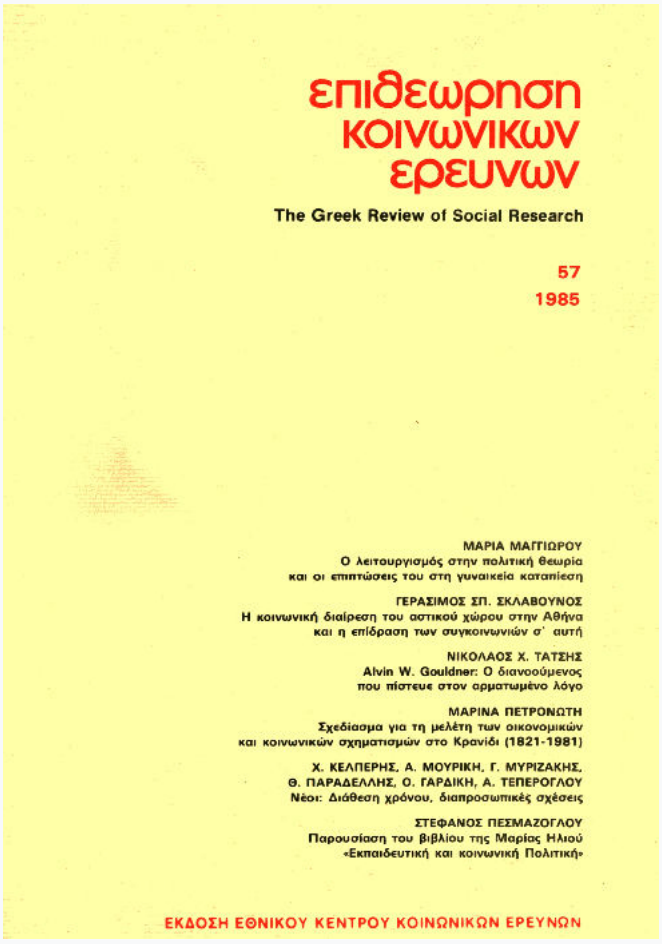
ePublishing

ΕΘΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗΣ
EKT
NATIONAL DOCUMENTATION CENTRE

The Greek Review of Social Research

Vol 57 (1985)

57



Η κοινωνική διαίρεση του αστικού χώρου στην Αθήνα και η επίδραση των συγκοινωνιών σε αυτή

Γεράσιμος Σπ. Σκλαβούνος

doi: 10.12681/grsr.898

Copyright © 1985, Γεράσιμος Σπ. Σκλαβούνος

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0.

To cite this article:

Σκλαβούνος Γ. Σ. (1985). Η κοινωνική διαίρεση του αστικού χώρου στην Αθήνα και η επίδραση των συγκοινωνιών σε αυτή. *The Greek Review of Social Research*, *57*, 24–44. https://doi.org/10.12681/grsr.898

https://epublishing.ekt.gr | **e-Publisher:** EKT | **Downloaded at:** 29/03/2024 16:35:22

*Γεράσιμος Σπ. Σκλαβούνος**

Η ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΔΙΑΙΡΕΣΗ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ ΚΑΙ Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΣΕ ΑΥΤΗ

1. *Εισαγωγή — Ορισμοί*

Η κοινωνική διαίρεση του αστικού χώρου είναι αναμφισβήτητα η αντανάκλαση στο χώρο της πόλης της κατά τον αστικό ταξικό τρόπο διαίρεσης της κοινωνίας. Οι μέχρι τώρα μελέτες στο θέμα αυτό —κυρίως των αμερικανών γεωγράφων και οικολόγων— έχουν το μειονέκτημα ότι είτε κρίνουν ανιστορικά και τμηματικά, είτε κινούνται στο χώρο του εποικοδομήματος αφήνοντας κατά μέρος τη βάση των κοινωνικών φαινομένων, που στην περίπτωσή μας είναι η οικονομική διαίρεση του αστικού χώρου.

Για να εκθέσουμε όμως τη δική μας άποψη θα πρέπει πρώτα να έχουμε διευκρινίσει τις θεωρητικές έννοιες. Με τον όρο κοινωνική διαίρεση του αστικού χώρου εννοούμε γενικά τη διαίρεση του χώρου της πόλης σε περιοχές ή συνοικίες σύμφωνα με τα κοινωνικά χαρακτηριστικά των κατοίκων τους: χαρακτηριστικά κοινωνικο-οικονομικά, κοινωνικο-οικογενειακά, κοινωνικο-πολιτιστικά κ.λπ. Όμως, σε μια κοινωνία χωρισμένη σε τάξεις τα κοινωνικο-οικονομικά χαρακτηριστικά είναι πρωτεύοντα. Ονομάζουμε, λοιπόν, κοινωνική διαίρεση του αστικού χώρου την υλοποίηση σ' αυτόν, της διαίρεσης της αστικής κοινωνίας σε τάξεις, κοινωνικά στρώματα, τμήματα και ταξικά στρώματα· ή, διαφορετικά, σε ομάδες ανθρώπων από τις οποίες η μία μπορεί να ιδιοποιηθεί την εργασία της άλλης, ή μόνο τη δική της εργασία εξαιτίας της διαφορετικής θέσης που κατέχει σε μία καθορισμένη δομή, την κοινωνική οικονομία· ή, τελικά, *κοινωνική διαίρεση του αστικού χώρου είναι η υλοποίηση στο χώρο της διαίρεσης της κοινωνίας σε σχέση με την εργασία.*

* Πολεοδόμος.

Η διαδικασία της εργασίας, όμως, διεξάγεται σε κομμάτια του αστικού χώρου σχετικά περιορισμένα, που διατίθενται στις διάφορες οικονομικές δραστηριότητες, είτε είναι γενικά παραγωγικές, είτε είναι παραγωγικές από καπιταλιστική άποψη, είτε όχι. Η διαφοροποίηση των οικονομικών δραστηριοτήτων προέρχεται από τη διαφοροποίηση της εργασίας μέσα στην κοινωνία, και καταλήγει στην κατανομή μέσα στον αστικό χώρο των διαφόρων κλάδων οικονομικής δραστηριότητας και των διαφόρων οικονομικών μονάδων. Ονομάζουμε *οικονομική διαίρεση του αστικού χώρου την υλοποίηση στο χώρο της διαίρεσης της εργασίας μέσα στην κοινωνία, ή αλλιώς της κοινωνικής κατανομής της εργασίας*. Πηγάζει κυρίως από την παραγωγική κατανάλωση, από το κεφάλαιο των μέσων παραγωγής και της εργατικής δύναμης με σκοπό να παράγει και να αναπαράγει κεφάλαιο, εμπορεύματα και μη υλικά χρήσιμα αποτελέσματα. Αντίθετα, η κοινωνική διαίρεση του χώρου πηγάζει κυρίως από την κατανάλωση (ατομική ή συλλογική) από τους ανθρώπους των εμπορευμάτων και των χρήσιμων αποτελεσμάτων, με σκοπό να παράγει και να αναπαράγει την εργατική δύναμη και την προσωποποιημένη δύναμη του κεφαλαίου. Καλύπτει επομένως το σύνολο του χώρου κατοικίας. Όμως, μόλις πουληθεί η εργατική δύναμη αποτελεί τμήμα του κεφαλαίου. Η αναπαραγωγή της αποτελεί τμήμα της αναπαραγωγής του κεφαλαίου, όπως και της προσωποποιημένης δύναμης του κεφαλαίου. Συνεπώς η οικονομική διαίρεση του χώρου κυριαρχεί ποιοτικά και καθορίζει την κοινωνική του διαίρεση. Από την άλλη μεριά οι κοινωνικο-ταξικές σχέσεις γεννιούνται από τις σχέσεις παραγωγής και εκτείνονται στους τόπους εργασίας και παραγωγής όπου η εργασία είναι υποταγμένη στο κεφάλαιο. Συνεπώς η κοινωνική διαίρεση του χώρου καλύπτει το σύνολο του αστικού χώρου και κυριαρχεί ποσοτικά αν και ποιοτικά κυριαρχείται από την οικονομική του διαίρεση. Ωστόσο, το εποικοδόμημα (η κοινωνική διαίρεση του χώρου) έχοντας μια *σχετική αυτονομία* επενεργεί με τη σειρά του και μέσα σε ορισμένα όρια στη βάση του (την οικονομική διαίρεση του χώρου). Το πρόβλημα που τίθεται είναι να αποκαλυφθούν οι μηχανισμοί που καθορίζουν τις σχέσεις ανάμεσα στην οικονομική και κοινωνική διαίρεση του αστικού χώρου. Κατά τη γνώμη μας, αυτοί οι μηχανισμοί μπορούν να περιγραφούν με το παρακάτω θεωρητικό σχήμα.

Η κοινωνική διαίρεση του αστικού χώρου καθορίζεται ιστορικά από την οικονομική του διαίρεση, στην οποία οι συγκοινωνιακές συνδέσεις παίζουν αποφασιστικό ρόλο. Ο καθορισμός της κοινωνικής διαίρεσης του αστικού χώρου από την οικονομική του διαίρεση γίνεται μέσω του μηχανισμού της τιμής της γης και της προσιτότητας των ανθρώπων στον τόπο εργασίας τους και στα μέσα κατανάλωσης.[1] Με τη σειρά της, η θέση κάθε

1. Με τον όρο μέσα κατανάλωσης εννοούμε όλον τον τεχνικό εξοπλισμό και τα αντικείμενα της φύσης που κάνουν δυνατή την ατομική κατανάλωση (σε αντίθεση με την παραγωγική κατανάλωση), με την εξαίρεση ενός τμήματος του παραγωγικού εξοπλισμού που χρησιμεύει αποκλειστικά στο να καταναλώνεται η εργατική δύναμη. (Για την ατομική και παρα-

κομματιού του αστικού χώρου μέσα στην οικονομική και κοινωνική διαίρεση του χώρου και η αντίστοιχη ζήτηση, καθορίζουν την τιμή του εδάφους (άρα και της κατοικίας) και τις συνθήκες των συγκοινωνιών. Το ζευγάρι, τιμή της γης - προσιτότητα στον τόπο εργασίας και στα μέσα κατανάλωσης (άρα οι συνθήκες των συγκοινωνιών), καθορίζει την επέκταση ή την τροποποίηση της οικονομικής και κοινωνικής διαίρεσης του αστικού χώρου. Από την άλλη μεριά τροποποιήσεις στην κοινωνική διαίρεση του χώρου συνεπάγονται τροποποιήσεις στην οικονομική του διαίρεση και αντίστροφα.

Μέσα σ' αυτή τη διαδικασία επεισέρχονται και παράγοντες φαινομενικά εξωγενείς, όπως οι αποφάσεις των μεγάλων επιχειρήσεων και η κρατική πολεοδομική και χωροταξική πολιτική. Όμως αυτές οι αποφάσεις και αυτή η πολιτική είναι το αποτέλεσμα γενικών οικονομικών νόμων, όπως ο νόμος της κεφαλαιοκρατικής συσσώρευσης και ο νόμος της πτωτικής τάσης του ποσοστού του κέρδους. Η αστικοποίηση μέχρις ένα ορισμένο επίπεδο παίζει θετικό ρόλο και στη συσσώρευση κεφαλαίου και στο ποσοστό κέρδους. Αλλά απ' αυτό το επίπεδο και πέρα η συσσώρευση γίνεται υπερσυσσώρευση και το ποσοστό κέρδους, επομένως, έχει την τάση να πέφτει. Από δω πηγάζουν καινούριες αποφάσεις των μεγάλων επιχειρήσεών σε σχέση με τη χωροθέτηση των παραγωγικών τους μονάδων και η πολεοδομική και χωροταξική πολιτική του κράτους για να αντισταθμίσει αυτή την πτωτική τάση του ποσοστού του κέρδους.

Αυτό το θεωρητικό σχήμα μας οδηγεί πρώτο, στο να εξετάσουμε *ιστορικά* τη σχέση συγκοινωνίες - κοινωνική διαίρεση του χώρου της Αθήνας, και δεύτερο να μελετήσουμε με μεγαλύτερη προσοχή την οικονομική διαίρεση του αθηναϊκού λεκανοπέδιου, τις ρίζες της (όταν μέσα σ' αυτό δεν υπήρχαν παρά μόνο δύο πόλοι, η Αθήνα και ο Πειραιάς) και την εξέλιξή της. Τα αποτελέσματα της συγκεκριμένης μελέτης (Γ. Σκλαβούνος, 1983) επαληθεύουν το γεγονός ότι η οικονομική διαίρεση του αστικού χώρου καθορίζει σε τελευταία ανάλυση την κοινωνική του διαίρεση. Όπως είπαμε και παραπάνω, στην πραγματικότητα η εξέταση της οικονομικής διαίρεσης του χώρου εμπεριέχει την εξέταση της κοινωνικής του διαίρεσης, αν και για πρακτικούς λόγους περιορίζουμε την εξέταση της κοινωνικής διαίρεσης του χώρου μόνο στις περιοχές κατοικίας.

2. *Συγκοινωνίες και οικονομική διαίρεση του λεκανοπέδιου*

Σε ό,τι αφορά τις συγκοινωνίες, στην περίπτωσή μας βρίσκει απόλυτη εφαρμογή η διαπίστωση του P. Georges ότι «το βασικό πρόβλημα της αστικής γεω-

γωγική κατανάλωση βλ. K. Marx, 1977, *Βιβλίο* I, σελ. 407). Τα συλλογικά μέσα κατανάλωσης χρησιμοποιούνται ταυτόχρονα από πολλά άτομα όπως οι δημόσιες συγκοινωνίες, ο εμπορικός εξοπλισμός, τα νοσοκομεία, τα πάρκα κ.λπ.

γραφίας είναι ένα πρόβλημα γεωγραφίας της κυκλοφορίας» (P. Georges, 1975, σ. 45). Και δεν αφορά μόνο τις αστικές συγκοινωνίες. Οι υπεραστικές συγκοινωνίες (χερσαίες και θαλάσσιες) έπαιξαν, στο 19ο αιώνα, τον καθοριστικό ρόλο στη χωροθέτηση των παραγωγικών δραστηριοτήτων, άρα και στην οικονομική διαίρεση του χώρου του αθηναϊκού λεκανοπέδιου. Το νοτιοδυτικό τμήμα της πόλης της Αθήνας έγινε βιομηχανική περιοχή, γιατί εκεί κατέληγαν οι άξονες υπεραστικών συγκοινωνιών. Δηλαδή, πρώτα οι αμαξιτοί δρόμοι που συνέδεαν την Αθήνα με την υπόλοιπη χώρα και τον Πειραιά, και αργότερα οι αντίστοιχες σιδηροδρομικές γραμμές. Ο Πειραιάς έγινε το κύριο κέντρο βιομηχανικής παραγωγής του διπολικού συστήματος Αθήνα-Πειραιάς, επειδή ήταν το λιμάνι. Η προσιτότητα στις πηγές ενέργειας και άλλων πρώτων υλών που οι θαλάσσιες συνδέσεις εξασφαλίζουν στο λιμάνι από τη μια μεριά, η προσιτότητα στα κέντρα κατανάλωσης και κυρίως στο αθηναϊκό κέντρο από την άλλη μεριά, είναι οι κύριοι παράγοντες που καθόρισαν την εγκατάσταση και ανάπτυξη της βιομηχανίας στον Πειραιά. Και μάλιστα, σχεδόν δίπλα στο λιμάνι μια και δεν υπήρχε ουσιαστικό πρόβλημα γης. Αντίθετα, στην Αθήνα όπου μια πόλη κάποιου μεγέθους προϋπήρχε της ανάπτυξης της βιομηχανίας η τιμή της γης έπαιξε καθοριστικό ρόλο στη χωροθέτηση της βιομηχανίας.

Εάν ένας σημαντικός συγκοινωνιακός άξονας οδηγεί προς το κέντρο της πόλης, ο βιομήχανος ζητά να εγκαταστήσει το εργοστάσιό του δίπλα σ' αυτόν τον άξονα (για να αποφύγει πρόσθετα έξοδα μεταφόρτωσης), όσο το δυνατόν πιό κοντά στο κέντρο (για να πλησιάσει την αγορά και να συντομεύσει έτσι το χρόνο κυκλοφορίας του κεφαλαίου), και όσο το δυνατόν πιό κοντά στα εργατικά χέρια. Όμως αυτή η προσέγγιση του κέντρου προσκρούει στο φράγμα της τιμής της γης. Κατά συνέπεια το εργοστάσιο εγκαθίσταται σε κάποια απόσταση από το κέντρο, ακόμα και στην περιφέρεια του αστικού ιστού. Οι εργάτες θα κοιτάξουν να εγκατασταθούν κοντά στο εργοστάσιο.

Ωστόσο, δεν είναι όλοι οι άξονες συγκοινωνιών που προσελκύουν τα εργοστάσια, αλλά *οι άξονες οι πιό σημαντικοί οικονομικά*. Ένας ή και περισσότεροι. Για την αθηναϊκή λεκάνη αυτοί οι άξονες υπήρχαν ήδη από τον 19ο αιώνα και προέκυψαν από γεωγραφικούς περιορισμούς. Το λιμάνι του λεκανοπέδιου δεν μπορούσε παρά να είναι το λιμάνι του Πειραιά, και με την ανάπτυξη των χερσαίων συγκοινωνιών η επικοινωνία με την υπόλοιπη Ελλάδα δεν μπορούσε να γίνει παρά μέσω του δυτικού και βορειοδυτικού άξονα. Όλο το δυτικό τμήμα επομένως του λεκανοπέδιου ήταν καλύτερα τοποθετημένο για να δεχτεί τις βιομηχανικές δραστηριότητες. Ο ανατολικός άξονας έπαιξε ένα μικρό ρόλο μόνο στην περίοδο που τα μεταλλεία του Λαυρίου του έδιναν μια κάποια οικονομική σπουδαιότητα.

Το γεγονός, λοιπόν, ότι η Αττική είναι χερσόνησος καθόρισε τον βιομηχανικό χαρακτήρα του δυτικού τμήματος τόσο των πόλεων Αθήνας και Πειραιά όσο και του ενοποιημένου πολεοδομικού συγκροτήματος μετά

τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο.[2] Τότε, με την ανάπτυξη των οδικών μεταφορών και την κατασκευή των εθνικών οδών 1 και 2, παρέμειναν οι ίδιοι άξονες συγκοινωνιών. Η εθνική οδός 1 ακολούθησε περίπου τη χάραξη της σιδηροδρομικής γραμμής Αθήνα-Θεσσαλονίκη, και η εθνική οδός 2 τη χάραξη της αρχαίας Ιεράς Οδού που ήταν πριν ο κύριος οδικός άξονας μια και συνέδεε την πρωτεύουσα με την Πελοπόννησο και τη Βόρεια Ελλάδα. Με την ανάπτυξη των οδικών μεταφορών αυτές οι εθνικές οδοί εξάσκησαν μια σημαντική έλξη στις βιομηχανίες, που απομακρύνθηκαν από τις παλιές βιομηχανικές ζώνες καθώς και στις καινούριες βιομηχανίες, και επομένως έπαιξαν σημαντικό ρόλο στην επέκταση και ενμέρει στην τροποποίηση της κοινωνικοοικονομικής διαίρεσης του αστικού χώρου. Συνολικά η βιομηχανική απασχόληση στους δήμους που συνορεύουν με τις δύο εθνικές οδούς πέρασε από 25.600 άτομα το 1963 σε 49.000 το 1973, δηλαδή αυξήθηκε κατά 100% έναντι 23% για το σύνολο του πολεοδομικού συγκροτήματος (Γ. Σκλαβούνος, 1983, σ. 234-5). Οι δήμοι που δεν συνορεύουν με τις εθνικές οδούς αλλά βρίσκονται πολύ κοντά τους συγκεντρώνουν 23.000 βιομηχανικές απασχολήσεις το 1973 έναντι 12.600 το 1963 (+ 72%). Και οι δύο κατηγορίες δήμων απορρόφησαν μεταξύ 1963 και 1973 το 65% της αύξησης των βιομηχανικών απασχολήσεων του πολεοδομικού συγκροτήματος.

Ωστόσο στην περίοδο μετά τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο οι υπεραστικές συγκοινωνίες και οι άξονες επέδρασαν περισσότερο στις μεταλλαγές της κοινωνικοοικονομικής διαίρεσης στο εσωτερικό του λεκανοπέδιου που σιγά σιγά επεκτείνονταν προς τον περιβάλλοντα χώρο. Και τούτο γιατί σ' αυτή την περίοδο μπορούμε να πούμε ότι η Αθήνα ήταν σχεδόν όλη η Ελλάδα από άποψη οικονομική και διοικητική.

Αντίθετα, στην περίοδο μέχρι τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο έχουμε να κάνουμε με μια πρωτεύουσα λιγότερο υπερτροφική, ένα δίπολο αποτελούμενο, σχηματικά, από ένα κέντρο παραγωγής και ένα κέντρο κατανάλωσης των οποίων οι σχέσεις επηρεάστηκαν σημαντικά από τις συγκοινωνιακές συνδέσεις μεταξύ τους και με την υπόλοιπη χώρα. Κι αυτή η κοινωνικοοικονομική διαίρεση ανάμεσα στους δύο πόλους, που ίσχυσε από τα μέσα του 19ου αιώνα περίπου, θα είναι αποφασιστική για πολλά χρόνια. Ο Πειραιάς από τη μια μεριά, κέντρο παραγωγής και επικοινωνιών κατοικούμενος κατά πλειοψηφία από εργατικά στρώματα· η Αθήνα από την άλλη μεριά, διοικητικό και πολιτιστικό κέντρο κυρίως, διέξοδος της πειραϊκής παραγωγής και κατά συνέπεια κατοικούμενη περισσότερο από υπαλλήλους, μεσαία στρώματα, διανοούμενους, μικρούς και μεγάλους αστούς. Το ποσοστό των εργατών βιομηχανίας είναι μικρότερο (βλ. Πίνακα 1).

2. Αυτή η παρατήρηση μας βοηθά να εξηγήσουμε τη βιομηχανική ανάπτυξη του βόρειου τμήματος της ιταλικής χερσονήσου και του βορειοανατολικού της Ιβηρικής, δηλαδή περιοχών που είναι καλύτερα τοποθετημένες σε ό,τι αφορά τις συνδέσεις τους με την υπόλοιπη Ευρώπη.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

Οικονομικά ενεργός πληθυσμός κατά κλάδο (1920)

Κλάδοι	Αθήνα	(%)	Πειραιάς	(%)
1. Γεωργία, κτηνοτροφία, αλιεία κ.λπ.	19.138	12,0	1.868	3,1
2. Βιομηχανία, ορυχεία, λατομεία	45.545	28,8	24.700	40,9
3. Συγκοινωνίες	9.471	6,0	10.220	16,9
4. Πίστη, ασφάλειες, εμπόριο, δημόσιες υπηρεσίες, ελεύθερα επαγγέλματα, προσωπικές υπηρεσίες κ.λπ.	67.998	43,0	19.586	32,3
5. Επάγγελμα μη δηλωθέν	16.243	10,2	5.914	9,8
Ενεργός πληθυσμός	158.495	100	62.288	100

ΠΗΓΗ: ΕΣΥΕ 1927, Απογραφή του πληθυσμού της Ελλάδος την 19η Δεκ. 1920, Αθήνα, τ. 1.

Η επανάσταση που προκλήθηκε κυρίως από τη μηχανοποίηση των συγκοινωνιών έπαιξε σημαντικό ρόλο στη σχέση αυτής της διαίρεσης. Όταν αφορούσε τις θαλάσσιες συγκοινωνίες ευνοούσε τη βιομηχανική και δημογραφική ανάπτυξη του Πειραιά. Τέτοια είναι η περίπτωση της περιόδου 1861-1879 με την ανάπτυξη της ατμοπλοΐας και της περιόδου 1889-1896 με τη διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου (βλ. Πίνακα 2). Όταν αφορούσε τις συγκοινωνίες που συνδέουν τους δύο πόλους, συντελούσε στην ανάπτυξη και των δύο, αλλά μακροπρόθεσμα ευνοούσεε τον πιό ισχυρό πόλο, το κέντρο κατανάλωσης που ήταν η Αθήνα, και εξασκούσε μια μεγαλύτερη έλξη στην ελαφρά βιομηχανία. Τέτοια είναι η περίπτωση της δεκαετίας 1869-1879 με την έναρξη λειτουργίας του σιδηρόδρομου Αθήνας-Πειραιά, και της επόμενης δεκαετίας, όταν επιπλέον, η επανάσταση των συγκοινωνιών επεκτάθηκε και στις χερσαίες συγκοινωνίες που συνδέοντας την Αθήνα με την υπόλοιπη χώρα ευνόησαν την ανάπτυξή της. Για πρώτη φορά από το 1861 ο πληθυσμός της Αθήνας αυξάνεται πιό γρήγορα (70%) από τον Πειραιά (58%), και πρέπει να το αποδώσουμε στις σιδηροδρομικές γραμμές που κατασκευάστηκαν αυτή τη δεκαετία (1879-1889). Πειραιάς-Αθήνα-Κόρινθος (1884), επέκταση μέχρι το Κιάτο (1885), Άργος, Ναύπλιο, Μύλοι (1886) και μέχρι την Πάτρα (1887). Αθήνα-Κηφισιά και Λαύριο (1885). Εξάλλου, δεν πρέπει να ξεχάσουμε ότι σ' αυτή τη δεκαετία τέθηκε σε λειτουργία στην Αθήνα το δίκτυο του ιππήλατου τραμ, ενώ στον Πειραιά αυτό έγινε το 1892. Η κινητικότητα της εργατικής δύναμης, η διεύρυνση της αγοράς εργασίας είναι ένας σημαντικός παράγοντας βιομηχανικής και δημογραφικής ανάπτυξης.

Στη διάρκεια της περιόδου 1889-1896 η σχέση ανατρέπεται πάλι: 12% αύξηση για την Αθήνα και 47% για τον Πειραιά. Αλλά η Αθήνα βελτιώνει

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

Πληθυσμός Αθήνας, Πειραιά και προαστίων (1834-1971)

Χρόνος	Δήμος Αθήνας	Ποσοστό αύξησης (%)	Δήμος Πειραιά (και Ν. Φάληρο)	Ποσοστό αύξησης (%)	Προάστια	Σύνολο
1834			600			
1836	14.092					
1838			2.137			
1845			4.247			
1848	26.256		5.279			31.535
1853	30.590	16,5	5.434	2,9	570	36.594
1856	30.969	1,2	6.057	19	2.467	39.493
1861	41.298	33	6.452	7	2.073	49.823
1870	44.510	7,5	10.963	70	3.681	59.154
1879	65.499	46	21.618	100	3.178	90.295
1889	110.262	70	34.569	58	4.092	148.924
1896	123.001	12	50.718	47	6.036	179.755
1907	167.479	36	74.000	46	8.531	250.010
1920	298.876	78	135.261	83	28.348	453.042
1928	384.731	29	194.989	44	227.243	801.622
1940	481.225	25	194.788	−0,1	448.096	1.124.109
1951	555.484	15,4	192.416	−1,2	630.686	1.378.586
1961	627.564	13,0	189.728	−1,5	1.035.417	1.852.709
1971	867.023	38,2	187.458	−1,2	1.485.760	2.540.241

ΠΗΓΕΣ: Π. Ηλιόπουλος, 1951, σ. 300.
ΕΣΥΕ: Απογραφές πληθυσμού, Α. Μανσόλας, 1872.

αισθητά το ποσοστό αύξησης μεταξύ 1896 και 1907 (36% έναντι 46% για τον Πειραιά), για να το εξισώσει στη διάρκεια της περιόδου 1907-1920 (78% για την πόλη της Αθήνας, αλλά 83% μαζί με τα προάστιά της, και 83% για τον Πειραιά). Ποιός ήταν ο ρόλος των συγκοινωνιών;

Κατ' αρχάς η κατασκευή και δεύτερης γραμμής στο σιδηρόδρομο Αθήνα-Πειραιάς, η επέκτασή του μέχρι την Ομόνοια (1895), και αργότερα η ηλεκτροκίνησή του (1904), ωφέλησαν το αθηναϊκό κέντρο κατανάλωσης. Επιπλέον η ηλεκτροκίνηση και επέκταση του δικτύου τραμ (1907-1910) ωφέλησε περισσότερο την Αθήνα με τις δεκαέξι γραμμές, παρά τον Πειραιά με έξι γραμμές. Αντίθετα ωφέλησαν σχεδόν αποκλειστικά την Αθήνα η συμπλήρωση της γραμμής Πελοποννήσου (Πύργος-Μελιγαλάς, 1902), και κυρίως η έναρξη της λειτουργίας της σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιάς-Αθήνα-Λαμία-Δεμερλή (κοντά στη Λάρισα, 1904). Η επέκταση αυτής της γραμμής μέχρι την Κατερίνη (1916), η σύνδεσή της με το ευρωπαϊκό δίκτυο (1918) και η εμφάνιση των οδικών μεταφορών με αυτοκίνητο έκαναν την Αθήνα ακόμα περισσότερο ανεξάρτητη από το λιμάνι του Πειραιά και επομένως προώθησαν περισσότερο τη βιομηχανική, οικονομική και δημογραφική της ανάπτυξη. Η μεγαλύτερη αύξηση του πληθυσμού του Πειραιά στο διάστημα 1920-28 σε σχέση με την Αθήνα (44% έναντι 29%) δεν οφείλεται παρά στην κατά μεγαλύτερους αριθμούς εγκατάσταση σ'

αυτόν των προσφύγων του 1922. Η πτώση του πληθυσμού του κατά τα επόμενα χρόνια δείχνει την παρακμή του προς όφελος της Αθήνας.

3. *Η κοινωνικοοικονομική διαίρεση του αστικού χώρου*
Μέχρι τη δεκαετία του '60

Εκτός από τη βασική διαίρεση ανάμεσα στον Πειραιά κέντρο παραγωγής και την Αθήνα κυρίως κέντρο κατανάλωσης, στο εσωτερικό κάθε πόλης διενεργείται μια δεύτερη οικονομική διαίρεση του χώρου και μια κοινωνική διαίρεση σε συνάρτηση με την οικονομική διαίρεση. Στον Πειραιά όπου σε σημαντικό βαθμό η πόλη δημιουργήθηκε από τη βιομηχανία, από τα μέσα του 19ου αιώνα τα εργοστάσια κατέχουν το κέντρο και το δυτικό της πόλης, γύρω από τους σιδηροδρομικούς σταθμούς και στα βόρεια του λιμανιού, όπου προκαλούν τη δημιουργία της εργατικής συνοικίας Εργοστάσια. Στη συνέχεια διαχέονται κατά μήκος των αξόνων συγκοινωνιών, σιδηροδρομικών και οδικών, και στη νοτιοδυτική πλευρά του λιμανιού όπου συντελούν στην εγκατάσταση του σταθμού Λαρίσης (1904). Η νοτιοανατολική πλευρά του λιμανιού παραμένει στη χρήση των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και του εμπορίου.

Στην Αθήνα, όπου μια πόλη κάποιου μεγέθους προϋπήρχε της βιομηχανίας, τα εργοστάσια εγκαθίστανται στη δυτική περιφέρεια και κυρίως στη νοτιοδυτική όπου προκαλούν τη δημιουργία εργατικών συνοικιών γύρω τους (Μεταξουργείο, Γκαζοχώρι), και στο μέτρο που η πόλη επεκτείνεται, περισσότερο στα δυτικά και βόρεια εκτός σχεδίου (Κολοκυνθού).

Εάν η βιομηχανία είναι αναγκασμένη και μπορεί να εγκατασταθεί σε κάποια απόσταση από το κέντρο μιας υπάρχουσας πόλης, το μεγαλύτερο μέρος του εμπορίου είναι αναγκασμένο να κάνει το αντίθετο. Η βιομηχανία όντας ειδικευμένη, δουλεύει με λίγους προμηθευτές και λίγο περισσότερους πελάτες. Το εμπόριο αντίθετα δουλεύει με αρκετούς προμηθευτές και πολυάριθμους πελάτες. Είναι αναγκασμένο να βρίσκεται στο κέντρο για να είναι προσιτό. Το ίδιο οι υπηρεσίες, οι τράπεζες, οι ασφάλειες κ.λπ. επιδιώκουν να είναι προσιτές σε ένα πλήθος προσώπων. Η δημόσια και ιδιωτική διοίκηση έχει ανάγκη το κέντρο και τις ευκολίες του επικοινωνίας για να ελέγχει καλύτερα τις δραστηριότητες που διευθύνει και για λόγους γοήτρου. Ο πολλαπλασιασμός αυτών των δραστηριοτήτων στο κέντρο, ευνοούμενος από τη δυνατότητά τους να επεκταθούν καθ' ύψος, εντείνει και διαιωνίζει την ακτινωτή μορφή του δικτύου συγκοινωνιών, η οποία με τη σειρά της, και ιδιαίτερα με καθεστώς ιδιωτικής εκμετάλλευσης των συγκοινωνιών, ενισχύει την επικυριαρχία του κέντρου. Επομένως τη συγκέντρωση σ' έναν περιορισμένο χώρο ενός μεγάλου αριθμού θέσεων εργασίας και συλλογικών μέσων κατανάλωσης.

Προς το τέλος του 19ου αιώνα η πλατεία Ομονοίας αποτελούσε το

κέντρο της Αθήνας, απ' όπου κατευθύνονταν ακτινωτά προς την περιφέρεια οι γραμμές των μαζικών μεταφορών καθώς και οι κυριότερες οδικές αρτηρίες της πόλης. Ωστόσο, το βασιλικό ανάκτορο είχε χτιστεί στο Σύνταγμα σε μια τοποθεσία ευχάριστη και ευάερη, και είχε τραβήξει κοντά του την αριστοκρατία του πλούτου. Είναι σ' αυτό το ευχάριστο περιβάλλον, μακριά από τις οχλήσεις των παραγωγικών δραστηριοτήτων και του χονδρεμπορίου, αλλά με καλή σύνδεση με το κέντρο, που σχηματίστηκαν οι «όμορφες συνοικίες» Κολωνάκι και Ηρώδου του Αττικού. Αργότερα αυτές οι «όμορφες συνοικίες» θα προσελκύσουν το κέντρο, ή τουλάχιστον τις υψηλότερου επιπέδου λειτουργίες του κάνοντας το Σύνταγμα τον διευθυντικό και κοσμοπολίτικο πόλο ενός διπολικού κέντρου.

Από την άλλη μεριά, τα ανώτερα εισοδηματικά στρώματα είναι τα πρώτα που επωφελήθηκαν από τα τελειοποιημένα συγκοινωνιακά μέσα (σιδηρόδρομος, τραμ), για να μπορέσουν να κατοικήσουν σε προάστια λίγο πολύ απομακρυσμένα και ευχάριστα για κύρια ή εξοχική κατοικία: Παλιό και Νέο Φάληρο, Καστέλλα, Πατήσια, Κηφισιά, Μαρούσι, Χαλάνδρι. Όλα στο ανατολικό τμήμα του λεκανοπέδιου. Τα τρία τελευταία συνδέθηκαν με την Αθήνα σιδηροδρομικώς το 1885, και γύρω στο 1900 εξυπηρετούνταν με δρομολόγια κάθε μία ώρα. Το ίδιο ισχύει και για τα Πατήσια, που όμως, όπως και η Κηφισιά, προϋπήρξαν σαν όμορφο προάστιο του σιδηρόδρομου, και επιπλέον συνδέθηκαν με την Αθήνα με το τραμ. Αντίθετα το Νέο Φάληρο είναι ολοκληρωτικά δημιούργημα της εταιρίας σιδηροδρόμου Αθήνα-Πειραιάς, που κατασκεύασε εκεί θέατρο, εστιατόριο, ξενοδοχείο και εγκαταστάσεις θαλασσινών μπάνιων σε εδάφη που της παραχώρησε το δημόσιο, και τις εξυπηρέτησε με μια διακλάδωση της κύριας γράμμης. Το 1883 και το Παλιό και το Νέο Φάληρο συνδέθηκαν με τραμ με την Αθήνα μέσω Λεωφ. Θησέως, και το 1892 το Νέο Φάληρο και η Καστέλλα με το κέντρο του Πειραιά.

Η ηλεκτροκίνηση του τραμ (1907-10), η εμφάνιση του λεωφορείου (από το 1920) και η εγκατάσταση των προσφύγων περιμετρικά των δύο πόλεων (1922) λίγο άλλαξαν την εικόνα της κοινωνικής διαίρεσης του χώρου που για την Αθήνα πλησιάζει περισσότερο στο σχήμα των τομέων του H. Hoyt. Ο δυτικός τομέας κατέχεται από την εργατική τάξη, ο βορειοανατολικός και το βόρειο τμήμα του κέντρου από την αστική τάξη, ο νότιος κι ορισμένοι τομείς στα βορειοανατολικά από μεσαία στρώματα. Αντίθετα ο Πειραιάς πλησιάζει περισσότερο στο σχήμα των δακτυλίων του E. Burgess και της οικολογικής σχολής του Σικάγου, που για πρώτη φορά παρατηρήθηκε από τον Φ. Ένγκελς το 1845 στο Μάντσεστερ.[3] Γύρω από το εμπορι-

3. «Οι εργατικές συνοικίες —από μια μη συνειδητή και υπονοούμενη συμφωνία, όσο και από συνειδητή και ομολογημένη πρόθεση— είναι χωρισμένες με την πιό μεγάλη αυστηρότητα από τα τμήματα της πόλης που προορίζονται για τη μεσαία τάξη, ή, όταν αυτό είναι αδύνατο, τότε είναι κρυμμένες κάτω από τον μανδύα της φιλανθρωπίας. Το Μάντσεστερ περικλείει στο κέντρο του μιαν εμπορική συνοικία αρκετά εκτεταμένη... αποτελούμενη σχεδόν αποκλειστικά από εμπορικές αντιπροσωπείες ή αποθήκες. Σχεδόν όλη αυτή η συνοικία είναι ακατοίκητη και στη διάρκεια της νύχτας έρημη και άδεια... Με την εξαίρεση αυτής της εμ-

κό κέντρο —που τέτοιο πρέπει να θεωρήσουμε τους σιδηροδρομικούς σταθμούς και το τμήμα του λιμανιού που είναι δίπλα τους— βρίσκεται η ζώνη της εργατικής τάξης, πιό εκτεταμένη προς τα βόρεια και τα δυτικά, και δίπλα της η ζώνη των μεσαίων στρωμάτων. Η αστική τάξη είναι πιό μακριά ακόμα στο Πασαλιμάνι, στην Καστέλλα και στο Νέο Φάληρο. Τα ίχνη αυτής της κοινωνικής διαίρεσης διακρίνονται ακόμα στις αρχές του '60 (Σχ. 1).

Φαίνεται ότι το σχήμα Ένγκελς-Burgess ανταποκρίνεται περισσότερο στις πόλεις που γεννήθηκαν λίγο-πολύ κατευθείαν από την εκβιομηχάνιση, γιατί συγκεκριμένες μελέτες έδειξαν ότι δεν είναι εφαρμόσιμο σε πόλεις με μια προηγούμενη ανάπτυξη.[4] Αλλά η κοινωνική πραγματικότητα είναι πιό πλούσια και πιό περίπλοκη από τη θεωρία. Επιπλέον, η πρώτη εξελίσσεται πιό γρήγορα από τη δεύτερη. Στα μέσα της δεκαετίας του '60 το σχήμα της κοινωνικής διαίρεσης του χώρου στην Αθήνα και τον Πειραιά γνωρίζει ορισμένες μεταλλαγές στις οποίες το ιδιωτικό αυτοκίνητο έπαιξε σημαντικό ρόλο.

4. *Οι συγκοινωνιακοί τεχνολογικοί νεοτερισμοί*

Το ιδιωτικό αυτοκίνητο είναι ένα προωθημένο μέσο υπαξίωσης (dévalorisation) των κεφαλαίων που βρίσκονται σε πληθώρα, των υπερσυσσωρευμένων κεφαλαίων.[5] Με την πτώση του ποσοστού του κέρδους αυξάνει το ελάχιστο κεφάλαιο που πρέπει να κατέχει ο ιδιώτης καπιταλιστής για να απασχολεί παραγωγικά την εργασία. Το κεφάλαιό του, λοιπόν, δεν θα πρέπει να λειτουργήσει σαν παραγωγικό κεφάλαιο και θα πάρει τη μορφή πιστωτικού κεφαλαίου, καταθέσεων, ή μετοχών μιας μεγάλης επιχείρησης, π.χ. σιδηροδρόμων ή τραμ. Αυτό το πληθωρικό κεφάλαιο θα περιοριστεί σε ένα ποσοστό κέρδους κατώτερο από το παραγωγικό κεφάλαιο, με τη μορφή τόκου ή μερίσματος, κι αυτή η υπαξίωση συμβάλλει να καθυστερήσει ή να σταματήσει την πτώση του ποσοστού του κέρδους του κεφαλαίου άλλων τομέων της οικονομίας.

Εάν το μικρό κεφάλαιο είναι επενδυμένο σε ένα λεωφορείο του οποίου ο ιδιοκτήτης είναι και οδηγός του, το ποσοστό κέρδους είναι επίσης σχετι-

---

πορικής συνοικίας, όλη η πόλη του Μάντσεστερ... δεν είναι παρά μια εργατική περιοχή που περικλείει την εμπορική συνοικία σαν μια ζώνη... Πέρα απ' αυτή τη ζώνη κατοικούν η μεσαία και υψηλή αστική τάξη». Φ. Ένγκελς, *Η κατάσταση της εργατικής τάξης στην Αγγλία*, αναφερόμενο από την Francoise Choay, 1965, σ. 186.

4. Για τις ΗΠΑ οι μελέτες των Η. Hoyt και Br. Berry (βλ. J.B. Racine, 1971, σ. 397-427). Για το Παρίσι βλ. P.H. Chombart de Lauwe, 1965, σ. 47. Για την Αθήνα βλ. Guy Burgel, 1972 (β), σ. 13. Για την Τεχεράνη βλ. P. Veille, 1970, σ. 67.

5. Για τη διαδικασία υπερσυσσώρευσης-υπαξίωσης του κεφαλαίου βλ. P. Boccara, 1973, σ. 41-70 και 293-310.

ΣΧΗΜΑ 1

Η κατανομή των εισοδημάτων το 1963-64



ΠΗΓΕΣ: α) Γραφείο Δοξιάδη, 1963, Report 2, Map. 19
β) G. Burgel, 1972 (α), Pl. II 71, II 72.
γ) W. Smith, 1963, Σχ. 80.

ΣΧΗΜΑ 2

Η κατανομή των εισοδημάτων το 1973



ΠΗΓΗ: Γραφείο Δοξιάδη, 1976, I, 117.

κά μικρό, μια και ο ιδιοκτήτης συνυπολογίζει στο εισόδημά του και το μισθό του οδηγού που θα πλήρωνε. Το «κεφάλαιο» με τη μορφή του ιδιωτικού αυτοκινήτου δεν αποδίδει απολύτως κανένα κέρδος στον ιδιοκτήτη του. Αντίθετα το κέρδος είναι αρνητικό αν ληφθούν υπόψη τα έξοδα για καύσιμα και συντήρηση. Η υπαξίωση του κεφαλαίου έχει πάρει την ακραία της μορφή.

Επιπλέον αυτοί οι διαδοχικοί τεχνολογικοί νεοτερισμοί των συγκοινωνιών (σιδηρόδρομος, τραμ, λεωφορείο, ιδιωτικό αυτοκίνητο) αυξάνοντας την ταχύτητα κυκλοφορίας του κεφαλαίου, ενοποιώντας την αγορά εργασίας, κινητοποιώντας παραπέρα την εργατική δύναμη και αυξάνοντας την παραγωγικότητά της, συμβάλλουν ακόμα και να υψωθεί το ποσοστό κέρδους.

Αυτός είναι ο κύριος λόγος για τον οποίο το κράτος κάθε φορά που το καινούριο συγκοινωνιακό μέσο εμφανιζόταν ανταγωνιστικά ως προς το παλιό, μετά από μια μεταβατική περίοδο, οπότε έπαιζε το ρόλο του διαιτητή, τελικά ευνοούσε το καινούριο συγκοινωνιακό μέσο, χωρίς όμως ταυτόχρονα να ζημιώνει σοβαρά τους ιδιοκτήτες του παλιού μέσου, που κάθε φορά είχαν ένα ειδικό πολιτικο-κοινωνικό βάρος.

Τέτοια είναι η περίπτωση της διαμάχης ανάμεσα στα μέσα σταθερής τροχιάς (σιδηρόδρομος, τραμ) και το λεωφορείο, που από το 1922 συνεχίστηκε με συγκρούσεις και αμοιβαίους συμβιβασμούς μέχρι τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο. Τέτοια είναι ακόμα η περίπτωση της διαμάχης ανάμεσα στο λεωφορείο και το ιδιωτικό αυτοκίνητο και ταξί στη δεκαετία του '60, που κατέληξε σε μια μορφή κρατικοποίησης της εκμετάλλευσης των λεωφορειακών γραμμών το 1976.

Στην πρώτη περίπτωση, μετά από τη μαζική εγκατάσταση προσφύγων στο λεκανοπέδιο και τη συνακόλουθη πληθωρική αύξηση του αριθμού των λεωφορείων, οι μονοπωλιακές εταιρίες των μέσων σταθερής τροχιάς πέρασαν στην αντεπίθεση. Με σύμβαση που υπέγραψε τον Οκτώβριο 1925 η δικτατορία του Πάγκαλου με τον ελληνο-αγγλικό όμιλο «Συνδικάτο Ελληνικών Τραπεζών (υπό την αιγίδα της Εθνικής Τράπεζας) — Power and Traction», παραχωρήθηκε στον όμιλο η μονοπώληση παραγωγής και διανομής ηλεκτρικής ενέργειας, των ηλεκτροκίνητων μέσων μεταφοράς και ενός σημαντικού τμήματος των θερμικών λεωφορείων. Μετά την πτώση του Πάγκαλου, και ύστερα από βίαιες κινητοποιήσεις των ιδιοκτητών λεωφορείων και ταξί με την υποστήριξη του ΚΚΕ, η κυβέρνηση πίεσε τον υπερμονοπωλιακό όμιλο να κάνει ορισμένες παραχωρήσεις στους λεωφορειούχους. Ταυτόχρονα προχώρησε στην οργάνωση των λεωφορειούχων στα ΚΤΕ (Κοινά Ταμεία Είσπραξης), που ήταν στην ουσία συντεχνιακά μονοπώλια που δυσκόλευαν την είσοδο καινούριων λεωφορειούχων στο επάγγελμα και διευθετούσαν τους μεταξύ τους ανταγωνισμούς. Ο υπερμονοπωλιακός όμιλος δημιούργησε δύο θυγατρικές επιχειρήσεις: α) Την Εταιρεία Ηλεκτρικών Σιδηροδρόμων (ΕΗΣ), που ανέλαβε τον ηλεκτρικό Αθήνα-Πειραιάς με υποχρέωση να τον επεκτείνει μέχρι την πλατεία Αττι-

κής, τη λεωφορειακή γραμμή Αθήνα-Πειραιάς, τη γραμμή τραμ του λιμανιού του Πειραιά, και τη γραμμή τραμ Πειραιάς-Πέραμα, που όφειλε να κατασκευάσει με πολύ ευνοϊκούς όρους. Η ΕΗΣ ήταν περισσότερο συνδεδεμένη με την Εθνική Τράπεζα της οποίας ο Πρόεδρος Ιωαν. Δροσόπουλος ήταν ταυτόχρονα πρόεδρος της ΕΗΣ. β) Την Ηλεκτρική Εταιρεία Μεταφορών (ΗΕΜ), που ανάλαβε το δίκτυο των τραμ, μερικές γραμμές λεωφορείων και το σιδηρόδρομο Πλ. Αττικής-Κηφισιά, με την υποχρέωση να τον ηλεκτροκινήσει άμεσα. Η ηλεκτροκίνησή του δεν έγινε παρά το 1957 από τον ΕΗΣ. Η ΗΕΜ ήταν περισσότερο συνδεδεμένη με την Power. Οι σχέσεις πάντως μεταξύ των δύο εταιριών ήταν αρκετά στενές. Ο Ι. Δροσόπουλος βρίσκεται το 1938 αντιπρόεδρος της ΗΕΜ, και ο Γενικός Διευθυντής της ΕΗΣ Αλεξ. Βλάγκαλης βρίσκεται το 1932 αντιπρόεδρος της Power. Οι σχέσεις γενικά της Εθνικής Τράπεζας και του αγγλικού κεφαλαίου ήταν πάντα στενότατες. Όπως και οι σχέσεις τους με την κυβερνητική εξουσία. Ο Ι. Δροσόπουλος ήταν δύο φορές υπουργός (1916 και 1926), ο Α. Κορυζής μέλος του ΔΣ της ΕΗΣ, τον διαδέχτηκε το 1939 στην προεδρία της Εθνικής Τράπεζας και το 1941 έγινε πρωθυπουργός του βασιλιά. Άλλο μέλος του ΔΣ της ΕΗΣ ήταν ο Αλ. Διομήδης, πρώτος Διοικητής της Τράπεζας Ελλάδος και Πρωθυπουργός το 1949. Ήταν φυσικό με τέτοιες διασυνδέσεις, τελικά, ο υπερμονοπωλιακός όμιλος να σημειώσει μια μικρή νίκη πάνω στους λεωφορειούχους το 1937 με την υπογραφή μιας καινούριας σύμβασης της ΗΕΜ με τη δικτατορία του Μεταξά. Όμως ο δεύτερος παγκόσμιος πόλεμος με τις συνέπειές του ανέτρεψαν τα δεδομένα και η μεταπολεμική περίοδος είδε την ανάπτυξη των ΚΤΕΛ (όπως ονομάστηκαν τα ΚΤΕ) και των μικρολεωφορειούχων, ένα από τα κοινωνικά στηρίγματα του καθεστώτος. Ο αριθμός των επιβατών των λεωφορείων και των άλλων μαζικών μέσων μεταφοράς αυξανόταν συνέχεια μέχρι το 1965, ενώ η ποιότητα της εξυπηρέτησης που παρείχαν αντί να βελτιώνεται χειροτέρευε. Οι λεωφορειούχοι το απέδιδαν στον αυξανόμενο αριθμό ιδιωτικών αυτοκινήτων που προκαλούσαν συμφόρηση της κυκλοφορίας και καθυστερήσεις στα δρομολόγια. Η κακή ποιότητα της εξυπηρέτησης, που οφειλόταν και στην προσπάθεια μεγιστοποίησης του κέρδους των ιδιοκτητών των μέσων, έκανε ακόμα περισσότερους επιβάτες μαζικών συγκοινωνιών να τις εγκαταλείψουν και να στραφούν προς το ιδιωτικό αυτοκίνητο ή το ταξί. Από το 1965 ο αριθμός των επιβατών των μαζικών μέσων μεταφοράς αρχίζει να πέφτει, και να ανοίγει ο δρόμος για τα ελλείμματα των αντίστοιχων επιχειρήσεων, την παρέμβαση του κράτους για να τις στηρίξει και τελικά την κρατικοποίησή τους με τη μια ή την άλλη μορφή. Κρατικοποίηση όμως με πολύ συμφέροντες όρους για τους ιδιοκτήτες.

Σε ό,τι αφορά το ιδιωτικό αυτοκίνητο, δύο ανταγωνιστικές λογικές εκφράστηκαν στον κρατικό μηχανισμό στο διάστημα αυτής της περιόδου. Η μια προέκυψε από την έλλειψη ελληνικών αυτοκινητοβιομηχανιών και από τους υπάρχοντες δεσμούς ανάμεσα στον κρατικό μηχανισμό και τα μονοπώλια των συγκοινωνιών (συντεχνιακά ή καπιταλιστικά). Προσπα-

θούσε να περιορίσει τον πολλαπλασιασμό των ιδιωτικών αυτοκινήτων (και επομένως να τα αποδώσει μόνο στους πιό πλούσιους), μέσω της επιβολής υψηλών δασμών και τελών κυκλοφορίας. Αυτή η λογική ήταν κυρίαρχη στη διάρκεια της δεκαετίας του '50 και μέχρι τις αρχές περίπου της δεκαετίας του '60. Η αντίθετη λογική προέκυψε από την ανάπτυξη του μονοπωλιακού καπιταλισμού στη διάρκεια της δεκαετίας του '60 και τη σχετική υπερσυσσώρευση κεφαλαίου που την ακολούθησε. Επηρεάστηκε ιδιαίτερα από το μονοπωλιακό κεφάλαιο, ελληνικό και ξένο, του οποίου τα κέρδη εξαρτώνται από το αυτοκίνητο: ξένες αυτοκινητοβιομηχανίες και αντιπρόσωποί τους στην Ελλάδα, πολυεθνικές εταιρίες πετρελαίου και διυλιστήρια στην Ελλάδα, εφοπλιστές κ.λπ. Αυτή η λογική εκφράστηκε με τη μικρή αύξηση ή και τη σταθεροποίηση της φορολογίας των αυτοκινήτων, επομένως με τη μείωσή της σε σχέση με το αυξανόμενο εθνικό εισόδημα. Από το 1958 (οπότε επιβλήθηκαν σοβαρές αυξήσεις στη φορολογία των ΙΧ) μέχρι το 1966 το εθνικό εισόδημα αυξήθηκε κατά 56% (Υπ. Συντονισμού, Πίνακας 21) και βέβαια αυτή η αύξηση κατανεμήθηκε περισσότερο προς όφελος των μεσαίων-ανώτερων στρωμάτων. Δεδομένου ότι τα «τέλη κυκλοφορίας» και το «ειδικό πρόσθετο τέλος» επί των νέων αυτοκινήτων υπολογιζόταν σε τρέχουσες τιμές, ενώ υπήρχε ένας σχετικός πληθωρισμός, η κυβέρνηση αποφάσισε το 1966 την αύξηση για μια περίοδο δύο ετών του «ειδικού πρόσθετου τέλους» κατά 30% και των «τελών κυκλοφορίας» κατά 40% (ΝΔ 4535/29-8-1966). Αλλά ακόμα και σ' αυτή την περίπτωση, η τιμή αγοράς και τα τέλη βρίσκονται, συγκριτικά με το 1958, μειωμένα κατά 10-16,5% σε σχέση με το αυξημένο εθνικό εισόδημα. Η χούντα δεν έκανε τίποτε άλλο από το να παρατείνει την ισχύ αυτών των αυξήσεων, επομένως να σταθεροποιήσει τη συνολική φορολογία του αυτοκινήτου (και ακόμα να τη μειώσει αν ληφθεί υπόψη ο μέτριος πληθωρισμός), ενώ το εθνικό εισόδημα αυξήθηκε μεταξύ 1966 και 1974 σε σταθερές τιμές κατά 62%.

Η πρώτη λογική έχει έτσι υποταχθεί στη δεύτερη, αλλά σε τελευταία ανάλυση την ενισχύει. Η φορολογία του ιδιωτικού αυτοκινήτου αφαιρώντας εισόδημα από ορισμένα μεσαία στρώματα, υπαξιώνει ακόμα περισσότερο το «δυνητικό τους κεφάλαιο» και μέσω του κρατικού προϋπολογισμού αναδιανέμει τα εισοδήματα προς όφελος του μονοπωλιακού κεφαλαίου. Από την άλλη μεριά η αποτελεσματικότητα των δασμολογικών και φορολογικών μέτρων για τον περιορισμό της αύξησης των ΙΧ είναι κάτι περισσότερο από αμφίβολη. Μεταξύ 1961 και 1966 ο αριθμός των αυτοκινήτων αυξήθηκε στην Αθήνα κατά 100%, και μεταξύ 1966 και 1974 κατά 143%. Ειδικά τα ΙΧ αυξήθηκαν μεταξύ 1961 και 1974 κατά 6,7 φορές για να φτάσουν τα 228.000 ΙΧ (Γ. Σκλαβούνος, 1983, Πίνακας 20).

Οι χωρικές συνέπειες των συγκοινωνιακών τεχνολογικών νεοτερισμών —που κι αυτές επίσης συνυπολογίζονταν για την τελική επιλογή— εναρμονίζονται με τη φύση αυτών των συγκοινωνιακών μέσων, τον αριθμό των πραγματικών τους ιδιοκτητών και την ταξική τους θέση. Ο σιδηρό-

δρομος και το τραμ καθόρισαν μια γραμμική επέκταση κατά μήκος των γραμμών τους, πέρα από τον συμπαγή αστικό πυρήνα. Επέκταση όμως αρκετά περιορισμένη. Το λεωφορείο —ιδιοκτησία ενός πλήθους πιό πολυάριθμου από τους μεγαλοκεφαλαιούχους της Εταιρίας Ηλεκτρικών Σιδηροδρόμων (ΕΗΣ) και της Ηλεκτρικής Εταιρίας Μεταφορών (ΗΕΜ)— διευκόλυνε την αστικοποίηση προοδευτικά σχεδόν όλου του λεκανοπέδιου, αλλά με έναν τρόπο που αφήνει αρκετά κενά και χωρίς να αμφισβητεί το ακτινωτό σχήμα του δικτύου από το κέντρο της Αθήνας αλλά και του Πειραιά. Σ' αυτή την προοδευτική διαδικασία δημιουργήθηκε μια καθυστέρηση εξαιτίας της κρίσης που ξέσπασε από το 1929, και της υπαξίωσης κεφαλαίου με τη μορφή της απόσυρσης από την κυκλοφορία ενός σημαντικού αριθμού λεωφορείων που ακολούθησε. Μόνο οι αστικές και μικροαστικές συνοικίες του ανατολικού λεκανοπέδιου βρέθηκαν να εξυπηρετούνται με έναν αυξημένο αριθμό λεωφορείων χάρη στη σύμβαση που υπέγραψε το 1937 η ΗΕΜ με τη δικτατορία του Μεταξά. Η καθυστέρηση εντάθηκε με τον πόλεμο και την κατοχή.

Το ιδιωτικό αυτοκίνητο —ιδιοκτησία ενός πιό διευρυμένου στρώματος φανταστικών μικροκεφαλαιούχων— συμπλήρωσε τα κενά στον αστικό ιστό, επέκτεινε παραπέρα τον αστικό χώρο και επιπλέον άρχισε να αμφισβητεί την κυριαρχία του κέντρου. Αλλά πάλι τα ανώτερα εισοδηματικά στρώματα ήταν αυτά που επωφελήθηκαν πρώτα απ' αυτό το τελειοποιημένο συγκοινωνιακό μέσο, στην περίοδο μετά τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο.

Σ' αυτή την περίοδο μπορούμε να επαληθεύσουμε καλύτερα το δεύτερο σκέλος του θεωρητικού σχήματος που αναπτύξαμε στην αρχή, δηλαδή την επίδραση του ζεύγους τιμή της γης - συγκοινωνιακές συνθήκες πάνω στην οικονομική και κοινωνική διαίρεση του αστικού χώρου, την αμοιβαία τους σχέση, καθώς και τις συνέπειες της πολεοδομικής πολιτικής του κράτους και των αποφάσεων των μεγάλων επιχειρήσεων.

5. *Η συνολική εξέλιξη μετά το 1950*

Τα πιό σημαντικά μέτρα της πολεοδομικής πολιτικής σ' αυτή την περίοδο είναι:

α) Η αύξηση το 1955 του επιτρεπόμενου ύψους των κτιρίων και έμμεσα του συντελεστή δόμησης,[6] στις κεντρικές περιοχές της Αθήνας και του Πειραιά, και η μείωσή του στο υπόλοιπο του λεκανοπέδιου. Αυτό βοήθησε στην ανάπτυξη της κεφαλαιοκρατικής παραγωγής κατοικίας με το σύστημα της αντιπαροχής και στην αρχή δεν ανέτρεψε τις υφιστάμενες τάσεις.

6. Ο Συντελεστής Δόμησης (Σ.Δ.) ενός κτιρίου είναι σχέση ανάμεσα στη συνολική επιφάνεια των ορόφων του και την επιφάνεια του οικοπέδου.

Οι ήδη προνομιούχοι τομείς του κέντρου της Αθήνας, προνομιούχοι σε ό,τι αφορά την προσιτότητά τους στα συλλογικά μέσα κατανάλωσης και τους τόπους εργασίας, παρέμειναν στη διάθεση των ανώτερων στρωμάτων και των ανώτερων-μεσαίων. Εκτός από τον δυτικό τομέα. Αλλά σε λίγο καιρό η μαζική ανοικοδόμηση της κεντρικής περιοχής της Αθήνας συμβάλλοντας να μειωθεί σχετικά και βαθμιαία η τιμή της κατοικίας, προσελκύοντας έτσι μεσαία εισοδηματικά στρώματα, κάνοντας να πυκνοδομηθούν «όμορφες συνοικίες» όπως το Κολωνάκι, ώθησε τα ανώτερα στρώματα να μετακομίσουν προς τα ευχάριστα και ευάερα προάστια των βορειοανατολικών και προπάντων νοτιοανατολικών τομέων, όπου μπορούσαν να χτίσουν χαμηλά σπίτια με κήπους. Το ιδιωτικό αυτοκίνητο έγινε το όργανο της απομάκρυνσής τους από το κέντρο.

β) Τα μεγάλα έργα οδοποιίας της περιόδου Καραμανλή 1952-1963,[7] που απέβλεπαν κυρίως στην αποσυμφόρηση του κέντρου προς τα ανατολικά σε πρώτη φάση (ανακατασκευή Λεωφ. Βασ. Σοφίας, Όλγας και Συγγρού, κατασκευή της Λεωφ. Βασ. Κωνσταντίνου μέχρι το 1954), και την επέκταση και βελτίωση του άξονα βορειοανατολικά-ανατολικά του κέντρου, νότια και παραλία σε δεύτερη φάση (ανακατασκευή της παραλιακής οδού Έδεμ-Γλυφάδα και μετά Βούλα-Βουλιαγμένη, της Λεωφ. Κηφισίας, κατασκευή των Λεωφ. Θησέως, Δέλτα-Έδεμ και Ιλισσού μέχρι το 1962). Το 1963 άρχισαν τα έργα της ανακατασκευής και διαπλάτυνσης των Λεωφ. Βουλιαγμένης και Μεσογείων και της κατασκευής της οδού Μιχαλακοπούλου.

Συνολικά στην περίοδο 1952-62 σε ένα σύνολο δαπανών οδοποιίας του ΕΤΜΟΑ[8] 593 εκ. δρχ., 85 εκ. πήγαν για έργα συντήρησης. Στα υπόλοιπα 508 εκ., τα 210,7 (ή 41,9%) δαπανήθηκαν στον άξονα βορειοανατολικά —ανατολικά του κέντρου— νότια και παραλία, 98,2 εκ. (ή 19,4%) στο παραδοσιακό κέντρο της Αθήνας, 73,3 εκ. (ή 14,4%) στον άξονα Βορρά — παραδοσιακό κέντρο— Νότος, 45,5 εκ. (ή 9,0%) στο υπόλοιπο ανατολικό τμήμα της πόλης. Θεωρώντας τη γραμμή του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου σαν το όριο ανάμεσα στο ανατολικό και το δυτικό τμήμα του πολεοδομικού συγκροτήματος, απομένουν μόνο 59,5 εκ. (ή 11,7%) για το δυτικό τμήμα,[9] 9,8 εκ. (ή 1,9%) για τον Πειραιά και 8,7 εκ. (ή 1,7%) για έργα διασταύρωσης με τη γραμμή του ηλεκτρικού.

---

7. Ως Υπουργός Δημοσίων Έργων (1952-1955) και ως Πρωθυπουργός (1955-1963).

8. ΕΤΜΟΑ: Ειδικό Ταμείο Μονίμων Οδοστρωμάτων Αθηνών. Ειδικός φορέας για τα έργα οδοποιίας στην Αθήνα, που τα έσοδά του προέρχονταν κυρίως από τη φορολογία τω εισιτηρίων αστικών συγκοινωνιών. Για τα έργα υπερτοπικής σημασίας αρμόδιο ήταν κατευθείαν το Υπουργείο Δημοσίων Έργων, και με κονδύλιά του κατασκευάσθηκαν η Λεωφ. Αθηνών και οι εθνικές οδοί.

9. Σαν δυτικό τμήμα του πολεοδομικού συγκροτήματος θεωρούμε όλους τους δήμους και κοινότητες που βρίσκονται στα δυτικά της γραμμής του ηλεκτρικού ή διασχίζονται απ' αυτή, με εξαίρεση τους δήμους Αθήνας, Πειραιά, Μαρουσιού και Κηφισιάς. Το δυτικό τμήμα συγκέντρωνε το 1961 το 30,5% του συνολικού πληθυσμού.

Αυτά τα σημαντικά για το ανατολικό τμήμα έργα, εάν στην αρχή διευκόλυναν την κυκλοφορία των λεωφορείων και επομένως την κατοίκησή του από μεσαία εισοδηματικά στρώματα, ακόμα κι από κατώτερα σε ορισμένους δήμους στις πλαγιές του Υμηττού, μετά από λίγο διευκόλυναν τη μετοίκηση μακριά από το κέντρο των ανώτερων εισοδηματικών στρωμάτων χάρη στο ιδιωτικό αυτοκίνητο. Τα μεσαία στρώματα και μεσαία-ανώτερα, που δεν ήταν ακόμα σε θέση να αγοράσουν ένα αυτοκίνητο, δεν είχαν μόνο τη δυνατότητα να κατοικήσουν στους αντίστοιχους τομείς της κεντρικής περιοχής της Αθήνας λόγω της μαζικής προσφοράς κατοικίας, αλλά ήταν και αναγκασμένοι να το κάνουν εξαιτίας της ραγδαίας επιδείνωσης των δημόσιων συγκοινωνιών από το 1962 και μετά. Η τιμή της γης και της κατοικίας στην κεντρική περιοχή της Αθήνας επομένως ανέβηκε κατακόρυφα. Αλλά αυτό έχει ορισμένα όρια που καθορίζονται από την ενεργό ζήτηση των υποψήφιων αγοραστών διαμερισμάτων. Όταν η ενεργός ζήτηση δεν μπορεί να ανταποκριθεί στην προσφορά εξαιτίας των υψηλών τιμών, ο κατασκευαστικός τομέας περιστέλλεται και η κρίση ξεσπάει. Τέτοια υπήρξε η περίπτωση της κρίσης του 1967.

Τα μέτρα που πάρθηκαν από τη χούντα, και ιδιαίτερα η αύξηση στεγαστικών δανείων και η αύξηση του επιτρεπόμενου ύψους των κτιρίων σε όλο το πολεοδομικό συγκρότημα (αλλά και στις υπόλοιπες πόλεις της χώρας), εκτός από τις κεντρικές περιοχές της Αθήνας και του Πειραιά, αποσκοπούσαν στην αναθέρμανση της οικοδομικής δραστηριότητας και κατά συνέπεια στην αναθέρμανση όλης της οικονομίας της χώρας. Αυτά τα μέτρα συνδυάζονταν με τη μείωση —σε σχέση με τα αυξανόμενα εισοδήματα— των δασμών και των τελών των ιδιωτικών αυτοκινήτων και επέτρεψαν σ' έναν αυξανόμενο αριθμό από τα μεσαία-ανώτερα στρώματα να αγοράσουν αυτοκίνητο και να ξεφύγουν προς τα προάστια, ιδιαίτερα τα ανατολικά. Η αύξηση του επιτρεπόμενου οικοδομικού ύψους στις λαϊκές συνοικίες στα δυτικά και τα νότια του δήμου της Αθήνας ακολουθήθηκε από την αύξηση του αριθμού των κατοίκων τους εργατικής προέλευσης.

Όμως η καθαυτό βιομηχανική δραστηριότητα έχει την τάση να μειώνεται σχετικά με τις άλλες μέσα στο πολεοδομικό συγκρότημα, άρα και οι απασχολούμενοι σ' αυτή. Πολλές μεγάλες βιομηχανίες εγκαθιστούν τις καινούριες τους μονάδες έξω από την κατοικημένη περιοχή, ακόμα στα σύνορα της Αττικής ή σε ορισμένους επαρχιακούς πόλους ανάπτυξης, ενώ τα διευθυντικά τους γραφεία συγκεντρώνονται στην πρωτεύουσα (G. Burgel, 1974, σ. 73-76, 106-113, 230-232).

Το ξένο κεφάλαιο παίζει σημαντικό ρόλο σ' αυτή την κίνηση, σύμφωνα δε με ορισμένους, από τη γενικότερη στρατηγική του εξαρτάται το μέλλον της ελληνικής πρωτεύουσας.[10]

10. «Η στρατηγική των παγκόσμιων οικονομικών συγκροτημάτων, οι προοπτικές επέκτασης ή ύφεσης των καπιταλιστικών χωρών είναι παρ' όλα αυτά σήμερα οι κύριοι παράγοντες του μέλλοντος της ελληνικής πρωτεύουσας. Η συνέχιση της εισροής ξένων πόρων προϋ-

Άλλες βιομηχανικές μονάδες που βρίσκονται ήδη μέσα στον αστικό ιστό και ιδιαίτερα σε συνοικίες μεσαίων στρωμάτων πιεζόμενες από τα κυκλοφοριακά προβλήματα, από την αδυναμία επέκτασης επιτόπου λόγω της υψηλής τιμής της γης, προτιμούν να πουλήσουν το οικόπεδο ακριβώς σ' αυτή την υψηλή τιμή και να επωφεληθούν από τα κίνητρα μετεγκατάστασης στους γειτονικούς νομούς.[11] Αυτό αποτελεί ένα παράδειγμα της επίδρασης της κοινωνικής διαίρεσης του αστικού χώρου και του ζεύγους τιμή της γης - συγκοινωνιακές συνθήκες πάνω στην οικονομική διαίρεση του χώρου.

Ό,τι έχει σχέση με την αύξηση ή διατήρηση της βιομηχανικής δραστηριότητας μέσα στην πόλη, οφείλεται περισσότερο στις μικρές μονάδες. Έτσι μεταξύ 1963 και 1973 η αύξηση της απασχόλησης στη βιομηχανία μέσα στο πολεοδομικό συγκρότημα αντιπροσωπεύει το 22,45% (1963: 228.520 απασχ., 1973: 279.824), που είναι πολύ πιό μικρό από την αύξηση του πληθυσμού μεταξύ 1961 και 1971 (37,1%), αλλά επίσης πιό μικρό από την αύξηση του οικονομικά ενεργού πληθυσμού (22,9%) στο ίδιο διάστημα. Το μέγεθος των μονάδων μειώθηκε. Ο μέσος αριθμός των απασχολούμενων ανά κατάστημα από 6,65 το 1963 έπεσε στο 6,5 το 1973.

Η τάση αυτή συνεχίστηκε εντονότερα και στα επόμενα χρόνια. Ο αριθμός των απασχολούμενων στη βιομηχανία έμεινε σχεδόν στάσιμος (1978: 281.821), ενώ ο μέσος αριθμός των απασχολούμενων ανά κατάστημα έπεσε στους 5,95 το 1978. Σε σχέση λοιπόν με τον συνολικό πληθυσμό που αυξήθηκε, έχουμε μείωση των απασχολούμενων στη βιομηχανία, αύξηση της τριτογενοποίησης της απασχόλησης και τάση για χωρική ενοποίηση του κοινωνικού περιεχομένου της πρωτεύουσας με την εξαίρεση των συνοικιών της μεγαλοαστικής τάξης που προσπαθεί, και το μπορεί, να απομακρύνεται από τις άλλες τάξεις και στρώματα. Αλλά επειδή πρόκειται μόνο για τάση, αντεπιδρούν και αντίρροπες δυνάμεις. Τα μεσαία-ανώτερα στρώματα προσπαθούν να ακολουθήσουν, και το χάσμα ανάμεσα στο ανατολικό και δυτικό τμήμα του λεκανοπέδιου μεγαλώνει. Η διάχυση του ιδιωτικού αυτοκινήτου επιτρέπει στο διευθυντικό κέντρο, ενισχυμένο με τις δραστηριότητες που αναφέραμε παραπάνω, να απαλλαγεί από το κέντρο του ακτινωτού δικτύου συγκοινωνιών. Οι υπερβολικές τιμές της γης, τα κυκλοφοριακά προβλήματα στο παραδοσιακό κέντρο κάνουν αναγκαία αυτή την απαλλαγή. Η φυγή των ανώτερων εισοδηματικά στρωμάτων προς τα ανατολικά συνεπιφέρει το γλίστρημα του υπερτροφικού κέντρου προς την ίδια κατεύθυνση. Κι αυτό αποτελεί ένα ακόμα παράδειγμα της επίδρασης της κοινωνικής διαίρεσης του χώρου πάνω στην οικονομική του διαίρεση. Έχουμε ήδη δεί το γλίστρημα παλιότερα του κέντρου προς το Σύνταγμα. Αυτή τη φορά είναι οι άξονες νότια και κυρίως βόρεια-ανατολικά του Συντάγματος που προσελκύουν τις κεντρικές δραστηριό-

---

ποθέτει ότι το ποσοστό κέρδους τους δεν μειώνεται ή ακόμα ότι είναι μεγαλύτερο από αυτό που μπορεί να είναι αλλού» (G. Burgel, 1976, σ. 361).

11. Για τα κίνητρα περιφερειακής ανάπτυξης βλ. G. Burgel, 1976, σ. 276-280.

τητες. Οι καινούριες δυνατότητες κατασκευής πύργων έξω από τον κεντρικό πυρήνα εναρμονίζονται μ' αυτό το γλίστρημα και οι μονοπωλιακές και πολυεθνικές επιχειρήσεις είναι οι πρώτες που επωφελούνται (Μ. Αγγελίδης, 1981, σ. 392, σχ. 45 και G. Burgel, 1976, σ. 112).

Αλλά η επέκταση αυτού του νέου αξονικού «κέντρου» δεν μπορεί να είναι χωρίς όρια. Από τη μια μεριά υπάρχουν τα φυσικά όρια, από την άλλη μεριά οι μικρο-μεσαίες επιχειρήσεις και πολλές μεγάλες με σημαντική έγγεια ιδιοκτησία στο κέντρο ρίχνουν το βάρος τους υπέρ του παλιού κέντρου. Και υπάρχει και το λαϊκό κίνημα που αγωνίζεται για την αναβάθμιση του δυτικού τμήματος του λεκανοπέδιου, και την ανάπτυξη δευτερευόντων κέντρων, και που μπόρεσε να εκφράσει τους στόχους του μέσα από το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας. Αυτή όμως η αναβάθμιση θα εξισορροπήσει το κέντρο βάρους προς το παραδοσιακό κέντρο. Και τελικά η εγκατάσταση των γραφείων των πολυεθνικών επιχειρήσεων εξαρτάται από τη διεθνή οικονομική συγκυρία που τώρα βρίσκεται σε ύφεση, από τη θέση που η Αθήνα και η Ελλάδα κατέχουν στο διεθνή τους καταμερισμό εργασίας, θέση που βρίσκεται σε εξέλιξη, και πάνω απ' όλα εξαρτάται από μια πολιτική σταθερότητα ευνοϊκή γι' αυτές που είναι εξίσου αβέβαιη.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Αγγελίδης Μ., 1981, *Le centre athénien. Les activités tertiaires directionelles, les prix du sol et la politique des Communications dans le capitale grécque*, 1950-1978, Παρίσι, Διδακτορική διατριβή.

Boccara P., 1973, *Etudes sur le Capitalisme monopoliste d'Etat. Sa crise et son issue*, Παρίσι, Editions Sociales.

Burgel G., 1970, *La Condition industrielle à Athènes. Première partie: Les hommes et leur vie*, Αθήνα, ΕΚΚΕ.

Burgel G., 1972, (α) *La Condition industrielle à Athènes. Deuxième partie. Mobilité géographique et mobilité sociale*, Αθήνα, ΕΚΚΕ.

Burgel G., 1972, (β) "La division sociale de l'espace urbain", στο *Bulletin de l'Association de Géographes Francais*, No 395-396.

Burgel G., 1976, *Αθήνα. Η ανάπτυξη μιας μεσογειακής πρωτεύουσας*, Αθήνα, Εξάντας.

Chombart de Law P.H., 1965, *Paris. Essais de Sociologie, 1952-1964*, Παρίσι, Ed. Ouvrières.

Choay F., 1965, *L'urbanisme: utopies et réalitiés*, Παρίσι, Ed. du Seuil.

Δοξιάδη Γραφείο, 1963, *The Human Community*, Report No 2, Αθήνα.

Δοξιάδη Γραφείο, 1976, *Χωροταξικό Σχέδιο και Πρόγραμμα Περιοχής Πρωτεύουσας*, Αθήνα.

Georges P., 1975, *Précis de géographie urbaine*, Παρίσι, P.U.F.

Ηλιόπουλος Π., 1951, *L'Attique au point de vue physique et économique*, Αθήνα.

Μανσόλας Α., 1872, *Πολιτογραφικαί πληροφορίαι περί Ελλάδος*, Αθήνα.

Marx K., 1977, *Le Capital*, Παρίσι, Ed. Sociales.

Racine J.B., 1971, "Le modèle urbain américain", στο *Annales de Géographie*, No 440, σ. 397-427.

Σκλαβούνος Γ., 1983, *Transports et division sociale, de l'espace urbain. Le cas athénien. 1833-1974*, Παρίσι, Διδακτορική διατριβή.

Smith W. and associates, 1963, *Έρευνα και μελέτη της κυκλοφορίας στη λεκάνη των Αθηνών*, Αθήνα, Υ.Δ.Ε.

Veille P., 1970, *Marché des terrains et société urbaine*, Παρίσι, Ed. Anthropos.

Υπουργείο Συντονισμού, 1976, *Οι Εθνικοί Λογαριασμοί, 1958-1975*, Αθήνα.