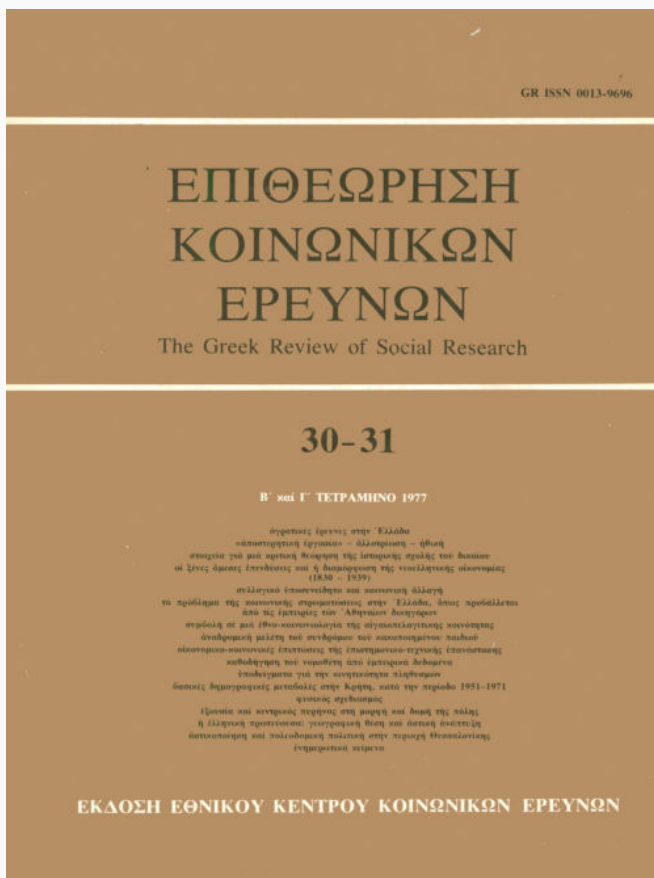


The Greek Review of Social Research

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

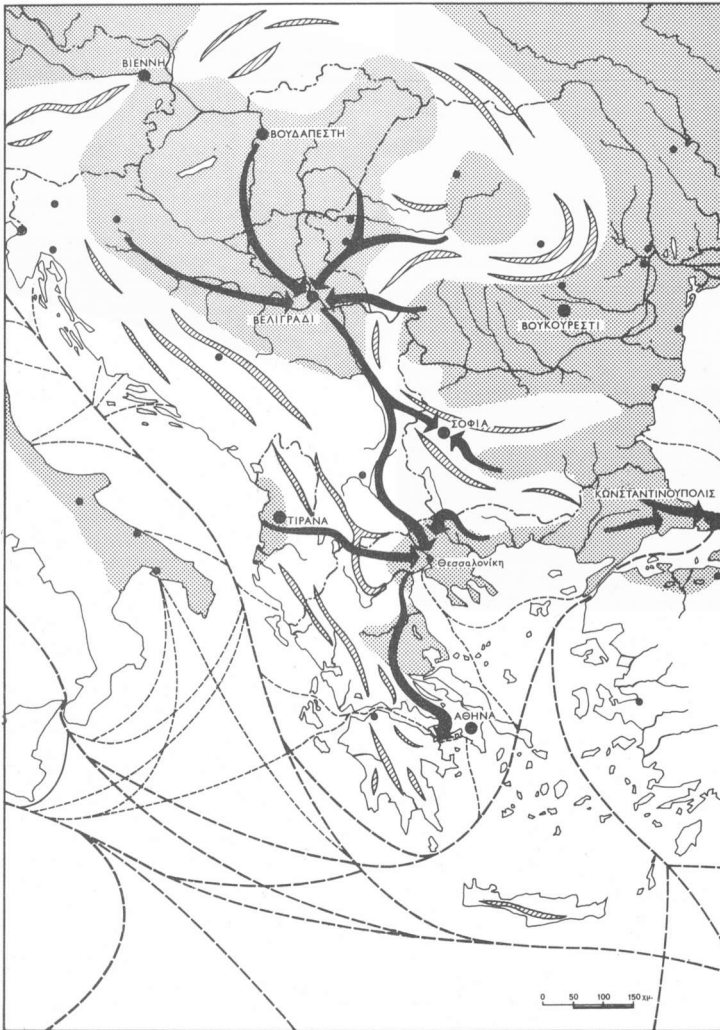
Τό ἄν ἡ θέση τῆς ἑλληνικῆς πρωτεύουσας εὐνόησε ἢ δυσκόλεψε τὴν ἀνάπτυξή της εἶναι ἓνα θέμα πού δέν ἔχει μελετηθεῖ ἐξαντλητικά. Ἡ καλή γεωγραφική θέση—καί σάν τέτοια θεωρεῖται κατὰ πρῶτο λόγο ἡ θέση - σταυροδρόμι καί κατὰ δεύτερο λόγο ἡ θέση πάνω σέ ἓνα βασικό ἄξονα κυκλοφορίας, χερσαῖο ἢ θαλάσσιο—ἀποτέλεσε καί ἀποτελεῖ τόν κυριότερο ἀπό τοὺς παράγοντες τῆς ἀνάπτυξης τῶν ἀστικῶν κέντρων.¹ Ἡ ἀνάπτυξη τῆς τεχνολογίας ἐπέτρεψε στὸν ἄνθρωπο νά ξεπεράσει τὰ φυσικὰ ἐμπόδια καί νά περιορίσει τὸν ἄλλοτε καθοριστικὸ ρόλο τῆς τοπογραφίας στή χρήση τοῦ χώρου. Ὅμως, ἡ οἰκονομία πού προκύπτει ἀπὸ 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 παραδοσιακὰ εὐνοϊκὲς 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 στὸ 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 ὁμως 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 ἐκθεσὴ 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 Ἐγνατίας καί τοῦ Ἀξίου συναντιῶνται στή Θεσσαλονίκη, πού, χάρη καί στό λιμάνι τῆς, ἐξασφαλίζει ἐξαιρετικά πλεονεκτήματα. Ἡ γεωγραφική τῆς θέση εἶναι τυπικό παράδειγμα σταυροδρομιοῦ. Ἀντίθετα, ἡ Ἀθήνα βρίσκεται μακριά ἀπό τοὺς κύριους αὐτοὺς χερσαίους ἄξονες.

Ἡ θέση τῆς Ἀθήνας σέ σχέση μέ τοὺς θαλάσσιους δρόμους παρουσιάζεται κάπως καλύτερη ἀπό ὅ,τι σέ σχέση μέ τοὺς χερσαίους 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 πλεονεκτημάτος, 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 μειονεκτημάτος. Συμπερασματικά λοιπόν, ἡ θέση τοῦ Πειραιᾶ, χωρὶς νά εἶναι τόσο κακή γιά τίς θαλάσσιες συγκοινωνίες ὅσο τῆς Ἀθήνας γιά τίς χερσαίες, 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 τό κύριο αἶτιο τῆς ἀστικής ἀνάπτυξης. Λιγότερο ἐυκόλο 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 στίς 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*, Πάρισι, 1965, σελ. 85.

3. *Φυσιολογική* ὄχι βάσει κάποιας αἰρεσίᾳ ἀρχῆς, ἀλλά σέ σχέση μέ τίς μορφές πού πήρε ἡ ἀστική ἀνάπτυξη, ὅπως προκύπτουν ἀπό τή μελέτη τῶν δικτῶν βιομηχανικῶν κοινωνιῶν τοὺς 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 Μεσογείων 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 ἀφορᾶ τήν Κεντρική καί Νότια Ἑλλάδα. Ἐνας μόνον 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 κἄν ἀπό τήν πρωτεύουσα. Ἡ διαδρομή ἦταν Θῆβα-Ἐλευσίνα-Μέγαρο-Κόρινθος, καί ἀπό τήν Ἐλευσίνα ξεκινοῦσε μιά διακλάωση πρὸς τήν Ἀθήνα. Ὅμως γιά πολλά χρόνια, γιά δεκαετίες μετά τήν ἐγκατάσταση τῆς πρωτεύουσας στήν Ἀθήνα, οἱ διάφορες περιογές 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 θάρος τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς τοῦ βασιλείου. Ἦταν μιά κλασική πρωτεύουσα περιφέρειας πού ἡ ἀκμή τῆς στηριζόταν στήν ὀργάνωση τῆς παραγωγῆς καί τῶν ἀνταλλαγῶν τῆς γεωγραφικῆς ἐνδοχωφῆς.

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 άπό τό έξωτερικό, άλλα μέσω Έρμούπολης. Άλλά και γενικότερα τό μεγαλύτερο μέρος του εισαγωγικού εμπορίου τής Ελλάδας περνούσε άπό τή χάρια τών Συριανών εμπόρων. Ο πάνω πίνακας προέρχεται άπό τή έκθεση ενός Γάλλου διπλωμάτη και δίνει μία εικόνα τής σημασίας του 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, άπό τή όποία 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 άπό τό λιμάνι του Πειραιά, μέ βάση τή επίσημα στατιστικά δεδομένα που αναφέρονται άποκλειστικά στις εισαγωγές οι όποιες γίνονται άπ' ευθείας μέσω του 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 άπό 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 άπό τήν έκμετάλλευση άγροτικών εκτάσεων που είχαν καταφέρει νά άποκτήσουν μετά τήν άποχώρηση τών Τούρκων άλλα 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 του άστικού κέντρου στην οικονομική ζωή του τόπου. Οποιαδήποτε θέση θά ήταν παραδεκτική για τήν εγκατάσταση μιás πρωτεύουσας παρασιτικής. Η άπομάκρυνση μάλιστα άπό τους παλαιούς πυρήνες τής οικονομικής, κοινωνικής και πολιτικής ζωής έξυπηρετούσε τους νέους άρχοντες που, άνεπιρέαστοι άπό τις άπαιτήσεις τής παλαιάς κοινωνίας, μπορούσαν νά άσκουν μία έξουσία άπολυταρχική, στηριγμένη στις βαυαρικές μηχανές.

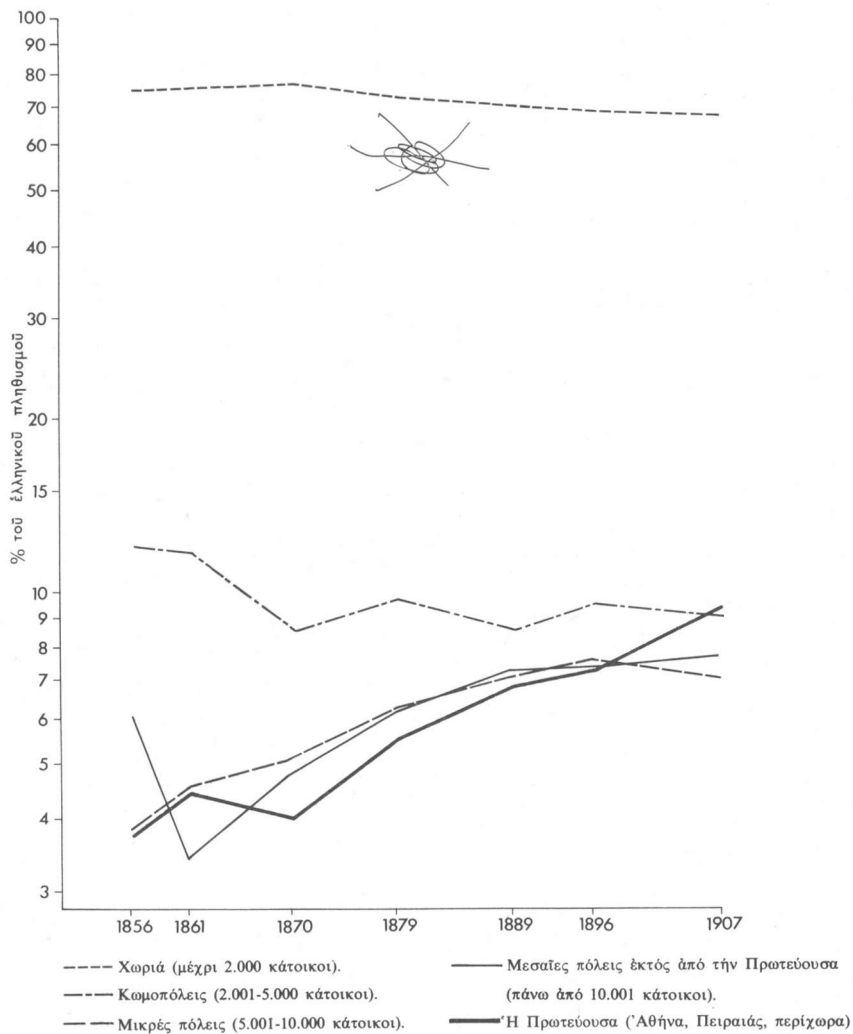
Η άπομάκρυνση του Όθωνα άπό τήν έξουσία ήταν—στό επίπεδο τής πολιτικής—ό πρώτος σημαντικός κλονισμός άπό μία κίνηση θαύτερη που είχε άρχισι μερικά χρόνια ωρίτερα. Πρόκειται για τήν έντατικοποίηση τής διείσδυσης τής ευρωπαϊκής οικονομίας που θά άνασταώσει ολοκληρη τήν εύρύτερη γεωγραφική περιοχή τών Βαλκανίων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

Η ισσορροπία στην όποία είχε φθάσει τό ελληνικό άστικό δίκτυο γύρω στή μέσα του 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 του ξένου κεφαλαίου είχε καταστροφικές συνέπειες στην πρόσκαιρη ισσορροπία του άστικού δικτύου τών πρώτων μεταναστασιακών δεκαετιών. Τή διάσπαση του γεωγραφικού χώρου έπρόκειτο νά αντικαταστήσει μία νέα όργάνωση του άναποκρινόμενου στην άνάγκη του ένταίου 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

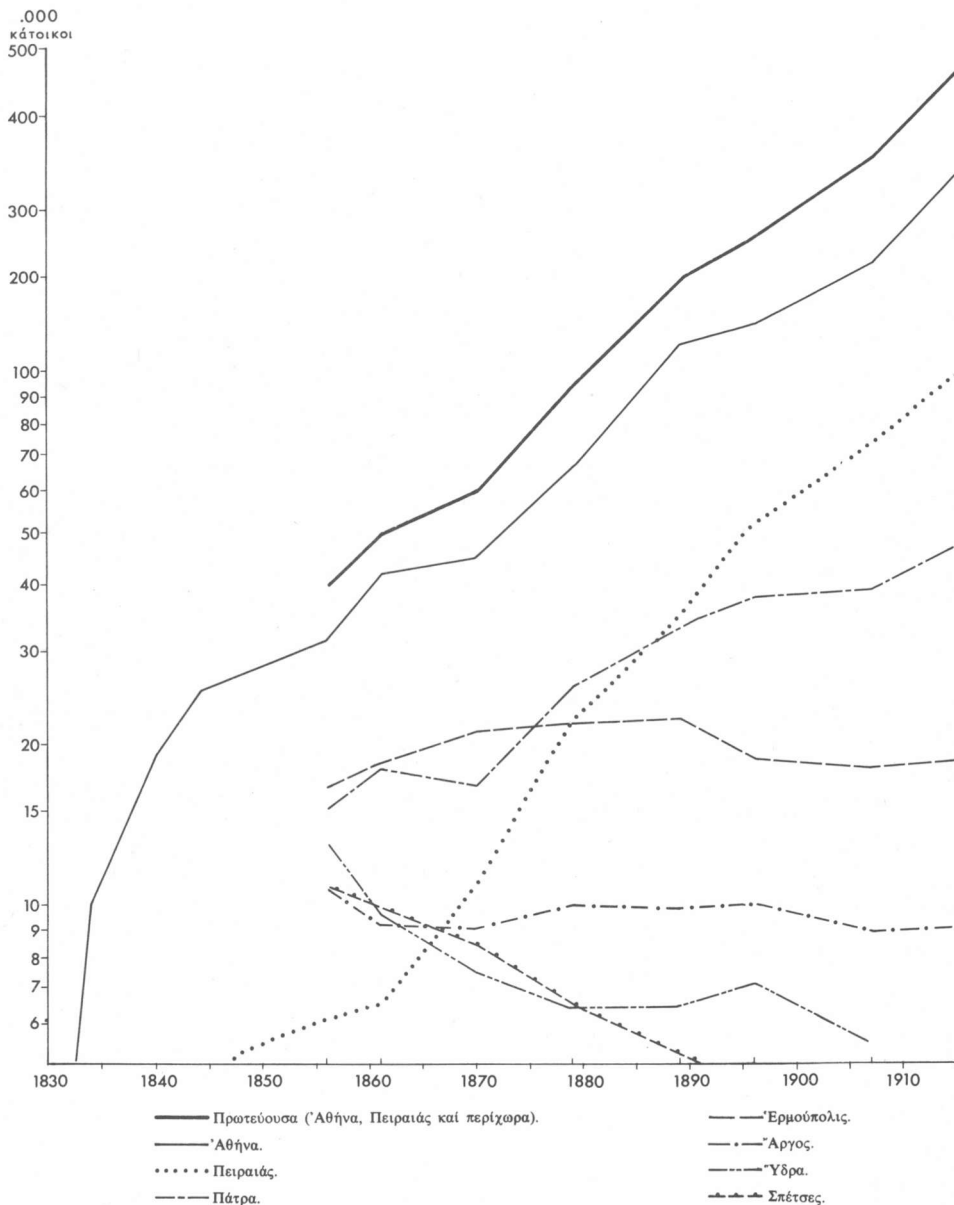


Εἶναι φανερή ἡ ἀύξηση, σχετική καί ἀπόλυτη, τοῦ ἀστικοῦ πληθυσμοῦ, ἰδίως μετὰ τό 1870, ὅπως καί ὁ δυναμισμός τῆς Πρωτεύουσας.

Πηγή: Τά ἀποτελέσματα τῶν ἀπογραφῶν πληθυσμοῦ.

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

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



Πηγή: Τά 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 ὑποχώρησις τῆς Ἑρμοῦπολης, στὴν ὁποία θὰ συμβάλει καὶ ἡ ἀντικατάστασις τῶν ἱστιοφόρων ἀπὸ τὰ ἀτιμόπλοια, πράγμα πού θὰ μείωνε τὴν ἀξία τῆς θέσης τῆς σάν ἐνδιάμεσου σταθμοῦ στοῦ δρόμου 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 πραγματικὰ 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 ἀστικοποίησις πού προκύβεται ἀπὸ τὴ διάλυσις 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 μετανάστευσις πρὸς τὶς ΗΠΑ ἀπορροφᾷ ἓνα μεγάλο μέρος ἀπὸ τὸν πληθυσμὸ ἀγροτικῶ πληθυσμῶ καὶ μειώνει τὸ γενικὸ ρυθμὸ ἀστικοποίησις. Τὴν ἴδια ἐποχὴ ἓνας πληθυσμὸς ξεριζωμένος ἐγκαθίσταται ὑπὸ ἄθλιες συνθήκες στὶς φτωχικὲς συνοικίες τῶν δύο πόλεων, Ἀθήνας καὶ Πειραιᾶ.

Ἡ ἀνάπτυξις 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 ἀνάπτυξις αὐτῆ λόγοι εἰδικοί πού συνδέονται μὲ τὴν ἐπιστροφή τῶν Ἑλλήνων τῆς διασπορᾶς. Αὐτοὶ λίγο-λίγο γυρίζουν στὴν Ἑλλάδα, διωγμένοι ἀπὸ τὴν πίεσις 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 πραγματοποιοῦνται. Ἐπανερχόμεστε ἐπὶ τὸ θέμα τῆς θέσης τῆς ἐλληνικῆς πρωτεύουσας καὶ τοῦ ρόλου πού ἐπαιεῖ ἡ θέση αὐτῆ στὴν ἀνάπτυξή τῆς.

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 χαλαρὰ 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 χῶρο 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 συγκοινωνιακὰ, ὅπως ἡ κατασκευὴ σιδηροδρόμων καὶ ἡ διάνοιξις τῆς διώρυγας τῆς Κορίνθου, πού εἶχαν σάν ἀποτελεσματὰ νὰ σπάσει ἡ γεωγραφικὴ ἀπομόνωσις τῆς πρωτεύουσας. Φυσικὰ τὰ ἔργα αὐτὰ καθὼς καὶ οἱ συνέπειές τους ἐξυπρήτησαν τὴν περαιτέρω διεξόδου τοῦ ευρωπαϊκοῦ καπιταλισμοῦ. Ἄλλα ἔργα πάλι, σέ γειτονικὲς περιοχὲς τῆς Ἀθήνας, ἡ ἀποξήρανσις τῆς Κοπαΐδας καὶ ἡ ἐκμετάλλευσις 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 λιμενικὰ ἔργα στὸν Πειραιᾶ) συνέβαλαν καὶ αὐτὰ στὴν ἐπιτάχυνσις τῆς ἀνάπτυξης τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς τῆς πρωτεύουσας.

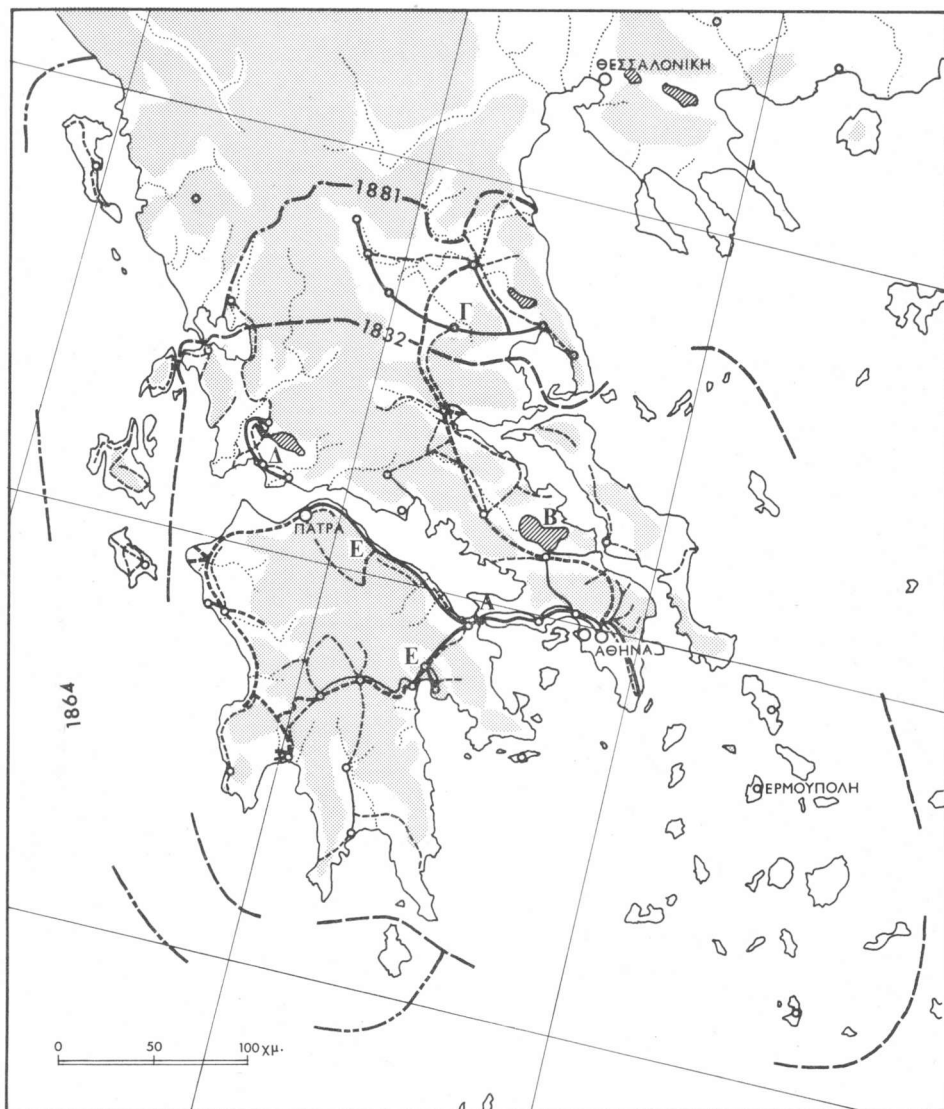
Τὰ μεγάλα ἔργα τῶν τελευταίων δεκαετιῶν τοῦ 19ου αἰῶνα φαίνεται νὰ ὑποδηλώνουν ἓνα σχέδιο γιὰ τὴν ἐνίσχυσις τῆς πρωτεύουσας. Ἡ κατασκευὴ τοῦ σιδηροδρομικοῦ δικτύου ἀποτελεῖ μίαν περίπτωσι, ὅπου αὐτὸς ὁ στόχος προβάλλει καθαρά. Τὴν ἴδια πρόθεσις φανεροῦν καὶ ἡ ἀπόφασις γιὰ τὴν τομὴ τοῦ Ἴσθμου τῆς Κορίνθου,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

7. Συμπεριλαμβανομένου καὶ τοῦ παροικιακοῦ.

5. Ἡ ὑπαρξις τῆς ληστείας ἀποτελεῖ ἀπόδειξις τοῦ πόσο περιορισμένους ἦταν ὁ στρατιωτικὸς ἐλεγχος τῆς Ἀθήνας στὴν ὑπόλοιπὴ 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) ἀνάπτυξις τοῦ Βελγρίου, 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 γειννιάσης 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 αὔξησης γιὰ τὰ χρόνια 1920-1940 εἶναι στὴ Θεσσαλονικὴ 2,4 % ἐνῶ στὴν Ἀθήνα-Πειραιὰ-περίχωρα εἶναι 4,6 %, ἐνῶ 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 % ἐναντι 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, ὅστερα ἀπὸ ἕξ 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 Βιογάλλο) καὶ κυρίως στὴ διεθνή κλίμακα (Πετροχημικὸ συγκρότημα Esso Pappas)».

αποτέλεσμα τών ιδιότυπων συνθηκών ανάπτυξης τής χώρας μας.

Η ανάπτυξη μιās πόλης, άκόμα και ή άπότομη 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 ύπάρχουν.

Η ανάπτυξη τής Άθήνας συμπορευτήκε μέ τήν οικονομική ανάπτυξη τής 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 ύπάρχει άπό τή στιγμή πού θά άποφασίσουμε νά συζητήσουμε τίς άρνητικές πλευρές τής ανάπτυξης τής πρωτεύουσας σέ σχέση μέ άλλες πόλεις τής Έλλάδας (τίς χαμένες εκκαιρίες γιά τήν ανάπτυξη και άλλων άστικών κέντρων), τό κοινωνικό κόστος πού ή ανάπτυξη τής 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 ύπερμετρη ανάπτυξη της γιά τό μέλλον τής ίδιας και τού τόπου. Στο σημείο αυτό παρεμβαίνει ή κριτική τής θέσης τής πρωτεύουσας. Άπό τή στιγμή πού διαπιστώσαμε ότι ή θέση αυτή ήταν και είναι μέτρια και ότι ή ανάπτυξη τής Άθήνας πραγματοποιήθηκε παρά τό σοβαρό αυτό μειονέκτημα, καταλαβαίνουμε ότι τό σχετικό κόστος ύπήρξε ύψηλό. Η μελέτη τών δημοσίων έργων τού τέλους τού 19ου αιώνα, τής δημιουργίας έ ενός άντιορθολογικού σιδηροδρομικού δικτύου, τής παράλογης διάνοιξης τού Ίσθμου τής Κορινθίου, κάνει φανερό πώς πλήρωσε (στην κυριολεξία) ό ελληνικός λαός τήν άκμή τής Άθήνας τού τέλους τού 19ου αιώνα.

Η καταθλιπτική κυριαρχία τής Άθήνας στό άστικό δίκτυο έμπόδισε τήν ανάπτυξη τής Θεσσαλονίκης, πού θά μπορούσε νά δημιουργήσει οικονομικές σχέσεις και δομές διαφορετικές, πύο υγιείς άπ' αυτές πού δημιούργησε ή ανάπτυξη τής 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 τής χώρας και ή παρακμή τών μεσαιών άστικών κέντρων συνδέονται επίσης μέ τήν υπερανάπτυξη τής πρωτεύουσας πού στηρίζεται και στην άπομύζηση δυνάμεων—ύλικών 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 τής 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 τής 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 άλλες πόλεις. Η μέχρι τώρα ανάπτυξη τής Άθήνας, σχετική και άπόλυτη, δέν ανταποκρίθηκε πρός ένα πρότυπο όρθολογικής ανάπτυξης τής χώρας μέ κριτήριο τά δικά της σύμπερασμα, αλλά επιβλήθηκε άπό συγκυρίες και επιδράσεις πού συχνά ξεκινούσαν άπό σύμπερασμα ξένα.

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

Τό έπιχείρημα ότι ή συγκέντρωση τής Άθήνας δέν μπορεί νά άνακοπεί, επειδή—ανάμεσα στά άλλα—ή πρωτεύουσα βρίσκεται σέ έξαιρετική γεωγραφική θέση, έχει συνήθως κυρίαρχο ρόλο στίς σχετικές συζητήσεις. Η ύποστήριξη τής άποψης γιά τή θέση τής Άθήνας τίς πύο πολλές φορές βασίζεται σέ αναλύσεις τής σημερινής χωροταξικής δομής τής 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 δόκλοςρος αιώνας άπόλυτης έπικράτησης τής πρωτεύουσας δημιούργησε τή σημερινή όργάνωση τού έθνικού χώρου, *άντίθετα* πρός τά γεωγραφικά δεδομένα και μέ τεράστιο κόστος. Δέν είναι λοιπόν ή «κεντρικότητα» τής πρωτεύουσας πού επικαλούνται μιá έγγενή ιδιότητα τής θέσης της, και ή στατική άνάλυση τής 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 τής Άρχαίας Άθήνας γιά νά δείξει ότι ή θέση τής σύγχρονης είναι καλή. Άρκει νά σκεφτούμε πώς ήταν οι συνθήκες τής ανάπτυξης τής αρχαίας 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 τῆς τίς γεωγραφικές συνθήκες, σήμερα μάλιστα, σέ βαθμό πού μπορεῖ νά φτάσει τά ἐπίπεδα τῆς καταστροφῆς. Ὅμως πάντα εἶναι συμφέρον τῆς κοινωνίας νά μήν ἐναντιώνεται—ὅταν μπορεῖ—στῆς γεωγραφικές δομές, ἀλλά νά προσαρμόζεται σ' αὐτές. Ἄν λοιπόν δεχθούμε πῶς ἡ ὥς τώρα ἀνάπτυξη τῆς Ἀθήνας ἐγινε ἀντίθετα πρὸς τή γεωγραφική λογική, θά πρέπει νά ἐξετάσουμε προσεκτικά πῶς καί γιατί ὀδηγηθήκαμε σέ μιά τέτοια παράλογη κατάσταση καί νά συγκεντρώσουμε τίς προσπάθειές μας στό νά ἀποφύγουμε τήν ἐπανάληψη τῶν ἰδίων λαθῶν. Ὁδηγός μας πρέπει νά εἶναι ἡ κριτική ἐπιστημονική σκέψη καί ἡ ἀποφυγή ἀποφάσεων πού στηρίζονται σέ δογματικές θέσεις, ὅπως αὐτή πού θεωρεῖ τή 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 στή μετριότητα δυναμικές περιοχές τοῦ ἐθνικοῦ χώρου (περίπτωση Θεσσαλονίκης), ἐνῶ ἡ ἀνάπτυξή τους θά ἔπρεπε νά ἀποτελεσε τή βάση γιά τή χωροταξική ἐξυγίανση τήν ὁποία ἡ χώρα μας χρειάζεται σήμερα περισσότερο ἀπό 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*, ἀνεκδοτή 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 καί τό μέλλον τῆς Ἀθήνας*, 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*, ἀνεκδοτή διατριβή, Σορβόννη, 1977.
11. Σφορῶνος, Ν., *Ἐπισκόπηση τῆς Νεοελληνικῆς Ἱστορίας*, μετάφραση Αἰκ. Ἀσδραχά, Ἀθήνα, 1976.
12. Τσουκαλάς, Κ., *Ἐξάγηση καί ἀναπαράγωγη. Ὁ κοινωνικός ρόλος τῶν ἐκπαιδευτικῶν μηχανισμῶν στήν Ἑλλάδα (1830-1922)*, Ἀθήνα, 1977.
13. Φίλιας, Β., *Κοινωνία καί ἐξουσία στήν Ἑλλάδα. I. Ἡ νόθα ἀτυποποίηση, 1800-1864*, Ἀθήνα, 1974.