

The Greek Review of Social Research

Vol 30 (1977)

30-31 Β'-Γ'



Η ελληνική πρωτεύουσα: Γεωγραφική θέση και αστική ανάπτυξη

Γιώργος Πρεβελάκης

doi: [10.12681/grsr.199](https://doi.org/10.12681/grsr.199)

Copyright © 1977, Γιώργος Πρεβελάκης



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/).

To cite this article:

Πρεβελάκης Γ. (1977). Η ελληνική πρωτεύουσα: Γεωγραφική θέση και αστική ανάπτυξη. *The Greek Review of Social Research*, 30, 344–354. <https://doi.org/10.12681/grsr.199>

ή ελληνική πρωτεύουσα: γεωγραφική θέση και αστική ανάπτυξη

του
Γιώργου Πρεβελάκη
Ἀρχιτέκτονα - Πολεοδόμου

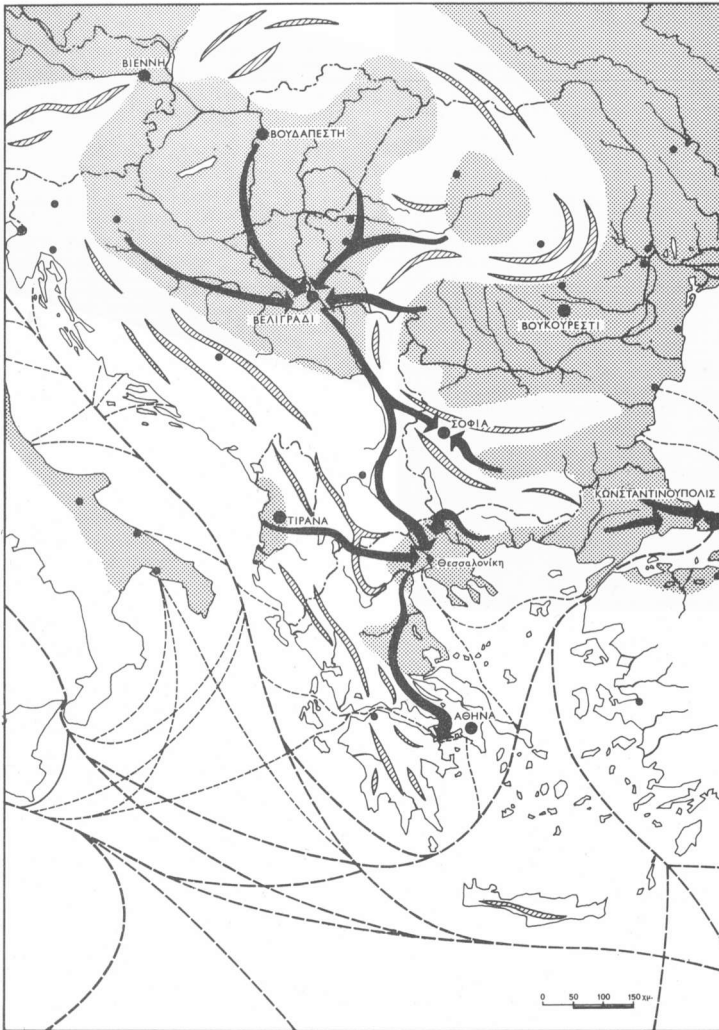
Τό ἄν ἡ θέση τῆς ἑλληνικῆς πρωτεύουσας εὐνόησε ἢ δυσκόλεψε τὴν ἀνάπτυξή της εἶναι ἓνα θέμα πού δέν ἔχει μελετηθεῖ ἐξαντλητικά. Ἡ καλή γεωγραφική θέση—καί σάν τέτοια θεωρεῖται κατὰ πρῶτο λόγο ἡ θέση - σταυροδρόμι καί κατὰ δεύτερο λόγο ἡ θέση πάνω σέ ἓνα βασικό ἄξονα κυκλοφορίας, χερσαῖο ἢ θαλάσσιο—ἀποτέλεσε καί ἀποτελεῖ τόν κυριότερο ἀπό τοὺς παράγοντες τῆς ἀνάπτυξης τῶν ἀστικῶν κέντρων.¹ Ἡ ἀνάπτυξη τῆς τεχνολογίας ἐπέτρεψε στόν ἄνθρωπο νά ξεπεράσει τὰ φυσικά ἐμπόδια καί νά περιορίσει τόν ἄλλοτε καθοριστικό ρόλο τῆς τοπογραφίας στή χρήση τοῦ χώρου. Ὅμως, ἡ οἰκονομία πού προκύπτει ἀπό τὴ χρήση τῶν φυσικῶν ἄξόνων καθὼς καί τὸ γεγονός ὅτι ἡ μακροχρόνια χρήση τῶν ἄξόνων αὐτῶν ὀδηγεῖ σέ μιά ὀργάνωση τοῦ χώρου πού δέν τροποποιεῖται εὐκόλα, εἶναι παράγοντες πού συμβάλλουν ὥστε οἱ παραδοσιακά εὐνοϊκές θέσεις νά διατηροῦν τὴν ἀξία τους.

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

Ἄν ζητήσουμε νά ἐπισημάνουμε τοὺς σπουδαιότερους φυσικοὺς ἄξονες πού παρουσιάζονται στὴν Ἑλλάδα, θὰ διαπιστώσουμε ὅτι εἶναι λίγοι. Τὸ κύριο χαρακτηριστικὸ τοῦ γεωγραφικοῦ χώρου σὸ κεντρικὸ καί νότιο μέρος τῆς Ἑλλάδας εἶναι ἡ διάσπαση: μικρὲς φυσικὲς περιοχὲς ἀπομονωμένες ἢ μιά ἀπὸ τὴν ἄλλη. Μόνο στὴ Βόρειο Ἑλλάδα διαπιστώνουμε τὴν ὑπαρξὴ δύο σπουδαίων χερσαίων ἄξόνων. Ἀπ' αὐτοὺς ὁ ἓνας, ὁ ἄξονας τῆς ἀρχαίας Ἐγνατίας 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 νά παίξει [καί] τῶν περιοχῶν πού συνδέει, θὰ μπορούσε νά συγκριθεῖ μὲ τὸν διάδρομο τοῦ Ἀράρ (Saône) καί τοῦ Ροδανοῦ (Rhône), τοῦ

1. Γιά μιά 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 ύπεροχή της θέσης της Θεσσαλονίκης έναντι της Αθήνας, ιδίως σε σχέση με τους χερσαίους άξονες.

ὁποίου ὅμως οἱ δυνατότητες δέν αξιοποιήθηκαν ἀκόμα στό πλαίσιο τῆς σύγχρονης οἰκονομίας καί τεχνικῆς.²⁾ Οἱ ἄξονες τῆς Ἐργατίας καί τοῦ Ἀξίου συναντιῶνται στή Θεσσαλονίκη, πού, χάρη καί στό λιμάνι τῆς, ἐξασφαλίζει ἐξαιρετικά πλεονεκτῆματα. Ἡ γεωγραφική τῆς θέσις εἶναι τυπικό παράδειγμα σταυροδρομίου. Ἀντίθετα, ἡ Ἀθήνα βρίσκεται μακριά ἀπό τοὺς κύριους αὐτοὺς χειραιοῦς ἄξονες.

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

II

Σύμφωνα μέ τὰ παραπάνω, ἡ θέση τῆς ἑλληνικῆς πρωτεύουσας, σέ σχέση μέ σημαντικούς διεθνεῖς ἄξονες κυκλοφορίας, δέν παρουσιάζει πλεονεκτῆματα καί δέν μπορεῖ ἐπομένως νά ἀποτελεῖ τό κύριο αἶτιο τῆς ἀστικής ἀνάπτυξης. Λιγότερο ἐυκόλη μεθοδολογικά εἶναι ἡ ἀξιολόγηση τοῦ ρόλου πού ἐπαιξε στήν ἀστική ἀνάπτυξη τῆς Ἀθήνας ἡ θέση τῆς σέ σχέση μέ τόν ἔθνικό χώρο. Ὁ λόγος εἶναι ὅτι ἡ Ἀθήνα, στήν πορεία τῆς ἀνάπτυξής τῆς, διαμόρφωσε τόν ἔθνικό χώρο ὑποτάσσοντάς τον στό συμφέροντα καί τίς ἀνάγκες τῆς. Ἐμφανίζεται λοιπόν ἡ θέση τῆς σήμερα τεχνικά κεντρική. Τό πρόβλημα εἶναι νά ξεχωρίσουμε τή συμβολή τῶν φυσικῶν παραγόντων ἀπό ἐκεῖνη τῶν τεχνιῶν, ὥστε νά διαπιστώσουμε—τελικά—ἀν ἡ κεντρικότητα τῆς Ἀθήνας εἶναι σύμφωνη μέ τὰ γεωγραφικά δεδομένα, μέ τήν ὀρθολογική χρήση τοῦ χώρου, ἢ ἂν, ἀντίθετα, δημιουργεῖται ἐνάντια στή «φυσιολογική» ἐξέλιξη.

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

3. *Φυσιολογική* ὄχι βάσει κάποιας α. παρῆσι ἀρχῆς, ἀλλά σέ σχέση μέ τίς μορφές πού πήρε ἡ ἀστική ἀνάπτυξη, ὅπως προκύπτουν ἀπό τή μελέτη τῶν δυτικῶν βιομηχανικῶν κοινωνιῶν τοῦς τελευταίους δύο αἰῶνες.

Ἀπάντηση στά ἐρωτήματα αὐτά μπορεῖ νά δώσει ἡ ἐξέταση τῶν γεωγραφικῶν δεδομένων, ἀλλά νά ποιεῖ συνθήκες δημιουργηθῆκε ἡ «κεντρικότητα» τῆς Ἀθήνας.

Ἄν πάρουμε τὰ δεδομένα τῆς τοπογραφίας, βλέπουμε ὅτι ἡ Ἀθήνα βρίσκεται σέ μιά μικρή σχετικά φυσική περιοχή πού περιλαμβάνει τέσσερις πεδιάδες: τῆς Ἀθήνας, τῆς Ἐλευσίνας, τῶν Μεσογειῶν καί τοῦ Μαραθῶνα. Εἶναι οὐσιαστικά ἀποκομμένη καί ἀπό τήν Πελοπόννησο καί ἀπό τήν ὑπόλοιπη Στερεά Ἑλλάδα, πράγμα πού ἀνταποκρίνεται στή διάσπαση τοῦ ἑλληνικοῦ χώρου, τουλάχιστον σέ ὅ,τι ἀφορᾷ τήν Κεντρική καί Νότια Ἑλλάδα. Ἐνας μόνος δρόμος περιφερειακῆς σημασίας περνάει ἀπό τήν περιοχή τῆς, δρόμος δύσβατος πού τόν ἀκολουθεῖ ἀναγκαστικά ὁ ταξιδιώτης πού θέλει νά φθάσει διά ξηρᾶς στήν Πελοπόννησο. Ὁ δρόμος αὐτός μέχρι τήν κατασκευή τῶν ἑθνικῶν ὁδῶν δέν περνοῦσε κἀν ἀπό τήν πρωτεύουσα. Ἡ διαδρομή ἦταν Θῆβα-Ἐλευσίνα-Μέγαρο-Κόρινθος, καί ἀπό τήν Ἐλευσίνα ξεκινοῦσε μιά διακλάδωση πρὸς τήν Ἀθήνα. Ὅμως γιά πολλά χρόνια, γιά δεκαετίες μετά τήν ἐγκατάσταση τῆς πρωτεύουσας στήν Ἀθήνα, οἱ διάφορες περιοχές τοῦ βασιλείου ἐπικοινωνοῦσαν μεταξύ τους ὅπως καί μέ τήν πρωτεύουσα διά θαλάσσης· τό ἑλληνικό ὁδικό δίκτυο, πρόσφατο ἀπόκτημα, ἄρχισε νά δημιουργεῖται συστηματικά μόνον μετά τόν Πρῶτο Παγκόσμιο Πόλεμο.

Ἄν γυρίσουμε πίσω στήν Ἑλλάδα τῶν πρώτων δεκαετιῶν ἀπό τήν ἴδρυσή τοῦ ἑλληνικοῦ κράτους, θά διαπιστώσουμε ὅτι στό τότε βασίλειο ὑπῆρχαν τρεῖς σημαντικές πόλεις: ἡ Ἀθήνα μέ τό λιμάνι τῆς, μικρό τότε, ἡ Ἐρμούπολη καί ἡ Πάτρα. Ἡ Ὑδρα καί οἱ Σπέτσες, κ' ἂν ἀκόμα διατηροῦσαν κάποιο πληθυσμό, βρίσκονταν σέ δρόμο παρακμῆς. Οἱ ὑπόλοιπες πόλεις τοῦ βασιλείου ἦταν στήν πραγματικότητα ἀγροτικές κωμοπόλεις χωρὶς σημαντικές ἀστικές λειτουργίες. Οἱ τρεῖς κύριες πόλεις εἶχαν ἡ κάθε μιά καί ἀπό ἑνα διαφορετικό λόγο ὑπαρξῆς, μιά διαφορετική λειτουργία στή ζῶή τοῦ βασιλείου.

Ἡ Πάτρα ἦταν τό ἀναμφισβήτητο οἰκονομικό κέντρο τῆς Πελοποννήσου, ὅπου βρισκόταν τό κύριο βάρος τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς τοῦ βασιλείου. Ἦταν μιά κλασική πρωτεύουσα περιφέρειας πού ἡ ἀκμή τῆς στηριζόταν στήν ὀργάνωση τῆς παραγωγῆς καί τῶν ἀνταλλαγῶν τῆς γεωγραφικῆς ἐνδοχώρας.

Ἡ Ἐρμούπολη ἦταν μιά ἰδιότυπη πόλη. Στά μέσα τοῦ 19ου αἰῶνα συγκέντρωνε πληθυσμό 20 χιλ. περίπου κατοίκων καί ἦταν, κατά γενική ὁμολογία, ἡ οἰκονομική πρωτεύουσα τῆς Ἑλλάδας καί ἑνα λιμάνι μέ προσβάσεις καί προσδοκίες πού ξεπερνοῦσαν ἄνετα τόν οἰκονομικό χώρο τοῦ βασιλείου. Βρισκόταν ἀκριβῶς πάνω στό δρόμο

Κίνηση τών λιμανιών τής Έρμούπολης, τής Πάτρας και τού Πειραιά, 1846-1850

(χιλιάδες φράγκα)

Χρόνος	Έρμούπολη			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 τή Μαύρη Θάλασσα, λίγο καιρό προτού τή άπόπλεια έκτοπίσουν τή ίστιοφόρα, και είχε κατορθώσει νά είναι ένας σημαντικός ναυτικός σταθμός, ένα αξιόλογο κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου. Ο ρόλος της στόν έθνικό χάρο ήταν σημαντικότερος, και τό ότι ήταν μία πόλη νησιώτικη δέν άποτελούσε σπουδαίο μειονέκτημα σέ μία εποχή που, ούτως ή άλλως, όλες σχεδόν οι επικοινωνίες γίνονταν διά θαλάσσης. Τέλος, ή Έρμούπολη ήταν τό σημείο επαφής άνάμεσα στόν έθνικό και τό διεθνή χάρο. Τό σιτάρι που καταναλωνόταν στην Άθήνα, σιτάρι εισαγόμενο κατά τό μεγαλύτερο μέρος, έφθανε στόν Πειραιά όχι άπ' ευθείας από τό έξωτερικό, αλλά μέσω Έρμούπολης. Άλλά και γενικότερα τό μεγαλύτερο μέρος τού εισαγωγικού εμπορίου τής Ελλάδας περνούσε από τή χάρια τών Συριανών εμπόρων. Ο πάνω πίνακας προέρχεται από τή έκθεση ενός Γάλλου διπλωμάτη και δίνει μία εικόνα τής σημασίας τού εμπορίου τής Έρμούπολης για τό βασίλειο τής Ελλάδας γύρω στό 1850.

Σχετικά μέ τόν Πειραιά στην ίδια έκθεση αναφέρεται: «Η έμπορικé του κίνηση [του Πειραιά], λίγο-πολύ στάσιμη εδó και μερικά χρόνια, έφτασε τό 1850 συνολικά 3.597.000 φράγκα, από τή όποια τή 3.233.000 αναφέρονται σέ εισαγωγές. Δέν θά πρέπει όμως νά υπολογίζουμε τή συνολική καταναλώση στην πόλη τής Άθήνας, που τό εμπόριό της έξυπηρετείται από τό λιμάνι τού Πειραιά, μέ βάση τή επίσημα στατιστικά δεδομένα που αναφέρονται άποκλειστικά στις εισαγωγές οι όποιες γίνονται άπ' ευθείας μέσω τού Πειραιά. Τό λιμάνι τής Σύρας, όπου οι Γάλλοι και οι Άγγλοι έμποροι προτιμούν νά στέλνουν τή εμπορεύματά τους, μπορεί νά θεωρηθεί ή πραγματική άποθήκη τής Ελλάδας. Μεγάλο μέρος από τή βιομηχανικά προϊόντα που καταναλώνονται στην πρωτεύουσα μεταφέρονται εκεί από τή Σύρα...»⁴

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

σποράς που, όταν έρχόντουσαν νά εγκατασταθούν στην Ελλάδα, έχτιζαν τή στίπια τους στην πρωτεύουσα και καταναλώναν εκεί εισοδήματα άποκτημένα στό έξωτερικό ή και στην Ελλάδα από τήν έκμετάλλευση άγροτικών εκτάσεων που είχαν καταφέρει νά άποκτήσουν μετά τήν άποχώρηση τών Τούρκων αλλά και άργότερα.

Η Άθήνα λοιπόν τις πρώτες δεκαετίες ήταν μία πόλη παρασιτική ή μετριότητα τής θέσης της δέν έμποδίζε τήν κάποια άκμή της άφου ή άκμή αυτή δέν βασίζονταν στη λειτουργική ένταξη τού άστικού κέντρου στην οικονομική ζωή τού τόπου. Όποιαδήποτε θέση θά ήταν παραδεκτική για τήν εγκατάσταση μιás πρωτεύουσας παρασιτικής. Η άπομάκρυνση μάλιστα από τούς παλαιούς πυρήνες τής οικονομικής, κοινωνικής και πολιτικής ζωής έξυπηρετούσε τούς νέους άρχοντες που, άνεπιρέαστοι από τις άπαιτήσεις τής παλαιάς κοινωνίας, μπορούσαν νά άσκουν μία έξουσία άπολυταρχική, στηριγμένη στις βαυαρικές μηχανές.

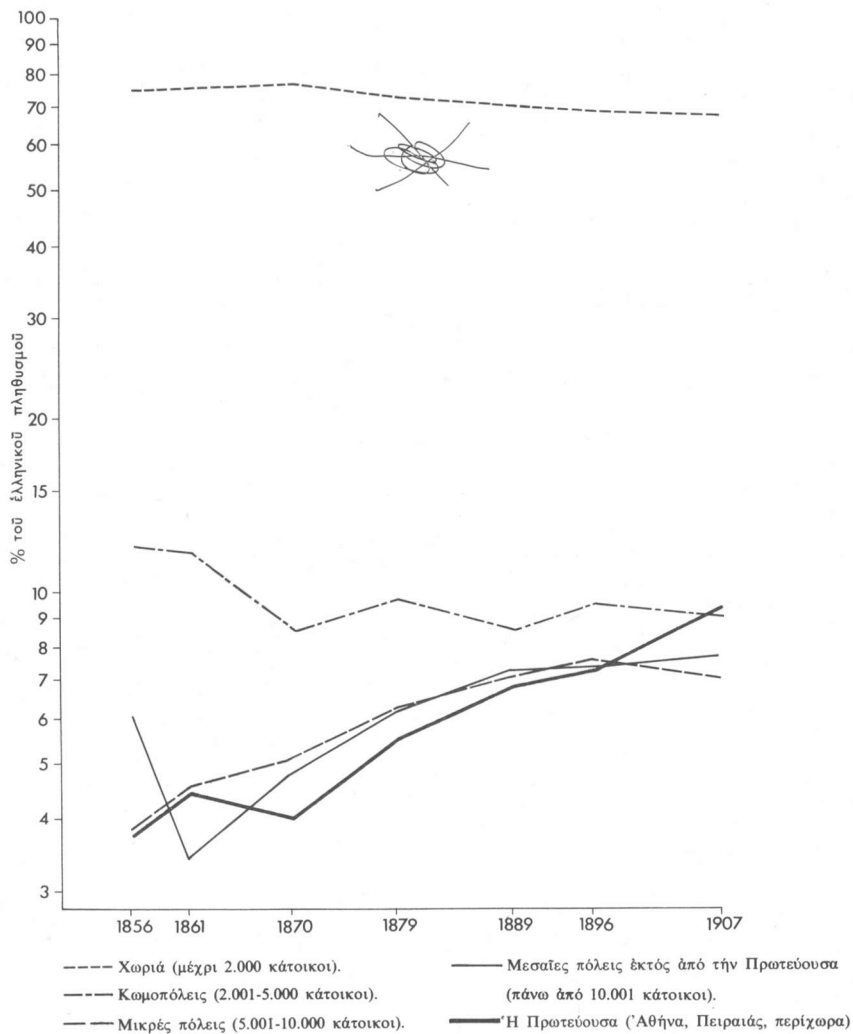
Η άπομάκρυνση τού Όθωνα από τήν έξουσία ήταν—στό επίπεδο τής πολιτικής—ό πρώτος σημαντικός κλονισμός από μία κίνηση θαύτερη που είχε άρχισι μερικά χρόνια ωρίτερα. Πρόκειται για τήν έντατικοποίηση τής διείσδυσης τής ευρωπαϊκής οικονομίας που θά άνασταώσει ολόκληρη τήν εύρύτερη γεωγραφική περιοχή τών Βαλκανίων και τής Ανατολικής Μεσογείας και θά προκαλέσει τή ριζική άλλαγή τών κοινωνικών και οικονομικών δομών στις χάρες τής περιοχής αυτής.

Η ισσορροπία στην όποια είχε φθάσει τό ελληνικό άστικό δίκτυο γύρω στή μέσα τού 19ου αιώνα στηριζόταν σέ οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες που έπρόκειτο νά άνατραπούν άρρη: σέ μία οικονομική ζωή που προχωρούσε μέ βήματα νάνου, έλάχιστα έμπορευματοποιημένη και διασπασμένη σέ μικρές άπομονωμένες περιοχές.

Η διείσδυση τού ξένου κεφαλαίου είχε καταστροφικές συνέπειες στην πρόσκαιρη ισσορροπία τού άστικού δικτύου τών πρώτων μεταναστασιακών δεκαετιών. Τή διάσπαση τού γεωγραφικού χώρου έπρόκειτο νά αντικαταστήσει μία νέα όργάνωση τού άναποκρινόμενου στην άνάγκη τού ένιαιού και πολύπλευρου έλέγχου τού 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

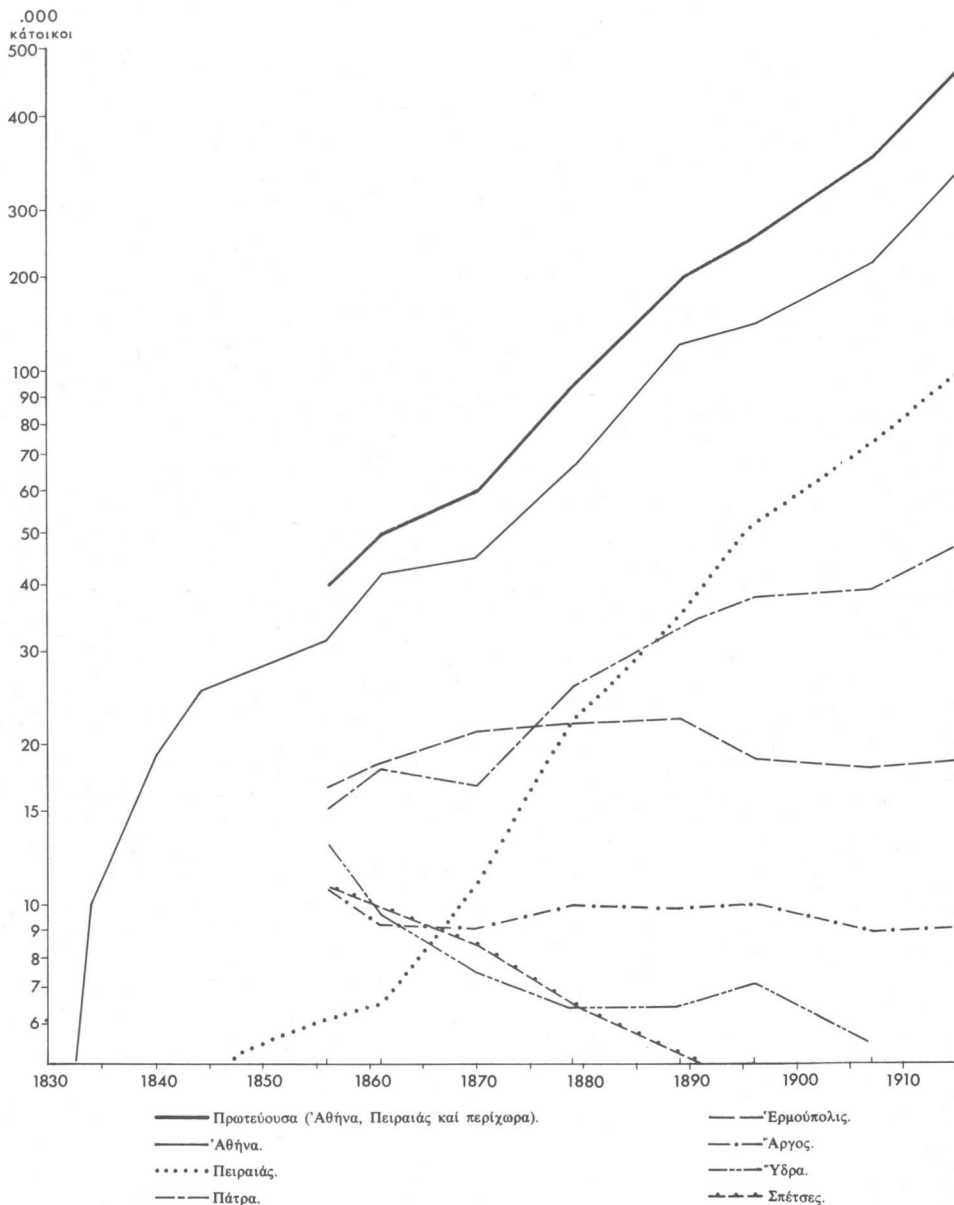


Εἶναι φανερή ἡ ἀύξηση, σχετική καί ἀπόλυτη, τοῦ ἀστικοῦ πληθυσμοῦ, ἰδίως μετὰ τό 1870, ὅπως καί ὁ δυναμισμός τῆς Πρωτεύουσας.

Πηγή: Τά ἀποτελέσματα τῶν ἀπογραφῶν πληθυσμοῦ.

Ἐξέλιξη τοῦ πληθυσμοῦ τῶν κυριωτέρων πόλεων τοῦ ἑλληνικοῦ βασιλείου τὸν 19ο αἰῶνα

(Περιλαμβάνονται οἱ πόλεις, πού ὁ πληθυσμὸς τους ξεπερνοῦσε τὶς 10.000 τὸ 1856, καὶ ὁ Πειραιάς).



Πηγή: Τὰ ἀποτελέσματα τῶν ἀπογραφῶν πληθυσμοῦ.

ρου ἀπὸ ἓνα μοναδικὸ κέντρο. Δὲν ἦταν πιά δυνατό νά συνεχίζεται τὸ μοίρασμα τοῦ πολιτικοστρατιωτικοῦ καὶ οἰκονομικοῦ ἐλέγχου ἀνάμεσα στὴν Ἑρμοῦπολη καὶ τὴν Ἀθήνα, ὅτε μποροῦσε νὰ συντηρεῖται ἡ οἰκονομία τῆς αὐτάρκειας στὶς διάφορες οἰκονομικὲς περιοχές, πράγμα πού μείωνε τὴν ἐξάρτησή τους ἀπὸ τὸν ἔξω κόσμο, 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 ἱστοφόρων ἀπὸ τὰ ἀτμόπλοια, πράγμα πού θὰ μείωνει τὴν ἀξία τῆς θέσης τῆς σάν ἐνδιάμεσου σταθμοῦ στοῦ δρόμο πρὸς τὴ Μαύρη Θάλασσα. Τὸ ρόλο τῆς Ἑρμοῦπολης στοῦ ἐλληνικοῦ ἐμπόριο θὰ ἀναλάβει ὁ Πειραιᾶς. Ἔτσι στοῦ διπολικῶ ἀστικῶ συγκρότημα Ἀθήνας-Πειραιᾶ, πού σχηματίζεται τοῦ δευτέρου ἡμισυ τοῦ 19ου αἰῶνα, συγκεντρώνεται καὶ ὁ οἰκονομικὸς ἐλεγχος τοῦ ἐθνικοῦ χώρου, παράλληλα μὲ τὸν πολιτικοστρατιωτικὸ πού, ἄλλωστε, μόνο τὴν ἐποχὴ αὐτῆ ἀρχίζει νὰ γίνεται πραγματικά ἀποτελεσματικῶς.⁵

Ἡ ἐλληνικὴ πρωτεύουσα ὡς τὸ τέλος τοῦ 19ου αἰῶνα ἀποκτᾶ ἀξιόλογες διαστάσεις: ὀργανώνεται, ἐξοπλίζεται, συγκεντρώνει τὸ εἰσαγωγικὸ κυρίως ἐμπόριο καὶ τὴν κάποια βιομηχανία πού ἀρχίζει νὰ ἀναπτύσσεται. Ἡ ἀστικοποίηση πού προκαλεῖται ἀπὸ τὴ διάλυση τῆς παραδοσιακῆς οἰκονομίας τῆς ὑπαίθρου εὐνοεῖ κυρίως τὴν πρωτεύουσα πού ἀεζάνει γρήγορα τὸν πληθυσμὸ τῆς, ἀκόμα καὶ τὶς τελευταῖες δεκαετίες τοῦ 19ου αἰῶνα, ὅταν ἡ μετανάστευση πρὸς τὶς ΗΠΑ ἀπορροφᾷ ἓνα μεγάλο μέρος ἀπὸ τὸν πληθυσμὸ ἀγροτικῶ 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 αὐτῆ τῆς διεξόδου τοῦ καπιταλισμοῦ.⁶ Στὴν Ἑλλάδα ἐμφανίζεται πιὸ ἔντονο, γιατί συμβάλλουν στὴν ἀνάπτυξη αὐτῆ λόγοι εἰδικοί 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 νὰ μοιρά-

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

Ἄν καὶ τὸ φαινόμενο τῆς ἰσχυροποίησης τῆς ἐλληνικῆς πρωτεύουσας τὸ δεύτερο ἡμισυ τοῦ 19ου αἰῶνα δὲν μᾶς ἐκπλήσσει, εἶναι ὅμως χρήσιμο νὰ ἀναζητήσουμε τὰ μέσα πὰ τὰ ὁποῖα πραγματοποιεῖται. Ἐπανερχόμεστε ἐπί στὸ θέμα τῆς θέσης τῆς ἐλληνικῆς πρωτεύουσας καὶ τοῦ ρόλου πού ἐπαιεῖ ἡ θέση αὐτῆ στὴν ἀνάπτυξή της.

Στὸ ἐλληνικὸ 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 τῆς συνδέεται πολὺ χαλαρά μὲ τὴν οἰκονομικὴ ζωὴ τῶν ἄλλων περιοχῶν. Δὲν μποροῦμε νὰ ποῦμε τὸ ἴδιο καὶ γιὰ τὴ μετέπειτα ἐποχὴ. Ἀντίθετα, τότε ἡ κυριαρχία τῆς Ἀθήνας μέσα στὸν ἐθνικὸν χῶρον θὰ διευκολυνόταν, ἂν ἡ θέση τῆς μποροῦσε νὰ βελτιωθεῖ. Καὶ στὴν πραγματικότητα αὐτὸ συνέβη. Τὶς τελευταῖες δεκαετίες τοῦ 19ου αἰῶνα, κατὰ τὶς ὁποῖες τὸ ξένο κεφάλαιο⁷ εἰσέβαλε στὴ χώρα, πραγματοποιήθηκαν τεράστια γιὰ τὰ μέσα τῆς τότε Ἑλλάδας δημόσια 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 αὐτὰ καθὼς καὶ οἱ συνέπειές τους ἐξυπρήτησαν τὴν περαιτέρω διεξόδου τοῦ ευρωπαϊκοῦ καπιταλισμοῦ. Ἄλλα ἔργα πάλι, σέ γειτονικὲς περιοχὲς τῆς Ἀθήνας, ἡ ἀποξήρανση τῆς Κοπαΐδας 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.

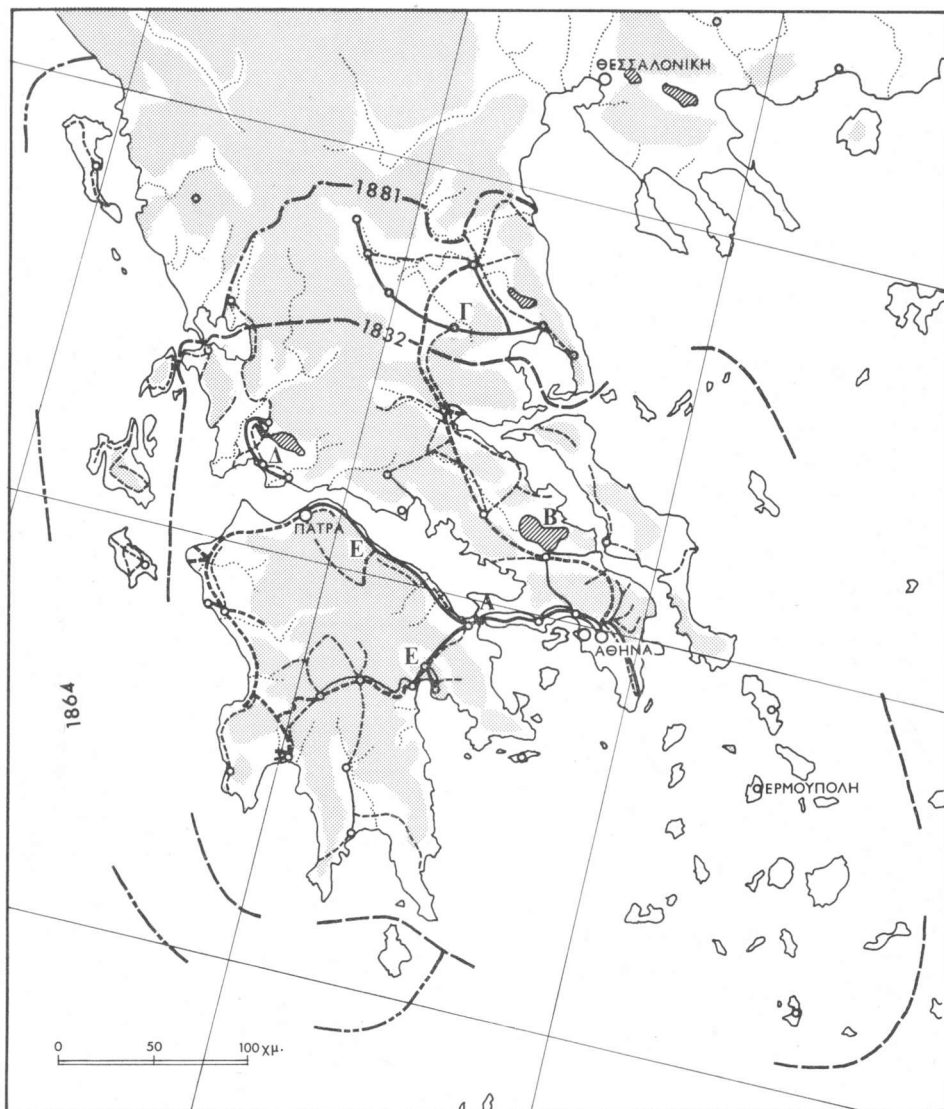
Τὰ μεγάλα ἔργα τῶν τελευταίων δεκαετιῶν τοῦ 19ου αἰῶνα φαίνεται νὰ ὑποδηλώνουν ἓνα σχέδιο γιὰ τὴν ἐνίσχυση τῆς πρωτεύουσας. Ἡ κατασκευὴ τοῦ σιδηροδρομικοῦ δικτύου ἀποτελεῖ μιά περίπτωση, ὅπου αὐτὸς ὁ στόχος προβάλλει καθαρά. Τὴν ἴδια πρόθεση φανεροῦν καὶ ἡ ἀπόφαση γιὰ τὴν τομὴ τοῦ Ἴσθμου τῆς Κορίνθου, 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 συνολοῦ της. Πραγματοποιήθηκε ὅμως γιατί, πέρα ἀπὸ τὸ συμφέρον τῶν ἐργοληπτῶν, εὐνοοῦσε τὴν ἀνάπτυξη τοῦ Πειραιᾶ σέ βάρος τῶν ἄλλων σημαντικῶν λιμανιῶν τῆς χώρας, τῆς Πάτρας καὶ τῆς Ἑρμοῦπολης.

7. Συμπεριλαμβανομένου καὶ τοῦ παροικιακοῦ.

5. Ἡ ὑπαρξη τῆς ληστείας ἀποτελεῖ ἀπόδειξη τοῦ πόσο περιορισμένους 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 στό 1886 καί τό 1909.

—— Δρόμος κατασκευασμένος μέχρι τό 1867.

----- Δρόμος κατασκευασμένος ανάμεσα στό 1867 καί τό 1909.

Α. Διάωρυγα της Κορίνθου.

Β. Άποξήρανση της λίμνης της Κωπαΐδας.

Γ. Σιδηρόδρομοι της Θεσσαλίας.

Δ. Σιδηρόδρομοι της βορειοδυτικής Έλλάδας.

Ε. Σιδηρόδρομοι της Πελοποννήσου.

Ἵστερα ἀπὸ τὴν πραγματοποίηση τῶν ἔργων τῶν τελευταίων δεκαετιῶν τοῦ 19ου αἰῶνα ἡ θέση τῆς Ἀθήνας καὶ τοῦ Πειραιᾶ εἶχε μετατραπῆ ἀπὸ ἀπόκεντρον σέ πλεονεκτικόν. 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 ἐξοπλισμένον λιμάνι καὶ ἕνα πυκνὸ 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 19ου 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 τῆς. Ἵστερα 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 κριτήριον τῆς γειννιάσεως πρὸς τὸ γεωμετρικὸ κέντρο θάρους τοῦ ἐθνικοῦ χώρου. Ἡ προσάρτηση τῶν νέων ἐκτάσεων μετατοπίζει τὸ κέντρο αὐτὸ πρὸς τὰ βόρεια. Ἵλλα, 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 αὐτὴ. Γιὰ δευτέρω ὅμως φορτὰ οἱ πολιτικὲς καὶ κοινωνικὲς συνθήκες ἔρχονται νὰ ἐκτρέψουν τὴ «φυσιολογικὴ» ἐξέλιξη τῶν πραγμάτων. Ἵστερα ἀπὸ τὴν τεχνητὴ ἀκμὴ τῆς Ἀθήνας καὶ τοῦ Πειραιᾶ, ἡ ἀνάπτυξη τῆς Θεσσαλονικῆς σύμφωνα μὲ τὶς δυνατότητες τῆς θέσης της προσκομῆναι πρῶτα στὴν ὑπάρχουσα δομὴ τοῦ ἀστικοῦ δικτύου τῆς παλίας Ἑλλάδας—μὲ κύριον χαρακτηριστικὸ τὴν ἰσχύ τῆς πρωτεύουσας καὶ ἐπομένως καὶ τῶν συμπεφόντων πού συνδέονται μ' αὐτὴν—καὶ μετὰ στὶς συνθήκες τῆς ἐποχῆς τοῦ μεσοπολέμου, πού δὲν ἐπέτρεψαν τὴν αὐτόνομη καὶ ὀρθολογικὴ ἀνάπτυξη τῆς χώρας σέ συνεργασία μάλιστα μὲ τοὺς βαλκανικοὺς γείτονές της. Ἵτσι, 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 Θεσσαλονικὴ ἀποτελοῦσαν τὸ 47,8% τοῦ πληθυσμοῦ, ἐνῶ τὸ ἀντίστοιχο ποσοστὸ γιὰ τὴν Ἀθήνα-Πειραιὰ καὶ τὰ περίχωρα ἦταν 32,5%), ἡ συνολικὴ αὔξησίν του τὴν περίοδο 1920-1940 ἀκολούθησε ρυθμὸ σημαντικὰ χαμηλότερο ἀπὸ τὸν ἀντίστοιχο τῆς πρωτεύουσας. Ὁ μέσος ἐτήσιος ρυθμὸς αὔξησεως γιὰ τὰ χρόνια 1920-1940 εἶναι στὴ Θεσσαλονικὴ 2,4% ἐνῶ στὴν Ἀθήνα-Πειραιὰ-περίχωρα εἶναι 4,6%, μὲ ἀποτελέσμα 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 Θεσσαλονικὴ αὔξησε 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) παρουσίασε ρυθμὸ ὑψηλότερο ἀπὸ ἐκεῖνον τῆς πρωτεύουσας (3,9% ἔναντι 2,3%), ὥστόσο, φαίνεται ἀπὸ τοὺς ἀπόλυτους ἀριθμοὺς ὅτι ἡ ψαλίδα ἀνοίγει μᾶλλον παρά κλείνει. Τὸ θάρους τοῦ πολεοδομικοῦ συγκροτήματος τῆς Ἀθήνας εἶναι πῶς συντριπτικὸ σήμερα σέ σχέση μὲ τὴ Θεσσαλονικὴ ἀπὸ ὅτι προπολεμικὰ.

Ἄν πάλι ἀπὸ τὰ πληθυσμιακὰ δεδομένα περᾶσουμε στὰ ὀικονομικὰ καὶ γεωγραφικὰ, 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 περιφέρειας της. Ἵτσι, ὕστερα ἀπὸ ἕξη δεκαετίες ζωῆς στὸν ἐλεύθερο ἑλληνικὸ χῶρο, ἡ μόνη ἑλληνικὴ πόλη μὲ πραγματικὰ ἀξιόλογη γεωγραφικὴ θέση βρίσκεται ἀπόλυτα ἐξαρτημένη ἀπὸ τὴν πρωτεύουσα, πού ἡ θέση της εἶναι μέτρια.⁸

III

Τὸ συμπέρασμα, παρὰ τὸ φαινομενικὰ παράδοξο τοῦ πράγματος, εἶναι ὅτι ἡ γεωγραφικὴ θέση τῆς ἑλληνικῆς πρωτεύουσας ἦταν καὶ εἶναι μέτρια, ἂν ὄχι κακὴ. Ἡ ἐντυπωσιακὴ ἀνάπτυξη της κατὰ τοὺς ὀδο τελευταίους αἰῶνες, πού ἐπιτρέπει νὰ τὴ θεωρήσουμε σάν «πόλη-μανιτάρν», δὲν στηρίχθηκε σέ γεωγραφικὰ 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: «...ἐπιθεβαιώνεται...πὸς 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 διεθνή κλίμακα (Πετροχημικὸ συγκρότημα Esso Pappas)».

αποτέλεσμα των ιδιότυπων συνθηκών ανάπτυξης της χώρας μας.

Η ανάπτυξη μιās πόλης, άκόμα και ή απότομη και γρήγορη ανάπτυξη, δέν είναι άναγκαστικά μεταβολή δυσμενής. Μπορούμε νά τήν άξιολογήσουμε μόνο σέ σχέση μέ τίς γενικότερες συνθήκες μέσα στίς όποίες πραγματοποιείται και, άκόμα και άν οι άρνητικές πλευρές υπερέχουν σέ σχέση μέ τίς θετικές, πάντως οι τελευταίες δέν παύουν νά υπάρχουν.

Η ανάπτυξη της Άθήνας συμπορευτήκε μέ τήν οικονομική ανάπτυξη της χώρας πού γιά τή μορφή της πολλές και γνωστές είναι οι κριτικές πού μπορούν νά γίνουν. Τό ότι ή χώρα μας διαθέτει ένα μεγάλο πολεοδομικό συγκρότημα δέν είναι άφ' εαυτού δυσάρεστο. Άντανακλά μιá συγκέντρωση κεφαλαίου πού προϋποθέτει και στηρίζει τήν οικονομική ανάπτυξη.

Ό προβληματισμός άρχίζει νά υπάρχει από τή στιγμή πού θά άποφασίσουμε νά συζητήσουμε τίς άρνητικές πλευρές της ανάπτυξης της πρωτεύουσας σέ σχέση μέ άλλες πόλεις της Έλλάδας (τίς χαμένες εκκαιρίες γιά τήν ανάπτυξη και άλλων άστικων κέντρων), τό κοινωνικό κόστος πού ή ανάπτυξη της πρωτεύουσας προϋθέτει και προϋποθέτει γιά νά δημιουργηθεί και νά συντηρηθεί (πάντα σχετικά μέ τό αντίστοιχο κόστος έναλλακτικών λύσεων) καθώς και τά πρόβλήματα πού περικλείει ή υπέρμετρη ανάπτυξη της γιά τό μέλλον της ίδιας και τού τόπου. Στο σημείο αυτό παρεμβαίνει ή κριτική της θέσης της πρωτεύουσας. Από τή στιγμή πού διαπιστώσαμε ότι ή θέση αυτή ήταν και είναι μέτρια και ότι ή ανάπτυξη της Άθήνας πραγματοποιήθηκε παρά τό σοβαρό αυτό μειονέκτημα, καταλαβαίνουμε ότι τό σχετικό κόστος υπήρξε ύψηλό. Η μελέτη των δημοσίων έργων τού τέλους τού 19ου αιώνα, της δημιουργίας έ ενός άντιορθολογικού σιδηροδρομικού δικτύου, της παράλογης διάνοιξης τού Ίσθμου της Κορινθίου, κάνει φανερό πώς πλήρωσε (στην κυριολεξία) ό ελληνικός λαός τήν άκμή της Άθήνας τού τέλους τού 19ου αιώνα.

Η καταθλιπτική κυριαρχία της Άθήνας στό άστικό δίκτυο έμπόδισε τήν ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης, πού θά μπορούσε νά δημιουργήσει οικονομικές σχέσεις και δομές διαφορετικές, πύο υγιείς άπ' αυτές πού δημιούργησε ή ανάπτυξη της Άθήνας. Έπίσης οι ίδιες επενδυτικές και άλλες προσπάθειες, άν είχαν διοχετευθεί πρός τή Θεσσαλονίκη αντί πρός τήν Άθήνα, θά είχαν ίσως δώσει και ποσοτικά σημαντικότερα άποτελέσματα.

Η άδυναμία τού άστικού δικτύου της χώρας και ή παρακμή των μεσαιών άστικων κέντρων συνδέονται επίσης μέ τήν υπερανάπτυξη της πρωτεύουσας πού στηρίζεται και στην άπομύζηση δυνάμεων—ύλικων και ανθρώπινων—άπ' αυτά. Η διάλυση τού άστικού δικτύου θά μπορούσε νά είχε

άποφευχθεί μέσα στά πλαίσια μιās διαφορετικής πορείας ανάπτυξης, λιγότερο στηριγμένης στην παντοδυναμία τής πρωτεύουσας. Και, βέβαια, ή συντήρηση ενός ύγιους άστικού δικτύου θά έμπόδιζε τήν άποσάθρωση τού οικιστικού ίστού της άγροτικής ένδοχώρας.

Οι ύποθέσεις μπορούν νά πολλαπλασιάζονται έπ' άπειρον και νά όδηγήσουν πολύ μακριά. Μπορούμε όμως νά παραμείνουμε σέ ένα συμπέρασμα πού είναι άναμφισβήτητο: έφ' όσον ή θέση της Άθήνας είναι μέτρια, οι προσπάθειες πού έχουν ως τώρα καταβληθεί γιά τήν—πέρα από τά όρισμένα όρια—ανάπτυξη της θά είχαν άποδώσει περισσότερα, ποιοτικά και ποσοτικά, άν είχαν στραφεί και πρός κάποια άλλη ή κάποιας άλλης πόλης. Η μέχρι τώρα ανάπτυξη της Άθήνας, σχετική και άπόλυτη, δέν ανταποκρίθηκε πρός ένα πρότυπο όρθολογικής ανάπτυξης της χώρας μέ κριτήριο τά δικά της σφαιρόμετρα, αλλά επιβλήθηκε από συγκυρίες και επιδράσεις πού συχνά ξεκινούσαν από συμφέροντα ξένα.

Έπικρατεί ή αντίληψη ότι σήμερα βρισκόμαστε πάλι μπροστά σέ κάποιο σταυροδρόμι της ιστορίας μας, και, ίσως γιά πρώτη φορά, συνειδητοποιείται ότι ό τρόπος μέ τον όποιο θά χρησιμοποιήσουμε τό χώρο μπορεί νά είναι καθοριστικός γιά τό μέλλον. Τό πρόβλημα της «ύπερανάπτυξης» της πρωτεύουσας τίθεται συχνά, και ίσως διαγράφονται έλπίδες νά ξεκινήσουν κάποιες προσπάθειες γιά τή σωστή αντιμετώπισή του.

Τό έπιχείρημα ότι ή συγκέντρωση στην Άθήνα δέν μπορεί νά άνακοπεί, επειδή—ανάμεσα στά άλλα—ή πρωτεύουσα βρίσκεται σέ έξαιρετική γεωγραφική θέση, έχει συνήθως κυρίαρχο ρόλο στίς σχετικές συζητήσεις. Η ύποστήριξη της άποψης γιά τή θέση της Άθήνας τίς πύο πολλές φορές βασίζεται σέ αναλύσεις της σημερινής χωροταξικής δομής της χώρας, όπου πράγματι άποδεικνύεται (τό αταπόδεικτο) ότι ή Άθήνα βρίσκεται σέ θέση κεντρική και έπικαιρη *σέ σχέση μέ τήν όργάνωση αυτή*.⁹ Παραβλέπεται βέβαια, στίς αναλύσεις αυτές, ότι ένας δόκλοςος αιώνας άπόλυτης έπικράτησης της πρωτεύουσας δημιούργησε τή σημερινή όργάνωση τού έθνικού χώρου, *άντίθετα* πρός τά γεωγραφικά δεδομένα και μέ τεράστιο κόστος. Δέν είναι λοιπόν ή «κεντρικότητα» της πρωτεύουσας πού επικαλούνται μιá έγγενή ιδιότητα της θέσης της, και ή στατική άνάλυση της σημερινής κατάστασης δέν πρέπει νά παίξει ρόλο καθοριστικό στίς άποράσεις μας γιά τή μορφή πού θά δώσουμε στόν έθνικό χώρο.

9. Είναι περικό βέβαια νά συζητηθεί ή έπιχειρηματολογία πού προσπαθεί νά στηριχθεί στην άκμή της Άρχαιας Άθήνας γιά νά δείξει ότι ή θέση της σύγχρονης είναι καλή. Άρκει νά σκεφτούμε πώς ήταν οι συνθήκες της άναπτύξης της άρχαιας πόλης καθώς και τό γεγονός ότι στό Μεσαίωνα και μετά, όταν οι συνθήκες αυτές έπαψαν νά ισχύουν, ή Άθήνα μετατράπηκε σέ μιá άγροτική 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 ἐναντιώνεται—ὅταν μπορεῖ—στὶς γεωγραφικές δομές, ἀλλά νά προσαρμόζεται σ' αὐτές. Ἄν λοιπόν δεχθούμε πῶς ἢ ὡς τώρα ἀνάπτυξη τῆς Ἀθήνας ἐγινε ἀντίθετα πρὸς τὴ γεωγραφικὴ λογικὴ, θά πρέπει νά ἐξετάσουμε προσεκτικὰ πῶς καὶ γιὰτί ὀδηγηθήκαμε 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 οικονομικῆς 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 ἀποτελεσε 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. Τσαθέα-Μ. Μερακλή, Ἀθήνα, 1968.
9. Naval Intelligence Division, *Greece*, Geographical Handbook Series, 3 τόμοι (ἄ.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. Σφορῶνος, Ν., *Ἐπισκόπηση τῆς Νεοελληνικῆς Ἱστορίας*, μετάφραση Αἰκ. Ἀσδραχᾶ, Ἀθήνα, 1976.
12. Τσουκαλάς, Κ., *Ἐξάγηση καὶ ἀναπαράγωγη. Ὁ κοινωνικός ρόλος τῶν ἐκπαιδευτικῶν μηχανισμῶν στὴν Ἑλλάδα (1830-1922)*, Ἀθήνα, 1977.
13. Φίλιας, Β., *Κοινωνία καὶ ἐξουσία στὴν Ἑλλάδα. I. Ἡ νόθα ἀτυποποίηση, 1800-1864*, Ἀθήνα, 1974.