

# ή ελληνική πρωτεύουσα: γεωγραφική θέση και αστική ανάπτυξη

του  
Γιώργου Πρεβελάκη  
*Ἀρχιτέκτονα - Πολεοδόμου*

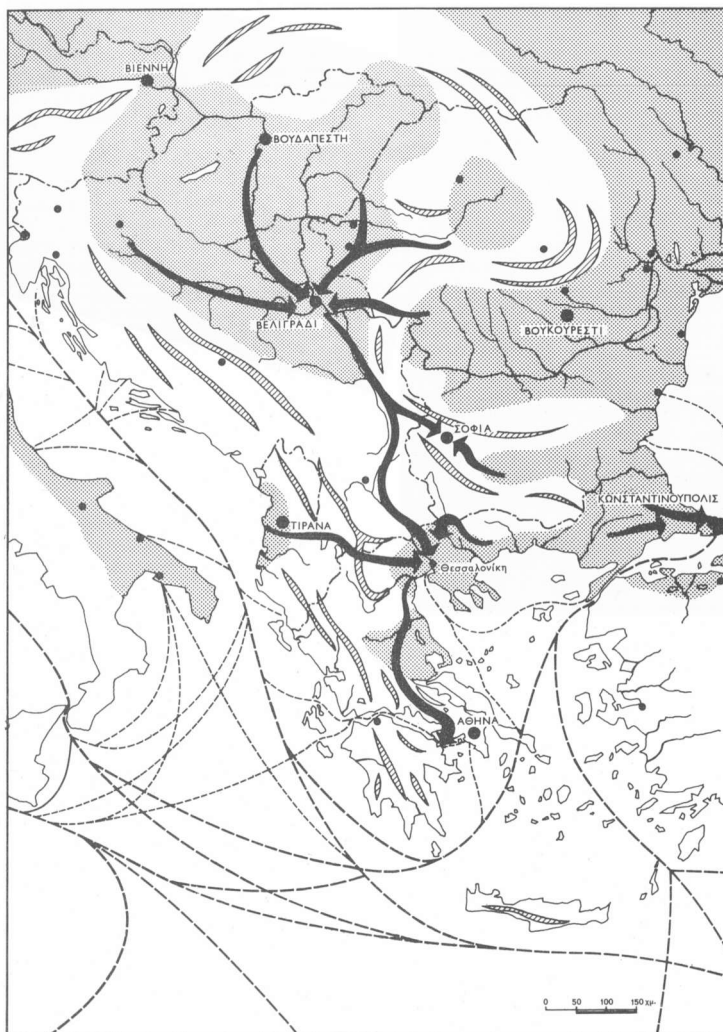
Τό ἄν ἡ θέση τῆς ἐλληνικῆς πρωτεύουσας εὐνόησε ἢ δυσκόλεψε τὴν ἀνάπτυξή της εἶναι ἓνα θέμα πού δέν ἔχει μελετηθεῖ ἐξαντλητικά. Ἡ καλὴ γεωγραφικὴ θέση—καί σάν τέτοια θεωρεῖται κατὰ πρῶτο λόγο ἡ θέση - σταυροδρόμι καί κατὰ δεύτερο λόγο ἡ θέση πάνω σέ ἓνα βασικό ἄξονα κυκλοφορίας, χερσαῖο ἢ θαλάσσιο—ἀποτέλεσε καί ἀποτελεῖ τὸν κυριότερο ἀπὸ τοὺς παράγοντες τῆς ἀνάπτυξης τῶν ἀστικῶν κέντρων.<sup>1</sup> Ἡ ἀνάπτυξη τῆς τεχνολογίας ἐπέτρεψε στὸν ἄνθρωπο νὰ ξεπεράσει τὰ φυσικὰ ἐμπόδια καί νὰ περιορίσει τὸν ἄλλοτε καθοριστικὸ ρόλο τῆς τοπογραφίας στὴ χρῆση τοῦ χώρου. Ὅμως, ἡ οἰκονομία πού προκύπτει ἀπὸ τὴ χρῆση τῶν φυσικῶν ἄξόνων καθὼς καί τὸ γεγονός ὅτι ἡ μακροχρόνια χρῆση τῶν ἄξόνων αὐτῶν ὀδηγεῖ σέ μιὰ ὀργάνωση τοῦ χώρου πού δέν τροποποιεῖται εὐκόλα, εἶναι παράγοντες πού συμβάλλουν ὥστε οἱ παραδοσιακὰ εὐνοϊκὲς θέσεις νὰ διατηροῦν τὴν ἀξία τους.

Μπορεῖ κανεὶς νὰ ὑποθέσει ὅτι ἡ ἐντυπωσιακὴ ἀνάπτυξη τοῦ ἀθηναϊκοῦ συγκροτήματος ὀφείλεται, κατὰ ἓνα μέρος τουλάχιστον, σέ πλεονεκτήματα πού παρουσιάζει ἡ φυσικὴ του θέση. Ἡ ὑπόθεση αὕτη ὀδήγησε τελικὰ στὴν ἀντίληψη, πού φαίνεται νὰ ἐπικρατεῖ γενικά, ὅτι ἡ θέση τῆς Ἀθήνας εἶναι καλὴ.

Ἄν ζητήσουμε νὰ ἐπισημάνουμε τοὺς σπουδαιότερους φυσικοὺς ἄξονες πού παρουσιάζονται στὴν Ἑλλάδα, θὰ διαπιστώσουμε ὅτι εἶναι λίγοι. Τὸ κύριο χαρακτηριστικὸ τοῦ γεωγραφικοῦ χώρου στὸ κεντρικὸ καί νότιο μέρος τῆς Ἑλλάδας εἶναι ἡ διάσπαση: μικρὲς φυσικὲς περιοχὲς ἀπομονωμένες ἢ μιὰ ἀπὸ τὴν ἄλλη. Μόνο στὴ Βόρειο Ἑλλάδα διαπιστώνουμε τὴν ὑπαρξὴ δύο σπουδαίων χερσαίων ἄξόνων. Ἀπ' αὐτοὺς ὁ ἓνας, ὁ ἄξονας τῆς ἀρχαίας Ἑγνατίας ὁδοῦ, εἶναι ὁ λιγότερο σημαντικὸς σήμερα, ἐνῶ ὁ ἄλλος, ὁ ἄξονας τῆς κοιλάδας τοῦ Ἀξιοῦ, ἀποτελεῖ μαζί μὲ τὸν ἄξονα τῆς κοιλάδας τοῦ Μοράβα ἓνα διάδρομο πού συνδέει τὸ Θερμαϊκὸ Κόλπο μὲ τὸ Δούναβη. Ὁ τελευταῖος αὐτὸς ἄξονας εἶναι ἐξαιρετικὰ σημαντικὸς γιὰ τὰ κράτη πού διατρέχει, ἔχει ὅμως ἐλάχιστα ἀξιοποιηθεῖ. Ἡ κατάσταση δέν παρουσιάζεται σήμερα διαφορετικὴ ἀπὸ τὸ 1965, ὅταν ὁ Α. Blanc ἔγραφε σχετικὰ: «Ἀπὸ τὸ Δούναβη μέχρι τὸ μυχὸ τοῦ Αἰγαίου Πελάγους σχηματίζεται ἓνας διάδρομος πού, λόγω τοῦ ρόλου πού θὰ μπορούσε νὰ παίξει [καί] τῶν περιοχῶν πού συνδέει, θὰ μπορούσε νὰ συγκριθεῖ μὲ τὸν διάδρομο τοῦ Ἀράρ (Saône) καί τοῦ Ροδανοῦ (Rhône), τοῦ

1. Γιά μιὰ συστηματικὴ ἐκθεση τοῦ ζητήματος τῆς γεωγραφικῆς θέσης σέ σχέση μὲ τὴν ἀστικὴ ἀνάπτυξη, βλ. P. George, *Précis de Géographie Urbaine*, 4η ἐκδόση, Παρίσι, 1974, Κεφάλαιο III.

Άξονες διεθνούς σημασίας στον γεωγραφικό περίγυρο της Ελλάδας



Πεδινές εκτάσεις.

Άξονες των όρειων όγκων.

Χερσαίοι άξονες.

Σημαντικά αστικά κέντρα.

Πρωτεύοντες θαλάσσιοι δρόμοι.

Δευτερεύοντες θαλάσσιοι δρόμοι.

Είναι φανερή η υπεροχή της θέσης της Θεσσαλονίκης έναντι της Αθήνας, ιδίως σε σχέση με τους χερσαίους άξονες.

ὁποίου ὅμως οἱ δυνατότητες δέν ἀξιοποιήθηκαν ἀκόμα στό πλαίσιο τῆς σύγχρονης οἰκονομίας καί τεχνικῆς.<sup>2)</sup> Οἱ ἄξονες τῆς Ἑγνατίας καί τοῦ Ἀξιοῦ συναντιῶνται στή Θεσσαλονίκη, πού, χάρι καί στό λιμάνι τῆς, ἐξασφαλίζει ἐξαιρετικά πλεονεκτήματα. Ἡ γεωγραφική τῆς θέσι εἶναι τυπικό παράδειγμα σταυροδromοῦ. Ἀντίθετα, ἡ Ἀθήνα βρίσκεται μακριά ἀπό τοὺς κύριους αὐτοὺς χειρωνακτοὺς ἄξονες.

Ἡ θέση τῆς Ἀθήνας σέ σχέση μέ τοὺς θαλάσσιους δρόμους παρουσιάζεται κάπως καλύτερη ἀπό ὅ,τι σέ σχέση μέ τοὺς χειρωνακτοὺς ἄξονες. Ἡ θέση τῆς εἶναι κεντρική γιά τίς θαλάσσιες συγκοινωνίες στόν ἔθνικό χώρο καί δέν βρίσκεται πολύ μακριά ἀπό τή θαλάσσια ὁδὸ πού δδηγεῖ πρὸς τὴ Μαύρη θάλασσα. Ἡ ἔλλειψη ὅμως ἐνδοχώρας μειώνει τὴ σημασία τοῦ τελευταίου πλεονεκτήματος, καί ἡ λειτουργία τοῦ Πειραιᾶ σάν ἐνδιάμεσου σταθμοῦ δέν εἶναι σημαντική, δεδομένου ὅτι ἡ ἀπόσταση ἀνάμεσα στόν Πειραιά καί στο ἐπόμενο σημαντικό λιμάνι πού βρίσκεται ἀκριβῶς πάνω στό θαλάσσιο αὐτὸ δρόμο, τὴν Κωνσταντινούπολη, εἶναι μικρή. Τέλος, ὁ Πειραιᾶς δέν βλέπει πρὸς τὴ Δύση—ὅπως ἡ Πάτρα—, καί ἡ διώρυγα τῆς Κορίνθου δέν συμβάλλει τόσο στή μείωση τῆς σημασίας αὐτοῦ τοῦ μειονεκτήματος. Συμπερασματικά λοιπόν, ἡ θέση τοῦ Πειραιᾶ, χωρὶς νά εἶναι τόσο κακή γιά τίς θαλάσσιες συγκοινωνίες ὅσο τῆς Ἀθήνας γιά τίς χειρωνακτοὺς, εἶναι πάντως μέτρια.

## II

Σύμφωνα μέ τὰ παραπάνω, ἡ θέση τῆς ἑλληνικῆς πρωτεύουσας, σέ σχέση μέ σημαντικούς διεθνεῖς ἄξονες κυκλοφορίας, δέν παρουσιάζει πλεονεκτήματα καί δέν μπορεῖ ἐπομένως νά ἀποτελεῖ τὸ κύριο αἶτιο τῆς ἀστικής ἀνάπτυξης. Λιγότερο εὐκόλου μεθοδολογικά εἶναι ἡ ἀξιολόγηση τοῦ ρόλου πού ἐπαιεῖ στὴν ἀστική ἀνάπτυξη τῆς Ἀθήνας ἡ θέση τῆς σέ σχέση μέ τὸν ἔθνικό χώρο. Ὁ λόγος εἶναι ὅτι ἡ Ἀθήνα, στὴν πορεία τῆς ἀνάπτυξης τῆς, διαμόρφωσε τὸν ἔθνικό χώρο ὑποτάσσοντας τον στό συμφέροντα καί στίς ἀνάγκες τῆς. Ἐμφανίζεται λοιπόν ἡ θέση τῆς σημερα *τεχνιτᾶ* κεντρική. Τὸ πρόβλημα εἶναι νά ἐξεχωρίσουμε τὴ συμβολὴ τῶν φυσικῶν παραγόντων ἀπὸ ἐκείνη τῶν τεχνιτῶν, ὥστε νά διαπιστώσουμε—τελικά—ἀν ἡ κεντρικότητα τῆς Ἀθήνας εἶναι σύμφωνη μέ τὰ γεωγραφικά δεδομένα, μέ τὴν ὁρθολογικὴ χρῆσιν τοῦ χώρου, ἢ ἂν, ἀντίθετα, δημιουργεῖται ἐνάντια στὴ «φυσιολογική» ἐξέλιξη.

2. A. Blanc, *Géographie des Balkans*, Παρίσι, 1965, σελ. 85.

3. *Φυσιολογική* ὁχι βάσει κάποιας ἀ ριπῆς ἀρχῆς, ἀλλὰ σέ σχέση μέ τίς μορφές πού πήρε ἡ ἀστική ἀνάπτυξη, ὅπως προκύπτουν ἀπὸ τὴ μελέτη τῶν δυτικῶν βιομηχανικῶν κοινωνιῶν τοὺς τελευταίους δύο αἰῶνες.

Ἀπάντηση στὰ ἐρωτήματα αὐτὰ μπορεῖ νά δώσει ἡ ἐξέταση τῶν γεωγραφικῶν δεδομένων, ἀλλὰ κυρίως ἡ ἱστορικὴ ἀναδρομὴ πού ἐξηγεῖ κατὰ κυριοῖς συνθήκες δημιουργήθηκε ἡ «κεντρικότητα» τῆς Ἀθήνας.

Ἀν πάρουμε τὰ δεδομένα τῆς τοπογραφίας, βλέπουμε ὅτι ἡ Ἀθήνα βρίσκεται σέ μιά μικρὴ σχετικὰ φυσικὴ περιοχὴ πού περιλαμβάνει τέσσερις πεδιάδες: τῆς Ἀθήνας, τῆς Ἐλευσίνας, τῶν Μεσογείων καί τοῦ Μαραθῶνα. Εἶναι οὐσιαστικά ἀποκομμένη καί ἀπὸ τὴν Πελοπόννησο καί ἀπὸ τὴν ὑπόλοιπη Στερεὰ Ἑλλάδα, πράγμα πού ἀναποκρίνεται στὴ διάσπαση τοῦ ἑλληνικοῦ χώρου, τουλάχιστον σέ ὅ,τι ἀφορᾷ τὴν Κεντρικὴ καί Νότια Ἑλλάδα. Ἐνας μόνος δρόμος περιφερειακῆς σημασίας περνάει ἀπὸ τὴν περιοχὴ τῆς, δρόμος δύσβατος πού τὸν ἀκολουθεῖ ἀναγκαστικά ὁ ταξιδιώτης πού θέλει νά φθάσει διὰ ξηρᾶς στὴν Πελοπόννησο. Ὁ δρόμος αὐτὸς μέχρι τὴν κατασκευὴ τῶν ἑθνικῶν ὁδῶν δέν περνοῦσε κἀν ἀπὸ τὴν πρωτεύουσα. Ἡ διαδρομὴ ἦταν Θῆβα-Ἐλευσίνα-Μέγαρο-Κόρινθος, καί ἀπὸ τὴν Ἐλευσίνα ξεκινοῦσε μιά διακλάδωση πρὸς τὴν Ἀθήνα. Ὅμως γιά πολλὰ χρόνια, γιὰ δεκαετίες μετὰ τὴν ἐγκατάσταση τῆς πρωτεύουσας στὴν Ἀθήνα, οἱ διάφορες περιοχές τοῦ βασιλείου ἐπικοινωνοῦσαν μεταξὺ τους ὅπως καί μέ τὴν πρωτεύουσα διὰ θαλάσσης· τὸ ἑλληνικὸ δίκτυο δικτύου, πρόσφατο ἀπόκτημα, ἄρχισε νά δημιουργεῖται συστηματικά μόνον μετὰ τὸν Πρῶτο Παγκόσμιο Πόλεμο.

Ἀν γυρίσουμε πίσω στὴν Ἑλλάδα τῶν πρώτων δεκαετιῶν ἀπὸ τὴν ἱδρυση τοῦ ἑλληνικοῦ κράτους, θά διαπιστώσουμε ὅτι σὺν τότε βασιλεῖο ὑπῆρχαν τρεῖς σημαντικὲς πόλεις: ἡ Ἀθήνα μέ τὸ λιμάνι τῆς, μικρὸ τότε, ἡ Ἐρμούπολη καί ἡ Πάτρα. Ἡ Ὑδρα καί οἱ Σπέτσες, κἂν ἀκόμα διατηροῦσαν κάποιο πληθυσμὸ, βρίσκονταν σέ δρόμο παρακμῆς. Οἱ ὁλοκαίριες πόλεις τοῦ βασιλείου ἦταν στὴν πραγματικότητα ἀγροτικὲς κωμοπόλεις χωρὶς σημαντικὲς ἀστικὲς λειτουργίες. Οἱ τρεῖς κύριες πόλεις εἶχαν ἡ καθε μιά καί ἀπὸ ἓνα διαφορετικὸ λόγο ὑπαρξης, μιά διαφορετικὴ λειτουργία στὴ ζωὴ τοῦ βασιλείου.

Ἡ Πάτρα ἦταν τὸ ἀναμφισβήτητο οἰκονομικὸ κέντρο τῆς Πελοποννήσου, ὅπου βρίσκονταν τὸ κύριο βάρος τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς τοῦ βασιλείου. Ἦταν μιά κλασικὴ πρωτεύουσα περιφέρειας πού ἡ ἀκμὴ τῆς στηριζόταν στὴν ὀργάνωση τῆς παραγωγῆς καί τῶν ἀνταλλαγῶν τῆς γεωγραφικῆς ἐνδοχωρᾶς.

Ἡ Ἐρμούπολη ἦταν μιά ἰδιότυπη πόλη. Στὰ μέσα τοῦ 19ου αἰῶνα συγκέντρωνε πληθυσμὸ 20 χιλ. περίπου κατοίκων καί ἦταν, κατὰ γενικὴ ὁμολογία, ἡ οἰκονομικὴ πρωτεύουσα τῆς Ἑλλάδας καί ἓνα λιμάνι μέ προσβάσεις καί προσδοκίες πού ξεπερνοῦσαν ἄνετα τὸν οἰκονομικὸ χώρο τοῦ βασιλείου. Βρίσκονταν ἀκριβῶς πάνω στό δρόμο

Κίνηση των λιμανιών της Έρμουπόλης, της Πάτρας και του Πειραιά, 1846-1850

(χιλιάδες φράγκα)

Χρόνος	Έρμουπολη			Πάτρα			Πειραιάς		
	Εισαγωγές	Έξαγωγές	Σύνολο	Εισαγωγές	Έξαγωγές	Σύνολο	Εισαγωγές	Έξαγωγές	Σύνολο
1846	11.194	8.131	19.325	—	—	—	—	—	—
1847	16.696	6.296	22.992	—	—	—	—	—	—
1848	15.133	8.241	23.374	—	—	—	2.433	941	3.374
1849	—	—	—	4.033	6.156	10.189	3.233	364	3.597
1850	—	—	—	3.444	3.766	7.210	—	—	—

Πηγή: Note statistique sur le commerce de la Grèce, Archives Nationales, série F 12, dossier 2670.

για τη Μαύρη Θάλασσα, λίγο καιρό προτού τα ατμόπλοια εκποτίσουν το ίστιοφόρο, και είχε κατορθώσει να είναι ένας σημαντικός ναυτικοσταθμός, ένα αξιόλογο κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου. Ο ρόλος της στον έθνικό χάρο ήταν σημαντικότερος, και τό ότι ήταν μία πόλη νησιώτικη δέν αποτελούσε σπουδαίο μειονέκτημα σέ μία εποχή πού, ούτως ή άλλως, όλες σχεδόν οι επικοινωνίες γίνονταν διά θαλάσσης. Τέλος, ή Έρμουπολη ήταν τό σημείο επαφής ανάμεσα στον έθνικό και τό διεθνή χάρο. Τό τίτρί πού καταναλωνόταν στην Άθήνα, σιγάρι εισαγόμενο κατά τό μεγαλύτερο μέρος, έφθανε στον Πειραιά όχι απ' ευθείας από τό έξωτερικό, αλλά μέσω Έρμουπόλης. Άλλά και γενικότερα τό μεγαλύτερο μέρος του εισαγωγικού εμπορίου της Ελλάδας περνούσε από τά χέρια των Συριανών εμπόρων. Ο παραπάνω πίνακας προέρχεται από την έκθεση ενός Γάλλου διπλωμάτη και δίνει μία εικόνα της σημασίας του εμπορίου της Έρμουπόλης για τό βασίλειο της Ελλάδας γύρω στό 1850.

Σχετικά μέ τον Πειραιά στην ίδια έκθεση αναφέρεται: «Η έμπορικé του κίνηση [του Πειραιά], λίγο-πολύ στάσιμη έδω και μερικά χρόνια, έφτασε τό 1850 συνολικά 3.597.000 φράγκα, από τά όποια τά 3.233.000 αναφέρονται σέ εισαγωγές. Δέν θά πρέπει όμως νά υπολογίζουμε τή συνολική κατανάλωση στην πόλη της Άθήνας, πού τό εμπόριό της εξυπηρετείται από τό λιμάνι του Πειραιά, μέ βάση τά έπίσημα στατιστικά δεδομένα πού αναφέρονται αποκλειστικά στις εισαγωγές οι όποιες γίνονται απ' ευθείας μέσω του Πειραιά. Τό λιμάνι της Σύρας, όπου οι Γάλλοι και οι Άγγλοι έμποροι προτιμούν νά στέλνουν τά έμπορεύματά τους, μπορεί νά θεωρηθεί ή πραγματική αποθήκη της Ελλάδας. Μεγάλο μέρος από τά βιομηχανικά προϊόντα πού καταναλώνονται στην πρωτεύουσα μεταφέρονται εκεί από τή Σύρα...»

Η Άθήνα δέν είχε ιδιαίτερη οικονομική σημασία στό βασίλειο. Η άκμή της τις πρώτες δεκαετίες στηριζόταν αποκλειστικά στό ότι συγκέντρωνε τήν πολιτική και διοικητική έξουσία. Στην άκμή αυτή συνέβαλλαν και οι Έλληνες της δια-

σποράς πού, όταν έρχόντουσαν νά εγκατασταθούν στην Ελλάδα, έχτιζαν τά σπίτια τους στην πρωτεύουσα και κατανάλωναν εκεί εισοδήματα αποκτημένα στο έξωτερικό ή και στην Ελλάδα από τήν εκμετάλλευση άγροτικών εκτάσεων πού είχαν καταφέρει νά άποκτήσουν μετά τήν άποχώρηση των Τούρκων αλλά και άργότερα.

Η Άθήνα λοιπόν τις πρώτες δεκαετίες ήταν μία πόλη παρασιτική ή μετριότητα της θέσης της δέν έμποδίζε τήν κάποια άκμή της άφου ή άκμή αυτή δέν βασίζόταν στη λειτουργική ένταξη του άστικού κέντρου στην οικονομική ζωή του τόπου. Όποιαδήποτε θέση θά ήταν παραδεκτή για τήν εγκατάσταση μιάς πρωτεύουσας παρασιτικής. Η άπομάκρυνση μάλιστα από τους παλαιούς πυρήνες της οικονομικής, κοινωνικής και πολιτικής ζωής εξυπηρετούσε τους νέους άρχοντες πού, άνεπιρρέστοι από τις απαιτήσεις της παλαιάς κοινωνίας, μπορούσαν νά άσκοδν μία έξουσία άπολυταρχική, στηριγμένη στις θαναρικές μαγαγιόνες.

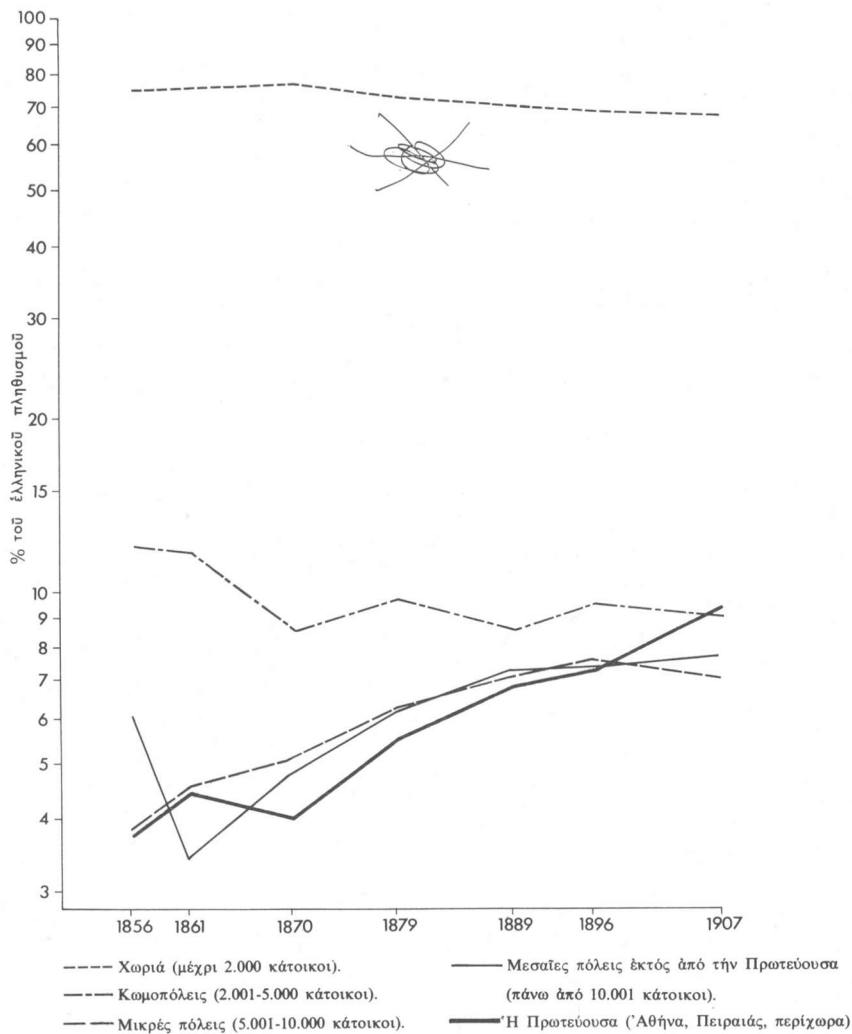
Η άπομάκρυνση του Όθωνα από τήν έξουσία ήταν—στό έπίπεδο της πολιτικής—ό πρώτος σημαντικός κλονισμός από μία κίνηση θαύτερη πού είχε άρχισι μερικά χρόνια νωρίτερα. Πρόκειται για τήν έντατικοποίηση της διείσδυσης της εύρωπαϊκής οικονομίας πού θά άναστατώσει όλόκληρη τήν εύρύτερη γεωγραφική περιοχή των Βαλκανίων και της Άνατολικής Μεσογείας και θά προκαλέσει τή ριζική άλλαγή των κοινωνικών και οικονομικών δομών στις χώρες της περιοχής αυτής.

Η ίσορροπία στην όποια είχε φθάσει τό ελληνικό άστικό δίκτυο γύρω στά μέσα του 19ου αιώνα στηριζόταν σέ οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες πού έπρόκειτο νά άνατραπούν άρδην: σέ μία οικονομική ζωή πού προχωρούσε μέ βήματα νάνου, έλάχιστα έμπορευματοποιημένη και διασπασμένη σέ μικρές άπομονωμένες περιοχές.

Η διείσδυση του ξένου κεφαλαίου είχε καταστροφικές συνέπειες στην πρόσκαιρη ίσορροπία του άστικού δικτύου των πρώτων μετεπανάστατικών δεκαετιών. Τή διάσπαση του γεωγραφικού χώρου έπρόκειτο νά άντικαταστήσει μία νέα δργάνωση του άνταποκρινόμενης στην άνάγκη του ένιαιίου και πολύπλευρου έλέγχου του έθνικού χώ-

4. Note statistique sur le commerce de la Grèce, Archives Nationales (Γαλλικά Έθνικά Άρχεία), série F 12, dossier 2670.

Ἀστικοποίηση στήν Ἑλλάδα 1856-1907

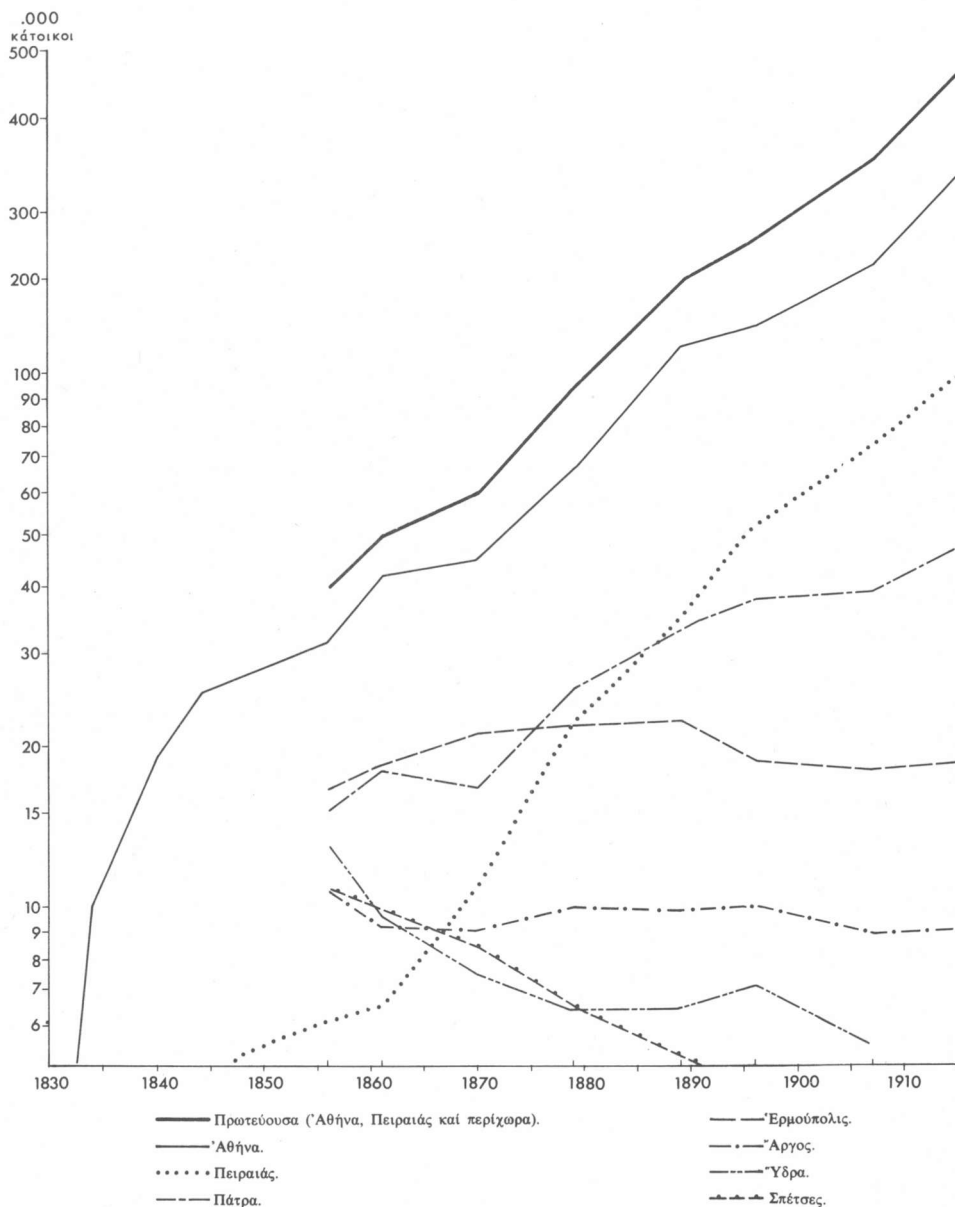


Εἶναι φανερή ἡ αὐξηση, σχετική καί ἀπόλυτη, τοῦ ἀστικοῦ πληθυσμοῦ, ἰδίως μετὰ τό 1870, ὅπως καί ὁ δυναμισμός τῆς Πρωτεύουσας.

Πηγή: Τά ἀποτελέσματα τῶν ἀπογραφῶν πληθυσμοῦ.

# Ἐξέλιξη τοῦ πληθυσμοῦ τῶν κυριωτέρων πόλεων τοῦ ἐλληνικοῦ βασιλείου τόν 19ο αἰώνα

(Περιλαμβάνονται οἱ πόλεις, πού ὁ πληθυσμός τους ξεπερνοῦσε τίς 10.000 τό 1856, καί ὁ Πειραιάς).



Πηγή: Τά ἀποτελέσματα τῶν ἀπογραφῶν πληθυσμοῦ.

ρου ἀπὸ ἓνα μοναδικὸ κέντρο. Δὲν ἦταν πιά δυνατό νά συνεχίζεται τὸ μοίρασμα τοῦ πολιτικο-στρατιωτικοῦ καὶ οἰκονομικοῦ ἐλέγχου ἀνάμεσα στὴν Ἑρμοῦπολιν καὶ τὴν Ἀθήναν, οὔτε μπορούσε νὰ συντηρεῖται ἡ οἰκονομία τῆς αὐτᾶρκειας στὶς διάφορες οἰκονομικὲς περιοχές, πράγμα πού μείωνε τὴν ἐξάρτησή τους ἀπὸ τὸν ἔξω κόσμον, ἄρα καὶ τὶς δυνατότητες ἐκμετάλλευσης τῶν φυσικῶν τους πόρων καὶ γενικότερα τοῦ ἐλέγχου τους.

Ἀρχίζει λοιπὸν ἀπὸ τὰ μέσα τοῦ 19ου αἰῶνα ἡ ὑποχώρηση τῆς Ἑρμοῦπολης, στὴν ὁποία θὰ συμβάλει καὶ ἡ ἀντικατάσταση τῶν ἱστιοφόρων ἀπὸ τὰ ἀτμόπλοια, πράγμα πού θὰ μειώσει τὴν ἀξία τῆς θέσης τῆς σάν ἐνδιάμεσου σταθμοῦ στοῦ δρόμο πρὸς τὴ Μαύρη Θάλασσα. Τὸ ρόλο τῆς Ἑρμοῦπολης στὸ ἑλληνικὸ ἐμπόριο θὰ ἀναλάβει ὁ Πειραιάς. Ἔτσι στὸ διπολικὸ ἀστικὸ συγκρότημα Ἀθήνας-Πειραιᾶ, πού σχηματίζεται τὸ δεύτερο ἡμισυ τοῦ 19ου αἰῶνα, συγκεντρώνεται καὶ ὁ οἰκονομικὸς ἐλεγχος τοῦ ἐθνικοῦ χώρου, παράλληλα μὲ τὸν πολιτικοστρατιωτικὸ πού, ἄλλωστε, μόνο τὴν ἐποχὴ αὐτὴ ἀρχίζει νά γίνεται πραγματικά ἀποτελεσματικός.<sup>5</sup>

Ἡ ἑλληνικὴ πρωτεύουσα ὥς τὸ τέλος τοῦ 19ου αἰῶνα ἀποκτᾷ ἀξιόλογες διαστάσεις: ὀργανώνεται, ἐξοπλίζεται, συγκεντρώνει τὸ εἰσαγωγικὸ κυρίως ἐμπόριο καὶ τὴν κάποια διομηχανία πού ἀρχίζει νὰ ἀναπτύσσεται. Ἡ ἀστικοποίηση πού προκαλεῖται ἀπὸ τὴ διάλυση τῆς παραδοσιακῆς οἰκονομίας τῆς ὑπαίθρου εὐνοεῖ κυρίως τὴν πρωτεύουσα πού αὐξάνει γρήγορα τὸν πληθυσμό της, ἀκόμα καὶ τὶς τελευταῖες δεκαετίες τοῦ 19ου αἰῶνα, ὅταν ἡ μετανάστευση πρὸς τὶς ΗΠΑ ἀπορροφᾷ ἓνα μεγάλο μέρος ἀπὸ τὸν πλεονάζοντα ἄγροτικὸ πληθυσμὸ καὶ μειώνει τὸ γενικὸ ρυθμὸ ἀστικοποίησης. Τὴν ἴδια ἐποχὴ ἓνας πληθυσμὸς ξεριζωμένος ἐγκαθίσταται ὑπὸ ἄθλιες συνθήκες στὶς φτωχικὲς συνοικίες τῶν δύο πόλεων, Ἀθήνας καὶ Πειραιᾶ.

Ἡ ἀνάπτυξη τῶν πρωτεύουσῶν εἶναι ἓνα φαινόμενο πού χαρακτηρίζει τὶς βαλκανικὲς χώρες τὴν ἐποχὴ αὐτὴ τῆς διεξόδου τοῦ καπιταλισμοῦ.<sup>6</sup> Στὴν Ἑλλάδα ἐμφανίζεται πιὸ ἔντονο, γιατί συμβάλλουν στὴν ἀνάπτυξη αὐτὴ λόγοι εἰδικοὶ πού συνδέονται μὲ τὴν ἐπιστροφή τῶν Ἑλλήνων τῆς διασπορᾶς. Αὐτοὶ λίγο-λίγο γυρίζουν στὴν Ἑλλάδα, διωγμένοι ἀπὸ τὴν πίεση τοῦ δυτικοῦ ἱμπεριαλισμοῦ πού δὲν ἔχει πιά τὴ δυνατότητα νά μοιρά-

ζεται τὶς ἐπιχειρήσεις τοῦ στίς ξένες χώρες μὲ τὸ ἑλληνικὸ στοιχείο, καὶ ἐγκαθίστανται στὴν πρωτεύουσα.

Ἄν καὶ τὸ φαινόμενο τῆς ἰσχυροποίησης τῆς ἑλληνικῆς πρωτεύουσας τὸ δεύτερο ἡμισυ τοῦ 19ου αἰῶνα δὲν μᾶς ἐκπλήσσει, εἶναι ὅμως χρησιμὸ νὰ ἀναζητήσουμε τὰ μέσα μὲ τὰ ὁποῖα πραγματοποιοῖται. Ἐπανερχόμαστε ἔτσι στὸ θέμα τῆς θέσης τῆς ἑλληνικῆς πρωτεύουσας καὶ τοῦ ρόλου πού ἐπαιεῖ ἡ θέση αὐτὴ στὴν ἀνάπτυξή της.

Στὸ ἑλληνικὸ βασίλειο ἡ θέση τῆς Ἀθήνας ἦταν ἀπόκεντρη. Ὅπως εἶδαμε ὅμως, τὸ μειονέκτημα αὐτὸ κατὰ τὶς πρώτες δεκαετίες τῆς ζωῆς τῆς πρωτεύουσας δὲν ἔχει ἰδιαίτερη σημασία, δεδομένου ὅτι ἡ λειτουργία της συνδέεται πολὺ χαλαρά μὲ τὴν οἰκονομικὴ ζωὴ τῶν ἄλλων περιοχῶν. Δὲν μπορούμε νὰ ποῖμε τὸ ἴδιο καὶ γιὰ τὴ μετέπειτα ἐποχὴ. Ἀντίθετα, τότε ἡ κυριαρχία τῆς Ἀθήνας μέσα στὸν ἐθνικὸ χώρο θὰ διευκολυνόταν, ἂν ἡ θέση τῆς μπορούσε νὰ βελτιωθεῖ. Καὶ στὴν πραγματικότητα αὐτὸ συνέβη. Τὶς τελευταῖες δεκαετίες τοῦ 19ου αἰῶνα, κατὰ τὶς ὁποῖες τὸ ξένο κεφάλαιο<sup>7</sup> εἰσέβαλε στὴ χώρα, πραγματοποιήθηκαν τεράστια γιὰ τὰ μέσα τῆς τότε Ἑλλάδας δημιουργία ἔργα, κυρίως συγκοινωνιακά, ὅπως ἡ κατασκευὴ σιδηροδρόμων καὶ ἡ διάνοιξη τῆς διώρυγας τῆς Κορίνθου, πού εἶχαν σάν ἀποτέλεσμα νὰ σπάσει ἡ γεωγραφικὴ ἀπομόνωση τῆς πρωτεύουσας. Φυσικά τὰ ἔργα αὐτά καθώς καὶ οἱ συνέπειές τους ἐξυπρέτησαν τὴν περαιτέρω διεξόδο τῆς εὐρωπαϊκοῦ καπιταλισμοῦ. Ἄλλα ἔργα πάλι, σέ γειτονικὲς περιοχές τῆς Ἀθήνας, ἡ ἀποξήρανση τῆς Κοπαίδας καὶ ἡ ἐκμετάλλευση τῶν ὀρυχείων τοῦ Λαυρίου, τόνωσαν τὴν οἰκονομικὴ ζωὴ τῆς πρωτεύουσας, ἐνῶ τέλος τὰ ἔργα πού ἀπέβλεπαν στὸν ἐξοπλισμὸ τῆς Ἀθήνας καὶ τοῦ Πειραιᾶ (τὸ τραῖνο Ἀθηνῶν-Πειραιῶς καὶ τὰ λιμενικά ἔργα στὸν Πειραιᾶ) συνέβαλαν καὶ αὐτὰ στὴν ἐπιτάχυνση τῆς ἀνάπτυξης τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς τῆς πρωτεύουσας.

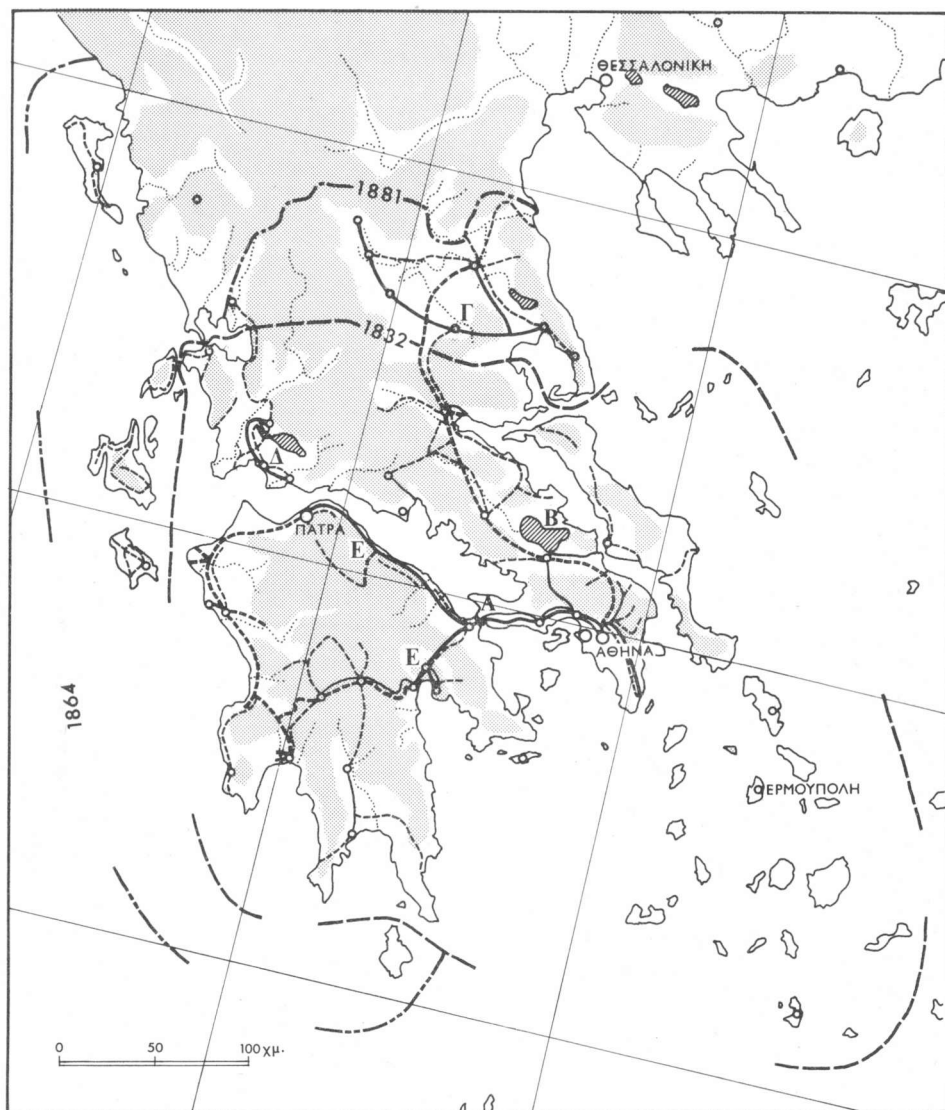
Τὰ μεγάλα ἔργα τῶν τελευταίων δεκαετιῶν τοῦ 19ου αἰῶνα φαίνεται νὰ ὑποδηλώνουν ἓνα σχέδιο γιὰ τὴν ἐνίσχυση τῆς πρωτεύουσας. Ἡ κατασκευὴ τοῦ σιδηροδρομικοῦ δικτύου ἀποτελεῖ μιὰ περίπωση, ὅπου αὐτὸς ὁ στόχος προβάλλει καθαρά. Τὴν ἴδια πρόθεση φανεροῦν καὶ ἡ ἀπόφαση γιὰ τὴν τομὴ τοῦ Ἰσμοῦ τῆς Κορίνθου, δεδομένου ὅτι τὴν ἐποχὴ πού τὰ ἀτμόπλοια ἀντικαθιστοῦσαν τὰ ἱστιοφόρα, τὸ ὄφελος ἀπὸ ἓνα τόσο δύσκολο ἔργο ἐμφανιζόταν—ὅπως καὶ ἦταν πράγματι—μηδαμινὸ γιὰ τὴν οἰκονομία τῆς χώρας στοῦ συνόλου της. Πραγματοποιήθηκε ὅμως γιατί, πέρα ἀπὸ τὸ συμφέρον τῶν ἐργοληπτῶν, εὐνοοῦσε τὴν ἀνάπτυξη τοῦ Πειραιᾶ σέ βάρος τῶν ἄλλων σημαντικῶν λιμενιῶν τῆς χώρας, τῆς Πάτρας καὶ τῆς Ἑρμοῦπολης.

7. Συμπεριλαμβανομένου καὶ τοῦ παροικιακοῦ.

5. Ἡ ὑπαρξὴ τῆς ληστείας ἀποτελεῖ ἀπόδειξη τοῦ πόσο περιορισμένος ἦταν ὁ στρατιωτικὸς ἐλεγχος τῆς Ἀθήνας στὴν ὑπόλοιπη χώρα γιὰ δεκαετίες.

6. Ἡ Σόφια, πρωτεύουσα τῆς Βουλγαρίας ἀπὸ τὸ 1878, εἶχε 16.000 πληθυσμὸ τὸ 1876, 31.000 τὸ 1887, καὶ 67.000 τὸ 1900. Ἡ (δευτέρη) ἀνάπτυξη τοῦ Βελιγραδίου, πρωτεύουσας τῆς Σερβίας, ἀρχίζει γύρω στὰ 1867· ὁ πληθυσμὸς του, πού κυμαινόταν γύρω στίς 20.000, φτάνει στίς 60.000 τὸ 1890. Βλ. *Géographie Universelle*, τόμος VII, μέρος δεύτερο (Italie - Pays Balkaniques), Παρίσι, 1934, σελ. 432 καὶ 501.

Τά κυριότερα δημόσια έργα στην Ελλάδα μέχρι τό 1909



- Σιδηροδρομική γραμμή κατασκευασμένη μέχρι τό 1886.  
 - - - - Σιδηροδρομική γραμμή κατασκευασμένη ανάμεσα στο 1886 και τό 1909.  
 ——— Δρόμος κατασκευασμένος μέχρι τό 1867.  
 - - - - Δρόμος κατασκευασμένος ανάμεσα στο 1867 και τό 1909.

- Α. Διώρυγα της Κορίνθου.  
 Β. Αποθήκη της λίμνης της Κωπαΐδας.  
 Γ. Σιδηρόδρομοι της Θεσσαλίας.  
 Δ. Σιδηρόδρομοι της βορειοδυτικής Ελλάδας.  
 Ε. Σιδηρόδρομοι της Πελοποννήσου.



Ὑστερα ἀπὸ τὴν πραγματοποίηση τῶν ἔργων τῶν τελευταίων δεκαετιῶν τοῦ 19οῦ αἰῶνα ἡ θέση τῆς Ἀθήνας καὶ τοῦ Πειραιᾶ εἶχε μετατραπῇ ἀπὸ ἀπόκεντρο σὲ πλεονεκτική. Πραγματικά, χάρη στὸ σιδηροδρομικὸ δίκτυο, εἶχε ἐξασφαλιστεῖ ἡ ἐπικοινωνία τῆς πρωτεύουσας μὲ ὅλες τὶς οικονομικὰ σημαντικὰ περιοχὰς τῆς χώρας.

Ἄν λάβουμε ὑπ' ὄψη τὰ πλεονεκτήματα ἀπὸ τὴν κατασκευή τῆς διώρυγας τῆς Κορινθίου—ἀνεξάρτητα ἀπὸ τὸ πόσο ἀκριβὰ κόστισε τὸ ἔργο αὐτό—τὸ γεγονός ὅτι ἡ περιοχή τῆς Ἀθήνας ἀπόκτησε ἕνα ἄρκετὰ καλὰ ἐξοπλισμένο λιμάνι καὶ ἕνα πικνὸ σιδηροδρομικὸ δίκτυο (τέσσερις διαφορετικὲς γραμμὲς διέτρεχαν τὴν πεδιάδα τῆς Ἀθήνας), καθὼς καὶ τὴ συγκέντρωση στὴν περιοχή αὐτὴ ποικίλων οικονομικῶν δραστηριοτήτων καὶ βιομηχανικῶν ἐγκαταστάσεων, καταλαβαίνουμε ὅτι ἡ μετέπειτα ἀκμὴ τῆς ἑλληνικῆς πρωτεύουσας στηρίχθηκε στὶς ἐξελίξεις τῶν τελευταίων δεκαετιῶν τοῦ 19οῦ αἰῶνα.

Ἡ ἀρχικὴ συσσώρευση πού πραγματοποιήθηκε στὴν Ἀθήνα ἀποδείχθηκε κρίσιμη γιὰ τὴν ἐξέλιξη τοῦ ἑλληνικοῦ ἀστικοῦ δικτύου, ἀλλὰ καὶ γιὰ τὴ χωροταξικὴ ἐξέλιξη τῆς χώρας στὸ σύνολό της. Ὑστερα ἀπὸ τοὺς βαλκανικοὺς πολέμους, τὰ σχετικὰ πλεονεκτήματα τῆς τεχνητὰ δημιουργημένης εὐνοϊκῆς θέσης τῆς πρωτεύουσας μᾶλλον ἐθνικὸ χῶρο παρουσιάζονται σημαντικὰ μειωμένα. Ἡ Ἀθήνα βρίσκεται ἀπόκεντρα, ἀκόμα καὶ μὲ τὸ κριτήριο τῆς γειννίας πρὸς τὸ γεωμετρικὸ κέντρο θάρους τοῦ ἐθνικοῦ χώρου. Ἡ προσάρτηση τῶν νέων ἐκτάσεων μετατοπίζει τὸ κέντρο αὐτὸ πρὸς τὰ βόρεια. Ἀλλὰ τὸ κυριότερο δυσμενὲς στοιχεῖο γιὰ τὴν πρωτεύουσα εἶναι ὅτι στὸν ἐθνικὸ χῶρο προστίθεται μιὰ πόλη μὲ ἐξαιρετικὴ θέση, ἡ Θεσσαλονίκη.

Καὶ μόνο οἱ διαμάχες τῶν βαλκανικῶν χωρῶν γιὰ τὴν ἀπόκτηση τῆς φυσικῆς αὐτῆς διεξόδου πρὸς τὴ Μεσόγειο ἀρκοῦν γιὰ νὰ καταλάβουμε τὴ σημασία πού θὰ μπορούσε νὰ ἀποκτήσει ἡ πόλη αὐτή. Γιὰ δευτέρη ὁμῶς φορά οἱ πολιτικὲς καὶ κοινωνικὲς συνθήκες ἔρχονται νὰ ἐκτρέψουν τὴ «φυσιολογικὴ» ἐξέλιξη τῶν πραγμάτων. Ὑστερα ἀπὸ τὴν τεχνητὴ ἀκμὴ τῆς Ἀθήνας καὶ τοῦ Πειραιᾶ, ἡ ἀνάπτυξη τῆς Θεσσαλονικῆς σύμφωνα μὲ τὶς δυνατότητες τῆς θέσης τῆς προσκομίζει πρῶτα στὴν ὑπάρχουσα δομὴ τοῦ ἀστικοῦ δικτύου τῆς παλίας Ἑλλάδας—μὲ κύριο χαρακτηριστικὸ τὴν ἰσχύ τῆς πρωτεύουσας καὶ ἐπομένως καὶ τῶν συμπεριόντων πού συνδέονται μ' αὐτήν—καὶ μετὰ στὶς συνθήκες τῆς ἐποχῆς τοῦ μεσοπολέμου, πού δὲν ἐπέτρεψαν τὴν αὐτόνομη καὶ ὀρθολογικὴ ἀνάπτυξη τῆς χώρας σὲ συνεργασία μάλιστα μὲ τοὺς βαλκανικοὺς γείτονές της. Ἔτσι, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι ὁ πληθυσμὸς τῆς Θεσσαλονικῆς ἐνισχύθηκε κατὰ ποσοστὸ ἄρκετὰ ἀνώτερο ἀπὸ τὸ ρεῦμα τῶν προσφύγων ἀπὸ ὅσο ὁ πληθυσμὸς τῆς Ἀθήνας

(τὸ 1928 οἱ πρόσφυγες στὴ Θεσσαλονίκη ἀποτελοῦσαν τὸ 47,8% τοῦ πληθυσμοῦ, ἐνῶ τὸ ἀντίστοιχο ποσοστὸ γιὰ τὴν Ἀθήνα-Πειραιᾶ καὶ τὰ περίχωρα ἦταν 32,5%), ἡ συνολικὴ αὐξησὴ τοῦ τῆν περίοδο 1920-1940 ἀκολούθησε ρυθμὸ σημαντικὰ χαμηλότερο ἀπὸ τὸν ἀντίστοιχο τῆς πρωτεύουσας. Ὁ μέσος ἐτήσιος ρυθμὸς αὐξησῆς γιὰ τὰ χρόνια 1920-1940 εἶναι στὴ Θεσσαλονίκη 2,4% ἐνῶ στὴν Ἀθήνα-Πειραιᾶ-περίχωρα εἶναι 4,6%, μὲ ἀποτέλεσμα ὁ πληθυσμὸς τῆς Θεσσαλονικῆς στὶς παραμονὲς τοῦ πολέμου νὰ εἶναι 278.145, ἐνῶ τῆς πρωτεύουσας νὰ ἔχει ξεπεράσει τοὺς 1.124.109.

Ἡ μεταπολεμικὴ ἐξέλιξη ἀκολούθησε τὴν πορεία τῆς προπολεμικῆς. Ἄν καὶ ἡ Θεσσαλονίκη αὐξήσῃ τὸν πληθυσμὸ τῆς μὲ ρυθμὸ ἴδιο μ' αὐτὸν τῆς Ἀθήνας (μέσος ἐτήσιος ρυθμὸς 1951-1971: 3,1% καὶ γιὰ τὶς δύο πόλεις), καὶ μάλιστα κατὰ τὴ δευτέρη μεταπολεμικὴ δεκαετία (1961-71) παρουσιάσει ρυθμὸ ὕψηλότερο ἀπὸ ἐκεῖνον τῆς πρωτεύουσας (3,9% ἔναντι 2,3%), ὥστόσο, φαίνεται ἀπὸ τοὺς ἀπόλυτους ἀριθμοὺς ὅτι ἡ παλιὰ ἀνοιγὶ μᾶλλον παρά κλείνει. Τὸ θάρος τοῦ πολεοδομικοῦ συγκροτήματος τῆς Ἀθήνας εἶναι πῶς συντριπτικὸ σήμερα σὲ σχέση μὲ τὴ Θεσσαλονίκη ἀπὸ ὅτι προπολεμικά.

Ἄν πάλι ἀπὸ τὰ πληθυσμιακὰ δεδομένα περάσουμε στὰ οικονομικὰ καὶ γεωγραφικά, διαπιστώνουμε τὸ παραδόξο ὅτι, ἐνῶ ἡ Θεσσαλονικὴ βρίσκεται στὸ κέντρο μιᾶς πλούσιας περιφέρειας, μὲ πῶς ὀρθολογικὴ χωροταξικὴ δομὴ ἀπὸ ὅτι ἡ κεντρικὴ καὶ νότια Ἑλλάδα, δὲν ἔχει καμιά αὐτονομία οὔτε στὶς ἐπενδυτικὲς πρωτοβουλίες οὔτε στὴ διαχείριση τῶν πραγμάτων τῆς περιφέρειᾶς της. Ἔτσι, ὅστερα ἀπὸ ἕξη δεκαετίες ζωῆς στὸν ἐλεύθερο ἑλληνικὸ χῶρο, ἡ μόνη ἑλληνικὴ πόλη μὲ πραγματικὰ ἀξίολογία γεωγραφικὴ θέση βρίσκεται ἀπόλυτα ἐξαρτημένη ἀπὸ τὴν πρωτεύουσα, πού ἡ θέση τῆς εἶναι μέτρια.<sup>8</sup>

### III

Τὸ συμπέρασμα, παρὰ τὸ φαινομενικὰ παράδοξο τοῦ πράγματος, εἶναι ὅτι ἡ γεωγραφικὴ θέση τῆς ἑλληνικῆς πρωτεύουσας ἦταν καὶ εἶναι μέτρια, ἂν ὅχι κακή. Ἡ ἐντυπωσιακὴ ἀνάπτυξη τῆς κατὰ τοὺς δύο τελευταίους αἰῶνες, πού ἐπιτρέπει νὰ τὴ θεωρήσουμε σὰν «πόλη-μανιτάρ», δὲν στηρίχθηκε σὲ γεωγραφικά πλεονεκτήματα, ἀλλὰ ἦταν τὸ

8. Βλ. μεταξύ ἄλλων καὶ τὸ ἄρθρο τοῦ Guy Burgel: «Les comptabilités bancaires, méthode d'étude des dynamismes régionaux: l' exemple de la Banque Commerciale de Grèce», *Revue de Géographie de Lyon*, 1970, No. 2, σ. 175: «...ἐπιθεωρῶνται...πὺς ἡ σημερινὴ ἀνάπτυξη τῆς Θεσσαλονικῆς εἶναι ξένη πρὸς τὴν τοπικὴ πρωτοβουλία: ἡ χρηματοδότηση γίνεται στὴν ἐθνικὴ κλίμακα ὅταν πρόκειται γιὰ ἀθηναϊκὴ ἐπένδυση (π.χ. ἡ Βιογᾶλκο) καὶ κυρίως στὴ διεθνὴ κλίμακα (Πετροχημικὸ συγκρότημα Esso Pappas)».

αποτέλεσμα των ιδιότυπων συνθηκών ανάπτυξης της χώρας μας.

Η ανάπτυξη μιας πόλης, άκόμα και η απότομη και γρήγορη ανάπτυξη, δεν είναι αναγκαστικά μεταβολή δυσμενής. Μπορούμε να την αξιολογήσουμε μόνο σε σχέση με τις γενικότερες συνθήκες μέσα στις οποίες πραγματοποιείται και, άκόμα και αν οι άρνητικές πλευρές υπερέχουν σε σχέση με τις θετικές, πάντως οι τελευταίες δεν παύουν να υπάρχουν.

Η ανάπτυξη της Αθήνας συμπορεύτηκε με την οικονομική ανάπτυξη της χώρας που για τη μορφή της πολλές και γνωστές είναι οι κριτικές που μπορούν να γίνουν. Τό ότι η χώρα μας διαθέτει ένα μεγάλο πολεοδομικό συγκρότημα δεν είναι άφ' εαυτού δυσάρεστο. Άντανακλά μία συγκέντρωση κεφαλαίου που προϋποθέτει και στηρίζει την οικονομική ανάπτυξη.

Ο προβληματισμός αρχίζει να υπάρχει από τη στιγμή που θά αποφασίσουμε να συζητήσουμε τις άρνητικές πλευρές της ανάπτυξης της πρωτεύουσας σε σχέση με άλλες πόλεις της Ελλάδας (τις χαμένες ευκαιρίες για την ανάπτυξη και άλλων αστικών κέντρων), το κοινωνικό κόστος που η ανάπτυξη της πρωτεύουσας προϋπέθετε και προϋποθέτει για να δημιουργηθεί και να συντηρηθεί (πάντα σχετικά με το αντίστοιχο κόστος εναλλακτικών λύσεων) καθώς και τα προβλήματα που περικλείει η υπέρμετρη ανάπτυξη της για το μέλλον της ίδιας και του τόπου. Στο σημείο αυτό παρεμβαίνει η κριτική της θέσης της πρωτεύουσας. Από τη στιγμή που διαπιστώσουμε ότι η θέση αυτή ήταν και είναι μέτρια και ότι η ανάπτυξη της Αθήνας πραγματοποιήθηκε παρά το σοβαρό αυτό μειονέκτημα, καταλαβαίνουμε ότι το σχετικό κόστος υπήρξε υψηλό. Η μελέτη των δημοσίων έργων του τέλους του 19ου αιώνα, της δημιουργίας ενός αντιορθολογικού σιδηροδρομικού δικτύου, της παράλογης διάνοιξης του Ισθμού της Κορίνθου, κάνει φανερό πως πλήρως (στην κυριολεξία) ο ελληνικός λαός την ακμή της Αθήνας του τέλους του 19ου αιώνα.

Η καταθλιπτική κυριαρχία της Αθήνας στο αστικό δίκτυο έμπόδισε την ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης, που θά μπορούσε να δημιουργήσει οικονομικές σχέσεις και δομές διαφορετικές, πιο υγιείς απ' αυτές που δημιούργησε η ανάπτυξη της Αθήνας. Έπίσης οι ίδιες επενδυτικές και άλλες προσπάθειες, αν είχαν διοχετευθεί προς τη Θεσσαλονίκη αντί προς την Αθήνα, θά είχαν ίσως δώσει και ποσοτικά σημαντικότερα αποτελέσματα.

Η αδυναμία του αστικού δικτύου της χώρας και η παρακμή των μεσαίων αστικών κέντρων συνδέονται επίσης με την υπερανάπτυξη της πρωτεύουσας που στηρίζτηκε και στην απομυζήση δυνάμεων—υλικών και ανθρώπινων—απ' αυτά. Η διάλυση του αστικού δικτύου θά μπορούσε να είχε

αποφευχθεί μέσα στα πλαίσια μιας διαφορετικής πορείας ανάπτυξης, λιγότερο στηριγμένης στην παντοδυναμία της πρωτεύουσας. Και, βέβαια, η συντήρηση ενός υγιούς αστικού δικτύου θά έμπόδιζε την αποσάθρωση του οικιστικού ιστού της αγροτικής ενδοχώρας.

Οι υποθέσεις μπορούν να πολλαπλασιάζονται επ' άπειρον και να όδηγούν πολύ μακριά. Μπορούμε όμως να παραμείνουμε σε ένα συμπέρασμα που είναι αναμφισβήτητο: έφ' όσον η θέση της Αθήνας είναι μέτρια, οι προσπάθειες που έχουν ως τώρα καταβληθεί για την—πέρα από τα όριμένα όρια—ανάπτυξη της θά είχαν αποδώσει περισσότερα, ποιοτικά και ποσοτικά, αν είχαν στραφεί και προς κάποια άλλη ή κάποιες άλλες πόλεις. Η μέχρι τώρα ανάπτυξη της Αθήνας, σχετική και απόλυτη, δεν ανταποκρίθηκε προς ένα πρότυπο ορθολογικής ανάπτυξης της χώρας με κριτήριο τα δικά της συμφέροντα, αλλά επιβλήθηκε από συγκυρίες και επιδιράσεις που συχνά ξεκινούσαν από συμφέροντα ξένα.

Επικρατεί η αντίληψη ότι σήμερα βρισκόμαστε πάλι μπροστά σε κάποιο σταυροδρόμι της ιστορίας μας, και, ίσως για πρώτη φορά, συνειδητοποιείται ότι ο τρόπος με τον οποίο θά χρησιμοποιήσουμε το χώρο μπορεί να είναι καθοριστικός για το μέλλον. Το πρόβλημα της «υπερανάπτυξης» της πρωτεύουσας τίθεται συχνά, και ίσως διαγράφονται έλπίδες να ξεκινήσουν κάποιες προσπάθειες για τη σωστή αντιμετώπισή του.

Το έπιχειρημα ότι η συγκέντρωση στην Αθήνα δεν μπορεί να άνακοπει, έπειδή—ανάμεσα στα άλλα—η πρωτεύουσα βρίσκεται σε έξαιρετική γεωγραφική θέση, έχει συνήθως κυρίαρχο ρόλο στις σχετικές συζητήσεις. Η ύποστήριξη της άποψης για τη θέση της Αθήνας τις πιο πολλές φορές βασίζεται σε αναλύσεις της σημερινής χωροταξικής δομής της χώρας, όπου πράγματι αποδεικνύεται (το αὐταπόδεικτο) ότι η Αθήνα βρίσκεται σε θέση κεντρική και έπικαιρη *σε σχέση με την οργάνωση αυτή*.<sup>9</sup> Παραβλέπεται βέβαια, στις αναλύσεις αυτές, ότι έναςλόκληρος αιώνας απόλυτης έπικράτησης της πρωτεύουσας δημιούργησε τη σημερινή οργάνωση του έθνικού χώρου, *αντίθετα* προς τα γεωγραφικά δεδομένα και με τεράστιο κόστος. Δεν είναι λοιπόν η «κεντρικότητα» της πρωτεύουσας που επικαλούνται μία έγγενους ιδιότητα της θέσης της, και η στατική άναλυση της σημερινής κατάστασης δεν πρέπει να παίζει ρόλο καθοριστικό στις αποφάσεις μας για τη μορφή που θά δώσουμε στον έθνικό χώρο.

9. Είναι περικό βέβαια να συζητηθεί η έπιχειρηματολογία που προσαπεί να στηριχθεί στην ακμή της Αρχαίας Αθήνας για να δείξει ότι η θέση της σύγχρονης είναι καλή. Άρκει να σκεφτούμε ποιές ήταν οι συνθήκες της άναπτυξης της αρχαίας πόλης καθώς και το γεγονός ότι στο Μεσαίωνα και μετά, όταν οι συνθήκες αυτές έπαψαν να ισχύουν, η Αθήνα μετατράπηκε σε μία αγροτική κομπούλη.

Εἶναι γνωστό τό ἀξίωμα τῆς ἀνθρωπογεωγραφίας ὅτι οἱ γεωγραφικές συνθήκες προσφέρουν τό πλαίσιο γιά τήν ἀνθρώπινη δράση, ἀλλά δέν τήν καθορίζουν. Ἐπίσης ἡ ἀνθρώπινη ἐπέμβαση μεταβάλλει μέ τή σειρά της τίς γεωγραφικές συνθήκες, σήμερα μάλιστα, σέ βαθμό πού μπορεῖ νά φτάσει τά ἐπίπεδα τῆς καταστροφῆς. Ὅμως πάντα εἶναι συμφέρον τῆς κοινωνίας νά μὴν ἐναντιωνεῖται—ὅταν μπορεῖ—στὶς γεωγραφικές δομές, ἀλλὰ νά προσαρμόζεται σ' αὐτές. Ἀν λοιπόν δεχθούμε πῶς ἡ ὥς τώρα ἀνάπτυξη τῆς Ἀθῆνας ἐγινε ἀντίθετα πρὸς τὴ γεωγραφικὴ λογικὴ, θά πρέπει νά ἐξετάσουμε προσεκτικὰ πῶς καὶ γιατί ὀδηγηθῆκαμε σέ μιὰ τέτοια παράλογη κατάσταση καὶ νά συγκεντρώσουμε τίς προσπάθειές μας στὸ νά ἀποφύγουμε τὴν ἐπανάληψη τῶν ἰδίων λαθῶν. Ὁδηγός μας πρέπει νά εἶναι ἡ κριτικὴ ἐπιστημονικὴ σκέψη καὶ ἡ ἀποφυγὴ ἀποφάσεων πού στηρίζονται σέ δογματικές θέσεις, ὅπως αὐτὴ πού θεωρεῖ τὴ διατήρηση ὑψηλῶν ρυθμῶν ἀνάπτυξης τῆς πρωτεύουσας σάν ἀναπόφευκτη συνέπεια τῆς οἰκονομικῆς ἀνάπτυξης Ἄλλου εἶδους δογματικές θέσεις θά μπορούσαν νά ὀδηγήσουν σέ ἀποφάσεις πού θά εἶχαν ὡς συνέπεια νά καταδικαστοῦν στὴ μετριότητα δυναμικές περιοχές τοῦ ἐθνικοῦ χώρου (περίπτωση Θεσσαλονίκης), ἐνῶ ἡ ἀνάπτυξή τους θά ἔπρεπε νά ἀποτελεσεῖ τὴ βάση γιά τὴ χωροταξικὴ ἐξυγίανση τὴν ὁποία ἡ χώρα μας χρειάζεται σήμερα περισσότερο ἀπὸ κάθε ἄλλη φορά.

# ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Blache, P.V. de la, Gallois, L. (ἐκδ.) *Géographie Universelle*, τόμος VII, δεύτερο μέρος (Italie-Pays Balkaniques). A. Colin. Παρίσι, 1934.
2. Blanc, A., *Géographie des Balkans*, PUF, Παρίσι, 1965.
3. Burgel, Guy, *Athènes, étude de la croissance d' une capitale méditerranéenne*, ἀνέκδοτη διατριβή, Σορβόννη, 1974.
4. Burgel, Guy, «Les comptabilités bancaires, méthode d' étude des dynamismes régionaux. L' exemple de la Banque Commerciale de Grèce», *Revue de Géographie de Lyon*, 1970, no. 2, pp. 161-178.
5. Δοξιάδης, Κ., *Ἡ πρωτεύουσά μας καὶ τὸ μέλλον της*, Ἀθήνα, 1960.
6. George, P., *Précis de Géographie Urbaine*, 4η ἐκδοση, PUF, Παρίσι, 1974.
7. Jones, D.B. (ἐκδ.), *Oxford Economic Atlas of the World*, 4η ἐκδοση, Oxford University Press, Λονδίνο, 1972.
8. Kayser, B., *Ἀνθρωπογεωγραφία τῆς Ἑλλάδος*, μετάφραση Τ. Τσαβέα-Μ. Μερακλή, Ἀθήνα, 1968.
9. Naval Intelligence Division, *Greece*, Geographical Handbook Series, 3 τόμοι (ἁ.τ.), 1944-45.
10. Prevelakis, G., *Evolution et organisation spatiale de la capitale grecque de 1830 à la veille de la deuxième guerre mondiale*, ἀνέκδοτη διατριβή, Σορβόννη, 1977.
11. Σβορώνος, Ν., *Ἐπισκόπηση τῆς Νεοελληνικῆς Ἱστορίας*, μετάφραση Αἰκ. Ἀσδραχά, Ἀθήνα, 1976.
12. Τσουκαλάς, Κ., *Ἐξάρτηση καὶ ἀναπαραγωγή. Ὁ κοινωνικός ρόλος τῶν ἐκπαιδευτικῶν μηχανισμῶν στὴν Ἑλλάδα (1830-1922)*, Ἀθήνα, 1977.
13. Φίλιας, Β., *Κοινωνία καὶ ἐξουσία στὴν Ἑλλάδα. I. Ἡ νόθα ἀτυχοποίηση, 1800-1864*, Ἀθήνα, 1974.