορεία διάδοσης του αυτοκινήτου ως ιδιωτικού μέσου μετακίνησης ως

εξής: «Ἐν Ἑλλάδι, ἡ ἐμφάνισις τοῦ αὐτοκινήτου καί ἡ βαθμιαία διάδοσις αὐτοῦ ἔχει βραχεῖαν μὲν, ἀλλὰ ἀρκετά χαρακτηριστικὴν ἱστορίαν. Ὡς χρονολογίαν ἐμφανίσεως πρέπει νὰ θεωρήσωμεν τὸ ἔτος 1899, σταθμούς δὲ τῆς ἐκάστοτε εὐρυτέρας διαδόσεως αὐτοῦ 1^{ον}) τὴν περίοδον μετὰ τοὺς Βαλκανικοὺς πολέμους τοῦ 1912 – 1913. 2^{ον}) τὴν ἐποχὴν μετὰ τὸν παγκόσμιον πόλεμον τοῦ 1915 – 1919. Κατὰ τὸ ἔτος 1899 κυκλοφορεῖ εἰς τοὺς δρόμους τῶν Ἀθηνῶν τὸ πρῶτον τετράτροχον αὐτοκίνητον τοῦ μακαρίτου Κωνσταντίνου Χρηστομάνου, τοῦ μετέπειτα ἰδιαίτερου γραμματέως τῆς αὐτοκράτειρας Ἐλισσάβητ καὶ ἰδρυτοῦ τῆς νέας Σκηνῆς. Ἡ αὐτοκίνητος αὕτη ἄμαξα δύο θέσεων ἦτο πρωτογενὴς κατὰ τὸν τύπον καὶ τὸν μηχανισμόν. Τὸ ἐπόμενον δὲ ἔτος 1900 εἰσάγει ὁ τότε διευθυντὴς τῆς Ἡλεκτρικῆς Ἐταιρίας Κ. Νικολαΐδης, τὸ πρῶτον ἠλεκτροκίνητον αὐτοκίνητον τύπου Βικτώρια 7 θέσεων Γερμανικῆς κατασκευῆς, δι' οὗ μετακομίζετο αὐτὸς μέχρι Φαλήρων καὶ Κηφισσίας, πλὴν ἄνευ ἐλπίδος μακρότερον διαδρομῶν ἔνεκεν τῆς ἐπερχομένης ἐκκενώσεως τῶν συσσωρευτῶν. Ἐν τῷ μεταξύ διαδέχεται ἐν Εὐρώπῃ τὸν ἀρχικὸν ἀθλητικὸν καὶ τουριστικὸν χαρακτήρα τῆς ἀμάξης, ὁ τύπος τοῦ αὐτοκινήτου ἀνθρώπων καὶ ὑλικῶν... Ἡ ἐξέλιξις μέχρι τοῦ 1912 βαίνει βραδέως. Τὸ αὐτοκίνητον παραμένει ἐν Ἑλλάδι μᾶλλον ὡς ὄχημα πολυτελείας εἰς ἀντικατάστασιν τῆς ἰππηλάτου ἀμάξης τῶν εὐπορούντων καὶ τῶν μελῶν τῆς Βασιλικῆς Οἰκογενείας, ἐνιαχοῦ δὲ γίνονται ἀπόπειραι νὰ ἀντικαταστήσῃ τὴν ταχυδρομικὴν ἄμαξαν... Μετὰ τὴν πολεμικὴν περίοδον τοῦ 1912 τὸν πρῶτον σταθμὸν τῆς ἀρχομένης γενικεύσεως τοῦ αὐτοκινήτου ἐν τῇ χρήσει τῶν εἰρηρικῶν μεταφορῶν... Τοιοῦτοτρόπως ἐδημιουργήθη ἡ κατάλληλος ἀτμόσφαιρα διὰ τὸ αὐτοκίνητον ἐν τῇ ὁποίᾳ διεγράφετο ἡ ἀνάγκη τῆς συγκοινωνίας μεθ' ὅλων ἐκείνων τῶν σημείων τῆς χώρας εἰς τὰ ὁποῖα δὲν ἔφθανεν ὁ σιδηρόδρομος... Ἀλλ' ὁ πανευρωπαϊκὸς πόλεμος καὶ τα συνεπελθόντα ἱστορικὰ γεγονότα ἀνέτρεψαν ὡς ἦτο φυσικόν ἐν Ἑλλάδι τὴν τάσιν τῶν πρώτων προσπαθειῶν, ὥστε μόλις μετὰ τὴν λήξιν τοῦ πολέμου, τὴν ἀποχώρησιν τῶν συμμαχικῶν στρατευμάτων, καὶ τὴν διάλυσιν τοῦ συμμαχικοῦ αὐτοκίνητιστικοῦ ὑλικοῦ, ἀλλὰ κυρίως μετὰ τὴν Μικρασιατικὴν ἐκστρατείαν καὶ τὴν ἐπίδοσιν τῆς χώρας εἰς τὴν εἰρηρικὴν περισυλλογὴν καὶ ἀνόρθωσίν της, ἐγκαινιάζεται νέος σταθμὸς ἐξελίξεως τοῦ αὐτοκινήτου ἐν Ἑλλάδι... Τὸ αὐτοκίνητον διαγράφει τὴν τροχίαν του καὶ ἐπιβάλλεται ὡς μέσον μάλα ἐξυπηρετικόν τῆς ἀστικῆς καὶ ὑπεραστικῆς συγκοινωνίας.»¹⁰³⁶

¹⁰³⁶ Π. Χατζημιχάλης, *Συγκοινωνία καὶ Μεταφοραί*, Αθήνα, 1938, σ. 14 – 15.

Πέρα λοιπόν από τα φορτηγά και τα λεωφορεία που εισήχθησαν στην Ελλάδα κατά την διάρκεια των Βαλκανικών και του Α΄ Παγκοσμίου πολέμου, για τα οποία έγινε λόγος στα προηγούμενα υποκεφάλαια, από το παραπάνω απόσπασμα πληροφορούμαστε ότι το αυτοκίνητο από τα τέλη του 19^{ου} αιώνα μέχρι και τους Βαλκανικούς πολέμους ήταν μέσο πολυτελείας, ενώ η χρήση του ήταν κυρίως αθλητική και τουριστική. Οι ιδιοκτήτες αυτοκινήτων αρχικά ήταν συγκεκριμένοι επώνυμοι Αθηναίοι. Σύμφωνα και με σχετικές πληροφορίες από το λεξικό Βοβολίνη, μέχρι και την δεκαετία του 1920, «ή κυκλοφορία τοῦ αὐτοκινήτου ἐν Ἑλλάδι ἦτο λίαν περιορισμένη. Τοῦτο διεδόθη εὐρύτερον ἐν τῇ χώρᾳ μας, κυρίως μετὰ τὴν λήξιν τοῦ Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, ὅτε οἱ σύμμαχοι ἀποχωροῦντες προέβαινον εἰς ἀθροῦς ἐκποίσεις αὐτοκινήτων. Χαρακτηριστικόν εἶναι, ὅτε μέχρι τοῦ 1920 ὁ ἀριθμὸς τῶν αὐτοκινήτων, ἅτινα εἶχον εἰσηχθῆ εἰς τὴν Ἑλλάδα, ἀνήρχετο εἰς 2.377, ἐνῶ δέκα ἔτη ἄργότερον (1931) ὑπερέβη τὰς 30.000, ἐκ τῶν ὁποίων αἱ 25.000 εὐρίσκοντο ἐν κυκλοφορίᾳ. Ἀνάλογος ἦτο καὶ ἡ αὐξήσις τῆς εἰσαγομένης καὶ καταναλισκομένης βενζίνης. Τῷ 1924, εἰσήγοντο 7,3 χιλιάδες τόννων ἐτησίως καὶ τῷ 1932 εἶχον ὑπερβῆ τὰς 40.000 διὰ νὰ σημειωθῆ περαιτέρω τεραστία αὐξήσις τῆς καταναλώσεως.»¹⁰³⁷

Εάν συγκριθεῖ ο αριθμὸς των οχημάτων που ὅπως αναφέρεται ἀπὸ τον Χατζημιχάλη το 1912 ἀνέρχονταν σε 65 μετὰ τα 2.377 οχήματα που αναφέρεται ἀπὸ τον ἴδιο ὅτι κυκλοφοροῦσαν το 1920 καὶ τα 30.000 που κυκλοφοροῦσαν το 1931 φαίνεται ὅτι ἡ αὐξήσις των κυκλοφορούντων οχημάτων υπῆρξε αλματώδης. Ὡστόσο αὐτὴ ἡ αὐξήσις μάλλον δεν ἀφοροῦσε τόσο στα ἐπιβατικά αὐτοκίνητα με δεδομένο ὅτι οἱ εἰσαγωγές οχημάτων που πραγματοποιήθηκαν κατὰ τὴν διάρκεια τῆς ἐμπόλεμης περιόδου με εὐθύνη των συμμαχικῶν δυνάμεων σε κάποιες περιπτώσεις, ἀφοροῦσαν κυρίως σε φορτηγά ἢ λεωφορεία.¹⁰³⁸ Ἡ χρήση του ἐπιβατικῶν αὐτοκινήτων λοιπόν μετὰ καὶ τὰ τέλη του Μεσοπολέμου ἔχει ὡς ἐπὶ το πλεῖστον μεγαλοαστικὸν χαρακτήρα.

Κατὰ τὴν διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, τὸ γεγονός ὅτι τὸ μεγαλύτερο μέρος των ιδιωτικῶν Ι.Χ. αὐτοκινήτων ἐπιτάχθηκε χωρὶς νὰ ἐπιστραφεῖ στους ιδιοκτῆτες τους μείωσε σημαντικὰ τον ἀριθμὸν των κυκλοφορούντων οχημάτων. Ὅπως περιγράφηκε καὶ στο κεφάλαιο σε σχέση με τὴν τεχνουργία, οἱ μεταφορικές ἀνάγκες μίας μεγάλης μερίδας πληθυσμοῦ καλύπτονταν ἀπὸ αὐτοσχέδιες μετασκευές ἢ συναρμολογήσεις οχημάτων, ἐνῶ ὅταν ἀρχισαν σταδιακὰ οἱ συγκοινωνίες νὰ

¹⁰³⁷ Σ. Βοβολίνης – Κ. Βοβολίνης (ἐπιμ.), *Μέγα Ἑλληνικὸν Βιογραφικὸν Λεξικόν*, Τ. Γ΄, Βιομηχανικὴ Ἐπιθεώρησις, Ἀθήνα, Χ.Χ., σ. 144

¹⁰³⁸ Π. Χατζημιχάλης, *Συγκοινωνία καὶ Μεταφοραί*, σ. 15 – 16

αποκαθίστανται, μόνο μία μικρή μερίδα πληθυσμού χρησιμοποιούσε ιδιόκτητο αυτοκίνητο, δεδομένων και των περιορισμών που υπήρχαν στις εισαγωγές επιβατικών, οι οποίες αύξαναν το κόστος αγοράς. Σταδιακά, ο συνολικός αριθμός των κυκλοφορούντων επιβατικών αυξάνει σημαντικά. Ο μεγαλοαστικός χαρακτήρας της αυτοκίνησης όμως, όπως θα καταδειχθεί στην συνέχεια, διατηρείται τουλάχιστον καθ' όλη τη διάρκεια της δεκαετίας του 1950.

Τα πρώτα επίσημα στοιχεία για την κυκλοφορία οχημάτων για την μεταπολεμική περίοδο αφορούν από το έτος 1954 κι εξής. Κατά την δεκαετία 1954 – 1964, όπως φαίνεται στον πίνακα 5.1 οι αριθμοί των κυκλοφορούντων οχημάτων αυξάνονται σημαντικά.

Πίνακας 5.1 Αριθμοί οχημάτων ανά κατηγορία κατά την δεκαετία 1954 – 1964

Είδος οχημάτων	Αριθμός οχημάτων ανά κατηγορία						
	1954	1956	1960	1961	1962	1963	1964
Φορτηγά	18.821	21.540	28.800 (τρακτέρ 18.500)	40.030	44.332	49.221	57.657
Λεωφορεία	5.415	5.653	6.200	6.981	7.480	7.896	8.176
Επιβατικά	15.110	22.700	39.700	48.834	56.893	67.576	81.617
Μοτοποδήλατα	7.585	12.051	25.000	33.303	37.498	41.719	44.471
Σύνολο	46.931	61.944	118.200	129.148	146.203	166.412	191.921

Πηγές: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος, *Στατιστική Αυτοκινήτων Οχημάτων εν κυκλοφορία κατά την 31/12/1961*, τ. Α, σ. 2. Γ. Τζανάκης, «118.000.000 αυτοκίνητα ανά την υφήλιο», *Το Βολάν*, Τ. 70, 1960, σ. 5. Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος, *Δελτίον Στατιστικής Συγκοινωνιών και Επικοινωνιών*, Αθήνα 1965, Τ. Ε', τ. 1, σ. 51

Η αύξηση όλων των κατηγοριών οχημάτων, αλλά και ειδικότερα των επιβατικών κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου είναι αξιοσημείωτη. Αυτό γίνεται ακόμη περισσότερο εμφανές από τον πίνακα 5.2, στον οποίο παρουσιάζονται τα ποσοστά των διαφόρων κατηγοριών οχημάτων επί του συνολικού. Τα επιβατικά οχήματα και τα δίκυκλα είναι αυτά που παρουσιάζουν σταθερά αυξητικά ποσοστά κατά την δεκαετία 1954 – 1964, σε αντίθεση με τα φορτηγά και τα λεωφορεία των οποίων αν και ο απόλυτος αριθμός βαίνει αυξανόμενος, το ποσοστό τους επί του συνολικού αριθμού οχημάτων μειώνεται.

Πίνακας 5.2 Ποσοστά κατηγοριών οχημάτων επί του συνολικού αριθμού τους κατά την δεκαετία 1954 – 1964

Είδος οχημάτων	Αναλογία κατηγοριών οχημάτων επί του συνολικού						
	1954	1956	1960	1961	1962	1963	1964
Φορτηγά	40,1%	34,8%	24,36% (τρακτέρ 15,65%)	31,0%	30,3%	29,6%	30,0%
Λεωφορεία	11,5%	9,4%	5,24%	5,4%	5,1%	4,7%	4,3%
Επιβατικά	32,2%	36,6%	33,58%	37,8%	38,9%	40,6%	42,5%
Μοτοποδήλατα	16,25%	19,5%	21,15%	25,8%	25,7%	25,1%	23,2%
Σύνολο	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Πηγές: Γ. Τζανάκης, «118.000.000 αυτοκίνητα ανά την υφήλιο», *Το Βολάν*, τ. 70, 1960, σ. 5. Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος, *Δελτίον Στατιστικής Συγκοινωνιών και Επικοινωνιών*, Αθήνα, 1965, Τ. Ε', τ. 1, σ. 51

Παρά λοιπόν το γεγονός ότι ο αριθμός οχημάτων συνολικά αλλά και ο αριθμός οχημάτων ανά κατηγορία αυξάνεται σταθερά κατά την δεκαετία 1954 – 1964, τα μεγαλύτερα αυξητικά ποσοστά εμφανίζονται σε σχέση με τα επιβατικά αυτοκίνητα, όπως φαίνεται και από τον πίνακα 5.3.¹⁰³⁹

Πίνακας 5.3 Ποσοστά αύξησης ανά κατηγορία οχημάτων κατά την περίοδο 1954 – 1964

Είδος οχημάτων	Ποσοστό αύξησης			
	1954 – 1956	1954 – 1961	1956 – 1961	1961 – 1964
Φορτηγά	14,44%	112,68%	85,84%	44,03%
Λεωφορεία	4,39%	28,91%	23,49%	17,11%
Επιβατικά	50,23%	223,118%	115,12%	67,13%
Μοτοποδήλατα	58,87%	339,06%	176,35%	33,53%
Σύνολο	31,98%	175,15%	108,49%	48,6%

Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος, *Δελτίον Στατιστικής Συγκοινωνιών και Επικοινωνιών*, Αθήνα, 1965, Τ. Ε', τ. 1, σ. 51

¹⁰³⁹ «99.175 τα κυκλοφορούντα οχήματα», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 56, 1960, σ. 12. Κατά το έτος 1959, το οποίο δεν περιλαμβάνεται στους πίνακες της Στατιστικής Υπηρεσίας αναφέρεται ότι τα κυκλοφορούντα αυτοκίνητα ανέρχονταν σε 99.175.

Δεδομένου ότι οι αριθμοί κυκλοφορούντων οχημάτων από μόνοι τους δεν δίνουν πλήρη εικόνα της διάδοσης της αυτοκίνησης είναι χρήσιμο να συνεκτιμηθούν αναλογικά με τον ελληνικό πληθυσμό, ο οποίος μεταπολεμικά επίσης αυξάνεται. Στον πίνακα 5.4 εμφανίζεται η αναλογία οχημάτων επί 1.000 κατοίκων για την περίοδο 1954 – 1961.

Πίνακας 5.4 Αναλογία οχημάτων ανά 1.000 κατοίκους κατά την περίοδο 1954 – 1964

Έτος	Πληθυσμός σε χιλιάδες	Αριθμός οχημάτων	Αναλογία οχημάτων ανά χίλιους κατοίκους
1954	7.893	46.931	5,94
1956	8.031	61.944	7,71
1961	8.389	129.148	15,39

Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος, *Στατιστική Αυτοκινήτων Οχημάτων εν κυκλοφορία κατά την 31/12/1961*, Τ. Α', σ. 2

Επιπλέον στον παρακάτω πίνακα εμφανίζεται η αναλογία κατοίκων ανά κατηγορία οχήματος για την περίοδο 1954 – 1964. Οι μειούμενοι αριθμοί κατοίκων ανά όχημα τόσο συνολικά, όσο και ανά κατηγορία φανερώουν τον αριθμό αύξησης των οχημάτων. Αξίζει να επισημανθεί ότι ο μικρότερος λόγος κατοίκων ανά όχημα αφορά στην κατηγορία των επιβατικών.

Πίνακας 5.5 Αναλογία κατοίκων ανά κατηγορία οχήματος κατά την περίοδο 1954 – 1964

Έτος	Κάτοικοι ανά επιβατικό	Κάτοικοι ανά λεωφορείο	Κάτοικοι ανά φορτηγό	Κάτοικοι ανά μοτοσυκλέτα	Κάτοικοι ανά σύνολο οχημάτων
1954	523	1.457	420	1.401	168
1956	354	1.421	373	666	130
1961	172	1.204	210	252	65
1962	149	1.130	191	225	58
1963	125	1.074	172	203	51

1964	104	1.042	148	192	44
------	-----	-------	-----	-----	----

Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος, *Δελτίον Στατιστικής Συγκοινωνιών και Επικοινωνιών*, Αθήνα, 1965, Τ. Ε', τ. 1, σ. 51

Στην συνέχεια, κατά την δεκαπενταετία 1965 – 1979 η διάδοση των ιδιωτικών μετακινήσεων μέσω της αυτοκίνησης σε ευρύτερα πληθυσμιακά στρώματα συνεχίζεται, με αποτέλεσμα ο σχεδόν αποκλειστικά μεγαλοαστικός χαρακτήρας που είχε η αυτοκίνηση μέχρι και τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια να αποβάλλεται. Οι αριθμοί όλων των κυκλοφορούντων οχημάτων στην Ελλάδα συνεχίζουν να εμφανίζουν σημαντική αυξητική τάση και αυτήν την περίοδο, όπως παρουσιάζονται στον πίνακα 5.6.

Πίνακας 5.6. Αριθμοί οχημάτων ανά κατηγορία κατά την περίοδο 1965 – 1979

Έτος	Αριθμοί οχημάτων ανά κατηγορία				
	Επιβατικά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Μοτοσυκλέτες	Σύνολο
1965	104.257	64.930	8.485	49.439	227.111
1966	122.479	72.382	8.980	53.865	257.706
1967	144.434	79.913	9.366	58.224	291.937
1968	169.985	87.910	9.799	62.708	330.402
1969	195.264	97.320	10.167	66.185	368.936
1970	226.893	107.361	10.546	69.246	414.046
1971	264.068	118.284	10.979	72.394	465.685
1972	303.109	131.019	11.511	75.877	521.516
1973	346.733	150.349	12.400	80.028	589.510
1974	377.180	170.396	12.817	82.952	643.345
1975	438.553	198.148	13.352	87.176	737.229
1976	509.534	226.573	14.139	91.034	841.080
1977	620.755	265.015	14.358	97.230	997.538
1978	728.161	306.181	15.680	101.322	1.151.344
1979	822.034	356.033	17.464	110.319	1.305.850

Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος, *Στατιστική Συγκοινωνιών και Επικοινωνιών 1980*, Αθήνα, 1983, σ. 27

Κατά την δεκαπενταετία 1965 – 1979 η πιο αξιοσημείωτη αύξηση αφορά στα επιβατικά αυτοκίνητα. Όπως φαίνεται από τον πίνακα 5.7, παρ' ότι οι απόλυτοι αριθμοί

όλων των κατηγοριών οχημάτων αυξάνονται, μόνο το ποσοστό των επιβατικών επί του συνολικού αριθμού οχημάτων βαίνει αυξανόμενο και μάλιστα συντριπτικά. Διαφαίνεται λοιπόν ότι τα δίκτυα ιδιωτικών κινητικότητων επεκτείνονται σημαντικά σε σχέση με τα υπόλοιπα.

Πίνακας 5.7 Ποσοστά κατηγοριών οχημάτων επί του συνολικού κατά την περίοδο 1965 – 1979

Έτος	Ποσοστά οχημάτων ανά κατηγορία				
	Επιβατικά	Φορτηγά	Λεωφορεία	Μοτοσυκλέτες	Σύνολο
1965	45,90%	28,59%	3,74%	21,77%	100%
1970	54,79%	25,93%	2,55%	16,73%	100%
1975	59,49%	26,87%	1,81%	11,83%	100%
1979	62,95%	27,26%	1,34%	8,45%	100%

Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος, *Στατιστική Συγκοινωνιών και Επικοινωνιών 1980*, Αθήνα, 1983, σ. 27

Ακόμη πληρέστερη εικόνα της αυξητικής τάσης των κυκλοφορούντων οχημάτων και της αντίστοιχης διάδοσης της αυτοκίνησης στην ελληνική κοινωνία διαφαίνεται και από τον μειούμενη αναλογία κατοίκων ανά όχημα, κι ειδικά ανά επιβατικό όχημα για την περίοδο 1965 – 1979 η οποία παρουσιάζεται στον πίνακα 5.8.

Πίνακας 5.8 Αριθμός κατοίκων ανά κατηγορία οχημάτων κατά την περίοδο 1965 – 1979

Έτος	Αριθμός κατοίκων ανά κατηγορία οχημάτων		
	Όχημα	Λεωφορείο	Επιβατικό
1965	38	1.007	82
1966	33	959	70
1967	29	930	60
1968	26	892	51
1969	23	862	44
1970	21	833	38
1971	19	806	33
1972	17	774	29
1973	15	720	25
1974	14	699	24
1975	12	677	20

Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος, *Στατιστική Συγκοινωνιών και Επικοινωνιών 1980*, Αθήνα, 1983, σ. 27

Συνολικά, εάν συγκριθεί ο αριθμός κυκλοφορούντων οχημάτων κατά το έτος 1954 για το οποίο υπάρχουν τα πρώτα διαθέσιμα στοιχεία από την Εθνική Στατιστική

Υπηρεσία με τα επόμενα έτη, μέχρι και το 1979 που αποτελεί και το όριο της παρούσας μελέτης, φαίνεται ότι κατά την εικοσιπενταετία 1954 – 1979 ο αριθμός των κυκλοφορούντων οχημάτων στην Ελλάδα, σημειώνει ένα ραγδαίο ποσοστό αύξησης στο σύνολο των κατηγοριών, της τάξης του 2.682,5%. Η πιο εντυπωσιακή αύξηση σημειώνεται ειδικά για τα επιβατικά οχήματα των οποίων η ποσοστιαία αύξηση για την ίδια περίοδο ανέρχεται στο 5.340,3%. Σε ό,τι αφορά στη μεταβολή του αριθμού των υπολοίπων κατηγοριών οχημάτων, κατά την εικοσιπενταετία 1954 – 1979, τα ποσοστά αύξησης διαμορφώνονται σε 322,5% για τα λεωφορεία, 1.791 % για τα φορτηγά αυτοκίνητα και 1.354,4% για τις μοτοσυκλέτες.¹⁰⁴⁰ Οι ανοδικές τάσεις διαφαίνονται και από την αναλογία αυτοκινήτου ανά κεφαλή για την ίδια περίοδο. Είναι αξιοσημείωτη για παράδειγμα η μεταβολή της αναλογίας κατοίκων ανά όχημα, η οποία από 168 κατοίκους ανά όχημα το 1954 (αναλογία 0,59%) διαμορφώνεται σε 44 κατοίκους ανά όχημα το 1964 (αναλογία 2,72%), και 14 κατοίκους ανά όχημα το 1974 (7,14%).¹⁰⁴¹

Από τα παραπάνω προκύπτει η σταδιακή μετατόπιση της κοινωνικής σημασιодότησης του αυτοκινήτου ως μέσου της αναδυόμενης μεσαίας τάξης, από τα τέλη της δεκαετίας του 1950 μέχρι περίπου και την δεκαετία του 1970. Εάν ωστόσο συνεκτιμηθεί η εικόνα αυτή με τα στοιχεία της Στατιστικής Υπηρεσίας που αφορούν στους οικογενειακούς προϋπολογισμούς από το 1957 που εκδίδεται το πρώτο σχετικό δελτίο μέχρι και το 1981, προκύπτει ότι στις δεκαετίες 1950 και 1960, παρά την αύξηση ιδιοκτησίας αυτοκινήτου για ευρύτερες πληθυσμιακές ομάδες, οι χαμηλότερες και μεσαίες εισοδηματικές κατηγορίες δεν δαπανούν χρήματα για αγορά οχήματος, αλλά για συντήρηση του ήδη υπάρχοντος. Το δίκυκλο όχημα, ποδήλατο, μοτοποδήλατο ή μοτοσυκλέτα φαίνεται να είναι το κυρίως μεταφορικό μέσο για τα χαμηλότερα και μεσαία εισοδηματικά στρώματα, ενώ ακόμη όλες οι εισοδηματικές κατηγορίες μετακινούνται με δημόσιας χρήσης μεταφορικά μέσα.

Πίνακας 5.9 Μέσος όρος μηνιαίων μεταφορικών δαπανών ανά εισοδηματική κατηγορία για το έτος 1957

Μηνιαίες δαπάνες μετακίνησης (δρχ.)	Εισοδηματικές κατηγορίες (Μηνιαίο εισόδημα)
-------------------------------------	---

¹⁰⁴⁰ Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος, *Δελτίο Συγκοινωνιών και Επικοινωνιών*, Αθήνα 1976, σ. 35 – 6

¹⁰⁴¹ Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος, 1976, σ. 35 – 36

	≤999 δρχ.	1.000 – 1.799 δρχ.	1.800 – 3.199 δρχ.	4.000 – 4.399 δρχ.	4.400 – 6.399 δρχ.	6.400 δρχ.≤
Αγορά καινούριων αυτοκινήτων/ ανταλλακτικών	-	-	-	-	36,4	63,8
Αγορά μεταχειρισμένων αυτοκινήτων/ανταλλακτικών	-	-	-	7,2	5,2	13,2
Αγορά καινούριων/μεταχειρισμένων δικύκλων	-	0,9	1,2	8,8	-	2,8
Δαπάνες συντήρησης και κίνησης οχημάτων	-	3,6	1,2	11,2	21,2	114,8
Ποδήλατα	0,8	2,4	3,2	2,8	2	5,6
Έξοδα καθημερινής μετακίνησης (εργασία, σχολείο)	6,4	28,4	50,4	76,8	113,6	103,6
Ταξίδια διακοπών	6,4	16,8	22,4	22	34,8	55,6
Δαπάνες μεταφορών με μέσα Δ.Χ. (σιδηρόδρομος, ταξί)	20,8	31,2	46	72,4	112,6	205,6
Δαπάνες επικοινωνιών (π.χ. ταχυδρομικές υπηρεσίες, τηλεφωνία)	3,2	6	10,8	21,6	34	97,2
Σύνολο	9,4	89,2	135,2	222,8	359,8	662,2

Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος, *Έρευνα Οικογενειακών Προϋπολογισμών Διεξαχθείσα εις τας αστικές περιοχάς της Ελλάδος κατά τα έτη 1957 – 8*, Αθήνα, 1961, σ. 66 – 9. Σημείωση: στο πρωτότυπο αναφέρονται τα εισοδήματα κι οι δαπάνες σε εβδομαδιαία βάση. Στον πίνακα αυτόν έχει γίνει αναγωγή σε μηνιαία βάση για λόγους ομοιομορφίας, καθ' ότι στις αντίστοιχες έρευνες που διεξάχθηκαν τα επόμενα έτη και των οποίων τα αποτελέσματα παρατίθενται στους ακόλουθους πίνακες οι υπολογισμοί γίνονταν επίσης σε μηνιαία βάση.

Η εικόνα που περιγράφηκε παραπάνω, δηλαδή το γεγονός ότι πέρα από τα ανώτερα εισοδηματικά στρώματα, στους οικογενειακούς προϋπολογισμούς δεν καταγράφονται δαπάνες για αγορά αυτοκινήτου για τις υπόλοιπες κατηγορίες καταναλωτών, διατηρείται και στα στοιχεία Οικογενειακών Προϋπολογισμών του 1963. Επιπλέον, μία σημαντική διαφορά στον τρόπο στατιστικής μέτρησης από το 1963 κι εξής, από πλευράς της Στατιστικής Υπηρεσίας, είναι ότι οι κατηγορίες των νοικοκυριών δεν ταξινομούνται με βάση το εισόδημα, αλλά με βάση τις δαπάνες.

Πίνακας 5.10 Μέσος όρος μηνιαίων μεταφορικών δαπανών ανά κατηγορία νοικοκυριών ανάλογα με μηνιαίες δαπάνες το έτος 1963

Κατηγορίες νοικοκυριών βάσει μηνιαίων δαπανών

Μηνιαίες δαπάνες μετακίνησης (δρχ.)	≤499 δρχ.	500 – 999 δρχ.	1.000 – 1.299 δρχ.	1.300 – 1.799 δρχ.	1.800 – 2.299 δρχ.	2.300 – 3.199 δρχ.	3.200 – 4.399 δρχ.	4.400 – 6.399 δρχ.	6.400 δρχ.≤
Δαπάνες οχημάτων	-	-	-	-	-	-	-	-	227,08
Δαπάνες συντήρησης κίνησης οχημάτων	-	-	-	0,36	1,04	4,88	7,4	22,32	134,32
Ποδήλατα	-	0,2	0,2	0,6	0,88	0,92	1,52	12,92	25,36
Δαπάνες μετακινήσεων	1,68	11,8	15,08	33,24	46,84	63,04	99,2	122,56	223,48
Δαπάνες επικοινωνιών	1,24	1,4	3,12	4,36	3,96	5,56	7,56	13,32	28,28
Σύνολο	2,92	13,4	19,12	38,56	52,72	74,4	115,68	171,12	638,52

Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος, *Έρευνα Οικογενειακών Προϋπολογισμών Διεξαχθείσα εις τας αστικές περιοχάς της Ελλάδος κατά τα έτη 1963 – 4*, Αθήνα, 1969, σ. 54 – 5. Σημείωση: στο πρωτότυπο αναφέρονται τα εισοδήματα κι οι δαπάνες σε εβδομαδιαία βάση. Στον πίνακα αυτόν έχει γίνει αναγωγή σε μηνιαία βάση για λόγους ομοιομορφίας, καθ' ότι στις αντίστοιχες έρευνες που διεξάχθηκαν τα επόμενα έτη και των οποίων τα αποτελέσματα παρατίθενται στους ακόλουθους πίνακες οι υπολογισμοί γίνονταν επίσης σε μηνιαία βάση.

Όπως προκύπτει από τον παραπάνω πίνακα, παρά το γεγονός ότι με εξαίρεση τα ανώτερα οικονομικά στρώματα δεν καταγράφονται δαπάνες για αγορά οχημάτων ιδιωτικής χρήσης, οι δαπάνες συντήρησης και κίνησης ιδιωτικών οχημάτων αφορούν και στα χαμηλότερα στρώματα. Μπορεί λοιπόν να διατυπωθεί η υπόθεση ότι μέχρι τα πρώτα χρόνια της δεκαετίας του 1960, ένα σημαντικό μέρος των οχημάτων στην Ελλάδα και κυρίως στην επαρχία, τα οποία χρησιμοποιούνται από κατώτερες ή μεσαίες εισοδηματικές κατηγορίες είναι προφανώς παλαιά αυτοκίνητα ή δίκυκλα, που παραμένουν στην κυκλοφορία συντηρούμενα ή ενδεχομένως και επανασυναρμολογούμενα. Η εικόνα αυτή είναι σύμφωνη με τα όσα περιγράφονται στο υποκεφάλαιο σε σχέση με την τεχνουργία οχημάτων.

Το έτος 1963 επί παραδείγματι, για το οποίο υπάρχουν διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία τόσο σε σχέση με τα κυκλοφορούντα οχήματα, όσο και σε σχέση με τους οικογενειακούς προϋπολογισμούς, από το σύνολο των 61.513 επιβατικών οχημάτων που κυκλοφορούσαν στην Ελλάδα, μόνο τα 19.904 είχαν ως πρώτο έτος κυκλοφορίας από το 1961 κι εξής (32%). Τα 26.197 (43%) είχαν ως πρώτο έτος κυκλοφορίας από το 1956 έως το 1960, ενώ 14.892 οχήματα είχαν ως πρώτο έτος κυκλοφορίας από πριν το

1940 μέχρι και το 1955 (24,2%). Επιπλέον, για 520 επιβατικά αυτοκίνητα (0,8% επί του συνολικού) δεν υπήρχε δηλωθέν έτος πρώτης κυκλοφορίας, πράγμα που σημαίνει ότι ενδεχομένως και να προέρχονταν από μετασκευές.¹⁰⁴² Με βάση λοιπόν και τους αριθμούς κυκλοφορούντων επιβατικών αυτοκινήτων σε συνδυασμό με την παλαιότητα του στόλου των οχημάτων, διαφαίνεται ότι η ιδιοκτησία οχήματος ενδεχομένως αφορούσε ευρύτερες οικονομικές κατηγορίες από αυτές που είχαν την οικονομική δυνατότητα να δαπανήσουν χρήματα για την αγορά του, είτε ως καινούριου, είτε ως μεταχειρισμένου.

Η σημαντικότερη μετατόπιση της κοινωνικής σημασιοδότησης της ιδιοκτησίας αυτοκινήτου ως μέσου το οποίο δεν έχει αποκλειστικά μεγαλοαστικό χαρακτήρα σημειώνεται σταδιακά όπως προαναφέρθηκε από τα τέλη της δεκαετίας του 1950, και κυρίως από το δεύτερο μισό της δεκαετίας του 1960. Γι' αυτήν την περίοδο δεν υπάρχει διαθέσιμο Δελτίο Οικογενειακών Προϋπολογισμών από την Στατιστική Υπηρεσία. Η εικόνα ωστόσο που προκύπτει από τους παραπάνω πίνακες 5.4 και 5.5 επιτρέπει μια τέτοια υπόθεση. Πάντως, όπως διαφαίνεται από τον πίνακα 5.11 που προέρχεται από το Δελτίο Οικογενειακών Προϋπολογισμών του 1974, μέχρι και το πρώτο μισό της δεκαετίας του 1970 καθιερώνεται η χρήση του αυτοκινήτου ως μέσου της αναδυόμενης μεσαίας τάξης, δεδομένου ότι ακόμα και τα νοικοκυριά που βάσει των μηνιαίων δαπανών τους εντάσσονται στην δεύτερη χαμηλότερη κατηγορία, εμφανίζουν έξοδα για οχήματα ιδιωτικής χρήσης.

Πίνακας 5.11 Μέσος όρος μηνιαίων μεταφορικών δαπανών ανά κατηγορία νοικοκυριών ανάλογα με μηνιαίες δαπάνες το έτος 1974

Μηνιαίες δαπάνες μετακίνησης (δρχ.)	Κατηγορίες νοικοκυριών βάσει μηνιαίων δαπανών							
	≤2.999 δρχ.	3.000 – 4.999 δρχ.	5.000 – 6.999 δρχ.	7.000 – 9.999 δρχ.	10.000 – 13.999 δρχ.	14.000 – 19.999 δρχ.	20.000 – 29.999 δρχ.	30.000 δρχ.≤
Δαπάνες οχημάτων Ι.Χ.	-	3	2	14	15	329	1.136	2.888
Δαπάνες συντήρησης	3	16	77	184	474	1.013	1.875	3.543

¹⁰⁴² Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος, *Δελτίο Στατιστικής Συγκοινωνιών κι Επικοινωνιών*, Αθήνα 1964, Τ. Γ', τ. 4, σ. 48

κίνησης οχημάτων Ι.Χ.								
Μετακινήσεις με Δ.Χ. μεταφορικά μέσα	87	199	296	384	549	676	846	909
Επικοινωνίες	40	101	118	151	236	275	300	404
Σύνολο	940	319	495	733	1.274	2.292	4.156	7.744

Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος, *Έρευνα Οικογενειακών Προϋπολογισμών 1974*, Αθήνα, 1978, σ. 15.

Σε ό,τι αφορά στην παλαιότητα του στόλου των κυκλοφορούντων οχημάτων, το 1974 από τα 346.733 επιβατικά που κυκλοφορούσαν τα 32.723 ήταν από πριν το 1940 μέχρι και το 1960 (9,5%), τα 62.999 από το 1961 έως το 1965 (18,5%), τα 125.792 από το 1966 έως το 1970 (36,5%), και τα 121.309 (35,5%) ήταν τελευταίας τριετίας. Μαζί με την διάδοση του αυτοκινήτου σε ευρύτερα πληθυσμιακά στρώματα εντοπίζεται επομένως και μια σχετική μείωση του μέσου όρου ηλικίας των επιβατικών αυτοκινήτων.¹⁰⁴³

Το γεγονός ότι οι δαπάνες για οχήματα ιδιωτικής χρήσης εντάσσονται στον προϋπολογισμό των νοικοκυριών και των χαμηλότερων κατηγοριών, προκύπτει και από τους πίνακες που προέρχονται από το Δελτίο Οικογενειακών Προϋπολογισμών του 1981. Ένα πρόβλημα που αφορά στον στατιστικό πίνακα 5.12 που αφορά στο 1981, όπως και τους αντίστοιχους πίνακες 5.10 και 5.11 για τα έτη 1963 και 1974, που παρατέθηκαν παραπάνω, είναι ότι οι δαπάνες για οχήματα ιδιωτικής χρήσης δεν εξειδικεύονται ως προς το αν αφορούν σε αυτοκίνητα ή δίκυκλα, καθώς και σε αυτοκίνητα καινούρια ή μεταχειρισμένα, όπως συμβαίνει με τον πίνακα 5.9 για το 1957. Μια περισσότερο λεπτομερής ανάλυση βάσει ποιοτικών στοιχείων που αφορούν στην χρήση του επιβατικού οχήματος στο πλαίσιο της ελληνικής κοινωνίας καθίσταται κατά συνέπεια δυσχερής. Επομένως, το συμπέρασμα για την διάδοση του επιβατικού αυτοκινήτου σε ευρύτερες οικονομικές και κοινωνικές κατηγορίες μπορεί να προκύψει και πάλι μόνο συνδυαστικά, από τα στατιστικά στοιχεία που αφορούν στην ραγδαία ποσοστιαία αύξηση των κυκλοφορούντων επιβατικών αυτοκινήτων και κυρίως από τους πίνακες που παρουσιάζουν την αναλογία κατοίκων ανά επιβατικό όχημα. Το γεγονός ότι ήδη από το 1975 επί παραδείγματι όπως φαίνεται στον πίνακα 5.8 με τις

¹⁰⁴³ Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος, *Στατιστική Συγκοινωνιών κι Επικοινωνιών 1974*, Αθήνα, 1976, σ. 37

αντίστοιχες αναλογίες ένα επιβατικό όχημα αντιστοιχεί σε είκοσι κατοίκους, ενώ το 1965 ένα επιβατικό όχημα αντιστοιχεί σε 82 κατοίκους, καταδεικνύει σε σημαντικό βαθμό την διάδοση της αυτοκίνησης ως μορφής κινητικότητας που αφορά όχι μόνο τις ανώτερες, αλλά και τις μεσαίες και κατώτερες εισοδηματικές κατηγορίες.

Πίνακας 5.12 Μέσος όρος μηνιαίων μεταφορικών δαπανών ανά κατηγορία νοικοκυριών ανάλογα με μηνιαίες δαπάνες το έτος 1981

Μηνιαίες δαπάνες μετακίνησης (δρχ.)	Κατηγορίες νοικοκυριών βάσει μηνιαίων δαπανών							
	≤9.999 δρχ.	10.000 – 19.999 δρχ.	20.000 – 29.999 δρχ.	30.000 – 39.999 δρχ.	40.000 – 49.999 δρχ.	50.000 – 69.999 δρχ.	70.000 – 99.999 δρχ.	100.000 δρχ.≤
Δαπάνες οχημάτων I.X.	-	2	61	92	172	804	2.218	7.990
Δαπάνες συντήρησης κίνησης οχημάτων I.X.	13	152	557	1.456	2.100	4.181	6.402	9.323
Μετακινήσεις με Δ.Χ. μεταφορικά μέσα	110	374	685	777	1.108	1.208	1.703	2.629
Επικοινωνίες	117	244	344	481	508	703	825	1.142
Σύνολο	240	772	1.647	2.806	3.888	6.896	11.148	21.084

Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος, *Έρευνα Οικογενειακών Προϋπολογισμών 1981 – 2*, Αθήνα 1986, σ. 47 – 8.

Σε ό,τι αφορά στην παλαιότητα του στόλου των οχημάτων, από το σύνολο των 822.034 επιβατικών αυτοκινήτων που κυκλοφορούσαν στην Ελλάδα μέχρι το τέλος του 1979, για το οποίο παρατίθενται σχετικά στοιχεία στο Δελτίο του 1981, τα 32.654 είχαν ως πρώτο έτος κυκλοφορίας από πριν το 1940 μέχρι το 1959, τα 162.723 από 1960 μέχρι 1969 (20%), τα 183.911 από 1970 μέχρι 1974 (22%), τα 131.546 (17%) είχαν ως πρώτο έτος κυκλοφορίας τα έτη 1975 – 6 και τέλος τα 310.800 (38%) ήταν αυτοκίνητα τριετίας με πρώτο έτος κυκλοφορίας την περίοδο 1977 – 9, ενώ υπολείπονται 400 επιβατικά αυτοκίνητα (3%) που προφανώς δεν έχουν δηλωθέν έτος πρώτης κυκλοφορίας.

Σε κάθε περίπτωση αυτό που θα μπορούσε να εξαχθεί ως συνολικότερη εικόνα για την περίοδο 1950 – 1980 είναι η αύξηση του στόλου των οχημάτων κι η διεύρυνση της κατανάλωσης σε σχέση με οχήματα για περισσότερες οικονομικές κατηγορίες καταναλωτών. Η σύγκριση των δαπανών για μεταφορές μεταξύ των ετών 1957, 1963, 1974 και 1981 για τα οποία υπάρχουν διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία οικογενειακών προϋπολογισμών είναι δυσχερής για τον λόγο ότι καθ' όλη τη διάρκεια αυτής της περιόδου παρατηρείται αύξηση του τιμάρθιμου που δεν επιτρέπει την πλήρη εξακρίβωση του βαθμού στον οποίο η αύξηση των μεταφορικών δαπανών ή ειδικότερα των δαπανών για αγορά οχήματος ιδιωτικής χρήσης στις διάφορες κατηγορίες καταναλωτών οφείλεται μόνο σε αύξηση της κατανάλωσης καθ' αυτής ή και σε άνοδο των τιμών. Επίσης, όπως προαναφέρθηκε, εντοπίζεται και μια ανομοιογένεια στον τρόπο μέτρησης των οικονομικών δεδομένων από πλευράς της Στατιστικής Υπηρεσίας, δεδομένου ότι, ενώ για το 1957 οι κατηγορίες καταναλωτών ταξινομούνται βάσει εισοδήματος, για τα έτη 1963, 1974 και 1981 οι αντίστοιχες κατηγορίες ταξινομούνται βάσει δαπανών.

Παρ' όλα αυτά, βάσει συγκριτικών στοιχείων που εξέδωσε η Στατιστική Υπηρεσία για την περίοδο 1957 – 1969, μπορεί να επιχειρηθεί ο εντοπισμός της ποσοστιαίας μεταβολής των μεταφορικών δαπανών για τις διάφορες κατηγορίες καταναλωτών. Διευκρινίζεται ωστόσο ότι οι δαπάνες αυτές αφορούν συνολικά έξοδα μετακίνησης κι όχι ειδικά δαπάνες για αγορά καινούριου ή μεταχειρισμένου οχήματος ιδιωτικής χρήσης.

Πίνακας 5.13 Σύγκριση μέσου όρου μηνιαίων μεταφορικών δαπανών ανά εισοδηματική μεταξύ των περιόδων 1957 – 8 και 1968 – 9

Εισοδηματική κατηγορία (Μηνιαίο εισόδημα)	Μέσος όρος μηνιαίων δαπανών (δρχ.) για μεταφορές 1957 – 8	Μέσος όρος μηνιαίων δαπανών (δρχ.) για μεταφορές 1962 – 3	Μέσος όρος μηνιαίων δαπανών (δρχ.) για μεταφορές 1964 – 5	Μέσος όρος μηνιαίων δαπανών (δρχ.) για μεταφορές 1968 – 9	Ποσοστό μεταβολής 1957 – 1969
≥996 δρχ.	49,2	41,2	60,8	23,6	-52,03%
1.000 – 1.799 δρχ.	116,8	100	116,8	126,8	-8,56%
1.800 – 3.199 δρχ.	156,6	170	172,4	294,8	84,71%
3.200 – 4.399 δρχ.	245,6	230	226	84,7	37,94%
4.400 – 6.399 δρχ.	401,2	359,6	416,8	338,8	-3,20%

6400 δρχ.	680	1.024,4	1.799,2	1137,2	67,05%
-----------	-----	---------	---------	--------	--------

Όπως φαίνεται από τον παραπάνω πίνακα, στις διάφορες εισοδηματικές κατηγορίες οι μεταφορικές δαπάνες παρουσιάζουν αυξομειώσεις. Τα ποσοστά μεταβολής επομένως που παρουσιάζονται μεταξύ των περιόδων 1957 – 9 και 1968 – 9 δεν είναι πλήρως αντιπροσωπευτικά. Επιπλέον όπως προαναφέρθηκε οι αυξομειώσεις των δαπανών ενδεχομένως να οφείλονται εν μέρει σε μεταβολή των τιμών κι όχι της κατανάλωσης. Παρά αυτούς τους περιορισμούς ωστόσο, η γενική εικόνα που προκύπτει είναι ότι στις μεσαίες εισοδηματικές κατηγορίες τουλάχιστον σημειώνεται σταθερά αυξητική τάση στις δαπάνες για μεταφορές.

Η κατάρτιση ενός αντίστοιχου συγκριτικού πίνακα για τα επόμενα έτη μέχρι και το 1980 δεν είναι δυνατή, δεδομένου ότι στα Δελτία Οικογενειακών Προϋπολογισμών της Στατιστικής Υπηρεσίας τα ποσά δαπανών βάσει των οποίων κατατάσσονται οι καταναλωτές σε οικονομικές κατηγορίες μεταβάλλονται. Οι δαπάνες για μεταφορές συνολικά για όλες τις κατηγορίες καταναλωτών συνεχίζουν βέβαια να βαίνουν αυξητικές. Στο Δελτίο Οικογενειακών Προϋπολογισμών του 1981 για παράδειγμα αναφέρεται ότι ενώ ο μέσος όρος των μηνιαίων μεταφορικών δαπανών όλων των κατηγοριών των καταναλωτών το 1974 ανερχόταν σε 1.033 δρχ. κι αντιστοιχούσε σε 10,8% των συνολικών δαπανών, το 1981 ανερχόταν σε 5.422 δρχ. κι αντιστοιχούσε στο 11,4% των συνολικών δαπανών. Παρ' ό,τι παρατηρείται λοιπόν μια γενική αύξηση της τάξης του 424,88%, αυτή δεν αντικατοπτρίζει απαραίτητα στο σύνολό της αντίστοιχη αύξηση της κατανάλωσης για μεταφορές. Είναι πάντως γεγονός, ότι η διάδοση της αυτοκίνησης σε ευρύτερες οικονομικές και κοινωνικές κατηγορίες είναι αξιοσημείωτη μέχρι και το 1980, ακόμα κι όταν είναι δύσκολο να εντοπιστεί με συγκεκριμένα στατιστικά στοιχεία.

Το τελευταίο ζήτημα που θα πρέπει να επισημανθεί σε σχέση με τα ποιοτικά χαρακτηριστικά που αφορούν στα στατιστικά δεδομένα της αυτοκίνησης στην Ελλάδα, είναι ότι η συντριπτική πλειοψηφία των κυκλοφορούντων οχημάτων συγκεντρώνεται στο λεκανοπέδιο Αττικής κι ειδικότερα στο πολεοδομικό συγκρότημα Αθηνών – Πειραιώς, το οποίο άλλωστε μεταπολεμικά λόγω των αστυφιλικών ρευμάτων εμφανίζει και τις μεγαλύτερες πληθυσμιακές συγκεντρώσεις πανελλαδικά. Το 1963, έτος για το οποίο υπάρχουν τα πρώτα διαθέσιμα σχετικά στοιχεία από την Στατιστική Υπηρεσία, σε σύνολο 155.302 οχημάτων, τα 94.381 καταγράφονται στην περιφέρεια Αττικής (60,78%) και τα 19.824 στην περιφέρεια Θεσσαλονίκης (12,76%). Σε σύνολο

61.513 επιβατικών αυτοκινήτων το ίδιο έτος, 45.829 καταγράφονται στην Αττική (74,5%), και 6.391 στην Θεσσαλονίκη (10,39%).¹⁰⁴⁴ Το 1970, σε σύνολο 414.046 οχημάτων, 247.251 κυκλοφορούν στην περιφέρεια Αττικής (59,72%) και 56.061 στη Θεσσαλονίκη (13,53%). Σε σύνολο 266.893 επιβατικών οχημάτων, 157.566 καταγράφονται στην Αττική (59,03%) και 28.281 στην περιφέρεια Θεσσαλονίκης (10,6%).¹⁰⁴⁵ Τέλος, το 1979, σε σύνολο 1.305.850 οχημάτων, 606.382 κυκλοφορούν στην περιφέρεια της πρωτεύουσας (46,43%) και 126.342 στην περιφέρεια Θεσσαλονίκης (9,37%). Τον ίδιο χρόνο, σε σύνολο 822.034 επιβατικών οχημάτων, 465.450 καταγράφονται στην περιφέρεια Αττικής (56,62%) και 85.980 στην περιφέρεια Θεσσαλονίκης (10,45%).¹⁰⁴⁶ Παρά το γεγονός ότι οι απόλυτοι αριθμοί των κυκλοφορούντων οχημάτων αυξάνονται ραγδαία στο λεκανοπέδιο Αττικής, η ποσοστιαία μείωσή τους υποδηλώνει την αύξηση των κυκλοφορούντων οχημάτων στην υπόλοιπη επικράτεια. Είναι πάντως ιδιαίτερα αξιοσημείωτο ότι η συντριπτική πλειοψηφία ειδικά των επιβατικών αυτοκινήτων απαντά στην περιφέρεια της πρωτεύουσας, γεγονός που δείχνει και το είδος των κινητικότητας που αναπτύσσονται στην ελληνική επικράτεια. Οι ιδιωτικές κινητικότητες αφορούν κυρίως στους αστικούς πληθυσμούς.

Επομένως, από τους αριθμούς και τις κατανομές των οχημάτων κατά την μεταπολεμική περίοδο μέχρι και το 1980, με βάση τόσο τα οικονομικά όσο και τα γεωγραφικά κριτήρια, αυτό που μπορεί να εξαχθεί ως συνολικότερο συμπέρασμα είναι ότι η αυτοκίνηση, κι ειδικότερα η αυτοκίνηση που αφορά στα επιβατικά οχήματα, αρχικά αφορά τη μεγαλοαστική τάξη κυρίως της πρωτεύουσας. Σταδιακά διαδίδεται σε ευρύτερες κατηγορίες καταναλωτών, και πάλι όμως η διεύρυνση αυτή αφορά κατά πλειοψηφία στον αστικό πληθυσμό του πολεοδομικού συγκροτήματος Αθηνών – Πειραιώς. Αυτό είναι βέβαια αναμενόμενο με δεδομένο ότι λόγω και των αστυφικών ρευμάτων, όπως αναφέρθηκε και στο 3^ο κεφάλαιο, προοδευτικά σχεδόν το 50% του ελληνικού πληθυσμού συγκεντρώνεται στην πρωτεύουσα μεταπολεμικά. Ωστόσο, αυτό που μπορεί να εξαχθεί ως συνολικό συμπέρασμα από τους πίνακες στατιστικών

¹⁰⁴⁴ Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος, *Δελτίον Συγκοινωνιών και Επικοινωνιών*, Τ. Γ', τ. 4, Αθήνα 1964, σ. 54 – 5

¹⁰⁴⁵ Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος, *Δελτίον Στατιστικής Συγκοινωνιών και Επικοινωνιών 1971*, Αθήνα 1974, σ. 28 – 9.

¹⁰⁴⁶ Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος, *Στατιστική Συγκοινωνιών και Επικοινωνιών 1980*, Αθήνα 1983, σ. 36 – 7

στοιχείων που παρατέθηκαν, είναι ότι η τάση γεωγραφικής διεύρυνσης της αυτοκίνησης είναι πιο περιορισμένη από την τάση οικονομικής διεύρυνσης.

Κατά συνέπεια, η κατανομή των κεφαλαίων ιδιωτικής κινητικότητας παρ' ότι συνδέεται με ποιοτικά στοιχεία οικονομικοκοινωνικής και γεωγραφικής ένταξης ευρύτερων πληθυσμιακών ομάδων δημιουργεί ταυτόχρονα και αποκλεισμούς. Η γεωγραφική διάσταση αυτών των αποκλεισμών μάλιστα, μέχρι και τις αρχές της δεκαετίας του 1980 είναι εντονότερη από την οικονομικοκοινωνική. Συμπερασματικά λοιπόν, όπως υποστηρίχθηκε και αναφορικά με την χωροταξική αναδιάρθρωση της Ελλάδας σε σχέση με την γεωγραφική κατανομή των υποδομών αυτοκίνησης στο 2^ο κεφάλαιο, η γεωγραφική κατανομή των κεφαλαίων κινητικότητας δημιουργεί και αυτή μια εκσυγχρονιστική διαδικασία δύο ταχυτήτων για την Αττική και την υπόλοιπη επικράτεια.

Ποια είναι όμως η κατάσταση σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες την ίδια περίοδο σε σχέση με τους αριθμούς οχημάτων; Στο πλαίσιο της παρούσας έρευνας έχουν εντοπιστεί στοιχεία μόνο για τις περιόδους 1960 και 1970. Στον πίνακα 5.14 παρουσιάζονται οι αριθμοί οχημάτων σε διάφορες ευρωπαϊκές χώρες κατά την δεκαετία 1960.

5.14 Αριθμοί οχημάτων σε διάφορες ευρωπαϊκές χώρες τη δεκαετία του 1960

Αγγλία	4.891.100	8.309.300
Αλβανία	1.700	5.000
Ανατολική Γερμανία	135.000	309.000
Βέλγιο	700.000	963.700
Βουλγαρία	8.500	42.300
Γαλλία	4.265.000	13.160.000
Δυτική Γερμανία	3.455.400	7.033.200
Ελλάδα	39.700	118.200
Ισπανία	256.900	936.800
Ιταλία	1.630.300	2.675.800

Ουγγαρία	19.500	75.700
Πορτογαλία	147.800	240.400
Ρουμανία	8.500	52.600
Σοβιετική ένωση	575.000	5.110.000

Πηγή: «118.000.000 αυτοκίνητα ανά την υφήλιο», *To Βολάν*, τ. 70, 1960, σ. 5

Οι αριθμοί αυτοί από μόνοι τους βέβαια δεν είναι επαρκείς για να εξαχθούν συμπεράσματα αναφορικά με τη διάδοση της αυτοκίνησης σε κάθε χώρα, καθ' ότι πρέπει να συνυπολογιστούν κι οι αντίστοιχοι πληθυσμοί. Πληρέστερη εικόνα προκύπτει από τον τον πίνακα 5.15 που ακολουθεί, στον οποίο παρουσιάζονται οι αναλογίες αυτοκινήτων ανά κάτοικο σε διάφορες ευρωπαϊκές χώρες για τις δεκαετίες του 1960 και 1970.

Πίνακας 5.15 Αναλογία οχήματος ανά κάτοικο σε διάφορες χώρες τις δεκαετίες 1960 και 1970

Χώρες	Επιβατικά οχήματα ανά κάτοικο 1960	Επιβατικά οχήματα ανά κάτοικο 1970	Οχήματα ανά κάτοικο 1960	Οχήματα ανά κάτοικο 1970
Αλβανία	0,001	-	0,003	-
Ανατολική Γερμανία	0,007	-	0,018	-
Αυστρία	0,048	0,16	0,118	0,22
Βουλγαρία	0,001	-	0,005	-
Γαλλία	0,101	0,24	0,288	0,28
Γιουγκοσλαβία	0,001	-	0,006	-
Δυτική Γερμανία	0,062	0,22	0,126	0,26
Ελβετία	0,083	-	0,154	-
Ελλάδα	0,004	0,05	0,014	0,07
Ηνωμένο Βασίλειο	0,093	0,21	0,158	0,24
Ισπανία	0,008	0,07	0,030	0,09
Ιταλία	0,029	0,19	0,109	0,21
Ολλανδία	-	0,19	-	0,21
Πολωνία	0,002	-	0,027	-
Πορτογαλία	0,016	0,05	0,026	0,06
Ρουμανία	0,0004	-	0,002	-
Σοβιετική ένωση	0,002	-	0,023	-

Τουρκία	0,001	0,004	0,005	0,01
Τσεχοσλοβακία	0,011	-	0,020	-

Πηγές: «118.000.000 αυτοκίνητα ανά την υφήλιο», *Το Βολάν*, τ. 70, 1960, σ. 5. J. Dargay – D. Gately – M. Sommer, “Vehicle Ownership and Income Growth Worldwide: 1960 – 2030”, *Energy Journal*, τ. 28, 2007, σ. 163 – 190

Από τα παραπάνω διαφαίνεται ότι οι αριθμοί των οχημάτων που κυκλοφορούν στην Ελλάδα κατά τις δεκαετίες 1960 και 1970 είναι κατά πολύ μικρότεροι συγκριτικά με τους αντίστοιχους αριθμούς σε δυτικοευρωπαϊκές χώρες όπως η Γαλλία, η Αγγλία και η Δυτική Γερμανία, αλλά και κατά πολύ ανώτεροι από ανατολικοευρωπαϊκές χώρες, όπως η Ρουμανία, η Βουλγαρία, ή η Γιουγκοσλαβία. Με δεδομένο ότι ειδικά για τις ανατολικοευρωπαϊκές χώρες, δεν εντοπίστηκαν στοιχεία ειδικά για τα επιβατικά οχήματα, είναι δύσκολο να συγκριθεί η διάδοση των δημοσίων και ιδιωτικών οχημάτων. Μπορεί πάντως να υποτεθεί, δεδομένου και του μοντέλου οικονομικής οργάνωσης των ανατολικοευρωπαϊκών χωρών, ότι οι ιδιωτικές μετακινήσεις είχαν αναλογικά τουλάχιστον μεγαλύτερη διάδοση στην Ελλάδα. Για την Πορτογαλία αντίστοιχα, της οποίας τα οικονομικά μεγέθη είναι συνήθως παρεμφερή με αυτά της Ελλάδας, παρατηρείται ότι αν και η αναλογία συνολικού αριθμού οχημάτων ανά κάτοικο είναι μεγαλύτερη απ’ ό,τι στη χώρα μας, η αντίστοιχη αναλογία για τα επιβατικά οχήματα είναι μικρότερη για τις δεκαετίες 1960 και 1970.

Τα παραπάνω στοιχεία επιτρέπουν να εξαχθούν κάποια σχηματικά συμπεράσματα σε σχέση με την τοποθέτηση της Ελλάδας στον ευρωπαϊκό χάρτη αναφορικά με την ανάπτυξη των κινητικότητων. Με δεδομένο ότι οι μεταφορικές υποδομές τελούν σε άμεση σχέση με την οικονομική ισχύ κι επιρροή των κρατών στο νεωτερικό γεωπολιτικό στερέωμα, κι επιπλέον, με δεδομένο ότι για τις μεταπολεμικές κοινωνίες, οι κινητικότητες, και δη οι ιδιωτικές, προσλαμβάνονται συνήθως ως παράμετρος αποτίμησης του συνολικότερου βιοτικού επιπέδου αλλά και του επιπέδου οικονομικής ανάπτυξης μιας χώρας, θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι βάσει των παραπάνω δεδομένων η Ελλάδα τοποθετείται στην ευρωπαϊκή ημιπεριφέρεια, σε μία ενδιάμεση δηλαδή κατάσταση συγκριτικά με βορειοευρωπαϊκές ή δυτικές χώρες που κατατάσσονται στον πυρήνα, ή ανατολικοευρωπαϊκές, που κατατάσσονται στην περιφέρεια.¹⁰⁴⁷

¹⁰⁴⁷ Για την σημασία των κινητικότητων σε σχέση με την κατάταξη των χωρών σε κέντρα, περιφέρειες και ημιπεριφέρειες, βλ. V. Kauffmann – M. Bergman – D. Joye, “Motility: Mobility as Capital”, σ. 745 – 756. J. Urry, *Mobilities*, σ. 205. Για την θεωρητική ανάλυση των διεθνών σχέσεων ως παγκόσμιο σύστημα βάσει του οποίου συντελείται η ταξινόμηση των νεωτερικών κρατών σε κέντρα, περιφέρειες

Τα κέντρα, οι περιφέρειες κι οι ημιπεριφέρειες αποτελούν βέβαια ταξινομήσεις, οι οποίες χρήζουν περαιτέρω επεξεργασίας, καθ' ότι συνήθως προκύπτουν από οικονομικά κατά βάση στοιχεία. Η αυτοκίνηση ωστόσο, όπως υποστηρίζεται στην παρούσα έρευνα, συνιστά ένα φαινόμενο πολυδιάστατο, το οποίο σχετίζεται και με οικονομικούς παράγοντες, αλλά και με ποιοτικά στοιχεία, όπως τα καταναλωτικά πρότυπα κι οι πολιτισμικές νοοτροπίες. Τα στοιχεία αυτά είναι συχνά δύσκολο να ποσοτικοποιηθούν και να ληφθούν υπ' όψη για μια τελεσίδικη απόφαση σχετικά με το αν μια χώρα εντάσσεται στο κέντρο ή την περιφέρεια. Ειδικά σε ό,τι αφορά στις ημιπεριφέρειες άλλωστε, ο ίδιος ο Immanuel Wallerstein που είναι και ο κυριότερος εισηγητής των ταξινομικών κατηγοριών των κέντρων και των περιφερειών, υποστηρίζει ότι αποτελούν προβληματικές κατηγορίες, υπό την έννοια ότι η ταξινόμησή τους δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί βάσει μόνο οικονομικών μεγεθών. Σύμφωνα με τον ίδιο, οι ημιπεριφέρειες έχουν συνήθως έναν διαμεσολαβητικό ρόλο μεταξύ των δύο πόλων, κέντρου και περιφέρειας¹⁰⁴⁸ Επιπλέον, ανεξάρτητα από το ζήτημα της αυτοκίνησης, μέσα σε μία γεωπολιτική περιοχή, μία χώρα μπορεί να διατηρεί ταυτόχρονα ρόλο κέντρου και περιφέρειας, συγκριτικά με διαφορετικές χώρες που ορίζονται ως σημεία αναφοράς. Η Ελλάδα επί παραδείγματι σταδιακά κατά τη μεταπολεμική περίοδο και μέχρι τη δεκαετία του 2000 διατηρούσε έναν ρόλο που μπορεί να υποστηριχθεί ότι μετεξελίσσεται από περιφερειακός σε ημιπεριφερειακός σε σχέση με τη δυτική Ευρώπη, ενώ ταυτόχρονα αποκτά ρόλο πιο κεντρικό στην περιοχή των Βαλκανίων.

Ακόμα, οι ταξινομήσεις αυτές δεν θα πρέπει να λαμβάνονται υπ' όψη ουσιοκρατικά, με δεδομένο ότι μπορεί να κατατάσσουν στην ίδια κατηγορία χώρες με παρόμοια οικονομικά μεγέθη, αλλά διαφορετικά ποιοτικά χαρακτηριστικά. Στην ευρωπαϊκή ημιπεριφέρεια για παράδειγμα κατατάσσονται συχνά κατά την δεκαετία του 1990 ανατολικοευρωπαϊκές χώρες, υπό την έννοια ότι λόγω του κομμουνιστικού τους παρελθόντος παρουσίαζαν δείγματα καθυστέρησης στην προσαρμογή τους σε ένα μοντέλο φιλελεύθερης καπιταλιστικής ανάπτυξης, συγκριτικά πάντοτε με δυτικοευρωπαϊκές χώρες που αποτελούσαν τον ευρωπαϊκό πυρήνα.¹⁰⁴⁹ Είναι όμως

και ημιπεριφέρειες, βλ. I. Wallerstein, *The Modern World-System I, Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century*. Academic Press, New York, 1976, σ. 229 – 233.

¹⁰⁴⁸ I. Wallerstein, *The Modern World-System I*, σ. 229 – 233.

¹⁰⁴⁹ M. Boatca, "Semi-peripheries in the World System: Reflecting Eastern European and Latin American Experiences", *Journal of World-Systems Research*, τ. XII, 2006, σ. 321 – 346.

σαφές, ότι η ιστορική πορεία της Ελλάδας ως χώρας με ημιπεριφερειακό ρόλο παρουσιάζει σημαντικές αποκλίσεις από άλλες ανατολικοευρωπαϊκές χώρες που επίσης κατατάσσονται στην ημιπεριφέρεια. Τίθεται λοιπόν ζήτημα, ως προς το κατά πόσο η χρήση ταξινομικών κατηγοριών συσκοτίζει κάποιες φορές τα ετερογενή χαρακτηριστικά διαφορετικών χωρών, οι οποίες εν τέλει αναγιγνώσκονται υπό το πρίσμα του κέντρου που θέτει ένα υποτιθέμενο παράδειγμα, βάσει του οποίου, οι περιπτώσεις αυτών των χωρών αποτιμώνται ως αποκλίνουσες. Και αυτό δημιουργεί ένα επιπλέον μεθοδολογικό πρόβλημα, διότι από επιστημολογικής πλευράς, η ταξινόμηση των κρατών σε κεντρικά, ημιπεριφερειακά και περιφερειακά είναι μια διαδικασία που λαμβάνει χώρα κατ' αρχάς από την οπτική σκοπιά του κέντρου.

Παρά ωστόσο τα όποια μεθοδολογικά προβλήματα εγείρονται σε σχέση με τις έννοιες του κέντρου, της ημιπεριφέρειας και της περιφέρειας ως ταξινομικών κατηγοριών, η χρήση τους είναι σε κάποιο βαθμό αναπόφευκτη, καθ' ότι αποτελούν ένα πρόσφορο ερμηνευτικό εργαλείο για μια συγκριτική ανάγνωση φαινομένων όπως η αυτοκίνηση στο πλαίσιο ευρύτερων γεωγραφικών και γεωπολιτικών πλαισίων, όπως η Ευρώπη. Επιπλέον, οι εργαλειακές αυτές έννοιες καταδεικνύουν ότι οι σχέσεις μεταξύ των νεωτερικών κρατών δεν είναι ισότιμες, αλλά διέπονται από ισορροπίες ηγεμονικής ισχύος, τόσο σε οικονομικό, όσο και σε πολιτισμικό επίπεδο. Σε ό,τι αφορά λοιπόν στα ποσοτικά δεδομένα που αφορούν στους αριθμούς των κυκλοφορούντων οχημάτων στην Ελλάδα, συγκριτικά με άλλες ευρωπαϊκές χώρες από τους πίνακες 5.14 και 5.15 προκύπτει ότι η χώρα μας από τη δεκαετία του 1960 κι εξής σταδιακά μάλλον εντάσσεται στην ημιπεριφέρεια.

Η ίδια εικόνα προκύπτει σε κάποιο βαθμό και βάσει ποιοτικών στοιχείων, όπως τα καταναλωτικά πρότυπα, εάν ληφθεί υπ' όψη η σχετική ανάλυση του Β. Καραποστόλη σε σχέση με τον ρόλο της κατανάλωσης στις ημιπεριφερειακές χώρες. Ο Καραποστόλης υποστηρίζει ότι η προώθηση του καπιταλισμού στις ημιπεριφερειακές χώρες τείνει να αναπαράγει όσο το δυνατόν πιστότερα τα ανεπτυγμένα πρότυπα και τις συμπεριφορές κατανάλωσης του κέντρου, σε αντίθεση με τον τομέα παραγωγής όπου αναπαράγονται οι οικονομικές και τεχνικές υστερήσεις. Στις ημιπεριφερειακές χώρες παρατηρείται αύξηση του μέσου εισοδήματος που διαστέλλει τα διακριτικά περιθώρια για τους καταναλωτές, ενώ η πολιτιστική ευκαμψία οδηγεί σε ταχύτατη εξοικείωση με τα καταναλωτικά πρότυπα του κέντρου. Αυτή η ετεροστρεφής διαδικασία αφορά στην υιοθέτηση καταναλωτικών συμπεριφορών που καθιερώνονται ως οικονομικοκοινωνικά αποδεκτές από τις χώρες

του θεωρούμενου ως κέντρου, στην προκειμένη περίπτωση τις δυτικοευρωπαϊκές. Συνδέεται δε με μία διέγερση ετοιμότητας προς τη λήψη πληροφοριών από το περιβάλλον του κέντρου, ανάμεσα στις οποίες εξέχουσα θέση έχουν οι πληροφορίες για καταναλωτικά πρότυπα. Επιπλέον, και λόγω της αυξημένης αστικοποίησης διευκολύνεται η καθιέρωση μιας κοινά αποδεκτής «συμβολικής» της κατανάλωσης, «ενός έκτυπου που κυριαρχεί στις χώρες του κέντρου». Λόγω της ανάπτυξης πιστοδότησης διευκολύνεται επίσης η επέκταση αγοράς βασικών ή και εξελεγμένων διαρκών αγαθών, όπως στην προκειμένη περίπτωση τα αυτοκίνητα.¹⁰⁵⁰

Συμπερασματικά, βάσει των ποιοτικών και ποσοτικών στοιχείων που αφορούν στην ανάπτυξη των ιδιωτικών κινητικότητων στην Ελλάδα κατά τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες μπορεί να υποστηριχθεί ότι η διάδοση της αυτοκίνησης ανταποκρίνεται στα οικονομικοκοινωνικά αιτήματα της σύγκλισης με τα πρότυπα των δυτικοευρωπαϊκών χωρών, σε ό,τι αφορά στο μοντέλο φιλελεύθερης καπιταλιστικής οργάνωσης. Στο πλαίσιο ενός τέτοιου μοντέλου, η αυτοκίνηση μπορεί να υποστηριχθεί ότι έχει κεντρική θέση, καθ' ότι συμπυκνώνει καταναλωτικά πρότυπα που μεταφράζονται σε οικονομικά και πολιτιστικά κεφάλαια, αλλά και κεφάλαια κινητικότητας τα οποία είναι πλέον διαθέσιμα για ευρύτερες πληθυσμιακές ομάδες. Υπό αυτήν την έννοια, τα αιτήματα του εκσυγχρονισμού κι εξευρωπαϊσμού που σχετίζονται με την ανάπτυξη των κινητικότητων φαίνεται να ικανοποιούνται σε κάποιο βαθμό.

Ταυτόχρονα όμως, τα αιτήματα αυτά ικανοποιούνται εν μέρει ανεπαρκώς για δύο λόγους. Ο πρώτος αφορά στο ότι η διαδικασία σύγκλισης αφορά μεν στα πρότυπα κατανάλωσης, όχι όμως και στα αντίστοιχα πρότυπα παραγωγής. Ήδη στα προηγούμενα υποκεφάλαια περιγράφηκε ότι η ιδιοκτησία αυτοκινήτου η οποία γίνεται σταδιακά προσβάσιμη για την αναδυόμενη μεσαία τάξη αφορά στις πλείστες των περιπτώσεων σε εισαγόμενα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα, τα οποία μάλιστα συχνά υφίσταντο τροποποιήσεις στα κατά τόπους συνεργεία. Ο δεύτερος λόγος αφορά στο ότι, όπως προαναφέρθηκε, η διαδικασία σύγκλισης των καταναλωτικών προτύπων αφορά κυρίως στη γεωγραφική περιοχή του λεκανοπεδίου Αττικής. Αξίζει να αντιπαραβάλλει κανείς τις εικόνες κυκλοφοριακής συμφόρησης που παρατηρούνταν στην αθηναϊκή πρωτεύουσα, όπως περιγράφηκαν στο 3^ο κεφάλαιο, με τις εικόνες της ελληνικής υπαίθρου που είδαμε ότι περιέγραφε παραπάνω ο Lacarrière, όπου τα

¹⁰⁵⁰ Β. Καραποστόλης, *Η καταναλωτική συμπεριφορά στην ελληνική κοινωνία. 1960 – 1975*, σ. 87.

ζωήλατα οχήματα, εναλλάσσονταν με ανορθόδοξες συναρμολογήσεις οχημάτων που είχαν απομείνει από την αποστολή βοήθειας της UNRRA. Τέτοιες πλευρές υπογραμμίζουν τον ημιπεριφερειακό χαρακτήρα της χώρας, σε ό,τι αφορά στην ανάπτυξη των κινητικότητων.

Το γεγονός είναι πάντως, ότι η ιδιοκτησία αυτοκινήτου σταδιακά, όπως φαίνεται από τους πίνακες που παρατέθηκαν, διαδίδεται σε ευρύτερα οικονομικοκοινωνικά στρώματα και καθίσταται σε σημείο αναφοράς για την συγκρότηση της ταυτότητας της αναδυόμενης μεσαίας τάξης μεταπολεμικά. Στο επόμενο κεφάλαιο θα περιγραφθεί το πως συγκροτήθηκε αυτή η ταυτότητα σε συνάρτηση με δύο παραμέτρους, την εμπειρία της κίνησης στον αστικό κυρίως χώρο, ο οποίος αναδιοργανώνεται βάσει των νέων κυκλοφοριακών κανόνων, και την νέα ιδιότητα που αποκτούν οι ιστορικοί δρόμοι ως καταναλωτές.

5.3.3. Η κουλτούρα της αυτοκίνησης ως επιτομή κατανάλωσης και κινητικότητας. Η συγκρότηση της κατηγορίας των κινούμενων καταναλωτών

Το *Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, ένα από τα πρώτα περιοδικά ειδικού Τύπου για το αυτοκίνητο, το οποίο στις σελίδες του συμπεριέλαβε θεματολογία που απευθυνόταν στους οδηγούς αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσεως όχι μόνο ως επαγγελματίες αλλά και ως καταναλωτές, το 1960, κάνοντας έναν απολογισμό των πέντε χρόνων από την έναρξη της λειτουργίας του ανέφερε μεταξύ άλλων: «Δέν υπήρξε ἔπαλξις πού νά μήν ἐχρησιμοποίησαμεν εἰς τούς σκληρούς ἀγῶνας διά τήν κατάκτησιν τῆς ἐπιβαλλόμενης θέσεως τοῦ ιδιωτικοῦ αὐτοκινήτου εἰς τήν σύγχρονον ἐποχὴν τῶν νέων ἐξελίξεων... Τό περιοδικόν μας ἐσυνειδητοποίησεν τά δικαιώματα τῶν ιδιοκτητῶν αὐτοκινήτων Ι.Χ. καί ἐπέτυχεν κατά ἕνα μέγαν ποσοστόν νά καταστήσῃ τήν Πανελλήνιον Ἐνωσίν μας ὑπολογίσιμον παράγοντα εἰς τήν ζώην τῆς Χώρας μας ...[Θά] ἐντένομεν τάς προσπάθειάς μας πρός ὅλας τάς κατευθύνσεις διά νά ἐπιτύχωμεν τήν δικαίωσιν τοῦ ιδιωτικοῦ αὐτοκινήτου εἰς τήν σύγχρονον Ἑλλάδα. Ἐπί τῇ συμπληρώσει μίας 5ετίας τῆς ἐκδοτικῆς μας προσπάθειας τοῦ παρόντος Περιοδικοῦ μας, δίδωμεν μίαν ὑπόσχεσιν: Ὅτι θά ἀγωνισθῶμεν μέ ὅλας μας τάς δυνάμεις ... διά τήν ὀριστικὴν ἐπίλυσιν τῶν ἐκκρεμῶν θεμάτων μας καί τήν ἀποκατάστασιν τῆς θέσεως τῶν

ιδιοκτητῶν αὐτοκινήτων Ι.Χ., οἱ ὁποῖοι βάλλονται πανταχόθεν μέ βαρυτάτας φορολογίας καί λοιπὰς ἐπιβαρύνσεις.»¹⁰⁵¹

Το παραπάνω απόσπασμα παρατίθεται στην αρχή αυτού του κεφαλαίου καθ' ὅτι καταδεικνύει ὅτι ἡ διάδοση των ιδιωτικῶν κινητικότητων μέσω της αυτοκίνησης κατά την μεταπολεμική περίοδο συνδέεται με ζητήματα δικαιωμάτων και κατ' επέκταση υποχρεώσεων. Τα δικαιώματα κι οι υποχρεώσεις σε σχέση με τις κινητικότητες των πολιτῶν αποτελοῦν ἕνα νέο φαινόμενο ἀπὸ ιστορικής πλευράς που διαμορφώνεται κυρίως κατά την περίοδο 1950 – 1980 κι αφορά σε δύο ἄμεσα συνδεδεμένους πυλώνες. Αφ' ἐνός αφορά στην θεσμοθέτηση της κινητικότητας στο δημόσιο χώρο, ὁ οποίος με αὐτὸν τον τρόπο αναδιοργανώνεται σημασιολογικά και χωροταξικά ἔτσι ὥστε εἴτε να διευκολύνει εἴτε να περιορίσει ἀνά περίπτωση τις ροές της αυτοκίνησης. Αφ' ἐτέρου αφορά στη θεσμοθέτηση της καταναλωτικής διαδικασίας ὡς πεδίο συνδιαλλαγῆς των ιδιωτῶν με τους φορεῖς της αγοράς και τους κρατικούς φορεῖς.

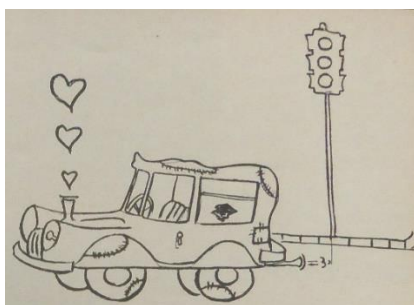
Βάσει των παραπάνω, ἡ παρούσα μελέτη υποστηρίζει ὡς υπόθεση εργασίας την ἄποψη ὅτι ἡ αυτοκίνηση συνιστά την ἐπιτομή της κατανάλωσης και της κινητικότητας. Επιπλέον υποστηρίζει ὅτι στο πλαίσιο αὐτῶν των δύο πυλώνων, της κατανάλωσης και της κινητικότητας, συγκροτεῖται μεταπολεμικά ἕνα νέο εἶδος οικονομικοκοινωνικοῦ συμβολαίου των πολιτῶν με την αγορά και τὸ κράτος. Οι οδηγοὶ αυτοκινήτου ἀφ' ἐνός εἶναι υποκείμενοι νέων κυκλοφοριακῶν κανόνων που υποχρεοῦνται να ἀκολουθοῦν, ἔτσι ὥστε οι κινητικότητές τους να συνυπάρξουν στον ἴδιο χώρο με τις υπόλοιπες κατηγορίες κινούμενων πολιτῶν, εἴτε αὐτοὶ εἶναι πεζοί, εἴτε ἐπιβάτες των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς. Οι οδηγοὶ αυτοκινήτου εἶναι ἀκόμη υποκείμενοι φορολογικῶν υποχρεώσεων. Σε ἀντάλλαγμα, οι οδηγοὶ αυτοκινήτου ἀλλά κι οι υπόλοιποι πολίτες γίνονται φορεῖς δικαιωμάτων για την πρόσβαση σε καλῆς ποιότητας υποδομές αυτοκίνησης που πληροῦν προδιαγραφές ασφαλείας και διασφαλίζουν με ἀπρόσκοπτο και ομαλὸ τρόπο τις ροές κινητικότητας για τὸ σύνολο των πολιτῶν. Ἡ εξασφάλιση μάλιστα αὐτή κατά τὴ μεταπολεμική ἐποχή ἀναδεικνύεται σε μία ἀπὸ τις κυριότερες υποχρεώσεις του κράτους ἔτσι ὥστε τὸ ἴδιο να δημιουργεῖ τις προϋποθέσεις για την οικονομικοκοινωνική ευμάρεια του συνόλου των πολιτῶν του και μεταφράζεται στην εξασφάλιση ἐνός στοιχειώδους ἐπιπέδου ποιότητας ζωῆς. Επιπλέον, οι οδηγοὶ

¹⁰⁵¹ «5 Χρόνια δημιουργικής ζωῆς», *Το Ἰδιωτικὸν Αὐτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 56, 1960, σ. 11

αυτοκινήτου γίνονται φορείς δικαιωμάτων ως καταναλωτές σε σχέση με τους φορείς της αγοράς, όπως αυτοκινητοβιομηχανιών, αντιπροσωπειών, ή πρατηρίων βενζίνης.

Το κοινωνικό συμβόλαιο που δημιουργείται μεταπολεμικά σε σχέση με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις γύρω από τις ιδιωτικές κινητικότητες λειτουργεί ως πεδίο διαπραγμάτευσης μεταξύ διαφορετικών ετερογενών παραγόντων που συνθέτουν το τεχνοκοινωνικό δίκτυο της αυτοκίνησης: του κράτους, των φορέων της αγοράς, των οδηγών αυτοκινήτου, αλλά και των πολιτών που δεν είναι ιδιοκτήτες Ι.Χ. και διεκδικούν το δικαίωμα για τη δυνατότητα σε άλλες μορφές κινητικότητας μέσα στο χώρο, είτε ως πεζοί, είτε ως επιβάτες των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς. Αντίστοιχα, στο πλαίσιο του νέου κοινωνικού συμβολαίου συντελείται κι η αναδιοργάνωση του χώρου, μέσα από διαδικασίες όπως η διεύρυνση και βελτίωση του οδικού δικτύου ώστε να ανταποκρίνεται στο αίτημα για διασφάλιση των κινητικότητων, κι η θέσπιση κυκλοφοριακής νομοθεσίας. Και βέβαια σε όλα αυτά θα πρέπει να συνυπολογιστεί ως παράγοντας το ίδιο το αυτοκίνητο ως τέχνημα, το οποίο κατά τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες εξελίσσεται σημαντικά από τεχνολογικής και σχεδιαστικής άποψης ώστε να γίνει προσιτό από οικονομικής και χρηστικής άποψης σε ευρύτερες ομάδες καταναλωτών. Υπό αυτήν την έννοια, η μελέτη της οργάνωσης των ιδιωτικών κινητικότητων καταδεικνύει τον ετερογενή χαρακτήρα της αυτοκίνησης, όπως περιγράφεται στο πλαίσιο των Σπουδών Επιστήμης και Τεχνολογίας.

Η δυνατότητα πρόσβασης σε κεφάλαια κινητικότητας από διευρυμένες πληθυσμιακές ομάδες, όπως έχει υποστηριχθεί στο πλαίσιο της παρούσας έρευνας, συντελεί στην επανιεράρχηση των κοινωνικών ταυτοτήτων. Κατά συνέπεια, οι οδηγοί αυτοκινήτου συγκροτούνται ως μια νέα κοινωνική κατηγορία που θα μπορούσε να οριστεί ως η κατηγορία των κινούμενων καταναλωτών. Τα περιοδικά ειδικού Τύπου, όπως είναι εμφανές από το απόσπασμα που παρατέθηκε στην αρχή του υποκεφαλαίου, λειτούργησαν κατά την υπό μελέτη περίοδο ως φορέας έκφρασης των κινούμενων καταναλωτών, συμβάλλοντας κατ' αρχάς στον αυτοπροσδιορισμό τους ως συλλογικότητα και στην συνέχεια στην άρθρωση λόγου της συλλογικότητας αυτής, η οποία είναι καίρια για την διαπραγμάτευση των όρων του κοινωνικού συμβολαίου κυρίως με το κράτος αλλά και με τους υπόλοιπους παράγοντες που συγκροτούν το τεχνοκοινωνικό σύστημα της αυτοκίνησης.



Γελοιογραφία με τίτλο «Το σαραβαλάκι». Τα σαραβαλάκια που κυκλοφορούν στους ελληνικούς δρόμους καταδεικνύουν ότι μεταπολεμικά το αυτοκίνητο δεν είναι πια προνόμιο της μεγαλοαστικής τάξης. Πηγή: *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 140 – 1, 1966, σ. 353

Ποια είναι όμως η ιστορική εξέλιξη του νέου κοινωνικού συμβολαίου σε σχέση με την αυτοκίνηση και τη διαχείριση των κεφαλαίων κινητικότητας που διαθέτουν οι διάφορες κοινωνικές ομάδες; Κατά τα πρώτα στάδια εμφάνισης της αυτοκίνησης μέχρι και την εποχή του Μεσοπολέμου, οι μεγαλοαστοί οδηγοί αυτοκινήτου απολαμβάνουν μια προνομιακή θέση χωρικά και κοινωνικά, έναντι των υπολοίπων κινουμένων πολιτών που είναι στην πλειοψηφία τους πεζοί. Η προνομιακή αυτή θέση οφείλεται στο νομοθετικό κενό σε σχέση με τη διαχείριση των νέων συνθηκών κινητικότητας που δημιουργεί η ανάπτυξη της αυτοκίνησης, στην κοινωνική τους τάξη, αλλά και στο γεγονός ότι αποτελούν μειοψηφία, επομένως διαθέτουν μεγάλη ελευθερία για κινητικότητα στο χώρο.

Από την άλλη πλευρά, κατά την μεσοπολεμική περίοδο, τα δίκτυα αυτοκίνησης αναπτύσσονται σε ένα χώρο που υπολείπεται σημαντικά σε οδικά δίκτυα που έχουν τις προδιαγραφές να χαρακτηριστούν ως υποδομές αυτοκίνησης. Παρ' όλα αυτά, όπως περιγράφηκε και στο 2^ο κεφάλαιο, ο δημόσιος χώρος ήδη από την εποχή του Μεσοπολέμου, κυρίως στις πόλεις αλλά και στην ύπαιθρο βαθμιαία αναδιοργανώνεται έτσι ώστε να εξυπηρετήσει τις ιδιωτικές μετακινήσεις του αυτοκινήτου. Ήδη πάντως από την δεκαετία του 1930, το μεταξικό καθεστώς, στα προπαγανδιστικά φυλλάδια που εξέδιδε για τα πεπραγμένα του, ανέφερε την κατάρτιση νέων κανονισμών «τῆς Τροχαίας Κινήσεως, συντελεσθείσης καί τῆς τεχνικῆς ἐκτελέσεως, διά τῆς τοποθετήσεως μηχανικῶν φωτεινῶν σημάτων εἰς τὰς διασταυρώσεις πολυσύχναστων ὁδῶν καί εἰδικῶν στύλων καθοδηγητικῶν διά τούς αὐτοκινητιστάς, τῆς κατασκευῆς καταφυγίων διά τούς πεζούς, διαβάσεων εἰς τὰς ὁδούς κλπ. εἰς τρόπον ὥστε νά συντελεσθῇ ἡ μείωσις εἰς τό ἐλάχιστον τῶν αὐτοκινητιστικῶν δυστυχημάτων.»¹⁰⁵² Η

¹⁰⁵²Υφυπουργεῖον Τύπου καὶ Τουρισμοῦ, Διεύθυνσις Λαϊκῆς Διαφωτίσεως, *Τέσσαρα Χρόνια Διακυβερνήσεως Ι. Μεταξά*, Τ. Δ', Εκδόσεις 4^{ης} Αυγούστου, Αθήνα 1940, σ. 10.

χωροταξική αυτή αναδιάταξη, σε μια εποχή που τα μέσα συγκοινωνίας ήταν ακόμη αρκετά περιορισμένα, λαμβάνει χώρα προς χάριν μιας προνομιούχας πλειοψηφίας εποχούμενων.¹⁰⁵³

Η κανονικοποίηση της κυκλοφοριακής συμπεριφοράς οδηγών και πεζών μέσω νομοθεσίας όπως αναφέρθηκε και στο 3^ο κεφάλαιο, αποτέλεσε μία διαδικασία που διαμορφώθηκε σταδιακά, και στην οποία αρχικά τουλάχιστον μπορεί να διαπιστωθεί διάκριση υπέρ των οδηγών. Για το λόγο αυτό, η διαφοροποίηση των κινούμενων σε εποχούμενους και πεζούς, κατά τα πρώτα χρόνια εμφάνισης της αυτοκίνησης είχε και κάποια υποφώσκοντα χαρακτηριστικά σύγκρουσης μεταξύ των διαφόρων κοινωνικών ομάδων, με αντικείμενο τη διεκδίκηση της διαχείρισης του χώρου που είχε τρόπον τινά και μία ταξική διάσταση.

Αυτό το φαινόμενο παρατηρείται σε πολλές δυτικές κοινωνίες κατά τα πρώτα χρόνια διάδοσης του αυτοκινήτου και δικαιολογείται στο βαθμό που το νομοθετικό κενό σε σχέση με την κυκλοφορία αυτοκινήτου έδινε το περιθώριο για αυθαιρεσίες στην κυκλοφοριακή συμπεριφορά των μεγαλοαστών οδηγών. Παρά το γεγονός ότι μέχρι τότε κυκλοφορούσαν κι άλλα τροχοφόρα, όπως άμαξες ή τραμ, η ταχύτητα που μπορούσαν να αναπτύξουν τα αυτοκίνητα, η παραγωγή καυσαερίων, ή ο θόρυβος, είχαν προκαλέσει αρνητικές αντιδράσεις, τόσο στις πόλεις από πλευράς των πεζών, όσο και στην ύπαιθρο από πλευράς των χωρικών, σε πολλές χώρες της Ευρώπης και στην Αμερική.

Επιπλέον, τα αυτοκίνητα σηματοδοτήθηκαν ως μέσο εισβολής στο δημόσιο χώρο που ταυτόχρονα είχε ταξικό χαρακτήρα. Για παράδειγμα, υπάρχουν αναφορές ότι μία προσφιλής συνήθεια των μεγαλοαστών που ανακάλυπταν νέες δραστηριότητες στη φύση με το αυτοκίνητό τους στην αμερικανική και την ευρωπαϊκή ύπαιθρο, ήταν να ανταγωνίζονται ποιος θα σκότωνε περισσότερα από τα οικόσιτα ζώα που περιφέρονταν γύρω από τις παρακείμενες φάρμες, γεγονός που μάλλον δικαιολογημένα προκαλούσε την οργή των αγροτών που στήριζαν τη διαβίωσή τους σε αυτά. Το φαινόμενο αυτό ερμηνεύει προφανώς και την εχθρική διάθεση των κατωτέρων τάξεων προς τα οχήματα, με χαρακτηριστικό παράδειγμα τις περιπτώσεις λιθοβολισμού των

¹⁰⁵³ W. Smith & Associates, *Ερευνα και Μελέτη Κυκλοφορίας Λεκανοπεδίου Αθηνών*, Υπουργείο Δημ. Έργων, Αθήνα, 1963, σ. XXII. Παρά το ότι στην περιοχή τουλάχιστον του πολεοδομικού συγκροτήματος Αθηνών – Πειραιώς, από την δεκαετία του 1920 κι εξής υπάρχει σημαντική πύκνωση στα δίκτυα συγκοινωνιακών μεταφορών σε σχέση με την προγενέστερη περίοδο μέχρι και την δεκαετία του 1960 η πλειοψηφία του κόσμου μετακινείται κυρίως πεζή. Από τα μέσα της δεκαετίας του 1960 κι εξής, η άνοδος του μέσου εισοδήματος επιτρέπει την χρήση μέσων συγκοινωνίας για μεγαλύτερες πληθυσμιακές ομάδες, κι έκτοτε γενικεύεται σταδιακά κι η χρήση του ιδιόκτητου αυτοκινήτου.

διερχομένων αυτοκινήτων από αγρότες.¹⁰⁵⁴ Κατά συνέπεια, το γεγονός ότι η κυκλοφορία του αυτοκινήτου στην ύπαιθρο και κυρίως στην πόλη, εκλαμβάνεται αρχικά από τις υπόλοιπες οικονομικές και κοινωνικές ως μία «εισβολή» των μεγαλοαστών στο δημόσιο χώρο, δεν προκαλεί εντύπωση.

Ως αντιπροσωπευτικό παράδειγμα που αφορά στην ελληνική περίπτωση μπορεί να αναφερθεί η περίπτωση του πρώτου θανατηφόρου τροχαίου ατυχήματος στην Αθήνα, το οποίο προκάλεσε ο πρίγκιπας Ανδρέας όταν σκότωσε την υπηρέτρια Ευφροσύνη Βαμβακά επιδιδόμενος σε αγώνα ταχύτητας στη λεωφόρο Συγγρού. Όπως έχει δείξει ο Χ. Καραμπάτσος στη σχετική έρευνά του, λόγω της υψηλής του θέσης, αλλά και της χαμηλής κοινωνικής τάξης του θύματος, η υπόθεση συγκαλύφθηκε και δεν υπήρξε ποινική δίωξη.¹⁰⁵⁵ Τέτοια περιστατικά έγιναν προφανώς αιτία για την εκδήλωση έντονου ανταγωνισμού μεταξύ πεζών κι εποχουμένων για την διεκδίκηση του δικαιώματος κινητικότητας στο χώρο.

Ενδεικτικό της ανισότητας στην πρόσβαση του δημόσιου χώρου από πεζούς κι εποχουμένους είναι το γεγονός ότι σε δελτία που εκδίδονται από τα τμήματα Τροχαίας παρατηρείται μια εν μέρει προνομιακή μεταχείρισή των κινητικότητων τους στο χώρο. Στην ανακοίνωση του β' Τμήματος Τροχαίας Κινήσεως του Υπουργείου Πρωτεύουσας το 1940 για παράδειγμα, οι οδηγίες κυκλοφοριακής συμπεριφοράς που δίνονται στους οδηγούς διατυπώνονται μάλλον ως συμβουλές παρά ως υποχρεωτικοί κανόνες Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Κανόνες αυτονόητοι με βάση μεταγενέστερα δεδομένα για την κυκλοφοριακή ασφάλεια, όπως ότι οδηγοί οφείλουν να γνωρίζουν τα σήματα κυκλοφορίας, ότι πρέπει να μην οδηγούν υπό την επήρεια οινοπνεύματος, να έχουν βραδεία πορεία στις στροφές, να σταματούν σε αρκετή απόσταση από τα τραμ κατά την επιβίβαση κι αποβίβαση επιβατών, να δείχνουν προσοχή προς ποδηλάτες και πεζούς κυρίως παιδιά, και να μην συναγωνίζονται τους άλλους οδηγούς κατά την οδήγηση μέσα στην πόλη, να μην καπνίζουν και να μην συνομιλούν με συνεπιβάτες ενώ οδηγούν, είχαν περισσότερο παραινετικό παρά αναγκαστικό χαρακτήρα. Για τους πεζούς από την άλλη διατυπωνόταν ότι η τήρηση κανόνων κυκλοφοριακής αγωγής, όχι μόνο θα τους απάλλασσε από τις ποινές του νέου νόμου, αλλά θα τους εξασφάλιζε

¹⁰⁵⁴ B. Ladd, *Αυτοκινητοφοβία. Αγάπη και μίσος στον αιώνα της αυτοκίνησης*, (μετάφρ. Γ. Ιωαννίδης), Εκδόσεις του Εικοστού Πρώτου, Αθήνα 2012, σ. 25

¹⁰⁵⁵ C. Karampatsos, "Efrosini Crossing Syngrou Avenue. Automobile Accidents and the Introduction of the Automobile in Greece (1900 – 1910)", *History of Technology* (υπό δημοσίευση). Το κείμενο ανακοινώθηκε και στο συνέδριο 3^ο Πανελλήνιο Συνέδριο Ιστορίας των Επιστημών και της Τεχνολογίας της ΕΜΔΙΕΤ (26 – 28 Μαρτίου 2015, Αθήνα). Η. Καφάογλου, *Ελληνική Αυτοκίνηση*, σ. 362 – 4.

ασφάλεια. Για τους οδηγούς όμως δεν αναφερόταν πουθενά ότι οι οδηγίες αυτές εμπίπτουν στο πλαίσιο του νέου νόμου.¹⁰⁵⁶

Κατά συνέπεια, η αυτοκίνηση ανασηματοδοτεί τις κοινωνικές κατηγορίες, καθ' ότι ο διαχωρισμός της κυκλοφορίας μεταξύ πεζών κι εποχουμένων στο πλαίσιο κυρίως του αστικού και του περιαστικού περιβάλλοντος αποτέλεσε την υλική και τεχνολογική εκδήλωση του διαχωρισμού μεταξύ ανώτερων και κατώτερων εισοδηματικά στρωμάτων. Αντίστοιχα, και στην Ελλάδα όπως και στο εξωτερικό ο διαχωρισμός αυτός είχε περιπτωσιακά και συγκρουσιακό χαρακτήρα. Υπό αυτό το πρίσμα μπορεί ενδεχομένως να ερμηνευθεί κι η έκδοση ειδικού φυλλαδίου που προέτρεπε τα παιδιά να μην λιθοβολούν τα διερχόμενα οχήματα των τουριστών στην περιοχή της Κυλλήνης, καθ' ότι δυσφημιζόταν η χώρα ως τουριστικός προορισμός.¹⁰⁵⁷

Ως απόηχος αυτών των πρακτικών απεικονίζεται μια πιο εξωραϊσμένη εκδοχή του φαινομένου στις ταινίες του ελληνικού κινηματογράφου της περιόδου 1940 – 1960 που παρουσιάζει ξυπόλητα παιδιά να τρέχουν πίσω από ακριβά μοντέλα αυτοκινήτων όταν αυτά διασχίζουν τους κακοτράχαλους δρόμους των φτωχών συνοικιών. Τα περιστατικά αυτά καταδεικνύουν ότι προφανώς η οργάνωση του χώρου για το διαχωρισμό κυκλοφορίας πεζών κι οχημάτων δεν αποτέλεσε μια αυτόματη διαδικασία. Σε κάθε περίπτωση, οι κινητικότητες κι ο τρόπος κυκλοφορίας στις πόλεις χάρη στο αυτοκίνητο ανασηματοδότησε τις κοινωνικές κατηγορίες, μετατρέποντας πλέον τον διαχωρισμό μεταξύ πλουσίων και φτωχών σε διαχωρισμό μεταξύ εποχουμένων και πεζών.¹⁰⁵⁸

Η διάδοση της αυτοκίνησης μεταπολεμικά σε ευρύτερες οικονομικοκοινωνικές κατηγορίες σηματοδοτεί και μία μετατόπιση στον τρόπο πρόσληψης του χώρου από πλευράς της αυξανόμενης αριθμητικά ομάδας εποχουμένων. Η δημιουργία υποδομών αυτοκίνησης αλλά και ενός νομοθετικού πλαισίου κυκλοφορίας συγκροτείται ως μία συμβατική υποχρέωση του κράτους προς τους πολίτες του, οι οποίοι εκφράζουν το αίτημα για τη διασφάλιση του δικαιώματός τους στις κινητικότητες. Με δεδομένο ότι

¹⁰⁵⁶ «Ανακοίνωσις του β' Τμήματος Τροχαίας Κινήσεως του Υπουργείου Πρωτεύουσας», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 195, Φεβρ. 1940, σ. 107. Για τους πεζούς αναφέρεται ότι δεν πρέπει να αφήνουν τα παιδιά τους να σκαρφαλώνουν να αναρριχώνται στους οπίσθιους προφυλακτήρες των τραμ, να ποδηλατοδρομούν και να τρέχουν στη μέση των δρόμων, ή ότι οι ίδιοι δεν πρέπει να πίνουν κουβέντα στους τροχονόμους και να κάνουν παράπονα εν ώρα εργασίας. «Ανακοίνωσις του β' Τμήματος Τροχαίας Κινήσεως του Υπουργείου Πρωτεύουσας», *Τεχνικά Χρονικά*, Φεβρ. 1940, σελ. 107

¹⁰⁵⁷ Κ. Μελάς, «Πώς θα ωφεληθή ο τουρισμός τήν Ἑλλάδα», Έκθεση ΕΟΤ, 1931, σ. 2. Ψηφιακό Αρχείο Ελευθερίου Βενιζέλου

¹⁰⁵⁸ C. Seiler, *Republic of Drivers. A Cultural History of Automobility in America*, The University of Chicago Press, Chicago – London 2008

η πρόσβαση στις κινητικότητες προβάλλεται μεταπολεμικά κυρίως ως μία μορφή αναδιανομής υλικών, κοινωνικών και συμβολικών κεφαλαίων με όρους καπιταλιστικής οργάνωσης της κοινωνίας και του χώρου, το αίτημα αυτό συνδέεται και με τα πρότυπα του καταναλωτισμού. Η διάσταση αυτή αφορά βέβαια κατά κύριο λόγο στις κινητικότητες των ιδιωτικής χρήσης οχημάτων, τα οποία όμως όπως καταδείχθηκε και στο υποκεφάλαιο 5.3.2 είναι κι η πολυπληθέστερη κατηγορία.

Στην παρούσα έρευνα, υποστηρίζεται ότι με άξονα την καταναλωτική διαδικασία που αφορά στις κινητικότητες μέσω των αυτοκινήτων ως τεχνολογικών προϊόντων, αυτοσυνειδητοποιείται και συγκροτείται η κοινωνική κατηγορία των κινούμενων καταναλωτών. Η συγκρότηση της κατηγορίας αυτής αποτελεί προϊόν νέων κοινωνικών μετασχηματισμών από ιστορικής πλευράς, και σχετίζεται με την ανάπτυξη της μαζικής παραγωγής βιομηχανικών και δη τεχνολογικών προϊόντων. Μέχρι και την εποχή του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου τουλάχιστον, η καταναλωτική διαδικασία δεν συνδεόταν άμεσα με την συγκρότηση κοινωνικών ταξινομήσεων για τόσο εκτεταμένο μέρος του κοινωνικού σώματος. Μεταπολεμικά όμως, η υιοθέτηση νέων καταναλωτικών προτύπων και πρακτικών από ευρύτερες πληθυσμιακές ομάδες συνιστά παράμετρο συγκρότησης κοινωνικών ταυτοτήτων, ενώ ταυτόχρονα προβάλλεται ως διαδικασία εκδημοκρατισμού, και κοινωνικής ενσωμάτωσης, που λειτουργεί και ως τρόπος αποσόβησης πολιτικών εντάσεων της εποχής.¹⁰⁵⁹

Ο εκδημοκρατισμός ωστόσο της προσβασιμότητας σε καταναλωτικά προϊόντα και σε κεφάλαια κινητικότητας που συνδέεται με την διάδοση της αυτοκίνησης συνεπάγεται στην αύξηση των υποχρεώσεων των κινούμενων καταναλωτών. Η αύξηση των κυκλοφορούντων οχημάτων που οδηγεί ήδη από τα τέλη της δεκαετίας του 1940 σε συνθήκες κυκλοφοριακής αταξίας, αυξάνει διαρκώς την αυστηρότητα των κανόνων κυκλοφοριακής νομοθεσίας με τους οποίους υποχρεώνονται να συμμορφώνονται οι κινούμενοι καταναλωτές.

Οι κρατικοί φορείς όπως το Υπουργείο Συγκοινωνιών ή η Τροχαία θέτουν σταδιακά ολοένα και περισσότερους περιορισμούς στις ροές της ιδιωτικής αυτοκίνησης ειδικά στον αστικό χώρο, ώστε να μην λειτουργούν εις βάρος των υπολοίπων δικτύων κινητικότητας. Επιπλέον, η αύξηση των κρατικών υποχρεώσεων για διασφάλιση υποδομών αυτοκίνησης αυξάνει αντίστοιχα τις διαφορών ειδών

¹⁰⁵⁹ Α. Α. Κύρτης, «Πολιτισμικές – ιδεολογικές εκφράσεις της μετεμφυλιοπολεμικής νεωτερικότητας», *Η ελληνική κοινωνία κατά την πρώτη μεταπολεμική περίοδο*, Τ. Α΄, Ίδρυμα Σάκη Καράγιωργα, Αθήνα, 1994, σ. 399 – 413.

φορολογικές επιβαρύνσεις των κινούμενων καταναλωτών. Από την πλευρά τους οι κινούμενοι καταναλωτές, όπως θα δειχθεί στην συνέχεια αντιλαμβάνονται τους οικονομικούς και χωροταξικούς περιορισμούς που υφίστανται ως «διωγμό» του δικαιώματός τους για ελεύθερη κινητικότητα και αυξάνουν τις απαιτήσεις τους απέναντι στο κράτος για την κατασκευή καλύτερων οδικών υποδομών, και στους φορείς της αγοράς για την ικανοποίηση των αυξανόμενων καταναλωτικών τους αναγκών που γίνονται ολοένα και πιο σύνθετες.

Τα έντυπα ειδικού Τύπου αναλαμβάνουν έναν διαμεσολαβητικό ρόλο ανάμεσα στους κινούμενους καταναλωτές και τους κρατικούς κι ιδιωτικούς φορείς που συνδιαλλάσσονται για την έκφραση και προάσπιση των νομικών και καταναλωτικών τους δικαιωμάτων. Στο πλαίσιο της παρούσας έρευνας εντοπίστηκε ότι ο διαμεσολαβητικός αυτός ρόλος είχε δύο μεγάλες κατηγορίες εκφάνσεων. Η πρώτη αφορά στην κυκλοφορία. Κατ' αρχάς τα περιοδικά λειτουργούν ως φορέας ενημέρωσης των κινούμενων καταναλωτών σε σχέση με την κυκλοφοριακή νομοθεσία αλλά και καλλιέργειας κυκλοφοριακής αγωγής. Επιπλέον, επιχειρούν να λειτουργήσουν ως φορέας προάσπισης των δικαιωμάτων των κινούμενων καταναλωτών σε ζητήματα που αφορούν στην κυκλοφοριακή νομοθεσία, ασκώντας κριτική προς τους κρατικούς παράγοντες είτε για τους κυκλοφοριακούς κανόνες, είτε για την αυθαιρεσία, όπως τα ίδια αναφέρουν, των οργάνων της Τροχαίας. Σε άλλες περιπτώσεις, η κριτική αυτή έχει ως αντικείμενό της την ανεπάρκεια των κρατικών παραγόντων να ανταποκριθούν στις υποχρεώσεις τους απέναντι στους κινούμενους καταναλωτές ως προς την εξασφάλιση ενός καλής ποιότητας οδικού δικτύου.

Η δεύτερη έκφανση του διαμεσολαβητικού ρόλου των περιοδικών αυτοκινήτου μεταξύ των κινούμενων καταναλωτών και των υπολοίπων παραγόντων του τεχνοκοινωνικού συστήματος της αυτοκίνησης αφορά στον καταναλωτισμό. Τα περιοδικά ειδικού Τύπου λειτουργούν ως φορέας καταναλωτικής ενημέρωσης και διάχυσης μιας τεχνολογικής κουλτούρας σε σχέση με το αυτοκίνητο ως καταναλωτικό προϊόν. Η έκφανση αυτή κάποιες φορές παίρνει την μορφή κριτικής έναντι των κρατικών φορέων σε σχέση με τις φορολογικές επιβαρύνσεις που επιβάλλουν. Σε άλλες περιπτώσεις παίρνει την μορφή κριτικής προς τους ιδιωτικούς φορείς της αγοράς που δραστηριοποιούνται στο χώρο της αυτοκίνησης, όπως των αυτοκινητοβιομηχανιών, των αντιπροσωπειών, ή των πρατηρίων βενζίνης. Τέλος, σε σχέση με την καλλιέργεια τεχνολογικής κουλτούρας συχνά αρθρώνεται λόγος για τις μελλοντικές προοπτικές της τεχνολογίας στη ζωή των κινούμενων καταναλωτών. Ο λόγος αυτός λαμβάνει ανά

περίπτωση τα χαρακτηριστικά είτε μιας προοδοκεντρικής ρητορείας που εκφράζει την εμπιστοσύνη προς την αέναη βελτίωση που θα επιφέρει η τεχνολογική εξέλιξη στο χώρο της αυτοκίνησης, είτε μιας ρητορείας που σκιαγραφεί ένα δυστοπικό μέλλον. Όλες αυτές οι εκφάνσεις θα παρουσιαστούν στο συγκεκριμένο υποκεφάλαιο.

Κατά τα πρώτα χρόνια κυκλοφορίας τους, τα περιοδικά που απευθύνονται στους κινούμενους καταναλωτές δίνουν βάρος κυρίως στην πρώτη έκφανση που προαναφέρθηκε, η οποία αφορά στα κυκλοφοριακά ζητήματα. Όπως περιγράφηκε και στο 3^ο κεφάλαιο, ακόμη και μετά την διάδοση της αυτοκίνησης μεταπολεμικά, στην Αθήνα τουλάχιστον, όπου συγκεντρώνονταν και τα περισσότερα αυτοκίνητα, οι δρόμοι παρουσιάζαν χαοτική εικόνα λόγω της απροθυμίας τόσο των εποχουμένων όσο και των πεζών να συμμορφωθούν με τα νέα δεδομένα κανονικοποίησης των κινητικότητων στο χώρο. Με δεδομένο λοιπόν ότι η θέσπιση της κυκλοφοριακής νομοθεσίας, κι η εξοικείωση των οδηγών και των πεζών με τους βασικούς κυκλοφοριακούς κανόνες ήταν εν εξελίξει, τα περιοδικά αυτοκινήτου λειτουργούσαν ως ο κυριότερος διάυλος διάχυσης πληροφοριών σε σχέση με ζητήματα κυκλοφοριακής αγωγής. Επίσης, ελλείψει διάδοσης άλλων μέσων πληροφόρησης όπως η τηλεόραση, οι οδηγοί πληροφορούνταν από τα έντυπα ειδικού Τύπου για τις τυχόν αλλαγές στη νομοθεσία, ή στις χρεώσεις τελών κυκλοφορίας ή διοδίων, κάθε φορά που ένα νέο τμήμα εθνικής οδού δινόταν στην κυκλοφορία.¹⁰⁶⁰

Το 1961 για παράδειγμα, εξ' αφορμής εφαρμογής του αυτόματου συστήματος φωτεινής σηματοδότησης στους δρόμους της Αθήνας από το Υπουργείο Συγκοινωνιών, καθώς και μιας σειράς κυκλοφοριακών μέτρων, αναφερόταν ότι: «...δέον ὅπως ἡ προσπάθεια αὐτὴ ἐνισχυθῆ παρά πάντων καί γίνῃ κοινή συνείδησις, ἡ τήρησις ὑπὸ τῶν ὀδηγῶν τῶν λευκῶν γραμμῶν σημάσεως τῶν ὁδοστρωμάτων καί ἡ ἀποφυγὴ συνεχοῦς καί ἀσκόπου ἀλλαγῆς λωρίδων κυκλοφορίας καί ἡ τήρησις σταθερᾶς κατὰ τό δυνατόν ταχύτητος κυκλοφορίας, συμφώνου πρὸς τήν

¹⁰⁶⁰ «Ηυξημένα διόδια εις την οδόν Αθηνῶν – Κορίνθου», *Το Βολάν*, τ. 116-7, 1964, σ. 26. «Η καταβολή τελών κυκλοφορίας των αυτοκινήτων», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 49, 1960, σ. 18. «Ακύρωσις πράξεων καταβολῆς προστίμων. Αποκατάστασις πινακίδων μέχρι 30 – 6 – 1961», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 63, 1961, σ. 7. «Η βεβαίωσις των τελών κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων ἔτους 1963», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 84 – 5, 1963, σ. 18. «Παρατείνονται μέχρι 31 – 12 – 64 αι ἀδειαι κυκλοφορίας αυτοκινήτων», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 87, 1963, σ. 8. «Αι ἀπόψεις μας», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 96, 1964, σ. 4 – 5. Μ. Τζουβάλης, «Νομική στήλη», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 97, 1964, σ. 15. Μ. Τζουβάλης, «Νομική στήλη», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 98, 1964, σ. 20. «Κάτι θα μάθετε», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 102 – 3, 1964, σ. 11. «Κάτι θα μάθετε», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 104 – 5, 1964, σ. 10. «Μητρώο οδηγῶν», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 142, 1966, σ. 396. «4Τ Νέα», *4 Τροχοί*, τ. 99, 1978, σ. 14. «Γράμματα», *4 Τροχοί*, τ. 100, 1979, σ. 14.

σηματοδότησιν καὶ ἀποφυγὴ στάσεων ὡς καὶ ἀναζητήσεων ἐπιβατῶν ὑπὸ τῶν ταξί ἐπὶ τῶν ἀρτηριῶν. Οἱ πεζοί, οἱ ὅποιοι θά κάμνουν χρῆσιν τοῦ πρασίνου διακοπτομένου σηματοδότη διὰ τῶν κινήσεων των ἐπὶ τῶν διαβάσεων, δεόν ὅπως καταβάλλουν προσοχήν, ὥστε νά μὴ δημιουργοῦν ἐμπόδια εἰς τὰ στρέφοντα ὀχήματα, καθ' ὅσον ἄλλως, κατ' ἀνάγκη θά ἐπαναφερθῆ τὸ προηγούμενον ἰσχύον σύστημα μέ σταθερόν μόνον πρᾶσινον.»¹⁰⁶¹

Οἱ βασικοὶ κανόνες κυκλοφοριακῆς παιδείας φαίνεται ὅτι κατὰ τὴν δεκαετία του 1960 τουλάχιστον δεν εἶχαν γίνει κοινὴ συνείδηση οὔτε ἀπὸ πλευρᾶς των οδηγῶν, οὔτε ἀπὸ πλευρᾶς των πεζῶν. Οἱ εἰκόνες κυκλοφοριακῆς ἀναρχίας που παρουσίαζαν οἱ ἐλληνικοὶ δρόμοι γίνονταν συχνά ἀντικείμενο χιουμοριστικοῦ σχολιασμοῦ. «Σάν τί εἶδους ρύθμισι τάχα τῆς κυκλοφορίας θά μποροῦσε νά γίνῃ σύμφωνη μέ τόν Ἑλληνικό χαρακτήρα;», ἀναρωτιόταν ὁ Δημήτρης Ψαθάς στο εὐθυμο χρονογράφημά του με τίτλο «Οἱ Απειθάρχητοι» τὸ ὁποῖο διακωμωδοῦσε τὴν ἀπροθυμία των κυκλοφορούντων οδηγῶν καὶ πεζῶν νά συμμορφώνονται με τὴν κυκλοφοριακὴ νομοθεσία.¹⁰⁶² Καὶ ὁ Ἀλέκος Σακελλάριος ὁμως, ὁ γνωστός στὴν ἐποχὴ του εὐθυμογράφος υποστήριζε: «Δύο χιλιάδες χιλιόμετρα ἔκανα περίπου μέ τὸ αὐτοκίνητο στὴν Ἰταλία καὶ οὔτε που τὰ κατάλαβα. Καὶ δὲν τὰ κατάλαβα, ἐπειδὴ ἐκεῖ πέρα καὶ οἱ πεζοὶ καὶ οἱ ὀδηγοὶ ξέρουνε νά περπατᾶνε καὶ νά σέβονται ὁ ἓνας τόν ἄλλον... Εὐκαιρία εἶναι ὁμως σήμερα πού ἡ μέρα εἶναι ἀφιερωμένη στὴν ἀξιέπαινη προσπάθεια διαφωτίσεως τοῦ κοινοῦ γιὰ τὴν πρόληψι τῶν ἀτυχημάτων, νά ποῦμε μερικά λόγια γιὰ τὴν ἀγωγή πού ἔχουνε σέ ἄλλα μέρη οἱ ὀδηγοὶ καὶ οἱ πεζοί. Γιατί τὸ θλιβερό φαινόμενο τῆς ἐμπολέμου καταστάσεως μεταξύ ἐποχουμένων καὶ πεζοπορούντων μόνον στὸν θαυμάσιο τόπο μας παρατηρεῖται. Μόνον ἐδῶ ὁ πεζός θά μῆ προκλητικὰ μπροστά στίς ρόδες τοῦ αὐτοκινήτου γιὰ νά τοῦ κόψῃ τὸν δρόμο καὶ νά περάσῃ αὐτός. Καὶ μόνον ἐδῶ πάλι ὁ ὀδηγός θά μαρσάρῃ τὸ αὐτοκίνητό του καὶ θά περάσῃ ξυστά ἀπὸ τὰ πατζάκια τοῦ πεζοῦ. Μόνον ἐδῶ στὴν Ἀθήνα τόσοι πόλισμαν τῆς Τροχαίας ἀσχολοῦνται μέ τὴν ἐπίβλεψι τῆς αὐτομάτου σηματοδοτήσεως. Ἐξω τὴν σηματοδότησι δὲν τὴν ἐπιβλέπει κανένας. Ἄναψαν τὰ κόκκινα, θά σταματήσουνε. Ἄναψαν τὰ πράσινα, θά περάσουνε. Τῶρα, ἂν θέλεις ἐσύ νά περάσεις μέ τὸ κόκκινο, πέρνα. Κακό τοῦ κεφαλιοῦ σου. Ὑπάρχει ὁμως μεγάλη πιθανότης, νά σέ μαζέψουνε μέ τὸ κουταλάκι τῆς κομπόστας ἀπὸ τὴν ἄσφαλτο, καὶ ὁ ὀδηγός νά ζητᾶ τὰ ρέστα ἀπὸ τοὺς κληρονόμους σου, γιατί

¹⁰⁶¹ «Ἀνακοινώσεις Υπουργείου διὰ τὴν αὐτόματον σηματοδότησιν», *Το Βολάν*, τ. 72, 1961, σ. 17

¹⁰⁶² Δ. Ψαθάς, «Οἱ Αποιθάρχητοι», *Το Ἰδιωτικόν Αὐτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 61, 1961, σ. 4

τοῦ τσαλάκωσες τό ἀμάξι. Ἐδῶ οἱ ὀσιομάρτυρες τῆς Τροχαίας – περὶ ὀσιομαρτύρων πρόκειται – τρέχουνε καί σέ κρατᾶνε ἀπό τό μανίκι γιά νά σέ γλιτώσουν ἀπό τίς ρόδες τῶν ἐπερχόμενων αὐτοκινήτων.»¹⁰⁶³



Ἀθήνα, 1948. Οἱ τροχονόμοι, τους οποίους ο Σακελλάριος περιγράφει ως ὀσιομάρτυρες, ἄλλες φορές περιγράφονται στον ειδικό Τύπο ιδιαίτερα αρνητικά. Σύμφωνα πάντως με την συνήθεια της εποχής, ο κόσμος την Πρωτοχρονιά τους ἄφηνε δώρα. Πηγή: Ἀρχεῖο Δ. Χαρισιάδη – Φωτογραφικό Ἀρχεῖο Μουσείου Μπενάκη.

Στον ειδικό Τύπο του αυτοκινήτου λοιπόν απαντά συχνά η ἄποψη ὅτι οἱ ἐλληνικοὶ δρόμοι αποτελοῦν μοναδικό φαινόμενο στον κόσμο ως προς την χαοτική κατάσταση, την ἀγένεια και την ἔλλειψη κυκλοφοριακῆς αγωγῆς.¹⁰⁶⁴ Για τον λόγο αὐτό δημοσιεύονταν συχνά ἄρθρα που σχολίαζαν την ἀνάγκη ἀλλαγῆς νοοτροπίας των Ἑλλήνων οδηγῶν και συμμόρφωσῆς τους με τα ἐκάστοτε κυκλοφοριακά μέτρα που λαμβάνονταν, ἀναφέρονταν συχνά στα περιοδικὰ αυτοκινήτων.¹⁰⁶⁵ Το 1963 ἀναφερόταν για παράδειγμα: «Ὁ ὑπουργὸς Δημοσίας Τάξεως κ. Πολυχρονίδης

¹⁰⁶³ Ἀλ. Σακελλάριος, «Ἀτυχήματα», *Το Ἰδιωτικὸν Αυτοκίνητον I.X.*, τ. 63, 1961, σ. 15.

¹⁰⁶⁴ Γ. Βουκελλάτος, «Πεζοὶ και εποχούμενοι. Κανγίδες, φασκελώματα, και τα ἐξ ἀμάξης», *Το Ἰδιωτικὸν Αυτοκίνητον I.X.*, τ. 95, 1964, σ. 24. Γ. Βουκελλάτος, «Κυκλοφορία και αγωγή. Μεταξύ οδηγῶν», *Το Ἰδιωτικὸν Αυτοκίνητον I.X.*, τ. 96, 1964, σ. 10. Γ. Βουκελλάτος, «Κυκλοφορία και αγωγή. Ευθύνες οδηγῶν», *Το Ἰδιωτικὸν Αυτοκίνητον I.X.*, τ. 97, 1964, σ. 18. «Το οδικὸν ἀμάρτημα», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 131 – 2, 1966, σ. 13 – 4. «Καλὴ ἀρχή», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 139, 1966, σ. 229. Το 1966 ἄρχισε με πρωτοβουλία του τότε δημάρχου Ι. Γάλλου στην Καλλιθέα Ἀττικῆς τη λειτουργία του το πρώτο πάρκο κυκλοφοριακῆς αγωγῆς στην Ἑλλάδα για παιδιά 6 – 13 ἐτῶν, με σκοπὸ την καλλιέργεια κυκλοφοριακῆς παιδείας στις νεαρῆς ηλικίες. Ν. Λαπάτας, «Αἱ αστικά και ποινικά ευθύναι ἐξ αυτοκινητιστικοῦ δυστυχήματος», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 161 – 2, 1968, σ. 42 – 3. Ν. Λαπάτας, «Φρένα: προσοχή», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 155 – 6, 1967, σ. 24 – 5. Δ. Κληρονόμος, «Οδηγώντας», *4 Τροχοί*, τ. 92, 1978, σ. 8. Δ. Κληρονόμος, «Οδηγώντας», *4 Τροχοί*, τ. 99, 1978, σ. 8. «4Τ Νέα. Μίνι σεμινάρια κυκλοφοριακῆς αγωγῆς για παιδιά», *4 Τροχοί*, τ. 101, 1979, σ. 14 – 15.

¹⁰⁶⁵ «Νόμοι – Διατάγματα – Ἀποφάσεις», *Το Ἰδιωτικὸν Αυτοκίνητον I.X.*, τ. 65, 1961, σ. 7. «Εἰς τας Ἀθήνας: 176.848 παραβάσεις, 3.674 δυστυχήματα, 78 νεκροί, 5.956 τραυματίες, 9.200 νέα αυτοκίνητα και 6.031 δίκυκλα και τρίκυκλα», *Το Ἰδιωτικὸν Αυτοκίνητον I.X.*, τ. 84 – 5, 1963, σ. 13 – 4.

φαίνεται άποφασισμένος νά έξεύρη τρόπον έπιλύσεως του δίσεπίλυτου κυκλοφοριακού προβλήματος τής Πρωτευούσης και νά έξασφαλίση τήν άσφαλήν κυκλοφορίαν παντός τροχοφόρου επί των Έθνικων οδων... Η καλή όμως θέλησις του κ. Υπουργου ... δέν είναι αρκετή, διά τήν έπιτυχίαν τής προσπαθείας άπαιτείται ή πειθαρχία του Κοινου και των οδηγων εις τας οδηγίας και τας διατάξεις των Νόμων. Ημεϊς όμως αντί νά πειθαρχήσωμεν εις τας οδηγίας, αντί νά πειθαρχήσωμεν εις τον Νόμον, έξανιστάμεθα, διαμαρτυρόμεθα, κρίνομεν τας άποφάσεις του Υπουργου, σπεύδωμεν νά ύποδείξωμεν τήν όρθήν λύσιν (ένας έκαστος κατά τό δοκουν) και άδιαφορουντες δέν εφαρμόζομεν τίποτα και ούτω τά πάντα γίνονται χάος και πολλάκις θάνατος.»¹⁰⁶⁶

Στο παραπάνω απόσπασμα του Αλέκου Σακελλάριου, είδαμε ότι η αντίληψη περί αρνητικής μοναδικότητας της κακής κυκλοφοριακής αγωγής των Ελλήνων συνδέεται και με ένα άλλο αρκετά διαδεδομένο ιδεολόγημα σε σχέση με την αυτοκίνηση, που ήταν η σύγκριση της Ελλάδας με την υπόλοιπη Ευρώπη. Με τον όρο Ευρώπη, αναφέρονταν πάντοτε στη δυτική. Ήδη, όπως σχολιάστηκε και στο 2^ο κεφάλαιο, ο εκσυγχρονισμός του οδικού δικτύου ώστε να πληροί τις προδιαγραφές υποδομών αυτοκίνησης, συνδεόταν άμεσα με τον εκσυγχρονισμό κι εξευρωπαϊσμό της χώρας. Σε αυτήν την εννοιολόγηση προσετίθετο κι η παράμετρος της κυκλοφοριακής παιδείας. Το ιδεολόγημα της υστέρησης της Ελλάδας σε σχέση με ένα άόριστο πρότυπο περί προοδευμένης Δύσης επιβιώνει μάλιστα για πολλά χρόνια. Στο ίδιο κλίμα με τον Σακελλάριο, αρκετά αργότερα το 1978, ένας από τους συντάκτες του περιοδικού *4 Τροχοί* ανέφερε: «Συχνά αναρωτιέμαι αν ποτέ τούτη η χώρα γίνει Ευρώπη όσον αφορά τους δρόμους της και τους οδηγούς της.»¹⁰⁶⁷

Η έλλειψη κυκλοφοριακής παιδείας για τους πεζούς και τους εποχουμένους σχετιζόταν με το γεγονός ότι κι η ίδια η κυκλοφοριακή νομοθεσία ήταν σχετικά καινούρια. Ο πρώτος νόμος που ρύθμιζε την κυκλοφορία ήταν ο 4841/1930 «περί αυτοκινήτων, κυκλοφορίας αυτών και υποχρεώσεων των οδηγών». Το 1931 είχε εκδοθεί ένα προεδρικό διάταγμα «περί κυκλοφορίας αυτοκινήτων οχημάτων». Ο νόμος αυτός όμως δεν είχε θεσπιστεί με γνώμονα τα κυκλοφοριακά δεδομένα που δημιουργήθηκαν κατά τη μεταπολεμική εποχή. Για τον λόγο αυτό, το 1960 εκδίδεται εικονογραφημένος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας στα πρότυπα του αντίστοιχου

¹⁰⁶⁶ «Απορίες του Βολάν. Κυκλοφοριακά», *Το Βολάν*, τ. 118, 1964, σ. 1

¹⁰⁶⁷ Δ. Κληρονόμος, «Οδηγώντας», *4 Τροχοί*, τ. 95, 1978, σ. 8. Βλ. επίσης, «Γράμματα», *4 Τροχοί*, τ. 100, 1979, σ. 11.

ιταλικού κώδικα που ήταν ήταν θεωρημένος σύμφωνα με τις βασικές διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης της Γενεύης του 1949.

Ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας του 1960 συντάχθηκε ύστερα από συνεργασία των Διευθύνσεων Τροχαίας Κινήσεως, της Βασιλικής Χωροφυλακής, της Αστυνομίας των πόλεων, της ΕΛΠΑ, της Οδικής Συνομοσπονδίας, και του Οργανισμού Προλήψεως Τροχαίων Ατυχημάτων, κι εκδόθηκε με δαπάνη της Μόμπιλ Όιλ Ελλάς. Περίπου 100.000 έντυπα του Κ.Ο.Κ. διανεμήθηκαν δωρεάν στους αυτοκινητιστές. Τα περιοδικά ειδικού Τύπου, όπως *Το Βολάν* ή *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, ανέλαβαν την ενημέρωση του αναγνωστικού του κοινού δημοσιεύοντας σε συνέχειες τον κώδικα, ώστε να ενημερωθούν οι οδηγοί για τους κύριους κανόνες οδικής κυκλοφορίας. Διευκρινιζόταν μάλιστα ότι «Ο Κώδιξ Όδικης Κυκλοφορίας αναδημοσιεύεται εις συνεχείας κατόπιν αιτήσεως αναγνωστών μας ἐξ ἐπαρχιῶν οἱ ὅποιοι ὡς μας γράφουν, δέν ἔλαβον εἰσέτι γνῶσιν αὐτοῦ. Καί εἶναι ἀληθές.»¹⁰⁶⁸ Η έκδοση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας λοιπόν υπήρξε προϊόν συνέργειας πολλών διαφορετικών παραγόντων κρατικών και μη, που εμπλέκονταν με την αυτοκίνηση. Αφού ο Κ.Ο.Κ. αναθεωρήθηκε και επανεκδόθηκε κατά την περίοδο 1960 – 1970, με τον νόμο 62/1975 ορίστηκε η συγκρότηση νέας επιτροπής που θα σχεδίαζε νέο επικαιροποιημένο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Η επιτροπή συγκροτήθηκε και αφού έλαβε υπ' όψη της τις διατάξεις της Σύμβασης της Βιέννης του 1968 και της Γενεύης του 1971 και του 1973 κατάρτισε ένα νέο σχέδιο με το οποίο φιλοδοξούσε να συμβάλλει αποτελεσματικά «στή δημιουργία εὐρύθμου, ἀσφαλοῦς καί ἀκωλύτου κυκλοφορίας πεζῶν καί ἐποχουμένων.»¹⁰⁶⁹

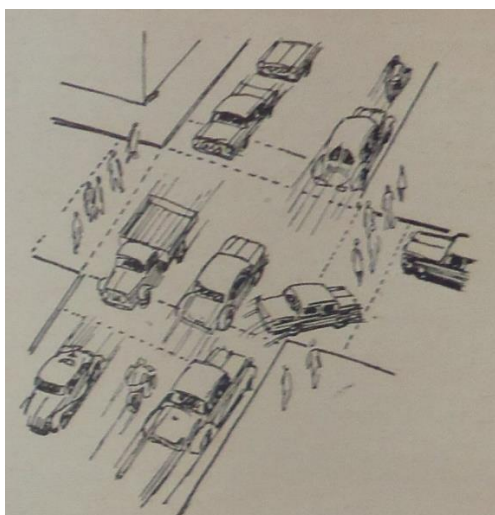
Επομένως, σε μία εποχή που η συμμόρφωση με συγκεκριμένους κανόνες δεν είχε γίνει κοινός τόπος κατά την οδήγηση, ο ειδικός Τύπος, αλλά και μη κρατικοί

¹⁰⁶⁸ «Ο Κώδιξ Οδικής Κυκλοφορίας», *Το Βολάν*, τ. 102, 1963, σ. 6. «Από τα εγκαίνια εφαρμογής Κώδικος Οδικής Κυκλοφορίας», τ. 81 – 3, 1963, σ. 11

¹⁰⁶⁹ «Ο νέος ΚΟΚ: Δείγματα καινοτομίας!», *4 Τροχοί*, τ. 88, 1978, σ. 21 – 2. Ο νέος ΚΟΚ που εκδόθηκε εν τέλει το 1978 αποτελείτο από 3 μέρη, 12 κεφάλαια και 113 άρθρα. Το πρώτο μέρος αφορούσε σε κανόνες οδικής σήμανσης, σηματοδότησης και οδικής συμπεριφοράς. Το δεύτερο μέρος αναφερόταν στις τεχνικές προδιαγραφές των οχημάτων, στην απογραφή και ταξινόμησή τους και στην οδήγησή τους. Στο τρίτο μέρος καθοριζόταν η επιβολή προστίμων και διοικητικών μέτρων. Ο κώδικας του 1978 ήταν πολύ πιο αυστηρός από τους προηγούμενους. Κατ' αρχάς θέσπιζε ως υποχρεωτική τη χρήση ζωνών ασφαλείας, την χρήση μεσαίας έντασης προβολέων κατά την νυχτερινή οδήγηση και το να παραχωρείται προτεραιότητα στα οχήματα έκτακτης ανάγκης και στα οχήματα που μεταφέρουν τραυματισμένους. Επίσης απαγόρευε να κάθονται στο μπροστινό κάθισμα παιδιά έως 10 ετών, εκτός αν ήταν προσδεμένα με ζώνες ασφαλείας. Σε σχέση με τα διοικητικά μέτρα, ο νέος ΚΟΚ χαρακτήριζε 42 παραβάσεις ως πλημμελήματα, ενώ ο παλαιότερος χαρακτήριζε μόλις τρία. Επιπλέον καταργούσε την επιβολή ποινών όπως την αφαίρεση διπλώματος ή πινακίδων από την Τροχαία, και καθιστούσε αρμόδια τα δικαστήρια γι' αυτές. Τέλος, σε περίπτωση που οι παραβάτες δέχονταν κλήση από την Τροχαία, μπορούσαν να πληρώσουν επί τόπου στον τροχονόμο το μισό ποσό του προστίμου για να αποφύγει το δικαστήριο. «4Τ Νέα. Οι απόψεις της ΕΛΠΑ για τον Κ.Ο.Κ.», *4 Τροχοί*, τ. 89, 1978, σ. 26. Για την σύνταξη του νέου ΚΟΚ είχε γνωμοδοτήσει κι η ΕΛΠΑ.

φορείς όπως η ΕΛΠΑ συνέβαλαν σημαντικά στην εκπαίδευση των οδηγών σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους ως κινουμένων καταναλωτών, αλλά και στην ενημέρωσή τους για τις ποινές που επέσυρε η μη συμμόρφωσή τους με τη νομοθεσία, όπως η αφαίρεση πινακίδων ή διπλώματος.¹⁰⁷⁰ Πέρα από τη δημοσίευση του Κ.Ο.Κ., τα περιοδικά ειδικού Τύπου έδιναν συμβουλές για στοιχειώδεις γνώσεις οδήγησης κι ελέγχου του οχήματος, όπως το ότι θα πρέπει να γίνεται έλεγχος των φρένων πριν ξεκινήσει ο οδηγός το αυτοκίνητό του, ή ότι θα πρέπει να ελέγχει τους καθρέφτες πριν κάνει αλλαγή λωρίδας.¹⁰⁷¹

¹⁰⁷⁰ «Ένα χρησιμώτατον έργον. Ο Κώδιξ Οδικής Κυκλοφορίας», *Το Βολάν*, τ. 79, 1961, σ. 7. «Ο εικονογραφημένος Κώδιξ Οδικής Κυκλοφορίας», *Το Βολάν*, τ. 64, 1960, σ. 5. «Ο εικονογραφημένος Κώδιξ Οδικής Κυκλοφορίας», *Το Βολάν*, τ. 65, 1960, σ. 8. «Ο εικονογραφημένος Κώδιξ Οδικής Κυκλοφορίας», *Το Βολάν*, τ. 61, 1961, σ. 8. «Ο εικονογραφημένος Κώδιξ Οδικής Κυκλοφορίας», *Το Βολάν*, τ. 73, 1961, σ. 17. «Ο εικονογραφημένος Κώδιξ Οδικής Κυκλοφορίας», *Το Βολάν*, τ. 74, 1961, σ. 5. «Η Σελίς της Τροχαίας. Ευχαί, οδηγίαι, συστάσεις. Απολογισμός και συμπεράσματα χρήσιμα διά τους οδηγούς», *Το Βολάν*, τ. 106, 1963, σ. 28. «Νόμοι – Διατάγματα – Αποφάσεις», *Το Βολάν*, τ. 52, 1960, σ. 8. «Ο Κώδιξ Οδικής Κυκλοφορίας», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 48, 1960, σ. 13. «Ο Κώδιξ Οδικής Κυκλοφορίας», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 51, 1960, σ. 18. «Ο Κώδιξ Οδικής Κυκλοφορίας», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 56, 1960, σ. 13. «Ο Κώδιξ Οδικής Κυκλοφορίας», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 59 – 60, 1961, σ. 16 – 18. «Ο Κώδιξ Οδικής Κυκλοφορίας», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 62, 1961, σ. 14 – 15. «Κώδιξ Οδικής Κυκλοφορίας», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 80, 1962, σ. 16 – 7. «Κώδιξ Οδικής Κυκλοφορίας», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 81 – 3, 1962, σ. 16 – 7. «Κώδιξ Οδικής Κυκλοφορίας», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 84 – 5, 1963, σ. 16 – 7. «Κώδιξ Οδικής Κυκλοφορίας», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 86, 1963, σ. 16 – 8. «Κώδιξ Οδικής Κυκλοφορίας», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 87, 1963, σ. 16 – 8. «Κώδιξ Οδικής Κυκλοφορίας», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 92 – 3, 1963, σ. 18. «Το νέο σχέδιο του Κώδικος Οδικής Κυκλοφορίας», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 213, 1972, σ. 72 – 3. «4Τ Νέα. ΕΛΠΑ: Δανειστική βιβλιοθήκη», *4 Τροχοί*, τ. 100, 1979, σ. 18. Το 1978 η ΕΛΠΑ συμβάλλοντας στην ενημέρωση του κοινού για θέματα κυκλοφορίας δημιούργησε δανειστική βιβλιοθήκη με ταινίες και βιβλία που είχαν ως θέμα την κυκλοφοριακή αγωγή.¹⁰⁷¹ «Χρήσιμες συμβουλές», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 95, 1964, σ. 20. «Χρήσιμες συμβουλές», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 96, 1964, σ. 13. «Χρήσιμες συμβουλές», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 97, 1964, σ. 7. «Χρήσιμες συμβουλές», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 98, 1964, σ. 4. «Χρήσιμες συμβουλές», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 99, 1964, σ. 7. Λ. Κορομηλάς, «Μάθε να κυκλοφορήσ», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 144 – 5, 1967, σ. 174. «Ερωτήματα και απαντήσεις. Τι πρέπει να γνωρίζουν οι οι υποψήφιοι και οι παλαιοί οδηγοί», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 142, 1966, σ. 386. Δ. Παπαδόπουλος, «Ο χρόνος τροχοπεδήσεως», *Το Βολάν*, τ. 65, 1961, σ. 8. «Οδηγώντας το χειμώνα», *4 Τροχοί*, τ. 88, 1978, σ. 27. «Οι πλάγιοι άνεμοι», *4 Τροχοί*, τ. 99, 1978, σ. 37.



Ο εικονογραφημένος Κ.Ο.Κ. δημοσιευόταν σε συνέχειες στα περιοδικά αυτοκινήτου. Τα σκίτσα συνοδεύονταν από αναλυτικές οδηγίες για τους κυκλοφοριακούς κανόνες και την εφαρμογή τους. Πηγή: *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 52, 1960.

Η εφαρμογή του ΚΟΚ πάντως είχε προβληθεί πολύ έντονα ως ένα έργο «ιστορικής σημασίας» που θα έλυνε το πρόβλημα της κυκλοφορίας αλλάζοντας την παιδεία των οδηγών. «Ολίγας ώρας πρό τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τοῦ ὀ ἀξιότιμος Ὑπουργός Συγκοινωνιῶν κ. Δ. Βρανόπουλος ἀπηύθυνεν θερμὴν ἔκκλησιν πρὸς τὰ ἐντεταλμένα διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ἀστυνομικὰ ὄργανα, πρὸς ἅπαντας ἀνά τὴν χώραν Αὐτοκινητιστὰς καὶ πρὸς πάντα ἀρμόδιον, ὅπως συμβάλλουν ἕκαστος κατὰ τὴν ἀρμοδιότητά του εἰς τὴν πιστὴν καὶ ἀπρόσκοπτον ἐφαρμογὴν τοῦ ἐπ' ἀγαθῷ διὰ τὴν χώραν κυκλοφοριακῆς τάξεως. Ἐχαρακτήρισεν τὴν στιγμὴν τῆς ἐφαρμογῆς καὶ τὸν Κώδικα ὡς ἔργα ἱστορικά, καὶ εἶναι πράγματι ἔργα ἱστορικά, εἶναι ἓνα γιγαντιαῖον ἄλλα διὰ τοῦ ὁποίου ἐπιχειροῦμεν νὰ ἐγκαταλείψωμεν τὴν κρατοῦσαν ἀναρχίαν, (κυκλοφοριακὴν) ἀσυνεννοησίαν, ζαμανφουτισμὸν, ἀδιαφορίαν κλπ., καὶ νὰ μεταβληθῶμεν εἰς πολιτισμένους καὶ ὑποδειγματικούς ἀνθρώπους πού ἔχουν ὡς πρότυπά των τὴν κατανόησιν καὶ τὸν σεβασμὸν πρὸς τὸν πλησίον μας... Ὅρθῶς ὄθεν ἐσκέφθη καὶ ἐπεκαλέσθη κυρίως τὸ φιλότιμον τῶν Ἑλλήνων, ζητήσας τὴν συμβολὴν των συνεπικουροῦντες ὄθεν καὶ ἡμεῖς τὴν ἔκκλησιν τοῦ Ὑπουργοῦ... ἀπευθυνόμεθα πρὸς τοὺς φίλους μας Αὐτοκινητιστὰς συνιστῶντες ἐκθύμως τὴν μέχρι σχολαστικότητος συμμόρφωσιν ὅλων μας εἰς τὰς διατάξεις τοῦ λαμπροῦ αὐτοῦ Νομοθετήματος, ἥτις θὰ ἀποβῆ εἰς τὸ γενικὸ ὄφελος τῆς χώρας ἀλλὰ καὶ τῶν ἰδίων τῶν Αὐτοκινητιστῶν.»¹⁰⁷²

¹⁰⁷² «27 Ιανουαρίου 1963. Ἐνα ἱστορικὸ ἔργο τίθεται ἐν ἰσχύει. Ο νέος Κώδις Οδικῆς Κυκλοφορίας», *Το Βολάν*, τ. 95, 1963, σ. 1

Όπως φαίνεται λοιπόν στοιχειώδεις – για τα μεταγενέστερα δεδομένα – κανόνες κυκλοφοριακής παιδείας δεν είχαν εμπεδωθεί από τους κοινωνικούς δρώντες που μετατρέπονταν σε κινούμενους καταναλωτές και καλούνταν να προσαρμοστούν σε νέα δεδομένα κανονικοποίησης του χώρου βάσει των κινητικότητων, έτσι ώστε να εκπολιτιστούν, όπως αναφέρεται χαρακτηριστικά. Ούτε όμως κι η κυκλοφοριακή νομοθεσία σε μία σειρά από ζητήματα, όπως οι κανόνες ασφαλείας ήταν εκείνη την εποχή ιδιαίτερα αυστηρή – πάντοτε υπό το πρίσμα των κυκλοφοριακών κανόνων που εμπεδώθηκαν αργότερα ως αυτονόητοι. Σύμφωνα με την επιτροπή εφαρμογής του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας για παράδειγμα, τα οχήματα μέχρι και το 1963 τουλάχιστον δεν ήταν υποχρεωτικό να είναι εφοδιασμένα με ζώνες ασφαλείας για τον οδηγό και τους επιβάτες. Διατυπωνόταν βέβαια «πρός διευκόλυνσιν τῶν ἐπιθυμούντων» ότι πρέπει μέχρι 1 – 10 – 1963 τα νέα οχήματα να φέρουν ζώνες ασφαλείας, ενώ για τα παλιότερα δινόταν μια διετής προθεσμία για να εφοδιαστούν με αυτές.¹⁰⁷³ Επιπλέον, μόλις το 1978 θεσπίστηκε με νόμο η υποχρεωτική ασφάλιση για τα αυτοκίνητα.¹⁰⁷⁴



Γελοιογραφία χωρίς τίτλο.. Πηγή: *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 133 – 4, 1966, σ. 61.

Η σύνταξη του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας αναμενόταν πέρα από την κανονικοποίηση του χώρου σε σχέση με την αυτοκίνηση, να συμβάλλει στον περιορισμό ενός σημαντικού προβλήματος που είχε εμφανιστεί, των τροχαίων ατυχημάτων, τα οποία έβαιναν αυξανόμενα. Το ζήτημα αυτό απασχολούσε εκτεταμένα, και ολοένα και περισσότερο τον ειδικό Τύπο αυτοκινήτου, στον οποίο εκφραζόταν σε σχέση με τον Κ.Ο.Κ.: «Το μέγα ερώτημα: Θα επιτύχει η εφαρμογή

¹⁰⁷³ «Αι ζώνες ασφαλείας εις τα αυτοκίνητα. 2ετής προθεσμία», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 87, 1963, σ. 8. «Καθίσματα ασφαλείας», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 148, 1967, σ. 332. Εκτός από τις ζώνες ασφαλείας, εκείνη την εποχή δεν ήταν υποχρεωτική ούτε η χρήση ειδικών καθισμάτων ασφαλείας για παιδιά, η ύπαρξη των οποίων αναφερόταν ως κάτι καινούριο που απαντά στο εξωτερικό.

¹⁰⁷⁴ «4Τ Νέα. Τα καλά του νόμου της υποχρεωτικής ασφάλισης», *4 Τροχοί*, τ. 91, 1978, σ. 20.

του;»¹⁰⁷⁵ Ο διαρκώς αυξανόμενος αριθμός αυτοκινήτων πάντως συνέβαλε στην συνεχόμενη αύξηση των τροχαίων ατυχημάτων.¹⁰⁷⁶

Το 1960 για παράδειγμα, σύμφωνα με την Ένωση Ασφαλιστικών Εταιρειών σημειώθηκαν 73.166 τροχαία ατυχήματα έναντι 67.494 το 1959. Παρουσιάστηκε δηλαδή αύξηση περίπου 9,2%. Το πιο ενδιαφέρον ήταν πάντως ότι η συντριπτική πλειοψηφία των ατυχημάτων αφορούσε στα οχήματα δημόσιας χρήσης με ποσοστό ατυχημάτων 154% επί του συνολικού αριθμού αυτοκινήτων. Στα οχήματα ιδιωτικής χρήσης, το αντίστοιχο ποσοστό ατυχημάτων συγκριτικά με τον αριθμό των αυτοκινήτων ήταν 55%. Επίσης, όπως είναι αναμενόμενο ο μεγαλύτερος αριθμός τροχαίων παρατηρείτο στους δρόμους της Αθήνας. Μάλιστα αναφερόταν το παράδοξο ότι στην κλίμακα των ατυχημάτων τα σκήπτρα κρατούσε η πλατεία Ομονοίας, για την ανάπλαση της οποίας είχαν δαπανηθεί εκατομμύρια ώστε να αποσυμφορηθεί. Το 1961 τα τροχαία ατυχήματα σχεδόν διπλασιάστηκαν σε σχέση με το προηγούμενο έτος καθώς αναφερόταν ότι ανήλθαν σε 140.000. Οι αριθμοί αυτοί ωστόσο ποικίλουν στις μετρήσεις διαφόρων οργανισμών. Σύμφωνα με την Ένωση Ασφαλιστικών Εταιρειών τα τροχαία κατά το 1962 αναφερόταν ότι ανήλθαν σε 85.454, παρουσιάζοντας αύξηση 15,5% συγκριτικά με το 1961. Το γεγονός ότι για την πλειοψηφία των ατυχημάτων η ευθύνη βάρυνε τους οδηγούς τροχοφόρων και όχι τους πεζούς συνέβαλε στο να αναστραφεί σταδιακά η άποψη ότι η αυτοκίνηση είχε προτεραιότητα έναντι των άλλων μορφών κινητικότητας στην κανονικοποίηση του αστικού χώρου βάσει των νέων κυκλοφοριακών δεδομένων.¹⁰⁷⁷

Τα έντυπα ειδικού Τύπου επιχειρούσαν όχι μόνο να ευαισθητοποιήσουν αλλά και να θορυβήσουν τους οδηγούς σε σχέση με το ζήτημα των αυξανόμενων τροχαίων ατυχημάτων, παρέχοντας συμβουλές οδηγικής συμπεριφοράς, με δεδομένο ότι ο αριθμός των παραβάσεων του κώδικα οδικής κυκλοφορίας ήταν πολυάριθμες.¹⁰⁷⁸

¹⁰⁷⁵ «Τα τροχαία ατυχήματα του 1962», *Το Βολάν*, τ. 95, 1963, σ. 24. «67.494 περιπτώσεις τροχαίων ατυχημάτων εις ολόκληρον την χώραν το 1959», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 49, 1960, σ. 18

¹⁰⁷⁶ «Τα τροχαία ατυχήματα του 1961», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 72, 1962, σ. 8 – 9

¹⁰⁷⁷ «Τα τροχαία ατυχήματα του έτους 1960», *Το Βολάν*, τ. 74, 1961, σ. 18. «Διεθνής εβδομάς προλήψεως ατυχημάτων», *Το Βολάν*, τ. 91, 1962. «Τα εξ αυτοκινήτων ατυχήματα το 1962», *Το Βολάν*, τ. 95, 1963, σ. 8. «Τα αυτοκινητιστικά ατυχήματα του 1960», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 63, 1961, σ. 15. «Τά τροχαία ατυχήματα. Ένας απολογισμός», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 67 – 8, 1961, σ. 8. «Αυτοκινητιστικά νέα απ' όλο τον κόσμο», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 106, 1964, σ. 14 – 5. «Φόρος αίματος», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 106, 1964, σ. 10. «Οδική ασφάλεια. Πονοκέφαλος για όλες τις χώρες», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 211 – 2, 1972, σ. 64. «Στατιστικά στοιχεία τροχαίων ατυχημάτων στην Ελλάδα», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 213, 1972, σ. 75.

¹⁰⁷⁸ «Απορίες του Βολάν», *Το Βολάν*, τ. 78, 1961, σ. 1. «23.311 παραβάσεις τον Μάιον», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 75 – 6, 1962, σ. 15

Επιπλέον, τέτοιες πρωτοβουλίες αναλάμβαναν ειδικοί φορείς όπως η Διεθνής Οργάνωση Προλήψεως Οδικών Ατυχημάτων, που το 1961 πρότεινε στην Ευρωπαϊκή Διάσκεψη των Υπουργών Συγκοινωνιών την καθιέρωση της 6^{ης} Μαΐου ως ημέρα Διεθνούς Οδικής Ασφάλειας.¹⁰⁷⁹ «Είναι γεγονός ότι τά οδικά – Τροχαία ατυχήματα ολοέν αυξάνουν και δέον όπως καταβληθῆ ὑπό πάντων προσπάθεια διά τον περιορισμόν των, αἱ προσπάθειαι ὅμως τῶν ὑπηρεσιῶν τῆς Τροχαίας ... δέν εἶναι δυνατόν νά ἀποδώσουν τά ἀναμενόμενα ἀποτελέσματα, ἐάν δέν ἔχουν καί τήν συμπαράστασιν, κατανόησιν καί τήν ὑποστήριξιν τοῦ κοινοῦ. Εὐτυχῶς ὡς ἔχει διαπιστωθεῖ, ἡ κυκλοφοριακή ἀγωγή τοῦ κοινοῦ ἔχει βελτιωθεῖ σημαντικῶς ... Παρά ταῦτα [υπάρχει] μία μεγάλη μερίς ὀδηγῶν καί πεζῶν, περιφρονοῦσα τούς κανονισμούς καί τούς κινδύνους τούς ὁποίους δημιουργοῦν...»¹⁰⁸⁰

Από σχετικές έρευνες προέκυπτε ότι στα περισσότερα τροχαία ατυχήματα τα θύματα ήταν ανήλικοι 7 – 18 ετών. Ο κυριότερος λόγος ήταν όχι η άγνοια των κανόνων οδικής κυκλοφορίας αλλά η μη τήρησή τους. Γι' αυτό και τα περιοδικά ειδικού Τύπου όπως το *Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.* αναλάμβαναν να περιλαμβάνουν ειδικά άρθρα με τους κυριότερους – συχνά αυτονόητους – κανόνες κυκλοφορίας όχι μόνο για τους οδηγούς, αλλά και για τους πεζούς, ή τους επιβάτες των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, όπως για παράδειγμα το ότι δεν πρέπει να επιβιβάζονται ή να αποβιβάζονται από τα οχήματα ενώ αυτά είναι εν κινήσει. Το βασικότερο αξίωμα κυκλοφορίας, δεν παρέλειπαν να υπενθυμίσουν τα σχετικά περιοδικά, ήταν: «τό κατάστρωμα τῶν ὁδῶν προορίζεται διά τήν κίνησιν τῶν τροχοφόρων, ἐνῶ τά πεζοδρόμια διά τήν κίνησιν τῶν πεζῶν...»¹⁰⁸¹

Αλλά και από την πλευρά των κρατικών φορέων υπήρξαν πρωτοβουλίες για την ευαισθητοποίηση των οδηγών σε σχέση με τα τροχαία ατυχήματα. Το Υπουργείο Συγκοινωνιών αναλάμβανε πρωτοβουλίες ώστε να κερδίσει την συναίνεση των οδηγών σε σχέση με την τήρηση των κανόνων οδικής κυκλοφορίας, όπως το να μοιράζει κόκκινα αυγά αντί για κλήσεις την ημέρα του Πάσχα που καταγραφόταν μεγάλη έξοδος των οχημάτων από την Αθήνα προς την επαρχία και να ενημερώνει τους οδηγούς για τον νέο Κ.Ο.Κ. Η Τροχαία χρησιμοποιούσε τις σελίδες των περιοδικών αυτοκινήτου

¹⁰⁷⁹ «Διεθνής Ημέρα Οδικής Ασφάλειας», *Το Βολάν*, τ. 74, 1961, σ. 5. Αντίστοιχη πρωτοβουλία ανέλαβε και ο Οργανισμός Προλήψεως Ατυχημάτων που διοργάνωσε ειδική διεθνή εβδομάδα προλήψεως ατυχημάτων το 1962. «Διεθνής εβδομάς προλήψεως ατυχημάτων», *Το Βολάν*, τ. 91, 1962

¹⁰⁸⁰ «Τα τροχαία ατυχήματα του 1962», *Το Βολάν*, τ. 95, 1963, σ. 24

¹⁰⁸¹ «Το μεγαλύτερον ποσοστόν ατυχημάτων κατέχουν τα άτομα νεαρῆς ηλικίας», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 48, 1960, σ. 10

για να απευθύνει έκκληση στους οδηγούς για πιο συνετή οδήγηση και τήρηση των κανόνων οδικής κυκλοφορίας, δημοσιεύοντας πίνακες με θανατηφόρα τροχαία δυστυχήματα, ώστε να τους πείσει.¹⁰⁸² Επιπλέον, από το 1963 σύμφωνα με ανακοίνωση του Υπουργείου Συγκοινωνιών καθίσταται υποχρεωτικό το να φέρουν οι οδηγοί τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας στα αυτοκίνητά τους σε μόνιμη βάση, γι' αυτό κι η Πανελλήνια Ένωση Ιδιοκτητών Αυτοκινήτου Ιδιωτικής Χρήσεως αναλάμβανε αν αποστείλει σε όλη την Ελλάδα κατόπιν αιτήσεως από τους οδηγούς τον Κ.Ο.Κ. δωρεάν.¹⁰⁸³ Προς αντιμετώπιση των ατυχημάτων το Υπουργείο Συγκοινωνιών εξέδιδε επανειλημμένα εγκυκλίους με τις οποίες προβλεπόταν να γίνουν πιο αυστηρές οι εξετάσεις των υποψηφίων οδηγών όπως για παράδειγμα το 1961 και το 1972.¹⁰⁸⁴ Το 1963 εφαρμόζεται για πρώτη φορά στους οδηγούς κι η νέα μέθοδος του αλκοτέστ. Μόλις εκείνη την εποχή αρχίζει μία εκστρατεία ενημέρωσης, η λεγόμενη Πανελλήνιος Αντιαλκοολική Σταυροφορία, στο πλαίσιο της οποίας οι κινούμενοι καταναλωτές καλούνταν να ενημερωθούν ότι τα τροχαία ατυχήματα συνδέονται κατά 75% με την κατανάλωση οινοπνευματωδών, γι' αυτό και παροτρύνονται να είναι εγκρατείς απέναντι στο αλκοόλ όταν πρόκειται να οδηγήσουν.¹⁰⁸⁵

Η κανονικοποίηση του χώρου για τη διαχείριση των νέων κυκλοφοριακών δεδομένων πάντως δεν είχε μόνο την διάσταση της καταστολής, αλλά και αυτήν της συνδρομής των κινούμενων καταναλωτών. Προς αυτήν την κατεύθυνση συνεισέφεραν αρχικά τουλάχιστον μη κρατικοί φορείς. Ο κυριότερος φορέας ήταν η ΕΛΠΑ που είχε συμβάλλει σημαντικά από την εποχή του Μεσοπολέμου ακόμα στην δημιουργία των υποστηρικτικών υποδομών για την ανάπτυξη της αυτοκίνησης, όπως για παράδειγμα η σηματοδότηση των δρόμων. Όπως αναφέρθηκε και στο 4^ο κεφάλαιο, η ΕΛΠΑ συνέχισε τέτοιες πρωτοβουλίες και μεταπολεμικά με δραστηριότητες όπως η σηματοδότηση, η βελτίωση των συνεργείων της επαρχίας, ή η προώθηση αιτημάτων

¹⁰⁸² «Χριστός Ανέστη», *Το Βολάν*, τ. 98, 1963. «Τροχαία ατυχήματα», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 131 – 2, 1966, σ. 48. «Οδηγοί προσέχετε», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 155 – 6, 1967, σ. 79. «Ανακοίνωσις της Τροχαίας Προαστίων», *Το Βολάν*, τ. 103, 1963, σ. 2

¹⁰⁸³ «Προσοχή!!!», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 89, 1963, σ. 10

¹⁰⁸⁴ «Αυστηραί εξετάσεις των υποψηφίων οδηγών», *Το Βολάν*, τ. 78, 1961, σ. 3. «Αυστηρότερες θα γίνουν οι εξετάσεις των νέων υποψηφίων οδηγών», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 211 – 2, 1972, σ. 72. «Μικρά νέα με μεγάλο ενδιαφέρον», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 213, 1972, σ. 78. Το 1972 αναφερόταν ότι αποφασίστηκε η κατάργηση της δοκιμασίας του «σαλίγκαρου», κι η επιβολή δοκιμασιών για τους υποψήφιους οδηγούς μέσα στην ίδια την κίνηση για να διαπιστώνεται η ψυχραιμία τους.

¹⁰⁸⁵ «Αλκοτέστ. Η νέα μέθοδος που αποκαλύπτει τους πωμένους οδηγούς», *Το Βολάν*, τ. 97, 1963, σ. 9. «Μην πίνετε όταν οδηγείτε. Πως διαπιστώνεται η μέθη», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 89, 1963, σ. 9

στο Υπουργείο Συγκοινωνιών για την τοποθέτηση τηλεφωνικών θαλάμων κατά μήκος της εθνικής οδού Αθηνών – Λαμίας.

Επιπλέον, η ΕΛΠΑ υπήρξε ο πρώτος φορέας παροχής οδικής βοήθειας το 1961. Λόγω του ειδικού της ενδιαφέροντος, η ΕΛΠΑ μεριμνούσε για τέτοιου είδους υπηρεσίες, έχοντας ως στόχο της κυρίως την εξυπηρέτηση της τουριστικής αυτοκίνησης. Ωστόσο, από τη λήψη τέτοιων πρωτοβουλιών επωφελούνταν τελικά κυρίως οι Έλληνες οδηγοί.¹⁰⁸⁶ Ενδεικτικό πάντως είναι ότι η παροχή οδικής βοήθειας ήταν δωρεάν για τους τουρίστες, ενώ για τους Έλληνες προσφερόταν αντί 50 δρχ. για παροχή μεγάλης βοήθειας, όπως αναφερόταν χαρακτηριστικά, και αντί 20 δρχ. για παροχή μικρής βοήθειας, ενώ τα ανταλλακτικά κοστολογούνταν επιπλέον. Επίσης ενδεικτικό της προτεραιότητας που είχε η εξυπηρέτηση της τουριστικής αυτοκίνησης, είναι το γεγονός ότι εκείνη την εποχή δεν υπήρχε δίκτυο εξυπηρέτησης οδικής βοήθειας για όλη την Ελλάδα. Οι υπηρεσίες λοιπόν προσφέρονταν περιστασιακά υπό τον τύπο εξορμήσεων σε τουριστικές περιοχές.

Μία από τις πρώτες εξορμήσεις των τριών αυτοκινήτων υπηρεσίας οδικής βοήθειας, που διέθετε εκείνη την εποχή η ΕΛΠΑ, είχε ως στόχο της την διευκόλυνση της διακίνησης των τουριστικών αυτοκινήτων που αποβιβάζονταν από την Ιταλία στο πορθμείο της Ηγουμενίτσας στην περιοχή της Ηπείρου. Το ένα αυτοκίνητο εκτελούσε το δρομολόγιο Ιωαννίνων – Ηγουμενίτσας, το δεύτερο το δρομολόγιο Ιωαννίνων – Αμφιλοχίας και το τρίτο ήταν εφεδρικό. Στην συνέχεια οι εξορμήσεις μεταφέρονταν σε άλλες περιοχές, όπως στα δρομολόγια Αθήνα – Σούνιο, Αθήνα – Λουτράκι, Αθήνα – Χαλκίδα, Καλαμπάκα – Τέμπη, Κατάρρα, και τελωνείο Ευζώνων – Τέμπη. Ο τρόπος παροχής των υπηρεσιών οδικής βοήθειας ήταν αρκετά πρωτόλειος, δεδομένου ότι τα αυτοκίνητα της ΕΛΠΑ δεν συνέδραμαν τους οδηγούς ύστερα από ειδική κλήση. Αντιθέτως, μετακινούνταν αρχικά σε οκτάωρη κι αργότερα σε εικοσιτετράωρη βάση σε συγκεκριμένες περιοχές που εκτελούσαν εξορμήσεις, και παρενέβαιναν σε περίπτωση που συναντούσαν κάποιο περιστατικό που έχρηζε βοήθειας. Η επέκταση του δικτύου αυτοκινήτων σε όλη την Ελλάδα σε μόνιμη βάση, όπως τονιζόταν από την ΕΛΠΑ, χρειαζόταν την οικονομική και τεχνική συνδρομή του κράτους ώστε να υπάρχουν για παράδειγμα εξειδικευμένα συνεργεία ή τηλεφωνικοί θάλαμοι κατά μήκος

¹⁰⁸⁶ «Σήμανσις», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 143, 1967, σ. 5 «Τα τηλέφωνα της διαδρομής Κορίνθου – Πατρών», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 89, 1963, σ. 11. «4Τ Νέα. Καλύτερη εξυπηρέτηση», *4 Τροχοί*, τ. 101, 1979, σ. 14 – 15. Βλ. επίσης Η. Καφάογλου, *Ελληνική αυτοκίνηση*, σ. 342 – 352, 481 – 489.

ενός μεγαλύτερου μέρους των οδικών αρτηριών.¹⁰⁸⁷ Επιπλέον, το 1961 αναφέρεται ότι η πλειοψηφία των περιστατικών στα οποία επενέβαινε η υπηρεσία της Άμεσης Δράσης της Αστυνομίας αφορούσαν σε αυτοκινητιστικές παραβιάσεις και ατυχήματα.¹⁰⁸⁸

Παρά ωστόσο τα κατασταλτικά μέτρα, τις εκστρατείες ενημέρωσης ή τις παραινήσεις με στόχο την εμπέδωση μιας κυκλοφοριακής κουλτούρας τόσο για τους πεζούς όσο και για τους εποχούμενους, φαίνεται ότι ανάμεσά τους αναπτυσσόταν μια ανταγωνιστική σχέση στην διεκδίκηση του δικαιώματος για κινητικότητα ειδικά στον αστικό χώρο. Για τον λόγο αυτό τα τροχαία ατυχήματα αποδίδονται από άρθρα των περιοδικών αυτοκινήτου και σε ψυχολογικά αίτια, με το σκεπτικό ότι η οδήγηση ήταν από τις κατεξοχήν διαδικασίες που έθετε σε δοκιμασία πέρα από τα αντανεκλαστικά και την ετοιμότητα, την υπομονή, την ψυχραιμία και την ψυχική ισορροπία των ανθρώπων. Οι κινητικότητες επομένως, κι εν προκειμένω η αυτοκίνηση περιγράφονταν ως μια πρακτική αλληλεπίδρασης βαθύτερων στοιχείων του χαρακτήρα ή και ψυχολογικών ενστίκτων μεταξύ των κινούμενων καταναλωτών στο πλαίσιο του δημόσιου χώρου. Το αυτοκίνητο ως τεχνολογικό προϊόν φαίνεται ότι είχε καταλυτικό ρόλο σε αυτή την αλληλεπίδραση ως διαμεσολαβητικό μέσο, το οποίο προσλαμβάνονταν από τους κινούμενους καταναλωτές ως τεχνολογική και κιναισθητική προέκταση της προσωπικότητας και του σώματός τους. Με αυτόν τον τρόπο οι τάσεις της ανθρώπινης επιθετικότητας διαμεσολαβούνταν από ένα τέχνημα που λειτουργούσε κοινωνιολογικά ως μετωνυμία κοινωνικής επίδειξης ισχύος, ή και ανδρισμού και δυνητικά ως πανοπλία των ανασφαλειών σε συμβολικό επίπεδο και του ανθρώπινου σώματος σε υλικό επίπεδο, άρα και μέσο επιθετικότητας. Στα χέρια ενός ακατάλληλου χρήστη μπορούσε να αποβεί δυνάμει φονικό όπλο.¹⁰⁸⁹

¹⁰⁸⁷ «Και άλλη πρωτοβουλία της ΕΛΠΑ. Η υπηρεσία παροχής οδικής βοήθειας εις τους αυτοκινητιστάς», *Το Βολάν*, τ. 71, 1961, σ. 18. «Αδιαφορία», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 139, 1966, σ. 229. Στον ειδικό Τύπο υποστηριζόταν ότι παρά τις προσπάθειες για την οργάνωση της υπηρεσίας οδικής βοήθειας της ΕΛΠΑ, η οποία ονομάστηκε ΟΒΕΛΠΑ, οι κρατικοί φορείς δεν την συνέδραμαν στο έργο της, με ενέργειες όπως η απαλλαγή των αυτοκινήτων του στόλου της από τελωνειακούς δασμούς, το δικαίωμα χρήσης ασυρμάτου, ή η μείωση των τιμών καυσίμων. «Τα θερινά δρομολόγια της ΟΒΕΛΠΑ», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 135 – 6, 1966, σ. 118. «Χειμερινά δρομολόγια της ΟΒΕΛΠΑ», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 142, 1966, σ. 399. «ΟΒΕΛΠΑ. Μια πλήρης υπηρεσία οδικής βοήθειας», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 157 – 8, 1968, σ. 37. «4Τ Νέα», *4 Τροχοί*, τ. 100, 1979, σ. 15 – 18. Το 1979 η ΟΒΕΛΠΑ γιόρτασε την 100.000ή προσφορά υπηρεσίας της. Οι 14.610 που εξυπηρετήθηκαν ήταν τουρίστες, κι οι υπόλοιποι Έλληνες. «Γράμματα», *4 Τροχοί*, τ. 100, 1979, σ. 12 – 15. Παρ' όλα αυτά, με δεδομένο ότι οι οδηγοί είχαν την ευκαιρία να δημοσιοποιούν τις αρνητικές εμπειρίες που τύχαινε να έχουν κατά την εξυπηρέτησή τους από διαφόρους φορείς στα περιοδικά αυτοκινήτου, η εικόνα που προέκυπτε μέσα από τις διηγήσεις των αναγνωστών για τις υπηρεσίες της οδικής βοήθειας της ΕΛΠΑ ήταν διαφορετική από αυτή που πρόβαλλε τη θετική της συνεισφορά.

¹⁰⁸⁸ «Η Άμεσος Δράσις το 1961», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 72, 1962, σ. 5

¹⁰⁸⁹ «Το κυκλοφοριακόν. Τι γνώμη έχουν οι πεζοί και οι εποχούμενοι. Εντυπώσεις από τους δρόμους της Αθήνας», *Το Βολάν*, τ. 15, 1956, σ. 5. «4 ψυχικά αίτια των ατυχημάτων», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 144 – 5,

Από αυτήν την άποψη, είναι αρκετά ενδιαφέρουσα η ιστορική εξέλιξη που παρατηρείται στο λόγο που αρθρώνεται στα περιοδικά ειδικού Τύπου προκειμένου να εμποδιστούν από τους κινούμενους καταναλωτές οι βασικές αρχές κυκλοφοριακής παιδείας. Ενώ δηλαδή κατά τα πρώτα χρόνια η έμφαση δίνεται κυρίως στην τήρηση των κυκλοφοριακών κανόνων, στην συνέχεια εντοπίζεται η άποψη ότι η κυκλοφοριακή αγωγή απαιτεί και επάρκεια ως προς τον τεχνολογικό χειρισμό του οχήματος. Σταδιακά λοιπόν καλλιεργείται η ιδέα ότι οι οδηγοί διαχωρίζονται σε αυτούς που βλέπουν το αυτοκίνητο απλά ως μέσο μετακίνησης, και σε αυτούς που είναι τεχνολογικά συνειδητοποιημένοι, άρα κι ικανότεροι να χειριστούν οχήματα μεγαλύτερων απαιτήσεων, που είναι «πραγματικοί οδηγοί», όπως αναφέρεται χαρακτηριστικά.

Γι' αυτό και κατά την δεκαετία του 1970 στον ειδικό Τύπο εντοπίζονται άρθρα που προσέφεραν συμβουλές για την οδήγηση, κι αφορούσαν τόσο στην οδηγική συμπεριφορά του ίδιου του οδηγού όπως η τήρηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, όσο και στη διαχείριση του αυτοκινήτου ως τεχνήματος. «Ο πραγματικός μας οδηγός κάθεται σωστά, με τους καθρέφτες και τις ζώνες του ρυθμισμένες...Αν υποθέσουμε πως ο άνθρωπός μας έχει τη στοιχειώδη κυκλοφοριακή αγωγή – ένας Κ.Ο.Κ. και μια προσεκτική ανάγνωση λύνει το θέμα αυτό – το ζήτημα που αμέσως προκύπτει είναι το πως συμπεριφέρεται το αυτοκίνητο που οδηγεί... Θα έχετε καταλάβει πόσο βασική είναι η συμπεριφορά ενός αυτοκινήτου στο δρόμο. Παράλληλα όσο καλό και αν είναι ένα αυτοκίνητο, μπορεί να εξελιχθεί σε φονικό όπλο πρώτου μεγέθους αν ο άνθρωπος που το οδηγεί δεν ξέρει τι κάνει.» διατυπώνεται σε σχετικό άρθρο του περιοδικού *4 Τροχοί*. Με αυτό το δεδομένο το συγκεκριμένο άρθρο διαχώριζε επί παραδείγματι τα αυτοκίνητα σε αυτά που κατά την διαδικασία στροφής για παράδειγμα, είτε υπέστρεφαν, είτε παρέμεναν ουδέτερα, είτε υπερέστρεφαν.¹⁰⁹⁰ Πραγματικός οδηγός επομένως στο πλαίσιο της παραπάνω συλλογιστικής είναι αυτός που πέρα από τη δική του κυκλοφοριακή συμπεριφορά, είναι σε θέση να διαχειριστεί και την οδηγική συμπεριφορά του αυτοκινήτου του. Αποτελεί ουσιαστικά ένα αρμονικό υβρίδιο, στο

1967, σ. 104. Ν. Τσαπάρας, «Τι και ποιος φταίει! Η ανατομία ενός ατυχήματος», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 155 – 6, 1967, σ. 32. «Για τροχαία στο φως της ψυχανάλυσης. Οι επιθετικοί οδηγοί», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 200 – 1, 1971, σ. 24. «Συμπεράσματα επιστημονικού συμποσίου. Ποιοι είναι οι επικίνδυνοι οδηγοί», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 208, 1972, σ. 46. «Οδήγηση και ψυχολογία. Αν σε δω πως οδηγείς, θα σου πω ποιος είσαι», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 133 – 4, 1966, σ. 87 – 88.

¹⁰⁹⁰ Γ. Τζαβάρας, «Σχολείο», *4 Τροχοί*, τ. 107, 1979, σ. 67. «Η επιστροφή του πραγματικού οδηγού», *4 Τροχοί*, τ. 107, 1979, σ. 44 – 8. «Στον ανοιχτό δρόμο. Η επιστροφή του πραγματικού οδηγού. Μέρος β'», *4 Τροχοί*, τ. 107, 1979, σ. 48 – 50.

οποίο οδηγός και αυτοκίνητο λειτουργούν αρμονικά ως τεχνοκοινωνικό κιναισθητικό σύνολο.

Τα περιοδικά αυτοκινήτου όμως, όπως προαναφέρθηκε, πέρα από την ευθύνη διάχυσης κυκλοφοριακής κουλτούρας στους κινούμενους καταναλωτές, αναλάμβαναν και την προστασία τους, ασκώντας έλεγχο των δημοσίων φορέων με αφορμή την κυκλοφοριακή νομοθεσία ή τα κυκλοφοριακά μέτρα που λαμβάνονταν. Το επιχείρημα που διατυπωνόταν ρητά ή υπόρρητα κατά την άσκηση κριτικής από τον ειδικό Τύπο αλλά και τους αναγνώστες που έγραφαν επιστολές προς αυτόν, ήταν ότι το ίδιο το κράτος εξαντλούσε την αυστηρότητά του απέναντι στους πολίτες του την ώρα που το ίδιο αθετούσε τις υποχρεώσεις του απέναντί τους. Σε κάθε περίπτωση, οι διαμαρτυρίες ή τα παράπονα που διατυπώνονταν με αντικείμενο τη διαχείριση των κινητικότητων και την κανονικοποίηση του χώρου μέσω της κυκλοφοριακής νομοθεσίας καταδεικνύουν εύγλωττα την ύπαρξη του νέου κοινωνικού συμβολαίου, στο πλαίσιο του οποίου οι πολίτες συνδιαλλάσσονται με το κράτος ως κινούμενοι καταναλωτές.

Τα τροχαία ατυχήματα στην Ελλάδα αποτελούν ένα φαινόμενο που έχει απασχολήσει ιδιαίτερα το δημόσιο λόγο όχι μόνο κατά την υπό μελέτη περίοδο αλλά και μεταγενέστερα, ενώ παράλληλα έχει προσελκύσει το ενδιαφέρον τόσο συγκοινωνιολογικών και ανθρωπολογικών αναλύσεων.¹⁰⁹¹ Ο Ηλίας Πετρόπουλος στην ανθρωπολογική ανάλυσή του για *La Voiture Grecque*, υποστήριξε για παράδειγμα ότι οι Έλληνες οδηγοί σύμφωνα με διεθνείς στατιστικές, είναι οι χειρότεροι οδηγοί παγκοσμίως.¹⁰⁹² Τέτοιες στατιστικές, τις οποίες ο Πετρόπουλος δεν παραθέτει, θα πρέπει βέβαια να αντιμετωπίζονται με σχετική επιφύλαξη, καθ' ότι είναι εξαιρετικά αμφίβολο εκείνη ειδικά την εποχή το κατά πόσο ήταν πράγματι διεθνείς, και αν λάμβαναν υπ' όψη τους ανατολικοευρωπαϊκές, ασιατικές ή λατινοαμερικανικές χώρες, ή αν περιορίζονταν σε κάποιες χώρες του δυτικού κυρίως κόσμου, οι οποίες θεωρούνταν ως το παράδειγμα βάσει των οποίων κρίνονταν άλλες χώρες, όπως η Ελλάδα. Άλλωστε, και στο δυτικό κόσμο, τα τροχαία ατυχήματα ήταν ένα μάλλον όχι ασυνήθιστο φαινόμενο κατά τα πρώτα χρόνια διάδοσης του αυτοκινήτου.¹⁰⁹³

Τα τροχαία ατυχήματα τείνουν να αντιμετωπίζονται ως το κατεξοχήν συμβάν βάσει του οποίου εκδηλώνεται ο εθνικός χαρακτήρας και το επίπεδο εκπολιτισμού

¹⁰⁹¹ Βλ. για παράδειγμα Μ. Νικολαράκης – Κ. Ζοπουνίδης, *Ανάλυση τροχαίων ατυχημάτων στην Ελλάδα*, Κλειδάριθμος, Αθήνα, 2007.

¹⁰⁹² E. Petropoulos, *La Voiture Grecque*, Paris, 1976, σ. 1–14

¹⁰⁹³ P. Norton, *Fighting Traffic. The Dawn of the Motor Age in the American City*, MIT Press, Cambridge MA 2011

διαφόρων χωρών εξ αφορμής της κυκλοφοριακής συμπεριφοράς οδηγών και πεζών,¹⁰⁹⁴ κάτι που όπως είδαμε παραπάνω αφορά και στον δημόσιο λόγο που εκφέρεται σε κάποια περιοδικά ειδικού Τύπου, τα οποία αμφισβητούσαν το κατά πόσο η Ελλάδα αποτελούσε Ευρώπη με κριτήριο την κατάσταση των ελληνικών δρόμων και την παιδεία των οδηγών και των πεζών που οδηγούσαν σε ατυχήματα.

Ο Πετρόπουλος για παράδειγμα, σε μία απόπειρα ανάλυσης του φαινομένου των τροχαίων ατυχημάτων στην Ελλάδα παρέθετε διάφορες ερμηνείες χωρίς να υιοθετεί κάποια από αυτές άμεσα, όπως το ότι οι οδηγοί των αγοραίων οχημάτων δεν τηρούν τους κανόνες ασφαλείας σχετικά με τις ώρες ξεκούρασης ανά ώρα οδήγησης, ότι η μόνιμη πολιτική ένταση δημιουργεί αντίστοιχη ένταση στους οδηγούς, ή ότι οι Έλληνες έχουν φυσική ροπή προς το κακό. Ο ίδιος ο Πετρόπουλος μάλλον υιοθετούσε εν τέλει μια πολιτική ερμηνεία των ατυχημάτων, αναφέροντας ότι επί δικτατορίας η παντοδύναμη αστυνομία επεδείκνυε παρανοϊκή αυστηρότητα προς τους οδηγούς, με αποτέλεσμα η παράβαση του Κ.Ο.Κ. να εκλαμβάνεται ως πράξη πολιτικής αντίστασης, ενώ πάλι σε περιόδους δημοκρατίας, η αστυνομία δείχνει ελαστικότητα προς τις παραβάσεις του Κ.Ο.Κ. ως προέκταση προς την ανεκτικότητα προς τις παρανομίες των δημοκρατικών κυβερνήσεων, με αποτέλεσμα και πάλι οι πολίτες και δη οι επαγγελματίες οδηγοί, οι οποίοι έχουν μία έλξη προς τον υπόκοσμο, να είναι δυσσαρεστημένοι λόγω της χαώδους κατάστασης που επικρατεί στους δρόμους και να θεωρούν την παραβατική οδήγηση ως αναρχική πράξη εναντίον του πολιτικού κατεστημένου.¹⁰⁹⁵

Το πρόβλημα που προκύπτει ωστόσο με τέτοιες ερμηνείες είναι ότι τελικά το ίδιο το αυτοκίνητο παραμένει απόν ως ερμηνευτικός παράγοντας στην ανάλυση του φαινομένου, του οποίου τα αίτια αποδίδονται σε παράγοντες ατομικής ή κοινωνικής ψυχολογίας, ή εθνικού χαρακτήρα, ο οποίος βέβαια ως αναλυτική κατηγορία παραμένει μια αυθαίρετη νοητική κατασκευή. Ο ρόλος της ίδιας της τεχνολογίας και της αλληλεπίδρασής της με τους κοινωνικούς δρώντες σε όλες αυτές τις περιπτώσεις αγνοείται. Πιο διεισδυτική, από πλευράς Ιστορίας της Τεχνολογίας είναι η ανάγνωση του Καραμπάτσου, ο οποίος στην έρευνά του για τα τροχαία ατυχήματα στην Ελλάδα στις αρχές του 20^{ου} αιώνα πραγματεύεται το φαινόμενο αυτό ως μία σύγκρουση πεζών κι εποχουμένων που εκείνη την εποχή είχαν και διαφορετική ταξική προέλευση, με

¹⁰⁹⁴ M. Michael, “The Invisible Car: The Cultural Purification of Road Rage”, στο D. Miller (επιμ.), *Car Cultures*, Sage, Oxford 2001, σ. 59 – 80.

¹⁰⁹⁵ E. Petropoulos, *La Voiture Grecque*, Paris, 1976, σ. 1–14

διακύβευμα τη νοηματοδότηση και διαχείριση του δημόσιου χώρου, υιοθετώντας την σχετική άποψη του Duffy σύμφωνα με την οποία, τα ατυχήματα αποτελούν ευκαιρία για μια βαθύτερη κατανόηση της τεχνολογίας σε στιγμές δυσλειτουργίας της.¹⁰⁹⁶

Με δεδομένο ωστόσο ότι κατά τη μεταπολεμική περίοδο που εξετάζεται εδώ, τα τροχαία ατυχήματα δεν εμπλέκουν απαραίτητα κοινωνικούς δρώντες διαφορετικής οικονομικοκοινωνικής προέλευσης, είναι πιο χρήσιμο να αναγνωστούν όπως υποστηρίζει ο Mike Michael ως τεχνολογική και ταυτόχρονα σημειωτική διασταύρωση πολιτισμικών κι υλικών συνθηκών. Αν και το φαινόμενο της κακής κυκλοφοριακής συμπεριφοράς διαμεσολαβείται από κοινωνικούς και πολιτισμικούς παράγοντες, το αυτοκίνητο ως τέχνημα καθ' αυτό διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στη διεθνοποίηση της συμπεριφοράς αυτής, ως υλική οντότητα που ταυτόχρονα παράγει δυνατότητες όπως η ανάπτυξη μεγάλης ταχύτητας, αλλά και περιορισμούς, όπως η επιβολή ορίων ταχύτητας στους δρόμους. Η κακή κυκλοφοριακή συμπεριφορά οφείλεται εν μέρει στο ότι ο ίδιος ο άνθρωπος αντιλαμβάνεται το αυτοκίνητο ως προέκταση του σώματός του, γι' αυτό και δυνητικά συμπεριφέρεται τελείως διαφορετικά εντός κι εκτός αυτοκινήτου.

Επομένως, οι οδηγοί και τα αυτοκίνητα είναι πιο χρήσιμο κατά τον Michael να εξετάζονται ως τεχνοκοινωνικά υβρίδια, των οποίων τα χαρακτηριστικά αλληλοπροσδιορίζονται. Η κακή οδηγική συμπεριφορά συνδέεται συχνά με την επιβράδυνση που παρατηρείται κατά τη χρήση τεχνημάτων όπως τα αυτοκίνητα, σε συνθήκες επί παραδείγματι κυκλοφοριακής συμφόρησης ή κακών δρόμων, την στιγμή που τα τεχνήματα αυτά προσφέρουν υλικά και σημειωτικά μία υπόσχεση για επιτάχυνση στις κινητικότητες.¹⁰⁹⁷ Το φαινόμενο αυτό αφορά βέβαια στη διεθνή εμπειρία της νεωτερικότητας, δεν παύει όμως να διαμεσολαβείται από τις κατά τόπους συνθήκες, οι οποίες αφορούν περισσότερο στο τεχνοκοινωνικό περιβάλλον της κυκλοφοριακής νομοθεσίας, των οδικών υποδομών και των πολιτισμικών προτύπων που εμπλέκονται με την αυτοκίνηση, παρά σε εθνικά χαρακτηριστικά. Είναι πάντως ενδιαφέρον ότι κάποια άρθρα που απαντούν και σε περιοδικά του ειδικού Τύπου, κυρίως κατά τη δεκαετία του 1970, και πραγματεύονται την έννοια του «πραγματικού οδηγού», βρίσκονται υπό μία έννοια στην κατεύθυνση της ανάγνωσης των τροχαίων

¹⁰⁹⁶ Βλ. επίσης, E. Duffy, *The Speed Handbook: Velocity, Pleasure, Modernism*, Duke University Press, Durham, 2009, σ. 199-26, όπως αναφέρεται στο C. Karampatsos, "Efrosini Crossing Syngrou Avenue. Automobile Accidents and the Introduction of the Automobile in Greece (1900 – 1910)".

¹⁰⁹⁷ M. Michael, "The Invisible Car: The Cultural Purification of Road Rage", σ. 59 – 80.

ατυχημάτων ως φαινομένων που δεν αφορούν απλώς οδηγούς, αλλά υβρίδια οδηγών και αυτοκινήτων.

Πέρα από τα τροχαία ατυχήματα, που αποτελούσαν αφορμή για την προβληματισμούς σε σχέση με την κατάσταση των οδικών υποδομών και της κυκλοφοριακής παιδείας, ένα άλλο ζήτημα που απασχολούσε τις σελίδες των εντύπων ειδικού Τύπου ήταν η κυκλοφοριακή και φορολογική νομοθεσία και οι δυσκολίες που είχαν οι πολίτες στις σχέσεις τους με την Τροχαία. Συχνά αναφέρονται προτροπές κι υποδείξεις ως προς τα μέτρα που λαμβάνονταν από την Τροχαία σε σχέση με τη διαχείριση του κυκλοφοριακού προβλήματος της Αθήνας. Σε άλλες περιπτώσεις η σύνταξη ή κι οι ίδιοι αναγνώστες των περιοδικών εξέφραζαν παράπονα για τις τυχόν αυθαιρεσίες όπως τις χαρακτήριζαν, της Τροχαίας προς τους οδηγούς, ή ακόμη και για την άγνοια των τροχονόμων επί των αλλαγών στη νομοθεσία, που τους οδηγούσε να γράφουν κλήσεις σε περιπτώσεις αδικαιολόγητες.¹⁰⁹⁸

Για την προάσπιση των δικαιωμάτων των κινούμενων καταναλωτών για κινητικότητα στο χώρο, οι οποίοι φαίνονται ότι αυτοσυνειδητοποιούνταν ως ομάδα, σημαντική ήταν κατά την δεκαετία του 1960 η δράση της Πανελληνίας Ένωσης Ιδιοκτητών Αυτοκινήτου Ιδιωτικής Χρήσεως. Η ένωση αυτή είχε παραρτήματα σε ολόκληρη τη χώρα και καλούσε τους ιδιοκτήτες αυτοκινήτων Ι.Χ. να γίνουν μέλη της υποστηρίζοντας: «Ασφαλώς θά ἔχης δοκιμάση καί σύ τήν βαθύτατην πικρίαν τοῦ ἐξοντωτικοῦ πολέμου που ὑφίσταται καθημερινῶς τό Ἴδιωτικῆς Χρήσεως Αὐτοκίνητον στήν Χώραν μας. Ἐνῶ τό Ἴδιωτικῆς Χρήσεως Αὐτοκίνητον ... εἶναι τό ἀπαραίτητον ἐργαλεῖον διά τόν σύγχρονον ἐξοπλισμόν τῶν Παραγωγικῶν – Ἐπιστημονικῶν – Τεχνικῶν κλπ. Τάξεων, ἐντούτοις ἔχει καταστει πλέον ὁ στόχος βολῆς τῶν Ἀρμοδίων Ὑπηρεσιῶν διά τήν πλήρη ἐξόντωσίν του. Φορολογία ἀκατάπαυστος. Κυκλοφοριακοί περιορισμοί ἀσφυκτικοί. Ἀσυδοσία τῶν διαφόρων Ταμείων (ΤΣΑ, Δήμοι κλπ.) ἄνευ προηγουμένου. Ἡ μανία καταδιώξεως τῶν Ι.Χ. αὐτοκινήτων ἐκ μέρους τῶν Ἀρμοδίων Ἀρχῶν πρωτοφανῆς εἰς τήν ἰστορίαν. Ποιναί διά μικροπαραβάσεις, ἀδιάκοποι.

¹⁰⁹⁸ «Η ΕΛΠΑ βραβεύει τους καλύτερους τροχονόμους και οδηγούς», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 202 – 3, 1971, σ. 25. Πέρα απ' τη χιουμοριστική περιγραφή των τροχονόμων ως οσιομαρτύρων από τον Σακελλάριο, όπως είδαμε παραπάνω, στον ειδικό Τύπο και κυρίως στις επιστολές αναγνωστών, αναδύεται μια αρνητική εικόνα για τα όργανα της Τροχαίας, ως φορέων αυθαιρεσίας. Δεν είναι ωστόσο τυχαίο που μέσα σε αυτό το πλαίσιο προωθείται από τις αρμόδιες αρχές αλλά και τον Τύπο ταυτόχρονα μια αναβαθμισμένη κι εξωραϊσμένη εικόνα για τον κοινωνικό ρόλο των τροχονόμων στην κανονικοποίηση του δημοσίου χώρου, ως ρυθμιστών της κυκλοφορίας οι οποίοι ασκούν λειτουργήματα υπό αντίξοες συνθήκες.

Ἐπιλύσεις δικαίων αἰτημάτων, οὐδεμία.»¹⁰⁹⁹ Φαίνεται ὅτι ἡ Π.Ε.Ι.Α. – Ι.Χ. εἶχε ἀποκτήσει κάποια δυναμικὴ παρέμβασης στους δημόσιους φορεῖς γιὰ τὴ διασφάλιση τῶν δικαιωμάτων τῶν κινούμενων καταναλωτῶν.¹¹⁰⁰ Ἐπὶ παραδείγματι, ἀναφερόταν ὅτι ἡ Ἐνωση αὐτὴ παρενέβη σε ἀνώτατα δικαστήρια γιὰ τὴ δικαίωση ὁδηγῶν ἐξ ἀφορμῆς τῆς ἀπομάκρυνσης τῶν αυτοκινήτων τους ἀπὸ γερανοὺς τῆς Τροχαίας, ἐνῶ ἀκόμη ἀναφέρονταν καὶ περιστατικά ἰδιωτῶν ποὺ προσέφυγαν μέχρι καὶ στο Συμβούλιο τῆς Ἐπικρατείας γιὰ τὸν ἴδιο λόγο.¹¹⁰¹

Ἐπιπλέον, ἡ ἐπιβολὴ ὁρίων ταχύτητας ἦταν ἓνα ἀπὸ τὰ μέτρα ποὺ σε κάποιες περιπτώσεις εἶχαν προκαλέσει ἀντιδράσεις. Ἀκόμη καὶ ἀν τὰ περιοδικὰ ἐπαιρναν θέση ὑπὲρ τῆς ἐφαρμογῆς τέτοιων μέτρων, ὅπως γιὰ παράδειγμα γιὰ τὸ ὄριο ταχύτητας 110 χλμ. τὴν ὥρα στους ἐθνικοὺς δρόμους, ἀναφερόταν ὅτι δέχονταν ἐπιστολὲς διαμαρτυρίας ἀπὸ τὸ ἀναγνωστικὸ τους κοινό. Στὸ περιοδικὸ *Νέο Αυτοκίνητο* ἐπισημαινόταν: «Δέν ὑπάρχει ἀμφιβολία ὅτι τὸ ὄριο αὐτὸ πλήττει πράγματι τοὺς καλοὺς ὁδηγοὺς καὶ τὰ καλὰ αὐτοκίνητα, πλήττει τὴν ἴδια τὴν ἐθνικὴ οἰκονομία μὲ τὴν σπατάλη πολυτίμου χρόνου στὴ διακίνησι ἀτόμων, ἐμπορευμάτων κλπ., καὶ δημιουργεῖ προβλήματα καὶ σ' αὐτὴν τὴν ἴδια τὴν τουριστικὴ ἔλξη τῆς χώρας μας. Δέν μπορεῖ ὅμως ν' ἀμφισβητηθεῖ τὸ γεγονός, ὅτι ... ἡ μειωμένη ταχύτης μειώνει τίς πιθανότητες θανατηφόρων περιπτώσεων...»¹¹⁰² Μὲ δεδομένο βέβαια ὅτι, ὅπως σχολιάστηκε καὶ στα ἄλλα κεφάλαια, οἱ προδιαγραφές κατασκευῆς τοῦ ἐλληνικοῦ οδικοῦ δικτύου ἦταν τέτοιες ποὺ στο μεγαλύτερο μέρος τοῦ ἡ δυνατότητα ἀνάπτυξης μεγάλης ταχύτητας ἦταν περιορισμένη, προκαλεῖ κάποια ἐντύπωση τὸ ὅτι τὰ 110 χλμ. τὴν ὥρα θεωροῦνταν ἀπὸ ἀρκετοὺς ὁδηγοὺς ὡς χαμηλὸ ὄριο ταχύτητας. Ἡ συμμετοχὴ στὴν Ε.Ο.Κ. πάντως, ἡ ὁποία ὅπως θὰ ἀναφερθεῖ στὴν συνέχεια χαρακτηριζόταν κατὰ τ' ἄλλα ὡς θετικὴ γιὰ τὸν ἐκσυγχρονισμό τῆς ἐλληνικῆς αυτοκίνησης, συνέβαλε καὶ στὴν ἐπιβολὴ πιο ἀντιδημοφιλῶν μέτρων, ὅπως τὴν ἐνοποίηση τῶν ὁρίων ταχύτητας σε ὅλες τὶς συμμετέχουσες χώρες.¹¹⁰³

Ὅσο πάντως τὸ κυκλοφοριακὸ πρόβλημα τῆς Ἀθήνας εἰδικὰ γινόταν οξύτερο κατὰ τὴν δεκαετία τοῦ 1970, καὶ ἐπιβάλλονταν ολοένα καὶ περισσότερα περιοριστικά

¹⁰⁹⁹ «Πρὸς ἅπαντας τοὺς ἰδιοκτῆτες Αυτοκινήτων Ι.Χ. τῆς Ἑλλάδος», *Τὸ Ἰδιωτικὸν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 89, 1963. «Ἰδρυθέντα παραρτήματα καὶ σωματεία ἀνά τὴν χώραν», *Τὸ Ἰδιωτικὸν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 90 – 1, 1963, σ. 12

¹¹⁰⁰ «Ἐνέργεια τῆς Ἀνώτατης Συνομοσπονδίας», *Τὸ Ἰδιωτικὸν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 101, 1964, σ. 16

¹¹⁰¹ «Διὰ τοὺς γερανοὺς», *Τὸ Ἰδιωτικὸν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 48, 1960, σ. 1. «Προσφυγὴ στο Συμβούλιο τῆς Ἐπικρατείας διὰ τοὺς γερανοὺς», *Τὸ Ἰδιωτικὸν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*

¹¹⁰² «Ὅριο 110 χιλιομέτρων», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 198, 1971, σ. 7

¹¹⁰³ «Κοινὰ μέτρα γιὰ ὅρια ταχύτητος στὶς χώρες τῆς Ε.Ο.Κ.», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 211 – 2, 1972, σ. 72

μέτρα στις κινητικότητες των ιδιωτικής χρήσης αυτοκινήτων, η κριτική που διατυπωνόταν από τον ειδικό Τύπο προς τους κρατικούς παράγοντες γινόταν σφοδρότερη. Η αυστηρότητα του Κ.Ο.Κ. που εκδόθηκε 1975 επί παραδείγματι σε κάποιες περιπτώσεις σχολιάστηκε μάλλον αρνητικά.¹¹⁰⁴ Εξ αφορμής του Κώδικα αυτού, το περιοδικό *4 Τροχοί* για παράδειγμα ξεκίνησε εκστρατεία διαμαρτυρίας προς το Υπουργείο Συγκοινωνιών και την Τροχαία. «Εμπρός για αυτοπροστασία», παρακινούσε ο αρχισυντάκτης του περιοδικού Κ. Καβαθάς το αναγνωστικό κοινό των οδηγών, ώστε να υπογράψουν το κουπόνι διαμαρτυρίας που υπήρχε στις σελίδες του περιοδικού και στο οποίο αναγράφονταν οι εξής απόψεις: «Πιστεύω ότι το ελληνικό κράτος πρέπει να πάψει να καταδιώκει τους ιδιοκτήτες και τους οδηγούς Ι.Χ. και πρέπει να αρχίσει – επιτέλους – να τους εξυπηρετεί. Πιστεύω ότι το κυκλοφοριακό πρόβλημα είναι 100% ευθύνη του κράτους και των αρμοδίων φορέων του. Πιστεύω ότι για το συναλλαγματικό πρόβλημα είναι υπεύθυνο το κράτος που δεν φρόντισε να θέσει τις βάσεις για μια ελληνική βιομηχανία αυτοκινήτου.»¹¹⁰⁵

Σε αυτού του είδους τις διαμαρτυρίες περιλαμβάνονταν συχνά παράπονα για την απαγόρευση της κυκλοφορίας των Ι.Χ. αυτοκινήτων σε δρόμους της Αθήνας, ώστε να πραγματοποιείται πιο απρόσκοπτα η κίνηση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, ή η λήψη πιο αυστηρών μέτρων όπως η επιβολή δακτυλίου που συζητείτο από το 1978, η εναλλάξ κυκλοφορία μονών – ζυγών στο κέντρο της πρωτεύουσας κι η θέσπιση μέτρων κατά της ηχορρύπανσης. Κάποιες φορές οποιοδήποτε μέτρο επιβαλλόταν για τον περιορισμό της κατάκτησης του δημόσιου χώρου από τα αυτοκίνητα, όπως η τοποθέτηση εμποδίων ώστε να μην σταθμεύουν οι οδηγοί τα αυτοκίνητά τους πάνω στα πεζοδρόμια, ή η τοποθέτηση τροχονόμων με πολιτικά ώστε να εντοπίζουν πιο εύκολα τους παραβάτες συναντούσε οξεία κριτική.¹¹⁰⁶ Το γεγονός ότι η λειτουργία των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς κρινόταν ως ανεπαρκής για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού ειδικά στην Αθήνα χρησιμοποιείτο ως επιχείρημα για να υποστηριχθεί η άποψη ότι το κράτος δεν μπορεί να παρεμποδίζει την κυκλοφορία των

¹¹⁰⁴ Κ. Καβαθάς «Περί ασχέτων ή...», *4 Τροχοί*, τ. 89, 1978, σ. 72 – 9.

¹¹⁰⁵ Κ. Καβαθάς, «Εν λευκώ», *4 Τροχοί*, τ. 93, 1978, σ. 6.

¹¹⁰⁶ «Ο Δ. Βρανόπουλος», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 87, 1963, σ. 1. Κ. Καβαθάς, «Εν λευκώ», *4 Τροχοί*, τ. 89, 1978, σ. 6. Δ. Χοϊδός, «Οδηγώντας», *4 Τροχοί*, τ. 89, 1978, σ. 8. Κ. Καβαθάς, «Εν λευκώ», *4 Τροχοί*, τ. 90, 1978, σ. 6. Δ. Κληρονόμος, «Άμεσα και μελλοντικά μέτρα για τη λύση του κυκλοφοριακού», *4 Τροχοί*, τ. 91, 1978, σ.29 – 30. «4Τ Νέα», *4 Τροχοί*, τ. 92, 1978, σ. 20. Κ. Καβαθάς, «Εν λευκώ», *4 Τροχοί*, τ. 93, 1978, σ. 6. Κ. Καβαθάς, «Χρώματα και Αρώματα», *4 Τροχοί*, τ. 93, 1978, σ. 17 – 18. Κ. Καβαθάς, «Μονόλογος», *4 Τροχοί*, τ. 105, σ. 60 – 1. Κ. Καβαθάς, «Εν λευκώ», *4 Τροχοί*, τ. 106, σ. 9. «Οδοποιΐα. Έρευνα: κυκλοφοριακός θόρυβος», *4 Τροχοί*, τ. 106, 1979, σ. 41 – 3. Δ. Κληρονόμος, «Οδηγώντας», *4 Τροχοί*, τ. 107, 1979, σ. 7.

ιδιωτικών αυτοκινήτων, αφού το ίδιο δεν είναι σε θέση να εξασφαλίσει άλλους τρόπους για ταχεία και άνετη μετακίνηση.¹¹⁰⁷

Πέρα από την όξυνση του κυκλοφοριακού προβλήματος κυρίως στην Αθήνα, ένας άλλος λόγος που τα αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης γίνονταν συχνά στόχος περιοριστικών μέτρων ήταν η επιδείνωση του νέφους αιθαλομίχλης εξ αιτίας των καυσαερίων. Και σε σχέση με αυτό το ζήτημα όμως, ο ειδικός Τύπος αναλάμβανε να υπερασπιστεί τα δίκαια των οδηγών αυτοκινήτων αναφέροντας ότι δεν θα πρέπει «νά διώκονται έξοντωτικῶς οί αὐτοκινητισταί», αφού πολύ μεγαλύτερη ευθύνη φέρουν τα εργοστάσια. Η Γενική Συνομοσπονδία Επαγγελματιών Αυτοκινητιστών ζητούσε την σύσταση ειδικής επιτροπής που θα το διαπίστωνε αυτό.¹¹⁰⁸

Στα σχετικά άρθρα που δημοσιεύονταν εκφράζοντας διαμαρτυρίες κατά των περιοριστικών μέτρων που λαμβάνονταν για την κυκλοφορία των αυτοκινήτων με στόχο τον περιορισμό των καυσαερίων, υποστηριζόταν ότι οι τρόποι αντιμετώπισης του προβλήματος στην Ελλάδα σε αντίθεση με άλλες χώρες δεν ήταν αρκούντως «επιστημονικοί», γιατί στοχοποιούσαν την κυκλοφορία των αυτοκινήτων αντί να επιβάλλουν την χρήση πιο προηγμένης τεχνολογίας σε αυτά που θα περιόριζε τις εκπομπές καυσαερίων.¹¹⁰⁹ Κατά τη δεκαετία του 1970 ωστόσο, η επιδείνωση της περιβαλλοντικής μόλυνσης σε παγκόσμια κλίμακα συντελεί στην αλλαγή στάσης από τα περιοδικά αυτοκινήτου απέναντι στα ζητήματα της Οικολογίας, που ως όρος εισέρχεται στο καθημερινό λεξιλόγιο ολοένα και συχνότερα. Κατά συνέπεια, η

¹¹⁰⁷ Βλ. για παράδειγμα «Το Συγκοινωνιακό πρόβλημα!», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 191 – 2, 1971, σ. 28. Αρκετά εύγλωττα περιγράφει την ταλαιπωρία που αναγκάζονταν να υφίσταται καθημερινά το επιβατικό κοινό των ΜΜΜ μία τυπική μέρα του 1971 το συγκεκριμένο απόσπασμα: «Μία ούρα ταλαιπωρημένων ανθρώπων περιμένει στην στάση του λεωφορείου. Μπορεί νά είναι στό Λονδίνο, στή Λίλλ, στή Ρώμη ή στό Ρόττερταμ, στή Βόννη, στή Μπολόνια ή στήν Αθήνα... Πολλοί άπ' αυτούς που περιμένουν καθυστερούν άπό τή δουλειά τους, ή τό ραντεβού τους. Μεγάλα αὐτοκίνητα περνούν καί τους λερώνουν μέ λασπόνερα. Τελικά έμφανίζεται ένα λεωφορείο... Οί επιβάτες έξοργίζονται. Έπιτίθενται έναντίον του προσωπικού τών λεωφορείων, παραπονούν για τήν έλλειψη άποδοτικότητας τής διοικήσεως, για τήν ταλαιπωρία που ύφίστανται... Οί πολεοδόμοι έχουν τά δικά τους σχέδια για νά περιορίζουν ή νά άπαγορεύουν τήν κίνηση τών ιδιωτικῶν αὐτοκινήτων μέσα στίς πολεις, για τόν διαχωρισμό τών διαφορετικῶν τροχοφόρων, για τήν μετακίνηση ατόμων μέ έπαναστατικές μεθόδους, μέ χόβερταινς κτλ. Ακόμα καί αν άποδειχθούν πρακτικά τά σχέδια αυτά εύρίσκονται πολύ μακριά. Η καθημερινή πραγματικότητας είναι ό άγώνας για τήν εργασία, οί άποκλεισμένοι δρόμοι καί οί μπλοκαρισμένες διακλαδώσεις. Καί μέσα στήν όλη σύγχυση, τό λεωφορείο προσπαθή νά έκτελέση τό δρομολόγιό του: κινείται άργά, σταματά συνεχώς, αλλάζει λωρίδες, καί καθώς ή κινήσεις τών τροχοφόρων πυκνώνει, καθυστερεί όλονέν καί περισσότερο...»

¹¹⁰⁸ «Τα καυσαέρια», *Το Βολάν*, τ. 77, 1961, σ. 1. «Διαβήματα της Ηγεσίας των αυτοκινητιστών διά τήν ρύθμισιν του θέματος των καυσαερίων», *Το Βολάν*, τ. 78, 1961, σ. 2. Β. Αθανασόπουλος, «Το πετρέλαιον και τα καυσαέρια των αυτοκινήτων», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 101, 1964, σ. 4. Α. Ευαντζελίστι, «Καυσαέρια και μόλυνσι της ατμόσφαιρας. Ως ποιο σημείο φτάνει το αυτοκίνητο», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 213, 1972, σ. 23 – 4.

¹¹⁰⁹ «Τα καυσαέρια των αυτοκινήτων», *Το Βολάν*, τ. 84, 1962, 10 – 12

θριαμβολογία των προηγούμενων ετών σε σχέση με την τεχνολογία παραχωρεί τη θέση της σε έναν προβληματισμό σε σχέση με τις προοπτικές της εντατικής χρήσης πετρελαιοειδών.¹¹¹⁰

Παρ' όλα αυτά όσο προχωρά η δεκαετία του 1970 και η κυκλοφοριακή νομοθεσία γίνεται αυστηρότερη παρατηρείται μία μεταστροφή τουλάχιστον μιας μερίδας των περιοδικών ειδικού Τύπου. Ενώ κατά την δεκαετία του 1960, όπως είδαμε παραπάνω, οι οδηγοί αυτοκινήτου γίνονταν αντικείμενο συμβουλών και παραινήσεων έτσι ώστε να βελτιώσουν την κυκλοφοριακή τους συμπεριφορά, η κριτική πλέον κατευθύνεται ολοένα και συχνότερα στους δημόσιους φορείς. Όταν στα τέλη της δεκαετίας του 1970 για παράδειγμα καθιερώθηκε η χρήση των ζωνών ασφαλείας ως υποχρεωτική, υπήρξαν αντιδράσεις από κάποια περιοδικά αυτοκινήτου για τον φερόμενο ως αυταρχισμό του μέτρου. Θα πρέπει ωστόσο να σημειωθεί ότι ο σχεδιασμός των ζωνών ασφαλείας έτσι ώστε να είναι φιλικές προς τον χρήστη και άνετες για μια πολύωρη ειδικά οδήγηση δεν επιτεύχθηκε αμέσως, αν λάβουμε υπ' όψη τουλάχιστον τη διαφήμιση των «νέων επαναστατικών ζωνών» από αγγλική εταιρεία το 1971, που έφεραν την καινοτομία ότι είχαν κατασκευαστεί έτσι ώστε να μην προκαλούνται αμυχές στον οδηγό και τους επιβαίνοντες σε περίπτωση απότομης πέδησης.¹¹¹¹

Πέρα από τις διαμαρτυρίες που διατυπώνονταν ευκαιριακά απέναντι στην κυκλοφοριακή νομοθεσία, το κυριότερο αντικείμενο κριτικής των περιοδικών αυτοκινήτου απέναντι στους κρατικούς φορείς αφορούσε στην κατάσταση των ελληνικών οδικών δικτύων και στην ανεπάρκειά τους να λειτουργήσουν ως υποδομές αυτοκίνησης. Η θεματολογία αυτής της κριτικής δικαιολογεί ίσως περισσότερο απ' οποιαδήποτε άλλη την αθέτηση του κοινωνικού συμβολαίου που αντιλαμβάνονταν οι κινούμενοι καταναλωτές από πλευράς του κράτους. Στον ειδικό αλλά και τον γενικό Τύπο διατυπώνονται συχνά παράπονα για την κακή ή την ελλειμματική κατάσταση του οδικού δικτύου, σε περιοχές που δεν εξυπηρετούνταν συγκοινωνιακά, ή καθυστερούσε η ολοκλήρωση κατασκευαστικών οδικών έργων.¹¹¹² Επιπλέον, συχνά ασκείται κριτική

¹¹¹⁰ «Η μόλυνση του περιβάλλοντος», *4 Τροχοί*, τ. 88, 1978, σ. 30 – 1.

¹¹¹¹ «Νέα επαναστατική ζώνη ασφαλείας για τα αυτοκίνητα», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 202 – 3, 1971, σ. 25. «Υποχρεωτικές οι ζώνες ασφαλείας και στην Αυστραλία», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 209 – 10, 1971. «Οι ζώνες ασφαλείας», *4 Τροχοί*, τ. 89, 1978, σ. 62 – 5.

¹¹¹² «Ο ελληνικός Τύπος για τους δρόμους μας», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 73 – 4, 1962, σ. 15. «Ο ελληνικός Τύπος για τους δρόμους μας», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 75 – 6, 1962, σ. 16. «Οι δρόμοι το χειμώνα», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 142, 1966, σ. 392. «4Τ Νέα. Σήριαλ Συγγρού», *4 Τροχοί*, τ. 93, 1978, σ. 16. Κ. Καβαθάς, «Εν λευκώ», *4 Τροχοί*, τ. 98, 1978, σ. 6.

για την ολιγωρία των αρμοδίων αρχών σε ό,τι αφορούσε στην διασφάλιση ενός επαρκούς οδικού δικτύου ή στη λήψη επαρκών μέτρων ώστε να αντιμετωπιστεί το κυκλοφοριακό πρόβλημα της Αθήνας. Δεν είναι λίγες οι φορές που οι ευθύνες για το μεγάλο αριθμό ατυχημάτων επιρρίπτονται όχι τόσο στην έλλειψη παιδείας των οδηγών και των πεζών στην Ελλάδα, αλλά κυρίως στην κατάσταση των ελληνικών δρόμων.¹¹¹³ «Αυτή είναι λοιπόν η περιβόητη έκλεκτή αντιολισθητική ασφαλική επίστρωση, ή οποία φιλοδοξούσε με τό φαιδρό της πάχος των 2 – 3 εκατοστών να καταστήσει τις όδους του κέντρου και τις παρόδους από γυαλί (sic) σε ασφαλή οδό. Οι πρώτες βροχές πέσανε, πέρασαν δύο μήνες από την επίστρωση, τά μάζα από την παλιά επιφάνεια που μαζεύτηκαν μετά από τό ξύσιμο της ασφάλτου για νά πιάσει τό καινούριο μίγμα ΔΕΝ ἔχουν μαζευτεί ΚΑΙ ΙΔΟΥ Η ΚΑΤΑΝΤΙΑ» σχολιαζόταν σε καταγγελτικό τόνο για την κατάσταση κάποιας οδού στο κέντρο της Αθήνας σε περιοδικό του ειδικού Τύπου.¹¹¹⁴ Με το πέρασμα του χρόνου, οι καταγγελτικοί τόνοι για την ανεπάρκεια του οδικού δικτύου και την ευθύνη που είχαν οι αρμόδιες αρχές για την ελλιπή συντήρησή του και τα επακόλουθα ατυχήματα που προκαλούνταν υψώνονται ολοένα και περισσότερο.

Το γεγονός αυτό μάλλον δεν οφειλόταν τόσο στο ότι η κατάσταση των δρόμων επιδειωνόταν όσο στο ότι η αύξηση των κυκλοφορούντων οχημάτων καθιστούσε το υπάρχον οδικό δίκτυο ολοένα και πιο ανεπαρκές, ενώ ακόμη η διάδοση της κουλτούρας της αυτοκίνησης δημιουργούσε αυξημένες απαιτήσεις από πλευράς των καταναλωτών σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια ως προς τους όρους διαπραγμάτευσης του κοινωνικού συμβολαίου που αφορούσε στη διαχείριση των κινητικότητων. Το επιχείρημα που διατυπωνόταν στα σχετικά άρθρα του ειδικού Τύπου ήταν ότι το

¹¹¹³ Κ. Κυριαζής, «Στάθμευσις και κυκλοφορία», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 104 – 5, 1964, σ. 27. «Ασφυξία», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 143, 1967, σ. 5. Κ. Καβαθάς, «Ο Κώστας Καβαθάς παρατηρεί, γράφει, σχολιάζει ...», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 142, 1966, σ. 371. Ν. Τσαπάρας, «Τι και ποιος φταίει», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 159 – 60, 1968, σ. 10. Γ. Χρονίδης, «Θα μας σκοτώσουν πάλι οι πρώτες σταγόνες βροχής», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 161 – 2, 1968. Γ. Χρονίδης, «Ο χρόνος που πέρασε», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 163 – 4, 1968, σ. 8. «Τα βάσανα της κυκλοφορίας των Αθηνών. Μία στατιστική διά την πλατεία Ομονοίας. 400.000 ζευγάρια πόδια και 30.000 αυτοκίνητα», *Επιθεώρησις Shell*, Τ. 31, 1954, σ. 5. «Η μεγάλη προσπάθεια. Ανάγκη συνεργασίας όλων», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 63, 1961, σ. 5. «4Τ Νέα. 6469133 για τις λακούβες», *4 Τροχοί*, τ. 91, 1978, σ. 21. Από το 1978 καθιερώθηκε η χρήση τηλεφωνικού αριθμού, στον οποίο οι οδηγοί μπορούσαν να καλούν και να ειδοποιούν για την ύπαρξη λακούβων στο οδόστρωμα των αθηναϊκών δρόμων, που βρίσκονταν στη δικαιοδοσία του Υπουργείου Συγκοινωνιών και είχαν μήκος συνολικά περίπου 1.000 χλμ. Για τους δρόμους που βρίσκονταν στη δικαιοδοσία των Δήμων δεν αναφέρεται ότι υπήρχε αντίστοιχη μέριμνα. «4Τ Νέα.», *4 Τροχοί*, τ. 100, 1979, σ. 15 – 18. Ύστερα από κλήσεις των πολιτών στο τηλέφωνο της υπηρεσίας αυτής καλύφθηκαν περίπου 7.000 λακούβες στο οδόστρωμα των αθηναϊκών δρόμων μέσα σε διάστημα δέκα περίπου μηνών. Κ. Καβαθάς, «Μονόλογος», *4 Τροχοί*, τ. 101, 1979, σ. 52 – 3.

¹¹¹⁴ «4Τ Νέα. Η νέα σωτήρια ασφάλτος», *4 Τροχοί*, τ. 90, 1978, σ. 22

κράτος δεν μπορεί να αυξάνει τα βάρη και τις νομικές υποχρεώσεις των κινούμενων καταναλωτών εφ' όσον το ίδιο δεν ανταποκρίνεται επαρκώς στις δικές του υποχρεώσεις απέναντί τους: «Στην Ιερά Οδό γίνονταν και γίνονται έργα διαπλάτυνσης. Σύμφωνα με τον νέο Κ.Ο.Κ. τα προειδοποιητικά σήματα έχουν αντικατασταθεί με μαδέρια και σωρούς χώματα. Πότε η μία και πότε η άλλη λωρίδα σκάβονταν και σκάβονται και το χώμα διαδέχεται την άσφαλο, ή το αντίθετο, με ανύπαρκτη διαχωριστική γραμμή. Τα δύο αντίθετα ρεύματα, από δεκάδες φορτηγά, πούλμαν, λεωφορεία και επιβατικά, πρέπει να μαντέψουν τη λωρίδα τους και πρέπει να προσπαθήσουν να περάσουν σε ένα στενό οδόστρωμα από άσφαλο, χώμα, λάσπη και πέτρες. Το αποτέλεσμα, φωνές, σπασμένα νεύρα, μικροσυγκρούσεις, αλλά και σφοδρές μετωπικές με σοβαρά τραυματισμένους...100 μέτρα πιο εκεί, ένα συνεργείο της Χωροφυλακής, αδιάφορο για τα πάντα έδινε κλήσεις δια «υπερβολική ταχύτητα». Όμως, κύριοι, κλήσεις για υπερβολική αδιαφορία απέναντι στους 600.000 οδηγούς τούτης της χώρας, αρμόζουν σε σας. Που αν και γνωρίζετε το αίσχος της Ιεράς Οδού, της Βουλιαγμένης, της Λ. Συγγρού και τόσων ακόμη δρόμων, εξακολουθείτε να κοιμάστε ήσυχοι το βράδυ, να πηγαίνετε στις δουλειές σας το πρωί, να παίρνετε τους μισθούς σας που εμείς πληρώνουμε και να παρουσιάζεστε στην τηλεόραση δίνοντας συμβουλές και κάνοντας υποδείξεις. Φροντίστε αγαπητοί κ.κ. Υπουργοί και επιτελικοί των διαφόρων υπουργείων να φανείτε εσείς πρώτα συνεπείς στις υποχρεώσεις σας. Υποχρεώσεις που αναλάβατε μόλις βρεθήκατε πίσω από την πολυθρόνα της θέσης που κατέχετε. Τοποθετήστε εκατόν πενήντα προειδοποιητικές πινακίδες στην Ιερά Οδό, διακόσιους λαμπτήρες και 50 όργανα της τάξεως, απ' αυτά που δίνουν κλήσεις στα Ι.Χ. στην Σκουφά και τη Σόλωνος, και δεν δίνουν – για ευνόητους λόγους – στην Ηρώδου Αττικού και την Καραγιώργη Σερβίας. Ηλεκτροφωτίστε τη νέα Λεωφόρο Βουλιαγμένης και γεμίστε την με πινακίδες, μπαριέρες και λωρίδες κατεύθυνσης. Αφαιρέστε από δεκάδες διασταυρώσεις της Αθήνας τα τέσσερα (μαζί) στοπ που καθιερώνουν – με τη λογική των δικών σας συνεργείων – την προτεραιότητα κανενός! Και όταν κάνετε όλ' αυτά και ζητήσετε συγνώμη από τους οδηγούς για τη μέχρι τώρα ταλαιπωρία τους και έλεος από τους συγγενείς όσων έχασαν τη ζωή τους από δική σας αμέλεια, αποκτήστε το δικαίωμα να ζητήσετε τη συνεργασία των οδηγών Ι.Χ. τούτης της χώρας.»¹¹¹⁵

¹¹¹⁵ Δ. Κληρονόμος, «Οδηγώντας», 4 *Τροχοί*, τ. 94, 1978, σ. 6.



Τίτλος γελοιογραφίας: «Η λύσις στο κυκλοφοριακό πρόβλημα». Πηγή: *Το Βολάν*, τ. 25 – 6, 1957.

Το παραπάνω απόσπασμα, διατυπωμένο με πολεμική διάθεση, εκφράζει εύγλωττα την ύπαρξη του άρρητου κοινωνικού συμβολαίου μεταξύ κράτους και κινούμενων καταναλωτών. Η συμμόρφωση των δεύτερων με κυκλοφοριακές και οικονομικές δεσμεύσεις οδηγούσε στην αντίληψη ότι είναι υποκείμενοι δικαιωμάτων τα οποία καταπατούνται, κυρίως επειδή δεν έχουν πρόσβαση σε καλής ποιότητας οδικές υποδομές. Από τέτοιου είδους κριτική μάλιστα δεν ξέφευγαν ακόμη και οδικά έργα ήταν από τεχνικής πλευράς κατά πολύ ανώτερα, συγκριτικά με το μέσο όρο των οδικών υποδομών στην Ελλάδα. Τέτοιο παράδειγμα αποτελούσε η εθνική οδός Αθηνών – Λαμίας, της οποίας η κατασκευή την δεκαετία του 1960, όπως είδαμε στο 2^ο κεφάλαιο, είχε συνοδευτεί από διθυραμβικά σχόλια, κατά την δεκαετία του 1970. Όπως υποστηριζόταν στον ειδικό Τύπο, ήταν απαράδεκτο να χαρακτηρίζεται ένας τέτοιος δρόμος ως αυτοκινητόδρομος, την στιγμή που για τα δεδομένα των άλλων ευρωπαϊκών χωρών – εννοώντας προφανώς για μια ακόμη φορά συλλήβδην τις δυτικοευρωπαϊκές χώρες – ένας τέτοιος δρόμος ήταν απλώς επαρχιακός.¹¹¹⁶ Το κατά

¹¹¹⁶ Δ. Κληρονόμος, «Οδηγώντας», *4 Τροχοί*, τ. 91, 1978, σ. 18. «Κάθε μεγάλη γιορτή και αργία που αποφασίζεις να ταξιδέψεις όπως χιλιάδες άλλοι Αθηναίοι, μετέχεις, και το ξέρεις αυτό, όσο και αν προσπαθείς να το διώξεις από την σκέψη σου, σε ένα μακάβριο παιχνίδι ζωής και θανάτου. Στην επιστροφή γυρίζουν πάντοτε λιγότεροι απ' ότι ξεκίνησαν, άλλοτε 20, άλλοτε 50, άλλοτε 150... Οι αιτίες είναι πολλές ... Όμως ο στρουθοκαμηλισμός των αρμοδίων υπουργείων δεν τους επιτρέπει ούτε να τις δουν, ούτε να κάνουν κάτι γι' αυτές, παρόλο που κάθε Δευτέρα πρωί δείχνουν να φρίττουν από το αίμα που χύνεται στην ασφάλτο ... Όμως η ευθύνη είναι αποκλειστικά δική τους και δεν μετατίθεται με πρόχειρες δικαιολογίες ή εντυπωσιακές καταδικές οδηγών για υπερβολική ταχύτητα ... Θέλω να περιγράψω μια χαρακτηριστική περίπτωση ολοκληρωτικής ευθύνης αυτών που τολμούν κάθε Δευτέρα να μιλούν για υπερβολική ταχύτητα. Την περίπτωση της Εθνικής οδού Αθήνας – Λαμίας, μιας από τις δύο μεγαλύτερες αρτηρίες κίνησης των αυτοκινήτων τις ημέρες των μεγάλων εξόδων. Όμως ο χαρακτηρισμός «Εθνική οδός» ή «αυτοκινητόδρομος» που συνηθίζεται, πάει πολύ. Για τους Ιταλούς, τους Ελβετούς ή τους Γερμανούς οδηγούς δεν είναι παρά παράδρομος ή επαρχιακή οδός γ' κατηγορίας, αφού δεν υπάρχουν ούτε αξιόλογες παρακαμπτήριες, ούτε διαχωριστικές νησίδες, ούτε προστατευτικές μπαριέρες, ούτε πινακίδες αξιόλογου μεγέθους, ούτε βοηθητικοί δρόμοι στο πλάι, ούτε πάρκινγκ, ούτε σωστή κλίση στις στροφές, ούτε αρκετές λωρίδες κυκλοφορίας, ούτε, ούτε, ούτε. Εδώ θα μπορούσαν να

πόσο ένας τέτοιος ισχυρισμός ήταν ακριβής δεν είναι δυνατόν να διαπιστωθεί στο πλαίσιο της παρούσας έρευνας. Τέτοιου αποφάνσεις παρουσιάζουν ιστορικό ενδιαφέρον κυρίως επειδή είναι αποκαλυπτικές σε σχέση με το δημόσιο λόγο που αφορά στην αυτοκίνηση. Στο πλαίσιο αυτού του δημόσιου λόγου μπορούν να εντοπιστούν έστω αποσπασματικά οι εμπειρίες των ιστορικών δρώντων σε σχέση με το φαινόμενο της αυτοκίνησης, καθώς και συλλογικές νοοτροπίες που χαρακτηρίζονται από συγκεκριμένα ιδεολογήματα. Στην συγκεκριμένη περίπτωση, αυτό που διαφαίνεται είναι ότι το αίτημα για εξευρωπαϊσμό των υποδομών αυτοκίνησης αύξησε τις απαιτήσεις των κινούμενων καταναλωτών.



Γελοιογραφία που επιδιώκει να ευαισθητοποιήσει τον Έλληνα οδηγό να είναι πιο προσεκτικός. Πηγή: *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 143, 1967.

Οι κριτικές απόψεις που διατυπώνονταν στα περιοδικά αυτοκινήτου σε σχέση με την προάσπιση του φερόμενου ως δικαιώματος των κινούμενων καταναλωτών για ταχεία, άνετη και ασφαλή κινητικότητα στο δημόσιο χώρο δεν εκφραζόταν μόνο από τους συντάκτες των περιοδικών αυτών. Τα έντυπα ειδικού Τύπου έδιναν βήμα στους ίδιους τους αναγνώστες τους ώστε να εκφράζουν μέσω επιστολών τους απορίες, αλλά ακόμη περισσότερο τα παράπονά τους ως κινούμενοι καταναλωτές, είτε σε σχέση με τα προβλήματά τους με κρατικούς φορείς, όπως όργανα της Τροχαίας, είτε σε σχέση με την κατάσταση των δρόμων, είτε εξ αφορμής της αντιμετώπισής τους σε συνεργεία ή αντιπροσωπείες, είτε σε σχέση με τα τεχνικά προβλήματα που είχαν με το αυτοκίνητό τους, ή ακόμη να μεταφέρουν εντυπώσεις τους από μοντέλα αυτοκινήτων που αγόραζαν. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ένας αναγνώστης σε μια επιστολή του προς

ισχυριστούν τα υπουργεία Συγκοινωνίας και Δημοσίων Έργων πως το κόστος κατασκευής ενός τέτοιου αυτοκινητοδρόμου είναι τόσο μεγάλο που είναι αδύνατο να γίνει οτιδήποτε. Οι απαντήσεις είναι πολλές και αποστομωτικές όπως: Τα έσοδα από τα διόδια χρόνια τώρα θα μπορούσαν να φτιάξουν τρεις τέτοιους δρόμους. Όπως και τα έσοδα από τα τέλη κυκλοφορίας. Ή τα έσοδα από την εισφορά. Ή τα έσοδα από τη φορολογία της βενζίνης.»

περιοδικό αυτοκινήτου το 1979, τέτοιου είδους στήλες είχαν μετατραπεί σε όπλο προστασίας του καταναλωτή.¹¹¹⁷

Σε κάθε περίπτωση, οι παραπάνω επιστολές αποτελούν ένδειξη και της δεύτερης έκφανσης που αφορά στο διαμεσολαβητικό ρόλο του ειδικού Τύπου μεταξύ των κινούμενων καταναλωτών και των ιδιωτικών και δημοσίων παραγόντων που συνέθεταν το τεχνοκοινωνικό δίκτυο της αυτοκίνησης. Η έκφανση αυτή αφορά στη διάχυση της καταναλωτικής κουλτούρας. Κατ' αρχάς ότι τα αυτοκίνητα αποτελούσαν βιομηχανικά προϊόντα αρκετά ακριβά, και ταυτόχρονα αρκετά πολύπλοκα από τεχνολογικής πλευράς. Με αυτό το δεδομένο, οι παράμετροι που έπρεπε να ληφθούν υπ' όψη κατά την αγορά τους ήταν αρκετά δυσνόητες για το μέσο καταναλωτή. Τα περιοδικά ειδικού Τύπου κατά συνέπεια ήταν τα πρώτα μέσα πληροφόρησης που αναλάμβαναν την τεχνολογική εκπαίδευση του καταναλωτικού κοινού.

Το παρακάτω απόσπασμα του 1961 από το περιοδικό *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.* είναι αρκετά χαρακτηριστικό ως προς τον εκπαιδευτικό ρόλο του ειδικού Τύπου προς τους υποψήφιους κινούμενους καταναλωτές: «Όλοι οί περί τά αυτοκινητιστικά ζητήματα αρμόδιοι θά εύρίσκονται άσφαλώς συχνά εις άμηχανίαν καί θά δυσφοροϋν από τήν τακτικήν πίεσιν τῶν συγγενῶν καί φίλων νά τούς συμβουλεύονται διά τό ἕνα ἢ ἄλλο αυτοκίνητον, ἐάν εἶναι καλόν ἢ ὄχι νά τό αγοράσουν. Ἐξ αὐτοῦ καί ἐγώ ὀρμώμενος θά προσπαθήσω νά ἐνημερώσω τούς ἐρασιτεχνικῶς αὐτούς τούς λάτρεις τῶν τροχῶν, δηλῶντας ὅτι ὅλα ἀνεξαιρέτως τά αυτοκίνητα εἶναι κατασκευασμένα μέ μικρά ἢ μεγάλα ἐλαττώματα. Ἐκ παραλλήλου ὁμως εἶναι δυνατόν νά κατασκευασθῇ τό ιδεῶδες αυτοκίνητον, ἐάν ληφθοῦν υπ' ὄψιν τά τεχνικά στοιχεῖα πού παραθέτω κατωτέρω. Σκοπός του αυτοκινήτου: Νά συνδέη ὀδικῶς δύο σημεῖα Α καί Β, ἀνέτως καί μέ χαμηλόν κόστος. Δηλαδή νά παρέχη ἀσφάλειαν, ἄνεσιν καί οἰκονομίαν. Ασφάλεια: δηλαδή 1^{ov} ὀρατότης, 2^{ov} ἀποφυγή ἐμποδίων, 3^{ov} σταθερότης, 4^{ov} νά ὑφίσταται λιγώτερες ζημιές, 5^{ov} ἔλλειψις κοπώσεως. Ἄνεσις: δηλαδή 1^{ov} ἀναπαυτικόν κάθισμα, 2^{ov} εὐχάριστος ἀτμόσφαιρα, 3^{ov} ἔλλειψις θορύβων (ὁδοῦ ἢ μηχανῆς), 4^{ov} ἀπουσία δυσάρεστων δονήσεων λόγω ἀδρανείας, 5^{ov} εὐκολία ὀδηγήσεως, 6^{ov} ἐπισκευαί

¹¹¹⁷ «Η Αλληλογραφία μας», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 96, 1964, σ. 6 – 7. «Η Αλληλογραφία μας», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 97, 1964, σ. 8 – 9. «Η Αλληλογραφία μας», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 98, 1964, σ. 8 – 9. «Η Αλληλογραφία μας», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 102 – 3, 1964, σ. 4 – 5. «Γράμματα», *4 Τροχοί*, τ. 89, 1978, σ. 10 – 12. «Γράμματα», *4 Τροχοί*, τ. 90, 1978, σ. 11. «Γράμματα», *4 Τροχοί*, τ. 93, 1978, σ. 10 – 12. «Γράμματα», *4 Τροχοί*, τ. 94, 1978, σ. 10, 130 – 4. «Γράμματα», *4 Τροχοί*, τ. 95, 1978, σ. 10, 106 – 7. «Γράμματα», *4 Τροχοί*, τ. 98, 1978, σ. 10 – 11. Δ. Κληρονόμος, «Οδηγώντας», *4 Τροχοί*, τ. 100, 1979, σ. 8. «Γράμματα», *4 Τροχοί*, τ. 100, 1979, σ. 10 – 12. *4 Τροχοί*, τ. 101, 1979, σ. 12 – 14. «Γράμματα», *4 Τροχοί*, τ. 105, 1979, σ. 103 – 5.

καί συντήρησις εύκολος. Οικονομία: Δηλαδή 1^{ov} χιλιομετρικόν κόστος χρήσεως, 2^{ov} γενικόν κόστος χρήσεως.»¹¹¹⁸ Αντίστοιχα, σχεδόν μία εικοσαετία αργότερα, στο περιοδικό *4 Τροχοί* καταγράφονται οι παράμετροι που οι αγοραστές θα πρέπει να λάβουν υπ' όψη κατά την αγορά ενός οικογενειακού αυτοκινήτου: οδική συμπεριφορά, χώροι πορτ – μπαγκάζ, κόστος ανταλλακτικών, αντοχή κινητήρα κλπ.¹¹¹⁹

Τα περιοδικά αυτοκινήτου επομένως αποτελούσαν για τους καταναλωτές τον κυριότερο δίαυλο καλλιέργειας καταναλωτικής κουλτούρας, κι ενημέρωσης για τα τεχνικά χαρακτηριστικά των μοντέλων, την σχέση κόστους – απόδοσης, τις συμφερότερες κι οικονομικότερες επιλογές ανάλογα με τις ανάγκες τους, αλλά και τις νέες τεχνολογικές καινοτομίες που εφαρμόζονταν στην τεχνολογία του αυτοκινήτου, όπως την κατασκευή ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων, ή αυτοκινήτων που χρησιμοποιούσαν εναλλακτικά καύσιμα αντί για βενζίνη.¹¹²⁰ «Μην αγοράζετε ένα οποιοδήποτε αυτοκίνητο, όταν με τα ίδια σχεδόν λεφτά μπορείτε να πάρετε Alfa Romeo...Αν σέβεστε τα χρήματά σας, εξετάστε με προσοχή τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα των αυτοκινήτων που κυκλοφορούν στην Ελλάδα. Βάλτε τα κάτω, συζητήστε, κάντε τις απαραίτητες συγκρίσεις και αποφασίστε» παρακινούσε μια

¹¹¹⁸ Δ. Παπαδόπουλος, *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 63, 1961, σ. 13.

¹¹¹⁹ «Ποια είναι τα καλύτερα αυτοκίνητα μέχρι τα 2.000 κυβικά εκατοστά», *4 Τροχοί*, τ. 100, 1978, σ. 42

¹¹²⁰ «NSU Prinz 4. Το οικονομικότερο μοντέλο με τα μεγαλύτερα τεχνικά πλεονεκτήματα κατέκτησε τη διεθνή αγορά», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 96, 1964. «Το αεροστροβιλοκίνητον της Κράϋσλερ στην Αθήνα», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 98, 1964. Το συγκεκριμένο μοντέλο διαφημιζόταν στο συγκεκριμένο άρθρο ως το επαναστατικό αυτοκίνητο του αιώνα, καθ' ότι δεν χρειαζόταν βενζίνη ως καύσιμο, αλλά μπορούσε να κινηθεί με ούζο, ρετσίνα και κολώνια. «Αυτοκινητιστικές ειδήσεις απ' όλον τον κόσμον», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 101, 1964, σ. 14 – 5. «Κράϋσλερ Ελλάς», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 102 – 3, 1964, σ. 22 – 3. «Η έκθεσις των Παρισίων», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 104 – 5, 1964, σ. 12. «Τα αμερικανικά μοντέλα του 1965», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 104 – 5, 1964, σ. 13. «Το ηλεκτρικό αυτοκίνητο», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 106, 1964, σ. 11. «Isuzu Motors Limited. Γενικοί αντιπρόσωποι Ελλάδος: Αφοί Μαγκριώτη Α.Ε.», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 106, 1964, σ. 17. «Μπελέττ. Το νέο αυτοκίνητο της Isuzu για το μέσο αγοραστή», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 106, 1964. «Μελετήστε και αποφασίστε», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 131 – 2, 1966, σ. 25 – 8. «NSU. Νέα μοντέλα 1966», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 133 – 4, 1966, σ. 79. «Μελετήστε και αποφασίστε», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 144 – 5, 1967, σ. 91 – 3. «Μικρά νέα – μεγάλο ενδιαφέρον», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 144 – 5, 1967, σ. 175. «Τιμές και τεχνικά στοιχεία αυτοκινήτων», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 157 – 8, 1968, σ. 71 – 4. «Τιμές και τεχνικά στοιχεία αυτοκινήτων», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 188 – 9, 1970, σ. 95 – 98. «Τιμές και τεχνικά στοιχεία αυτοκινήτων», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 190, 1971, σ. 95 – 98. M. Budge, «Γιατί αγόρασα IMP», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 131 – 2, 1966, σ. 17. «4Τ Νέα», *4 Τροχοί*, τ. 88, 1978, σ. 22 – 4. «Alfa Romeo Giulietta», *4 Τροχοί*, τ. 88, 1978. «Ευρώπη 2000. Δεύτερος σταθμός: Renault», *4 Τροχοί*, τ. 89, 1978, σ. 43 – 55. «Ο χρόνος που πέρασε», *4 Τροχοί*, τ. 90, 1978, σ. 83. «4Τ Νέα», *4 Τροχοί*, τ. 92, 1978, σ. 17 – 18. «1978: Ευρώπη και Ιαπωνία», *4 Τροχοί*, τ. 92, 1978, σ. 37 – 42. «Μονόλογος», *4 Τροχοί*, τ. 99, 1978. «4Τ Νέα. Νέες Λάντσια HPE και Κουπέ», *4 Τροχοί*, τ. 100, 1979, σ. 15 – 18. «Toyota Starlet», *4 Τροχοί*, τ. 101, 1979, σ. 20 – 1. «Pony. Πολυαυτοκίνητο», *4 Τροχοί*, τ. 105, 1979. «BMW 518. Η τελευταία λιμουζίνα είναι η πρώτη BMW», *4 Τροχοί*, τ. 105, 1979, σ. 28 – 9. «Citroen GS X3. Οικογενειακό αλλά γαλλικά Νο 3», *4 Τροχοί*, τ. 106, 1979, σ. 38 – 9.

διαφήμιση της ομώνυμης εταιρείας τους υποψηφίους αγοραστές, παροτρύνοντάς τους να αποκτήσουν καταναλωτική συνείδηση.¹¹²¹

Ο ειδικός Τύπος λειτουργούσε ακόμη ως πηγή ενημέρωσης για τα συνεργεία που υπήρχαν, τους χώρους στάθμευσης και τις αντιπροσωπείες αυτοκινήτων.¹¹²² Επιπλέον, από τα περιοδικά αυτοκινήτων οι καταναλωτές πληροφορούνταν τις τεχνολογικές καινοτομίες που αφορούσαν στα νεότερα μοντέλα αυτοκινήτων, όπως την αντικατάσταση των γυάλινων τζαμιών που χρησιμοποιούνταν με πλαστικά, ή υλικά που εφαρμόζονταν για την αδιαβροχοποίηση των τσιμούχων. Επιπλέον, πληροφορούνταν για την ύπαρξη τεχνολογικών εφαρμογών που υποστηριζόταν ότι αυξάνουν την ασφάλεια από ατυχήματα, όπως μία συσκευή που έλεγχε τα υδραυλικά φρένα και μπορούσαν να προσθέσουν στο όχημά τους.¹¹²³ Ακόμα, με δεδομένο ότι όπως αναφέρθηκε και στο υποκεφάλαιο για την τεχνουργία, το μεγαλύτερο μέρος των κυκλοφορούντων οχημάτων στην ελληνική αγορά ήταν μεταχειρισμένα, τα περιοδικά αυτοκινήτου προσέφεραν συμβουλές και για τις παραμέτρους που πρέπει να λάβουν υπ' όψη τους οι υποψήφιοι αγοραστές, έτσι ώστε να αποφύγουν τις όποιες παγίδες έκρυβε η αγορά ενός μεταχειρισμένου αυτοκινήτου.¹¹²⁴ Αλλά και τα ίδια τα περιοδικά ειδικού Τύπου συμμετείχαν εμμέσως στην εμπορία μεταχειρισμένων αυτοκινήτων, καθ' ότι οι ίδιοι οι καταναλωτές μπορούσαν να βάλουν αγγελίες στα περιοδικά αυτοκινήτου για να θέσουν προς πώληση είτε τα οχήματά τους, είτε άλλες τεχνολογικές συσκευές.¹¹²⁵

Το πιο ενδιαφέρον πάντως είναι ότι σταδιακά, και κυρίως κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1970, τα περιοδικά αυτοκινήτου περιλαμβάνουν ολοένα και περισσότερο τεχνικές περιγραφές των νέων μοντέλων που κυκλοφορούν, έτσι ώστε οι καταναλωτές να είναι κατατοπισμένοι σε σχέση με την τεχνολογική επιλογή του

¹¹²¹ «Διαφήμιση Alfa Romeo», *4 Τροχοί*, τ. 90, 1978. «Ειδήσεις απ' όλο τον κόσμο», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 95, 1964, σ. 12. Ένα ετοιμοπαράδοτο Volkswagen 1200 το 1964 κόστιζε με τη νέα μειωμένη τιμή που διαφήμιζαν 69.500 δρχ.

¹¹²² «Αντιπρόσωποι», *4 Τροχοί*, τ. 88, 1978, σ. 106. «Διευθύνσεις των Ελλάδι αντιπροσωπειών αυτοκινήτων», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 99, 1964, σ. 12. «Μικρά νέα – μεγάλο ενδιαφέρον», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 140 – 1, 1966, σ. 339. «Porsche», *4 Τροχοί*, τ. 107, 1979.

¹¹²³ «Αυτοκινητιστικές ειδήσεις από όλον τον κόσμο», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 87, 1963, σ. 18. «Το Ραντάρ των Αυτοκινήτων», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 90 – 1, 1963. «Το νέον πλαίσιον της Βιαμάξ», *Το Βολάν*, τ. 106, 1963. «4Τ Νέα. Νέο βελτιωμένο σύστημα κατά της κλοπής», *4 Τροχοί*, τ. 90, 1978, σ. 24. «Λάστιχα '78», *4 Τροχοί*, τ. 90, 1978, σ. 105. «Air Conditioning», *4 Τροχοί*, τ. 93, 1978, σ. 46 – 49. «Τι στ' αλήθεια συμβαίνει με τα ανταλλακτικά», *4 Τροχοί*, τ. 99, 1978, σ. 42 – 7. «Εσωτερική ηλεκτρονική κεραία», *4 Τροχοί*, τ. 100, 1979. «Αντικλεπτικά συστήματα. Πόση προστασία προσφέρουν;», *4 Τροχοί*, τ. 104, 1979, σ. 30 – 6.

¹¹²⁴ «Έρευνα αγοράς. Μεταχειρισμένα. Ευκαιρίες και παγίδες», *4 Τροχοί*, τ. 94, 1978, σ. 37 – 42.

¹¹²⁵ «Bazaar», *4 Τροχοί*, τ. 88, 1978, σ. 18

προϊόντος που θα επιλέξουν. Αυτή η πτυχή της πληροφόρησης που προσέφεραν τα περιοδικά αυτοκινήτου είναι ίσως κι η πιο ενδιαφέρουσα, καθ' ότι καταδεικνύει έναν αυξανόμενο βαθμό τεχνογνωσίας του μέσου καταναλωτή, και εξοικείωσής του με την τεχνική ορολογία της μηχανολογικής λειτουργίας του αυτοκινήτου. Στις σελίδες των συγκριτικών πινάκων με τις τιμές και τα τεχνικά χαρακτηριστικά των αυτοκινήτων που κυκλοφορούν στην αγορά παρατίθενται συχνά υπομνήματα με επεξήγηση των χαρακτηριστικών αυτών, τα οποία οι καταναλωτές πρέπει να λάβουν υπ' όψη τους πριν από την αγορά του αυτοκινήτου, όπως ο τύπος του αμαξώματος, ο τρόπος μετάδοσης του κινητήρα, ο βαθμός συμπίεσής του, το σχήμα του κυλίνδρου, η αναλογία βάρους ιπποδύναμης, η επιτάχυνση κι η τελική ταχύτητα.¹¹²⁶



Διαφήμιση. Πηγή: *Το Βολάν*, τ. 8, 1956

Θα πρέπει βέβαια να επισημανθεί στο σημείο αυτό, ότι η αυξανόμενη εξοικείωση των αναγνωστών των περιοδικών αυτοκινήτου με την τεχνική ορολογία, δεν συνεπαγόταν και στην βελτίωση της τεχνογνωσίας που απαιτείτο σε ενδεχόμενη ανάγκη επιδιόρθωσης του οχήματος. Η εξοικείωση αυτή κατά τη δεκαετία του 1970 αφορά στους αναγνώστες ως καταναλωτές. Κατά τ' άλλα, όπως περιγράφηκε στο υποκεφάλαιο 5.2, οι τεχνικές συμβουλές για επισκευές και μετασκευές μειώνονταν σε σχέση με τις προηγούμενες δεκαετίες, γεγονός που σημαίνει ότι τα αυτοκίνητα παρουσιάζονταν ολοένα και περισσότερο ως προϊόντα με παγιωμένα τεχνικά

¹¹²⁶ «Πως να διαβάσετε τους πίνακες», τ. 88, 1978, σ. 106. «Πως να διαβάσετε τους πίνακες», *4 Τροχοί*, τ. 90, 1978, σ. 106.

χαρακτηριστικά, κι όχι ως τεχνήματα που ο χρήστης τους μπορεί δυνητικά να παρέμβει σε αυτά.

Παρά ωστόσο την σταδιακή εξάλειψη των φαινομένων τεχνουργίας από τη δεκαετία του 1970, τα αυτοκίνητα δεν παύουν να αποτελούν ως καταναλωτικά προϊόντα, αντικείμενα με τα οποία οι κάτοχοί τους όχι απλώς δένονται συναισθηματικά, αλλά τα θεωρούν και προέκταση του εαυτού τους. Στον ειδικό Τύπο μάλιστα, η καταναλωτική επιλογή ενός αυτοκινήτου βάσει του είδους του, του χρώματός του, ή ακόμη περισσότερο της μάρκας του και του κυβισμού του παρουσιαζόταν ως ένδειξη της προσωπικότητας του κατόχου του. Ανάλογα με το αυτοκίνητό τους, οι οδηγοί μπορούσαν τρόπον τινά να κατηγοριοποιηθούν σε φυλές (sic). «Ο οδηγός ενός Όπελ Μάντα 1,2 διαφέρει αντιδιαμετρικά στις αντιλήψεις και τον τρόπο οδήγησης από εκείνον μιας Άλφα Ρομέο Άλφασάουντ Σπριντ, όπως και ο οικογενειάρχης μιας Λάντσια Βήτα 1600 αντιδρά και σκέφτεται διαφορετικά από εκείνον μιας Φορντ Τάουνς 1600... BMW 1600 – 2002: Αυτοκίνητα που πέρασαν από τους πρώτους κατόχους τους σε οικοδόμους, τυροπιτάδες, μηχανικούς συνεργείων, άσχετους νεαρούς που τις γέμισαν με μαξιλάρια, φούντες και παρδαλά χρώματα. Προσέξτε ιδιαίτερα. Πηγαίνουν γρήγορα, έτοιμοι κάθε στιγμή για κόντρες, δεν γνωρίζουν καθόλου το αυτοκίνητό τους, και δεν σέβονται φανάρια και στοπ... Πόνυ 127 Σκάουτ: Οδηγοί που αγόρασαν τέτοιο αυτοκίνητο επειδή δεν μπορούσαν να πληρώσουν τα μετρητά μιας μπερλίνας, θεωρούν τον εαυτό τους υπερβολικά έξυπνο και πιστεύουν πως όλοι τους κοιτούν στο δρόμο. Χωρίς καθρέφτες και με βασικές ελλείψεις γνώσεων, κινούνται υπερβολικά γρήγορα, κάνουν σφήνες, αδιαφορούν για κόκκινα, στοπ και απαγορευτικά, και δεν γνωρίζουν τι θα πει φλας. Ιδιαίτερα επικίνδυνες είναι οι γυναίκες οδηγοί αυτών των αυτοκινήτων. Θεωρούν τον εαυτόν τους πολύ σικ και δεν υπολογίζουν κανέναν...». Αντίστοιχη κατηγοριοποίηση των καταναλωτών βάσει του τύπου του αυτοκινήτου διαφαίνεται και στα άρθρα που παρουσιάζουν τα νέα μοντέλα ανάλογα με το αν είναι σπορ ή οικογενειακά.¹¹²⁷

¹¹²⁷ «Αυτοκίνητα άσπρα – κόκκινα», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 139 – 140, 1966, σ. 250. Δ. Κληρονόμος, «Οδηγώντας», *4 Τροχοί*, τ. 98, 1978, σ. 8. «Οικογενειακό αλα γαλλικά», *4 Τροχοί*, τ. 102, 1979, σ. 28. «Pony Citroen. Πιο ελληνικό απ' όλα», *4 Τροχοί*, τ. 102, 1979, σ. 34 – 7.



Ο σχεδιασμός των αυτοκινήτων διαφοροποιείται ανάλογα με τις κατηγορίες χρηστών. Πηγή: *Auto Εξπρές*, τ. 26, 1968.

Στερεότυπα σαν τα παραπάνω, ήταν ενδεικτικά των καταναλωτικών προτύπων που συνδέονταν με την αυτοκίνηση, στο πλαίσιο των οποίων αυτοκίνητα και οδηγοί αλληλοπροσδιορίζονταν. Πέρα από τα άρθρα των περιοδικών ειδικού Τύπου σαν αυτό που παρατέθηκε, ένας επιπλέον σημαντικός φορέας δημιουργίας και διάχυσης καταναλωτικών προτύπων σε σχέση με την αυτοκίνηση ήταν οι διαφημίσεις ή οι φωτογραφίες που τα πλαισίωναν. Σε αυτές τα αυτοκίνητα προβάλλονταν με ποικίλες νοηματοδοτήσεις που λειτουργούσαν δυνητικά και ως κατηγορικές ταξινομήσεις των καταναλωτών. Πιο συγκεκριμένα, τα αυτοκίνητα προβάλλονταν άλλες φορές ως απαραίτητο τεχνολογικό προϊόν της οικογενειακής ζωής, άλλες φορές ως μέσο ερωτικής κατάκτησης, κι άλλες φορές ως μέσο ελεύθερου χρόνου.¹¹²⁸ «Είστε ένας δυναμικός άνθρωπος; Τό νέο BMW 1600 Coupe άσφαλώς προορίζεται για σᾶς! Είναι φτιαγμένο για σᾶς πού ξέρετε νά ἀπολαμβάνετε τό ὁδήγημα. Δυναμικό καί κομψό μέ ισχυρότατο μοτέρ 96 ἵπων, τό νέο BMW 1600 Coupe ἔχει τήν ἄνεσι καί τήν πολυτέλεια ἑνός μεγάλου οἰκογενειακοῦ αὐτοκινήτου. Στό νέο αὐτό μοντέλο, οἱ μηχανικοὶ τῆς BMW κατόρθωσαν νά συνδυάσουν κάτι τό ἀπίστευτο: τήν οικονομία καί τήν ἐκπληκτική ἀπόδοσι ἑνός μοτέρ. Μερικά χαρακτηριστικά του νέου BMW 1600 Coupe: Κυλινδρισμός 1573 CC (φορολογήσιμοι ἵπποι 11). Δισκόφρενα – ταχύτης 160 χλμ. - ἐκπληκτική ἐπιτάχυνσι, μικρή κατανάλωσι.»¹¹²⁹

Οι διαφημίσεις αποτελούν ίσως την πιο εύγλωττη μορφή δημοσίου λόγου, στο πλαίσιο της οποίας άνθρωποι και αυτοκίνητα αποτελούν τεχνοκοινωνικά

¹¹²⁸ «Lancia Fulvia», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 197, 1971. «Alfetta GTV. Η Φόρμουλα 1 των μεγάλων αποστάσεων», *4 Τροχοί*, τ. 100, 1979. «Pony. Πολυαυτοκίνητο», *4 Τροχοί*, τ. 105, 1979. «Polo. Νεανική ζωντάνια και ώριμη λογική», *4 Τροχοί*, τ. 105, 1979. «Ένας μικρός γίγας με μεγάλο χώρο και πολλές ανέσεις. New Toyota Corolla 1200», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 188 – 9, 1970. «...Παρ' όλα αυτά η Fulvia δεν είναι μόνο ένα ιδανικό οικογενειακό αυτοκίνητο!», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 197, 1971.

¹¹²⁹ «Διαφήμιση BMW 1600 Coupe», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 139 – 40, 1966, σ. 257.

συμπλέγματα, ή υβρίδια, κατά τον ορισμό των Dant και Latour.¹¹³⁰ Τα τεχνικά χαρακτηριστικά του αυτοκινήτου ως υλικοτεχνική, κιναισθητική και νευρολογική προέκταση του σώματος και της προσωπικότητας, αποτελούν στοιχεία τα οποία αλληλοπροσδιορίζονται με τα ανθρώπινα χαρακτηριστικά. Πέρα από προέκταση του εαυτού, τα αυτοκίνητα αποτελούσαν στο λόγο που αρθρώνεται στον ειδικό Τύπο προέκταση και του οικιακού χώρου, μέσα στον οποίο έμπαιναν νέοι κανόνες στις κοινωνικές και οικογενειακές σχέσεις, καθώς οι συνεπιβαίνοντες έπρεπε να συνυπάρξουν, και να συγκεράσουν τις οικογενειακές τους διαφορές και τους ανταγωνισμούς, κυρίως τους συζυγικούς εν κινήσει.¹¹³¹

Εκτός από φορέας διάχυσης καταναλωτικής καυλούρας και νέων πολιτισμικών προτύπων σε σχέση με την χρήση του αυτοκινήτου, τα περιοδικά αυτοκινήτου λειτουργούν και ως φορέας άρθρωσης λόγου σε σχέση με την τεχνολογία καθ' αυτή. Στις περισσότερες περιπτώσεις στο πλαίσιο της ρητορικής τους συγκροτείται ένα προοδοκεντρικό σε σχέση με την τεχνολογία αφήγημα που εκφράζει προσδοκίες για τη διαρκή εξέλιξή της, που θα φέρει στο μέλλον τη λεγόμενη «Νέα εποχή» του αυτοκινήτου.¹¹³² Τα τελευταία μοντέλα αυτοκινήτων του 1963 για παράδειγμα παρατίθενται δίπλα σε μοντέλα από τις αρχές του 20^{ου} αιώνα, τα οποία χαρακτηρίζονται ως αυτοκίνητα «από την εποχή του Νώε».¹¹³³ Μια δεκαετία αργότερα περίπου, το 1972, ο πρωταθλητής αγώνων αυτοκινήτου Γ. Χρονίδης έγραφε: «Τό σύγχρονο αυτοκίνητο, όποιας μάρκας και νά'ναι, από όποια χώρα και αν προέρχεται, είναι ένα άριστούργημα συλλήψεως, κατασκευής και έξυπηρετικότητας για τόν άνθρωπο τής εποχής μας. Χιλιάδες επιστημόνων, χιλιάδες τεχνικών, χιλιάδες έμπειρικών μηχανικών και εκατοντάδες δοκιμαστών έχουν βασανίσει τήν σκέψη τους,

¹¹³⁰ T. Dant, "The Driver-car", σ. 61 – 80. . Latour, *We Have Never Been Modern*.

¹¹³¹ Μ. Σανσόνε, «Διαφωνίες στο αυτοκίνητο», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 208, 1972, σ. 10

¹¹³² Κ. Καβαθάς, «Έν λευκώ», *4 Τροχοί*, τ. 91, 1978, σ. 6. Το ακόλουθο απόσπασμα είναι ιδιαίτερα χαρακτηριστικό ως προς τις προσδοκίες για την νέα εποχή του αυτοκινήτου: «Αυτή την στιγμή, το αυτοκίνητο περνάει την χειρότερή του εποχή. Η τεχνολογική εξέλιξη έχει σχεδόν σταματήσει, οι κατασκευαστές αδιαφορούν γιατί πουλάνε σε ένα κοινό ετερόκλητο που δεν γνωρίζει τι θέλει και τι αγοράζει και τα διάφορα κράτη αμφιταλατεύονται ανάμεσα στα χρόνια αφθονίας και τα χρόνια ένδειας που έρχονται... Αυτά τα τελευταία όμως είναι που θα γεννήσουν τη Νέα Εποχή του αυτοκινήτου. Ήδη τα πρώτα σημάδια άρχισαν να κάνουν την εμφάνισή τους. Η ηλεκτρονική εισβάλλει πάνοπλη στο χώρο μας και απειλεί να μετατρέψει εντελώς το αυτοκίνητο. Τα «μικροπροσέσορες» θ' αναλάβουν το δύσκολο έργο της τροφοδοσίας μειώνοντας την κατανάλωση και τη μόλυνση, τα πλαστικά θ' αντικαταστήσουν τα σίδερα, οι κινητήρες κλειστού κυκλώματος τους γνωστούς ελεuthερους κινητήρες. Στρατιές επιστημόνων εργάζονται πάνω σε νέους τύπους καυσίμων...»

¹¹³³ «Αυτοκίνητα σύγχρονα και αυτοκίνητα ... από τον καιρό του Νώε», *Το Βολάν*, τ. 105, 1963. Βλ. επίσης, Κ. Καβαθάς, «Επίσκεψη στο μέλλον», *4 Τροχοί*, τ. 100, 1979, σ. 21 – 29. «Σπίθες από το μέλλον», *4 Τροχοί*, τ. 100, 1979, σ. 38. «Η μορφή των πραγμάτων που (σύντομα) θα' ρθουν», *4 Τροχοί*, τ. 102, 1979, σ. 68 – 74. «Η μορφή των πραγμάτων που (σύντομα) θα' ρθουν», *4 Τροχοί*, τ. 103, 1979, σ. 70 – 74. «Εναλλακτικοί κινητήρες», *4 Τροχοί*, τ. 105, 1979, σ. 51.

έχουν δουλέψει άμέτρητες ώρες και έχουν σπαταλήσει άπίθανα χρήματα για να δημιουργήσουν και να σᾶς προσφέρουν ένα σύγχρονο αυτοκίνητο...Είναι δηλαδή ένας τεράστιος κλειστός κύκλος, πού περιλαμβάνει όλες τις μάρκες, όλα τά μοντέλα, πού τό ένα μέ τό άλλο παρασύρονται όλο και πιά ψηλά πρός τήν έπιθυμητή τελειότητα στην κατασκευή αυτοκινήτων...Τά σύγχρονα αυτοκίνητα φίλοι μου, δέν έχουν πιά βασικά έλαττώματα. Για τόν σκοπό πού προορίζεται τό κάθε μοντέλο κάθε μάρκας είναι τέλειο.»¹¹³⁴

Στην προοδοκεντρική ρητορεία σε σχέση με την τεχνολογία του αυτοκινήτου συνέβαλε σημαντικά κι η παρουσίαση των αγώνων του αυτοκινήτου, στους οποίους ο ειδικός Τύπος αφιερώνει εκτεταμένα άρθρα και ανταποκρίσεις, προβάλλοντάς τους με τρόπο που αποθέωνε την τεχνολογία αιχμής της εποχής. Οι αγώνες αυτοκινήτου αποτέλεσαν ήδη από την εποχή του Μεσοπολέμου και κυρίως τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες μέχρι τουλάχιστον και την δεκαετία του 1970 ένα ιδιαίτερα ενδιαφέρον τεχνοκοινωνικό φαινόμενο που συνδεόταν με τις πολιτισμικές πρακτικές της μεγαλοαστικής κατά κύριο λόγο τάξης, αφού η συμμετοχή σε αυτούς αποτελούσε ένα αρκετά ακριβό άθλημα. Το φαινόμενο αυτό αυτό χρήζει ειδικής μελέτης κι εμβάθυνσης που διαφεύγει από τα όρια της παρούσας έρευνας. Σε ό,τι αφορά πάντως στη διάχυση της τεχνολογικής κουλτούρας που εξετάζεται εδώ, μπορεί να επισημανθεί ότι οι αγώνες αυτοκινήτου λειτουργούσαν ως δημόσιες παραστάσεις επίδειξης των τεχνολογικών δυνατοτήτων του αυτοκινήτου, όπως η ταχύτητα, ή η ασφάλεια στο ευρύτερο καταναλωτικό κοινό. Οι αναλυτικές περιγραφές των καινοτόμων εφαρμογών που πραγματοποιούσαν οι μηχανικοί αγώνων, χάρη στους οποίους εξελισσόταν η τεχνολογία και των εμπορικής χρήσης αυτοκινήτων συνέβαλε καιρία στη δημόσια αποθέωση του αυτοκινήτου ως του εμβληματικότερου ίσως τεχνολογικού προϊόντος του 20^{ου} αιώνα.¹¹³⁵ Επίσης, μεγάλη σημασία για την διάχυση της καταναλωτικής και τεχνολογικής κουλτούρας είχαν κι οι εκθέσεις αυτοκινήτου, ο οποίες διοργανώνονταν είτε αυτόνομα είτε στη ΔΕΘ, είτε στο πλαίσιο τουριστικών εκθέσεων.¹¹³⁶

¹¹³⁴ Γ. Χρονιάδης, «Σύγχρονα αυτοκίνητα», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 207, 1972, σ. 9

¹¹³⁵ «Μηχανικοί αγώνων. Οι μεγάλοι άγνωστοι που βρίσκονται πίσω από τους νικητές αγώνων», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 157 – 8, 1968, σ. 62 – 5. «Μία Λάντσια Στράτος στην Ελλάδα», », *4 Τροχοί*, τ. 91, 1978, σ. 76 – 78.

¹¹³⁶ «Στην Κηφισιά η πρώτη έκθεση αυτοκινήτων στην Ελλάδα», *Το Βολάν*, τ. 65, 1961, σ. 7 – 8 Το 1961 διοργανώνεται η πρώτη έκθεση αυτοκινήτου στην Ελλάδα, η οποία έλαβε χώρα από 18 έως 31 Ιουλίου στην Κηφισιά. Στην έκθεση εκείνη εκτέθηκαν 100 μοντέλα αυτοκινήτων από 35 εκθέτες, «υπό τήν ύψηλήν προστασίαν τής Α.Β. Ύψηλότητος του Διαδόχου Κωνσταντίνου». «Οί Έλληνες επισκέπται τής έκθέσεως έθαύμασαν επίσης τά έπιτεύγματα τριών έλληνικων βιομηχανιών εις τόν τομέα του αυτοκινήτου», του Μ. Κολόθη, ο οποίος κατασκεύαζε δίκυκλα και τρίκυκλα μοτοποδήλατα με

Συχνά μάλιστα περιγράφονταν και προσδοκίες για τα επιτεύγματα της τεχνολογίας εξαιρετικά προωθημένες για τα τεχνολογικά δεδομένα της εποχής. Εξ αφορμής των τροχαίων ατυχημάτων για παράδειγμα διατυπωνόταν η άποψη ότι η μελλοντική βελτίωση της τεχνολογίας θα επέτρεπε στους οδηγούς να αναπτύσσουν ταχύτητα χωρίς να προκαλούνται τροχαία ατυχήματα.¹¹³⁷ Άλλωστε, τα ατυχήματα είχαν γίνει σε πολλές περιπτώσεις αιτία για την περαιτέρω εξέλιξη της τεχνολογίας του αυτοκινήτου.¹¹³⁸ Η δημιουργία της Ε.Ο.Κ. πάντως συνέβαλε στην βελτίωση των τεχνικών προδιαγραφών ασφαλείας από τις αυτοκινητοβιομηχανίες καθώς προέβλεπε την τυποποίησή τους για τα αυτοκίνητα που κυκλοφορούσαν στις χώρες – μέλη της.¹¹³⁹

Αντίστοιχα φουτουριστικές αντιλήψεις εκφράζονταν ως προς τις μελλοντικές δυνατότητες της τεχνολογίας να επιλύσει τα προβλήματα του κυκλοφοριακού στις μεγάλες πόλεις. Με αφορμή το κέντρο αυτόματης σηματοδότησης που είχε εισαχθεί στην Αθήνα και ρύθμιζε την κυκλοφορία σε ολόκληρη την πόλη, διατυπωνόταν η άποψη ότι από το 1980 κι εξής, τα αυτοκίνητα που θα κυκλοφορούν θα έχουν σύστημα αυτόματης πλοήγησης. Το σύστημα αυτό θα ελέγχεται από έναν κεντρικό ηλεκτρονικό υπολογιστή που θα γνωρίζει ανά πάσα στιγμή την κατάσταση της κυκλοφορίας στην πόλη και θα επιλέγει τη βέλτιστη διαδρομή ώστε να μην κουράζονται οι οδηγοί με την αναζήτηση του δρομολογίου τους αλλά και να μην μπλέκουν στην κίνηση.¹¹⁴⁰

Από την άλλη πλευρά, συχνά εκφράζονταν δυστοπικές αντιλήψεις σε σχέση με το μέλλον της τεχνολογίας και τις δυνατότητές της να συμβάλλει στην πολυπόθητη

γερμανικά μοτέρ Ζακς και Μάνεσμαν, του Γ. Δημητριάδη που κατασκεύαζε το ελληνικό μοντέλο αυτοκινήτου 505 και της Ελληνικής βιομηχανίας συσσωρευτών Ηλέτ. Η έκθεση αυτή δεν είχε μεγάλη προσέλευση, ίσως γιατί δεν είχε μεγάλη προβολή στον Τύπο, όπως αναφέρεται. Στα εκθέματα, εκτός από αυτοκίνητα Ελλήνων κατασκευαστών και αντιπροσώπων περιλαμβάνονταν και περιφερειακά είδη εξοπλισμού, όπως λιπαντικά της BP τα οποία παρουσίαζε ένα ρομπότ ντυμένο με ρούχα υπαλλήλου της εταιρείας, ραδιόφωνα αυτοκινήτου Philipps, λαμπτήρες αυτοκινήτου OSRAM, φορητά ψυγεία και είδη αλιείας από ελληνικές αντιπροσωπείες. «4Τ Νέα. Έκθεση Ταξίδι – Διακοπές '78 στις 20 με 28 Μαΐου», *4 Τροχοί*, τ. 91, 1978, σ. 24. Για παράδειγμα EXPO HELLAS διοργάνωσε την έκθεση «Ταξίδι – Διακοπές '78».

¹¹³⁷ «Τα αυτοκίνητα θα τρέχουν με διπλάσια ταχύτητα», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 69 – 70, 1961, σ. 15

¹¹³⁸ «Η μίζα και ο Κέττερινγκ», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 72, 1962, σ. 18 – 20. Ένα παράδειγμα τεχνολογικής εξέλιξης του αυτοκινήτου που συνέβη εξ αφορμής ενός μοιραίου ατυχήματος αφορά στην εφεύρεση της μίζας. Στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, η εκκίνηση της λειτουργία της μηχανής του αυτοκινήτου πραγματοποιείτο με χειροκίνητες σιδερένιες μανιβέλες, οι οποίες απαιτούσαν μεγάλη χειρωνακτική δύναμη. Με αφορμή ένα ατύχημα που συνέβη σε έναν μηχανικό το 1913 κατά την εκκίνηση του αυτοκινήτου με αυτήν τη μανιβέλα που του κόστισε τη ζωή, ο μηχανικός Κέττερινγκ προχώρησε στην εφεύρεση της μίζας, απλοποιώντας τη διαδικασία εκκίνησης του αυτοκινήτου και κάνοντάς την πιο φιλική προς τον χρήστη.

¹¹³⁹ «Βελτιώσεις και μετατροπές από την American Motors», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 213, 1972, σ. 21 – 2.

¹¹⁴⁰ «Ηλεκτρονικός εγκέφαλος θα ρυθμίζει την κυκλοφορία», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 211 – 2, 1972, σ. 70. «Το Συγκοινωνιακό πρόβλημα!», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 191 – 2, 1971, σ. 28

πρόοδο. Μια αφορμή γι' αυτό αποτελούσαν και πάλι τα τροχαία ατυχήματα εξ αιτίας των οποίων κι η ίδια η τεχνολογία του αυτοκινήτου γινόταν αντικείμενο κριτικής ως προς το πόσο διασφάλιζε την ασφάλεια των καταναλωτών από ατυχήματα.¹¹⁴¹ Εάν η τεχνολογία ήταν ένας παράγοντας που είχε εγγενώς τη δυνατότητα για αέναη πρόοδο, για ποιον λόγο εξακολουθούσε να παρουσιάζει σημαντικά προβλήματα όπως τα τροχαία ή τα καυσαέρια; Μήπως επειδή οι αυτοκινητοβιομηχανίες είχαν περιέλθει σε μια κατάσταση στασιμότητας ως προς τις τεχνολογικές καινοτομίες που εφάρμοζαν;¹¹⁴²

Το γεγονός είναι ότι σε ό,τι αφορά στην ιστορία της τεχνολογίας, ύστερα από αλματώδεις και πολυάριθμες καινοτομίες που εφαρμόστηκαν στο αυτοκίνητο ως τέχνημα από το γύρισμα του 20^{ου} αιώνα, μέχρι και τη δεκαετία του 1970, παρατηρείται εν μέρει μια στασιμότητα. Όλα αυτά βέβαια ισχύουν μέχρι τη δεκαετία του 1990, κατά την οποία αρχίζει να εισάγεται στο αυτοκίνητο πληθώρα ηλεκτρονικών συστημάτων, ενώ παράλληλα εφαρμόζονται τεχνολογίες περιορισμού της εκπομπής ρύπων, και στην συνέχεια εξελίσσονται οι τεχνολογίες των υβριδικών αυτοκινήτων. Το ζήτημα όμως που ενδιαφέρει την παρούσα έρευνα δεν είναι τόσο η τεχνολογία του αυτοκινήτου καθ' αυτή, όσο το γεγονός ότι στο δημόσιο λόγο οι αλληπάλληλες τεχνολογικές εξελίξεις που το χαρακτήριζαν κατά το μεγαλύτερο μέρος του 20^{ου} αιώνα είχαν συμβάλει στην καλλιέργεια μιας τρόπου τινά φουτουριστικής θεώρησης που συνίστατο στην προσδοκία ότι η τεχνολογία θα χαρακτηριζόταν από μία διαδικασία αέναης προόδου, η οποία θα προσφέρει εσαεί στο μέλλον λύσεις στα προβλήματα της κοινωνίας, αλλά και στα προβλήματα που η ίδια η τεχνολογία δημιουργεί, όπως τα ατυχήματα ή η περιβαλλοντική μόλυνση. Οι αντιλήψεις που εντοπίζονται στα ελληνικά περιοδικά αυτοκινήτου υποδηλώνουν τέτοιες αντιλήψεις.

¹¹⁴¹ «Εγκληματούν και οι κατασκευασταί;», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 161 – 2, 1968, σ. 18 – 9.

¹¹⁴² Κ. Καβαθάς, «Η κονσερβοποίηση της τεχνολογίας», 4 *Τροχοί*, τ. 93, 1978, σ. 52 – 6. Ήδη από τα τέλη της δεκαετίας του 1970 παρατηρείται αυτό που περιγράφεται και στον ειδικό Τύπο του αυτοκινήτου ως η κονσερβοποίηση της τεχνολογίας. Σε τεύχος του 1978 του περιοδικού 4 *Τροχοί* αναφέρεται μια αρκετά χαρακτηριστική ιστορική αναδρομή της εξέλιξης που οδήγησε σε αυτό το φαινόμενο: «Τα χρόνια που ακολούθησαν την σκοτεινή περίοδο του 2^{ου} Παγκοσμίου Πολέμου ήταν χρόνια δημιουργικότητας. Μιας δημιουργικότητας που φάνηκε έντονα από τον τεχνολογικό οργανισμό της δεκαετίας 1950 – 1970. Μέσα σ' αυτή την περίοδο πολλά πράγματα άλλαξαν. Κι ειδικότερα: ο τρόπος ζωής. Το αυτοκίνητο, «γεννημένο» και «μεγαλωμένο» με προορισμό της πλατιές μάζες κι όχι κάποιες μεγαλοαστικές οικογένειες, μοιραία αποτέλεσε τον κυριότερο παράγοντα αυτής της αλλαγής του τρόπου ζωής ... Είχε όμως την ατυχία πάνω στην πιο κρίσιμη μεταβατική του φάση να δεχθεί αλληπάλληλα χτυπήματα». Τα χτυπήματα αυτά σύμφωνα με τον συντάκτη του άρθρου αφορούσαν στις πολιτικοοικονομικές κι ενεργειακές κρίσεις. Το αποτέλεσμα ήταν κατά τον ίδιο μια στασιμότητα στην τεχνολογική εξέλιξη του αυτοκινήτου, που ο ίδιος χαρακτηρίζει ως κονσερβοποίηση της τεχνολογίας.

Οι πετρελαϊκές κρίσεις 1973 και του 1979 συνέβαλαν επίσης στην διατύπωση ανησυχιών για το μέλλον του αυτοκινήτου κατά τη δεκαετία του 1970. Εκείνη την εποχή δημοσιεύονται τα πρώτα άρθρα προβληματισμού σε σχέση με το κατά πόσο η τεχνολογία των βενζινοκίνητων αυτοκινήτων είχε μακροπρόθεσμες προοπτικές.¹¹⁴³ Γι' αυτό το λόγο, η τεχνολογία των ηλεκτροκίνητων και των ατμοκίνητων αυτοκινήτων, η οποία είχε σχεδόν εκλείψει από τα πρώτα χρόνια διάδοσης της αυτοκίνησης στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, απασχολούσε περιστασιακά τις σελίδες των περιοδικών αυτοκινήτου ως εναλλακτική κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1970.¹¹⁴⁴ Οι καταναλωτές ενημερώνονται επίσης από άρθρα προβληματισμού για το μέλλον της αυτοκινητοβιομηχανίας και τον ρόλο των πολυεθνικών στην παγκόσμια οικονομία. Υπό αυτό το πρίσμα, και παρά τον σημαντικό αριθμό άρθρων που αναφέρονταν στην επικείμενη αποστράγγιση των πετρελαϊκών αποθεμάτων διεθνώς, διατυπωνόταν κι η άποψη ότι κάτι τέτοιο δεν αποτελούσε παρά φημολογία που αποσκοπούσε στην άνοδο της τιμής των καυσίμων.¹¹⁴⁵

Όπως διαφαίνεται από τα παραπάνω, ο λόγος που αρθρώνεται στον ειδικό Τύπο του αυτοκινήτου συντέλεσε καίρια κατά τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες στη διάδοση της καταναλωτικής και τεχνολογικής κουλτούρας. Με δεδομένο όμως ότι ένα κεντρικό στοιχείο συγκρότησης της ταυτότητας των κινούμενων καταναλωτών ήταν η οριοθέτηση των δικαιωμάτων τους, μια επιπλέον σημαντική λειτουργία του ειδικού Τύπου αφορούσε στην προστασία των καταναλωτών από τους ιδιωτικούς φορείς, και κυρίως τις αντιπροσωπείες. Οι συντάκτες των περιοδικών αυτοκινήτου διεκδικούσαν το δικαίωμα να γράφουν ελεύθερα τη γνώμη τους για τα μοντέλα που προσφέρονται στην αγορά και να τους ασκούν κριτική, ακόμα κι όταν αυτή θίγει τα συμφέροντα «του κατεστημένου της Συγγρού», όπως αναφέρεται χαρακτηριστικά, του δρόμου δηλαδή στον οποίο βρίσκονταν οι περισσότερες εκθέσεις αντιπροσωπειών.¹¹⁴⁶ Από τον έλεγχο των περιοδικών αυτών δεν διέφευγαν επιπλέον και άλλοι φορείς της αγοράς που

¹¹⁴³ «Θα έχουμε βενζίνη για 50 ακόμη χρόνια», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 213, 1972, σ. 26. «Πετρέλαιο τέλος;», *4 Τροχοί*, Τ. 99, 1978, σ. 60 – 4. «Ενεργειακή κρίση '79. Ο δεύτερος κύκλος», *4 Τροχοί*, τ. 106, 1979, σ. 45 – 6. Αχιλλέας Φακατσέλλης, «Ενεργειακή κρίση '79. Το τέλος της παιδικής ηλικίας;», *4 Τροχοί*, τ. 107, 1979, σ. 33 – 39, 99 – 108.

¹¹⁴⁴ «Επιθυμητό αλλά φευγαλέο το ιδανικό ηλεκτρικό αυτοκίνητο», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 213, 1972, σ. 32. «Προσπάθειες για τη δημιουργία ατμοκίνητου οχήματος», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 213, 1972, σ. 68. «Πετρέλαιο τέλος;», *4 Τροχοί*, τ. 99, 1978, σ. 60 – 4.

¹¹⁴⁵ «Production. Η βιομηχανία αυτοκινήτου στη ζωή μας», *4 Τροχοί*, τ. 94, 1978, σ. 25 – 27. «Φάκελος: καύσιμα», *4 Τροχοί*, τ. 100, 1979, σ. 46.

¹¹⁴⁶ «Τα καλά, τα κακά και τα άσχημα», *4 Τροχοί*, τ. 98, 1978, σ. 26. Κ. Καβαθάς, «Εν λευκώ», *4 Τροχοί*, τ. 99, 1978, σ. 99 – 101.

δραστηριοποιούνταν στο χώρο της αυτοκίνησης, όπως για παράδειγμα οι πρατηριούχοι βενζίνης ως προς το κατά πόσο νόθευαν την βενζίνη.¹¹⁴⁷

Επίσης αντικείμενο της κριτικής και του ελέγχου των περιοδικών αυτοκινήτου με στόχο την προστασία των κινούμενων καταναλωτών ήταν για μια ακόμη φορά οι κρατικοί φορείς. Τα εν λόγω περιοδικά συχνά γίνονταν φορέας διαμαρτυρίας των ιδιοκτητών αυτοκινήτου, σχετικά με τις βαρείες – όπως υποστήριζαν – οικονομικές υποχρεώσεις τους προς το κράτος, όπως η φορολογία, τα διόδια, το τέλος ειδικής εισφοράς, ή οι φόροι επί των καυσίμων, που καθιστούσαν το αυτοκίνητο Ι.Χ. «απρόσιτο και δυσβάσταχτο».¹¹⁴⁸ Εξ αιτίας όλων αυτών των οικονομικών επιβαρύνσεων, οι ιδιοκτήτες αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσεως παρουσιάζονται να υφίστανται έναν ανελέητο διωγμό από πλευράς του κράτους.¹¹⁴⁹ Ο «διωγμός» όμως αφορούσε σε ένα καταναλωτικό αγαθό που πλέον αποτελούσε, σύμφωνα με τις σχετικές απόψεις που εκφράζονταν, όχι ένα είδος πολυτελείας, αλλά πρώτης ανάγκης.

Χαρακτηριστικός ως προς αυτό ήταν επί παραδείγματι ο σχολιασμός για την επιβολή του τέλους ειδικής εισφοράς: «Τό αὐτοκίνητον, τό ὅποιον ἔχει καταστή εἶδος πρώτης ἀνάγκης καί ἀπαραίτητον ἐργαλεῖον διά τήν ἐξυπηρέτησιν τῶν ἀναγκῶν τοῦ ἀνθρώπου, ἀλλά καί ἡ χρυσοφόρος πηγὴ διά τό Δημόσιον Ταμεῖον, ἐν τούτοις βάλλεται ἐκ μέρους τῶν Κρατικῶν Ὑπηρεσιῶν ἐξοντωτικῶς. Τό 1958, μέ διαφόρους ἀστηρίκτους δικαιολογίας, ἐπεβλήθη ἡ εἰδικὴ εἰσφορά (καπέλλο) ἐπὶ τῶν ἐπιβατικῶν αὐτοκινήτων 15 – 25 – 40 – 75.000 δρχ. καί ἡ ὁποία ἐξακολουθεῖ νά παραμένῃ παρά τὰς διαβεβαιώσεις τῶν ἀρμοδίων ὅτι θά καταργεῖτο. Ἐν προκειμένῳ γεννᾶται τό

¹¹⁴⁷ «Τα ιδιωτικά», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 63, 1961, σ. 4. «Η μεγάλη προσπάθεια», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 63, 1961, σ. 5. «Τα ιδιωτικά», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 65, 1961, σ. 4. «Τα καυσάερια και το πετρέλαιον», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 72, 1962, σ. 3.

¹¹⁴⁸ «Διατί το αυτοκίνητον Ι.Χ. κατέστη εις την Ελλάδα απρόσιτον και δυσβάστακτον», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 48, 1960, σ. 18. «Εκείνοι που μας γράφουν», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 59 – 60, 1961, σ. 14. Β. Αθανασόπουλος, «Ανοικτή Επιστολή. Εξοχώτατον υπουργόν Οικονομικόν κ. Σ. Θεοτόκην», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 77 – 80, 1962, σ. 3. Ανοικτή Επιστολή προς τον Εξοχώτατον Πρόεδρον της Βουλής κ. Αθανασιάδην Νόβαν», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 102 – 3, 1964, σ. 3. Κ. Καβαθάς, «Ἐν λευκῶ», *4 Τροχοί*, τ. 102, 1979, σ. 5. Δ. Κληρονόμος, «Οδηγώντας», *4 Τροχοί*, τ. 102, 1979, σ. 7 – 8. Οξεία κριτική ασκήθηκε στις κυβερνητικές πολιτικές και όταν καθιερώθηκε ο υπολογισμός των αυτοκινήτων ως φορολογικά τεκμήρια διαβίωσης. «Ἐν λευκῶ», *4 Τροχοί*, τ. 103, 1979, σ. 5.

¹¹⁴⁹ «Η φορολογία στα καύσιμα», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 90 – 91, 1963, σ. 3. «Προφάσεις εν αμαρτίαις», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 92 – 3, 1963, σ. 3. «Από την περιοδείαν του προέδρου κ. Β. Αθανασόπουλου ανά την χώραν», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 92 – 3, 1963, σ. 14. «Η φορολογία εις τα καύσιμα», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 92 – 3, 1963, σ. 15. «Τα διόδια», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 98, 1963, σ. 3. «Το 1963, 2.039.287.140 δραχμάς εισέπραξεν το Δημόσιον από τα αυτοκίνητα», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 101, 1964, σ. 9. «Προς τους αναγνώστες μας», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 131 – 2, 1966, σ. 3. «Αδιαμαρτύρητα», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 140 – 1, 1966, σ. 289. Κ. Καβαθάς, «Ο Κώστας Καβαθάς παρατηρεί, γράφει, σχολιάζει ...», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 140 – 1, 1966, σ. 311

έρωτημα. Είναι δυνατόν νά επιτευχθούν, υπό τās παρούσας συνθήκας, έδω εις τήν χώραν μας, αὐτά πού ἔχουν ἐπιτευχθῆ εις τούς νέους συνεταιίρους μας, διά νά τους συναγωνισθῶμεν;»¹¹⁵⁰

Όπως όμως συνέβαινε με την κυκλοφοριακή νομοθεσία, έτσι και με την φορολογική, φαίνεται ότι φορείς όπως η Πανελλήνια Ένωση Ιδιοκτητών Αυτοκινήτων Ι.Χ. ανέπτυσαν σε κάποιες περιπτώσεις δράση προκειμένου να προστατευτούν τα δικαιώματα των κινούμενων καταναλωτών. Επί παραδείγματι, το 1961 ύστερα από παρέμβαση του προέδρου της προς τον υπουργό Εσωτερικών Δ. Μακρή θεσμοθετήθηκε να περιοριστεί «η ασυδοσία των Δήμων», όπως αναφερόταν χαρακτηριστικά, προς τους ιδιοκτήτες αυτοκινήτων Ι.Χ. με τη μείωση των ειδικών δημοτικών τελών καθαριότητας και στάθμευσης που επιβάλλονταν ως τότε.¹¹⁵¹

Η επιβολή ποικίλων οικονομικών επιβαρύνσεων στην ιδιοκτησία αυτοκινήτου παρουσιαζόταν στον ειδικό Τύπο ως ανάχωμα στην κοινωνική πρόοδο και την πολιτισμική εξέλιξη, όπως φαίνεται και από το ακόλουθο απόσπασμα: «Ό διωγμός προέρχεται από τό Κράτος, πού κάνει ὅτι μπορεῖ γιά να δυσκολέψη τήν κυκλοφορία [του αυτοκινήτου] καί νά ἐμποδίση νά τό ἀποκτήση ὁ καθένας πού τό χρειάζεται σάν εἶδος πρώτης ἀνάγκης στή ζωή του. Πράγματι, στήν σημερινή ἐποχή, μέ τήν εξέλιξη τοῦ πολιτισμοῦ, τό αὐτοκίνητο ἔγινε γιά τόν ἄνθρωπο ἀπαραίτητος συντροφιά σάν ἐργαλεῖο, ἀλλά καί σάν μέσο κοινωνικῆς ἀνόδου καί ψυχαγωγίας.»¹¹⁵²

Επιπλέον, η σύσφιξη των εμπορικών δεσμών με την δυτική Ευρώπη αποτελούσε μια επιπλέον αφορμή για διαμαρτυρίες αναφορικά με τη διαφορά στους φορολογικούς συντελεστές που ίσχυαν για την ιδιοκτησία του αυτοκινήτου στην Ελλάδα σε σύγκριση με το εξωτερικό. Εν γένει, η συμμετοχή της Ελλάδας στην Ε.Ο.Κ. δημιουργούσε προσδοκίες για την σύγκλιση των οικονομικών δεδομένων μεταξύ των ευρωπαϊκών χωρών αλλά και του μέσου βιοτικού επιπέδου των Ελλήνων καταναλωτών με τους δυτικοευρωπαίους σε ό,τι αφορούσε στην προσβασιμότητα στα καταναλωτικά αγαθά, συμπεριλαμβανομένης και της ιδιοκτησίας αυτοκινήτου.¹¹⁵³ Όπως αναφερόταν χαρακτηριστικά το 1961: «ἐπ' εὐκαιρίαν τῆς συνδέσεως μας μέ τήν κοινήν ἀγοράν καί

¹¹⁵⁰ «Η ειδική εισφορά», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 65, 1961, σ. 3. Κ. Κυριαζής, «Η ειδική εισφορά», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 101, 1964, σ. 13.

¹¹⁵¹ «Περυστολή της ασυδοσίας. Τα δημοτικά τέλη», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 63, 1961, σ. 11

¹¹⁵² «Προς τους αναγνώστες μας», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 144 – 5, 1967, σ. 63.

¹¹⁵³ «Τα τροχαία ατυχήματα του 1962, *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 72, 1962, σ. 8. «4.000 νέα αυτοκίνητα», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 75 – 6, 1962, σ. 15. Το 1961 για παράδειγμα αναφερόταν ότι: «Η χώρα μας εισήλθε πλέον ὀριστικῶς εις τήν Κοινήν Εὐρωπαϊκὴν Ἀγοράν. Εἰσήλθεν εις τούς κόλπους μιᾶς προοδευμένης κοινωνίας. Μιᾶς κοινωνίας ἢ ὅποια ἔχει ἀναπτυχθῆ εις ὅλους τούς τομεῖς. Εἰς τήν παραγωγήν, τήν συγκοινωνίαν, τόν τουρισμόν, εις τά μέσα ἐπικοινωνίας κλπ.»

διερμηνεύοντες την διακαή επιθυμιάν του ἑλληνικοῦ λαοῦ, ὑπενθυμίζομεν ὅτι ἡ Κυβέρνησις εἶχεν πάντοτε ὑπὸ τύπον προσωρινότητος ἐπιβάλλει τὰ τέλη κυκλοφορίας καὶ τὴν ἐφάπαξ εἰσφοράν. Ὅλοι οἱ Ἕλληνες πιστεύουν ὅτι μετὰ τὴν σύνδεσίν μας μετὰ τὴν κοινὴν ἀγοράν οἱ λόγοι τῆς ἐπιβολῆς των ἐξέλιπον καὶ ἡ διατήρησις των σημαίνει μόνον συνεχῆ ἀσκήσιν πολιτικῆς διωγμοῦ κατὰ τοῦ αὐτοκινήτου, πρᾶγμα που πρέπει κάποτε νὰ ἐκλείψῃ καὶ ὅλοι οἱ Ἕλληνες νὰ δυνηθοῦν νὰ χρησιμοποιοῦσιν εὐρέως τὸ αὐτοκίνητον καὶ ἐξ αὐτοῦ ἀπορρέοντα ἀγαθὰ.»¹¹⁵⁴

Εἶναι γεγονός ὅτι ἡ τιμὴ αγοράς του αὐτοκινήτου ἦταν αρκετὰ υψηλότερη γιὰ τὴν αγοραστικὴ δύναμη του Ἑλληνα μέσου καταναλωτῆ ἀπ’ ὅτι γιὰ τους καταναλωτῆς ἄλλων ευρωπαϊκῶν χωρῶν. Γιὰ παράδειγμα αναφερόταν ὅτι ἓνα αὐτοκίνητο το ὁποῖο στὴν υπόλοιπη Εὐρώπη κόστιζε 30.000 δρχ., στὴν Ελλάδα κόστιζε 70.000 δρχ. Παρ’ ὅλα αὐτὰ, οἱ πωλήσεις αὐτοκινήτων αὐξάνονταν, με ἀποτέλεσμα τὸ κράτος νὰ βρῆ ἓνα πρόσφορο ἔσοδο ἀπὸ τὴν ἐπιβολὴ τῆς ἑκτακτῆς ἐιδικῆς εἰσφοράς καὶ νὰ τὴ μονιμοποιήσῃ.¹¹⁵⁵



Ο τίτλος του άρθρου που φιλοξενεῖ τὴν συγκεκριμένη φωτογραφία εἶναι: «Κυκλοφοριακό. Ἐνα οξὺτατο σύγχρονο πρόβλημα. Πηγή: *Νέο Αὐτοκίνητο*, τ. 143, 1967, σ. 43.

Ὡστόσο, ἡ διάχυση των νέων καταναλωτικῶν προτύπων που ἐπέβαλαν τὴν διεύρυνση τῆς χρήσης του αὐτοκινήτου ἐνίσχυναν τὸ συλλογικὸ αἴτημα γιὰ ευχερέστερη

¹¹⁵⁴ «Απορίες του Βολάν. Κοινὴ ἀγορὰ καὶ εἰσφορά», *Τὸ Βολάν*, τ. 74, 1961, σ. α

¹¹⁵⁵ «Τὰ τροχαῖα ατυχήματα του 1962, *Τὸ Ἰδιωτικὸν Αὐτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 72, 1962, σ. 8. «4.000 νέα αὐτοκίνητα», *Τὸ Ἰδιωτικὸν Αὐτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 75 – 6, 1962, σ. 15. Μόνο στὸ πρῶτο πεντάμηνο του Μαΐου προστέθηκαν στα αὐτοκίνητα που κυκλοφοροῦσαν στὸ λεκανοπέδιο ἐπιπλέον 4.000 αὐτοκίνητα.

οικονομική πρόσβαση ιδιοκτησία αυτοκινήτου, που μεταφραζόταν σε εκδημοκρατισμό της πρόσβασης σε καταναλωτικά αγαθά, αλλά και κεφάλαια κινητικότητας. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με την απουσία σημαντικής εγχώριας παραγωγής, και την μεγάλη φορολογία που ανέβαζε σημαντικά το κόστος των εισαγόμενων αυτοκινήτων οδηγούσε σε κάποιες περιπτώσεις στη δημιουργία παράνομων δικτύων διακίνησης αυτοκινήτων. Δεν είναι σαφές το κατά πόσο τέτοιου είδους κυκλώματα αποτελούσαν μεμονωμένες περιπτώσεις ή ένα διαδεδομένο φαινόμενο. Στα τέλη της δεκαετίας του 1970 πάντως αναφερόταν ότι στην Ελλάδα κυκλοφορούσαν αρκετά ακριβά μοντέλα αυτοκινήτων σε βαθμό που προκαλούσε εντύπωση ο αριθμός τους, συγκριτικά με το μέσο βιοτικό επίπεδο στη χώρα.¹¹⁵⁶

Εξ αφορμής πάντως τέτοιων περιστατικών το 1978 λαμβάνονται μέτρα για την εξυγίανση των κυκλωμάτων εμπορίας αυτοκινήτου. Στα μέτρα αυτά συμπεριλαμβανόταν η απαγόρευση του εκτελωνισμού οχημάτων στο όνομα του καταναλωτή, η απαγόρευση εκχώρησης συναλλαγματικών εγγράφων στους ελεύθερους εισαγωγείς, κι η κατάργηση των δόσεων. Μέτρα όπως το τελευταίο όμως δυσχέραιναν την αγορά αυτοκινήτου καινούριου ή μεταχειρισμένου, και σύμφωνα με μία μερίδα του Τύπου τουλάχιστον, αποσκοπούσαν όχι τόσο στην εξυγίανση του κυκλώματος και την προστασία των καταναλωτών, όσο στην επιβολή συμφέρουσας για το κράτος νομισματικής και συναλλαγματικής πολιτικής. Σύμφωνα με στοιχεία του Υπουργείου Συγκοινωνιών, το 1977 δαπανήθηκαν 11.000.000.000 δρχ. για εισαγωγή 90.000 αυτοκινήτων παρά τα ανασταλτικά μέτρα, ενώ το 1976 το αντίστοιχο ποσό ήταν 8.600.000.000. Παρά τα μέτρα που λαμβάνονταν επομένως η καταναλωτική τάση για αγορά αυτοκινήτου έβαινε αυξητική. Τα ποσά που πλήρωσαν οι Έλληνες καταναλωτές το 1977 για δασμούς, εισφορές κι άλλες επιβαρύνσεις ανέρχονταν σε 15.000.000.000

¹¹⁵⁶ Δ. Κληρονόμος, «Η κατάργηση των δόσεων στα καινούρια και τα μεταχειρισμένα λέγεται τώρα προστασία του καταναλωτή», *4 Τροχοί*, τ. 91, 1978, σ. 27. Το σύνολο των επιβατικών αυτοκινήτων το 1977 ήταν 565.000, εκ των οποίων τα 340.000 κυκλοφορούσαν στην περιοχή της μείζονος πρωτεύουσας. «4Τ Νέα. Πως να φέρετε αυτοκίνητο από το εξωτερικό χωρίς να βγείτε από την Ελλάδα», *4 Τροχοί*, τ. 91, 1978, σ. 22. «Πως να μην φέρετε αυτοκίνητα από το εξωτερικό», », *4 Τροχοί*, τ. 91, 1978, σ. 61 – 63. Το 1978 για παράδειγμα αποκαλύφθηκε ένα παράνομο κύκλωμα διακίνησης αυτοκινήτων στο οποίο συμμετείχαν τελωνειακοί, ένας χωροφύλακας, και ιδιώτες που ήταν υπεύθυνοι για τον έλεγχο των εισερχομένων κι εξερχομένων οχημάτων από την Ελλάδα. Αυτοί έβαζαν πλαστές σφραγίδες στα διαβατήρια με την ένδειξη είσοδος – έξοδος παίρνοντας ως αμοιβή 5.000 δρχ. Με αυτόν τον τρόπο, οι ιδιοκτήτες των αυτοκινήτων που είχε λήξει η άδεια ελεύθερης κυκλοφορίας τους στην Ελλάδα εμφανίζονταν να έχουν φύγει από την χώρα, ενώ στην πραγματικότητα έμεναν εδώ και κυκλοφορούσαν τα αυτοκίνητά τους, χωρίς να υποχρεούνται να πληρώνουν τέλη κυκλοφορίας. Κάποιοι τα μεταπωλούσαν σε άλλους ιδιοκτήτες, στα διαβατήρια των οποίων γινόταν η ίδια κομπίνα, ενώ ταυτόχρονα δεν πλήρωναν τέλη μεταβίβασης.

δρχ. Κατά μέσο όρο ένας Έλληνας ιδιοκτήτης αυτοκινήτου επιβαρυνόταν με 85.000 δρχ. ετησίως για ασφάλιστρα, τέλη κυκλοφορίας και καύσιμα.¹¹⁵⁷

Σε σχέση με όλες τις οικονομικές επιβαρύνσεις τις οποίες υφίσταντο οι Έλληνες κινούμενοι καταναλωτές, τα περιοδικά αυτοκινήτου επιχειρούσαν να αναλάβουν, όπως προαναφέρθηκε τον ρόλο προάσπισης των δικαιωμάτων τους. Με τον τρόπο αυτό λειτουργούσαν ως διαμεσολαβητικός φορέας μεταξύ όλων των συμβαλλομένων που εμπλέκονταν στην συγκρότηση του μεταπολεμικού κοινωνικού συμβολαίου, δηλαδή των οδηγών, του κράτους και των φορέας της αγοράς. Η διαμεσολάβηση αυτή αφορούσε επίσης μια σειρά από ετερόκλητες εκφάνσεις του κοινωνικού αυτού συμβολαίου, οι οποίες εκτέθηκαν μέχρι τώρα: κανονικοποίηση του χώρου και κυκλοφοριακή νομοθεσία, διασφάλιση της πρόσβασης σε καλής ποιότητας οδικές υποδομές, διασφάλιση της πρόσβασης σε καλής ποιότητας αυτοκίνητα ως προϊόντα, και βέβαια, φορολογική νομοθεσία.

Με βάση λοιπόν όλα τα παραπάνω, στην παρούσα εργασία προτείνεται ότι η μελέτη του λόγου που εκφέρεται στα περιοδικά ειδικού Τύπου για το αυτοκίνητο από τη δεκαετία του 1950 μέχρι και το γύρισμα των δεκαετιών 1970 – 1980 μπορεί να αποτελέσει μια χρήσιμη πηγή πληροφόρησης σε σχέση με την διάδοση της κουλτούρας της αυτοκίνησης στην Ελλάδα εκείνη την περίοδο. Ο λόγος που αρθρώνεται στα περιοδικά αυτά δεν μας διαφωτίζει απαραίτητα για το τι πραγματικά συνέβη. Δεν μπορεί κανείς ενδεχομένως να αντλήσει ασφαλή συμπεράσματα για το κατά πόσο η κοινωνική κατηγορία των οδηγών ως κινούμενων καταναλωτών βρισκόταν πράγματι στο στόχαστρο της φορολογικής ή κυκλοφοριακής νομοθεσίας, για το κατά πόσο η νομοθεσία αυτή που βρισκόταν υπό διαμόρφωση κατά την υπό μελέτη περίοδο ήταν δίκαιη, αυστηρή, ή ανεπαρκής, για το κατά πόσο η κριτική που διατυπωνόταν προς την Τροχαία, ή προς την κρατική μέριμνα για το οδικό δίκτυο ήταν πάντοτε δικαιολογημένη, ή για το κατά πόσο οι Έλληνες οδηγοί ήταν πράγματι κακοί, ή ήταν άμοιροι ευθυνών για τις κυκλοφοριακές συνθήκες που δημιουργούνταν στους ελληνικούς δρόμους.

Στα περιοδικά αυτά διατυπώνονται προσωπικές απόψεις που σκιαγραφούν συχνά αντικρουόμενες εικόνες για εκείνη την περίοδο. Άλλωστε, τέτοιες απόψεις συγκροτούνται γύρω από ρητές ή άρρητες παραδοχές που διαχρονικά δεν είναι

¹¹⁵⁷ Δ. Κληρονόμος, «Η κατάργηση των δόσεων στα καινούρια και τα μεταχειρισμένα λέγεται τώρα προστασία του καταναλωτή», *4 Τροχί*, τ. 91, 1978, σ. 27.

αυτονόητες, καθ' ότι εκφράζουν ιστορικές αντιλήψεις της υπό μελέτη περιόδου, όπως για παράδειγμα το ότι οι κοινωνικοί δρώντες κατά τη νεωτερικότητα έχουν συγκεκριμένα και οριοθετημένα δικαιώματα και υποχρεώσεις, βάσει ενός είδους κοινωνικού συμβολαίου, το οποίο είναι και αυτό ιστορικό απότοκο εκείνης της εποχής, κι όχι αυταπόδεικτο αξίωμα. Το ενδιαφέρον που παρουσιάζουν όμως οι απόψεις αυτές έγκειται αφ' ενός στο ότι τα περιοδικά ειδικού Τύπου έχουν σημαντικό ρόλο στη συγκρότηση και διάδοση της κουλτούρας της αυτοκίνησης στην Ελλάδα, κι αφ' ετέρου στο ότι αναλαμβάνουν έναν διαμεσολαβητικό ρόλο μεταξύ από τη μία πλευρά των κινούμενων καταναλωτών ως κοινωνικής κατηγορίας στις οποίες τα ίδια τα περιοδικά αυτοκινήτου συμβάλλουν, κι από την άλλη πλευρά των φορέων του κράτους και της αγοράς.



Στο πλαίσιο της διαφημιστικής τους προώθησης τα αυτοκίνητα προβάλλονται συνδυαστικά με συνυποδηλώσεις που παραπέμπουν σε έννοιες όπως η ερωτική γοητεία. Πηγή: *Auto Εξπρές*, τ. 32, 1969

Επιπλέον, η μελέτη του λόγου των περιοδικών αυτοκινήτου κατά την υπό μελέτη περίοδο απηχεί σε κάποιο βαθμό τόσο συλλογικές νοοτροπίες που συγκροτούνται σε σχέση με την αυτοκίνηση, όσο και τεχνοκοινωνικές μεταβολές σε σχέση με αυτή. Από τη μελέτη του ειδικού Τύπου κατά την περίοδο 1950 – 1980 προκύπτει επί παραδείγματι η σημαντική μετατόπιση που σημειώνεται όσον αφορά στην κοινωνική σημασιολογία του αυτοκινήτου ως μεταφορικού μέσου ιδιωτικής χρήσης. Η μετατόπιση αυτή συνδέεται με την διάδοση της χρήσης του σε ευρύτερα πληθυσμιακά στρώματα και κατά κύριο λόγο στην αναδυόμενη μεσαία τάξη. Γύρω από την ολοένα μαζικότερη χρήση του αυτοκινήτου ως προϊόν της τεχνολογίας αιχμής της εποχής, δομείται μία νέα κατηγορία κοινωνικών δρώντων με ισχυρή πλέον εκπροσώπηση στην αυξανόμενα εύρωστη μεσαία εισοδηματική τάξη. Η νέα αυτή συλλογικότητα κατασκευάζεται με άξονα την καταναλωτική δραστηριότητα και ανασηματοδοτεί την κοινωνική της ταυτότητα γύρω από το ζήτημα των υποχρεώσεων

και δικαιωμάτων που φέρουν οι καταναλωτές.¹¹⁵⁸ Στο πλαίσιο της καταναλωτικής κουλτούρας που αναδεικνύεται καίριας σημασίας για την ιεράρχηση των μεταπολεμικών κοινωνιών, η κινητικότητα προβάλλεται ως δικαίωμα που συνδέεται με τα οικονομικά πρότυπα κατανάλωσης της καπιταλιστικής οικονομίας και της τεχνολογικής προόδου, αλλά και της χωροταξικής αναδιοργάνωσης της ελληνικής επικράτειας μέσω του οδικού δικτύου.¹¹⁵⁹

Ένας δεύτερος θεματικός άξονας που αναδεικνύεται στο πλαίσιο του ειδικού Τύπου για το αυτοκίνητο αφορά πιο συγκεκριμένα στα καταναλωτικά πρότυπα που συνδέονται με τη σημειωτική δημόσια εικόνα της ταυτότητας των μεσαίων τάξεων, οι οποίες εν μέρει αναδιατάσσονται βάσει και των τεχνολογικών προϊόντων που χρησιμοποιούν. Κατ' αρχάς τα περιοδικά αυτά απευθύνονται κατά κύριο λόγο σε άνδρες και προβάλλουν το αυτοκίνητο ως ένα τέχνημα που συνιστά απαραίτητο συμπλήρωμα της δημόσιας αναπαράστασης της αναδυόμενης μεσαίας τάξης που αποκτά ή επιδιώκει να αποκτήσει οικονομική ευρωστία. Το γεγονός ότι το αυτοκίνητο είχε κυρίως έμφυλη διάσταση δεν ήταν βέβαια νέο για την εποχή. Το καινούριο στοιχείο όμως είναι ότι αποσυνδέεται από τα στερεότυπα μεγαλοαστικής ευμάρειας που αντιπροσώπευε μέχρι το Μεσοπόλεμο. Η μετατόπιση αυτή σχετίζεται εν μέρει με το ότι τα αυτοκίνητα γίνονται πιο προσιτά στην τιμή, αλλά και με το ότι η αγορά αυτοκινήτου απαιτούσε πλέον ενημέρωση σε σχέση με τα τεχνικά χαρακτηριστικά των μοντέλων που διατίθενται, ώστε οι μεσαίας οικονομικής δυνατότητας καταναλωτές να καταλήξουν στην πιο συμφέρουσα επιλογή με κριτήρια σχέσης κόστους – απόδοσης.

Ένα στοιχείο όμως που συνδέεται ακόμη περισσότερο με την έμφυλη και ταυτόχρονα οικονομική διάσταση των χρηστών του αυτοκινήτου αφορούσε στο ότι αυτοί έπρεπε πλέον να «εκπαιδευτούν» τεχνολογικά σε σχέση με το προϊόν που

¹¹⁵⁸ Για το ζήτημα της σχέσης διάχυσης τεχνολογικών προϊόντων στο πλαίσιο της κατανάλωσης και της δημιουργίας ταυτοτήτων στις μεταπολεμικές κοινωνίες, βλ. R. Oldenziel, "Europe's Mediation Junction: Technology and Consumer Society in the 20th Century", *History and Technology*, τ. 21, 2005, 107 – 139. R. Oldenziel, *Cold War Kitchen: Americanization, Technology and European Users*, MIT Press, Cambridge MA, 2011.

¹¹⁵⁹ Για την ανάδειξη της κινητικότητας ως δικαίωμα που συνδέεται με τα πρότυπα της φιλελεύθερης καπιταλιστικής οικονομίας βλ. J. Urry, *Mobilities, Polity*, Cambridge – Malden, 2007, σ. 184 – 194. Βλ. επίσης S. Luger, *Corporate Power, American Democracy, and the Automobile Industry*, Cambridge University Press, Cambridge, 2000. S. Böhm – C. Land – J. Campbell – M. Paterson "Introduction: Impossibilities of Automobility", στο S. Böhm – C. Land – J. Campbell – M. Paterson, (επιμ.), *Against Automobility*, Blackwell, Malden – Oxford – Carlton, 2006, σ. 3 – 16. P. A. Forstorp, "Quantifying Automobility: Speed, 'Zero – Tolerance' and Democracy", στο S. Böhm – C. Land – J. Campbell – M. Paterson, (επιμ.), *Against Automobility*, Blackwell, Malden – Oxford – Carlton, 2006, σ. 93 – 112. S. C. Rajan, 2006, "Automobility and the Liberal Disposition." στο S. Böhm – C. Land – J. Campbell – M. Paterson, (επιμ.), *Against Automobility*, Blackwell, Malden – Oxford – Carlton, 2006, σ. 113 – 130.

αποτελούσε το υλικό σύμβολο του ανδρισμού τους και της οικονομικής τους επιφάνειας. Ανεξαρτήτως όμως της έμφυλης ή ηλικιακής διάστασης των ομάδων στα οποία απευθύνεται ο ειδικός Τύπος για το αυτοκίνητο, αυτό που καθιστά η μελέτη της θεματολογίας των περιοδικών αυτοκινήτου σαφές, είναι ότι απευθύνεται σε ένα αναγνωστικό κοινό των μεσαίων εισοδηματικών κατηγοριών, προβάλλοντας την αυτοκίνηση ως μία πολιτισμική και καταναλωτική δραστηριότητα που είναι σύμφωνη με τα συνολικότερα αιτήματα της αναδύομενης μεσαίας τάξης.

Συμπερασματικά, κατά τη μεταπολεμική κυρίως εποχή παρατηρείται εντατικοποίηση των δικτύων κίνησης ανθρώπων, κεφαλαίων, αγαθών, πληροφοριών, αλλά και ιδεών και κοινωνικών προτύπων. Υποστηρίζεται επομένως ότι οι κοινωνικές και πολιτισμικές ταυτότητες των σύγχρονων υποκειμένων κατασκευάζονται σε μεγάλο βαθμό σε συνάρτηση με τα δίκτυα κίνησης στα οποία συμμετέχουν. Επιπλέον, επεκτείνοντας την προβληματική του Pierre Bourdieu σύμφωνα με την οποία η κοινωνική διάκριση συντελείται βάσει όχι μονάχα χρηματικού αλλά και συμβολικού κεφαλαίου,¹¹⁶⁰ στο πλαίσιο του παραδείγματος των Κινητικοτήτων υποστηρίζεται ότι η διαδικασία της κοινωνικής διάκρισης κατά την ύστερη νεωτερικότητα σχετίζεται σε μεγάλο βαθμό με το λεγόμενο κεφάλαιο κινητικότητας, που συνίσταται στην δυνατότητα για κίνηση και την προσβασιμότητα σε υποδομές, μέσα και υλικά ή συμβολικά προϊόντα διακίνησης (mobility capital ή motility).¹¹⁶¹

Εφορμώντας από τους παραπάνω μεθοδολογικούς προβληματισμούς, το συγκεκριμένο κεφάλαιο επιχείρησε να καταδείξει ότι η μελέτη της αυτοκίνησης ως υλικής έκφρασης της κουλτούρας μπορεί να συμβάλλει σημαντικά στην κατανόηση των κοινωνικοπολιτισμικών μετασχηματισμών που συνδέονται με την συγκρότηση ταυτοτήτων στην ελληνική μεταπολεμική κοινωνία. Υπό αυτό το ερευνητικό πρίσμα, το αυτοκίνητο μπορεί να ειδωθεί ως ένα εμβληματικό προϊόν της νεωτερικής καταναλωτικής κουλτούρας από τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια μέχρι περίπου και τη δεκαετία του 1980, που μέσω των κυκλοφοριακών ροών οχημάτων, ανθρώπων αλλά και πολιτισμικών στερεοτύπων αναδιατάσσει τις κοινωνικές δομές.

Η ιστορική εξέλιξη των αυξανόμενων οικονομικών και κυκλοφοριακών περιορισμών κι ελέγχων που τίθενται στην ανάπτυξη του συστήματος της αυτοκίνησης, οι οποίοι μάλιστα από την δεκαετία του 1970 κι εξής γίνονται ακόμη πιο έντονοι λόγω

¹¹⁶⁰ P. Bourdieu, *Η Διάκριση. Κοινωνική κριτική τη καλαισθητικής κρίσης*, (μετάφρ. Κ. Καψαμπέλη), Πατάκης, Αθήνα, 2004, 14 – 25, 155 – 162.

¹¹⁶¹ V. Kauffmann – M. Bergman – D. Joye, “Motility: Mobility as Capital”, σ. 745 – 756

αφ' ενός των πετρελαϊκών κρίσεων, κι αφ' ετέρου των οικολογικών προβλημάτων που προκύπτουν είναι ενδεικτική των εγγενών αντιφάσεων του συγκεκριμένου τεχνοκοινωνικού συστήματος, όπως παρατηρεί και ο Miller. Ενώ δηλαδή η διάδοση της ιδιωτικής αυτοκίνησης σε ευρύτερες πληθυσμιακές ομάδες αποσκοπεί πρωτογενώς στην εξασφάλιση ανετότερων και ταχύτερων κινητικότητων για περισσότερους, η διεύρυνση της πρόσβασης σε αυτή δημιουργεί κυκλοφοριακά, οικονομικά και περιβαλλοντικά αδιέξοδα που εν τέλει θέτουν περιορισμούς στην ταχεία και ασφαλή κινητικότητα.

5.3.4 Η αυτοκίνηση κι ο εκδημοκρατισμός των πρακτικών ελεύθερου χρόνου

H ALFA ROMEO

Θαύμασα τον Παρθενώνα
και στην κάθε του κολόνα
βρήκα τον χρυσό κανόνα

Όμως σήμερα το λέω
βρίσκω το καλό κι ωραίο
σε μια σπορ Alfa Romeo

Καλοκαίρια και χειμώνες
να' ναι γύρω μου ελαιώνες
πίσω μου όλ' οι αιώνες

Κι όπου μπρος μου ο δρόμος βγάζει
και σε πειρασμό με βάζει
δώς' του να πατάω το γκάτζι

Με τη δύναμη του λιόντα
και με του πουλιού τα φόντα
πιάνω τα εκατόν ογδόντα

Γεια σας θάλασσες και όρη
γεια σας κι έχω βάλει πλώρη
για της Αστραπής την Κόρη.

Οδυσσέας Ελύτης, Τα ρω του έρωτα

«Ένα κυριακάτικο απόγευμα μια από τις πιο τρελλές εκδρομικές ιδέες μπήκε στα σκαριά. Μέσα σε λίγη ώρα, δυο αυτοκίνητα (το ένα σε στυλ ... ημιαντίκα 1970) και 10

άτομα ξεκινούν με πολύ κέφι για μια εντελώς παρδαλή διαδρομή μήκους 30 χιλιομέτρων. Δυο οδηγοί που μόλις πριν δέκα μέρες πήραν το δίπλωμα οδήγησης κι ένας τρίτος με αρκετές διαθέσεις για κρέιζυ ντράιβινγκ, συντονισμένοι στις προτιμήσεις των άκρως νεανικών διαθέσεων, πραγματοποίησαν μια γερή κούρσα χαράς στους δρόμους των μπεστ γιανγκ θινγκς.»¹¹⁶² Το απόσπασμα αυτό από άρθρο που πρότεινε ιδέες για κοντινές στην Αθήνα εκδρομικές εξορμήσεις με το αυτοκίνητο σε περιοδικό του ειδικού Τύπου του 1971, σκιαγραφεί αρκετά εύγλωττα τον κεντρικό ρόλο της αυτοκίνησης στη διάδοση των πολιτισμικών πρακτικών του ελεύθερου χρόνου σε ευρέα πληθυσμιακά στρώματα. Ο λόγος που αρθρώνει είναι ιδιαίτερα αντιπροσωπευτικός. Οι νεανικές διαθέσεις για παρδαλές διαδρομές, κούρσες χαράς, κρέιζυ ντράιβινγκ και μπεστ γιανγκ θινγκς από οδηγούς που είχαν δίπλωμα οδήγησης μόλις δέκα ημέρες είναι ενδεικτικές των συμβολικών εννοιών που συνδέονται καίρια με τις σχετικά νεότευκτες για εκείνη την περίοδο συλλογικές πολιτισμικές νοηματοδοτήσεις της αυτοκίνησης: ελευθερία, ανεμελιά, απόδραση, αποθέωση της ταχύτητας, και βέβαια αποθέωση της νεανικότητας. Το γεγονός ότι όλα αυτά διαδραματίζονται με δύο αυτοκίνητα, εκ των οποίων το ένα είναι «ημιαντικά», άρα όχι ιδιαίτερα καινούριο, συνυποδηλώνει ότι η ανέμελη παρέα δεν είναι απαραίτητα εύπορη.



Διαφήμιση αυτοκινήτου. Οι σημειωτικές συνυποδηλώσεις του αυτοκινήτου συνδυάζονται με αυτές του ελεύθερου χρόνου. Πηγή: *4 Τροχοί*, τ. 100, 1978

Όπως υποστηρίχθηκε στο προηγούμενο μέρος, το αυτοκίνητο αποτέλεσε από τα μέσα της δεκαετίας του 1950 ένα τεχνολογικό προϊόν με κεντρικό ρόλο αφ' ενός στην συγκρότηση της μεσαίας τάξης με άξονα την καταναλωτική δραστηριότητα, κι αφ' ετέρου στη μεταβολή της σημειωτικής της δημόσιας εικόνας της. Στην μετατόπιση αυτή, οι πρακτικές του ελεύθερου χρόνου έχουν κεντρική θέση. Ακόμη κι αν στατιστικά το αυτοκίνητο χρησιμοποιείται από τις μεσαίες εισοδηματικές κατηγορίες

¹¹⁶² «Σαββατοκύριακα με εκδρομές στην Ελλάδα. Λούτσα», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 190, 1971, σ. 75 – 8.

για λόγους χρηστικότητας περισσότερο απ' ότι για δραστηριότητες του ελεύθερου χρόνου, είναι οι δεύτερες που καθορίζουν πολύ πιο έντονα την μετατόπιση της δημόσιας εικόνας της κοινωνικής τους ταυτότητας. Αυτό συμβαίνει επειδή οι πρακτικές του ελεύθερου χρόνου συνίστανται στην κατανάλωση προϊόντων πολιτισμικής βιομηχανίας, μέσω της οποίας συγκροτείται το λεγόμενο, συμβολικό κεφάλαιο. Η συσσώρευση του συμβολικού κεφαλαίου είναι ίσως σημαντικότερη από αυτήν του χρηματικού κεφαλαίου για την συγκρότηση των κοινωνικών και πολιτισμικών ταυτοτήτων, ειδικά στην ύστερη νεωτερικότητα.

Η μεταβολή της κοινωνικής σημασιодότησης των πρακτικών ελεύθερου χρόνου συμπίπτει χρονικά με την ανακατασκευή του ελληνικού τοπίου ως τουριστικού αξιοθέατου μέσω των υποδομών αυτοκίνησης, όπως αναλύθηκε και στο 4^ο κεφάλαιο. Μέχρι και τα τέλη περίπου της δεκαετίας του 1950, η μέριμνα για την κατασκευή του ελληνικού τοπίου ως αξιοθέατου αποσκοπούσε στην ενθάρρυνση περισσότερο του εξωτερικού και λιγότερο του εσωτερικού τουρισμού. Το γεγονός αυτό καθίσταται εμφανές από μία σειρά παραμέτρους. Κατ' αρχάς, το αίτημα για βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών στην Ελλάδα, από πλευράς οδικών υποδομών διατυπωνόταν ως επί το πλείστον αναφορικά κυρίως με την διευκόλυνση της τουριστικής αυτοκίνησης των ξένων.¹¹⁶³ Μέχρι περίπου και τη δεκαετία του 1960, τα αρνητικά σχόλια για τις ανεπαρκείς υποδομές αυτοκίνησης συχνά συνοδεύονταν από το επιχείρημα ότι η ανεπάρκεια αυτή βλάπτει τις κινητικότητες όχι τόσο των εγχώριων, αλλά των εξωτερικών τουριστών. Το 1961 για παράδειγμα αναφερόταν ότι ένα μεγάλο τμήμα της εθνικής οδού Ηγουμενίτσας – Ρίου βρισκόταν υπό ανακατασκευή η οποία προχωρούσε με βραδείς ρυθμούς. «Έν τῷ μεταξύ ὅμως ἡ Τουριστική σαιζόν ἤρχισε, τὰ Φέρρυ Μπόουτ ἀποβιβάζουν ἑκατοντάδες αὐτοκίνητα ξένων τουριστῶν πού ρίπτονται ἀνυπόμονοι εἰς τὴν περιπέτειαν τῆς διαδρομῆς τῆς ὡς ἄνω ὁδοῦ. Παραλλήλως ὅμως προ τῆς τοιαύτης καταστάσεως και μέ την «καλήν θέλησιν» πού τούς διακρίνει, οἱ Ἴταλοί κυκλοφοροῦν φυλλάδια πού οὐδόλως προαγάγουν τόν ἑλληνικόν τουρισμόν. Ἄς ἐλπίσωμεν ὅτι τό Ὑπουργεῖον Δημοσίων Ἔργων θά λάβῃ τὰ κατάλληλα μέτρα ὥστε αὐτή ἡ ἐπ' ἄπειρον ἀνακατασκευή νά περατωθῆ.»¹¹⁶⁴

Επιπλέον ενδεικτικό του ότι η ανάπτυξη της αυτοκίνησης στόχευε πρωτίστως στον εξωτερικό τουρισμό είναι το γεγονός ότι οι πρώτες προσπάθειες καθιέρωσης της

¹¹⁶³ *Το συγκοινωνιακό πρόβλημα κι η τουριστική ανάπτυξις*, τ. Β, Χερσαία Συγκοινωνία, Ελληνική Περιηγητική Λέσχη, Κέντρο Τουριστικών Ερευνών, Αθήνα, 1967, σ. 56 – 9.

¹¹⁶⁴ «Η οδός Ηγουμενίτσας – Ρίου», *Το Βολάν*, τ. 74, 1961, σ. α

υπηρεσίας οδικής βοήθειας της ΕΛΠΑ είχαν ως ομάδα στόχου κατ' αρχάς τους ξένους τουρίστες, ασχέτως αν τελικά απ' αυτήν ωφελούνταν κι οι Έλληνες οδηγοί.¹¹⁶⁵ Μάλιστα, ακόμη κι η κακή κυκλοφοριακή αγωγή των Ελλήνων οδηγών περιγραφόταν σε κάποιες περιπτώσεις ως ένα φαινόμενο αρνητικό όχι τόσο για τους ίδιους, όσο για την εικόνα της χώρας προς τους ξένους οδηγούς.¹¹⁶⁶

Από τα παραπάνω διαφαίνεται λοιπόν ότι η αυτοκίνηση συνδεόταν άρρηκτα με την ανάπτυξη του εξωτερικού τουρισμού μέχρι τη δεκαετία του 1960. Ακόμη κι αγώνες αυτοκινήτου παρουσιάζονταν στο δημόσιο λόγο της εποχής ως μέσο προσέλκυσης ξένων τουριστών. Βέβαια, οι αγώνες αυτοκινήτου συνεισέφεραν στην εξιδανίκευση του ελληνικού τοπίου στο συλλογικό φαντασιακό, με τρόπο που εν τέλει ευνοήθηκε και ο εσωτερικός τουρισμός. Οι αγώνες αυτοκινήτου αποτελούσαν δημόσια επίδειξη της τεχνολογίας αιχμής της εποχής συμβάλλοντας στην νοηματοδότηση της αυτοκινήτου ως αθλητικού και ψυχαγωγικού μέσου. Παρά το γεγονός ότι μέχρι τη δεκαετία του 1960 τουλάχιστον ήταν ένα ακριβό σπορ που αφορούσε σε μία προνομιούχα μειοψηφία μεγαλοαστών, οι περιγραφές των αγωνιστικών διαδρομών στον Τύπο της εποχής συνέβαλαν καίρια στον επαναπροσδιορισμό της ελληνικής υπαίθρου ως τουριστικό προορισμό. Δεν ήταν άλλωστε τυχαίο ότι μεταξύ των πολυπληθών διοργανώσεων αγώνων αυτοκινήτου περιλαμβανόταν και το Ράλλυ Τουρισμού.¹¹⁶⁷ Αδιαμφισβήτητα όμως ο αγώνας που συνέβαλε περισσότερο από οποιαδήποτε άλλη ελληνική διοργάνωση στη διεθνή προβολή της Ελλάδας ως τουριστικό προορισμό, ήταν το Διεθνές Ράλλυ Ακρόπολις.¹¹⁶⁸

Κατά την πρώτη διοργάνωση του ΔΡΑ το 1957 η εφημερίδα *Καθημερινή* αποτύπωσε το αθλητικό αυτό γεγονός ως εξής: «...ή περιοδεία πού άρχιζανε εκείνο τό ξημέρωμα μερικοί διαλεχτοί ξένοι, έπρόκειτο νά βάλη πραγματικά τήν Έλλάδα σ' ένα καινούργιο χάρτη. Ήταν οί αυτοκινητισταί πού έλάμβαναν μέρος εις τό πρώτο διεθνές ελληνικό ράλλυ, Ξένοι, Γάλλοι, Γερμανοί, Γιουγκοσλάβοι, Έλβετοί, Καναδοί, Αιγύπτιοι, Άγγλοι, Όλλανδοί καί ξένοι άσσοι, πρωτίστης κατηγορίας, νικηταί παγκοσμίων πρωταθλημάτων, όνόματα τρανταχτά εις τήν ειδικότητά τους, φίρμες

¹¹⁶⁵ «Και άλλη πρωτοβουλία της ΕΛΠΑ. Η υπηρεσία παροχής οδικής βοήθειας εις τους αυτοκινητιστάς», *Το Βολάν*, τ. 71, 1961, σ. 18.

¹¹⁶⁶ *Το συγκοινωνιακό πρόβλημα κι η τουριστική ανάπτυξις*, σ. 56 – 9.

¹¹⁶⁷ «Μεσάνυχτα από Κατάρας εις Καρπενήσιον», *Το Βολάν*, τ. 94, 1963, σ. 16. «Ζ' Πανελλήνιον Πρωτάθλημα Αυτοκινήτου Τουρισμού 1962. Κύπελλον Βασιλεύς Αλέξανδρος», *Το Βολάν*, τ. 94, 1963, σ. 15. «Το πρωτάθλημα Τουρισμού», *Το Βολάν*, τ. 105, 1963, σ. 8. «Αγών Αναβάσεως Πάρνηθος», *Το Βολάν*, τ. 109 – 110, 1964, σ. 2.

¹¹⁶⁸ Βλ. και Ν. Ζαλμάς, *50 Χρόνια Acropolis rally και άλλες ιστορίες*.

άνεγνωρισμένες, έλάμβαναν μέρος μέ άμάξια πολυτελείας, όχι με τζίπ, ή με τάνκς... «Πού τρέξατε; Στήν Έλλάδα;» Όλοι αυτοί μεθαύριο θά γυρίσουν πίσω εις τίς πατρίδες τους καί θά δώσουν συνεντεύξεις σέ έφημερίδες καί περιοδικά καί θά γράψουν άρθρα καί περιγραφές έπαγγελματικές καί θά βάλουν τήν Έλλάδα εις τόν χάρτη τών κρατών πού βρίσκονται σέ σημείο άρκετά έξελιγμένο, ώστε νά διοργανώνουν αυτοκινητιστικούς άγώνες. Διότι είναι βήμα αυτό καί όχι εύκολο. Άλλο είναι τά μουσειά, άλλο ή άμμουδιά καί ή γραφικότης καί άλλο ή αντιμετώπισις μιās άπαιτητικής στρατιάς μηχανημάτων καί όδηγών. Όλόκληρη ή Σοβιετική Ρωσία σήμερα είναι ζήτημα εάν μπορῆ νά κάνη μία τέτοια προσφορά, νά διαθέση δρόμους καί νά είναι οί δρόμοι πλαισιωμένοι μέ συνεργεία, μέ σταθμούς βενζίνης, μέ περίπτερα τουριστικά, νά αφήση έναν ξένο κόσμο νά περιπλανηθῆ δύο μερόνυκτα ελεύθερα, μέ ένα δρομολόγιο καί ένα χάρτη καί τήν ευχή νά μή χαθῆ καί περιπλανηθῆ...Είναι σημεία καί εκδήλωσις πολιτισμοῦ αὐτή ή έφετεινή πρόσκλησις καί ή άντανάκλασις της από τουριστικῆς άπόψεως μπορεῖ νά είναι άνυπολογίστου αξίας, μπορεῖ νά μάς στείλη τοῦ χρόνου χιλιάδες αυτοκίνητα μέ χιλιάδες χρησίμους περιηγητάς: «Πού έπήγατε πέρυσι; Τρέξατε άγώνα στήν Έλλάδα; Μά υπάρχουν δρόμοι; Έμεῖς είχαμε άκούσει ότι είναι άδιάβατοι, επικίνδυνοι ... Άπλως μέτριοι; Καί είναι θαυμάσιο τό τοπίο καί φιλόξενος ό κόσμος καί μαγευτικός ό καιρός; Καί υπάρχει καί βουνό καί θάλασσα καί φθίνεια καί έλευθερία καί συνεννόησις; Φύγαμε, μπαρκάραμε γιά Πειραιά και πάμε...» Αυτοί οί επισκέπται είναι τό νέο καί πλούσιο αίμα πού θά ζωντανέψη τίς αναιμικές άρτηρίες τῆς Έλλάδας. Όχι οί άλλοι πού κατεβαίνουν σέ ώργανωμένα μπουλούκια από τό υπερωκεάνειο καί περνοῦν λίγες βιαστικές καί άξόδευτες ώρες εις τά άξιοθέατα...»¹¹⁶⁹

Ο λόγος που η ανάπτυξη της αυτοκίνησης συνδεόταν με τον εξωτερικό τουρισμό οφειλόταν στο ότι εκείνη την περίοδο το αυτοκίνητο, κι όχι το αεροπλάνο όπως συμβαίνει μεταγενέστερα, λειτουργούσε ως εμβληματικό μέσο του ελεύθερου χρόνου και κυρίως του τουρισμού για τις μεσαίες τάξεις των Βορειοευρωπαϊών και Δυτικοευρωπαϊών, οι οποίοι πραγματοποιούσαν περιηγήσεις με το ιδιωτικό τους αυτοκίνητο τους σε ολόκληρη την ήπειρο και κυρίως τις νότιες χώρες. Κατά συνέπεια, ακόμη κι αν η πλειοψηφία των τουριστών εισέρχονταν στην Ελλάδα κυρίως με αεροπλάνο, όπως διαφαίνεται και από τους πίνακες του 4^{ου} κεφαλαίου, η

¹¹⁶⁹ *Η Καθημερινή*, 28/4/1956. «Το πανελλήνιο πρωτάθλημα. Με καταπληκτικήν επιτυχίαν διεξήχθη το IV Ράλλυ Ακρόπολις», *Το Βολάν*, τ. 9, 1956, σ. 9 – 10. «Απορίες του Βολάν. Το Ράλλυ Ακρόπολις», *Το Βολάν*, τ. 64, 1960, σ. 3. Βλ. ακόμη «'Ανεκάλυψη την υπέροχη χώρα που λέγεται Ελλάδα' γράφει σε μια ενθουσιώδη ειδική για το *Βολάν* ανταπόκρισή του ο διάσημος Ιταλός άσσος του αυτοκινητιστικού αθλητισμοῦ κ. Dore Letto di Priolo», *Το Βολάν*, τ. 61, 1961, σ. 17.

ανακατασκευή του χώρου μέσω των υποδομών αυτοκίνησης και των τουριστικών υποδομών ήταν καίρια, αφού τελικά η περιήγησή τους στους τουριστικούς προορισμούς γινόταν μέσω αυτοκινήτου. Για τον λόγο αυτό άλλωστε από το 1960 είχαν επεκταθεί στην Ελλάδα διεθνή δίκτυα ενοικίασης αυτοκινήτων, όπως της AVIS Rent a Car και της Hertz, τα οποία προσέφεραν τη δυνατότητα περιήγησης στους τουρίστες που εισέρχονταν στη χώρα με πλοίο ή αεροπλάνο.¹¹⁷⁰

Όπως όμως προαναφέρθηκε, η ανάπτυξη του εξωτερικού τουρισμού συνδεόταν με την εξιδανίκευση του ελληνικού τοπίου στον Τύπο της εποχής, ο οποίος φιλοξενούσε δημοσιεύματα με την απήχηση της χώρας μας στους ξένους τουρίστες. Επομένως, εφ' όσον η αυξανόμενη αριθμητικά ομάδα των Ελλήνων οδηγών αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης πληροφορείτο για την έλξη που ασκεί η χώρα τους σε ξένους επισκέπτες, ήταν αναμενόμενο ότι θα αποκτούσαν ενδιαφέρον να υιοθετήσουν αντίστοιχες πολιτισμικές πρακτικές και να επαναπροσδιορίσουν τον τόπο τους ως καταναλωτικό προϊόν αναψυχής.¹¹⁷¹ Έτσι, αρχίζει να εξελίσσεται το ρεύμα κινητικότητας του εσωτερικού τουρισμού, με το οποίο σταδιακά η ιδιοκτησία αυτοκινήτου συνδέθηκε άρρηκτα. Η βελτίωση των οδικών και τουριστικών υποδομών αυτοκίνησης κι η διαρκής προβολή πολλών τόπων ως τουριστικών προορισμών εκπάγλου καλλονής, σε συνδυασμό με τη διάδοση της ιδιοκτησίας αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης και στην Ελλάδα ενθάρρυναν δευτερογενώς και τη διάδοση της τουριστικής αυτοκίνησης στην ελληνική μεσαία τάξη και συνολικότερα τη διασύνδεση του αυτοκινήτου με τις πρακτικές ελεύθερου χρόνου.¹¹⁷² Επιπλέον, η αναδιοργάνωση της ελληνικής επικράτειας μέσω της κατασκευής δρόμων, ή ξενοδοχείων όπως τα Ξενία, που υποστηριζόταν ότι βρίσκονταν στην υπηρεσία των αυτοκινητιστών, ή

¹¹⁷⁰ «Η AVIS στην Ελλάδα», *Το Βολάν*, τ. 163 – 4, 1968, σ. 30. Η AVIS Rent a Car ανέθεσε στην ελληνική εταιρεία ενοικίασης αυτοκινήτων Olympic την αποκλειστική αντιπροσώπευση του δικτύου της στην Ελλάδα το 1960. Τα κεντρικά γραφεία της AVIS βρίσκονταν στην Αθήνα, ενώ τα παραρτήματά της στην Κρήτη, την Κέρκυρα και την Ρόδο. Ο στόλος της αποτελείτο από 500 καινούρια οχήματα από Fiat μέχρι Mercedes. Τα ενοικιαζόμενα της παραδίδονταν και παραλαμβάνονταν σε οποιοδήποτε σημείο της Ελλάδας αντί 900 δρχ. Το 1962 ιδρύεται στην Ελλάδα κι η εταιρεία ενοικίασεως αυτοκινήτων Hertz Hellas από την Hertz American Ltd. (<https://www.hertz.gr/History> πρόσβαση 10 – 8 – 2015)

¹¹⁷¹ Για την πρόσληψη των ξένων τουριστών από την ελληνική κοινωνία, βλ. και Μ. Nikolakakis, “Representations and social practices of alternative tourists in post-war Greece to the end of the Greek military Junta”, *Journal of Tourism History*, τ. 7, 2015, σ. 5 – 17.

¹¹⁷² Βλ. και Σ.Α. Παπαζαφειροπούλου, «Ο ρόλος της αυτοκίνησης στην κουλτούρα του ελεύθερου χρόνου των ελληνικών μεσαίων και κατώτερων τάξεων κατά την περίοδο 1950 – 1970», στο Κ. Δημάδης (επιμ.), *Πρακτικά Ε' Ευρωπαϊκού Συνεδρίου Νεοελληνικών Σπουδών της Ευρωπαϊκής Εταιρείας Νεοελληνικών Σπουδών. Θεσσαλονίκη 2 – 5 Οκτωβρίου 2014*, Ευρωπαϊκή Εταιρεία Νεοελληνικών Σπουδών, Αθήνα, 2015, σ. 367 – 385.

κέντρων διασκέδασης κατά μήκος της παραλιακής οδού σταδιακά ενθάρρυναν την αύξηση των ροών εσωτερικής τουριστικής αυτοκίνησης στην Ελλάδα.¹¹⁷³



«Τα Ξενία εις την υπηρεσίαν των αυτοκινητιστών». Στη φωτογραφία απεικονίζεται το Ξενία Ναυπλίου. Πηγή: *Το Βολάν*, τ. 118, 1964.

Η έκδοση τουριστικών οδηγών και οδικών χαρτών συνέβαλε επίσης αποφασιστικά στην επαναπρόσληψη του εθνικού χώρου ως αντικείμενο συμβολικής και ταυτόχρονα γνωστικής κατάκτησης μέσω της τουριστικής περιήγησης.¹¹⁷⁴ Είναι χαρακτηριστικά ως προς αυτό τα σχόλια που συνόδευαν για παράδειγμα την έκδοση του τουριστικού οδηγού της Μόμπιλ Όιλ Ελλάς: «Θεωρούμεν άξιοσημείωτον καί άξιομίμητον τήν μεγάλην προσπάθειαν τῆς Ἑταιρείας ΜΟΜΠΙΛ ΟΪΛ, ἢ πρωτοβουλία τῆς ὁποίας ἀποτελεῖ πλέον ἓνα ἐκ τῶν κυριωτέρων παραγόντων τουριστικῆς ἀξιοποίησεως τῆς Ἑλλάδος, πρωτοβουλία ὁμως ὠφειλομένη καθαρῶς εἰς ἰδιώτας καί ὑπαγορευομένην μόνον ἀπό ἀγάπην πρὸς τήν Ἑλλάδα.»¹¹⁷⁵

Επιπλέον σε τουριστικό οδηγό του 1965 αναφερόταν: «Ἡ προσπάθεια νά γνωρίσουμε ὄλο καί περισσότερα μέρη τῆς Ἑλλάδος εἶναι αὐτό που λέγεται ἐσωτερικός τουρισμός. Καί ἡ ἔκδοσις τοῦ Τουριστικοῦ Ὁδηγοῦ τῆς Ἑλλάδος αὐτόν τόν σκοπόν ἐξυπηρετεῖ. Γιατί μέ τήν προβολή πού γίνεται σ' ὅλα τὰ ὠραῖα μέρη, στά ἱστορικά μνημεῖα καί στούς ἀρχαιολογικούς χώρους, δημιουργεῖται ἐνδιαφέρον, ζωή καί κίνησις, δημιουργοῦνται οἱ καλύτερες προϋποθέσεις γιά νά γίνη γνωστή καί νά

¹¹⁷³ «Ξενία: Τα ξενοδοχεία του ΕΟΤ στην υπηρεσία των αυτοκινητιστών», *Το Βολάν*, τ. 118, 1964, σ. 24. *Εμπρός*, 29/7/1953.

¹¹⁷⁴ Βλ. για παράδειγμα, *Τουριστικός οδηγός για την Ελλάδα*, Οργανισμός Τουριστικών Εκδόσεων, Αθήνα, 1965

¹¹⁷⁵ «Χάριν εις την ιδιωτικήν πρωτοβουλία ενισχύεται η τουριστική προβολή της χώρας μας. Τεράστια η συμβολή της Εταιρίας Μόμπιλ Όιλ Ελλάς Α.Ε.», *Το Βολάν*, τ. 78, 1961, σ. 4. Βλ. ακόμη «Μια αξιόπαινος επίτευξις. Η Μόμπιλ Όιλ Ελλάς συμβάλλει εις την ανάπτυξιν του τουρισμού μας», *Το Βολάν*, τ. 68, 1961, σ. 7. «Τουριστικός οδηγός Εύβοιας – Σκύρου», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 63, 1961.

άγαπηθῆ περισσότερο ἢ χώρα μας.»¹¹⁷⁶ Στον ἴδιο Τουριστικό Οδηγό αναφερόταν ἐπίσης: «Θά συνιστοῦσα σ' ἓναν κουρασμένο κι' ἐκνευρισμένο ἀπό τήν καθημερινή ζωὴ Ἀθηναῖο, ἂν δέν μπορῆ νά ταξιδέψη, νά πάρη νά διαβάσῃ λίγες σελίδες ἀπό τον Ὁδηγό... Μὲ τόν Τουριστικό Ὁδηγό του 1962 προσφέρεται στον τόπο μας... γνώση πού χρειάζεται ... γιὰ νά τῆς δώσουμε τόν ἑαυτό μας, σ' ἓνα ταξίδι χαρᾶς, ἐπιστροφῆς στὴ φύση καί τούς προγονικούς μας ἀνθρώπους, γνωριμιᾶς μὲ τήν Ἑλληνικὴ γῆ, πού θά μας κάμῃ περισσότερο Ἑλληνας!»¹¹⁷⁷ Μὲ βάση τα ἀποσπάσματα που παρατέθηκαν, θα μπορούσε να υποστηριχθεῖ ὅτι ο ἐσωτερικὸς τουρισμὸς προβαλλόταν ὡς εργαλεῖο πατριδογνωσίας γιὰ τοὺς Ἑλληνας, ἀλλὰ καὶ μίας μορφῆς προσκυνηματικῆ διαδικασίας μέσω της οποίας τονωνόταν τὸ εθνικὸ φρόνημα.

Στο συνέδριο του Συλλόγου ἀρχιτεκτόνων το 1961, ὁ Α. Θεοδοσιάδης, Ὑφυπουργὸς Δημοσίων Ἔργων ἀνέφερε γιὰ τὴν σταδιακὴ ἀνάπτυξη του ἐσωτερικοῦ τουρισμοῦ: «[Ἡ ἀνάπτυξη] τοῦ ἐσωτερικοῦ Τουρισμοῦ ... ἐγένετο βίωμα διὰ τὸν Ἑλληνα πολίτην, ὁ ὁποῖος ἤρχισε νά αἰσθάνεται πλέον τὴν ἀνάγκην τῆς ἀναπαύσεως, κατὰ τοὺς θερινούς μῆνας, κυρίως, τοῦ ἔτους. Ἀλλὰ καί τὰ μέσα μεταφορᾶς, τόσο τῶν προϊόντων, ὅσο καί τοῦ ἐπιβατικοῦ κοινοῦ, ἀντικατεστάθησαν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ὑπὸ τῶν μηχανικῶν μέσων, συντομευθέντος οὕτω τοῦ χρόνου μεταφορᾶς τῶν προϊόντων καί τοῦ πολίτου, τοῦ Ἑλληνοῦ πολίτου. Αἱ συνέπειαι τῆς ἀναπτύξεως τῶν κλάδων τῆς Οἰκονομίας μας ἦσαν ἡ αὔξησις τοῦ εἰσοδήματος τοῦ Ἑλληνοῦ πολίτου. Ἡ αὔξησις τοῦ εἰσοδήματος εἶχεν ὡς συνέπεια τὴν ἀλλαγὴν τοῦ τρόπου ζωῆς τοῦ Ἑλληνοῦ, ἀπὸ τὸν τρόπον μὲ τὸν ὁποῖον οἱ προγόνου του ἔζων κατὰ τὰς παρελθούσας δεκαετίας...»¹¹⁷⁸

Ὁ εἰδικὸς Τύπος γιὰ τὸ αὐτοκίνητο συνέβαλε καίρια στὴν διασύνδεση τῆς αὐτοκίνησης μὲ τὴν κουλτούρα τοῦ ἐλεύθερου χρόνου στους Ἑλληνας οδηγούς. Στὰ περιοδικὰ τοῦ αὐτοκινήτου, ἀπαντοῦν ἐκτενῆ ἀρθρα ἀναφορικὰ μὲ καινούρια γιὰ τὴν ἐποχὴ, πολιτισμικὴ πρακτικὴ, τῶν ταξιδιῶν καὶ τῶν ἐκδρομῶν. Εἶναι βέβαια γεγονός ὅτι μέχρι νὰ διαδοθεῖ ἡ ἰδιοκτησία αὐτοκινήτου σε ευρύτερες πληθυσμιακὲς ομάδες, καθ' ὅλη τὴ διάρκεια τῶν δεκαετιῶν τοῦ 1950 καὶ τοῦ 1960 ἡ πλειοψηφία τοῦ κόσμου μετακινεῖτο μὲ λεωφορεῖα καὶ γιὰ λόγους ἀναψυχῆς. Ἀπὸ τὴ δεκαετία τοῦ 1950 τουλάχιστον ἀναφέρεται ὅτι πλῆθος κατοίκων τοῦ λεκανοπεδίου σε ἀργίες ὅπως τὸ

¹¹⁷⁶ Π. Γ. Πυριοβόλης, «Εἰσαγωγή στὴν ἐκδοσὶ τοῦ 1962», *Τουριστικὸς ὁδηγὸς γιὰ τὴν Ελλάδα*

¹¹⁷⁷ Δ. Λουκάτος, «Εἰσαγωγή στὴν ἐκδοσὶ τοῦ 1962», *Τουριστικὸς ὁδηγὸς γιὰ τὴν Ελλάδα*

¹¹⁷⁸ Α. Θεοδοσιάδης, «Ὁμιλία στο Ἀ' Πανελλήνιο Συνέδριο Ἀρχιτεκτόνων - Δελφοί 15 - 17 Δεκ. 1961», *Τεχνικὰ Χρονικά*, τ. 240, 1964, σ. 44.

Πάσχα ή η Καθαρά Δευτέρα ταξίδευαν μαζικά σε κοντινές εξοχικές περιοχές. Εκείνη την περίοδο, μονάχα ένα μέρος των ταξιδιωτών χρησιμοποιούσε ιδιωτικό αυτοκίνητο, ενώ η πλειοψηφία επέλεγε μέσα όπως τρένο ή λεωφορείο.¹¹⁷⁹ Τα Κ.Τ.Ε.Λ. γι' αυτό το λόγο συμπεριέλαβαν στα δρομολόγια τους ειδικές τουριστικές διαδρομές.¹¹⁸⁰ Ωστόσο, από αυτήν την δεκαετία του 1960 ο Τύπος αναφέρει ότι η κυκλοφοριακή συμφόρηση που παρατηρείται στο λεκανοπέδιο, όπου συγκεντρωνόταν κι ο μεγαλύτερος αριθμός των κυκλοφορούντων πανελλαδικά οχημάτων δεν οφειλόταν μονάχα στο ελλιπές οδικό δίκτυο, αλλά και στον ωραίο ελληνικό καιρό που παρέσυρε τους Έλληνες οδηγούς να κάνουν βόλτες με το αυτοκίνητό τους έως αργά το βράδυ, σε πολύ μεγαλύτερο ποσοστό απ' ότι άλλοι Ευρωπαίοι.

Το φεστιβάλ Επιδαύρου που αρχίζει να διοργανώνεται από τις αρχές της δεκαετίας του 1960 υπήρξε ένας από τους εμβληματικότερους παράγοντες διάδοσης και καθιέρωσης των εξορμήσεων σε κοντινές περιοχές της Αθήνας ως μέρος της λαϊκής ψυχαγωγίας. Η Ελληνική Περιηγητική Λέσχη άλλωστε ήταν συνδιοργανωτής μαζί με τον ΕΟΤ του συγκεκριμένου φεστιβάλ.¹¹⁸¹ Η διαχείριση της πρωτοφανούς για τα δεδομένα της εποχής προσέλευσης 1.500 αυτοκινήτων στο χώρο του αρχαίου θεάτρου χαρακτηρίστηκε από τον Τύπο της εποχής ως θαύμα που συντελέστηκε χάρη στις προσπάθειες της Τροχαίας προαστίων και της Βασιλικής Χωροφυλακής.¹¹⁸² Η αναλογία πάντως των ταξιδιωτών, που μετακινούνται με αυτοκίνητο κατά τις εκδρομικές τους εξορμήσεις από τις πόλεις προς την ύπαιθρο, αλλάζει σταθερά μέχρι τη δεκαετία του 1970. Παράλληλα βέβαια με τα ρεύματα τουριστικής αυτοκίνησης διογκώνεται κι ένα ακόμη φαινόμενο που περιγράφηκε στο προηγούμενο υποκεφάλαιο, τα τροχαία και συχνά θανατηφόρα ατυχήματα κατά τη διάρκεια των γιορτινών εξόδων κι επιστροφών από και προς τις πόλεις.¹¹⁸³

¹¹⁷⁹ Γ. Καιροφύλας, *Η Αθήνα στη δεκαετία του '50*, Φιλιππούτσος, Αθήνα, 1993, σ. 74. Ενδεικτικά, το Πάσχα του 1952 σημειώθηκε μεγάλη έξοδος από την Αθήνα προς επαρχία, κατά την οποία 4.500 ταξίδεψαν με τακτικά τρένα 24.000 με ιδιωτικά λεωφορεία και 17.000 με αυτοκίνητα, ενώ ακόμη 74 οτομοτρίες αναχώρησαν προς Τρίπολη, Καλαμάτα και Πάτρα.

¹¹⁸⁰ Ε. Κωνσταντινίδης, «Τουριστικά δρομολόγια του 8^{ου} ΚΤΕΛ Αττικής», *Το Βολάν*, τ. 106, 1963, σ. 26.

¹¹⁸¹ «Φεστιβάλ Επιδαύρου», *Το Βολάν*, τ. 88, 1962.

¹¹⁸² «Το θαύμα της απροσκόπτου κινήσεως χιλιάδων αυτοκινήτων κατά τη διάρκεια των Επιδαυρίων», τ. 100, 1963, σ. 5.

¹¹⁸³ Γ. Καιροφύλας, *Η Αθήνα στη δεκαετία του '70*, Φιλιππούτσος, Αθήνα, 2006, σ. 249. Επί παραδείγματι, η έξοδος των Αθηναίων την Καθαρά Δευτέρα του 1972 ξεπέρασε κάθε προηγούμενο. Υπολογίστηκε ότι περισσότερα από 170.000 αυτοκίνητα βγήκαν από την πόλη, κι ότι οι εκδρομείς ήταν περίπου 600.000. Δέκα άνθρωποι σκοτώθηκαν σε τροχαία, κι οι τραυματίες ήταν αναρίθμητοι. Στην επιστροφή, για μία απόσταση 50 χλμ. χρειάζονταν έως και 3 ώρες. Ενδεικτικά επίσης, κατά την πασχαλινή έξοδο του 1977 σημειώθηκαν 31 θάνατοι και 337 τραυματισμοί. Τότε καθιερώθηκε ο τηλεφωνικός αριθμός του ΕΚΑΒ.

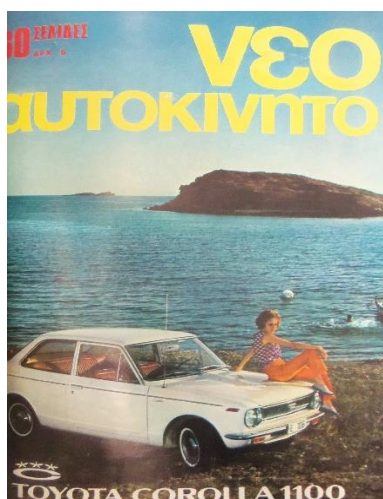


Ο χώρος στάθμευσης του αρχαίου θεάτρου στην Επίδαυρο, γεμάτος από αυτοκίνητα θεατών που συνδύαζαν την παρακολούθηση της παράστασης με μια κοντινή εκδρομή από την Αθήνα, 1955. Πηγή: Αρχείο Δ. Χαρισιάδη – Φωτογραφικό Αρχείο Μουσείου Μπενάκη

Η αλλαγή στις πολιτισμικές συνήθειες αντικατοπτρίζεται στην εικονογραφία των στίχων των λαϊκών τραγουδιών της εποχής: «Βρε Μανώλη τραμπαρίφα/ βάλε τη διπλή ταρίφα/ φουλαριστός τράβα ντουγρού/ στη λεωφόρο του Συγγρού/ Απόψε το κορίτσι θέλει θάλασσα/ κι εγώ ποτέ χατήρι δεν του χάλασα...Στα θαλασσινά μπαράκια/ μπίρες και καλαμαράκια/ κιθάρες, ντέφι και βιολιά/ και ξάπλες στην ακρογιαλιά/ Απόψε που υπάρχουνε τα τάληρα/ ρε μάγκες θα οργώσουμε τα Φάληρα».¹¹⁸⁴ «Με αμάξι πρώτη μάρκα/ ξεκινήσαμε για τσάρκα/ Πόρτο Ράφτη και Ραφήνα/ ήμουν κάργα από βενζίνα/ Με την πρώτη κατηφόρα/ πήρε η μηχανή μας φόρα/ και ρολάραμε ωραία/ κι ας εφώναζε η Τροχαία... Όλο ίσα το τιμόνι/ στα τριάντα το γαλόνι/ και θα κάνω Καπανδρίτι/ επαφή ίσαμε την Κρήτη/ Βγήκε – βγήκε το φεγγάρι/ και το φρένο μας λασκάρει/ κι όταν φτάσαμε Καστέλλα/ εξεφούσκωσε η σαμπρέλλα».¹¹⁸⁵

¹¹⁸⁴ Το τραγούδι «Ο τραμπαρίφας» σε στίχους Αλ. Σακελλάριου – Χρ. Γιαννακόπουλου και μουσική Μ. Σουγιούλ κυκλοφόρησε το 1951 και ερμηνεύθηκε από διαφόρους τραγουδιστές της εποχής, όπως ο Ν. Γούναρης, ο Τ. Μαρούδας κι η Β. Μοσχολιού.

¹¹⁸⁵ Γ. Καιροφύλας, *Η Αθήνα τη δεκαετία του '70*, σ. 94. Το τραγούδι «Σιγά Μανώλη σιγά» σε στίχους Γ. Ασημακόπουλου και μουσική Γ. Μουζάκη κυκλοφόρησε ως δισκογραφική δουλειά το 1993 ερμηνευμένο από τη Βίκυ Μοσχολιού, αλλά ήταν επιτυχία ήδη από το 1970.



Σύνηθες θέμα των διαφημίσεων αυτοκινήτων ήταν οι φωτογραφίες νέων μοντέλων μπροστά στη θάλασσα, με τις αντίστοιχες συνοποδηλώσεις περί ελεύθερου χρόνου που αυτό είχε. Πηγή: *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 140, 1967.

Τα περιοδικά αυτοκινήτων ανταποκρινόμενα στις νέες κοινωνικοπολιτισμικές και καταναλωτικές τάσεις της εποχής αποτελούσαν πολύτιμες πηγές ταξιδιωτικών πληροφοριών καθ' ότι το αναγνωστικό κοινό καλείται να «ανακαλύψει» τις ομορφιές της Ελλάδας. Τα άρθρα που ενημερώνουν τους αναγνώστες για τουριστικούς προορισμούς ανά την Ελλάδα που μπορούν να επισκεφθούν με το αυτοκίνητό τους διαρκώς πληθαίνουν. Οι κινούμενοι καταναλωτές μεσαίων εισοδηματικών τάξεων αντλούσαν από τα άρθρα αυτά πληροφορίες για τις οδικές διαδρομές που μπορούσαν να ακολουθήσουν με βάση την ποιότητα του οδικού δικτύου, τις χιλιομετρικές αποστάσεις, ή τις υποδομές όπως πρατήρια καυσίμων, ή καταλύματα. Στα περιοδικά αυτοκινήτου εντοπίζονται επίσης μόνιμες στήλες με αφιερώματα στα αξιοθέατα και τις φυσικές καλλονές στα οποία παρέχει πρόσβαση το οδικό δίκτυο, βάσει των οποίων οι εκδρομείς μπορούν να χαράξουν ταξιδιωτικές διαδρομές. Μέσω της διαδικασίας του εσωτερικού τουρισμού ως πατριδογνωσίας, στο πλαίσιο του λόγου που αρθρώνεται στον ειδικό Τύπο, η ελληνική επαρχία κι η ύπαιθρος ανασηματοδοτούνται ως αξιοθέατο. Τα βυζαντινά μοναστήρια, οι δρυμοί και κυρίως οι αρχαιολογικοί χώροι κι οι παραλίες, προβάλλονται ως πολιτισμικά προϊόντα με σημασιολογικό φορτίο εθνικού χαρακτήρα και μετωνυμικά σύμβολα της νεοελληνικής κουλτούρας.¹¹⁸⁶

Η συμβολική κατανάλωση αυτών των τόπων μέσω της πρόσβασης που προσφέρει σε αυτά η αυτοκίνηση συνδυάζει την εθνική αυτογνωσία μέσω της πληροφόρησης για το ιστορικό παρελθόν και τη φύση της Ελλάδας που προσφέρονταν

¹¹⁸⁶ Βλ. και Μ. Νικολακάκης, *Τουρισμός και Ελληνική Κοινωνία κατά την περίοδο 1945 – 1974*, Διδακτορική Διατριβή, Πανεπιστήμιο Κρήτης, Ρέθυμνο, 2013

στα περιοδικά αυτοκινήτου, με τα νέα καταναλωτικά πρότυπα ευμάρειας και κινητικότητας. Στα περιοδικά αυτά απαντούν κι οι πρώτες αναφορές τόπων που αναδείχθηκαν σε εμβληματικούς προορισμούς μαζικής τουριστικής προσέλευσης κατά τη μεταπολεμική εποχή, όπως τα Μετέωρα, το φαράγγι της Σαμαριάς, τα Καλάβρυτα, το Ναύπλιο, το Σούνιο. Σε αυτά τα άρθρα διατυπώνονται όχι μόνο ιδέες για διαδρομές και προορισμούς διακοπών αλλά και συστάσεις για τα προληπτικά μέτρα που πρέπει να λάβουν οι οδηγοί σε σχέση με το αυτοκίνητό τους πριν ξεκινήσουν το ταξίδι τους.¹¹⁸⁷

Η τουριστική πατριδογνωσία ως έκφραση της καταναλωτικής κουλτούρας και της αυτοκίνησης είχε εξελιχθεί σε σημαντικό θεματικό πυλώνα των περιοδικών αυτοκινήτου. Πέρα όμως από τους δημοφιλείς προορισμούς, όπως υποστηρίζεται στον ειδικό Τύπο κυρίως από τα τέλη του 1960 κι εξής, οι «λάτρες της περιπέτειας» καλούνται να ανακαλύψουν και να κατακτήσουν ακόμη πιο απομακρυσμένα και «απόρθητα» μέρη μέσω του αυτοκινήτου τους, ενώ ακόμη και το κακό οδικό δίκτυο μπορεί να θεωρηθεί ως μέρος αυτής της περιπέτειας, για την οποία βέβαια τα περιοδικά μπορούν να προσφέρουν και τεχνικές συμβουλές. Μέσα από τα σχετικά άρθρα τα περιοδικά αυτά φιλοδοξούσαν να ενημερώσουν τους κινούμενους καταναλωτές όχι μόνο για τους δημοφιλείς προορισμούς, αλλά ακόμα και για την πιο άγνωστη γωνιά και το απομακρυσμένο χωριό της Ελλάδας. Το περιοδικό *4 Τροχοί* μάλιστα σε συνεργασία με το περιοδικό *Ταξιδεύοντας* διοργάνωσαν διαγωνισμό δημοσιογραφίας

¹¹⁸⁷ «Για να γνωρίσωμεν τους τουριστικούς μας θησαυρούς. Μυστράς – Μονεμβάσια – Ταΰγετος», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον* I.X., τ. 49, 1960, σ. 6 – 7. Π. Καρόπουλος, «Διά να γνωρίσωμεν τον τόπον μας. Ταξιδεύοντας στην Ελλάδα», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον* I.X., τ. 67 – 8, 1961, σ. 17. «Γουΐκ Έντ», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 135 – 6, 1966, σ. 127 – 8. Κ. Μπρούσαλης, «Σαββατοκύριακα με εκδρομές στην Ελλάδα.», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 155 – 6, 1966, σ. 74 – 7. Κ. Μπρούσαλης, «Σαββατοκύριακα με εκδρομές στην Ελλάδα.», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 161 – 2, 1968, σ. 75 – 8. Ν. Ζερβονικολάκης, «Σαββατοκύριακα με εκδρομές στην Ελλάδα. Το νησί των ονείρων», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 188-9, 1970, σ. 91 – 4. «Σαββατοκύριακα με εκδρομές στην Ελλάδα. Λούτσα», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 190, 1971, σ. 75 – 8. «Σαββατοκύριακα με εκδρομές στην Ελλάδα. Κόρινθος», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 191 – 2, 1971, σ. 75 – 8. Ν. Ζερβονικολάκης, «Σαββατοκύριακα με εκδρομές στην Ελλάδα. Μάταλα», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 195 – 6, 1971, σ. 75 – 8. «Σαββατοκύριακα με εκδρομές στην Ελλάδα.», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 197, 1971, σ. 75 – 8. Ν. Ζερβονικολάκης, «Σαββατοκύριακα με εκδρομές στην Ελλάδα. Ένας Αθηναίος ανακαλύπτει την Αθήνα», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 198, 1971, σ. 75 – 8. Ν. Ζερβονικολάκης, «Σαββατοκύριακα με εκδρομές στην Ελλάδα. Ένα ταξίδι – ημερολόγιο στην Ανατολική Κρήτη», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 206, 1971, σ. 75 – 8. «Ελάτε να γνωρίσωμε την Κύπρο», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 207, 1971, σ. 30. «Καλοκαίρι στα νησιά μας», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 208, 1971, σ. 60 – 2. «Πάνω στα ψηλά βουνά», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 208, 1971, σ. 63 – 4. Ν. Ζερβονικολάκης, «Εραστές του ονείρου», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 208, 1971, σ. 65 – 6. Ν. Ζερβονικολάκης, «Σαββατοκύριακα με εκδρομές στην Ελλάδα. Λεωνίδι – Σπήλαια Δυρού – Περίπατος στο Σούνιο», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 211 – 212, 1972, σ. 75 – 8. Ν. Ζερβονικολάκης, «Σαββατοκύριακα με εκδρομές στην Ελλάδα. Στη Ρόδο, μήνυμα καλοκαιριού – Χαλκιδική, μια γεωγραφική... χίπισσα – Και ολίγη Πεντέλη, ο πευκόφυτος Αττικός πνεύμονας – Ψηλά στην Πάρνηθα, ένας ναός της θεάς Τύχης», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 212 – 3, 1972, σ. 83 – 6. «Χειμερινός τουρισμός», *4 Τροχοί*, τ. 98, 1978, σ. 84 – 6.

«προκειμένου να γνωρίσουν την Ελλάδα όλοι οι Έλληνες». Θέμα του διαγωνισμού ήταν «η συγγραφή άρθρου γνωριμίας – παρουσίασης ενός χωριού μιας πόλης ή μιας περιοχής της Ελλάδας», ενώ ανάμεσα στις προδιαγραφές που έπρεπε να πληροί ένα επιτυχημένο άρθρο ήταν η παρουσίαση της σημερινής πραγματικότητας του τόπου, η διασύνδεση με το ιστορικό του παρελθόν, και πρακτικές πληροφορίες για τους τρόπους που μπορεί ο ταξιδιώτης να το επισκεφθεί όπως χάρτες ή φωτογραφίες.¹¹⁸⁸



«Ελάτε να το δοκιμάσετε!» παρακινεί η διαφήμιση τους καταναλωτές παρουσιάζοντας το αυτοκίνητο ως οικογενειακό εκδρομικό μέσο. Πηγή: *To Βολάν*, τ. 120, 1964

Ακόμη κι η εμπειρία της οδήγησης μαζί βέβαια με τον απαραίτητο σχεδιασμό του αυτοκινήτου προσαρμόζονται στην κουλτούρα της αυτοκίνησης ως δραστηριότητα του ελεύθερου χρόνου. Τα κατεξοχήν μοντέλα που είχαν σχεδιαστεί για τέτοιο σκοπό ήταν τα ανοικτού τύπου διθέσια αυτοκίνητα, τα οποία βέβαια απευθύνονταν σε ανώτερες εισοδηματικά τάξεις, όπως η κόκκινη σπορ Alfa Romeo από την οποία ο Οδυσσέας Ελύτης απολάμβανε την ελληνική φύση ρίχνοντας, όπως θα περιέγραφε και ο John Urry, στον Παρθενώνα και τους ελαιώνες την φευγαλέα ματιά του τουρίστα, ο οποίος αρέσκεται να ικανοποιεί το βλέμμα του με εικόνες τοπίων που περνούν μπροστά του σε μεγάλες ταχύτητες.¹¹⁸⁹ Στη δεκαετία του 1970 όμως και οι μεσαίας οικονομικής δυνατότητας καταναλωτές μπορούν να μετατρέψουν το αυτοκίνητό τους έτσι ώστε να έχει ανοιγοκλειόμενη οροφή και να το χρησιμοποιούν και ως χρηστικό μέσο μετακίνησης, όσο και ως μέσο που συνδέεται με τον ελεύθερο χρόνο. Η διαφήμιση μιας τέτοιας οροφής στον ειδικό Τύπο για το αυτοκίνητο ήταν χαρακτηριστική:

¹¹⁸⁸ «Μεγάλος διαγωνισμός δημοσιογραφίας του περιοδικού *Ταξιδεύοντας* “Ας γνωρίσουμε την Ελλάδα”», *4 Τροχοί*, τ. 107, 1979. 4Τ Φωτογραφία», *4 Τροχοί*, τ. 106, 1979, σ. 116. Το ενδιαφέρον για την τεχνολογία του αυτοκινήτου κι η διασύνδεσή του με τον ελεύθερο χρόνο επεκτείνονται στο τεχνολογικό ενδιαφέρον και για άλλες δραστηριότητες, όπως η φωτογραφία, με την οποία οι εκδρομείς μπορούν να ασχολούνται και να απαθανατίζουν τα τοπία στα οποία ταξιδεύουν με το αυτοκίνητό τους. Τα περιοδικά αυτοκινήτου περιείχαν άρθρα που απευθύνονταν σε ερασιτέχνες φωτογράφους.

¹¹⁸⁹ Βλ. Η. Καφάογλου, *Ελληνική αυτοκίνηση*. Γεγονός είναι πάντως ότι ο Ελύτης, όπως σημειώνει ο Καφάογλου, δεν πατούσε ο ίδιος το γκάζι για να τρέξει με την Alfa Romeo, όπως αφήνεται να εννοηθεί στο ποιήμα του, καθ' ότι δεν οδηγούσε αν και λάτρης των αυτοκινήτων. Προφανώς απολάμβανε τις μεγάλες ταχύτητες του αυτοκινήτου μόνο ως συνοδηγός.

«Παράθυρο στον ουρανό! Η χαρά του να οδηγείς ένα ανοιχτό αυτοκίνητο πλημμυρισμένο από αέρα και φως. Η αίσθηση ελευθερίας και άνεσης που σε τυλίγει. Είναι η απόλαυση που προσφέρει η συρόμενη οροφή Skysight Hollandia. Ένα προνόμιο που θα το ζήλευαν πολλές ξένες χώρες που δεν έχουν τον ελληνικό ουρανό!»¹¹⁹⁰ Εν γένει, οι διαφημίσεις αυτοκινήτου συνδέονται με την εικονογραφία του ελεύθερου χρόνου, προβάλλοντας τα διαφημιζόμενα μοντέλα συνήθως δίπλα στη θάλασσα, ή παρουσιάζοντας ανθρώπους σε σκηνές ανεμελιάς και διακοπών.¹¹⁹¹

Ένας όμως επιπλέον πολύ χαρακτηριστικός τύπος αυτοκινήτου που σχεδιάζεται προκειμένου να εξυπηρετήσει τις πρακτικές ελεύθερου χρόνου των μεσαίων εισοδηματικών τάξεων υπήρξε το τροχόσπιτο. Η διάδοση των τροχόσπιτων στην Ελλάδα υπήρξε αρκετά όψιμη, όπως τουλάχιστον υποστηριζόταν στα περιοδικά αυτοκινήτου, σε σχέση με την υπόλοιπη Ευρώπη, λόγω της σχετικής νομοθεσίας που απαγόρευε την ελεύθερη κατασκήνωση στην Ελλάδα. Ο νόμος 392/76 μάλιστα «έθετε τα τροχόσπιτα υπό διωγμό», όπως αναφερόταν χαρακτηριστικά. Πέρα από το νομοθετικό πλαίσιο που δεν ήταν ευνοϊκό για την κυκλοφορία του τροχόσπιτου, και το κόστος αγοράς του δεν ήταν ιδιαίτερα προσιτό για τον Έλληνα καταναλωτή, καθ' ότι κόστιζε από 600.000 δρχ. ως 1.000.000 δρχ. Παρ' όλα αυτά το ενδιαφέρον του ελληνικού καταναλωτικού κοινού είχε αρχίσει να γίνεται έκδηλο, κι οι πωλήσεις των τροχόσπιτων να αυξάνονται. Στις σελίδες των περιοδικών αυτοκινήτου αναφερόταν ότι δέχονταν τηλεφωνήματα από αναγνώστες που ζητούσαν να γράψουν ενημερωτικά άρθρα για τα τροχόσπιτα.¹¹⁹² «Καινούριοι άνθρωποι που ξεπέρασαν τα στάδια του σικ, βρέθηκαν μ' ένα τροχόσπιτο πίσω απ' το αυτοκίνητό τους να γνωρίσουν την Ελλάδα, όπως δεν την γνώρισαν ποτέ, κοντά στη φύση, με έξοδα προκλητικά χαμηλά.» Σύμφωνα και με τον τότε γενικό γραμματέα του ΕΟΤ, αυτή η ανάπτυξη εσωτερικού τουρισμού έπρεπε να ενθαρρυνθεί.¹¹⁹³ Άλλωστε, η κατασκευή τροχόσπιτων ήταν ένας από τους κλάδους της ελληνικής αυτοκινητοβιομηχανίας που εκείνη την εποχή

¹¹⁹⁰ «Παράθυρο στον ουρανό», *4 Τροχοί*, τ. 95, 1978. Βλ. επίσης, «Μετατροπές που ομορφαίνουν το αυτοκίνητό σας», *4 Τροχοί*, τ. 99, 1978. Η κινητή οροφή Belair Top κατασκευασμένη από fiberglass ήταν διαθέσιμη για τοποθέτηση αντί της τιμής των 3.950 δρχ.

¹¹⁹¹ «Namco Citroen», *4 Τροχοί*, τ. 99, 1978. «Toyota Corolla 1100», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 150, 1967.

¹¹⁹² «Τροχόσπιτα. Μια μόδα που συνεχώς διαδίδεται», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 137 – 8, 1966, σ. 216. «4Τ Νέα. Αύξηση της κίνησης των τροχόσπιτων», *4 Τροχοί*, τ. 98, 1978, σ. 14 – 5. «Ρυμουλκώντας τροχόσπιτο. Προβλήματα και κίνδυνοι», *4 Τροχοί*, τ. 94, 1978, σ. 98 – 99. «Ρυμουλκούμενο ή Αυτοκινούμενο», *4 Τροχοί*, τ. 103, 1979, σ. 98 – 100. «Σύντομο συγκριτικό τεστ. Bedford Executive. Mercedes 208 Westfalia. Η λύση!», *4 Τροχοί*, τ. 107, 1979. «Διεθνής έκθεση αυτοκινήτων τροχόσπιτων», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 194, 1971, σ. 38.

¹¹⁹³ «Τροχόσπιτα '78», *4 Τροχοί*, τ. 94, 1978, σ. 78 – 82.

παρουσίαζε κάποιες προοπτικές.¹¹⁹⁴ Η χρήση των τροχόσπιτων αποτελούσε φορέα διάδοσης της κουλτούρας της τουριστικής αυτοκίνησης των μεσαίων τάξεων που είχε αναπτυχθεί στην Ευρώπη ήδη από τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια.



«Παράθυρο στον ουρανό!» είναι ο τίτλος της διαφήμισης για την ανοιγοκλειόμενη οροφή που δίνει τη δυνατότητα να χαιρετά κανείς τον ηλιόλουστο ελληνικό ουρανό ενώ οδηγεί. Πηγή: *4 Τροχοί*, τ. 95, 1978.

Στην Ελλάδα, η κουλτούρα αυτή αναπτύσσεται από τα τέλη της δεκαετίας του 1960 και συνδυάζεται με ένα νέο είδος τουριστικής διαμονής, τις οργανωμένες κατασκηνώσεις (camping). «Τά Κάμπινγκ συνεχώς και εξαπλούνται στην Ελλάδα. Άρκετά έχουν δημιουργηθεί και οργανωθούν κατά τά ευρωπαϊκά πρότυπα και εξυπηρετούν τους ξένους και ντόπιους τουρίστες και αυτοκινητιστές.» Οι κατασκηνώσεις αυτές συνήθως έπρεπε να έχουν την έγκριση προδιαγραφών της ΕΛΠΑ ώστε να περιλαμβάνονται στους καταλόγους των περιοδικών αυτοκινήτου. Ανάμεσα στις κυριότερες κατασκηνώσεις, οι οποίες είχαν οργανωθεί είτε από τον ΕΟΤ, είτε από την ίδια την ΕΛΠΑ, είτε από την Ελληνική Περιηγητική Λέσχη ήταν αυτές του Ρίου, της Καβάλας, της Ακτής Θερμαϊκού, της λίμνης Ηραίου, ή του Δαφνίου. Σε αυτούς τους καταλόγους περιλαμβάνονταν ελάχιστες ιδιωτικές κατασκηνώσεις, ενδεχομένως επειδή δεν ήταν των απαιτούμενων προδιαγραφών.¹¹⁹⁵ Από τις 125 οργανωμένες

¹¹⁹⁴ «Ελληνική βιομηχανία τροχόσπιτων», *4 Τροχοί*, τ. 98, 1978, σ. 99 – 101. «Ελληνική βιομηχανία τροχόσπιτων», *4 Τροχοί*, τ. 99, 1978, σ. 92 – 4. «Ερευνα. Η ελληνική βιοτεχνία τροχόσπιτων», *4 Τροχοί*, τ. 100, 1979, σ. 98 – 100. «Ι. Σκούφος. Η πρώτη ελληνική βιομηχανία», *4 Τροχοί*, τ. 101, 1979, σ. 67 – 8. «Βικάρ. Ευρωπαϊκά τροχόσπιτα μονταρισμένα στην Ελλάδα», *4 Τροχοί*, τ. 102, 1979, σ. 77 – 81. «Συγκριτικό τεστ. Τα ελληνικά τροχόσπιτα. Α' μέρος. Με μεταλλικό σκελετό», *4 Τροχοί*, τ. 105, 1979, σ. 63 – 69.

¹¹⁹⁵ «Μια νέα πρωτοβουλία της ΕΛΠΑ. Ιδρύονται κατασκηνώσεις αυτοκινητιστών τύπου Κάμπινγκ», *Το Βολάν*, τ. 69, 1960, σ. 14. «Μικρά νέα με μεγάλο ενδιαφέρον. Τα κάμπινγκ στην Ελλάδα», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 142, 1966, σ. 398. «Τα camping της Αττικής», *4 Τροχοί*, τ. 100, 1978, σ. 123. Ν. Ζερβονικολάκης, «Σαββατοκύριακα με εκδρομές στην Ελλάδα. Το νησί των ονείρων», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 188-9, 1970, σ. 91 – 4. «Σαββατοκύριακα με εκδρομές στην Ελλάδα. Λούτσα», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ.

κατασκηνώσεις που υπήρχαν στην Ελλάδα μέχρι και το 1978, οι 121 ήταν ανεπαρκώς εξοπλισμένες και ιδιαίτερα ακριβές σε σχέση με τις υποδομές και τις υπηρεσίες που προσέφεραν.¹¹⁹⁶



Μαθήματα τουριστικής πατριδογνωσίας από τα περιοδικά αυτοκινήτου. Η φωτογραφία προέρχεται από άρθρο που προσφέρει ιστορικές πληροφορίες και οδηγίες για την οδική πρόσβαση της Μονεμβασίας. Πηγή: *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 49, 1960, σ. 6

Τα τροχόσπιτα, πέρα από μέσο εναλλακτικού τουρισμού, γίνονται δυναμικά και μέσο εξωτερικού τουρισμού για τους Έλληνες, αφού στα περιοδικά αυτοκινήτου προσφέρονται ιδέες για τουριστικές διαδρομές που μπορούσαν να κάνουν οι κινούμενοι καταναλωτές με τα τροχόσπιτά τους στην υπόλοιπη Ευρώπη, αλλά και ενημέρωση για την σχετική νομοθεσία που ισχύει σε διάφορες ευρωπαϊκές χώρες.¹¹⁹⁷ Κάποια περιοδικά ειδικού Τύπου με αντικείμενο τα ταξίδια, όπως το *Ταξιδεύοντας*, ξεκινούν ως ειδικά ένθετα των περιοδικών αυτοκινήτου στα τέλη της δεκαετίας του 1970.¹¹⁹⁸ Η αυτονόμηση των ένθετων για ταξίδια ως αυτοτελών περιοδικών είναι ενδεχομένως ένας από τους λόγους που εκείνη την περίοδο η θεματολογία αυτή δεν βρισκόταν πλέον σε υψηλή θέση μεταξύ των προτιμήσεων των αναγνωστών των περιοδικών αυτοκινήτου, όπως αναφέρθηκε και στο υποκεφάλαιο 5.1. Επιπλέον, οι καταναλωτές ενημερώνονταν για τον επιπλέον εξοπλισμό που μπορούσαν να

190, 1971, σ. 75 – 8. «Σαββατοκύριακα με εκδρομές στην Ελλάδα. Κόρινθος», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 191 – 2, 1971, σ. 75 – 8. Ν. Ζερβονικολάκης, «Σαββατοκύριακα με εκδρομές στην Ελλάδα. Μάταλα», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 195 – 6, 1971, σ. 75 – 8.

¹¹⁹⁶ «Τροχόσπιτα '78», *4 Τροχοί*, τ. 94, 1978, σ. 78 – 82.

¹¹⁹⁷ Γ. Τσεριώνης, «Ταξιδιωτικά εντυπώσεις. Άμστερνταμ», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 59 – 60, 1961, σ. 10 – 11. Γ. Τσεριώνης, «Ταξιδιωτικά εντυπώσεις. Γιουγκοσλαβία», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 62, 1961, σ. 16 – 18. «Ταξιδιωτικά εντυπώσεις. Δυτική Ευρώπη», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 67 – 8, 1961, σ. 14. «Οδικά πληροφορίες απ' όλον τον κόσμο», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, τ. 73 – 4, 1962, σ. 16.

«Ταξιδεύοντας στην Ευρώπη με τροχόσπιτο», *4 Τροχοί*, τ. 94, 1978, σ. 84 – 8.

¹¹⁹⁸ «Ταξιδιωτικές πληροφορίες», *Ταξιδεύοντας*, τ. 1, 1977, σ. 2.

προμηθευτούν για τις διακοπές με το τροχόσπιτο ή το αυτοκίνητο, όπως φορητά ψυγεία, πτυσσόμενα έπιπλα κλπ. Κάποιες φορές, οι ίδιοι αντιπρόσωποι και διανομείς που ασχολούνταν με την εμπορεία αυτοκινήτων, επέκτειναν τις δραστηριότητές τους και στα μικρά φουσκωτά σκάφη που άρχιζαν να κυκλοφορούν στην ελληνική αγορά.¹¹⁹⁹

Το αυτοκίνητο λοιπόν ως μετωνυμία κοινωνικής διάκρισης συνεισέφερε σημαντικά αφ' ενός στην συμβολική πρόσβαση σε άλλοτε μεγαλοαστικές πολιτισμικές πρακτικές, τουτέστιν τις εκδρομές και τα ταξίδια κι αφ' ετέρου στην χωροταξική πρόσβαση σε μέρη που νοηματοδοτούνται ως τόποι αναψυχής. Η διεύρυνση της νέας αυτής κοινωνικής συνήθειας σε μεγαλύτερες πληθυσμιακές ομάδες αφορούσε βέβαια κυρίως στους κατοίκους των αστικών περιοχών και συνυπήρξε με ένα άλλο σημαντικό ρεύμα κινητικότητας που εν μέρει ενθαρρύνθηκε από την ανάπτυξη των οδικών δικτύων, δηλαδή την αστυφιλία εξ αιτίας της οποίας η επαρχία κι η ύπαιθρος που μετατρέπονται σε προορισμούς εκδρομών, έχουν ταυτόχρονα απωλέσει μεγάλο μέρος των κατοίκων τους και των παραγωγικών τους δραστηριοτήτων. Όπως είναι λοιπόν αναμενόμενο οι περισσότερες αναφορές για μαζική έξοδο από τις πόλεις με την ευκαιρία εορτών και αργιών αφορούν στο αστικό συγκρότημα της πρωτεύουσας. Την ίδια δεκαετία, το πρότυπο απόκτησης αυτοκινήτου συνδυάζεται με ένα ακόμη καταναλωτικό στόχο της μεσαίας ή μικρομεσαίας κυρίως αθηναϊκής οικογένειας, τουτέστιν την απόκτηση εξοχικού οικοπέδου, ιδανικά σε κάποια παραλιακή περιοχή.

Σε πολλά άρθρα του ειδικού Τύπου για το αυτοκίνητο με αντικείμενο τα ταξίδια γίνεται συχνά λόγος για την ασφυκτική ζωή της πόλης, από τα οποία το αυτοκίνητο προσφέρει πλέον δυνατότητα απόδρασης. Ήδη στο προηγούμενο υποκεφάλαιο αναφέρθηκε ότι το αυτοκίνητο παρουσιαζόταν κυρίως από την δεκαετία του 1970 κι εξής ολοένα και περισσότερο ως είδος πρώτης ανάγκης, κι όχι πολυτελείας. Μία από τις κατεξοχήν νοηματοδοτήσεις που απέδιδαν αναγκαιότητα στο αυτοκίνητο σχετιζόταν με την πρόσβαση σε πρακτικές ελεύθερου χρόνου και ψυχαγωγίας για το μέσο οικογενειάρχη που ήταν κάτοικος αστικού κέντρου, καθ' ότι προσέφερε διέξοδο από την εργασιακή ρουτίνα της εβδομάδας. Συχνά μάλιστα χαρακτηριζόταν ως το κατεξοχήν απαραίτητο μέσο για την ψυχική ισορροπία του σύγχρονου ανθρώπου.¹²⁰⁰

¹¹⁹⁹ «Ο απαραίτητος εξοπλισμός», *4 Τροχοί*, τ. 94, 1978, σ. 92 – 6.

¹²⁰⁰ Δ. Χοϊδάς, «Οδηγώντας», *4 Τροχοί*, τ. 88, 1978, σ. 8 – 9.



Διαφήμιση του ελληνικής κατασκευής Pony ως εκδρομικό μέσο. Πηγή: *4 Τροχοί*, τ. 102, 1979.

Η ιδέα ότι η χρήση του αυτοκινήτου για την έξοδο από τα αστικά κέντρα κι ειδικά από το κλεινόν άστυ ήταν ζωτικής σημασίας για την αναψυχή των κατοίκων τους εκφραζόταν με κάθε ευκαιρία. Εξ αφορμής κάποιων κυκλοφοριακών μέτρων που λήφθηκαν το 1979 και τα οποία χαρακτηρίστηκαν «αντικοινωνικά», όπως η θεσμοθέτηση του ορίου ταχύτητας των 80 χλμ. την ώρα στις εθνικές οδούς, διατυπωνόταν η άποψη: «Μήπως το μέτρο σκοπό έχει να αποτρέψει τους κατοίκους των αστικών χώρων από το να βγουν την Κυριακή στην ύπαιθρο; Αυτό είναι αδιανόητο, αφού ο στρεσαρισμένος κάτοικος της μεγαλούπολης θα αποπειραθεί οπωσδήποτε να βγει έξω ... Θα ήταν οικτρό άλλωστε οι ίδιοι άνθρωποι που ευθύνονται για τις πόλεις – τέρατα να διανοηθούν να μας φυλακίσουν εκεί μέσα τις Κυριακές...»¹²⁰¹

Είναι επίσης αξιοσημείωτο το γεγονός ότι το αυτοκίνητο θεωρείτο περισσότερο απ' οποιοδήποτε άλλο μέσο ως απαραίτητο για τις πρακτικές ελεύθερου χρόνου. Εάν τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς μπορούσαν να το υποκαταστήσουν για τις μετακινήσεις των εργαζομένων μέσα στις πόλεις, σε καμία περίπτωση – όπως υποστηριζόταν τουλάχιστον – δεν μπορούσαν τα μεταφορικά μέσα όπως το τρένο, το λεωφορείο ή το αεροπλάνο να λειτουργήσουν ως μέσα τουριστικής μετακίνησης. «Στην χώρα μας, η μετακίνηση με υπεραστικό λεωφορείο κοστίζει περίπου 1.50 – 1,70 δρχ./ χιλιόμετρο, όσο δηλαδή και το ένα μέσο χιλιάρι επιβατικό αυτοκίνητο. Έτσι, για τον οικογενειάρχη που πρόκειται να μεταφερθεί με όλη του την οικογένεια η χρησιμοποίηση του

¹²⁰¹ Δ. Χοϊδάς, «Το νέο όριο των 60 χλμ./ ώρα. Λιτότητα ή ανικανότητα», *4 Τροχοί*, τ. 102, 1979, σ. 18. «Απαγορεύεται να επιτρέπεται και επιτρέπεται να απαγορεύεται», *4 Τροχοί*, τ. 104, 1979, σ. 14 – 16. Ύστερα από παρέμβαση βουλευτή που ήταν ηλεκτρολόγος – μηχανολόγος, το όριο ταχύτητας στις εθνικές οδούς επέστρεψε στα 100 χλμ. την ώρα, όπως ήταν αρχικά.

ιδιωτικού αυτοκινήτου – παρ’ όλες τις αυξήσεις της βενζίνης – είναι φανερά συμφέρουσα. Όσο για τις τιμές των αεροπλάνων – και την ασφάλεια και συνέπεια που προσφέρουν οι πτήσεις εσωτερικού – καλύτερα να μην γίνεται λόγος. Και τι να πει κανείς για το τρένο; Ε, αυτά στην Ελλάδα είναι μόνο για τους μαζοχιστές...», αναφερόταν σε περιοδικό αυτοκινήτου της δεκαετίας του 1970.¹²⁰²

Η ραγδαία εξάπλωση του οικιστικού συγκροτήματος της πρωτεύουσας η οποία διευκολύνθηκε μεταξύ άλλων και από την αυτοκίνηση, επεξέτεινε διαρκώς την πρόσβαση σε ολοένα και πιο απομακρυσμένες σε σχέση με την Αθήνα εξοχικές περιοχές, όπως η Νέα Μάκρη ή η Ανάβυσσος, ενώ ταυτόχρονα οι αλλοτινοί προορισμοί εκδρομών ή παραθερισμού, όπως η Βάρκιζα, το Χαλάνδρι ή η Κηφισιά ενσωματώνονταν στο οικιστικό συγκρότημα. Στο πλαίσιο της «αξιοποίησης» των περιοχών αυτών μέσω της αυτοκίνησης, ιδιαίτερη έλξη παρουσιάζουν οι παραλιακές ζώνες και τα νησιά του Σαρωνικού που παρουσιάζουν πληθυσμιακή αύξηση κι οικοδομική δραστηριότητα.¹²⁰³ Η ανακατασκευή του αττικού τουλάχιστον τοπίου μέσω και των οδικών δικτύων προτάσσει σαφώς τον προσανατολισμό προς τη θάλασσα, εκφράζοντας την πολιτισμική μετατόπιση που συνδέει την παραλία με δραστηριότητες αναψυχής, οι οποίες συνδέονται με τις έννοιες εμπορικής εκμετάλλευσης κι οικονομικής ανάπτυξης της περιοχής. Οι ακτές που αποτελούσαν κατά το Μεσοπόλεμο ερημικά μέρη στα οποία κατά τόπους εναλλάσσονταν φτωχά ψαροχώρια με θέρετρα μεγαλοαστών, μετατρέπονται μέσω της οδικής τους προβασιμότητας σε τόπους συνάθροισης ευρύτερων κοινωνικών ομάδων κι οικοδομούνται είτε με πολυτελή ξενοδοχειακά συγκροτήματα και νυχτερινά κέντρα, είτε με καταλύματα και ταβέρνες που απευθύνονται σε μεσαίες και λαϊκές εισοδηματικές κατηγορίες.

Η χωροταξική και συμβολική ανακατασκευή της παραλίας ως του κατεξοχήν τουριστικού προορισμού συνδέεται άμεσα με την ανακατασκευή του χώρου μέσω των οδικών υποδομών που κατέστησαν τις παραλίες προσβάσιμες για την «κάθοδο των μυρίων», όπως αναφερόταν στον Τύπο της δεκαετίας του 1960. Στο 4^ο κεφάλαιο περιγράφηκε η διαδικασία αυτή κυρίως μέσα από το παράδειγμα της κατασκευής της παραλιακής λεωφόρου Αθηνών – Σουνίου που συνδυάστηκε με το πρόγραμμα ανάπλασης των αττικών ακτών του Αργοσαρωνικού. Τα κατασκευαστικά αυτά

¹²⁰² Κ. Καβαθάς, «Μονόλογος», 4 *Τροχοί*, τ. 109, 1979, σ. 117 – 9.

¹²⁰³ G. Burgel, *Αθήνα, η ανάπτυξη μιας μεσογειακής πρωτεύουσας*, Εξάντας, Αθήνα, 1976, σ. 44

προγράμματα ακολουθήθηκαν από την αλλαγή των συλλογικών πολιτισμικών νοοτροπιών σχετικά με τον ελεύθερο χρόνο. Στο πλαίσιο αυτής της μετατόπισης η παραλία αναδεικνυόταν σε εμβληματικό τόπο της λαϊκής μαζικής αναψυχής, μέσω της κατασκευής των λαϊκών πλαζ, όπως αποτυπώνεται στο ακόλουθο απόσπασμα από το περιοδικό *Εικόνες* του 1962: «Δέν ἔχουν περάσει πολλά χρόνια ἀπό τήν ἐποχή πού ὅλη ἡ παραλία τοῦ Σαρωνικοῦ, ἀπό τό Ἔντεν μέχρι τήν Βάρκιζα, ἦταν – με σποραδικές νησίδες ἐξαιρέσεων – μιά θαυμάσια γραφική δαντελένια ἐρημιά. Ἡ θάλασσα γιά τόν κατ' ἐξοχήν ναυτικό Ἕλληνα ἦταν κάτι τό ἀδιανόητο. Δέν ἀγαποῦσε τό κολύμπι, δέν τό ἤξερε. Τόσο κοντά στή θάλασσα καί ζούσαμε μακριά της. Ἦταν μιά πραγματικότητα, πού σήμερα εὐτυχῶς δέν εἶναι. Τώρα, τά τελευταῖα μεταπολεμικά χρόνια, μᾶς ἔχει κυριεύσει ἀντίθετα μιά ἀπό τίς πιό εὐχάριστες μανίες πού ὁμορφαίνουν τήν ζωή – ἡ μανία τῆς θάλασσας, τῆς ἀρμύρας, τοῦ κύματος, τοῦ ἡλίου. Καί οἱ συνέπειες εἶναι φανερές. Μυριάδες παιδιά – κάθε ἡλικίας – τοῦ Ἥλιου καί τοῦ φωτός μυρμηγκιάζουν στήν πρώτη εὐκαιρία τά ἀκρογιάλια τοῦ Σαρωνικοῦ. Καί χαίρονται καί ἀπολαμβάνουν καί διαπιστώνουν πώς ἡ θάλασσα εἶναι μαγεῖα καί εὐφροσύνη καί μαθαίνουν πῶς ἡ χάρη της δέν λύνει μοναχά τό κουρασμένο κορμί, ἀλλά καί τό πνεῦμα τό ἐμπλουτίζει καί τό θερμαίνει... Ὅλες οἱ ἡλικίες, ὅλα τά σχήματα καί ὅλα τά βάρη ἔχουν πιά ἐξοικειωθῆ μέ τό νερό. Ἀπό τά βρέφη πού μόλις καταφέρνουν τά πρῶτα τους βήματα, ὡς τίς παρωχημένες κλάσεις τῆς ζωῆς, πού ἡ τροπή τῆς ἰατρικῆς πρὸς τή φυσιοθεραπεία ἐξαποστέλλει μέ ριγέ μαγιό, καμιζόλες ἢ ἄλλα εσώρουχα στήν νέα πανάκεια, τή θάλασσα. Καί συναντᾷ ἐκεῖ τίς πιό ἀπίθανες ἐμφανίσεις. Ὑπέρομοι δεσποινίδες μέ μπικίνι, καί ἀμφιβόλου ἐλκυστικότητος γόησες, μελαγούς Ταρζάν, καμαρωτούς καί ὑπερήφανους, πλάϊ σέ λυμφατικούς διοπροφόρους, μαμάδες – πελαργούς πού σκοτώνονται νά συμμαζέψουν τό θορυβῶδες μελίσσι τους, ἀλλά καί σκυθρωπές ἀνυμέναιες ἀναρίθμητων Ἰουλίων πού ἐπιμένουν νά κομψεύονται καί νά θέλγουν.»¹²⁰⁴

Σύμφωνα και με την περιγραφή του Guy Burgel, τη δεκαετία του 1950, «το Παλαιό Φάληρο ήταν ακόμα ένα ήσυχο λιμάνι ψαράδων, τα παιδιά των πλούσιων Αθηναίων πήγαιναν για μπάνιο σε μικρές ταχτοποιημένες ακρογιαλιές και όσοι υπέφεραν από ρευματισμούς πήγαιναν για ζεστά θαλάσσια λουτρά στο ξενοδοχείο Φρύνη, ενώ ορισμένοι καλοστεκούμενοι αστοί προτιμούσαν ήδη τη μυρωδιά της θάλασσας και το ηλιοβάσιλεμα της Αίγινας από τις πολυσύχναστες και κοσμικές

¹²⁰⁴ «Η κάθοδος των μυρίων. Θάλαττα, θάλαττα!», *Εικόνες*, 13 Ιουλίου, 1962.

πλαγιές του Λυκαβηττού. Σήμερα [τη δεκαετία του 1970] οι ακρογιαλιές αυτές έχασαν την υψηλή πελατεία τους, που προτιμάει τα αθλητικά και πολυτελή συγκροτήματα που βρίσκονται πιο μακριά στη νοτιανατολική ακτή, από τη Βουλιαγμένη ως το Λαγονήσι... Από τη Βάρκιζα ως το Σούνιο, ο παραλιακός δρόμος περνούσε απο καταπληκτικά και σχεδόν ερημικά τοπία, όπου οι βίλες ορισμένων βιομηχάνων και πάμπλουτων εφοπλιστών δημιουργούσαν πραγματικές οάσεις στις οποίες το νερό έφθανε με βυτιοφόρα από την Αθήνα. Σήμερα, κάθε λιμανάκι έχει την ταβέρνα του ή το ξενοδοχείο του και καταλαμβάνεται κάθε Κυριακή από ένα μηχανοκίνητο και θορυβώδες πλήθος που διψάει για ήλιο, θάλασσα και φαγητό στην ύπαιθρο. Στη Βάρκιζα έχει σχεδόν τελειώσει ένα ξενοδοχειακό συγκρότημα με πλαζ και μερικές χιλιάδες κρεβάτια. Πιο νότια η Ανάβυσσος που ζούσε από τις αλυκές της αυξάνεται ... [με την] οικοδόμηση ενός συνόλου πολλών δεκάδων πολυκατοικιών...»¹²⁰⁵

Οι παραπάνω πολιτισμικές και χωροταξικές μεταβολές προβάλλονται μέσω του Τύπου της εποχής ως διαδικασία εκδημοκρατισμού των καταναλωτικών και πολιτισμικών πρακτικών. Το φαινόμενο αυτό όμως δεν ήταν μονοδιάστατο, καθ' ότι τα έργα ανάπλασης και διάνοιξης δρόμων σήμαναν τον εκτοπισμό πολλών κοινωνικών ομάδων από το δημόσιο χώρο. Πολλά προσφυγικά παραπήγματα στις αττικές ακρογιαλιές τα οποία έμπαιναν ως ανάχωμα στην πορεία προόδου, όπως αναφερόταν στον Τύπο της εποχής, απαλλοτριώθηκαν. Επίσης, οι πεζοί κάτοικοι των περιοχών στις οποίες γίνονταν λεωφόροι, και άνηκαν στα κατώτερα εισοδηματικά στρώματα έβλεπαν να αλλάζει η γεωγραφία των κοινωνικών τους δικτύων μετακίνησής τους περιορίζοντας την πρόσβασή τους στο δημόσιο χώρο.



Το γουϊκ εντ, νέα συνήθεια της μεσοαστικής οικογένειας που διαθέτει αυτοκίνητο. Τα περιοδικά αυτοκινήτου προσφέρουν συμβουλές για τον έλεγχο του αυτοκινήτου πριν από την οικογενειακή εκδρομή. Πηγή: *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 135 – 6, 1966, σ. 127.

¹²⁰⁵ G. Burgel, *Αθήνα, η ανάπτυξη μιας μεσογειακής πρωτεύουσας*, 42 – 5.

Σε κάθε περίπτωση, η διασύνδεση της αυτοκίνησης με τις πρακτικές του ελεύθερου χρόνου βρίσκεται σε πλήρη συνάφεια με τα πρότυπα οικονομικής και χωροταξικής οργάνωσης της φιλελεύθερης αστικής δημοκρατίας και καπιταλιστικής οικονομίας, στο πλαίσιο των οποίων η συγκρότηση κοινωνικών και πολιτισμικών ταυτοτήτων συνδέεται με αιτήματα πρόσβασης σε συμβολικά κεφάλαια κατανάλωσης και κινητικότητας. Επιπλέον, το αυτοκίνητο ως μετωνυμία νέων πολιτισμικών συμβολισμών όπως η «απόδραση» κι η «ανεξαρτησία» συνδέεται άμεσα με τη σημειολογική μετατόπιση της δημόσιας αναπαράστασης όχι μόνο των μεσαίων κοινωνικών τάξεων, αλλά και πολιτισμικών ομάδων που διεκδικούν δημόσια αναγνώριση, όπως οι γυναίκες κι οι νέοι.

Με δεδομένο ότι τα αιτήματα αυτά αφορούν κατά τη μεταπολεμική περίοδο διευρυμένες πληθυσμιακές ομάδες δικαιολογείται εν μέρει η προβολή των μετασχηματισμών αυτών ως διαδικασία κοινωνικής ένταξης κι εκδημοκρατισμού, ειδικά εάν ληφθεί υπ' όψη ότι στη μετεμφυλιακή περίοδο υπήρξε αυξημένη ανάγκη για αποσόβηση των πολιτικών εντάσεων και κοινωνικών ανισοτήτων στην ελληνική κοινωνία.¹²⁰⁶ Αυτήν την ανάγκη εξυπηρετούσε άλλωστε κι η εκ νέου ανακάλυψη της υπαίθρου ως χώρος αναψυχής, ο οποίος είχε ερημώσει λόγω του Εμφυλίου και της οικονομικής κρίσης. Ωστόσο, οι μετασχηματισμοί αυτοί έλαβαν χώρα στο πλαίσιο μίας καταναλωτικής κουλτούρας χωρίς αντίστοιχο πολιτικό και κοινωνικό υπόβαθρο. Επομένως είχαν μεν ως αποτέλεσμα την αναδιανομή του πλούτου προς τα κάτω, αλλά δημιούργησαν νέες ιεραρχήσεις και διαχωρισμούς για όσες ομάδες αποκλείονταν από την δυνατότητα πρόσβασης στα κεφάλαια κατανάλωσης και κινητικότητας.

5.4 «Η Εύα στο βολάν». Η έμφυλη συγκρότηση της δημόσιας σημειωτικής αναπαράστασης των γυναικών ως οδηγών κατά την περίοδο 1950 – 1980.

5.4.1 Εισαγωγή

«Σύγχρονες Αμαζόνες. Γυναικεία χέρια στο τιμόνι! Είναι μια πραγματικότητα. Πληθαίνουν διαρκώς οι σωφερίνες. Η μητριαρχία εισβάλλει ακάθεκτα και στον κόσμο του αυτοκινήτου. Γυναίκες οδηγοί για λόγους ψυχαγωγίας, για λόγους

¹²⁰⁶ Βλ. και Α. Α. Κύρτης, «Πολιτισμικές – ιδεολογικές εκφράσεις της μετεμφυλιοπολεμικής νεωτερικότητας», *Η ελληνική κοινωνία κατά την πρώτη μεταπολεμική περίοδο*, σ. 399 – 413

επαγγελματικούς. Αθρόα η συμμετοχή των γυναικών – οδηγών σε αυτοκινητοδρομίες σ’ όλες τις χώρες. Και είναι επίσης αληθινό ότι η κατάταξη των γυναικών στον κόσμο του βολάν φέρνει μια καινούρια πνοή στον βασικά «πεζό» τομέα του αυτοκινήτου... Καλοκαίρι. Περίοδος διακοπών. Πολλά τρυφερά, αβρά χεράκια ετοιμάζονται να πιάσουν το βολάν όχι για μικρές διαδρομές μέσα στην πόλη, αλλά για μακρινά ταξίδια διακοπών που ονειρεύονται μήνες ολόκληρους... Γι’ αυτόν τον λόγο, αλλά επειδή υπάρχει κι η βαρεία κατηγορία ότι «οι άνδρες οδηγούν καλύτερα από τις γυναίκες» (για την ακρίβεια της θα ασχοληθούμε αργότερα) κρίνουμε σκόπιμο σαν πρώτο θέμα μας να υπενθυμίσουμε στις γυναίκες οδηγούς βασικούς κανόνες που θα βοηθήσουν να πάει καλά το ταξίδι τους. Έτσι και την κατηγορία θα μπορούν να ανατρέψουν και την εγωιστική γκρίνια των ανδρών συνοδών τους να αποφύγουν!». ¹²⁰⁷ Με αυτά τα λόγια στο περιοδικό ειδικού Τύπου, *Το Νέο Αυτοκίνητο* εγκαινιάστηκε η νέα στήλη «Η Εύα στο βολάν» το 1966 που απευθυνόταν στις γυναίκες οδηγούς. Στόχος της στήλης, όπως αναφερόταν στην εισαγωγή αυτού του άρθρου, ήταν να μπορούν οι γυναίκες να βρίσκουν ειδικότερα θέματα που τις ενδιέφεραν τόσο σε ό,τι αφορούσε στο αυτοκίνητο, όσο και στην εμφάνισή τους μέσα σε αυτό.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί στα προηγούμενα μέρη αυτού του κεφαλαίου, η αυτοκίνηση η οποία αποτελεί καίρια παράμετρο της δημόσιας σημειωτικής αναπαράστασης των κοινωνικών δρώντων κατά τη μεταπολεμική περίοδο έχει σαφώς έμφυλα χαρακτηριστικά. Οι παράμετροι που συγκροτούνται μέσα από τη θεματολογία του ειδικού Τύπου και αφορούν σε στοιχεία ταυτότητας των καταναλωτών – οδηγών αυτοκινήτων αφορούν κυρίως σε άνδρες. Οι όψεις της έμφυλης αυτής συγκρότησης είναι σαφώς διαμεσολαβημένες από τους προσανατολισμούς του εκάστοτε εκδότη ώστε να προσελκυστεί και το αντίστοιχο κοινό στο οποίο απευθύνονται, το οποίο δεν είναι ίδιο για όλες τις περιπτώσεις. Παρ’ όλα αυτά ελλείπει άλλων στοιχείων όπως οι ανεξάρτητα καταγεγραμμένες εμπειρίες κοινωνικών δρώντων της εποχής το υλικό του ειδικού Τύπου του αυτοκινήτου σε σχέση με αυτό το ζήτημα μπορεί να αποβεί χρήσιμο. Επιπλέον, κεντρική υπόθεση είναι ότι οι στερεοτυπικές εικόνες που αφορούν στην έμφυλη συγκρότηση κοινωνικών ταυτοτήτων σε σχέση με το αυτοκίνητο στα περιοδικά αυτά δημιουργούνται αμφίδρομα. Πέρα απ’ το ότι διαμορφώνουν κοινωνικά πρότυπα, δεν δημιουργούνται εν κενώ, αλλά ταυτόχρονα απηχούν τους ήδη υπάρχοντες κώδικες έμφυλης πολιτισμικής και κοινωνικής συμπεριφοράς και κινητικότητας.

¹²⁰⁷ «Σύγχρονες Αμαζόνες», *Το Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 137 – 8, 1966, σ. 184 – 6



«Σύγχρονες Αμαζόνες». Πηγή: *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 137 – 8, 1966, σ. 184

Με αυτά τα δεδομένα το παρόν υποκεφάλαιο εξετάζει την έμφυλη συγκρότηση της δημόσιας σημειωτικής αναπαράστασης των γυναικών οδηγών κατά την περίοδο 1930 – 1980, όπως προκύπτει κυρίως μέσα από τον ειδικό Τύπο του αυτοκινήτου. Η συλλογιστική που οδήγησε στο αφετηριακό ερώτημα για την συγκεκριμένη συγκεκριμένη έρευνα υπήρξε η εξής. Το αίτημα για γυναικεία χειραφέτηση, όπως κωδικοποιήθηκε στο πλαίσιο του φεμινιστικού κινήματος κατά τον 20^ο αιώνα θεωρήθηκε ως ένα από τα κεντρικότερα δείγματα κοινωνικής προόδου που έδωσε το έναυσμα για τη δημιουργία κοινωνικοπολιτισμικών μετασχηματισμών ειδικά στις δυτικές μεταπολεμικές κοινωνίες, αλλάζοντας – σε κάποιο βαθμό τουλάχιστον – την δυναμική των έμφυλων συσχετισμών μεταξύ των κοινωνικών δρώντων.

Η πρόοδος όμως αποτελεί όρο που είχε ταυτόχρονα εμβληματική θέση στη ρητορεία που συνόδευε την εξέλιξη και διάδοση της τεχνολογίας κατά τον 20^ο αιώνα, συμπεριλαμβανομένης και της αυτοκίνησης. Σχετίζονται με κάποιον τρόπο οι δύο εννοιολογήσεις της προόδου; Με άλλα λόγια, η νοούμενη ως πρόοδος σε ό,τι αφορά στην ιστορική πορεία της τεχνολογίας και της γυναικείας χειραφέτησης είχαν παράλληλες πορείες; Και για να εξειδικευτεί το ερώτημα για τις ανάγκες της παρούσας ερευνητικής περίπτωσης, η διάδοση της αυτοκίνησης στην ελληνική κοινωνία τουλάχιστον συνέβαλε στο να αρθούν τα φυλετικά στερεότυπα εις βάρος των γυναικών, ή στο να εμπεδωθούν; Η φράση που αναφέρεται στα «πολλά τρυφερά, αβρά χεράκια που ετοιμάζονται να πιάσουν το βολάν» από το παραπάνω απόσπασμα, θα μπορούσε βέβαια να θεωρηθεί ως μια πρόχειρη απάντηση στο συγκεκριμένο ερώτημα, που δείχνει ότι στο πλαίσιο της αυτοκίνησης τα έμφυλα στερεότυπα μάλλον αναπαράγονται. Παρ' όλα αυτά σε αυτό το σημείο θα έπρεπε μάλλον να προηγηθεί ένα άλλο ερώτημα. Υπάρχει τελικά μια ευθύγραμμη πορεία μέσα από την οποία μπορεί να αναδυθεί μια ενιαία έννοια προόδου όσον αφορά τόσο στην τεχνολογία όσο και στην

κατάκτηση κοινωνικών δικαιωμάτων; Αυτό τουλάχιστον υπήρξε το ιδεολόγημα που προβλήθηκε σε επίπεδο κυρίαρχου λόγου για τις δυτικές κοινωνίες κατά τον 20^ο αιώνα. Το συγκεκριμένο μέρος του κεφαλαίου έχει ως στόχο του να δια φωτίσει κάποιες πτυχές της έμφυλης διάστασης στην ελληνική κοινωνία, ως προσπάθεια να δοθούν κάποιες κατά το δυνατόν επαρκείς απαντήσεις στα παραπάνω ερωτήματα.

Η προσέγγιση των Σπουδών Επιστήμης και Τεχνολογίας, η οποία προϋποθέτει την άρση των δυϊστικών προσλήψεων τεχνολογικών και κοινωνικοπολιτισμικών φαινομένων μπορεί να αποβεί ιδιαίτερα χρήσιμη για την διερεύνηση του συγκεκριμένου θέματος. Στο πλαίσιο αυτής της προσέγγισης, η συγκρότηση έμφυλων ταυτοτήτων στα ιστορικοκοινωνικά συμφραζόμενα της ελληνικής κοινωνίας κατά την συγκεκριμένη περίοδο μπορεί να αναγνωστεί σε συνάφεια με την αυτοκίνηση ως τεχνοκοινωνικό σύστημα.¹²⁰⁸ Μία επιπλέον, και ακόμη πιο πρόσφορη προσέγγιση για τη μελέτη του θέματος αυτού προέρχεται από το θεωρητικό ρεύμα του Τεχνοφεμινισμού, το οποίο εκκινεί από κάποιους προβληματισμούς εν μέρει κοινούς με αυτούς που διατυπώνονται στο πλαίσιο των ΣΕΤ και συγκροτείται περίπου από τα τέλη της δεκαετίας του 1980 με αρχές του 1990, από θεωρητικούς των Σπουδών Φύλου που συμπεριλαμβάνουν στην προβληματική τους το ζήτημα της Τεχνολογίας.

Μία κεντρική ιδέα της προσέγγισης του Τεχνοφεμινισμού είναι ότι οι έμφυλες κυριαρχικές σχέσεις δεν συγκροτούνται άυλα, αλλά αντιθέτως εγγράφονται στα σύγχρονα τεχνοκοινωνικά δίκτυα. Η έννοια του φύλου σε αυτήν την περίπτωση δεν εξετάζεται ουσιοκρατικά, ως μια οντολογική κατηγορία, αλλά ως κοινωνική κατασκευή η οποία αλληλοδιαμορφώνεται με την τεχνολογία εν τη γενέσει της. Πιο συγκεκριμένα, θεωρείται ότι η νοηματοδότηση των έμφυλων ρόλων μέσω της κοινωνικής τους επίδειξης είναι σημαντική για την συγκρότησή τους. Η επίδειξη αυτή λαμβάνει υλική υπόσταση κυρίως μέσω της καθημερινής χρήσης τεχνημάτων, όπως το αυτοκίνητο.¹²⁰⁹ Άρα, με δεδομένο ότι τα τεχνήματα συμμετέχουν στην επίδειξη της δημόσιας έμφυλης εικόνας των κοινωνικών δρώντων, στο πλαίσιο τόσο των ΣΕΤ όσο και του Τεχνοφεμινισμού επικρατεί η άποψη ότι η τεχνολογία αποτελεί μέρος όχι μόνο της σημειωτικής αναπαράστασης αλλά και της σωματοποιημένης υπόστασης της

¹²⁰⁸ Για την έμφυλη συγκρότηση σε σχέση με την τεχνολογία, βλ. N. E. Lerman– R. Oldenziel – A. P. Mohun (επιμ.), *Gender and Technology*, The Johns Hopkins University Press, Maryland 2003. Για την ιστορία των γυναικών σε σχέση με το αυτοκίνητο βλ. V. Scharff, *Taking the Wheel: Women and the Coming of the Motor Age*, University of New Mexico Press, Albuquerque, 1992.

¹²⁰⁹ J. Wajcman, “Feminist Theories of Technology”, *Cambridge Journal of Economics*, 2009, σ. 1 – 10.

έμφυλης ταυτότητας (embodiment).¹²¹⁰ Γι' αυτό και κάποιες θεωρητικοί όπως η Donna Haraway μελετούν τα σύγχρονα έμφυλα υποκείμενα ως υβρίδια, ή ως ρομπότ (cyborgs).

5.4.2 Ποια είναι η κομψότερη οδηγός; Τα καλλιστεία γυναικών και αυτοκινήτων

Τα μεθοδολογικά εργαλεία των παραπάνω θεωρητικών ρευμάτων μπορούν να συμβάλλουν στην ανάλυση λόγου της έμφυλης γυναικείας εικόνας όπως αυτή σκιαγραφείται στα ελληνικά περιοδικά ειδικού Τύπου. Έχει ήδη αναφερθεί ότι τα ολιγάριθμα τέτοια έντυπα που κυκλοφορούσαν την εποχή του Μεσοπολέμου απευθύνονται κυρίως στους οδηγούς ως επαγγελματική τάξη. Κατά συνέπεια οι σχετικές πηγές στις οποίες μπορούν να εντοπιστούν στοιχεία αναφορικά με την καταναλωτική άρα κι έμφυλη διάσταση του αυτοκινήτου είναι ελάχιστες. Με δεδομένο πάντως ότι η αυτοκίνηση στο πλαίσιο ιδιωτικής μη επαγγελματικής κινητικότητας και κουλτούρας την εποχή του Μεσοπολέμου σχετιζόταν με τη μεγαλοαστική τάξη, οι όποιες σποραδικές εμφανίσεις γυναικών οδηγών ιδιωτικής χρήσεως οχημάτων αφορούσαν σε επώνυμες Αθηναίες.

Μία από τις πρώτες αναφορές Ελληνίδων οδηγών που εντοπίζονται στο πλαίσιο της παρούσας έρευνας είναι ένας διαγωνισμός κομψότητας το 1938 που διεξάχθηκε στον ιππόδρομο Φαλήρου, κατά τον οποίο βραβεύονταν οι κομψότερες οδηγοί, σε συνδυασμό με το εξίσου κομψό μοντέλο αυτοκινήτου τους. Ως νικητές αυτού του διαγωνισμού εκείνη τη χρονιά αναφέρονταν η Λίζα Μάμμου και το αυτοκίνητό της Buick ανοικτού τύπου. Εξ αφορμής πάντως εκείνων των μεσοπολεμικών διαγωνισμών, ύστερα περίπου από μία εικοσαετία στο περιοδικό *Το Βολάν* επανέρχονταν τα ερωτήματα: «Ποία είναι η κομψότερη οδηγός τοῦ 1956; Ποία οδηγεῖ τό κομψότερο αὐτοκίνητο; Ποία είναι ηῖ ικανότερη Ἑλληνίς οδηγός τοῦ 1956; Αὐτά είναι τά τρία ἐρωτήματα πού βάνει τό Βολάν γιά τή γυναίκα οδηγό καί εἰς αὐτά ποιός θά ἀπαντήση; Τό πρόβλημα γιά σήμερα εἶναι δυσκολώτερο. Ὑπάρχουν στήν Ἀθήνα μόνον πάνω ἀπό 3000 κυρίες καί δεσποινίδες οδηγοί πού ἔχουν στά χέρια τους ἀμάξια ὠραιότατα, καί ἡ ἐκλογή εἶναι παρά πάνω ἀπό δύσκολη.»¹²¹¹

¹²¹⁰ D. Haraway, "A Manifesto for Cyborgs: science, technology, and socialist feminism in the 1980s", *Socialist Review*, τ. 80, 1985, σ. 65–108. D. Haraway, *Simians, Cyborgs, and Women: The Re-invention of Nature*, Routledge, London, 1991

¹²¹¹ *Το Βολάν*, τ. 2, 1956



Η κομψότερη Αθηναία οδηγός του 1938, Λίζα Μάμιου. Πηγή: *Το Βολάν*, τ. 2, 1956.

Οι ιδιότυποι αυτοί διαγωνισμοί επαναλήφθηκαν και μεταπολεμικά σε δύο εκδοχές, ως προς το κομψότερο αυτοκίνητο και ως προς το κομψότερο σύνολο γυναίκας οδηγού ή συνοδηγού και αυτοκινήτου.¹²¹² Οι διαγωνισμοί αυτοί παρουσιάζουν ενδιαφέρον ως προς το ότι αποτελούσαν στην πραγματικότητα καλλιστεία υβριδίων αυτοκινήτου και οδηγού. Δεν είναι γνωστό κατά πόσο ήταν διαδεδομένη από εκείνη την εποχή η ανιμιστική πρόσληψη του αυτοκινήτου ως μιας «γυναικείας» μηχανής η οποία αποτελεί το τεχνολογικό συμπλήρωμα της δημόσιας αναπαράστασης του άνδρα ως εναλλακτικό υποκατάστατο μιας ανεξάρτητης, δυνάμει καταστροφικής αλλά ταυτόχρονα πειθήνιας ερωμένης, στο δημόσιο λόγο, όπως αναπαρήχθη από μεταγενέστερες δημοφιλείς χολυγουντιανές ταινίες ή μυθιστορήματα με γνωστότερο το *Christine* του Stephen King το 1983 που μεταφέρθηκε και στον κινηματογράφο. Σε μία τέτοια νοηματοδότηση παραπέμπει ίσως έμμεσα κι η ανάλυση του Roland Barthes για τη δημόσια παρουσίαση της Citroën DS, της επομονομαζόμενης θεάς, το 1957.¹²¹³



¹²¹² «Διαγωνισμοί κομψότητας αυτοκινήτου και κομψότητας επ' αυτοκινήτου», *Το Βολάν*, τ. 39 – 40, 1958. «Διαγωνισμοί κομψότητας αυτοκινήτων κι επιβαινόντων», *Το Βολάν*, τ. 41 – 2, 1958

¹²¹³ R. Barthes, *The Eiffel Tower and Other Mythologies*

«Διαγωνισμός κομψότητας αυτοκινήτων κι επιβαινόντων, 1958. Η δις Έφη Μελά, με Πεζώ 403». Πηγή: *Το Βολάν*, τ. 41 – 2, 1958.

Στην περίπτωση ωστόσο αυτών των μεσοπολεμικών καλλιστείων το ενδιαφέρον έγκειται στο ότι παρ' όλο που το αυτοκίνητο αποτελούσε τέχνημα φορτισμένο σημασιολογικά με την έννοια του ανδρισμού, κατά τους διαγωνισμούς κομψότητας καλλιεργείται μία αντίστροφη συμβολική απεικόνιση του αυτοκινήτου ως προέκταση της θηλυκής ταυτότητας, αφού βέβαια στερεοτυπικά η θηλυκότητα υποτίθεται ότι οφείλει να συνδυάζεται με τη κομψότητα. Κατά συνέπεια, ακόμη και αν η γυναικεία οδήγηση προβάλλεται ως πρακτική συμβολικής χειραφέτησης δεν διεκδικείται απαραίτητα με πρακτικές που θεωρούνται αποκλειστικά ανδροπρεπείς, όπως θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι συμβαίνει μεταγενέστερα. Σε κάθε περίπτωση, τέτοιου είδους νοηματοδοτήσεις αφορούν τόσο κατά την εποχή του Μεσοπολέμου, όσο κι αργότερα, μια μειοψηφική μεγαλοαστική κουλτούρα. Οι διοργανώσεις καλλιστείων γυναικών κι αυτοκινήτων πάντως μάλλον δεν επεβίωσαν μεταπολεμικά, αν και το 1956 στις σελίδες της *Επιθεώρησης της Shell*, απαντά μία φωτογραφία που αναφέρεται σε έναν άτυπο διαγωνισμό κομψότητας μεταξύ μίας Αθηναίας που φωτογραφιζόταν «με την κομψήν τουαλέταν της», και της θαυμασίας Packard της. Η συγκεκριμένη φωτογραφία στην οποία η εν λόγω αγνώστην λοιπών στοιχείων μεγαλοαστή Αθηναία απεικονίζεται με μια ομήγυρη μεγαλοαστών μεταξύ των οποίων ο Αριστοτέλης Ωνάσης πιθανόν αποδίδεται στην πρώτη Ελληνίδα οδηγό αγώνων, Λουκία Πάππου.¹²¹⁴

5.4.3 Η γυναίκα ως παθητικός θεατής του αυτοκινήτου. Σιωπηλή συνοδηγός κι ανόητη αντίζηλος

Περιπτώσεις όπως οι προαναφερθείσες της Λίζας Μάμμου και της Λουκίας Πάππου αποτελούν εξαιρέσεις. Η αυτοκίνηση τόσο μεσοπολεμικά όσο και κατά τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια είναι κάτι που δεν αφορά το σύνολο της αναδυόμενης ελληνικής μεσοαστικής τάξης, πόσο μάλλον τις γυναίκες. Η ύπαρξη μιας νεότευκτης μεσαιάς τάξης η οποία περιλαμβάνει μεταξύ των καταναλωτικών της προτύπων σε φαντασιακό αρχικά και πραγματικό στην συνέχεια επίπεδο την ιδιοκτησία αυτοκινήτου αποτελεί φαινόμενο που εμφανίζεται σταδιακά από τα τέλη της δεκαετίας του 1950, όπως έχει ήδη αναφερθεί στα προηγούμενα μέρη. Αρχικά, τα περιοδικά για το αυτοκίνητο τα

¹²¹⁴ *Επιθεώρησης Shell*, τ. 50, 1957, σ. 22. Για περισσότερες πληροφορίες σε σχέση με τη Λουκία Πάππου, βλ. Η. Καφάογλου, *Ελληνική αυτοκίνηση*, σ. 397 – 8.

πρώτα μεταπολεμικά χρόνια απευθύνονται κυρίως στην επαγγελματική τάξη των οδηγών. Οι περιπτώσεις στις οποίες τα λιγοςτά έντυπα ειδικού Τύπου απευθύνονται σε καταναλωτές των μεσαίων στρωμάτων κι ειδικά γυναίκες είναι κατά συνέπεια ελάχιστες, πληθαίνουν όμως ολοένα και περισσότερο μέχρι την δεκαετία του 1970, οπότε αρχίζει πάλι μία αντίστροφη πορεία. Στην συνέχεια αυτού του υποκεφαλαίου θα παρουσιαστούν κωδικοποιημένα οι κυριότερες εκφάνσεις της έμφυλης γυναικείας ταυτότητας στα περιοδικά αυτοκινήτου.

Μία έκφανση είναι αυτή που αναπαράγει το ήδη υπάρχον κοινωνικό στερεότυπο που συνδυάζει την γυναικεία ταυτότητα με την οικιακή εργασία. Σε αυτήν την περίπτωση ανήκουν κυρίως ειδικού ενδιαφέροντος γυναικείες στήλες στα περιοδικά αυτοκινήτου, οι οποίες αποτελώντας εξαίρεση από την κύρια θεματολογία του υπολοίπου περιοδικού, περιλαμβάνουν συμβουλές για ζητήματα νοικοκυριού, προωθώντας επί παραδείγματι τα νέα για την εποχή χημικά απορρυπαντικά της Shell με βάση το πετρέλαιο.¹²¹⁵ Αντίστοιχες νοηματοδοτήσεις της συγκρότησης γυναικείας ταυτότητας διαλεκτικά προς το αυτοκίνητο, οι οποίες εντάσσονται ανήκουν στην ίδια κατηγορία εντοπίζονται ωστόσο και σε στήλες που απευθύνονται σε άνδρες καταναλωτές, παρέχοντας συμβουλές για το πως θα χειριστούν την ζήλεια της συζύγου, η οποία παγιδευμένη κατά κάποιο τρόπο μέσα στο οικιακό της περιβάλλον αντιμετωπίζει το αυτοκίνητο ως αντίζηλο – ερωμένη, κι όχι ως ένα μεταφορικό μέσο που η χρήση του θα μπορούσε να αφορά και την ίδια: «Βεβαιωθήτε απόλυτως ότι τό αυτοκίνητο δέν σᾶς ἀπορροφᾷ τά δύο τρίτα τῶν ἐνδιαφερόντων σας. Βεβαιωθήτε ότι κάτω ἀπό κάθε χειρισμό τῆς μηχανῆς σας δέν κρύβετε λανθάνουσες καταστάσεις. Βεβαιωθήτε τέλος, ὅτι φεύγοντας ἀπό τό σπίτι ἀφήνετε πίσω σας – σάν ἄλλος Ὀδυσσεύς – τήν Πηνελόπη σας ν' ἀσχολῆτε μέ τά οἰκιακά. Κι' ὅταν βεβαιωθήτε ἀπολύτως γι' ὅλα αὐτά, περιφρονῆστε τήν γνώμη τοῦ δόκτωρος Ἔλντ, πού διαπιστώνει σ' ἕνα ψυχαναλυτικό βιβλίο του, ὅτι τό αυτοκίνητο εἶναι ὁ μεγαλύτερος παράγων συζυγικῆς ἀπιστίας ... Ἐκείνη πού εἶναι φύση μονογαμική, βλέπει τό αυτοκίνητο σάν ἀντίζηλο. Ἄν εἶχε μαλλιά, θά τοῦ τά ξερίζωνε, γιατί πιστεύει ὅτι αὐτό ξεμυάλισε τόν ἄνδρα της. Ὡστόσο δέν εἶναι ὅσο φαίνεται ἀνόητη. Προτιμᾷ μέ τήν στάσι της νά σᾶς πείση ὅτι ἔχετε νά διαλέξετε ἀνάμεσα σ' ἐκείνη καί τό αυτοκίνητο. Ἐσεῖς φυσικά

¹²¹⁵ Βλ. για παράδειγμα, *Επιθεώρησης Shell*, τ. 32, 1954. *Το Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 167 – 8, 1967. Επιπλέον σε περιοδικά αυτοκινήτου απαντούν διαφημίσεις οικιακών συσκευών με πρωταγωνίστριες γυναίκες.

προτιμᾶτε τό πρώτο καί ἡ σύζυγος ἐφορμᾷ πρὸς ἀναζήτησι ἐραστοῦ πού δέν ἔχει ἀμάξι.»¹²¹⁶

Στο πλαίσιο αυτής της κατηγορίας νοηματοδοτήσεων απαντούν ἐμφυλα στερεότυπα που συγκροτούνται γύρω από το δίπολο δημόσιος – οικιακός βίος. Εάν το αυτοκίνητο σχετίζεται με το πρώτο, η γυναίκα σχετίζεται με το δεύτερο επομένως ο μοναδικός ρόλος που της επιφυλάσσεται είναι αυτός της αδαούς σε σχέση με θέματα οδήγησης, ἢ και ανόητης, όπως αναφέρθηκε στο παραπάνω απόσπασμα, συνοδηγού.¹²¹⁷ Ως συνοδηγός λοιπόν καλείται να ἔχει κόσμια συμπεριφορά, και να μένει σιωπηλή. Όπως αναφερόταν σε περιοδικό αυτοκινήτου του 1964, μια αμερικανική οργάνωση υποστήριζε ότι αν η γυναίκα συνοδηγός δεν παραμένει σιωπηλή, σε περίπτωση ατυχήματος δεν θα ευθύνεται η απρόσεκτη οδήγηση του συζύγου αλλά οι δικές της εκνευριστικές παρατηρήσεις: «Κυρία μου, μὴν κριτικάρετε τὸν τρόπο με τὸν ὁποῖο ὀδηγεῖ ὁ σύζυγός σας, καί ἂν ἀκόμη ἔχετε δίπλωμα ὀδηγοῦ καί ἐσεῖς. Ἀντιθέτως, νά ἐκφράζετε τὸν θαυμασμό σας, καί ἂν τρέχει μὴ μιλάτε καθόλου. Ἡ σιωπή σας εἶναι ἡ καλύτερη κριτική καί θά τὸν ἀναγκάσει νά γίνη φρόνιμος. Ἄν φοβᾶσθε, κλειστε τὰ μάτια, ἀλλά μὴν του μιλάτε γιατί οἱ παρατηρήσεις σας μπορεῖ νά προκαλέσουν ἀτύχημα. Ὁ ἄνδρας σας ἔχει ἀνάγκη τῆς προσοχῆς σας καί τῆς περιποιήσεώς σας. Νά του προσφέρετε τσιγάρο ἀναμμένο, νά παρακολουθεῖτε τὸν χάρτη, καί νά τὸν κατατοπίζετε κατὰ τὴν διαδρομὴ. Ἐτσι τό ταξίδι θά εἶναι εὐχάριστο καί ἀσφαλές.»¹²¹⁸



Η διαφήμιση δείχνει εύγλωττα το πως μπορεί να ταξιδέψει κανείς ξένοιαστος. Πηγή: *Το Βολάν*, τ. 108, 1964.

¹²¹⁶ Δ. Σαπρανίδης, «Όσα φέρνει η ρόδα», *Νέο αυτοκίνητο*, τ. 133-4, 1966, σ. 61.

¹²¹⁷ Δ. Σαπρανίδης, «Όσα φέρνει η ρόδα», *Νέο αυτοκίνητο*, τ. 135-6, 1966, σ. 173. Δ. Σαπρανίδης, «Όσα φέρνει η ρόδα», *Νέο αυτοκίνητο*, Δ. Σαπρανίδης, «Όσα φέρνει η ρόδα», *Νέο αυτοκίνητο*, τ. 142, 1966, σ. 353. Ι. Αρπινιό, «Διάλογοι στο βολάν», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 218, 1973, σ. 42 – 3.

¹²¹⁸ «Χρήσιμες συμβουλές. Ἡ συμπεριφορά τῆς συζύγου», *Το Ἰδιωτικόν Ι.Χ. Αυτοκίνητον*, τ. 98, 1964, σ. 4.

Μία προέκταση του προηγούμενου στερεοτύπου αποτελούν επίσης οι γυναικείες παρουσίες που πλαισιώναν τα εξώφυλλα, ή τις διαφημίσεις αυτοκινήτων ως διακοσμητικά στοιχεία. Η στερεοτυπική εικόνα που προβάλλεται σε αυτήν την περίπτωση είναι διαφορετική από αυτήν της νοικοκυράς, καθ' ότι η γυναίκα απεικονίζεται συχνά σε δημόσιο χώρο, έξω από τα συμφραζόμενα του οικιακού περιβάλλοντος. Ωστόσο σε αρκετές από αυτές τις περιπτώσεις η γυναικεία παρουσία σε σχέση με το αυτοκίνητο είναι διακοσμητική, καθ' ότι παρουσιάζεται σε έναν παθητικό ρόλο σε σχέση με αυτό, ή με τρόπο που τουλάχιστον αφήνεται να εννοηθεί ότι δεν είναι η ίδια η οδηγός του αυτοκινήτου, αλλά πλαισιώνει τη φωτογράφησή του. Οι συμβολικές αυτές απεικονίσεις είναι οι προγενέστερες που εντοπίζονται σε σχέση με όσες θα αναφερθούν στην συνέχεια, αλλά και αυτές που επιβίωσαν περισσότερο από κάθε άλλη έκφανση γυναικείας παρουσίας στα έντυπα ειδικού Τύπου.¹²¹⁹

5.4.4 Η γυναίκα ως οδηγός και καταναλώτρια. Οι τεχνολογικά αναλφάβητες, οι κοκέτες κι οι ελαφρών ηθών μοτοσυκλετίστριες

Η τρίτη έκφανση που εντοπίστηκε στο πλαίσιο της παρούσας έρευνας, και συγκροτεί μία από τις πιο ενδιαφέρουσες νοηματοδοτήσεις της έμφυλης ταυτότητας που σκιαγραφείται στα περιοδικά αυτοκινήτου, είναι αυτή των γυναικών ως κοινωνικής κατηγορίας, η οποία δυνητικά πλέον συμπεριλαμβάνεται στο καταναλωτικό κοινό των οδηγών αυτοκινήτου. Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω κατά το 1956 κυκλοφορούσαν πανελλαδικά περίπου 3.000 γυναίκες οδηγοί. Με δεδομένο ότι το 1956 κυκλοφορούσαν στην Ελλάδα 22.700 επιβατικά αυτοκίνητα, διαφαίνεται το περιορισμένο ποσοστό των γυναικών επί του συνόλου των οδηγών. Παρά το γεγονός ότι ο αριθμός των γυναικών οδηγών δεν συνιστά ένα αξιοσημείωτο αριθμητικά καταναλωτικό κοινό, τα ελληνικά περιοδικά αυτοκινήτου ακολουθώντας μάλλον την διεθνή τάση διαρκούς διεύρυνσης των καταναλωτικών κατηγοριών έτσι ώστε να

¹²¹⁹ «Σωφερίνες», *Νέο αυτοκίνητο*, τ. 139 – 140, 1966, σ. 244. *Το Βολάν*, τ. 57, 1959, σ. 9. «Αρμονία μηχανικών τελειοποιήσεων και κομψότητας. Τα μοντέλα του 1956 οι κατασκευασταί τά προσαρμόζουν στην γυναίκα». *Το Βολάν*, τ. 1, 1955. *Το Βολάν*, τ. 41 – 2, 1958. *Το Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 204-5, 1972. *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 215, 1973, «Yamaha», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 218, 1973, σ. 9, *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 221 – 2, 1973, σ. 9. «Βελτιώσεις και μετατροπές από την American Motors», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 213, 1972, σ. 21 – 2. «Ladies and gentlemen», *4 Τροχοί*, τ. 109, 1979, σ. 68 – 71.

εξυπηρετηθούν οι ανάγκες της μαζικής βιομηχανικής παραγωγής τεχνολογικών προϊόντων όπως τα αυτοκίνητα, συμπεριλαμβάνουν στις κοινωνικές κατηγορίες που απευθύνονται και τις γυναίκες. Άλλωστε, όπως επισημαίνεται σε σχετικό άρθρο του περιοδικού *To Ιδιωτικόν Ι.Χ. Αυτοκίνητον* στους κύκλους των αγγλικών τουλάχιστον αυτοκινητοβιομηχανιών της εποχής επικρατούσε η πεποίθηση ότι στις γυναίκες οφείλεται το 80% των πωλήσεων αυτοκινήτων.¹²²⁰ Ακόμη και αν η πλειοψηφία των γυναικών εκείνη την εποχή δεν ήταν ανεξάρτητες οικονομικά, το γεγονός ότι το αυτοκίνητο εντασσόταν σταδιακά στα καταναλωτικά αγαθά του οικογενειακού προϋπολογισμού της μεσοαστικής οικογένειας, σε συνδυασμό με το ότι η οδήγηση αποτελούσε αντικείμενο διεκδίκησης της γυναικείας χειραφέτησης οδηγούσε τις βιομηχανίες στην παρατήρηση ότι οι γυναίκες συνήθως είχαν τον τελικό λόγο για τις αγορές της οικογένειας, επομένως πρέπει να ληφθούν υπ' όψη ως καταναλωτικό κοινό.

Στην κατηγορία νοηματοδότησης των γυναικών ως οδηγών μπορούν να συμπεριληφθούν πολλές απεικονίσεις γυναικών σε εξώφυλλα περιοδικών αυτοκινήτων ή διαφημίσεις, στις οποίες εμφανίζονται να κάθονται στη θέση του οδηγού. Τέτοιες απεικονίσεις εντοπίζονται περίπου από τα τέλη της δεκαετίας του 1950, μέχρι και τα μέσα της δεκαετίας του 1970. Με αυτόν τον τρόπο αναγνωρίζεται συμβολικά, και ταυτόχρονα αναπαράγεται ως πρότυπο η κοινωνική κατηγορία των γυναικών ως οδηγών.¹²²¹ Παρ' όλα αυτά στο πλαίσιο της έμφυλης συγκρότησης της γυναικείας ταυτότητας ως υποψηφίας – οδηγού ή καταναλώτριας αναπαράγονται και τα ήδη προϋπάρχοντα έμφυλα στερεότυπα μιας πατριαρχικής κουλτούρας αναφορικά με τη χρήση του αυτοκινήτου. Πιο συγκεκριμένα, οι θεματικές που εντοπίζονται στον ειδικό Τύπο του αυτοκινήτου αφορούν σε συμβουλές οδήγησης αλλά και μόδας για τις γυναίκες οδηγούς, και στο κατά πόσο οι γυναίκες είναι καλύτερες ή μη οδηγοί, συγκριτικά πάντοτε με τους άνδρες.

¹²²⁰ «Αι πωλήσεις των αυτοκινήτων οφείλονται εις 80% εις γυναίκας», *To Ι.Χ. Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον*, τ. 48, 1960, σ. 12. «Αρμονία μηχανικών τελειοποιήσεων και κομψότητας. Τα μοντέλα του 1956 οι κατασκευασταί τά προσαρμόζουν στην γυναίκα». *To Βολάν*, τ. 1, 1955.

¹²²¹ Σε αυτήν την κατηγορία εντάσσονται κι απεικονίσεις γυναικών που δεν κάθονται απαραίτητα στη θέση του οδηγού, αλλά έχουν έναν ενεργό ρόλο ως χρήστριες του αυτοκινήτου. Βλ. για παράδειγμα, *To Βολάν*, τ. 1, 1955. *To Βολάν*, τ. 2, 1956. *To Βολάν*, τ. 6, 1955. *To Ιδιωτικόν Ι.Χ. Αυτοκίνητον*, τ. 48, Ιανουάριος 1960. *To Ιδιωτικόν Ι.Χ. Αυτοκίνητον*, τ. 56, Νοέμβριος 1960. *To Νέο αυτοκίνητο*, τ. 191-2, 1971. *To Νέο αυτοκίνητο* τ. 135-6, 1966, *To Νέο αυτοκίνητο*, τ. 139-40, 1966. *To Νέο αυτοκίνητο*, τ. 155 – 6, 1968. *To Ιδιωτικόν Ι.Χ. Αυτοκίνητον*, τ. 100, 1964. *To Ιδιωτικόν Ι.Χ. Αυτοκίνητον*, τ. 101, 1964. *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 215, 1973, *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 238 – 9, 1975, *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 240 – 1, 1975.



Μοντέλο σε διαφήμιση της αγγλικής μοτοσυκλέτας Σίλβερ Μπάνταμ. Πηγή: *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 135 – 6, 1966, σ. 117.

Ελλείπει στοιχεία από σχετικές έρευνες στην Ελλάδα, τα περισσότερα ελληνικά περιοδικά αυτοκινήτου προέβαιναν σε αποφάνσεις σχετικά με τις οδηγητικές ικανότητες των γυναικών οδηγών, βασιζόμενα σε αντίστοιχες ευρωπαϊκές ή αμερικανικές έρευνες. Όπως και το αυτοκίνητο, έτσι και τα έμφυλα στερεότυπα που το συνόδευαν ήταν κατά βάση εισαγόμενα. Ακόμη και σε αυτήν την περίπτωση όμως, η προβολή αυτών των στερεοτύπων από τον Τύπο της εποχής συνέβαλε στην αναπαραγωγή τους και στο πλαίσιο της ελληνικής κοινωνίας. Στις περιπτώσεις λοιπόν που οι γυναίκες περιγράφονται ως καλύτερες οδηγοί από τους άνδρες, σύμφωνα και με τους «ειδήμονες επί των θεμάτων κυκλοφορίας», όπως αναφέρεται χαρακτηριστικά, αυτό οφείλεται στις ιδιότητες μιας ουσιοκρατικά προσδιορισμένης γυναικείας φύσης. Επί παραδείγματι αναφέρεται ότι η γυναίκα οδηγός είναι κατά κάποιο τρόπο εκ φύσεως περισσότερο προσεκτική, περισσότερο ψύχραιμη, λιγότερο νευρική, λιγότερο ριψοκίνδυνη, ενώ ακόμη δεν έχει τη διάθεση επίδειξης μέσω της οδήγησης, που διακρίνει τον άνδρα. Παρατίθενται μάλιστα στατιστικές έρευνες, όπως του Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας των ΗΠΑ, ή του Κέντρου Στατιστικής των Ασφαλειών Αυτοκινήτου της Γαλλίας στις οποίες εντοπιζόταν ότι ποσοστιαία για κάθε δέκα ατυχήματα μόνο μία γυναίκα οδηγός ήταν υπεύθυνη. Οι ανύπαντροι νέοι κάτω των 25 ετών, σε σχέση με τις ανύπαντρες νέες προκαλούσαν περισσότερα ατυχήματα, γι' αυτό και οι γυναίκες οδηγοί είχαν ευνοϊκότερους όρους συμβολαίων με τις ασφαλιστικές εταιρείες.¹²²²

«Το παλιό γνωμικό γυναίκα στο βολάν, τάφος ανοικτός είναι αβάσιμο» αναφερόταν σε ανάλογο άρθρο που παρέθετε στατιστικές για τα λιγότερα ατυχήματα

¹²²² «Η γυναίκα στο βολάν», *Το Βολάν*, τ. 101, 1963, σ. 6. «Οι γυναίκες οδηγούν καλύτερα», *Το νέο αυτοκίνητο*, τ. 143, 1967. «Όταν οι αρχάριες μας δίνουν μαθήματα», *Το Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 204-5, 1972, Π. Παπαδούκας, «Η γυναίκα στο βολάν», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 223 – 4, 1973, σ. 9

που προκαλούν οι γυναίκες οδηγοί. «Η γυναίκα δεν κάνει επιδείξεις. Γι' αυτήν σχεδόν ποτέ το αυτοκίνητο δεν είναι μια προβολή εξουσίας. Είναι απλώς ένα όργανο με το οποίο εκφράζει την ελευθερία της, μια μορφή χειραφετήσεως... Στατιστικά στοιχεία, ιδιαίτερα αμερικανικά αποκαλύπτουν ότι στη γυναίκα παρατηρείται μια μεγαλύτερη ετοιμότητα στην αντίδραση των εξαρτημένων αντανακλαστικών, μια μικρότερη κλίση προς τα οιοπνευματώδη ποτά, μια σωματική και νευροψυχική αντοχή, μεγαλύτερη από πολλούς άνδρες... Εκείνη, ποιος ξέρει γιατί, όταν βρίσκεται στο βολάν γίνεται πιο πειθαρχική, δεν χάνει τον αυτοέλεγχό της, δεν εξοργίζεται.»¹²²³

Από την άλλη πλευρά ακόμη και σε κάποια από τα άρθρα που υποστηριζόταν ότι οι γυναίκες προκαλούσαν λιγότερα ατυχήματα, στα ίδια αναφέρονταν μαρτυρίες ανδρών επαγγελματιών οδηγών, ή τροχονόμων, σύμφωνα με τις οποίες ακόμη κι αν οι γυναίκες οδηγούν πιο προσεκτικά, και πάλι είναι χειρότερες οδηγοί, γιατί έχουν λιγότερη επιδεξιότητα, λιγότερη αντοχή, πιο αργά αντανακλαστικά, «δεν είναι σε θέση να ξεχωρίσουν το δεξιά από το αριστερά», δεν καταλαβαίνουν από μηχανές και το κυριότερο, είναι πιο ευσυγκίνητες. Όπως διατεινόταν ένας αξιωματικός της γαλλικής αστυνομίας: «Όταν βλέπω μία γυναίκα νά οδηγῆ αὐτοκίνητο, φοβᾶμαι πάντοτε ὅτι ἄν συναντήση κάποιο ἐμπόδια θα σκεπάσῃ τό πρόσωπό της μέ τά χέρια της, φωνάζοντας: Μαμά!». Μεταξύ των φυσικών μειονεκτημάτων των γυναικών αναφερόταν ακόμη η έλλειψη μυϊκής δύναμης, η σωματική διάπλαση κι η δυνατότητα να είναι πολυσύνθετες. Αυτές τουλάχιστον υπήρξαν οι επίσημες αιτιολογίες απόρριψης και της μίας και μοναδικής αίτησης γυναίκας υποψηφίας εξετάστριας που υποβλήθηκε το 1966 στην Εθνική Υπηρεσία Εξετάσεων στη Γαλλία.¹²²⁴ Άλλωστε, ακόμη κι αν οι γυναίκες κατάφεραν να οδηγούν, δεν ήταν σε θέση να διδάξουν οδήγηση, σύμφωνα με αντίστοιχες έρευνες βάσει των οποίων υποστηριζόταν ότι οι ίδιες οι γυναίκες εμπιστεύονται μόνο άνδρες δασκάλους οδήγησης.¹²²⁵

¹²²³ Β. Βικάρι, «Ο πατέρας μου έτρεχε πολύ», *Το Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 214 – 5, 1973, σ. 11

¹²²⁴ «Οι γυναίκες οδηγούν καλύτερα», *Το Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 143, 1967

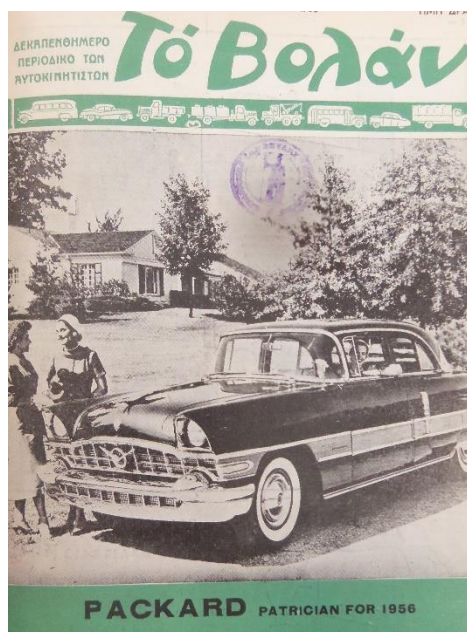
¹²²⁵ «Οι γυναίκες προτιμούν τους άνδρες για συμβούλους των», *Το Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 191-2, 1971, σ.



Ο τίτλος του άρθρου που πλαισιώνεται από την συγκεκριμένη φωτογραφία είναι: «Σωφερίνες» και αναφέρεται στα λάθη των γυναικών οδηγών. Πηγή: *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 142, 1966, σ. 366.

Σε αντίστοιχα έντυπα αναφέρονταν έρευνες που διενεργήθηκαν στη Γαλλία και την Αμερική, χωρίς να αναφέρεται η πηγή τους, που παρουσίαζαν αντίθετα πορίσματα από τις προηγούμενες, βάσει των οποίων οι γυναίκες οδηγοί προκαλούν στατιστικά περισσότερα ατυχήματα, οδηγώντας μάλιστα τις ασφαλιστικές εταιρείες να αυξήσουν τα ασφάλιστρα για τις γυναίκες. Οι αγνώστων λοιπών στοιχείων έρευνες παρατίθενται ως αποδεικτικό στοιχείο για να υποστηριχθεί ότι οι γυναίκες είναι και πάλι λόγω φύσεως χειρότερες οδηγοί από τους άνδρες: «Είναι γεγονός ότι, ή προσοχή τής οδηγού πολλές φορές αποσπάζεται από άσημαντα περιστατικά. Είναι επίσης γεγονός ότι οι γυναίκες οδηγοί κουβεντιάζουν περισσότερο από τους άνδρες... Είναι επίσης γεγονός, ότι πολλές φορές, οι γυναίκες, έπηρεασμένες ακόμα από τή θεωρία του άσθενοϋς φύλου, αντιμετώπιζουν μέ σπασμωδικότητα και έλλειψη ψυχραιμίας δύσκολες περιπτώσεις πού μπορεί νά παρουσιαστούν κατά τήν οδήγησι.» Γι' αυτό διατυπωνόταν στις γυναίκες η σύσταση να υπερνικήσουν τη φύση τους και να επιδείξουν ψυχραιμία, αναγνωρίζοντάς τους ως ελαφρυντικό ότι τουλάχιστον δεν προκαλούν σοβαρά ατυχήματα, καθ' ότι δεν αναπτύσσουν ταχύτητα.¹²²⁶

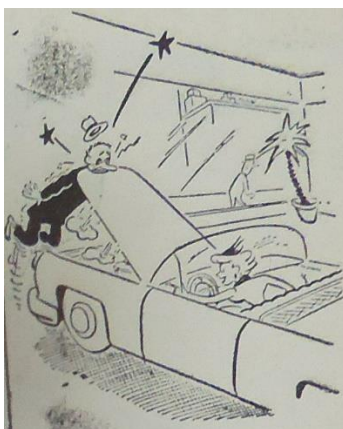
¹²²⁶ «Σωφερίνες αποπλίσσατε τους κατηγορούς σας», *Το Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 142, 1966, σ. 366



Σε κάποιες απεικονίσεις τους στον ειδικό Τύπο για το αυτοκίνητο, οι γυναίκες εμφανίζονται στον ενεργητικό ρόλο της οδηγού. Πηγή: *Το Βολάν*, τ. 8, 1956.

Η έμφυλη συγκρότηση της ταυτότητας της γυναίκας οδηγού δεν αρθρώνεται όμως πάντοτε βάσει ουσιοκρατικών προσδιορισμών στα περιοδικά αυτοκινήτου. Σε κάποια άρθρα αναφερόταν ότι οι γυναίκες δεν είναι φύσει αλλά θέσει πιο άπειρες οδηγοί επειδή έχουν λιγότερες ευκαιρίες να οδηγήσουν το αυτοκίνητο της οικογενείας, το οποίο συνήθως χρησιμοποιεί ο σύζυγός τους. Σε αυτές τις περιπτώσεις διατυπωνόταν η άποψη ότι τα αντανακλαστικά των οδηγών μάλλον προσδιορίζονται τελικά βάσει της ηλικίας κι όχι βάσει του φύλου. Οι λόγοι που οι γυναίκες ήταν χειρότερες οδηγοί ήταν εν τέλει κοινωνικοί, κι οφείλονταν κυρίως στο ότι οι γυναίκες μαθαίνουν οδήγηση σε μεγαλύτερη ηλικία από τους άνδρες. Σύμφωνα και με την άποψη του διευθυντή Κέντρου Ερευνών κι Εφαρμογής Προλήψεως Ατυχημάτων της Γαλλίας: «Η γυναίκα είναι ακόμη μία υπανάπτυκτη οδηγός... Η γυναίκα δέν οδηγεί τόσο συχνά όσο ο πατέρας της, ο αδελφός της, ή ο γιός της. Από τά πέντε εκατομμύρια οδηγών αυτοκινήτου, πόσες είναι οι γυναίκες που οδηγούν τακτικά τό οικογενειακό αυτοκίνητο; Τό δεύτερο οικογενειακό αυτοκίνητο αποτελεί ακόμη πολυτέλεια, τουλάχιστον για τήν Ευρώπη.». Επιπλέον, «δέν υπάρχει χειρότερο πράγμα από τό νά οδηγῆ μία γυναίκα τήν Κυριακή τό αυτοκίνητο υπό τό βλέμμα τοῦ συζύγου. Στίς περιπτώσεις αυτές ο σύζυγος συμπεριφέρεται σάν ἀληθινός τυραννίσκος.» Για τον

λόγο αυτό σε κάποιες ευρωπαϊκές χώρες όπως η Γαλλία κι η Ελβετία υπήρχαν ειδικά κέντρα μετεκπαίδευσης γυναικών που ήδη κατέχουν δίπλωμα οδήγησης.¹²²⁷



Τίτλος γελοιογραφίας: «Η Δοκιμή». Μια τεχνολογικά αναλφάβητη οδηγός δοκιμάζει πρώτη φορά να οδηγήσει. Πηγή: *Το Βολάν*, τ. 6, 1956.

Τα περιοδικά αυτοκινήτου πάντως αναλάμβαναν τον ρόλο του να προσφέρουν όχι μόνο οδηγητικές αλλά και απλοποιημένες τεχνικές συμβουλές για τις γυναίκες για ζητήματα λειτουργίας του αυτοκινήτου ή τεχνικά χαρακτηριστικά διαφόρων μοντέλων που αντιστοιχούν σε σχέση κόστους – απόδοσης.¹²²⁸ Επιπλέον συμβουλή που παρεχόταν για τη βελτίωση της οδηγητικής συμπεριφοράς των γυναικών ήταν να προσαρμόσουν το ντύσιμό τους έτσι ώστε να μην εμποδίζουν την άνετη και ασφαλή οδήγηση, αλλά και να ακολουθούν ταυτόχρονα τις τάσεις της μόδας που επιβάλλει η θηλυκή ταυτότητα. Οι γυναίκες οδηγοί δεν έπρεπε για παράδειγμα να φορούν φαρδιές φούστες με φουρώ, ή με πιέτες. Δεν έπρεπε ακόμη να φορούν τακούνια, ή να έχουν λυτά μαλλιά, γιατί είναι επικίνδυνο οδηγητικά. Η νέα πρακτική μόδα για τις γυναίκες οδηγούς της δεκαετίας του 1960 επέτασσε γυναικείο παντελόνι ή σορτζ, ή μίνι φόρεμα, ίσια παπούτσια και μαντήλι στα μαλλιά.¹²²⁹

¹²²⁷ «Η γυναίκα στο βολάν», *Το Βολάν*, τ. 101, 1963, σ. 6, «Η γυναίκα στο βολάν», *Το Βολάν*, τ. 103, 1963, σ. 6. Στην συγκεκριμένη μόνιμη στήλη χαρακτηριστικοί υπότιτλοι για παράδειγμα ήταν: «Είναι η γυναίκα ψύχραιμη; Είναι λιγότερο ρισκοκίνδυνη; Το φιλί απαγορεύεται!!! Η ωραία συνεπιβάτις. Τι πρέπει να κάνει για την ομορφιά της; Συμβουλές και οδηγίες». «Οι γυναίκες οδηγούν καλύτερα», *Το Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 144 – 5, 1967, σ. 78 – 9. Είναι ενδιαφέρον ότι στη Γαλλία, αναφερόταν ότι πολλές γυναίκες έμαθαν να οδηγούν ύστερα από τη μαζική έξοδο στους δρόμους κατά τη διάρκεια της γερμανικής εισβολής το 1940. Οι γυναίκες αυτές δεν είχαν οδηγήσει, έκτοτε, κι επανέρχονταν την δεκαετία του 1960 πλέον για να ξαναμάθουν οδήγηση.

¹²²⁸ «Συμβουλαί μίας σωφερίνας. Οδηγοί γίνετε ευγενείς», *Το Βολάν*, τ. 13, 1956. «Συμβουλαί μίας σωφερίνας. Βγαίνετε προσεκτικά», *Το Βολάν*, τ. 14, 1956. Σε κάποιες περιπτώσεις προσφέρονταν οδηγητικές συμβουλές και σε άνδρες, υποτίθεται διά στόματος γυναικών οδηγών. «Η γυναίκα στο βολάν», *Το Βολάν*, τ. 108, 1964. «Οι στρίγγλες στο βολάν», *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 218, 1973, σ. 9

¹²²⁹ «Σύγχρονες Αμαζόνες», *Το Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 137 – 8, 1966, σ. 184 – 6. «Οι γυναίκες οδηγούν καλύτερα», *Το Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 144 – 5, 1967, σ. 78 – 9. «Ο ιατρός μας συμβουλεύει», *Το Νέο*

Τα έμφυλα στερεότυπα βάσει των οποίων συγκροτείται η ταυτότητα της γυναίκας οδηγού χρησιμοποιούνταν και για να περιγραφούν οι καταναλωτικοί προσανατολισμοί ανδρών και γυναικών σε ό,τι αφορά στην αγορά του αυτοκινήτου. Μια κεντρική παράμετρος που προκύπτει αναφορικά με αυτό το ζήτημα είναι η έμφυλη διάσταση της ταχύτητας ως κοινωνικής κατασκευής, η οποία θεωρείται ότι αποτελεί ενός είδους προσόν και ταυτόχρονα επιβεβαίωση του ανδρισμού. Οι επιδόσεις των ανδρών καταναλωτών – οδηγών σε ό,τι αφορά την ταχύτητα συνδυάζονται, όπως έχει επισημανθεί παραπάνω, με την εκπαίδευση κι ενημέρωσή τους στις μηχανολογικές προδιαγραφές κι επιδόσεις των αυτοκινήτων. Η έμφυλη συγκρότηση των γυναικών καταναλωτριών – οδηγών ως κοινωνικής κατηγορίας από την άλλη πλευρά κατασκευάζεται αντιδιαμετρικά σε σχέση με αυτό το στερεότυπο. Όπως διατυπώνεται σχετικά, οι γυναίκες είναι αδιάφορες για επιδόσεις ταχύτητας, καθ' ότι αυτές δεν αποτελούν επιβεβαίωση για την γυναικεία ταυτότητα, όπως συμβαίνει με τους άνδρες.¹²³⁰

Επιπλέον, όπως υποστηρίζεται «αί γυναίκες οδηγοί είναι εις τήν συντριπτική πλειοψηφία τους άναλφάβητες τεχνικώς», καθ' ότι δεν πρόκειται, όπως αναφέρεται να

Αυτοκίνητο, τ. 152, 1967, σ. 476. Επιπλέον παρέχονταν συμβουλές για την οδήγηση των γυναικών κατά τη διάρκεια της εγκυμοσύνης τους.

¹²³⁰ «Αι πωλήσεις των αυτοκινήτων οφείλονται εις 80% εις γυναίκας», *Το Ι.Χ. Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον*, τ. 48, 1960, σ. 12. «Τό πρώτο πράγμα πού πρέπει να τονισθῆ εἶναι ὁ διαφορετικός τρόπος κατά τόν ὁποῖον ἀπολαμβάνουν τό αὐτοκίνητον τά δύο φύλα. Δέν εἶναι ὑπερβολή ἂν πῆ κανεῖς ὅτι αἱ διαφορές εἶναι τεράστιες, διαμετρικά ἀντίθετες. Ἄς πάρουμε τούς ἄνδρες πρώτα. Τό ἀγαποῦνε πολύ. Τό φροντίζουνε, τούς ἀρέσει νά μιλάνε μέ τούς φίλους τούς γιά τήν ἀπόδοσί του, τήν ταχύτητα, τήν ἀντοχή του και τήν εὐκινησία του. Τούς ἀρέσει νά κάνουνε συγκρίσεις μέ τόν ἕνα ἢ ἄλλον τύπον, καί καμαρώνουν ὅταν τό δικό τους ὑπερέχει. Πολύ ἐπίσης τούς ἐνδιαφέρει τό χρῶμα του καί τό σχῆμα του, ἀλλά ἐκεῖνο που τούς φανατίζει περισσότερο εἶναι τά μηχανικά του πλεονεκτήματα. Μ' αὐτά κυρίως θεωροῦν ἀξιωματιμῶν εὐτα στοιχεῖα ὑπεροχῆς. Ὅσο μπορῶ νά κρίνω ἀπό τήν ψυχολογία τῆς ἄλλης πλευρᾶς, αἱ γυναῖκες δέν πολυσκοτίζονται γιά τίς μηχανικές ἀντικειμενικές ἀποδόσεις τοῦ αὐτοκινήτου. Τό σχῆμα καί τό χρῶμα τοῦ αὐτοκινήτου τίς ἐνδιαφέρει ἀρκετά, πάντως ὅμως λιγότερο ἀπό τόν ἄνδρα. Αὐτό δέ εἶναι ὁμολογουμένως περίεργο, ἂν λάβῃ κανεῖς ὑπ' ὄψιν του τή γυναικεία ψυχολογία. Ἄν τύχη μία γυναῖκα ν' ἀντικρύσῃ σε μία συγκέντρωσι μία ἄλλη που νά φοράῃ φόρεμα ἀπό τό ἴδιο ὕφασμα, τό ἴδιο χρῶμα, τό θεωρεῖ σοβαρώτατο ἀτύχημα, ἐξευτελισμό καί εἶναι ἱκανή νά φύγῃ ἀπό τό παράθυρο, γιά νά ἀποφύγῃ τήν σύγκρισιν, τόν παραλληλισμό... Προκειμένου ὅμως γιά τό αὐτοκίνητο δέν τήν σκοτίζει πολύ ἂν μία φίλη της, ἢ μία ἐχθρά της ἔχει τό ἴδιο μέ τό δικό της... Ἐκεῖνο ἐπίσης πού δέν τήν φανατίζει καθόλου εἶναι αἱ ἀνταγωνιστικές ἐπιτεῦξεις τοῦ αὐτοκινήτου της... Τό ἐνδιαφέρον της ἐντοπίζεται κυρίως στό ἐσωτερικό τοῦ αὐτοκινήτου, στήν ἄνεσι που μπορεῖ νά ἐξασφαλίσῃ, στήν πολυτέλεια τῆς ἐσωτερικῆς του ἐμφανίσεως, τήν ποιότητα τῆς ταπετσαρίας, τό χρῶμα κλπ. Ἐκεῖ που φαίνονται ὅλες αὐτές αἱ διαφορές κατά τόν πλέον χτυπητό τρόπο εἶναι τό ταξεῖδι μέ τό αὐτοκίνητο. Ἀλλοιῶς τό ἀντιμετωπίζει τό ἕνα φύλο καί ἄλλοιῶς τό ἄλλο. Ὁ ἄνδρας μόλις καθῆσῃ στό τιμόνι, θά σκεφθῆ τήν ταχύτητα που θα ἀναπτύξῃ κατά τήν διαδρομή καί θά τοῦ γεννηθῆ ἀμέσως ἡ ἐπιθυμία νά πετύχῃ κάποιον ρεκόρ. Λογαριάζει πῶς θά του ἦταν εὐχάριστο, ἂν μπορούσε νά λήῃ ἀργότερα: Ἐγώ τό ταξεῖδι αὐτό τό ἔκαμα γιά τόσες ὥρες! Ἡ ἰδέα ἐνός τέτοιου θριάμβου τόν μεθάει καί τόν κυριαρχεῖ ἀπό τήν πρώτη στιγμή... Σε μία γυναῖκα ὁδηγῶ τό ταξεῖδι ἔχει πρωτίστως τόν χαρακτήρα ψυχαγωγίας. Γι' αὐτό καί ἡ ταχύτητα παίζει δευτερεύοντα ρόλο... Δέν θά καμαρώνῃ ὕστερα οὔτε θά μιλάει κομπαστικά γιά τό ρεκόρ πού πέτυχε...»

ανοίξουν το καπώ του αυτοκινήτου παρά σπάνια. Όμως, μελετούν σχολαστικά τον σχεδιασμό του, το ύφασμα τις ταπετσαρίες, τα κουμπιά και τις χειρολαβές εξετάζοντας όταν πρόκειται να αγοράσουν αυτοκίνητο πολλά διαφορετικά μοντέλα, σαν να πρόκειται να αγοράσουν φόρεμα ή παπούτσια. Το γυναικείο καταναλωτικό ενδιαφέρον για τα αυτοκίνητα ως τεχνολογικά προϊόντα σκιαγραφείται ως αντίστοιχο του ενδιαφέροντος για τη μόδα. Με τον τρόπο αυτό, οι γυναίκες καταναλώτριες εξαναγκάζουν τους σχεδιαστές αυτοκινήτων να δώσουν μεγαλύτερη έμφαση στον καλαίσθητο σχεδιασμό και διάκοσμο, προκειμένου να τις προσελκύσουν.¹²³¹

Στις γυναίκες οδηγούς και στο ενδιαφέρον τους για τη μόδα αποδίδεται άλλωστε από τα περιοδικά ειδικού Τύπου ότι τα μοντέλα αυτοκινήτων παράγονται πλέον σε ολοένα περισσότερα χρώματα. Ενώ μέχρι και τον Μεσοπόλεμο, το μαύρο χρώμα ήταν αυτό που κυριαρχούσε στα μοντέλα που παράγονταν σχεδόν από όλες τις εταιρείες, «η μαζική επιδρομή της γυναίκας στο βολάν έδωσε δύναμη στις βιομηχανίες να προωθήσουν το άσπρο χρώμα για πολύ απώτερους λόγους» σύμφωνα με σχετικό άρθρο στο περιοδικό *Το Νέο Αυτοκίνητο*. Η γυναίκα, όπως αναφέρεται χαρακτηριστικά «νιώθει περισσότερα άνετα στο άσπρο αυτοκίνητο καθ' ότι της προκαλεί αόριστες ψευδαισθήσεις περί νυφικού και κουφέτων», εφ' όσον προφανώς θεωρείται άρρητα δεδομένο ότι κύριο μέλημα και κοινωνικός προορισμός των γυναικών είναι ο γάμος. Αλλά κατά περίεργο τρόπο, όπως τουλάχιστον επισημαίνεται στο ίδιο άρθρο η γυναίκα καταναλώτρια μπορεί δυνητικά να προσελκυστεί και από πιο τολμηρές επιλογές μόδας, καθώς εάν προκύψει να μπει σε μοντέλο σπρίντερ τότε την άλλη μέρα μπορεί να εμφανιστεί σε κόκκινο αυτοκίνητο με μαύρο καπώ.¹²³²

Ακόμη μεγαλύτερο ενδιαφέρον όμως από πλευράς κουλτούρας της κατανάλωσης, αλλά και Ιστορίας και Κοινωνιολογίας της Τεχνολογίας παρουσιάζουν πολλές περιγραφές τεχνολογικών εξελίξεων στις οποίες υποστηρίζεται ότι προέβησαν οι αυτοκινητοβιομηχανίες ώστε να κάνουν το αυτοκίνητο πιο προσιτό και εύχρηστο για το γυναικείο καταναλωτικό κοινό, όπως η αναδιάταξη των εσωτερικών χώρων ώστε να μπορούν οι γυναίκες να φθάνουν τα πεντάλ, η πρόσθεση καθρέφτη στο σκιάδιο του συνοδηγού, η σύμπτυξη των κλειδιών πόρτας, καπώ, και μηχανής σε ένα, ή ο τρόπος ανοίγματος της πόρτας, έτσι ώστε οι γυναίκες να βγαίνουν από το αυτοκίνητο χωρίς να

¹²³¹ «Η γυναίκα επιδρά στη διαμόρφωση των μοντέλων», *Το Ιδιωτικόν Ι.Χ. Αυτοκίνητον*, τ. 106, 1964, σ. 26. «Σωφερίνες» *Το Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 139 – 140, 1966, σ. 243 – 4

¹²³² «Αυτοκίνητα άσπρα κόκκινα» *Το Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 139 – 140, 1966, σ. 250. «Ladies first», *4 Τροχοί*, τ. 101, 1979, σ. 65.

σηκώνεται η φούστα τους πάνω από το γόνατο. Οι εταιρείες που ενσωμάτωναν αυτές τις τεχνολογικές ευκολίες καθιστώντας τα αυτοκίνητα εύχρηστα για τις γυναίκες μπορούσαν όπως υποστηριζόταν να κάνουν «χρυσές δουλειές».¹²³³ «Η προσπάθεια από μοντέλο σε μοντέλο είναι να κατακτηθεί η γυναίκα. Κι αυτό είναι η πρόσοδος.»¹²³⁴ Κατά συνέπεια, όπως τουλάχιστον προκύπτει από τα περιοδικά αυτοκινήτου, το κατά τ' άλλα αναλφάβητο τεχνολογικά γυναικείο αγοραστικό κοινό ως κοινωνική κατηγορία είχε πολύ μεγαλύτερη επίδραση από το αντίστοιχο ανδρικό στην τεχνολογική διαμόρφωση του αυτοκινήτου ως προϊόντος μαζικής κατανάλωσης. Στην Αμερική μάλιστα αυτό αναφερόταν ότι συνέβη ύστερα από σχετική απαίτηση των γυναικών καταναλωτριών για χρηστικότητα και ασφάλεια στα αυτοκίνητα.¹²³⁵ Η περίπτωση αυτή αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα του φαινομένου που στο πλαίσιο των Σπουδών Επιστήμης και Τεχνολογίας ορίζεται ως συνδιαμόρφωση των κοινωνικών δρώντων και των τεχνημάτων. Επιπλέον, το παράδειγμα αυτό επιβεβαιώνει την σχετική βιβλιογραφική άποψη, σύμφωνα με την οποία οι οδηγοί αυτοκινήτων μπορούν να μελετώντα ως τεχνοκοινωνικά υβρίδια, ή συμπλέγματα ανθρώπου – αυτοκινήτου.¹²³⁶

¹²³³ «Η γυναίκα επιδρά στη διαμόρφωση των μοντέλων», *Το Ιδιωτικόν Ι.Χ. Αυτοκίνητον*, τ. 106, 1964, σ. 26. «Ἐκ φύσεως κοκέττα, ἡ γυναίκα ὅταν εὐρίσκειται μέσα εἰς τό αὐτοκίνητο θέλει ὄχι μόνο νά βλέπη γύρω της, ἀλλά καί νά τήν βλέπουν οἱ ἄλλοι ἀπ' ἔξω! Ἔτσι ἡ προτίμησή της στρέφεται πρὸς τὰ μοντέλα μέ τή μεγαλύτερη δυνατή τζαμαρία. Ἄλλη σκοτοῦρα τῶν γυναικῶν – ἀπόλυτα δικαιολογημένη αὐτή – εἶναι ἡ εἴσοδος κι ἡ ἔξοδος ἀπό τό αὐτοκίνητο πού πρέπει νά πραγματοποιηθῆ κατά τέτοιο τρόπον, ὥστε νά μήν κινδυνεύη νά στραμπουλήξῃ τό πόδι της, ἢ νά προβῆ σέ ἀκούσιο στρηπ-τηζ. Καί ὀφείλουμε νά ὁμολογήσουμε ὅτι, εἰς τὰ περισσότερα μοντέλα, ἡ στενότης τοῦ χώρου καί ἡ θέσις τοῦ καθίσματος σέ συνδυασμό μέ τό ἄνοιγμα τῆς πόρτας ὑποχρεώνουν τήν γυναῖκα σε τολμηρές ἀκροβασίες που... σηκώνουν τήν φούστα πολύ πάνω ἀπό τὰ γόνατά της. Ἐπίσης αἱ γυναῖκες εἶναι κατά κανόνα μικρόσωμες καί συνεπῶς πρέπει νά φθάνουν χωρίς κόπο τὰ πεντάλ καί νά διαβάσουν ἄνετα τίς διάφορες ἐνδείξεις τοῦ ταμπλώ. Ὡστόσο, ἄρκετά αὐτοκίνητα δίνουν τήν ἐντύπωσι ὅτι ἔχουν κατασκευασθῆ μόνο γιά γίγαντες. Ὅλοι γνωρίζουμε τήν ἀδυναμία τῶν γυναικῶν πρὸς τὰ ἀνοικτά μοντέλα, ἀλλά εἰς τὰ περισσότερα, γιά νά μετακινηθῆ ἡ κουκοῦλα ἢ τό χαρντ-τοτ χρειάζεται ἡράκλειος δύναμις που φυσικά, δέν διαθέτουν αἱ ἐκπρόσωποι τοῦ ἀσθενοῦς φύλου. Ἐξαιρετοὶ ψυχολόγοι ἀπεδείχθησαν οἱ κατασκευασταί πού ἐσκέφθησαν νά ἐφοδιάσουν τό ἀνεξήλιτο τοῦ συνεπιβάτη - ἀπό τήν εσωτερικήν πλευράν μέ ἓνα καθρεφτάκι. Αἱ γυναῖκες θέλουν κάθε τόσο νά διορθώνουν τόν καλλωπισμόν τους, καί εἶναι πανευτυχεῖς που μποροῦν νά τό κάνουν – χάρις εἰς τό καθρεφτάκι αὐτό – ἐν κινήσει, μέσα εἰς τό αὐτοκίνητο. Τέλος μία ἀσήμαντη ἐκ πρώτης ὄψεως λεπτομέρεια, ἀλλά ἄρκετά οὐσιώδης εἰς τήν πραγματικότητα εἶναι τὰ ... κλειδιά. Τὰ αὐτοκίνητα πού ἔχουν ἄλλο κλειδί γιά τόν στάρτερ, ἄλλο γιά τήν πόρτα καί ἄλλο γιά τό καπό, ἀπομακρύνουν τίς γυναῖκες, ἐπειδή εἶναι ἀναγκασμένες νά κάνουν ἄνω κάτω τήν τσάντα τους μέχρις ὅτου ἀνακαλύψουν τό κατάλληλο κλειδί, καί κατά κανόνα τό ἀνακαλύπτουν τελευταίον! Ἔτσι προτιμοῦν τὰ μοντέλα εἰς τὰ ὁποῖα ἓνα μόνον κλειδί ἄρκεῖ γιά ὅλες τίς δουλειές. Ὅποια ἐταιρεία κατορθῶσιν νά παρουσιάσῃ ἓνα μοντέλο, πού θά συνδυάζῃ ὅλα αὐτὰ τὰ προτερήματα, θά κάνει ἀσφαλῶς χρυσές δουλειές!»

¹²³⁴ «Η γυναίκα στο βολάν», *Το Βολάν*, τ. 106, 1963, σ. 6

¹²³⁵ «Οι Αμερικανίδες κατηγορούν το Ντητρώιτ: Τα αυτοκίνητα κύριοι προορίζονται και για εμάς τις γυναίκες», *Το Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 206, 1972

¹²³⁶ T. Dant, "The Driver-car", σ. 61 – 80



Οι γυναίκες στις φωτογραφίες που παρουσιάζονται στα περιοδικά αυτοκινήτου, εμφανίζονται συχνά στον ενεργητικό ρόλο της οδηγού. Πηγή: *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 139, 1966, σ. 243.

Ποια είναι όμως η εμπειρία των γυναικών οδηγών που κυκλοφορούσαν στους ελληνικούς δρόμους εκείνη την περίοδο; Οι καταγεγραμμένες εμπειρίες τους στα περιοδικά ειδικού Τύπου εμφανίζονται σπάνια. Οι λίγες περιπτώσεις πάντως που εντοπίζονται δίνουν μια εικόνα αρκετά κατατοπιστική. Όπως υποστηρίζουν, ως οδηγοί στο δρόμο αντιμετωπίζονται από τους άνδρες είτε ισότιμα, είτε «στοργικά επειδή είναι πιο άπειρες», είτε ειρωνικά, είτε ότι περιμένουν την στιγμή που θα κάνουν λάθος για να τους κάνουν «καζούρα». Η φράση «Δεν πας να πλύνεις κανένα πιάτο» δεν ήταν σπάνια. Χαρακτηριστική επί παραδείγματι είναι η εμπειρία μιας γυναίκας, η οποία αναφέρει ότι ενώ οδηγούσε σε έναν δρόμο της Αθήνας στα τέλη του 1970 δέχθηκε λεκτική σεξουαλική παρενόχληση από δυο εφήβους που επέβαιναν σε ένα μηχανάκι. Το γεγονός ότι τους αγνόησε, τους έκανε να συνεχίσουν να οδηγούν παράλληλα προς το αυτοκίνητό της εξαπολύοντάς της υβριστικούς χαρακτηρισμούς. Η γυναίκα που οδηγεί δηλαδή αντιμετωπίζεται ως μια γυναίκα ελαφρών ηθών που είναι υποχρεωμένη να ανταποκρίνεται σε σχόλια ερωτικού περιεχομένου. Σε δεύτερο χρόνο, όταν αντιμετώπισε κάποιο τεχνικό πρόβλημα, οι παρακείμενοι οδηγοί έσπευσαν να βοηθήσουν. Και καταλήγει η ίδια οδηγός: «Στην πρώτη πράξη ο άνδρας – δυνάστης. Στη δεύτερη, ο άνδρας – ιπότης. Τελικά ο ίδιος άνδρας σε διαφορετικό ρόλο. Γιατί είμαι σίγουρη πως οι νεαροί του ΤΤ θα μου άλλαζαν πρόθυμα το λάστιχο αν τους το ζητούσα... Όπως είμαι σίγουρη πως ο ίδιος ταξιτζής που με τόση αυταπάρνηση έσπρωχνε στην ανηφόρα θα με ορίσει αύριο ξεδιάντροπα αν δεν τον αφήσω να με κόψει αντικανονικά...» Είτε υβριστικά είτε ιπποτικά, οι γυναίκες οδηγοί, όπως αφηνόταν να

διαφανεί από τα λεγόμενά τους, υφίσταντο μια συμπεριφορά διάκρισης που βασίζεται στο γεγονός ότι θεωρείται ειδική κατηγορία.¹²³⁷

Τέλος μια ενδιαφέρουσα πτυχή της σημειωτικής έκφρασης της γυναίκας ως καταναλώτριας – οδηγού αφορά στον λόγο που αρθρώνεται εξ αφορμής των γυναικών που οδηγούν δίκυκλα, φαινόμενο που στην Ελλάδα εμφανίζεται σύμφωνα με τον ειδικό Τύπο αυτοκινήτου την δεκαετία του 1970. Οι απόψεις που διατυπώνονταν παρουσιάζουν ενδιαφέρον, καθ' ότι διαχωρίζαν από σημειωτικής πλευράς την οδήγηση αυτοκινήτου από αυτήν της μοτοσυκλέτας. Εάν η πρώτη μπορούσε να γίνει αποδεκτή κοινωνικά για πρακτικούς λόγους, η δεύτερη συνδεόταν σημειωτικά με αμφιβόλου ηθικής στάθμης κοινωνικές ταξινομήσεις, όπως τον φεμινισμό, την κουλτούρα των χίππυς ή την αλητεία. Στον σχετικό σχολιασμό τίθενται πλέον και ζητήματα ηθικής των γυναικών αυτών, ενώ είναι εξίσου ενδιαφέρον ότι επισημαίνεται και η ταξική διάσταση της κοινωνικής αποδοχής των γυναικών οδηγών: «Πόσο αμαρτωλό και ανήθικο είναι για ένα κορίτσι να οδηγεί μοτοσυκλέτα; Πριν μερικά χρόνια μια γυναίκα που οδηγούσε αυτοκίνητο ήταν αξιοθέατο. Για τις δε γυναίκες της επαρχίας αυτό ήταν εντελώς κολάσιμο. Εν τούτοις ο ρόλος της σωφερίνας φορέθηκε αρκετά και σήμερα δεν μας κάνει καμία εντύπωση. Η ίδια αυτή παλιά νοοτροπία στρέφεται τώρα στις κοπέλες που οδηγούν μοτοσυκλέτα. Θέλουμε τα κορίτσια μας να είναι σεμνά. Αραγε αυτή η σεμνότητα εξαρτάται από το αν μια κοπέλλα οδηγεί μοτοσυκλέτα ή όχι; Ο φεμινισμός στις μέρες μας γνωρίζει μεγάλη έξαρση. Το ίδιο συμβαίνει και με τα δίτροχα θηρία με τα γυαλιστερά νίκελ. Μήπως υπάρχει μεταξύ των δύο αυτών φαινομένων κάποιο μυστικό; Σε πολλές χώρες δεν σοκάρει το θέαμα μιας κοπέλας που οδηγεί μοτοσυκλέτα. Συμβαίνει τάχα το ίδιο και στη χώρα μας; ... Στην αρχή είδαμε μια κοπέλα να διασχίζει τους αθηναϊκούς δρόμους με μία «σοβαρή» αστραφτερή μοτοσυκλέτα, και στο πέρασμά της, κεφάλια γυναικεία κι ανδρικά, μεσοαστικά, ή ένα επίπεδο χαμηλότερα, να στρέφονται για να παρατηρήσουν το φαινόμενο. Στα πρόσωπα της υψηλής κοινωνίας δεν ζωγραφίστηκε η παραμικρή αντίδραση. Με την ακαταδεξία της «χάι-λάιφ» είπαν: «Εμείς τα έχουμε δοκιμάσει αυτά».¹²³⁸

Με αφορμή το φαινόμενο των οδηγών δικύκλων, το περιοδικό *Το Νέο Αυτοκίνητο* πραγματοποίησε το 1971 σε σχέση με τις απόψεις των νέων γυναικών 17

¹²³⁷ «Τι γνώμη έχουν οι εποχούμενοι», *Το Βολάν*, τ. 15, 1956. «Ladies first», *4 Τροχοί*, τ. 98, 1978, σ. 102.

¹²³⁸ «Κορίτσια σε μοτοσυκλέτες. Δύσκολο σπορ με πολλές αντιδράσεις», *Το Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 197, 1971, σ. 36 – 40

έως 20 ετών για το αμφιλεγόμενο αυτό θέμα. Το 65% των γυναικών που πήραν μέρος σε εκείνη την έρευνα απάντησαν ότι τους αρέσει η μοτοσυκλέτα, λόγω της ταχύτητας και της αίσθησης ελευθερίας που προσφέρει. Μόνο το 25% από αυτές όμως είχαν οδηγήσει οι ίδιες δίκυκλο. Το 90% διαφωνούσε με το στερεότυπο που ήθελε την οδήγηση μοτοσυκλέτας να αποτελεί δείγμα αλητείας, ενώ το 70% δεν την θεωρούσε δείγμα χειραφέτησης. Όλες οι νέες γυναίκες που ερωτήθηκαν στην συγκεκριμένη έρευνα απάντησαν ότι ο κατεξοχήν ανασταλτικός παράγοντας που θα τις εμπόδιζε να οδηγήσουν μοτοσυκλέτα θα ήταν η απαγόρευση από πλευράς του πατέρα τους. Επιπλέον ανασταλτικός παράγοντας θα ήταν η κοινωνική κριτική που θα δέχονταν είτε οι ίδιες την συμερίζονταν, είτε όχι.

Μία αντίφαση που εντοπίζεται σε πολλές απαντήσεις είναι ότι ακόμη και νέες γυναίκες που συμφωνούσαν με τα στερεότυπα που συνδέονταν με τη γυναικεία οδήγηση μοτοσυκλέτας, οι ίδιες τα απέδιδαν στις οπισθοδρομικές αντιλήψεις της ελληνικής κοινωνίας φέρνοντας συνήθως ως μέτρο σύγκρισης το παράδειγμα της Αμερικής ή της Δυτικής Ευρώπης. «Οι Έλληνες έχουν μια υπολογίσιμη δόση στενοκεφαλιάς», υποστήριξε μια δεκαοκτάχρονη μαθήτρια, ενώ μια άλλη δεκαεφτάχρονη, επίσης μαθήτρια προσέθεσε: «Όσο για το αξιοθέατο [των γυναικών που οδηγούν μοτοσυκλέτα], στην Αμερική βλέπουν έγχρωμη τηλεόραση, ενώ στην Ελλάδα έχουμε πειραματικό σταθμό.». Μια δεκαεννιάχρονη σπουδάστρια ισχυριζόταν: «Το αξιοθέατο είναι δείγμα παλαιάς προκαταλήψεως των Ελλήνων. Λένε ότι θέλουν την γυναίκα τους απελευθερωμένη και δραστήρια αλλά θα την προτιμούσαν στην κουζίνα.». Τέλος, μια δεκαεφτάχρονη ισχυριζόταν ότι «Ένα κορίτσι σε μοτοσυκλέτα μπορεί να θεωρηθεί χειραφετημένο, ποτέ όμως αλήτισσα. Το θεωρούν αξιοθέατο γιατί το επίπεδο κοινωνικού πολιτισμού στην Ελλάδα είναι χαμηλότερο απ' ότι σε άλλα κράτη.»¹²³⁹

Μια επιπλέον αντίφαση ήταν ότι ακόμη κι οι ίδιες γυναίκες που παραδέχονταν, ότι θα τους άρεσε να είχαν την ευκαιρία να οδηγήσουν μοτοσυκλέτα, ασκούσαν αρνητική κριτική σε όσες τελικά το έκαναν, υποστηρίζοντας ότι μάλλον επιδίδονται σε κοινωνική επίδειξη. «Το ελληνικό πνεύμα δεν ακολουθεί τις άλλες χώρες, κι είναι φυσικό ένα κορίτσι σε μοτοσυκλέτα να χαρακτηριστεί αλήτισσα. Τι παριστάνει; Την σνομπ, την χειραφετημένη, την ρεαλίστρια;» υποστήριξε μια δεκαεφτάχρονη

¹²³⁹ «Κορίτσια σε μοτοσυκλέτες. Δύσκολο σπορ με πολλές αντιδράσεις», Το Νέο Αυτοκίνητο, τ. 197, 1971, σ. 36 – 40

μαθήτρια. Μέρος αυτής της κριτικής βέβαια μπορεί να κατανοηθεί στο βαθμό που η συνήθεια αυτή ήταν αποδεκτή κυρίως για κορίτσια ανώτερων τάξεων. Όπως χαρακτηριστικά απάντησε μια δεκαννιάχρονη σπουδάστρια: «Ο πατέρας μου θα είχε αντιρρήσεις για μοτοσυκλέτα, γιατί απαιτείται μεγάλη δύναμη και γιατί η μεσοαστική τάξη δεν θα τολμούσε εύκολα κάτι τέτοιο, εκτός φυσικά από τις σνομπ. Συσχετίζω την χειραφέτηση με τον σνομπισμό στην περίπτωση της μοτοσυκλέτας, γιατί μια κοπέλα θα μπορούσε να κυκλοφορήσει με το αυτοκίνητο και να είναι λιγότερο εκτεθειμένη στα στοιχεία της φύσεως, της ασφάλτου και των πεζοδρομίων. Συσχετίζω ακόμη τα κορίτσια στις μοτοσυκλέτες με το μίνι, γιατί καμία σοβαρή κοπέλα δεν θα το τολμούσε. Είναι σαν τη μόδα. Μπορεί να της αρέσει το σούπερ-μίνι, αλλά δεν το φοράει.»¹²⁴⁰

5.4.5 «Υπόθεσις για γρήγορες κυρίες». Οι γυναίκες οδηγοί αγώνων

Η τέταρτη και τελευταία έκφανση της σημειωτικής αναπαράστασης της γυναικείας ταυτότητας στα έντυπα ειδικού Τύπου παρουσιάζει ίσως και το μεγαλύτερο ενδιαφέρον απ' όλες. Την σημαντικότερη αντίκρουση των επιχειρημάτων περί ευαίσθητης και αδύναμης γυναικείας φύσης που εντοπίζονται στο λόγο που αρθρώνεται σε αυτά τα περιοδικά αναφορικά με τις γυναίκες ως κοινωνικούς δρώντες που είτε σχετίζονται με τον οικιακό χώρο είτε εμφανίζονται ως άπειρες οδηγοί, αποτελούσαν πολλά άρθρα που εντοπίζονται στα ίδια περιοδικά κι ήταν αφιερωμένα σε Ελληνίδες οδηγούς αγώνων. Το φαινόμενο των γυναικείων συμμετοχών σε ελληνικούς αγώνες αυτοκινήτου είναι αξιοσημείωτο από ιστορικής πλευράς, καθ' ότι απαντά από τα μέσα της δεκαετίας του 1950 μέχρι και τις αρχές περίπου της δεκαετίας του 1970, οπότε και σταδιακά εξαλείφεται. Κι είναι ιδιαίτερα αξιοσημείωτο καθ' ότι εμφανίζεται κατά την περίοδο που η σημειωτική της γυναικείας χειραφέτησης σε διαλεκτική συγκρότηση με την οδήγηση αυτοκινήτου τελεί ακόμη υπό διαμόρφωση, σε σύγκριση με την μεταγενέστερη περίοδο που η δημόσια αναπαράσταση της γυναίκας οδηγού υποτίθεται ότι καθιερώνεται ως κάτι το περισσότερο συνηθισμένο.

Η πρώτη περίπτωση Ελληνίδας οδηγού αγώνων όπως προαναφέρθηκε είναι μάλλον αυτή της Λουκίας Πάππου.¹²⁴¹ Από την δεκαετία του 1950 εντοπίζονται αναφορές σε γυναίκες οδηγούς αγώνων. Αξίζει δε να επισημανθεί, ότι ένα από τα

¹²⁴⁰ «Κορίτσια σε μοτοσυκλέτες. Δύσκολο σπορ με πολλές αντιδράσεις», Το Νέο Αυτοκίνητο, τ. 197, 1971, σ. 36 – 40

¹²⁴¹ Βλ. Η. Καφόγλου, *Ελληνική αυτοκίνηση*, σ. 397 – 8.

πρώτα περιοδικά αυτοκινήτου που περιλαμβάνουν στην ύλη τους θεματολογία όχι μόνο επαγγελματικού, αλλά και καταναλωτικού ενδιαφέροντος, ενώ προβάλλουν παράλληλα εκτενώς τις γυναίκες οδηγούς αγώνων είναι *Το Βολάν*, το οποίο έχει γυναίκα εκδότρια, την Έφη Ποθουλάκη, που συμμετείχε κι η ίδια σε αγώνες ως συνοδηγός.¹²⁴²



Η Λιλή Σπηλιωτάκη, οδηγός αγώνων. Πηγή: *Το Βολάν*, τ. 6, 1956.

Στο περιοδικό αυτό απαντά κι η πρώτη συνέντευξη γυναίκας οδηγού αγώνων της Λιλής Σπηλιωτάκη, πρώην πρωταθλήτριας κολύμβησης, η οποία μαζί με το σύζυγό της ήταν μεταξύ των πληρωμάτων που νίκησαν στο ράλλυ του Μόντε – Κάρλο το 1956, ενώ ακόμη είχε λάβει μέρος και μόνη της σε αγώνες δεξιοτεχνίας. Τα λόγια μιας Ελληνίδας οδηγού αγώνων είχαν αρκετά μεγάλη βαρύτητα για την δημιουργία του έμφυλου προτύπου για τις υπόλοιπες γυναίκες οδηγούς: «Δέν εἶναι δυνατόν νά βλέπη τίς τίποτε ἄτοπον στό νά ὀδηγοῦμε, ἀντίθετα τό αὐτοκίνητο ὀδηγούμενο ἀπό μία γυναῖκα καθίσταται τό ἀπαραίτητο συμπλήρωμα τοῦ σπιτιοῦ μας καί τῆς ζωῆς, εἶναι ἀκόμα ἓνα εὐχάριστο καί εὐγενικό σπόρ, καί μία γυναῖκα ὀδηγός μπορεῖ πολλές φορές σέ περίπτωση ἀνάγκης νά προσφέρῃ ἀνεκτιμήτους ὑπηρεσίας εἰς τήν κοινωνίαν καί τό Ἔθνος. Εἶναι ὁμως ἀνάγκη νά τονίσω ὅτι μία γυναῖκα πρέπει νά χρησιμοποιῆ τό ὄχημά της, δίχως νά παραβαίνη οὔτε τούς κανόνες εὐπρέπειας, οὔτε τούς Νόμους... Ἀπ' ὅσα προσωπικῶς γνωρίζω ἔχω συναγάγη τό συμπέρασμα ὅτι ὅσες Ἑλληνίδες ἀσχολοῦνται μέ τό αὐτοκίνητο πραγματικά δέν ἔχουν νά ζηλέψουν τίποτα, οὔτε ἀπό τάς ξένας συναδέλφους των, οὔτε καί σε λίγο θά ἔχουν τίποτα νά ζηλέψουν ἀπό τούς ἄρρενας συμπατριώτας των, ἐφ' ὅσον ἀσχολοῦνται μέ αὐτό... Ὁ Ἑλληνικός αὐτοκινητιστικός

¹²⁴² *Το Βολάν*, τ. 1, 1955, σ. 1.

ἀθλητισμός ἔχει ἦθος ἐμπνεόμενον ἀπὸ τὴν αἰώνια Ἑλληνική ἱστορία καὶ ἡ Ἑλληνίς ἔχει ἀναμφισβήτητα τὴν θέσιν της εἰς αὐτόν. Εἶναι ἀναμφισβήτητον ὅτι οἱ χαρακτῆρες τῶν ἀθλητῶν μας προάγονται καὶ ἡ συμβολὴ τοῦ Αὐτοκινητιστικοῦ Ἀθλητισμοῦ εἰς τὴν δημιουργίαν Ἑλληνίδων κι Ἑλλήνων ὑγειῶν τό σῶμα καὶ τόν νοῦν εἶναι ἀποφασιστική.»

Ἡ ἴδια βέβαια δεν παρέλειψε να ἐπισημάνει σ' ἐκείνη τὴν συνέντευξη, ὅτι εἶχε καθαρὰ ἐπικουρικό ρόλο στη νίκη τοῦ ράλλυ τοῦ Μόντε Κάρλο, καθ' ὅτι σε ὅλα τα δύσκολα τμήματα τῆς διαδρομῆς οδήγησε ὁ σύζυγός της, ἐνῶ στην ἐρώτηση τοῦ δημοσιογράφου γιὰ τὸ κατά πόσο οἱ Ἑλληνίδες θὰ ἦταν ικανές νὰ διεκδικήσουν νίκη καὶ στο Ράλλυ Ἀκρόπολις, τὸ ὁποῖο προβαλλόταν ὡς ἓνα ἀπὸ τα δυσκολότερα Ράλλυ τῆς Ἑυρώπης, λόγω τῶν δύσβατων ἐλληνικῶν δρόμων, ἀπάντησε: «...Ἐμεῖς οἱ γυναῖκες γνωρίζομε πάντα καλά τις δυνατότητες πού ἔχουμε, ἀκόμα εἶναι νωρίς, δὲν μπορεῖ νὰ τό εἶπε αὐτό καμμία Ἑλληνίς, αὐτό θὰ κουραστοῦμε φίλε μου νὰ τό ποῦμε καὶ πολὺ περισσότερο θὰ κουραστοῦμε γιὰ νὰ σκεφθοῦμε νὰ τό πραγματοποιήσουμε.»¹²⁴³

Ἐκείνη τὴ χρονιά πάντως, τὸ 1956 ἀναφέρονται ἀρκετές συμμετοχὲς γυναικῶν ὡς συνοδηγῶν στο Ράλλυ Ἀκρόπολις. Ἐκτός ἀπὸ τὴν ἴδια τὴν Σπηλιωτάκη, ἀναφέρονται οἱ Ἀδοσίδου, Κανελλοπούλου, Κουρτάκη καὶ Σεβαστοπούλου, κάποιες ἐκ τῶν ὁποίων ἀγωνίστηκαν ὄχι μόνο ὡς συνοδηγοὶ ἀλλὰ καὶ ὡς ὁδηγοὶ στην ἐιδικὴ κλάση κυριῶν μαζί με ξένες ἀγωνιζόμενες. Καὶ βέβαια, ἀναφέρεται ἡ Λουκία Πάππου.¹²⁴⁴ Με δεδομένη τὴν δυσκολία τῶν διαδρομῶν τοῦ συγκεκριμένου ράλλυ, εἶναι λοιπὸν σημαντικό ὅτι σε μὴ τέτοια διοργάνωση ὑπάρχουν γυναικεῖες παρουσίες. Τα ἐπόμενα χρόνια, καὶ καθ' ὅλη τὴ διάρκεια τῆς δεκαετίας τοῦ 1960 ὀνόματα ὅπως ἡ Γκολλιοπούλου, ἡ Νειάδα, ἡ Σκλαβούνου, ἡ Κεχαγιά, ἡ Μόρφη εἶναι μερικὰ μόνο ἀπὸ αὐτὰ τῶν γυναικῶν ποὺ διαγωνίζονται εἴτε ὡς ὁδηγοί, εἴτε ὡς συνοδηγοί, σε πολλοὺς ἀπὸ τοὺς ἀγῶνες ποὺ διοργανῶνονται, ὅπως ἡ ἀνάβαση Χαλκίδας, ὁ ἀγῶνας δεξιοτεχνίας Τατοῦ, ἡ ἀνάβαση Πάρνηθας, τὸ Ράλλυ Μέγας Ἀλέξανδρος, τὸ Φθινοπωρινό Ράλλυ, τὸ Ράλλυ Νέων, τὸ Ράλλυ Ρόδου, καὶ βέβαια τὸ Ράλλυ Ἀκρόπολις.¹²⁴⁵ Ἡ σημαντικότερη ὁμως διοργάνωση ποὺ ἀποτελέσει τρόπον τινά

¹²⁴³ «Ἡ ἐλληνίδα στο Βολάν τοῦ αυτοκινήτου», *Το Βολάν*, τ. 6, 1956, σ. 6 – 9.

¹²⁴⁴ «Τὸ Τέταρτον Διεθνὲς Αὐτοκινητιστικὸν Ράλλυ Ἀκρόπολις», *Το Βολάν*, τ. 8, 1956, σ. 7. «Με καταπληκτικὴν ἐπιτυχία διεξήχθη τὸ IV Ράλλυ Ἀκρόπολις», *Το Βολάν*, τ. 9, 1956, σ. 9 – 10.

¹²⁴⁵ «ὑπὸ τὴν προστασίαν τῆς Α.Μ. Βασιλέως Παύλου τελεῖται τὸ τέταρτον Διεθνὲς Ράλλυ Ἀκρόπολις», *Το Βολάν*, τ. 4, 1956. *Το Βολάν*, τ. 11, 1956. Ἡ Κανελλοπούλου ἀναφέρεται ὡς νικήτρια στην Ἀνάβαση Χαλκίδας. *Το Βολάν*, τ. 16, 1956, σ. 4 – 5. *Το Βολάν*, τ. 18 – 9, 1957. «Οἱ Ἀγῶνες Ἀναβάσεως Πάρνηθος», «Διεξήχθη ἐπιτυχῶς εἰς τὴν Θεσσαλονίκην τὸ Α' Ράλλυ Μ. Ἀλέξανδρος», *Το Βολάν*, τ. 25 – 6, 1957, σ. 9 – 12. «Τὸ III Φθινοπωρινὸν Ράλλυ καὶ τὸ Ράλλυ Νέων», *Το Βολάν*, τ. 31 – 2, 1958. «Διεξήχθη τὸ Στ' Ράλλυ Ἀκρόπολις», *Το Βολάν*, τ. 37 – 8, 1958. *Το Βολάν*, τ. 52 – 3, 1959. «Τὸ Πρῶτον

ορόσημο αναφορικά με την κατασκευή της δημόσιας εικόνας της γυναίκας οδηγού υπήρξε το Ράλλυ Αμαζών, το οποίο διοργανώθηκε για πρώτη φορά το 1958 και συνέχισε να διεξάγεται σε μη τακτά χρονικά διαστήματα μέχρι και τις αρχές της δεκαετίας του 1970. Όπως αναφέρεται σε δημοσίευμα για το Α΄ Ράλλυ Αμαζών το 1958: «Η εΐδησις γνωσθεΐσα ἔχει προκαλέσει ἀναστάτωσιν κυρίως μεταξύ τῶν Ἑλληνίδων ὀδηγῶν, αἱ ὁποῖαι ἐτοιμάζονται πυρετωδῶς νά λάβουν τό βάπτισμα τῆς ἀγωνίστριας ἀγωνιζόμεναι μεταξύ των, ἄνευ τῆς παρεμβολῆς τοῦ ἀνδρικοῦ φύλου που τούς προκαλεῖ τράκκ». ¹²⁴⁶



Οι διαγωνιζόμενες του Ράλλυ Αμαζών του 1966. Πηγή: *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 140 – 1, 1966, σ. 329

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, οι αγώνες αυτοκινήτου εκείνη την περίοδο ως δημόσιο θέαμα είχαν ιδιαίτερη αίγλη, αρκετά μεγαλύτερη απ' ότι μεταγενέστερα. Οδηγοί αυτοκινήτου όπως ο Τζώνυ Πεσματζόγλου, ο Ειπώρχ, ο Μοσχούς, κι αργότερα ο Ιαβέρης, ή ο Τζίγκερ απολάμβαναν μια δημοφιλία ανάλογη ίσως με αυτήν των κινηματογραφικών αστέρων της εποχής. Παρά το γεγονός ότι η ενασχόληση με τους αγώνες αυτοκινήτου αποτελούσε ακριβό άθλημα στο οποίο επιδίδονταν στην πλειοψηφία τους εύποροι επιχειρηματίες, οι αγώνες αυτοί είχαν εξάψει τη φαντασία πολλών ανθρώπων από τα κατώτερα και αναδυόμενα μεσαία στρώματα ως μίας

Ράλλυ της Ρόδου», *Το Βολάν*, τ. 58 – 9, 1959, σ. 20 – 2. «Ο Αγών Αναβάσεως Πάρνηθος – Ο Αγών Αναβάσεως Ριτσώνας», *Το Βολάν*, τ. 60, 1960, σ. 10 – 13. «Two Way. Το χαριτωμένο ράλλυ της Εκιουρί Αμερικαίν», *Το Βολάν*, τ. 69, 1960, σ. 9. *Το Βολάν*, τ. 91, 1962, *Το Βολάν*, τ. 35 – 6, 1958. «Ράλλυ Ακρόπολις», *Το Βολάν*, τ. 88, 1962, σ. 10 – 11. «Ο Αγών Ταχύτητος Τατοΐου», *Το Βολάν*, τ. 104, 1963. ¹²⁴⁶ «Την 27^{ην} Απριλίου το Α΄ Ράλλυ Αμαζών», *Το Βολάν*, τ. 33 – 4, 1958, 11 – 12. «Την 20^{ην} Απριλίου οργανούται ο Αγών Δεξιότηχίας από την Εκιουρή Ελλάς», *Το Βολάν*, τ. 35 – 6, 1958. *Το Βολάν*, τ. 39 – 40, 1958. «Διεξήχθη το Α΄ Ράλλυ Αμαζόνων», *Το Βολάν*, τ. 39 – 40, 1958. «Η Κεχαγιά πρώτη στο Δ΄ Ράλλυ Αμαζών», *Το Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 188-9, 1970, σ. 49 – 53. «Ε΄ Ράλλυ Αμαζών», *Το Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 198, 1971, σ. 41 – 3. «Ράλλυ Αμαζών», *Το Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 139, 1966, σ. 275, «Ράλλυ Αμαζών», *Το Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 140 – 1, 1966, σ. 329 – 333. «Ράλλυ Αμαζών», *Το Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 152, 1967, σ. 425 – 9. «Γ΄ Ράλλυ Αμαζών», *Το Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 165 – 6, 1968, σ. 49.

δημόσιας επίδειξης των τεχνολογικών δυνατοτήτων του αυτοκινήτου, το οποίο αποτελούσε την τεχνολογία αιχμής της εποχής, και ταυτόχρονα ως επίδειξης της αποθέωσης της ταχύτητας, η οποία όπως αναφέρθηκε και παραπάνω θεωρείτο κατάκτηση που επιβεβαίωνε τον ανδρισμό των οδηγών αυτοκινήτου. Επομένως, η συμμετοχή γυναικών σε τέτοια γεγονότα ήταν ιδιαίτερα αξιοσημείωτη για τη δημόσια αναπαράσταση του αυτοκινήτου. Ωστόσο, παρ' ότι υπήρξαν άνδρες που προέρχονταν από μεσαία ή κατώτερα κοινωνικά στρώματα που κατόρθωσαν να διεισδύσουν στο μεγαλοαστικό χώρο του μηχανοκίνητου αθλητισμού και να κατακτήσουν διακρίσεις, όπως ο Γιώργος Ραπτόπουλος, αυτοί αποτελούσαν μειοψηφικές περιπτώσεις, ενώ ακόμη είχαν ήδη ειδικού ενδιαφέροντος διασύνδεση με αυτόν τον χώρο, ως μηχανικοί αυτοκινήτου.¹²⁴⁷



Οι τρεις πρώτες νικήτριες του Β' Ράλλυ Αμαζών: «Κύκνος 1», Ειρ. Χοϊμέ και Μ. Κεχαγιά. Πηγή: *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 152, 1967, σ. 428.

Σε κάθε περίπτωση η δημοφιλία των αγώνων αυτοκινήτου στα κατώτερα στρώματα παρέμεινε μέρος μιας ανδρικής κουλτούρας. Όλες οι παραπάνω περιπτώσεις γυναικών οδηγών αγώνων δεν εμπίπτουν στον μέσο όρο, καθ' ότι τα ονόματα που προαναφέρθηκαν ήταν στην πλειοψηφία τους γόνοι μεγαλοαστικών οικογενειών της Αθήνας, ενώ δεν προσελκύστηκε αντίστοιχα αξιομνημόνευτος αριθμός γυναικών μεσαίων και κατώτερων στρωμάτων στον μηχανοκίνητο αθλητισμό. Η πλειοψηφία των ενήλικων Ελληνίδων κατά την περίοδο 1950 – 1970, όπως αναφέρθηκε και στην αρχή του παρόντος μέρους δεν είχαν καν δίπλωμα οδήγησης. Το γεγονός αυτό καταδεικνύει ότι η γυναικεία χειραφέτηση ως κοινωνική διεκδίκηση πρόσβασης των γυναικών στο δημόσιο χώρο σε ό,τι αφορά στην διαλεκτική της συγκρότηση με την χρήση της τεχνολογίας, κι εν προκειμένω αυτοκίνηση ήταν ζήτημα εκτός από έμφυλο, και ταξικό.

¹²⁴⁷ Βλ. και Η. Καφάογλου, *Ελληνική αυτοκίνηση*, σ. 502 – 513.

Επιπλέον, όπως έχει ήδη αναφερθεί, η εκσυγχρονιστική διαδικασία που αφορούσε στη διάδοση της αυτοκίνησης ανά την ελληνική επικράτεια ήταν δύο ταχυτήτων, καθ' όλη την δεκαετία του 1950 τουλάχιστον που η αθηναϊκή μεγαλοαστική κοινωνία ασχολείται με το ποια είναι η κομψότερη οδηγός, σε πολλά μέρη της υπόλοιπης Ελλάδας δεν έχουν επιλυθεί στοιχειώδη προβλήματα συγκοινωνιακής διασύνδεσης. Κατά συνέπεια, το ζήτημα της σημειωτικής της δημόσιας αναπαράστασης της γυναίκας ως οδηγού υπόκειται και σε γεωγραφικούς προσδιορισμούς.

Ποια είναι όμως η συνέχεια στην συγκρότηση της δημόσιας εικόνας της γυναικείας ταυτότητας σε σχέση με το αυτοκίνητο στην Ελλάδα; Κατ' αρχάς το Ράλλυ Αμαζών σταματά τη δεκαετία του 1970, μάλλον λόγω μειωμένου ενδιαφέροντος και συμμετοχής. Για αντίστοιχους ίσως λόγους στα περιοδικά ειδικού Τύπου για το αυτοκίνητο από την δεκαετία του 1970 κι εξής εξαλείφονται σταδιακά σχεδόν εντελώς οι αναφορές για Ελληνίδες οδηγούς που λαμβάνουν μέρος σε αγώνες. Είναι αξιοσημείωτο ότι η εξάλειψη αυτή εντοπίζεται τη δεκαετία της ενδυνάμωσης του φεμινιστικού κινήματος στην Ελλάδα. Αυτό που μπορεί να εξαχθεί ως συμπέρασμα είναι ότι σε ό,τι αφορά ειδικά στους αγώνες αυτοκινήτου, οι γυναικείες συμμετοχές δεν μπορούν να διασυνδεθούν με φεμινιστικού τύπου διεκδικήσεις. Έκτοτε στο πλαίσιο της παρούσας έρευνας δεν έχει εντοπιστεί κάποια παρόμοια διοργάνωση αντίστοιχου βεληνεκού, που να διεξάγεται σε πανελλαδικό επίπεδο.¹²⁴⁸

Αντίστοιχα ισχυρή είναι η αναφορά γυναικείων συμμετοχών Ελληνίδων σε άλλες διοργανώσεις αγώνων αυτοκινήτου ήδη από το 1970, ενώ τα λίγα μεταγενέστερα περιστατικά που εντοπίζονται συνήθως συνοδεύονται στον Τύπο με σχόλια που δεν διαφέρουν από αυτά των προηγούμενων δεκαετιών. Το παρουσιάζουν δηλαδή ως ένα αξιοσημείωτο γεγονός που αντιβαίνει το γενικό κανόνα που θέλει τον μηχανοκίνητο αθλητισμό ανδροκρατούμενο. Η πρώτη θέση της Γαλλίδας Michel Mouton για παράδειγμα στο Διεθνές Ράλλυ Ακρόπολις το 1982 προκάλεσε ιδιαίτερη αίσθηση. Όπως αναφερόταν «έκανε τόσο μεγάλη εντύπωση σε όλους και προβλήθηκε τόσο από την τηλεόραση και τις εφημερίδες, ώστε για πρώτη φορά στην ιστορία του Ακρόπολις, τόσοι πολλοί άσχετοι με τους αγώνες άνθρωποι ασχολούνταν να μαθαίνουν κάθε ώρα την εξέλιξη του αγώνα και τη νίκη της Γαλλίδας.»¹²⁴⁹ Είναι γεγονός ότι ακόμη κι αν οι Ελληνίδες οδηγοί τις προηγούμενες δεκαετίες κέρδιζαν διακρίσεις, δεν αναφερόταν

¹²⁴⁸ Μια εξαίρεση που έχει εντοπιστεί είναι η διοργάνωση του Arma Ladies Team που οργανώνεται από το 2009 στο πλαίσιο τοπικών αγώνων αυτοκινήτου στη Λάρισα.

¹²⁴⁹ «Η θέση της γυναίκας είναι 14'21'' μπροστά από τον άνδρα», *4 Τροχοί*, τ. 142, 1982, σ. 52 – 59.

κάποια να έχει σπάσει ρεκόρ που να ξεπερνά τους άνδρες οδηγούς. Παρ' όλα αυτά, το γεγονός ότι οι γυναικείς συμμετοχές σε αγώνες παρέμειναν ένα παροδικό φαινόμενο οδήγησε στο να μην καθιερωθούν ως κάτι το μη αξιοσημείωτο, ακόμη και στη δεκαετία του 1980. Ακόμη περισσότερο εύγλωττη από τη δεκαετία εκείνη κι εξής ήταν η σχεδόν πλήρης εξάλειψη αναφορών όχι μόνο στις γυναίκες οδηγούς αγώνων, αλλά στις γυναίκες ως καταναλώτριες οδηγούς συνολικότερα, έστω και για να σχολιαστεί συγκαταβατικά από την πλευρά ενός κυρίαρχου ανδρικού λόγου η προσπάθεια γυναικείας χειραφέτησης μέσω κοινωνικών πρακτικών που είναι κατά βάση αναγνωρίσιμες ως ανδρικές.

5.4.6 Η εξέλιξη του δημόσιου λόγου για τις γυναίκες και τα αυτοκίνητα ως τεχνοκοινωνικά υβρίδια. Από την κυριαρχικότητα στην κυριαρχία.

Συμπερασματικά, σε ό,τι αφορά στην συγκρότηση της δημόσιας αναπαράστασης της γυναικείας ταυτότητας σε σχέση με την αυτοκίνηση μπορεί να υποστηριχθεί ότι η κουλτούρα του αυτοκινήτου όπως διαμορφώνεται από το δημόσιο λόγο στον ειδικό Τύπο των δεκαετιών 1950 έως 1970 δομείται πάνω σε αξίες και στερεότυπα τα οποία παραδοσιακά έχουν συνδεθεί με την κοινωνική κατασκευή του ανδρικού φύλου, όπως η επίδειξη ισχύος και δυναμισμού. Στη μεταπολεμική εποχή η ταυτότητα του άνδρα της μεσοαστικής τάξης προσδιορίζεται σε μεγάλο βαθμό από τα τεχνικά χαρακτηριστικά του αυτοκινήτου ως μηχανής. Η δυνατότητα για ταχύτητα επί παραδείγματι ή ο όγκος του αυτοκινήτου λειτουργούν προσθετικά στην συγκρότηση των νοούμενων ως χαρακτηριστικών ανδρισμού κατά την κοινωνική τους επίδειξη. Επιπροσθέτως, με δεδομένο ότι παραδοσιακά ο άνδρας έχει συνδεθεί με την οικονομοπαραγωγική διαδικασία, η χρήση του αυτοκινήτου ως μέσο δημόσιας εκδήλωσης της κοινωνικής επιφάνειας και της οικονομικής ισχύος φέρει σχεδόν κατ' αποκλειστικότητα τα έμφυλα χαρακτηριστικά της ανδρικής ταυτότητας. Τέλος, σύμφωνα με την κρατούσα καταναλωτική κουλτούρα του αυτοκινήτου το τέχνημα αυτό θεωρείται ότι φέρει στοιχεία θηλυκής ομορφιάς γι' αυτό και νοηματοδοτήθηκε ως φαντασιακό υποκατάστατο της ερωμένης για τον άνδρα, άρα συμπλήρωμα της ανδρικής ταυτότητας.

Παρ' όλα αυτά, ακόμη και αν τα αυτοκίνητα είναι μηχανές γένους θηλυκού και κατασκευάστηκαν κατ' αρχάς για άνδρες, μπορεί να υποστηριχθεί ότι η σημειωτική της δημόσιας αναπαράστασης του γυναικείου σώματος και ο σχεδιασμός του

αυτοκινήτου αλληλεπέδρασαν πολύ εντονότερα. Ο σχεδιασμός του αυτοκινήτου έγινε πιο εύχρηστος από τις αυτοκινητοβιομηχανίες ώστε να συμπεριληφθούν και οι γυναίκες στο καταναλωτικό του κοινό. Είναι ακόμη ενδιαφέρον ότι ο σχεδιασμός του αυτοκινήτου σταδιακά προβαλλόταν στο πλαίσιο του δημόσιου λόγου που αρθρωνόταν από φορείς όπως οι διαφημίσεις, ή ο κινηματογράφος, βάσει συμβολισμών που παρέπεμπαν στη γυναικεία ομορφιά. Κι η δημόσια σημειωτική αναπαράσταση των γυναικείων σωμάτων όμως αλλάζει από τη δεκαετία του 1960, στο πλαίσιο τόσο της συνολικότερης χειραφέτησής τους, όσο και του ρόλου που αναλαμβάνουν ως οδηγοί αυτοκινήτου. Όπως αναφερόταν παραπάνω οι γυναίκες έπρεπε να βγάλουν πια τις φούστες με τα φουρώ, ώστε να απελευθερωθεί η κινησιολογία τους και να οδηγούν πιο άνετα.

Είναι πάντως ενδιαφέρον από ιστορικής πλευράς το γεγονός ότι στο πλαίσιο του λόγου που αρθρώνεται στον ειδικό Τύπο του αυτοκινήτου μέχρι περίπου τουλάχιστον και τη δεκαετία του 1970, η γυναικεία ταυτότητα δεν είναι απύσχα έστω και ως το σημασιολογικό έτερο, το αντίθετο βάσει του οποίου δομείται αντιδιασταλτικά η ανδρική ταυτότητα. Η ύπαρξη των γυναικών ως μιας μειοψηφίας που διεκδικεί χειραφέτηση μέσω της χρήσης ενός τεχνολογικού προϊόντος που αναγνωρίζεται ως «ανδρικό» δεν αγνοείται. Οι γυναίκες οδηγοί αγώνων που αναφέρθηκαν παραπάνω, αν και εξαίρεση για το μέσο όρο είναι σημαντικό ότι υπάρχουν ως μέρος της δημόσιας εικόνας του αυτοκινήτου που απευθύνεται στη μεσαία καταναλωτική τάξη. Επιπλέον, υπάρχουν περιστατικά όπως οι διαγωνισμοί κομψότητας που αναφέρθηκαν παραπάνω, τα οποία αποδεικνύουν ότι το αυτοκίνητο είχε λάβει εκείνη την εποχή την συμβολική διάσταση του συμπληρώματος όχι μόνο της ανδρικής αλλά και της γυναικείας ταυτότητας, ως το πανάκριβο αξεσουάρ μιας μεγαλοαστής.

Τα παραπάνω οδηγούν στην υπόθεση ότι από τη δεκαετία του 1980 κι εξής, η αύξηση των γυναικών οδηγών αυτοκινήτου ως καταναλωτριών εγγράφεται στην παγίωση του αυτοκινήτου ως χρηστικού αντικειμένου το οποίο αποτελεί μια επιπλέον οικογενειακή συσκευή. Οι γυναίκες έχουν περίπου επί ίσοις όροις πρόσβαση στη χρήση του για λόγους εξυπηρέτησης πρακτικών αναγκών. Αυτό ωστόσο που παράλληλα παγιώνεται είναι το γεγονός ότι η χρήση του τεχνήματος αυτού δεν αποτελεί υλική έκφραση της έμφυλης ταυτότητάς τους, ακόμη κι αν φέρει τον συμβολισμό της χειραφέτησης και συνδέεται με στερεοτυπικές εικόνες ανεξαρτησίας και δυναμισμού. Σε καμία βέβαια περίπτωση δεν συγκαταλέγεται μεταξύ των υλικών

προτύπων επίτευξης ή ολοκλήρωσης της δημόσιας εικόνας της γυναικείας ταυτότητας, ή μεταξύ των γυναικείων χόμπυ.

Εν κατακλείδι, ο λόγος που αρθρώνεται στον ειδικό Τύπο για το αυτοκίνητο κατά τις δεκαετίες 1950 έως 1970 προς τις γυναίκες ως συνοδηγούς ή καταναλώτριες είναι στις περισσότερες περιπτώσεις λόγος πατριαρχικός κι ενέχει στοιχεία πατερναλιστικής νοθεσίας ως προς το πως θα διαχειριστούν οι γυναίκες ένα τεχνολογικό προϊόν του οποίου η χρήση δεν τους ανήκει, αλλά τρόπον τινά τους παραχωρείται. Αξίζει βέβαια να σημειωθεί ότι ο χαρακτηρισμός του λόγου αυτού ως πατριαρχικού δεν συνεπάγεται απαραίτητα στο ότι αρθρώνεται μόνο από άνδρες. Χαρακτηριστικές είναι οι περιπτώσεις γυναικών που όπως είδαμε παραπάνω υιοθετούν τέτοιες οπτικές, όπως η Λιλή Σπηλιωτάκη που υποστηρίζει ότι οι γυναίκες γνωρίζουν καλά ποια είναι η θέση τους και οι ικανότητές τους, ή οι γυναίκες που επικρίνουν όσες οδηγούν δίκυκλα. Η πατριαρχική διάσταση του λόγου που εκφέρεται σε αυτές τις περιπτώσεις έγκειται στο γεγονός ότι η γυναικεία ταυτότητα, εξ αφορμής της διαλεκτικής που αναπτύσσει με την χρήση του αυτοκινήτου ως τεχνήματος, περιγράφεται ως μια ουσιοκρατική κατηγορία, που φέρει εκ φύσεως συγκεκριμένα, έστω κι αντιφατικά χαρακτηριστικά, όπως κομψότητα, αβρότητα, ευαισθησία, ευσυγκινησία, υπομονή, προσοχή, νευρικότητα, σπασμωδικότητα, αργά αντανάκλαστικά, έλλειψη συγκέντρωσης, ανοησία, τεχνολογική άγνοια, αφέλεια. Στην ίδια κατηγορία εντάσσονται και ισχυρισμοί που θεωρούν ως δεδομένο ότι οι γυναίκες έχουν εκ φύσεως συγκεκριμένα ενδιαφέροντα, όπως τη μόδα, ή το γάμο. Εξαίρεση ίσως αποτελεί σε κάποιο βαθμό ο λόγος που εκφέρεται εξ αφορμής των περιπτώσεων των γυναικών οδηγών αγώνων. Για τις δε γυναίκες που διεκδικούν ρόλους ακόμη πιο προκλητικούς όπως το να οδηγήσουν δίκυκλο, ελλοχεύουν χαρακτηρισμοί που εμμέσως αμφισβητούν και την ηθική τους.

Κατά τ' άλλα, η δημόσια σημειωτική αναπαράσταση της γυναικείας ταυτότητας σε σχέση με την αυτοκίνηση συγκροτείται στο πλαίσιο μιας ανδρικής κουλτούρας, που είναι κυριαρχική, όχι όμως και κυρίαρχη. Μια θεμελιώδης λειτουργία του κυρίαρχου λόγου είναι η απόκρυψη της ιδιότητάς του ως τέτοιος, κι η εκφορά του με τρόπο που αποσιωπάται η ύπαρξη οποιασδήποτε άλλης αναγνωρίσιμης μειοψηφίας. Στο βαθμό λοιπόν που οι γυναίκες, ακόμη κι αν εξεικονίζονται βάσει έμφυλων στερεοτύπων μιας πατριαρχικής κουλτούρας, είναι παρούσες στον ειδικό Τύπο του αυτοκινήτου μέχρι και την δεκαετία του 1970, ενώ αργότερα, και κυρίως από τη δεκαετία του 1980 κι εξής απουσιάζουν σχεδόν εντελώς, μπορεί να υποστηριχθεί ότι

εκείνη την περίοδο καθιερώνεται πλέον ως κυρίαρχος ο δημόσιος λόγος σε σχέση με την αυτοκίνηση. Στο πλαίσιο άρθρωσης αυτού του κυρίαρχου λόγου το αυτοκίνητο σκιαγραφείται ως ένα τέχνημα, του οποίου η κουλτούρα υποτίθεται ότι δεν φέρει έμφυλα χαρακτηριστικά, ενώ παράλληλα οι κοινωνικοπολιτισμικές εγγραφές του συνδέονται με πρότυπα ανδρισμού, χωρίς αυτό να εκφράζεται ρητά. Η νοηματική αυτή μετατόπιση βέβαια δεν συνδέεται μονοσήμαντα με την έμφυλη διάσταση του αυτοκινήτου ως καταναλωτικό προϊόν, αλλά και με τη διαδικασία φετιχοποίησής του, καθ' ότι από τα τέλη της δεκαετίας του 1970 κι εξής στα περιοδικά αυτοκινήτου σπανίζουν γενικότερα οι ανθρωπίνες παρουσίες ανεξαρτήτως φύλου.

Πάντως, η υπόρρητα έμφυλη διάσταση του αυτοκινήτου η οποία εξακολουθεί να υφίσταται καταδεικνύεται από το γεγονός ότι από την δεκαετία του 1980 κι εξής, ενώ δεν γίνονται αναφορές για το φύλο των καταναλωτών, στις διαφημίσεις αυτοκινήτων εξακολουθούν κάποιες φορές να εμφανίζονται γυναίκες ως διακοσμητικές παρουσίες των οποίων η σημειωτική αναπαράσταση υποδηλώνει ότι οι διαφημίσεις αυτές απευθύνονται σε ανδρικό κοινό. Οι γυναίκες χρησιμοποιούνται σε αυτές τις περιπτώσεις με μονοσήμαντους συμβολισμούς, που περιορίζουν την γυναίκα στο ρόλο της θελκτικής παρουσίας – συχνά με σεξουαλικού περιεχομένου συνειρμούς – της οποίας η ομορφιά παραλληλίζεται υπόρρητα με αυτήν του διαφημιζόμενου μοντέλου αυτοκινήτου. Δεν εντοπίζονται πάντως άνδρες σε αντίστοιχους ρόλους.



Η απεικόνιση που επιβίωσε περισσότερο από οποιαδήποτε άλλη εκδοχή στον ειδικό Τύπο για το αυτοκίνητο, είναι αυτή που αναπαριστά την γυναίκα ως διακοσμητικό στοιχείο του οποίου τα θέλητρα συναγωνίζονται με αυτά του αυτοκινήτου. Πηγή: *Νέο Αυτοκίνητο*, τ. 204 – 5, 1972.

Στην σύγχρονη εποχή λοιπόν, που υποτίθεται ότι η γυναικεία χειραφέτηση είναι δεδομένη, η χρήση των τεχνολογικών προϊόντων εν τέλει μάλλον εμπεδώνει παρά

αμφισβητεί τις έμφυλες κυριαρχικές σχέσεις, όπως έχουν παραδοσιακά συγκροτηθεί στο πλαίσιο μιας πατριαρχικής κουλτούρας. Είναι όμως ενδιαφέρον και εκ πρώτης όψεως αντιφατικό, ότι τελικά η υφιστάμενη αυτή παγίωση των έμφυλων ρόλων σε σχέση με τα τεχνήματα δεν ήταν ανέκαθεν τόσο δεδομένη. Τα εργαλεία του Τεχνοφεμινισμού και των Σπουδών Επιστήμης και Τεχνολογίας σε αυτό το σημείο μπορούν να αποβούν χρήσιμα για την εμβριθέστερη ανάλυση του εν λόγω φαινομένου και την άρση της εκ πρώτης όψεως αντίφασης. Στο πλαίσιο των εν λόγω προσεγγίσεων έχει διατυπωθεί η άποψη ότι κάθε τεχνολογικό προϊόν περνάει το στάδιο της αρχικής εφεύρεσης, του βιομηχανικού σχεδιασμού, της παραγωγής και στην συνέχεια διαχέεται στο κοινωνικό σώμα των χρηστών, εντός του οποίου περνάει διάφορες διαδικασίες διαπραγμάτευσης.

Στο βαθμό που ένα προϊόν ανασχηματίζεται και προσαρμόζεται τεχνολογικά και σημειολογικά, κατορθώνει να αποτελέσει μέρος ενός υλικοτεχνικού δικτύου κοινωνικών πρακτικών, και καθιερώνεται συχνά ως μέρος της τεχνοκοινωνικής ταυτότητας των σύγχρονων υποκειμένων. Η διαδικασία αυτή δεν έχει δεδομένα στάδια, συνήθως όμως διαρκεί κάποιες δεκαετίες, από την στιγμή που το προϊόν διαχέεται στο καταναλωτικό σώμα και περνάει φάσεις κατά τις οποίες είτε ανασηματοδοτεί τα υπάρχοντα κοινωνικά πρότυπα, είτε δέχεται το ίδιο το προϊόν ανασηματοδότηση έως ότου να παγιωθεί και να «φυσικοποιηθεί» η χρήση του. Μπορεί λοιπόν να διατυπωθεί η υπόθεση ότι το αυτοκίνητο ως ένα τέχνημα με κεντρικό ρόλο στην μαζική κουλτούρα της μεταπολεμικής μεσαίας τάξης, νοηματοδοτείται ως τέχνημα έμφυλο εξ αρχής. Όσο όμως η νοηματοδότηση αυτή είναι εν εξελίξει δεν αγνοεί ούτε υποκρύπτει τον έμφυλο χαρακτήρα της. Η αποσιώπηση αυτή συντελείται με την παγίωση της ελληνικής κουλτούρας του αυτοκινήτου ως ανδρικής, γεγονός που στη συνέχεια την κάνει να φυσικοποιείται ως άφυλη.

Σε αυτό το σημείο είναι χρήσιμο να επιστρέψουμε στο ερώτημα που διατυπώθηκε ως αφετηρία της παρούσας έρευνας: Υπάρχει μια ευθύγραμμη εξελικτική πρόοδος στην τεχνολογία που περίπου συμβαδίζει με μια έννοια πρόοδου προς μια κοινωνία ισότητας; Κι ακόμη περισσότερο, ποιος είναι ο ρόλος της τεχνολογικής πρόοδου που αποτελεί το υποτιθέμενο έμβλημα του 20^{ου} αιώνα στη δημιουργία αυτής της κοινωνίας ισότητας; Η συγκεκριμένη ερευνητική περίπτωση καταδεικνύει ότι μάλλον μια τέτοια ευθύγραμμη πορεία δεν υφίσταται τουλάχιστον στην περίπτωση του φύλου. Επομένως, το αυτοκίνητο ως έμφυλο τέχνημα επιτελεί διττή λειτουργία. Από τη μία συμμετέχει στη γυναικεία χειραφέτηση ως τέχνημα του οποίου η δημόσια

παράσταση αναγνωρίζεται ως ανδρική. Ταυτόχρονα, από την άλλη υποστασιοποιεί υλικά ως μέσο τη διάκριση των ρόλων όπως έχει συγκροτηθεί στο πλαίσιο μιας πατριαρχικής κουλτούρας, κι εν τέλει καθιερώνει την κουλτούρα αυτή.

5.5 Συμπεράσματα

Κεντρική υπόθεση εργασίας του παρόντος κεφαλαίου υπήρξε η άποψη ότι η αυτοκίνηση συνιστά την επιτομή της κατανάλωσης και της κινητικότητας για τις μεταπολεμικές κοινωνίες. Η συμβολή της υλικής κουλτούρας και της κατανάλωσης στους οικονομικοκοινωνικούς και πολιτισμικούς μετασχηματισμούς των μεταπολεμικών κυρίως κοινωνιών και στην συγκρότηση κοινωνικών ταυτοτήτων, έχει υπάρξει καίρια. Ταυτόχρονα, καθοριστική για την επανεισέρχηση και αναταξινόμηση των κοινωνικών κατηγοριών της μεταπολεμικής περιόδου υπήρξε κι η ανάπτυξη των κινητικότητων χάρη στις δυνατότητες που προσέφερε η τεχνολογική εξέλιξη των μεταφορικών μέσων και δη των ιδιωτικών, όπως το αυτοκίνητο. Οι τρόποι με τους οποίους η κατανάλωση κι η κινητικότητα συνυφαίνονται με το κοινωνικό γίνεσθαι αναλύθηκε στο πλαίσιο των θεωρητικών βιβλιογραφικών προσεγγίσεων που παρουσιάστηκαν στο 1^ο κεφάλαιο.

Με τα παραπάνω δεδομένα, στο παρόν κεφάλαιο υποστηρίχθηκε ότι η μελέτη της αυτοκίνησης συνεισφέρει σημαντικά στην ανάγνωση της μεταπολεμικής ελληνικής κοινωνίας, καθ' ότι ανατέμνει σημαντικές πτυχές της. Η κύρια συνεισφορά της έγκειται στην κατάδειξη ότι οι κοινωνικοί δρώντες και τα προϊόντα τεχνολογίας που σταδιακά εισέρχονται στην καθημερινότητά τους, αλληλοπροσδιορίζονται τόσο από υλικής πλευράς όσο και από σημειωτικής. Τα πολιτισμικά, τα κοινωνικά αλλά και τα έμφυλα χαρακτηριστικά των οδηγών που εξοικειώνονται με την τεχνολογική χρήση ή και την τεχνουργία των αυτοκινήτων τους, αλλά και από την άλλη πλευρά τα τεχνολογικά χαρακτηριστικά κι οι σημειωτικές συνυποδηλώσεις των ίδιων των αυτοκινήτων, που καθίστανται σε μεταφορικά μέσα και σύμβολα κοινωνικής διάκρισης των οδηγών τους, αποτελούν παράγοντες που συνδιαμορφώνονται ως τεχνοκοινωνικά υβρίδια. Τα υβρίδια αυτά στην συνέχεια συνδιαμορφώνονται με ευρύτερα τεχνοκοινωνικά φαινόμενα της μεταπολεμικής νεωτερικότητας, όπως η επέκταση των δικτύων κινητικότητας στο χώρο, η ανακατασκευή και κανονικοποίηση του χώρου αυτού μέσα από διαδικασίες όπως η επέκταση των οδικών δικτύων και η εφαρμογή κανόνων κυκλοφορίας, κι η διεύρυνση των πρακτικών του ελεύθερου χρόνου. Οι διαδικασίες

αυτές μάλιστα είναι ακόμη περισσότερο εμφανείς στην περίπτωση ειδικών κατηγοριών οδηγών όπως οι γυναίκες, των οποίων η κοινωνική χειραφέτηση κι η δυνατότητα κινητικότητας στο δημόσιο χώρο εκδηλώνεται υλικά και σημειωτικά μεταξύ άλλων από δραστηριότητες όπως η οδήγηση.

Κατά συνέπεια οι μεγάλης κλίμακας αλλαγές που συντελούνται σε σχέση με την οικονομική, κοινωνική και χωροταξική αναδιοργάνωση των μεταπολεμικών κοινωνιών σε μακροεπίπεδο χάρη στην διάδοση της αυτοκίνησης, όπως η αναπροσαρμογή των μοντέλων βιομηχανικής παραγωγής βάσει φορντιστικών προτύπων, η κυριαρχία της πετρελαϊκής οικονομίας, ή η καθυπόταξη του δημόσιου χώρου στις οδικές υποδομές, οι οποίες εξυπηρετούσαν κατά βάση ιδιωτικές κινητικότητες και ανακατασκευάζουν τεχνικά και οικονομικά τις νεωτερικές εθνικές επικράτειες, δεν μπορούν να κατανοηθούν επαρκώς παρά σε συνάρτηση με φαινόμενα μικροκλίμακας. Τα φαινόμενα αυτά αφορούν σε πτυχές της αυτοκίνησης όπως οι πρακτικές τεχνουργίας που συνόδευσαν τη διάχυση του αυτοκινήτου στην ελληνική κοινωνία, ως μέρος της ευρύτερης πρόσληψης της νεωτερικότητας, η ανασυγκρότηση των κοινωνικών δρώντων ως κινούμενων καταναλωτών στο πλαίσιο του νεωτερικού χώρου που κανονικοποιείται βάσει των αρχών της καπιταλιστικής οικονομίας και των ιδιωτικών κινητικότητων, κι η ανασηματοδότηση της έμφυλης δημόσιας αναπαράστασής τους. Η κατάδειξη της συνάφειας των φαινομένων μικροκλίμακας και μακροκλίμακας αναφορικά με το φαινόμενο της αυτοκίνησης υπήρξε ο κύριος στόχος αυτού του κεφαλαίου.

Παρ' όλα αυτά οι πτυχές της αυτοκίνησης που παρουσιάστηκαν εδώ και αφορούν στη μελέτη της σε επίπεδο μικροκλίμακας δεν είναι οι μοναδικές. Καίρια υπήρξε ακόμη η σημασία της επαγγελματικής δραστηριότητας που σημειώθηκε στην ελληνική κοινωνία στο χώρο της αυτοκίνησης είτε των οδηγών ιδιωτικών λεωφορείων και φορτηγών, είτε των ελληνικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιήθηκαν στις εγχώριες κατασκευές αυτοκινήτων ή στις εισαγωγές. Αυτά τα ζητήματα έχουν απασχολήσει ήδη την εγχώρια βιβλιογραφία.¹²⁵⁰ Επιπλέον, η ανάγκη του να τεθούν όρια στην θεματική της παρούσας έρευνας κατέστησε αδύνατη την επέκτασή της στα

¹²⁵⁰ Η. Καφάογλου, *Ελληνική αυτοκίνηση*. Ε. Ρούπα – Ε. Χεκίμογλου, *Η ιστορία του αυτοκινήτου στην Ελλάδα. Εμπόριο και παραγωγή στη μέγενη του κράτους, 1894 – 1986*, Κέρκυρα – Economía Publishing, Αθήνα, 2009. Λ. Σκαρτσής – Γ. Αβραμίδης, *Made in Greece. Το ελληνικό αυτοκίνητο, όχημα και αεροσκάφος*, Tytopama, Αθήνα, 2003. Λ. Σκαρτσής, *Greek Vehicle and Machine Manufactures, 1800 to Present. A Pictorial History*, Bookstars – Γιωργαράς, Αθήνα, 2013

ζητήματα αυτά. Άλλωστε, η αυτοκίνηση είναι ένα θέμα τόσο ευρύ και σύνθετο που υπάρχουν πολλές ακόμη πτυχές που μπορούν να καλυφθούν από μελλοντικές μελέτες.

6. Επίλογος

Η αυτοκίνηση εξακολουθεί να συνυφαίνεται με ένα ευρύ φάσμα της ζωής των σύγχρονων κοινωνιών. Το αυτοκίνητο εξακολουθεί να αποτελεί αντικείμενο φетиχιστικής λατρείας και ταυτόχρονα δαιμονοποίησης, οι οδικές υποδομές εξακολουθούν να επεκτείνονται χαράσσοντας την επιφάνεια του πλανήτη, οι όροι του παιχνιδιού στην παγκόσμια οικονομία συνεχίζουν να καθορίζονται σε μεγάλο βαθμό από τις μεγάλες αυτοκινητοβιομηχανίες και τους ενδεχόμενους κλυδωνισμούς που προκαλούν, και τα κράτη που συνδέονται με την πετρελαϊκή οικονομία είτε ως παραγωγοί, είτε ως καταναλωτές εξακολουθούν να ορίζουν τους όρους παγκόσμιας γεωπολιτικής ισχύος.

Είναι όμως τα σύγχρονα διακυβεύματα που συνδέονται με την αυτοκίνηση τόσο σε μακροκλίμακα, όσο και σε μικροκλίμακα τα ίδια με αυτά που υπήρξαν από τις απαρχές της διάδοσής της και κατά το μεγαλύτερο μέρος του 20^{ου} αιώνα; Όπως επιχείρησε να καταδείξει η παρούσα διατριβή όχι. Στην σύνοδο του International Transport Forum για παράδειγμα, που διεξάγεται ετησίως στη Λειψία με την συμμετοχή των Υπουργών Οικονομικών 43 χωρών, μεταξύ των οποίων κι η Ελλάδα, και διεθνών φορέων που συνδέονται με την αυτοκίνηση, όπως η FIA, τα αιτήματα που διατυπώνονται σε σχέση με το μέλλον των κινητικότητας αφορούν στην εξασφάλιση της επί ίσοις όροις προσβασιμότητας μεγαλύτερων δυνητικά πληθυσμών στα κεφάλαια κινητικότητας, αλλά ταυτόχρονα και στην διασφάλιση της οικολογικής μακροβιωσιμότητας.¹²⁵¹

Τα αιτήματα επομένως, στα οποία καλείται να ανταποκριθεί το τεχνοκοινωνικό σύστημα της αυτοκίνησης σήμερα, είναι διαφορετικά από αυτά στα οποία καλείτο να ανταποκριθεί όταν άρχισε να αναπτύσσεται. Η αυτοκίνηση ως σύστημα συγκροτήθηκε με τους όρους του 20^{ου} αιώνα. Κάποιοι από τους παράγοντες που συμμετέχουν στην συστημική της συγκρότηση, όπως η τεχνολογία των αυτοκινήτων και των υποδομών αυτοκίνησης έχουν εξελιχθεί, σε βαθμό που θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι αναφορικά με το τεχνολογικό σκέλος της, η αυτοκίνηση έχει υποστεί μια μετατόπιση παραδειγματικού πλαισίου συγκριτικά με τον 20^{ου} αιώνα. Ταυτόχρονα όμως αυτές οι τεχνολογικές εξελίξεις αφορούν ένα μέρος του δυτικού κόσμου, που σε παγκόσμια κλίμακα είναι εν τέλει μειοψηφία. Είναι κατά πολύ αμφίβολο για παράδειγμα το κατά

¹²⁵¹ Βλ. www.internationaltransportforum.org

πόσο τα εκατομμύρια ανθρώπων για τους οποίους το αυτοκίνητο συνεχίζει να αποτελεί υλικά και σημειωτικά στόχο, προκειμένου να αποκτήσουν πρόσβαση σε κεφάλαια κινητικότητας, δεδομένου ότι μπορεί να μην έχουν στη διάθεσή τους σύγχρονα μέσα μαζικής μεταφοράς, είναι σε θέση να τους απασχολήσει το αν το αυτοκίνητο που επιδιώκουν να αποκτήσουν θα είναι τελευταίας τεχνολογίας με μειωμένες εκπομπές ρύπων. Ένα μεγάλο μέρος των πληθυσμών παγκοσμίως εξακολουθεί να κινείται με μεταχειρισμένα αυτοκίνητα που διοχετεύονται από τις αγορές των προηγμένων χωρών.

Τα παραπάνω καταδεικνύουν ότι η αυτοκίνηση σήμερα καλείται να ανταποκριθεί σε μία μετατόπιση του παραδειγματικού της πλαισίου, όχι μόνο ως τεχνολογία, αλλά συνολικά ως τεχνοκοινωνικό σύστημα, ώστε να ανταποκριθεί και στα διακυβεύματα του 21^{ου} αιώνα. Το γεγονός μάλιστα ότι η αυτοκίνηση βρίσκεται σε αυτό το ίσως κρίσιμο σημείο καμπής, σχετίζεται και με το ότι σήμερα προκαλεί ενδιαφέρον και ως ιστορικό αντικείμενο. Οι κοινωνικοί δρώντες, οι οποίοι μάλιστα όπως σημειώνει ο Mike Michael, αρθρώνουμε λόγο για τα τεχνοκοινωνικά συστήματα όντας κι οι ίδιοι υβριδικά μέρη τους,¹²⁵² τείνουμε να τα αναστοχαζόμαστε ιστορικά, όταν αυτά παρουσιάζουν δείγματα ότι οδεύουν προς έναν κύκλο που κλείνει, και ίσως σε έναν νέο που ανοίγει. Τα παροντικά διακυβεύματα ωστόσο που σχετίζονται με την αυτοκίνηση, λόγω του κρίσιμου χαρακτήρα τους ενδεχομένως συσκοτίζουν σε κάποιο βαθμό την κατανόηση των ιστορικών παραμέτρων βάσει των οποίων αυτή αρχικά ορίστηκε.

Με αυτά τα δεδομένα, στόχος της παρούσας διατριβής ήταν να καταδείξει ότι η αυτοκίνηση αποτελεί σύστημα που συγκροτεί ένα τεχνοκοινωνικό πλαίσιο, σε συνδιαμόρφωση με τα εκάστοτε ιστορικά συμφραζόμενα. Κατά συνέπεια, τα διακυβεύματα και τα αιτήματα που συνδέονται με αυτό το σύστημα αποτελούν και τα ίδια προϊόν του εκάστοτε ιστορικού τεχνοκοινωνικού πλαισίου. Κεντρικό επιχείρημα της διατριβής υπήρξε η υπόθεση εργασίας ότι η αλληλεπίδραση ενός παγκόσμια διαχεόμενου νεωτερικού συστήματος με το ιστορικό πλαίσιο της ελληνικής κοινωνίας κατά την περίοδο 1930 – 1980 μπορεί να συμβάλλει σημαντικά στην κατανόηση τόσο της πρόσληψης της νεωτερικότητας εντός αυτού του πλαισίου, όσο και των τεχνοκοινωνικών μετασηματισμών που έλαβαν χώρα σε αυτό.

¹²⁵² M. Michael, “The Invisible Car: The Cultural Purification of Road Rage”, στο D. Miller (επιμ.), *Car Cultures*, Sage, Oxford 2001, σ. 59 – 80

Η ιστορία των εθνικών οδικών δικτύων και η κουλτούρα του αυτοκινήτου στην Ελλάδα που συνθέτουν την αυτοκίνηση κατά την περίοδο 1930 – 1980, είναι ένα θέμα εξαιρετικά ευρύ για να καλυφθεί από την παρούσα διατριβή. Στην συγκεκριμένη μελέτη παρουσιάστηκαν κάποιες πτυχές του που κρίθηκαν καίριες. Ο λόγος που επιλέχθηκε μία τόσο ευρεία θεματική προσέγγιση αφορά κυρίως στο ότι η αυτοκίνηση, όπως επιχειρήθηκε να καταδειχθεί, είναι ένα θέμα πολυδιάστατο, το οποίο οφείλει να προσεγγιστεί ως τέτοιο.

Εκ πρώτης όψεως, η ιστορία των δρόμων ως οδικών υποδομών, κι η ιστορία του αυτοκινήτου και της κουλτούρας που έχει εξυφανθεί γύρω από αυτό, συνιστούν δυο διαφορετικές θεματικές. Η μελέτη τους απαιτεί διαφορετικό αναλυτικό πρίσμα. Οι δρόμοι ως υποδομές απαιτούν μια περισσότερο μακροσκοπική ανάλυση, που αφορά σε θεσμούς, πολιτικές, και μεγάλης κλίμακας οικονομικά φαινόμενα. Η ιστορία των αυτοκινήτων από την άλλη απαιτεί μια ανάλυση σε επίπεδο μικροκλίμακας που εξετάζει τις ιστορίες κοινωνικών νοοτροπιών, καταναλωτικών προτύπων, τεχνουργίας, με λίγα λόγια τις ιστορίες καθημερινών ανθρώπων, κι όχι μεγάλης κλίμακας φαινομένων. Παρ' όλα αυτά, στόχος της διατριβής ήταν να καταδείξει ότι οι δύο αυτές θεματικές δεν μπορούν να κατανοηθούν επαρκώς η μία χωρίς την άλλη. Η αυτοκίνηση συνιστά ένα φαινόμενο το οποίο εμπλέκει τόσο τους δρόμους, όσο και τα αυτοκίνητα.

Η αυτοκίνηση στην Ελλάδα κατά την περίοδο 1930 – 1980 σχετίστηκε με ανακατατάξεις σε επίπεδο μακροκλίμακας. Στο 2^ο κεφάλαιο καταδείχθηκε ότι η αυτοκίνηση σχετίστηκε με το αίτημα ανακατασκευής της πολιτικά οριζόμενης ως εθνικής επικράτειας σύμφωνα με τα νεωτερικά τεχνοκρατικά πρότυπα που συνδέονταν με τα ιδεολογικά προτάγματα του εκσυγχρονισμού και του εξευρωπαϊσμού. Στο 3^ο κεφάλαιο καταδείχθηκε ότι η αυτοκίνηση σχετίστηκε με την αναδιοργάνωση του αστικού χώρου της Αθήνας, ενώ ταυτόχρονα τα οξέα κυκλοφοριακά προβλήματα επαναπροσδιόρισαν κεντρικούς προβληματισμούς της πολεοδομίας σε συνάφεια με τις κινητικότητες. Στο 4^ο κεφάλαιο καταδείχθηκε ότι η αυτοκίνηση συνδέθηκε σε μεγάλο βαθμό με την επαναπρόσληψη του ελληνικού τοπίου και την ανακατασκευή του ως τουριστικού προορισμού σύμφωνα με τα πρότυπα της μεταπολεμικής τουριστικής βιομηχανίας.

Ταυτόχρονα όμως, όπως καταδείχθηκε στο 5^ο κεφάλαιο, η αυτοκίνηση συνδέθηκε και με σημαντικά φαινόμενα που αναδεικνύονται με μικροεστιακή ανάλυση. Τέτοια φαινόμενα είναι η ανασυγκρότηση των κοινωνικών ταυτοτήτων κυρίως των ανδρών σε σχέση με την τεχνολογία του αυτοκινήτου στο πλαίσιο των

πρακτικών τεχνουργίας. Αντίστοιχα σημαντικό φαινόμενο μικροκλίμακας είναι η ανασυγκρότηση της αναδυόμενης μεσαίας τάξης κι ο επαναπροσδιορισμός των πολιτών ως κινούμενων καταναλωτών στο πλαίσιο της οικονομικοκοινωνικής διεύρυνσης της ιδιοκτησίας αυτοκινήτου, της κανονικοποίησης του χώρου μέσω της εφαρμογής των νέων κυκλοφοριακών κανόνων και της υιοθέτησης των πρακτικών του ελεύθερου χρόνου. Σημαντικός ακόμα υπήρξε ο ρόλος της αυτοκίνησης στην έμφυλη δημόσια σημειωτική αναπαράσταση των γυναικών, των οποίων οι προσπάθειες για κοινωνική χειραφέτηση σηματοδοτούνται και από τον ρόλο που αυτές αναλαμβάνουν ως οδηγοί.

Με βάση τα παραπάνω, επιπλέον στόχος της διατριβής ήταν να καταδείξει ότι στο πλαίσιο της αυτοκίνησης, τα φαινόμενα μακροκλίμακας και μικροκλίμακας συχνά συνδιαλέγονται. Ο λόγος που άρθρωναν οι πολιτικοί και οι μηχανικοί της υπό μελέτη περιόδου με αίτημα είτε τη χωροταξική αναδιάρθρωση και περιφερειακή σύγκλιση στο πλαίσιο της ελληνικής επικράτειας, είτε την διαχείριση των κυκλοφοριακών προβλημάτων της πρωτεύουσας, είτε την τουριστική αξιοποίηση συγκεκριμένων τόπων συνδιαλέγονταν με αιτήματα που αρθρώνονταν στον ευρύτερο δημόσιο λόγο για πρόσβαση σε κεφάλαια κινητικότητας με όρους φιλελεύθερης καπιταλιστικής οικονομίας. Η επέκταση των υποδομών αυτοκίνησης κι η αυξανόμενη πρόσβαση ευρύτερων κοινωνικών ομάδων στην ιδιοκτησία αυτοκινήτου μπορεί επίσης να εκληφθεί ως δείκτης της μεταβατικότητας που χαρακτηρίζει το ελληνικό κράτος αναφορικά με τον ευρύτερο γεωπολιτικό του ρόλο. Αντίστοιχο παράδειγμα, το οποίο δεν αφορά αμιγώς την ελληνική κοινωνία, είναι ότι οι μεγάλες αυτοκινητοβιομηχανίες που είχαν καίριο ρόλο στην παγκόσμια οικονομία κατά τον 20^ο αιώνα, δεν μπορούσαν παρά να λαμβάνουν υπ' όψη κατά την διαμόρφωση του αυτοκινήτου ως τεχνήματος, τις γυναίκες ως καταναλωτικό κοινό.

Βέβαια, θα πρέπει να επισημανθεί ότι η αυτοκίνηση ως ιστορικό φαινόμενο συνδέθηκε και με αντιφάσεις ή και αδιέξοδα κατά την περίοδο 1930 – 1980. Η βελτίωση κι επέκταση των οδικών υποδομών προκειμένου να αντιμετωπιστούν ζητήματα όπως η επίτευξη περιφερειακής σύγκλισης, ή η διαχείριση των κυκλοφοριακών προβλημάτων που συζητήθηκαν στο 2^ο και 3^ο κεφάλαιο αντίστοιχα συχνά επέτειναν τα προβλήματα που καλούνταν να επιλύσουν. Το αίτημα για τουριστική αξιοποίηση συγκεκριμένων τόπων μέσω της βελτίωσης της οδικής τους προσβασιμότητας, που παρουσιάστηκε στο 4^ο κεφάλαιο, σε κάποιες περιπτώσεις ίσως επέφερε την περιβαλλοντική υποβάθμιση των τόπων αυτών, ενώ ακόμη απέκλειε

κάποιες κοινωνικές ομάδες από την ελεύθερη πρόσβαση σε αυτούς. Το αίτημα για πρόσβαση σε κεφάλαια ιδιωτικών κινητικότητων που συζητήθηκε στο 5^ο κεφάλαιο εξ ορισμού αποκλείει τα κατώτερα εισοδηματικά στρώματα. Επίσης, η αύξηση των γυναικών οδηγών και το γεγονός ότι αυτές λήφθηκαν υπ' όψη ως καταναλωτικό κοινό από τις αυτοκινητοβιομηχανίες δεν στάθηκαν ικανά για να ανατρέψουν τα έμφυλα στερεότυπα που τις παρουσιάζουν ως μια οντολογικά προσδιορισμένη κατηγορία. Η κουλτούρα του αυτοκινήτου ακόμη και σήμερα, παρ' ότι παρουσιάζεται ως άφυλη, παραμένει ανδρική ως προς τις σημειωτικές της συνυποδηλώσεις.

Κάποιες από τις παραπάνω αντιφάσεις που εντοπίζονται σε σχέση με την αυτοκίνηση αφορούν ακριβώς στο ότι αυτή αποτελεί ένα πολυδιάστατο φαινόμενο. Όπως επισημαίνουν και οι Braden R. Allenby και Daniel Sarewitz, τα τεχνοκοινωνικά φαινόμενα παρουσιάζουν διαφορετικά χαρακτηριστικά ανάλογα με το αναλυτικό επίπεδο εστίασης, βάσει του οποίου μελετώνται. Σε μικροεπίπεδο, τα τεχνήματα κι οι κοινωνικοί δρώντες αλληλεπιδρούν με γνώμονα την ικανοποίηση συγκεκριμένων αιτημάτων. Αυτό εξηγεί την αποθέωση των τεχνολογιών σε επίπεδο δημοσίου λόγου ως από μηχανής θεούς που μπορούν να επιλύσουν πολλά προβλήματα. Εξηγεί επίσης στην περίπτωση του αυτοκινήτου τους ισχυρούς συναισθηματικούς δεσμούς που αναπτύσσουν πολλοί κοινωνικοί δρώντες με αυτό, ως τέχνημα καθοριστικό για την ταυτότητά τους. Από την άλλη πλευρά, τα αιτήματα με τα οποία σχετίζονται οι τεχνολογίες σε μακροεπίπεδο μπορεί να είναι ασύμβατα με αυτά που εκφράζονται σε μικροεπίπεδο. Κατά συνέπεια η ικανοποίηση συγκεκριμένων αιτημάτων σε μικροκλίμακα δυνητικά επιφέρει απρόβλεπτα προβλήματα σε μακροκλίμακα και το αντίστροφο.¹²⁵³ Αυτή η αντίφαση οδηγεί στην περίπτωση του αυτοκινήτου στη δαιμονοποίησή του. Ειδικά η αυτοκίνηση μάλιστα, ως σύστημα που κατασκευάστηκε για την εξυπηρέτηση ιδιωτικών κινητικότητων, σε συλλογικό επίπεδο δυνητικά δημιουργεί αδιέξοδα.

Σε κάθε περίπτωση, η αλληλοδιαπλοκή της αυτοκίνησης με τόσο ετερόκλητες ως προς το εύρος και τη φύση τους, εκφάνσεις της ζωής του 20^{ου} αιώνα, είναι ενδεχομένως αυτή που την καθιστά και ενδιαφέρουσα ως ερευνητικό αντικείμενο. Μία μελέτη όπως η παρούσα, η οποία επιχείρησε να σκιαγραφήσει περισσότερο, παρά να καλύψει ένα αντικείμενο ευρύτατο χρονολογικά και θεματικά, δεν το εξαντλεί. Η

¹²⁵³ B. R. Allenby – D. Sarewitz, *The Techno-Human Condition*, MIT Press, Cambridge M.A. – London, 2011

μελέτη της αυτοκίνησης εξακολουθεί να παρουσιάζει ένα πλήθος από ερευνητικές προκλήσεις και ανοικτά ζητήματα, που μπορούν να αναλυθούν εκτενέστερα ή εμβριθέστερα από μελλοντικές έρευνες.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΑΡΧΕΙΑ

National Archives and Records Administration (Washington D.C.), *Study of Greek Highway Problem*, NARA-RG469-entry1027-box1-Inl Tr 200-22

Αρχείο Διεύθυνσης Ιστορίας Στρατού

Αρχείο Ιδρύματος Κ. Καραμανλή

Γενικά Αρχεία του Κράτους, Αρχείο Διεύθυνσης Τοπογραφικής Υπηρεσίας του Υπουργείου Γεωργίας. Αρχείο Υπουργείου Συγκοινωνιών – Ειδικό Ταμείο Επαρχιακής Οδοποιΐας Ν. Αττικοβοιωτίας

Ιστορικό Αρχείο Εθνικής Τραπέζης της Ελλάδος, Φάκελος «Προμηθεύς»

Φωτογραφικό Αρχείο Μουσείου Μπενάκη

Φωτογραφικό Αρχείο Πολεμικού Μουσείου

Ψηφιακό Αρχείο Ελευθερίου Βενιζέλου <http://www.venizelosarchives.gr/index.asp>

ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ – ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ

4 Τροχοί

Ελευθερία

Εμπρός

Η Καθημερινή

Η Φωνή των Φορτηγών

Οικονομικός Ταχυδρόμος

Τα Νέα

Τα Νέα των Φορτηγών

Τεχνικά Χρονικά

Τεχνική Επιθεώρησης Shell

Το Βήμα

Το Βολάν

Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ

Το Νέο Αυτοκίνητο

ΠΗΓΕΣ

B.R. (Declassified) *Greece, Economic Geography, Ports and Communications*, V. II, Geographical Handbook Series for official use only, Naval Intelligence Division, 1941

Blum I., *Η εκλογή του κατάλληλου μέσου συγκοινωνίας*, (μετάφρ. Δ. Ματθαϊόπουλος), Έκδοσις Σιδηροδρόμων Ελληνικού Κράτους, Αθήνα, Χ.Χ.

International Transport Forum, www.internationaltransportforum.org

Smith W. & Associates, *Έρευνα και Μελέτη Δημοσίων Συγκοινωνιών Σταθμεύσεως και Σταθμών Λεκανοπεδίου Αθηνών*, Αθήνα, 1965

Smith W. & Associates, *Έρευνα και Μελέτη Κυκλοφορίας Λεκανοπεδίου Αθηνών*, Υπουργείο Δημ. Έργων, Αθήνα, 1963

Αγαπητίδης Σ., *Το σχέδιον Μάρσαλ και το ελληνικόν πρόγραμμα οικονομικής ανορθώσεως*, Τ. Β', Ανωτάτη Σχολή Βιομηχανικών Σπουδών, Αθήνα, 1950

Αγαπητός Σ., *Πρόγραμμα Διαρρυθμίσεως της Συγκοινωνίας εν τω συγκροτήματι περιφέρειας Αθηνών*, Αθήνα, 1925

Βοβολίνης Σ. – Βοβολίνης Κ. (επιμ.), *Μέγα Ελληνικόν Βιογραφικόν Λεξικόν*, Τ. Γ', Βιομηχανική Επιθεώρησις, Αθήνα, Χ.Χ.

Βοσυνιώτης Χ., *Η Βιομηχανία των Αυτοκινήτων*, Βιομηχανική Επιθεώρησις, Αθήνα, 1940

Δεσποτόπουλος Θ., *Η οδοποιΐα εν Ελλάδι από τῶν αρχαιοτάτων χρόνων μέχρι σήμερον*, Τεχνικά Χρονικά, Αθήνα, 1940

Δεσποτόπουλος Θ., *Οδικόν Δίκτυον και Συγκοινωνία*, Ομοσπονδία Τεχνικών Επιστημόνων και Ειδικών, Αθήνα, 1946

Δοξιάδης Κ., *Αι θυσίαι της Ελλάδος στο Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο*, Υφυπουργείο Ανοικοδομήσεως, Αθήνα, 1946

Δρανδάκης Π. (επιμ.), *Μεγάλη Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια*, Τ. ΙΣΤ΄, Πυρσός, Αθήνα, Χ.Χ.

Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος, *Δελτίο Στατιστικής Συγκοινωνιών και Επικοινωνιών*, Αθήνα, 1964, Τ. Γ΄, τ. 4

Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος, *Δελτίον Στατιστικής Συγκοινωνιών και Επικοινωνιών*, Αθήνα, 1965, Τ. Ε΄, τ. 1

Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος, *Δελτίον Στατιστικής Συγκοινωνιών και Επικοινωνιών 1971*, Αθήνα, 1974

Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος, *Έρευνα Οικογενειακών Προϋπολογισμών Διεξαχθείσα εις τας αστικές περιοχάς της Ελλάδος κατά τα έτη 1957 – 8*, Αθήνα, 1961

Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος, *Έρευνα Οικογενειακών Προϋπολογισμών Διεξαχθείσα εις τας αστικές περιοχάς της Ελλάδος κατά τα έτη 1963 – 4*, Αθήνα, 1969

Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος, *Έρευνα Οικογενειακών Προϋπολογισμών 1974*, Αθήνα, 1978

Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος, *Στατιστική Συγκοινωνιών και Επικοινωνιών 1974*, Αθήνα, 1976

Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος, *Στατιστική Συγκοινωνιών και Επικοινωνιών 1980*, Αθήνα, 1983

Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος, *Στατιστική των κυκλοφορούντων οχημάτων κατά την 31^η Δεκεμβρίου 1961*, Αθήνα, 1962, τ. Α΄ – τ. Β΄

Έκθεση Ομάδας Εργασίας, Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Έρευνών, *Πρόγραμμα Αναπτύξεως 1976 – 1980. Μεταφορές*, Αθήνα, 1976

Έκθεση Ομάδας Εργασίας, Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Έρευνών, *Πρόγραμμα Ανάπτυξης 1976 – 1980. Οδικές Αστικές και Υπεραστικές Μεταφορές*, Αθήνα, 1976

Έκθεση Ομάδας Εργασίας, Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Έρευνών, *Πρόγραμμα Περιφερειακής Αναπτύξεως. Μεταφορές: Διαπεριφερειακή και Περιφερειακή Διάσταση*, Αθήνα, 1980

Ελληνικός Συναγερμός, *Εις το μέσον του δρόμου*, Αθήνα, 1954

Καλλιγιάς Π., *Επιτροπή επί της Οικοδομής της πόλεως των Αθηνών και ποίο το έργο αυτής*, Αθήνα, 1919

Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, *Σχέδιο Προγράμματος Οικονομικής Αναπτύξεως της Ελλάδος 1966 – 1970*, Αθήνα, 1965, Τ. Α' – Β'

Κορώνης Σ., *Επί του Συγκοινωνιακού Προβλήματος*, Ζαχαρόπουλος, Αθήνα, 1935

Λέκκας Ν., *Ο Περιηγητισμός εν Ελλάδι*, (εισαγ. – επιμ. Γ. Ζαχαράτος), Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Αιγαίου – Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδος, Αθήνα, 1996 (α' έκδ. Υπουργείο Εθν. Οικονομίας, Αθήνα, 1925)

Λοβέρδος Σ., *Ο Εθνικός Πλούτος*, Σύλλογος προς Διάδοσιν Ωφέλιμων Βιβλίων, Αθήνα, 1902

Μακρής Π., *Το ζήτημα της Οδοποιΐας. Το ιστορικόν και αι προτάσεις της εταιρίας Μακρή*, Πυρσός, Αθήνα, 1928

Νομικός Σ., *Οδοποιΐα*, Αθήνα, 1947

Οικονομική βιβλιογραφία της Ελλάδος, Ανώτατον Οικονομικόν Συμβούλιον, Αθήνα, 1938

Παπάγος Α., *Ο ελληνικός στρατός και η προς πόλεμον προπαρασκευή του από Αυγούστου 1923 μέχρι Οκτωβρίου 1940*, Τύποις «Πυρσός» Α.Ε., Αθήνα, 1945

Προφορική μαρτυρία Π. Παπαζαφειρόπουλου, κατοίκου Ανδρίτσαινας, Αθήνα, Σεπτέμβριος 2009.

Σβολόπουλος Κ. (επιμ.), *Κ. Καραμανλής. Αρχείο: Γεγονότα και Κείμενα*, Η Καθημερινή – Ίδρυμα Κ. Καραμανλής, Αθήνα, 2005

Συνέντευξη με τον Π. Ιατρόπουλο, Αθήνα, 20 – 4 – 2013

Το Συγκοινωνιακό Πρόβλημα και η Τουριστική Ανάπτυξις, τ. Β, Χερσαία Συγκοινωνία, Ελληνική Περιηγητική Λέσχη, Κέντρο Τουριστικών Ερευνών, Αθήνα, 1967

- Το συγκοινωνιακό πρόβλημα*, ΕΔΑ, Αθήνα, Χ.Χ.
- Το συγκοινωνιακό πρόβλημα και το αυτοκίνητο*, Σύνδεσμος Εισαγωγέων Αυτοκινήτων, Αθήνα, 1945
- Τουριστική Πολιτική – Συγκριτική Μελέτη Εθνικών Οργανισμών διά την Εφαρμογήν Τουριστικής Πολιτικής*, Ελληνική Περιηγητική Λέσχη – Κέντρο Τουριστικών Ερευνών, Αθήνα, 1967 – 8
- Τουριστικός οδηγός για την Ελλάδα*, Οργανισμός Τουριστικών Εκδόσεων, Αθήνα, 1965
- Τσολάκης Π. (επιμ.), *50 Ετών Δράσις του κ. Κώστα Κιτσίκη. 1913 – 1963*, Αθήνα, 1965
- Τσούγκος Δ., *Οι οικονομικοί μας ηγέται*, Αθήνα, 1932
- Υπουργείον Προγραμματισμού και Κυβερνητικής Πολιτικής, *Πρόγραμμα Αναπτύξεως της Ελλάδος 1973 – 1977. Πενταετές Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων*, Αθήνα, 1973
- Υπουργείον Συντονισμού – Κεντρική Επιτροπή Επεξεργασίας Προγράμματος Οικονομικής Αναπτύξεως, *Πρόγραμμα Οικονομικής Αναπτύξεως της Ελλάδος 1968 – 1972*, Αθήνα, 1968
- Υφυπουργείον Τύπου και Τουρισμού, Διεύθυνσις Λαϊκής Διαφώτισεως, *Τέσσαρα Χρόνια Διακυβερνήσεως Ι. Μεταζά*, Τ. Δ΄, Εκδόσεις 4^{ης} Αυγούστου, Αθήνα, 1940
- Φάκελος Δικογραφίας Δικηγόρου Όλγας Γουδέλη, «Υπόθεση Λεωφορειούχων ΚΤΕΛ Μεσσηνίας», 1978 – 1982
- Χατζημιχάλης Π., *Συγκοινωνία και μεταφοραί*, Αθήνα, 1938
- «Καταστατικό της Ανώνυμης Ξενοδοχειακής Εταιρείας Αστήρ Παλάς Βουλαγμένης Α.Ξ.Ε.» <http://investor.astir-palace.com/media/pdf/katastatiko2008-06.pdf>
- 7^η *Οικονομική Έρευνα των Μεγάλων Τεχνικών Ζητημάτων*, Τεχνικά Χρονικά, Αθήνα, 1933

ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Adorno Th., *The Culture Industry. Selected essays on mass culture*, Routledge, London – New York, 1991

- Alifragkis S. – Athanassiou E., “Educating Greece in Modernity: post-war tourism and western policies”, *The Journal of Architecture*, τ. 18, 2013, σ. 699 – 720
- Allenby B. R. – Sarewitz D., *The Techno-Human Condition*, MIT Press, Cambridge M.A. – London, 2011
- Anastasiadou I., *In Search of a Railway Europe. Transnational Railway Developments in Interwar Europe*, PhD Thesis, Technical University of Eindhoven, Eindhoven, 2008
- Appadurai A. (επιμ.), *The Social life of things. Commodities in cultural perspective*, Cambridge University Press, Cambridge, 1986
- Appadurai A., *Modernity at Large: Cultural Dimensions of Globalization*, University of Minnesota Press, Minneapolis, 1996
- Badenoch Al., “Touring between war and peace: Imagining the ‘Transcontinental Motorway,’ 1930-1950,” *Journal of Transport History*, τ. 28, 2007, σ. 192 – 210
- Baranowski S., “Common Ground: Linking Transport and Tourism History”, *The Journal of Transport History*, τ. 28, 2007, σ. 121 – 130
- Barthes R., *The Eiffel Tower and Other Mythologies*, The University of California Press, Berkeley, 1970
- Baudrillard J., *The System of Objects* (μετάφρ. J. Benedict), Verso, London, 1996, (α΄ έκδ. 1968)
- Bauman Z., *Globalization. The Human Consequences*, Polity, Cambridge, 1998
- Bauman Z., *Η μετανεωτερικότητα και τα δεινά της*, Ψυχογιός, Αθήνα, 2002
- Beck U., *Risk Society: Towards a New Modernity*, Sage, London, 1992
- Belk R. W., “Materialism: Trail aspects of living in the material world”, *Journal of Consumer Research*, τ. 13, 1985, σ. 265 – 280
- Benjamin W., *The Arcades Project*, Belknap Press of Harvard University Press, Cambridge Massachusetts, 1999
- Bernman M., *All that is Solid, Melts into Air. The Experience of Modernity*, Penguin, London – New York, 1983

- Bijker W. E. – Law J. (επιμ.), *Shaping Technology, Building Society. Studies in Sociotechnical Change*, MIT Press, Cambridge Massachusetts, 1992
- Bijker W.E. – Hughes Th. P. – Pinch T. (επιμ.), *The Social Construction of Technological Systems*, MIT Press, Cambridge Massachusetts – London, 1987
- Boatca M., “Semi-peripheries in the World System: Reflecting Eastern European and Latin American Experiences”, *Journal of World-Systems Research*, τ. XII, 2006, σ. 321 – 346
- Böhm S. – Land C. – Campbell J. – Paterson M. (επιμ.), *Against Automobility*, Blackwell, Malden – Oxford – Carlton, 2006
- Borg K., *Auto Mechanics. Technology and Expertise in Twentieth Century America*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore, 2007
- Borocz J., “Travel-Capitalism: The Structure of Europe and the Advent of the Tourist”, *Comparative Studies in Society and History*, τ. 34, 1992, σ. 708 – 41.
- Bourdieu P., *Η Διάκριση. Κοινωνική κριτική τη καλαισθητικής κρίσης*, (μετάφρ. Κ. Καψαμπέλη), Πατάκης, Αθήνα, 2004
- Bright B.J., *Mexican American Low Riders: An Anthropological Approach to Popular Culture*, Διδακτορική διατριβή, Rice University, 1994
- Bright B.J., *Style and Identity: Houston Low Riders*, Μεταπτυχιακή Διπλωματική εργασία, Rice University, 1986
- Buhalis D., “Tourism in Greece: Strategic Analysis and Challenges”, *Current Issues on Tourism*, τ. 4, 2001, σ. 440 – 481
- Burgel G., *Αθήνα, η ανάπτυξη μιας μεσογειακής πρωτεύουσας*, (μετάφρ. Π. Ρυλμόν), Εξάντας, Αθήνα, 1976
- Canel A. – Oldenziel R. – Zachman K., *Crossing Boundaries – Building Bridges. Comparing the History of Women Engineers. 1870s – 1990s*, Hardwood Academic Publishers, 2005
- Castells M., *The Rise of the Network Society*, Blackwell, Oxford, 1996
- Chattopadhyay S., “The Art of Automobility. Vehicular Art and the Space of Resistance in Calcutta”, *Journal of Material Culture*, τ. 14, 2009, σ. 107–140

Coutard O. (επιμ.), *The Governance of Large Technical Systems*, Routledge, London – New York, 1999

Cowan R., “The Industrial Revolution in the Home: Household Technology and Social Change in the 20th Century”, *Technology and Culture*, τ. 17, 1976, σ. 1 – 23

Cresswell T. – Merrimann P. (επιμ.), *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects*, Ashgate, Farnham – Burlington, 2011

Cresswell T., *On the Move. Mobility in the Modern Western World*, Routledge, New York – Oxon, 2006

Dant T., “The Driver-car”, *Theory, Culture and Society*, τ. 21, 2004, σ. 61 – 80

Dargay J. – Gately D. – Sommer M., “Vehicle Ownership and Income Growth Worldwide: 1960 – 2030”, *Energy Journal*, τ. 28, 2007, σ. 163 – 190

Delaney D., “Laws of Motion and Immobilization: Bodies, Figures and the Politics of Mobility”, Ανακοίνωση σε συνέδριο με θέμα τις Κινητικότητες, Gregynog, Newtown, Wales, 1999

Delaney D., *The Spatial, the Legal and the Pragmatics of World – Making: Nomospheric Investigations*, Routledge – Cavendish, London, 2011

Deleuze G. – Guattari F., *Nomadology: The War Machine*, Semiotext, New York, 1986

Deleuze G. (επιμ.), *Negotiations 1972 – 1990*, Columbia University Press, New York, 1995

Dienel H. L. – Schiedt H. U. (επιμ.), *Die Moderne Strasse*, Campus Verlag, Frankfurt, 2010

Dienel H. L. (επιμ.), *Unconnected Transport Networks: European Intermodal Traffic Junctions*, Campus – Verlag, Frankfurt, 2004

Dosi G., “Technological paradigms and technological trajectories: A suggested interpretation of the determinants and directions of technical change”, *Research Policy*, τ. 11, 1982, σ. 147 – 162

Douglas M. – Isherwood B., *The World of Goods. Towards an anthropology of consumption*, Basic Books, New York, 1979

- Durkheim E., *The Elementary Forms of the Religious Life*, (μετάφρ. J. W. Swain), Allen and Unwin, London, 1995 (α' έκδ. 1912)
- Featherstone M.– Thrift N. – Urry J., (επιμ.), *Automobilities*, Sage, London – Thousand Oaks – New Delhi, 2005
- Featherstone M., *Consumer Culture and Postmodernism*, Sage, London, 1991
- Flink J., *Car Culture*, MIT Press, Cambridge Massachusetts, 1975.
- Flink J., *The Automobile Age*, MIT Press, Cambridge Massachusetts, 1988
- Foucault M., *Discipline and Punish: The Birth of the Prison* Vintage Books, New York, 1979
- Foucault M., *Η Αρχαιολογία της γνώσης*, (μετάφρ. Κ. Παπαγιώργης), Εξάντας, Αθήνας 1987
- Foucault M., *Η γέννηση της κλινικής*, (μετάφρ. Κ. Καψαμπέλη), Νήσος, Αθήνα, 2012
- Franz K., *Tinkering: Consumers Reinvent the Early Automobile*, University of Pennsylvania, Philadelphia, 2005.
- Freund F., *The Ecology of the Automobile*, Black Rose Books, Montreal – New York, 1993.
- Frisby D. – Featherstone M. (επιμ.), *Simmel on Culture*, Sage, London, 1997
- Fromm E., *To Have or To Be*, Harper and Row, New York, 1976
- Furlough E., *Making Mass Vacations: Tourism and Consumer Culture in France, 1930s to 1970s*, Cambridge University Press, Cambridge, 1998
- Galbraith J.K., *The Affluent Society*, Houghton Mifflin Company, Boston – New York, 1998 (α' έκδ. 1958)
- Galison P., *Einstein's Clocks, Poincaré's maps. Empires of time*, W.W. Norton and Company, New York – London, 2003
- Giddens A., *Modernity and Selfidentity: Self and Society in the Late Modern Age*, Polity, London, 1991

Gladwell M., *Tipping Points. How Little Things can make a Big Difference*, Little Brown and Company, Boston, 2000.

Goffman E., *Relations in Public*, Penguin, Harmondsworth, 1971

Grieger M. – Gutzmann U. – Schlinkert D. (επιμ.), *Towards Mobility. Varieties on Automobility in East and West*, Volkswagen AG, Wolfsburg, 2009

Habermas J., *The Structural Transformation of Public Sphere*, MIT Press, Cambridge Massachusetts, 1989

Habermas J., *Toward a Rational Society*, (μετάφρ. J. Sapiro), Beacon, Boston, σ. 66 – 122

Haraway D., “A Manifesto for Cyborgs: science, technology, and socialist feminism in the 1980s”, *Socialist Review*, τ. 80, 1985, σ. 65–108

Haraway D., *Simians, Cyborgs, and Women: The Re-invention of Nature*, Routledge, London, 1991

Harvey D., *The Conditions of Postmodernity*, Blackwell, Oxford, 1989

Heidegger M., *Poetry, Language Thought*, Harper & Row, New York, 1971

Hobbes Th., *Leviathan*, Penguin, London, 1988

Horkheimer M. – Adorno Th., *Η διαλεκτική του διαφωτισμού*, Ύψιλον, Αθήνα, 1986

Horvath R., “Machine-space”, *The Geographical Review*, τ. 64, 1974, σ. 167 – 8.

Ingold T., “Culture on the ground”, *Journal of Material Culture*, τ. 9, 2004, σ. 315 – 340

Ingold T., “The temporality of the landscape”, *World Archaeology*, τ. 25, 1993, σ. 152 – 74.

Jameson F., *Το μεταμοντέρνο ή η πολιτισμική λογική του ύστερου καπιταλισμού*, (μετάφρ. Γ. Βάρσοζ), Νεφέλη, Αθήνα 1999

Johnston R., “Controlling technology: An Issue for the social studies of science”, *Social Studies of Science*, τ. 14, 1972, σ. 97 – 112

Kaiser W. – Schot J. H., *Writing the Rules for Europe: Experts, Cartels and International Organizations*, Palgrave MacMillan, Hampshire, 2014

Karampatsos C., “Efrosini Crossing Syngrou Avenue. Automobile Accidents and the Introduction of the Automobile in Greece (1900 – 1910)”, *History of Technology* (υπό δημοσίευση)

Kauffmann V. – Bergman M. – Joye D., “Motility: Mobility as Capital”, *International Journal of Urban and Regional Research*, τ. 28, 2004, σ. 745 – 756

Kline R. – Pinch T., “Users as Agents of Technological Change: The Social Construction of the Automobile in the Rural United States”, *Technology and Culture*, τ. 37, 1996, σ. 763–795.

Knorr Cetina K. – Sicourel A. V. (επιμ.), *Toward an Integration of Micro and Macro Sociologists*, Routledge and Kegan, London, 1981

Kohlrusch M. – Trischler H., *Building Europe on Expertise: Innovators, Organizers, Networkers*, Palgrave MacMillan, Hampshire, 2014

Kuhn T., *Η Δομή των Επιστημονικών Επαναστάσεων*, (μετάφρ. Γ. Γεωργακόπουλος – Β. Κάλφας), Σύγχρονα Θέματα, Αθήνα, 1997

Kunstler J., *The Geography of Nowhere: The Rise and Decline of America’s Man-Made Landscape*, Touchstone Books, New York, 1994

Ladd B., *Αυτοκινητοφοβία. Αγάπη και μίσος στον αιώνα της αυτοκίνησης*, (μετάφρ. Γ. Ιωαννίδης), Εκδόσεις του Εικοστού Πρώτου, Αθήνα, 2012

Legendijk V., *Electrifying Europe. The Power of Europe in the Construction of Electricity Networks*, Aksaant, Amsterdam, 2008

Lakatos I. – Musgrave A. (επιμ.), *Criticism and the Growth of Knowledge*, Cambridge University Press, Cambridge, 1970

Larsen J. – Urry J. – Axhausen K., *Mobilities, Networks, Geographies*, Ashgate, Aldershot, 2000

Lash S. – Urry J., *Economies of Signs and Space*, Sage, London, 1994.

Latour B., *We Have Never Been Modern*, (μετάφρ. Catherine Porter), Harvard University Press, Cambridge Massachusetts, 1993

- Law J. – Hassard J. (επιμ.), *Actor Network Theory and After*, Blackwell/ Sociological Review, Oxford, 1999
- Law J. (επιμ.), *A Sociology of Monsters. Essays on Power, Technology and Domination*, Routledge, London, 1991
- Law J., *Organizing Modernity*, Basil Blackwell, Oxford, 1994
- Lefebvre H., *The Production of Space*, Blackwell, Oxford, 1991
- Lerman N. E. – Oldenziel R. – Mohun A. P. (επιμ.), *Gender and Technology*, The Johns Hopkins University Press, Maryland, 2003
- Levi-Strauss C., *Structural Anthropology*, Basic Books, New York, 1963
- Levitt Th., “The Globalization of Markets”, *Harvard Business Review*, 1983, σ. 92 – 102
- Lewis T., *Divided Highways: Building the Interstate Highways, Transforming the American Life*, Viking, New York, 1997
- Lovelock J., *The Revenge of Gaia*, Allen Lane, London, 2006
- Lucsko D., *The Business of Speed. The Hot Rod Industry in America, 1915–1990*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore, 2008.
- Lynch M., *Scientific Practice and Ordinary Action*, Cambridge University Press, Cambridge, 1993
- Mannheim K., *Ιδεολογία και ουτοπία*, (μετάφρ. Γ. Ανδρουλιδάκης), Γνώση, Αθήνα, 1997
- Marcuse H., *One Dimensional Man*, Abacus, London, 1976
- Marx K., *Capital. An Abridged Edition*, Oxford University Press, Oxford, 1995
- Mayntz R. – Hughes Th. (επιμ.), *The Development of Large Technical Systems*, Westview, Boulder, 1988
- McGaw J., “Women and the History of American Technology”, *Journal of Women in Culture and Society*, τ. 7, 1982, σ. 798 – 828
- McLuhan M., *Media. Οι προεκτάσεις του ανθρώπου*, Κάλβος, Αθήνα, X.X.

- McShane C., *Down the Asphalt Path. The Automobile and the American City*, Columbia University Press, New York, 1994
- Miller D. – Slater D., *The Internet: An Ethnographic Approach*, Bloomsbury Academic, London – New York, 2000.
- Miller D. (επιμ.), *Acknowledging Consumption. A Review of New Studies*, Routledge, London – New York, 1995
- Miller D. (επιμ.), *Car Cultures*, Berg, Oxford, 2001
- Miller D., *Material Culture and Mass Consumption*, Blackwell, Oxford, 1987
- Miller D., *Materiality*, Duke University Press, Dunham and London, 2005
- Misa Th. – Brey Ph. (επιμ.), *Modernity and Technology*, MIT Press, Cambridge Massachusetts, 2003
- Mom G. – Pirie G. – Tissot L. (επιμ.), *Mobility in History. The State of the Art in the History of Transport, Traffic and Mobility. Yearbook*, Alphil, Neuchatel, τ. 1, 2009
- Mom G., “Roads without Rails. European Highway-Network Building and the Desire for Long-Range Motorized Mobility”, *Technology and Culture*, τ. 46, 2005, σ. 745 – 772
- Mom G., *Atlantic Automobility: The Emergence and Persistence of the Car, 1895 – 1940*, Berghahn, Oxford – New York, 2014
- Mom G., *The Electric Vehicle. Technology and Expectations in the Automobile Age*, The Johns Hopkins University Press, Maryland, 2004
- Moorhouse H. F., *Driving Ambition: An Analysis of the American Hot Rod Enthusiasm*, Manchester University Press, Manchester, 1991
- Moraglio M., “Road ambition or just coincidence? The Italian fascist motorway projects in inter-war Europe”, *Journal of Transport History*, τ. 30, 2009, σ. 168 – 182
- Moraglio M., “European models, domestic hesitance. The renewal of the Italian road network in the inter-bellum”, *Transfers, Interdisciplinary Journal of Mobility Studies*, τ. 2, 2012, σ. 87 – 105

Mulkay M. J., *Science and the Sociology of Knowledge*, Allen and Unwin, London, 1979

Murray M. – Greer J., *Rural Development in Ireland*, Avebury, Aldershot, 1993.

Myllyntaus T., ‘Switching to a Biofuel at the Pinch: Wood Gas in Finish Motoring During World War II’, *ICON*, τ. 16, 2012, σ. 101 – 122

Nikolakakis M., “Representations and social practices of alternative tourists in post-war Greece to the end of the Greek military Junta”, *Journal of Tourism History*, τ. 7, 2015, σ. 5 – 17

Noble D. F., *Forces of Production: A Social History of Industrial Automation*, Knopf, New York, 1984

Norton P. – Mom G. – Errazuriz T. – Shelton K. (επιμ.), *Mobility in History. Yearbook*, Alphil, Neuchatel, τ. 5, 2014.

Norton P. – Mom G. – Millward L. – Flonneau M. (επιμ.), *Mobility in History. Reviews and Reflections. Yearbook*, Alphil, Neuchatel, τ. 3, 2012

Norton P., *Fighting Traffic. The Dawn of the Motor Age in the American City*, MIT Press, Cambridge MA, 2011

Ohana, D., *The Futurist Syndrome. The Nihilist Order*, V. III, Sussex Academic Press, Eastbourne – Oregon, 2010

Oldenziel R., “Europe’s Mediation Junction: Technology and Consumer Society in the 20th Century”, *History and Technology*, τ. 21, 2005, σ. 107 – 139

Oldenziel R., *Cold War Kitchen: Americanization, Technology and European Users*, MIT Press, Cambridge MA, 2011

Oudshoorn N. – Pinch T. (επιμ.), *How Users Matter. The Co-construction of Users and Technology*, MIT Press, Cambridge Massachusetts – London, 2003

Papazafeiropoulou A. S., “Technology Users as Amateur Mechanics. Assembly and Decoration of Improvised Vehicles in Greece during and after WWII”, *ICON*, τ. 18, 2012, σ. 157 – 178

Park R. – Burgess E. (επιμ.), *The City: Suggestions for Investigation of Human Behavior in the Urban Environment*, University of Chicago Press, Chicago, 1925

- Petropoulos E., *La Voiture Grecque*, Paris, 1976
- Post R. C., *High Performance. The Culture and Technology of Drag Racing, 1950–2000*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore, 2001.
- Saussure F., *Course in General Linguistics*, Peter Owen, London, 1966 (α' έκδ. 1916)
- Scharff V., *Taking the Wheel. Women and the Coming of the Motor Age*, Free Press, New York, 1991
- Scharff V., *Taking the Wheel: Women and the Coming of the Motor Age*, University of New Mexico Press, Albuquerque, 1992
- Schipper F., “You can too be like us: Americanising European (Road) Transport after WWII”, Ανακοίνωση στο συνέδριο της T2M με θέμα Transnational Infrastructures of Europe, Οκτώβριος 2005, σ. 1 – 15.
- Schipper F., *Driving Europe. Building Europe on roads in the twentieth century*, Foundation for the History of Technology, Technical University of Eindhoven, Alkmaar, 2009
- Schivelbusch W., *The Railway Journey: trains and travel in the nineteenth century*, Blackwell, Oxford, 1986
- Schultz S. E. – Kleine R. E. – Kernan J. B., “These are a few of my favourite things. Toward and Explication of Attachment as a Consumer Behaviour Construct”, *Advances in Consumer Research*, τ. 16, 1989, σ. 359 – 366
- Schweid R., *Che's Chevrolet, Fidel's Oldsmobile. On the Road to Cuba*, The University of North Carolina Press, Chapel Hill, 2004
- Scott J., *Corporate Business and Capitalist Classes*, Oxford University Press, Oxford, 1997
- Scott J., *Seeing Like a State: How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed*, Yale University Press, New Haven, 1998
- Seely B., *Building the American Highway System: Engineers as Policy Makers*, Temple University Press, Philadelphia, 1987
- Seiler C., *Republic of Drivers. A Cultural History of Automobility in America*, The University of Chicago Press, Chicago – London, 2008

- Sennett R., *Flesh and Stone: The Body and the City in Western Civilization*, W.W. Norton, New York, 1994
- Sheller M. – Urry J., *Tourism Mobilities: Places to Play, Places in Play*, Routledge, London – New York, 2004
- Sheller M., “Mobile Publics: Beyond the Network Perspective”, *Environment and Planning: Society and Space*, 22, τ. 2004, σ. 39 – 52
- Sheller M., “Automotive Emotions. Feeling the car”, *Theory, Culture and Society*, τ. 21, 2004
- Siegelbaum L., *Car for Comrades. The Life of the Soviet Automobile*, Cornell University, New York, 2008
- Siegelbaum L.H., “Car Culture in the USSR, 1960–1970”, *Technology and Culture*, τ. 50, 2009, σ. 1 – 22.
- Simmel G., *On Individuality and Social Forms* (εισαγωγή – επιμ. D. Levine), The University of Chicago Press, Chicago – London, 1971
- Sombart W., *Luxury and Capitalism*, (μετάφρ. W. R. Dittmar), University of Michigan Press, Ann Arbor, 1967 (α΄ έκδ. 1913)
- Thrift N., “Movement – space. The changing domain of thinking resulting from the development of new kinds of spatial awareness”, *Economy and Society*, τ. 33, 2004, σ. 582 – 604
- Urry J., *Consuming Places*, Routledge, London – New York, 1995
- Urry J., *Mobilities*, Polity, Cambridge – Malden, 2007
- Urry J., *Sociology beyond Societies*, Routledge, London – New York, 2000
- Urry J., *The Tourist Gaze*, Sage, London - California – New Delhi, 1990
- Vahrenkamp R., “Automobile Tourism and Nazi Propaganda: Constructing the Munich – Salzburg Autobahn”, *The Journal of Transport History*, τ. 27, 2006, σ. 21 – 38
- Vahrenkamp R., *The German Autobahn, 1920 – 1945*, Josef Eul Verlag, Lohmar, 2010
- Veblen Th., *The Theory of the Leisure Class: An Economic Study of Institutions*, Unwin books, London, 1934.

- Verstraete G. – Cresswell T. (επιμ.), *Mobilizing Place, Placing Mobility. The Politics of Representation in a Globalized World*, Rodopi, Amsterdam – New York, 2002
- Virilio P., *Speed and Politics: An Essay on Dromology*, Columbia University Press, New York, 1986
- Vleuten E. Van de – Kaijser A., “Networking Europe”, *History and Technology*, τ. 21, 2005, σ. 21–48
- Volti R., *Cars and Culture*, The Johns Hopkins University Press, Maryland, 2004
- Wajcman J., “Feminist Theories of Technology”, *Cambridge Journal of Economics*, 2009, σ. 1 – 10
- Wallendorf M. – Arnould E., “My favourite things: a crosscultural inquiry into object attachment”, *The Journal of Consumer Research*, τ. 16, 1988, 1988, σ. 1 – 38
- Wallerstein I., *Open the Social Sciences. Report of the Gulbenkian Commission on the Restructuring of the Social Sciences*, Stanford University Press, Stanford, 1996
- Wallerstein I., *The Modern World-System I, Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century*. Academic Press, New York, 1976
- Wallerstein I., *The Modern World-System I, Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century*, Academic Press, New York, 1976
- Wallerstein I., *World-System Analysis. An Introduction*, Duke University Press, Durham – London, 2004
- Waters M., *Globalization*, Routledge, London 1995
- Weber M., *The Protestant Ethic and the Spirit of Capitalism*, Scribner’s, New York, 1958 (α’ έκδ. 1905)
- Wolfe J., *Autos and Progress. The Brazilian Search to Modernity*, Oxford University Press, Oxford, 2010.
- Woodward I., *Understanding Material Culture*, Sage, London 2007

Woolgar S., “The Turn to Technology in Social Studies of Science”, *Science, Technology and Human Values*, τ. 16, 1991, σ. 20 – 50

Wright J. K., “Terra Incognita: The Place of the Imagination in Geography,” *Annals of the Association of American Geographers*, τ. 37, 1947, σ. 1–15

Wrigley R. – Revill G. (επιμ.), *Pathologies of Travel*, Rodopi, Amsterdam, 2000

Yates J., *Control through Communication: The Rise of System in American Management*, Johns Hopkins University Press, Baltimore, 1989

Zeller T., *Driving Germany. The Landscape of the German Autobahn, 1930 – 1970*, Berghahn Washington D.C., 2007.

Αθανασόπουλος Κ. (μελέτη – ανθολογία), *Το αυτοκίνητο και η πόλη στη νεοελληνική ποίηση*, Αχαϊκές εκδόσεις, Πάτρα, 1988

Αντωνίου Γ., *Οι Έλληνες Μηχανικοί. Θεσμοί και ιδέες 1900 – 1940*, Βιβλιόραμα, Αθήνα, 2006

Αραβαντινός Δ., «Η κυκλοφορία γεννά την πόλη ή η πόλη την κυκλοφορία; Ανταγωνιστικότητα και συμπληρωματικότητα χρήσεων γης και κυκλοφορίας», *Χρήσεις γης και κυκλοφορία στο κύριο οδικό δίκτυο. Επιπτώσεις στον οδικό χώρο*, ΕΜΠ – Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών, Αθήνα, 2000, σ. 11 – 15

Αρβανιτόπουλος Μ., *Η ιστορία του ελληνικού μοτοσυκλετισμού*, Mototech, Αθήνα, 2006.

Ασημακόπουλος Μ. – Καλογήρου Γ. – Μπελαβίλας Ν. – Τάσιος Θ. Π. (επιμ.), *170 Χρόνια Πολυτεχνείο. Οι μηχανικοί κι η τεχνολογία στην Ελλάδα*, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα, 2012, τ. Α΄ – τ. Β΄

Ασημακόπουλος Μ. (επιμ.), *Διαμορφώνοντας την τεχνολογία, δομώντας την κοινωνία. Η κοινωνική κατασκευή των τεχνολογικών συστημάτων*, (μετάφρ. Γ. Αβραμόπουλος, Δ. Βογιατζής, Κ. Μορφάκης, Γ. Μπινιέτογλου, Ν. Σακελλαρίου, Μ. Τόλλια, Φ. Τσιαγλώτη), Παν. Εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα, 2013

Βασενχόφεν Λ., «Χωροταξικός σχεδιασμός στη δεκαετία του ‘60», *Η ελληνική κοινωνία κατά την πρώτη μεταπολεμική περίοδο (1945 – 1967)*, Τ. Β΄, Ίδρυμα Σάκη Καραγιωργα, Αθήνα, 1995, σ. 109 – 123

Βλαστός Θ. – Μηλάκης Δ., *Πολεοδομία vs Μεταφορές: Από την απόκλιση στην σύγκλιση*, Ευρωπαϊκή Επιτροπή – Γεν. Διεύθυνση Έρευνας, Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας, ΕΜΠ – Σ.Α.Τ.Μ., Αθήνα, 2006

Βλάχος Α., *Τουριστική ανάπτυξη και δημόσιες πολιτικές στην σύγχρονη Ελλάδα (1914 – 1950): η ανάδυση ενός νεότερου φαινομένου*, Κέρκυρα – Economía Publishing, Αθήνα, 2015

Γκιζελή Β., *Κοινωνικοί μετασχηματισμοί και προέλευση της κοινωνικής κατοικίας στην Ελλάδα. 1920 – 1930*, Επικαιρότητα, Αθήνα, 1984

Δρακάκη – Σαπουνάκη Λ., *Η Ελληνική πόλη σε ιστορική προοπτική*, Διόνικος, Αθήνα, 2005

Ζαλμάς Ν., «Μεταπολεμικός Αυτοκινητικός Τύπος», Ανακοίνωση σε ημερίδα με θέμα του περιοδικού *Car and Driver*, «100 χρόνια αυτοκίνηση στην Ελλάδα 1913 – 2013», Αθήνα, 26 – 11 – 2013

Ζαλμάς Ν., *50 Χρόνια Acropolis rally και άλλες ιστορίες*, Αθήνα, 2003

Ιωαννίδης Σ. – Καλογήρου Γ. – Λυμπεράκη Α., «Το αίτημα της ανάπτυξης μέσα από το περιοδικό Νέα Οικονομία, 1945 – 1967», *Η ελληνική κοινωνία κατά την πρώτη μεταπολεμική περίοδο (1945 – 1967)*, Τ. Α΄, Ίδρυμα Σάκη Καράγιωργα, Αθήνα, 1995, σ. 335 – 359

Καιροφύλας Γ., *Η Αθήνα στη δεκαετία του '50*, Φιλιππότης, Αθήνα, 1993

Καιροφύλας Γ., *Η Αθήνα στη δεκαετία του '70*, Φιλιππότης, Αθήνα, 2006

Καραποστόλης Β., *Η καταναλωτική συμπεριφορά στην ελληνική κοινωνία. 1960 – 1975*, ΕΚΚΕ, Αθήνα, 1984, σ. 15 – 20.

Καυκούλα Κ., *Ελληνική πολεοδομία 1828-1940*, ΑΠΘ, Θεσσαλονίκη, 2002

Καφάογλου Η., «Ένας καταλύτης ευρωπαϊκών προδιαγραφών», Ανακοίνωση σε ημερίδα με θέμα του περιοδικού *Car and Driver*, «100 χρόνια αυτοκίνηση στην Ελλάδα 1913 – 2013», Αθήνα, 26 – 11 – 2013

Καφάογλου Η., *Αυτοκίνητος κόσμος. Δοκίμιο για μια κοινωνική ιστορία του αυτοκινήτου*, Ύψιλον, Αθήνα, 2009

- Καφάογλου Η., *Ελληνική αυτοκίνηση. Άνθρωποι, δρόμοι, οχήματα, αγώνες. 1900 – 1940*, Ύψιλον, Αθήνα, 2013
- Κύρτσης Α. Α., «Πολιτισμικές – ιδεολογικές εκφράσεις της μετεμφυλιοπολεμικής νεωτερικότητας», *Η ελληνική κοινωνία κατά την πρώτη μεταπολεμική περίοδο*, Τ. Α΄, Ίδρυμα Σάκη Καράγιωργα, Αθήνα, 1994, σ. 399 – 413.
- Λέκκας Π., *Η εθνικιστική ιδεολογία. Πέντε υποθέσεις εργασίας στην ιστορική κοινωνιολογία*, Κατάρτι, Αθήνα, 1996
- Λέκκας Π., *Το παιχνίδι με το χρόνο. Εθνικισμός και νεωτερικότητα*, Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα, 2001
- Λεοντίδου Λ., *Πόλεις της σιωπής. Εργατικός εποικισμός της Αθήνας και του Πειραιά, 1909 – 1940*, ΕΤΒΑ, Αθήνα, 1989
- Λιάκος Α., *Εργασία και πολιτική στην Ελλάδα του Μεσοπολέμου*, Εμπορική Τράπεζα – Ιστορικό Αρχείο, Αθήνα, 1993
- Μαλούτας Θ. – Οικονόμου Δ., *Κοινωνική δομή και πολεοδομική οργάνωση στην Αθήνα*, Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη, 1992
- Μιχαλά Αικ., *Τα μέσα σταθερής τροχιάς από τον 19^ο αιώνα έως το 1974. Ανάπτυξη, λειτουργία και διαφαινόμενα αδιέξοδα*, Ύψιλον, Αθήνα, 2015
- Μουλλάς Π.– Μέντζου Β. (επιμ.), *Σελίδες για την Ελλάδα του 20^{ου} αιώνα. Κείμενα Γάλλων ταξιδιωτών*, Ολκός, Αθήνα, 1995
- Μπογιατζής Β., *Μετεώρος Μοντερνισμός. Τεχνολογία, ιδεολογία της επιστήμης και πολιτική στην Ελλάδα του Μεσοπολέμου. 1922 – 1940*, Ευρασία, Αθήνα, 2012
- Νικολαΐδου Σ., *Η κοινωνική οργάνωση του αστικού χώρου*, Παπαζήση, Αθήνα, 1993
- Νικολακάκης Μ., *Τουρισμός και Ελληνική Κοινωνία κατά την περίοδο 1945 – 1974*, Διδακτορική Διατριβή, Πανεπιστήμιο Κρήτης, Ρέθυμνο, 2013
- Νικολαράκης Μ. – Ζοπουνίδης Κ., *Ανάλυση τροχαίων ατυχημάτων στην Ελλάδα*, Κλειδάριθμος, Αθήνα, 2007
- Ξιφαράς Δ., «Η ελληνική εθνικιστική ιδεολογία στο Μεσοπόλεμο», *Θέσεις*, τ. 53, 1995 Μέρος Α΄, σ. 1 – 14

Ξιφαράς Δ., «Η ελληνική εθνικιστική ιδεολογία στο Μεσοπόλεμο», *Θέσεις*, τ. 54, 1996
Μέρος Β', σ. 1 – 19

Παναγιωτόπουλος Β. (επιμ.), *Ιστορία του Νέου Ελληνισμού 1770 – 2000*, Ελληνικά
Γράμματα, Αθήνα, 2004, Τ. 8 – 9

Παπαγεωργίου – Βενετάς Αλ. (επιμ.), *Αθηνών Αγλαίσμα. Εξέλιξη, προβλήματα και
μέλλον του αθηναϊκού τοπίου*, Ερμής, Αθήνα, 1999

Παπαγεωργίου – Βενετάς Αλ., *Αθήνα, Κάπον*, Αθήνα, 2001

Παπαγιαννάκης Λ., «Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1880 – 1910). Πολιτικές,
οικονομικές και κοινωνικές διαστάσεις», στο Γ. Δερτιλής – Κ. Κωστής, *Θέματα
Νεοελληνικής Ιστορίας (18^{ος} – 20^{ος} αιώνας)*, Σάκκουλας, Αθήνα – Κομοτηνή, 1991

Παπαγιαννάκης Λ., *Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι. 1882 – 1910. Γεωπολιτικές,
οικονομικές και κοινωνικές διαστάσεις*, ΜΙΕΤ, Αθήνα, 1990 (β' έκδοση)

Παπαζαφειροπούλου Σ.Α., «Ο ρόλος της αυτοκίνησης στην κουλτούρα του ελεύθερου
χρόνου των ελληνικών μεσαίων και κατώτερων τάξεων κατά την περίοδο 1950 –
1970», στο Κ. Δημάδης (επιμ.), *Πρακτικά Ε' Ευρωπαϊκού Συνεδρίου Νεοελληνικών
Σπουδών της Ευρωπαϊκής Εταιρείας Νεοελληνικών Σπουδών. Θεσσαλονίκη 2 – 5
Οκτωβρίου 2014*, Ευρωπαϊκή Εταιρεία Νεοελληνικών Σπουδών, Αθήνα, 2015, σ. 367
– 385.

Ρούπα Ε. – Χεκίμογλου Ε., *Η ιστορία του αυτοκινήτου στην Ελλάδα. Εμπόριο και
παραγωγή στη μέγγενη του κράτους, 1894 – 1986*, Κέρκυρα – Economia Publishing,
Αθήνα, 2009

Σαρηγιάννης Γ., «Τα ρυθμιστικά σχέδια Αθηνών και οι μεταβολές των πλαισίων τους»,
Αρχιτεκτονικές ματιές, 11 Οκτωβρίου 2010

Σαρηγιάννης Γ., *Αθήνα 1830 – 2000. Εξέλιξη – Πολεοδομία – Μεταφορές*, Συμμετρία,
Αθήνα, 2000

Σκαρτσής Λ. – Αβραμίδης Γ., *Made in Greece. Το ελληνικό αυτοκίνητο, όχημα και
αεροσκάφος*, Tyrograma, Αθήνα, 2003

Σκαρτσής Λ., *Greek Vehicle and Machine Manufactures, 1800 to Present. A Pictorial
History*, Bookstars – Γιωγγαράς, Αθήνα, 2013

Σταθάκης Γ., *Το δόγμα Τρούμαν και το Σχέδιο Μάρσαλ. Η ιστορία της αμερικανικής βοήθειας στην Ελλάδα*, Βιβλιόραμα, Αθήνα, 2004

Συναρέλλη Μ., *Δρόμοι και Λιμάνια*, ΕΤΒΑ, Αθήνα, 1989

Τζιόβας Δ., *Ο μύθος της Γενιάς του '30. Νεωτερικότητα, ελληνικότητα και πολιτισμική ιδεολογία*, Πόλις, Αθήνα, 2011

Τραυλός Ι., *Η πολεοδομική εξέλιξις τῶν Ἀθηνῶν*, Κάπον, Αθήνα, 2005 (γ' έκδοση)

Τύμπας Τ. – Μεργούπη – Σαββαΐδου Ε., *Ιστορίες της Τεχνολογίας του 20^{ου} αιώνα*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, Ηράκλειο, 2013

Φιλιππίδης Δ., «Η πολεοδομία στην Ελλάδα», *Αρχιτεκτονικές ματιές*, 2 Ιουνίου 2005

Φιλιππίδης Δ., *Για την ελληνική πόλη*, Θεμέλιο, Αθήνα, 1990

Χατζηβασιλείου Ε., *Ελληνικός φιλελευθερισμός. Το ριζοσπαστικό ρεύμα, 1932 – 1979*, Πατάκης, Αθήνα, 2010