

## Γεωγραφίες

Αρ. 35 (2020)

Γεωγραφίες, Τεύχος 35, 2020



### ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΙΣ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΤΡΙΒΩΝ

-

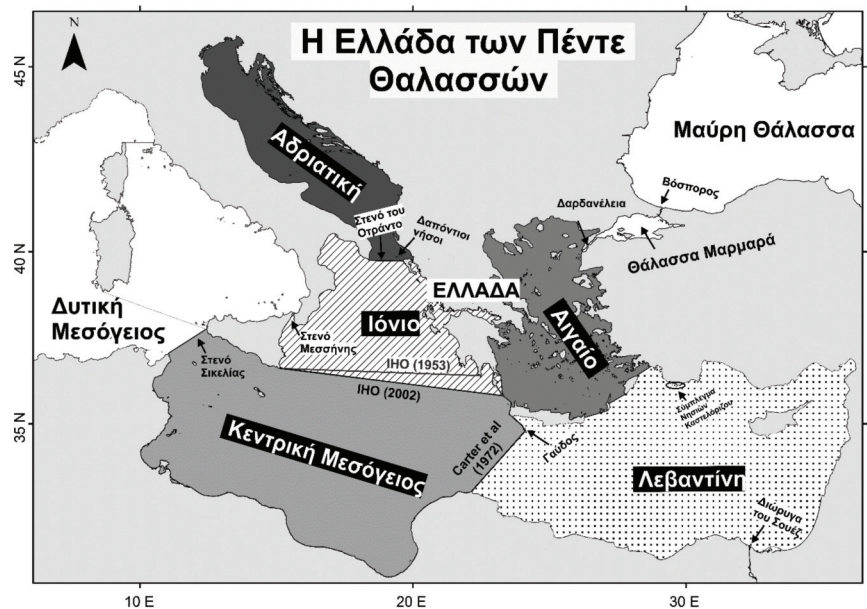
## ΟΙ ΘΑΛΑΣΣΕΣ ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ: ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ ΚΑΙ ΟΝΟΜΑΤΟΛΟΓΙΑ

Σεραφείμ Πούλος<sup>1</sup>, Βασίλειος Κοτίνας<sup>2</sup>

### Εισαγωγή

Η Ελλάδα βρίσκεται στη νοτιοανατολική Ευρώπη, στο νοτιότερο σημείο της Βαλκανικής χερσονήσου και πολύ κοντά σε χώρες της Μέσης Ανατολής και της Αφρικής. Το μεγαλύτερο μέρος της ακτογραμμής της βρέχεται από το Αιγαίο και το Ιόνιο Πέλαγος, στα οποία ανήκει και η συντριπτική πλειοψηφία των νησιών της. Οι ελληνικές ακτές βρέχονται από επιπλέον τρεις θάλασσες: την Αδριατική, την Κεντρική Μεσόγειο και τη Λεβαντίνη (Σχήμα 1), κάτι το οποίο δεν είναι ευρέως γνωστό.

Σκοπός του άρθρου αυτού είναι να παρουσιάσει τα επίσημα θαλάσσια όρια μεταξύ των πέντε θαλασσών που περιβρέχουν την Ελλάδα, να εξηγήσει την ονοματολογία τους και, τέλος, να σχολιάσει τον καταμερισμό της ελληνικής ακτογραμμής και των νήσων σε αυτές.



<sup>1</sup> Εργαστήριο Φυσικής Γεωγραφίας, Τομέας Γεωγραφίας και Κλιματολογίας, Τμήμα Γεωλογίας & Γεωπεριβάλλοντος, Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών, roulos@geol.uoa.gr

<sup>2</sup> Εργαστήριο Φυσικής Γεωγραφίας, Τομέας Γεωγραφίας και Κλιματολογίας, Τμήμα Γεωλογίας & Γεωπεριβάλλοντος, Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών, vko-tinas@geol.uoa.gr

Χάρτης 1. Τα όρια των θαλασσών που περιβρέχουν την ελληνική επικράτεια.

### Θαλάσσια όρια

Τα έξι από τα επτά θαλάσσια όρια μεταξύ των θαλασσών ή θαλάσσιων περιοχών (marine regions) που περιβάλλουν την ελληνική επικράτεια έχουν καθοριστεί από τον Διεθνή Υδρογραφικό Οργανισμό (International Hydrographic Organisation, IHO) και αναλυτικά περιγράφονται ως εξής:

*Αδριατική - Ιόνιο:* Η γραμμή που συνδέει το ακρωτήριο Πούντα Μελίσο στην πόλη Λευκά, αλλιώς γνωστή και ως Αγία Μαρίνα Λέουκα (Santa Maria di Leuca: 39°48'N - 18°22'E), στο νοτιοανατολικό άκρο της Ιταλίας, ανατολικά προς το ακρωτήριο Κεφάλι (Akra Kefali: 39°45'N - 19°38'E), το βορειοδυτικό άκρο της Νήσου Κέρκυρας και από εκεί προς βορρά (κατά μήκος της δυτικής ακτής), στη συνέχεια κατά μήκος της βόρειας ακτογραμμής της Κέρκυρας, έπειτα προς νότο (κατά μήκος της ανατολικής ακτής) έως το ακρωτήριο Κουλούρα (Akra Koulóura: 39°45'N - 19°57'E) και τελικά, ανατολικά, στην απέναντι ακτή της Αλβανίας και συγκεκριμένα στις εκβολές του ποταμού Μπουτριντίτ (Lumi i Butrintit: 39°45'N - 19°59'E).

*Ιόνιο - Κεντρική Μεσόγειος:* Η γραμμή που αρχίζει από το νοτιοανατολικό άκρο της Σικελίας, το ακρωτήριο Παζέρο (Cape Pasero: 36°40'N - 15°08'E) και καταλήγει στο νότιο άκρο της νήσου των Αντικυθήρων, στο ακρωτήριο Απολιτάρες (Akra Arolitárais: 35°50'N - 23°20'E). Να σημειωθεί ότι το ανατολικό όριο της γραμμής αυτής είχε αρχικά οριοθετηθεί (IHO 1953) ως το ακρωτήριο Ταίναρο (Ματαπάς) στην Πελοπόννησο (Cape Matapan: 36°23'N - 22°29'E), αλλά αργότερα (IHO 2002) μετακινήθηκε νοτιότερα προς το σημείο που προαναφέρθηκε.

*Ιόνιο - Αιγαίο:* Με βάση το ανατολικό όριο του Ιονίου σύμφωνα με τον IHO (2002), το όριο μεταξύ τους είναι

η γραμμή που αρχίζει από το ακρωτήριο Απολιτάρες (νότιο άκρο των Αντικυθήρων) και εκτείνεται προς τα βόρεια, κατά μήκος της ανατολικής ακτής έως το ακρωτήριο Μπλεμπάντα (Akra Blembátha: 35°53'N - 23°19'E), το βορειοανατολικό άκρο του νησιού και από εκεί προς βορρά, στο ακρωτήριο Μαλέας (Akra Maléas: 36°26'N - 23°12'E), το νοτιοανατολικό άκρο της Πελοποννήσου. Να σημειωθεί ότι στην αρχική έκδοση του IHO (1953) οι δυο θάλασσες δεν είχαν επαφή μεταξύ τους (βλ. Χάρτης 1).

*Αιγαίο - Κεντρική Μεσόγειος:* Σύμφωνα με τα όρια του IHO (2002), το κοινό όριο των δυο αυτών θαλασσών είναι η γραμμή που αρχίζει από το νότιο άκρο των Αντικυθήρων (Ακρωτήριο Απολιτάρες) και με κατεύθυνση προς νότο καταλήγει στο Ακρωτήριο Κοκκάλα (Akra Kokkála: 35°39'N - 23°35'E), το βόρειο άκρο της Νήσου Άγρια Γραμβούσα (Nisos Ágria Gramvoúsa) που βρίσκεται στο βορειοδυτικότερο σημείο της Κρήτης. Το κοινό όριο μεταξύ Αιγαίου και Κεντρικής Μεσογείου στον αρχικό καθορισμό του (IHO 1953) ξεκινούσε από το ακρωτήριο Απολιτάρες συνέχιζε προς βορρά, κατά μήκος των δυτικών ακτών και διαμέσου της βραχονησίδας Ψείρα (Psira Rock) στο Ακρωτήριο Τραχήλι (Cape Trakhili: 36°08'N - 23°03'E) στο νησί των Κυθήρων, και διατρέχοντας τη δυτική ακτογραμμή μέχρι το βορειότερο σημείο του νησιού, το Ακρωτήριο Καραβούγια (Cape Karavugia: 36°23'N - 22°57'E) και από αυτό προς βορρά στο Ακρωτήριο Σάντα Μαρίνα (Cape Santa Marina: 36°28'N - 22°57'E) στην Ελαφόνησο (νοτιοανατολικό άκρο της Πελοποννήσου).

*Αιγαίο - Λεβαντίνη:* Το νοτιοανατολικό θαλάσσιο όριο του Αιγαίου αποτελεί την κοινή γραμμή μεταξύ Αιγαίου και Λεβαντίνης (IHO 2002), περιλαμβάνοντας την γραμμή που ενώνει τις εκβολές του ποταμού Νταλαμάν, στη

νοτιοδυτική ακτή της Τουρκίας (R. Dalaman: 36°42'N - 28°44'E), με το βόρειο άκρο της Νήσου Ρόδος, στην Ελλάδα, και συγκεκριμένα το Ακρωτήριο Ζωνάρι (Akra Zonari: 36°28'N - 28°13'E), συνεχίζοντας προς τα νοτιοδυτικά, κατά μήκος της δυτικής ακτής της Ρόδου, έως το Ακρωτήριο Πρασσονήσι (Akra Prassonisi: 35°53'N - 27°45'E), το νότιο άκρο του νησιού, έπειτα νοτιοδυτικά προς το Ακρωτήριο Βρόντος (Akra Vróntos: 35°33'N - 27°13'E), στην ανατολική ακτή της Νήσου Κάρπαθος. Από εκεί συνεχίζει προς βορρά μέχρι το βόρειο άκρο της νήσου και στη συνέχεια διατρέχοντας τη δυτική ακτή της Καρπάθου, έως το ακρωτήριο Καστέλλο (Akra Kastéllos: 35°24'N - 27°08'E), το νότιο άκρο του νησιού και από εκεί προς τα νοτιοδυτικά, καταλήγοντας στο Ακρωτήριο Πλάκα (Akra Pláka: 35°12'N - 26°19'E), στην ανατολική ακτή της Νήσου Κρήτης. Να σημειωθεί ότι στην αρχική οριοθέτηση του 1953 το τερματικό σημείο επί της τουρκικής ακτογραμμής ήταν δυτικότερα (28°16'E) στο Ακρωτήριο Άσπρο (Cape Aspro).

*Αιγαίο - Θάλασσα του Μαρμαρά:* (Στενά των Δαρδανελίων). Το θαλάσσιο όριο του Αιγαίου με τη θάλασσα του Μαρμαρά είναι το νοτιοδυτικό άκρο του Στενού των Δαρδανελίων και συγκεκριμένα η γραμμή που ενώνει το ακρωτήριο Μεχμετσίκ (Mehmetcik Burnu: 40°03'N - 26°11'E) με το ακρωτήριο Κουμκαλέ (Kumkale Burnu: 40°01'N - 26°12'E).

Το μοναδικό όριο που δεν έχει καθοριστεί από τον Διεθνή Υδρογραφικό Οργανισμό είναι αυτό μεταξύ της Λεβαντίνης και της Κεντρικής Μεσογείου και για το οποίο έχει υιοθετηθεί το «γεωλογικό» όριο με βάση τη περιγραφή των Carter et al. (1972) για τον διαχωρισμό μεταξύ της Κεντρικής και της Ανατολικής λεκάνης της Μεσογείου, και το οποίο έχει χρησιμοποιηθεί και

από τους Jensen et al. (2017) κατά την εφαρμογή της Ευρωπαϊκής Οδηγίας για τη Θάλασσα Στρατηγική (MSFD: Marine Strategy Framework Directive, σχήμα 11, σελ. 15). Το όριο αυτό περιγράφεται ως εξής:

*Λεβαντίνη - Κεντρική Μεσόγειος:* Η γραμμή που αρχίζει από το Ακρωτήριο Κριός, το νοτιοδυτικότερο άκρο της Νήσου Κρήτης, (Akra Krios: 35°14'N - 23°35.5'E) με κατεύθυνση προς νοτιοανατολικά συνδέεται με το Ακρωτήριο Άμπελος, το βορειοδυτικότερο άκρο της Νήσου Γαύδου (Akra Ampelos: 34°51.5' - 24°02.3'E) και διατρέχοντας τη δυτική ακτή της νήσου φθάνει στο νοτιότερο άκρο της νήσου (και της Ελλάδας) στο Ακρωτήριο Τρुπητή (Akra Tripiti: 34°48'N - 24°07.3'E), απ' όπου κατευθυνόμενο νοτιοδυτικά καταλήγει στη Κυρηναϊκή Χερσόνησο της Λιβύης, στο Ακρωτήριο Ra's al-Hilal (Cape Ra's al-Hilal: 32°56'N - 22°09'E).

Από τις θάλασσες από τις οποίες περιβρέχεται η ελληνική επικράτεια, τα ονόματα της Αδριατικής (Adriatic), του Ιονίου (Ionian) και του Αιγαίου (Aegean) είναι επισήμως αντιστοιχισμένα σε σαφείς θαλάσσιες περιοχές, αναγνωρισμένες από τον Διεθνή Υδρογραφικό Οργανισμό (IHO 1953 & 2002), με το Αιγαίο να αποκαλείται επίσης και «Το Αρχιπέλαγος» (The Archipelagos). Η Λεβαντίνη (Levantine), που καλύπτει τη νοτιοανατολική πλευρά της Μεσογείου, αν και δεν αντιστοιχεί σε θαλάσσια περιοχή καθορισμένη (ως προς όρια της) από τον Διεθνή Υδρογραφικό Οργανισμό, αναφέρεται στις δημοσιεύσεις και στους χάρτες του. Η θαλάσσια περιοχή υπό το όνομα Κεντρική Μεσόγειος (Central Mediterranean) επίσης δεν είναι καθορισμένη (ως προς τα ανατολικά όρια της) από τον Διεθνή Υδρογραφικό Οργανισμό (IHO), ο οποίος την εντάσσει, μαζί με την Αδριατική, το Ιόνιο, τη Λεβαντίνη και το Αιγαίο, στη Λεκάνη της Ανατο-

λικής Μεσογείου (Eastern Mediterranean Basin). Ο όρος Κεντρική Μεσόγειος Λεκάνη αναφέρθηκε πρώτα από τους Carter et al. (1972), όταν με βάση τα γεωλογικά / γεωμορφολογικά χαρακτηριστικά χώρισαν τη Μεσόγειο σε τρεις επιμέρους λεκάνες: τη Δυτική (Western), την Κεντρική (Central) και την Ανατολική (Eastern).

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι υπάρχουν και άλλες θαλάσσιες υποπεριοχές (γνωστές και ως πελάγη) με τοπικά ονόματα, όπως το Λιβυκό Πέλαγος (στα βόρεια της ακτής της αφρικανικής Λιβύης), το Κρητικό Πέλαγος (μέρος του Νότιου Αιγαίου προς βορρά της Κρήτης), το Μυρτώο Πέλαγος (τμήμα του νοτιοδυτικού Αιγαίου, μεταξύ της αρκαδικής ακτογραμμής και των Κυκλάδων), το Θρακικό Πέλαγος, το βορειοανατολικό τμήμα του βόρειου Αιγαίου Πελάγους) κ.ά., χωρίς όμως να έχουν συγκεκριμένα θαλάσσια όρια (καθορισμένα από τον IHO). Επομένως δεν θα πρέπει να θεωρούνται επίσημες θαλάσσιες περιοχές, καθώς δεν αντιστοιχούν σε καθορισμένη χωρική έκταση.

#### Ονοματολογία

Η μυθολογική ονοματολογία Αιγαίου και Ιονίου είναι γενικά γνωστή (Εκδοτική Αθηνών 1986), την επαναλαμβάνουμε όμως εδώ για να συνδέσουμε τον μύθο με τη χαρτογραφία.

Το *Αιγαίο Πέλαγος* ονομάστηκε έτσι από το βασιλιά της Αθήνας Αιγέα. Ήταν ο πατέρας του Θησέα, ο οποίος όταν ταξίδεψε στη Κρήτη για να σκοτώσει το Μινώταυρο έβαλε μαύρα πανιά στο σκάφος του, υποσχόμενος ότι εάν γυρίσει νικητής, θα αλλάξει τα πανιά του από μαύρα σε άσπρα. Ο Θησέας σκότωσε τον Μινώταυρο αλλά στον γυρισμό ξέχασε να αλλάξει τα πανιά του. Ο Αιγέας, που τον περίμενε στο Ακρωτήριο Σούνιο, μόλις είδε το

καράβι με τα μαύρα πανιά, από την απελπισία του έπεσε στο πέλαγος και πνίγηκε. Από τότε το πέλαγος ονομάστηκε Αιγαίο.

Το *Ιόνιο Πέλαγος*, σύμφωνα με τον αρχαίο έλληνα τραγωδού Αισχύλο (525 ή 524 - 456 π.Χ.) πήρε το όνομα του από την Ιώ, την όμορφη ιέρεια της Ήρας που ερωτεύτηκε ο Δίας και κυνηγημένη ακολούθως από την Ήρα το διέσχισε, πηγαίνοντας προς τον Εύξεινο Πόντο. Υπάρχει όμως και η εκδοχή του αρχαίου Έλληνα ιστορικού και ρήτορα Θεόπομπου του Χίου (378/377 - 323 ή 300 π.Χ.), σύμφωνα με τον οποίο το Ιόνιο Πέλαγος πήρε το όνομα του από τον ηγεμόνα Ιόνιο, από την Ιλλυρία (σημερινή ευρύτερη περιοχή της Αλβανίας), και πριν από αυτόν λεγόταν «Θάλασσα του Κρόνου και της Ρέας». Ο Ιόνιος ήταν γιος του Αδρία και καταγόταν, κατά μία εκδοχή, όχι από την Ιλλυρία, αλλά από τη νήσο Ίσσα της Δαλματίας.

Η ιστορική προέλευση του ονόματος *Αδριατική* συνδέεται με τον ετρουσκικό (ή τυρρηνικό) οικισμό του Αδρία (8ος αιώνα π.Χ.), που βρίσκεται στο βόρειο άκρο της Αδριατικής κοντά στη Βενετία. Το όνομα Αδρία (ή και Ατρία) προέρχεται από το ιλλυρικό *αντούρ*, που σημαίνει νερό ή θάλασσα. Στην κλασική αρχαιότητα η θάλασσα ήταν γνωστή ως *Mare Hadriaticum*, μερικές φορές απλοποιημένο σε *Adria*.

Η ονομασία της *Λεβαντίνης* για τον νοτιοανατολικό τομέα της Μεσογείου Θάλασσας χρησιμοποιείται παραδοσιακά από τον 18ο αιώνα, σύμφωνα με την Εγκυκλοπαίδεια της Οξφόρδης για την Αρχαία Ελλάδα και τη Ρώμη (Gagarin 2010), περιλαμβάνοντας το σύνολο της Ανατολικής Μεσογείου, συμπεριλαμβανομένων των νήσων, από την Ελλάδα (προφανώς δεξιόστροφα) μέχρι τη Κυρηναϊκή Χερσόνησο, στην ανατολική Λιβύη.

Τέλος, όσον αφορά την *Κεντρική Μεσόγειο*, ο επιθετικός προσδιορισμός

Κεντρική υποδηλώνει το γεγονός ότι γεωγραφικά βρίσκεται στο κέντρο της Μεσογείου Θαλάσσης (ο όρος Κεντρική χρησιμοποιείται από τους Carter et al. 1972), ενώ η πατρότητα του όρου «Μεσόγειος Θάλασσα» ανήκει ιστορικά στους Λατίνους και μάλιστα στον Ρωμαίο συγγραφέα Σολίνο (πρώτο μισό του 3ου αιώνα μ.Χ.), ο οποίος την ονομάζει χαρακτηριστικά *Mare Mediterraneum* δηλαδή θάλασσα μεταξύ δύο ηπείρων, Στα ελληνικά η *Μεσόγειος* έχει την ίδια ετυμολογία, ως σύνθεση των λέξεων *μέσον* και *γαία*.

#### Η ελληνική ακτογραμμή

Η ελληνική ακτογραμμή, σύμφωνα με τη Υδρογραφική Υπηρεσία του Πολεμικού Ναυτικού, εκτείνεται σε μήκος >20.000 km, συμπεριλαμβανομένων των 446 νήσων και νησίδων με εμβαδόν >0,1 km<sup>2</sup>, με το μεγαλύτερο μέρος της να βρέχεται από το Αιγαίο Πέλαγος (~65%), ακολούθως από το Ιόνιο Πέλαγος (~30%), ενώ το υπόλοιπο (~5%) από τη Λεβαντίνη, τη Κεντρική Μεσόγειο και την Αδριατική Θάλασσα. Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι η Ελλάδα έχει τη μεγαλύτερη αναλογία μήκους ακτογραμμής (ΜΑ, σε km) προς τη συνολική χερσαία έκταση της χώρας (ΧΕ, σε km<sup>2</sup>) μεταξύ των χωρών της Μεσογείου (εξαιρουμένων των κρατών-νησιών Κύπρου και Μάλτας), (ΜΑ/ΧΕ = 0,15 km/km<sup>2</sup>) με δεύτερη την Κροατία (0,10 km/km<sup>2</sup>) και τρίτη την Ιταλία (0,03 km/km<sup>2</sup>) (World Resources Institute: <http://www.wri.org>).

Από την Αδριατική Θάλασσα βρέχεται η βόρεια ακτή της Νήσου Κέρκυρας και οι Διαπόντιοι Νήσοι (Οθωνοί, Ερικούσα, Μαθράκι, Διάπλο, Πλατεία και Τραχεία). Ένα μικρό μέρος της ελληνικής ακτογραμμής βρέχεται από τη Κεντρική Μεσόγειο και συγκεκριμένα η δυτική ακτή της Νήσου Κρήτης και η δυτική/νοτιοδυτική ακτή της

Γαύδου. Από τη Θάλασσα της Λεβαντίνης βρέχονται η ανατολική ακτή της Ρόδου, το νότιο/νοτιοανατολικό τμήμα της ακτογραμμής της Καρπάθου, το νησιωτικό σύμπλεγμα του Καστελόριζου (Νήσοι Καστελόριζο, Ρω, Στρογγυλή) που διοικητικά ανήκει στα Δωδεκάνησα, το τμήμα της ανατολικής ακτής της Νήσου Κρήτης (νότια του Ακρωτηρίου της Πλάκας), η νότια ακτή της Κρήτης συμπεριλαμβανομένων των ακτογραμμών της ανατολικής ακτής της Γαύδου και ολόκληρης της Γαυδοπούλας. Η υπόλοιπη ακτογραμμή και οι νήσοι βρέχονται από το Αιγαίο Πέλαγος (βλ. Χάρτης 1).

Με βάση την παραπάνω οριοθέτηση των θαλασσών, η Ελλάδα (από δυτικά προς ανατολικά) βρέχεται από πέντε θάλασσες, την *Αδριατική, το Ιόνιο, την Κεντρική Μεσόγειο, τη Λεβαντίνη και το Αιγαίο*, με το μεγαλύτερο μέρος της ακτογραμμής της και τη συντριπτική πλειοψηφία των νήσων και νησίδων της να ανήκουν πρωτίστως στο Αιγαίο Πέλαγος και δευτερευόντως στο Ιόνιο Πέλαγος.

#### Βιβλιογραφία

- Carter, G.T., Flanagan, J.P., Jones, C.R., Marchant, F.L., Murhinson, R.R., Rebman, J.H., Sylvester, J.C., & Whitney, J.C. (1972) "A new bathymetric chart and physiography of the Mediterranean Sea". In: D.J. Stanley (ed.) *The Mediterranean Sea: A Natural Sedimentation Laboratory*, Stroudsburg, Pennsylvania: Dowden, Hutchinson and Ross, 1-23.
- Cruzado, A. (1985) *Chemistry of Mediterranean Waters*, Pergamon Press.
- Εκδοτική Αθηνών (1986), Ελληνική Μυθολογία, Αθήνα: Εκδοτική Αθηνών, 1706.
- Gagarin, M. (2010) *The Oxford Encyclopedia of Ancient Greece and Rome*, Vol. 3, New York: Oxford University Press, USA.
- IHO (International Hydrographic Organisation) (1953) *Limits of Oceans*

*and Seas*, 3rd ed., Monaco: IHO 17.

- IHO (2002) "Limits of Oceans and Seas. IHO Publication S-23", draft 4th edition, Monaco: IHO.
- Jensen, H. M., Panagiotidis, P., & Reker, J. (2017) *Delineation of the MSFD Article 4 Marine Regions and Subregions. Version 1.0*. European Environment Agency. Available online at: [https://data.europa.eu/euodp/data/dataset/data\\_msfd-regions-and-subregions](https://data.europa.eu/euodp/data/dataset/data_msfd-regions-and-subregions)
- Ludwig W., Dumont E., Meybeck M., & Heussner S. (2009) "River discharges of water and nutrients to the Mediterranean and Black Sea: Major drivers for ecosystem changes during past and future decades?", *Progress in Oceanography*, 80: 199-217.
- Ludwig, W., Bouwman, A. F., Dumont, E., & Lespinas, F. (2010) "Water and nutrient fluxes from major Mediterranean and Black Sea rivers: Past and future trends and their implications for the basin scale budgets", *Global Biogeochemical Cycles*, 24(4).
- Oxford Dictionaries Online (1989), 3rd edition, Oxford University Press, <https://languages.oup.com/research/oxford-english-dictionary/>
- UNEP/MAP/MED POL (2005) *Transboundary Diagnostic Analysis (TDA) for the Mediterranean Sea*, Athens: UNEP/MAP, 228.
- UNEP/MAP (2012) *State of the Mediterranean Marine and Coastal Environment*, Athens: UNEP/MAP – Barcelona Convention, 92.

# Η ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ. ΜΕΛΕΤΗ ΤΩΝ ΠΡΟΣΦΥΓΙΚΩΝ ΣΥΝΟΙΚΙΣΜΩΝ ΔΟΥΡΓΟΥΤΙΟΥ ΚΑΙ ΤΑΥΡΟΥ ΑΠΟ ΤΟ 1922 ΕΩΣ ΣΗΜΕΡΑ<sup>1\*</sup>

Νικολίνα Μυωφά<sup>2</sup>

*Ήταν μικρές γειτονιές στηρίζανε και υποστηρίζανε ο ένας τον άλλον. Και υπήρχαν πολύ καλές σχέσεις. Έτρεχε ο ένας για τον άλλον. Αυτά που υπάρχουν και ακόμα, αλλά δεν τα συναντάμε στις μεγάλες πόλεις. (Ιφιγένεια, 56 ετών, τρίτης γενιάς παλαιά κάτοικος Ταύρου)*

*Θα ήθελα να ζαναγίνει γειτονιά. Δηλαδή να ζαναέρθει κόσμος να μείνει στα σπίτια τα κλειστά. Δηλαδή θα υποστήριζα κάποιο βοήθημα. Να σου πω την αλήθεια, θα ήθελα κάπως να ψαχτεί αυτό το πράγμα, αν μπορεί με [...] τα προγράμματα της Ε.Ε., να βοηθηθούν, ας πούμε, οι ιδιοκτήτες ή άνθρωποι που θέλουν να μείνουν εδώ. [...] Αλλά σου λέω χρειάζονται να «μπούνε χέρια», που λέμε, τα οποία να ενδιαφερθούν για τη γειτονιά αυτή καθαυτή, δηλαδή, και όχι για κάτι διαφορετικό. (Ευαγγελία, 61 ετών, τρίτης γενιάς παλαιά κάτοικος Δουργούτιου)*

## Εισαγωγή

Αντικείμενο της διδακτορικής διατριβής αποτελεί η κοινωνική κατοικία και πώς αυτή εξελίχθηκε μέσα από τη συγκριτική μελέτη δύο αθηναϊκών γειτονιών, του Δουργούτιου και του Ταύρου<sup>3</sup> (Χάρτης 1). Συγκεκριμένα, στο πλαίσιο της χαμηλής παραγωγής κοινωνικής κατοικίας στην Ελλάδα, σε σχέση με τις χώρες κυρίως της Βόρειας και Δυτικής Ευρώπης, η διατριβή αυτή διερευνά δύο γειτονιές της Αθήνας στις οποίες ανεγέρθηκαν συγκροτήματα κοινωνικής κατοικίας από το κράτος και διάφορους φορείς για τη στέγαση των προσφύγων και των εσωτερικών μεταναστών που κατοικούσαν σε ακατάλληλες κατοικίες. Για την κατανόηση του πλαισίου εντός του οποίου δημιουργήθηκαν το Δουργούτι και ο Ταύρος γίνεται ιστορική αναδρομή στην εξέλιξη της κοινωνικής κατοικίας στην Αθήνα από το 1922 έως σήμερα και συγκεκριμένα στις ανάγκες που έπρεπε να εξυπηρετήσει, καθώς και στις αιτίες που οδήγησαν στην παρακμή της.

Το θέμα και η προβληματική της διατριβής αναπτύσσονται στο πλαίσιο της ευρύτερης επιστημονικής περιοχής της κοινωνικής γεωγραφίας (social geography), που είναι το επιστημονικό πεδίο το οποίο «εξετάζει τη σχέση μεταξύ των “κοινωνικών ομάδων” και του “χώρου” που αυτές καταλαμβάνουν και διαχειρίζονται» (Jackson 2000:753, όπως παρατίθεται στο Χωριανόπουλος 2007:154). Άλλωστε, το ενδιαφέρον της διατριβής εστιάζεται στη συγκρότηση των δύο γειτονιών με συγκροτήματα κοινωνικής κατοικίας και στον τρόπο που εξελίχθηκαν μέσα στον χρόνο, με ιδιαίτερη αναφορά στην κοινωνική τους φυσιογνωμία, στις σχέσεις μεταξύ των ομάδων που τις κατοικούν και στις αντιλήψεις των κατοίκων τους για

1. Το κείμενο αυτό αποτελεί περίληψη της διδακτορικής διατριβής που η συγγραφέας εκπόνησε στο Τμήμα Γεωγραφίας του Χαροκοπείου Πανεπιστημίου με επιβλέποντα τον καθηγητή Θωμά Μαλούτα (Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο) και μέλη της τριμελούς συμβουλευτικής επιτροπής τον καθηγητή Παύλο-Μαρίνο Δελλαδέτσιμα (Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο) και τον ερευνητή Β' βαθμίδας Γιώργο Κανδύλη (Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών). Η διατριβή υποστηρίχθηκε δημόσια τον Ιούνιο του 2019.

2. Δρ κοινωνικής γεωγραφίας, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, nikolmyofa@yahoo.gr

αυτές. Στόχος της διατριβής είναι η σύγκριση των δύο γειτονιών μεταξύ τους αλλά και με τις ευρύτερες περιοχές τους (δηλαδή τις γειτονικές περιοχές χωρίς συγκροτήματα κοινωνικής κατοικίας).

*Κεντρικό ερευνητικό ερώτημα και μεθοδολογία έρευνας*

Το κεντρικό ερώτημα που απαντήθηκε μέσα από τη διατριβή είναι κατά πόσο οι δύο γειτονίες μελέτης, το Δουργούτι και ο Ταύρος, από τη στιγμή της αρχι-

κής συγκρότησής τους μέχρι σήμερα και στο πλαίσιο της περιορισμένης ανάπτυξης της κοινωνικής κατοικίας, αφομοιώθηκαν στον οικιστικό ιστό σαν οποιεσδήποτε άλλες γειτονίες ή διατήρησαν κάποια στοιχεία ιδιαιτερότητας σε σχέση με τις ευρύτερες περιοχές τους. Το ερώτημα αυτό εξετάστηκε ως προς τέσσερις ειδικότερους τομείς: 1) τα οικιστικά-πολεοδομικά χαρακτηριστικά των δύο γειτονιών, 2) τα κοινωνικά χαρακτηριστικά των κατοίκων, 3) τις αντιλήψεις των κατοίκων τους για τη γειτονιά (αλλά και των υπόλοιπων κατοίκων της πόλης) και 4) τις σχέσεις μεταξύ των κατοίκων.

Η επιλογή των συγκεκριμένων περιοχών μελέτης έγινε με κριτήριο το γεγονός ότι αποτελούσαν συνοικισμούς που δημιουργήθηκαν για τη στέγαση των προσφύγων του 1922 και εξελίχθηκαν από παραγκούπολεις (εικόνες 1α, 1β) σε γειτονίες στις οποίες αναπτύχθηκαν οργανωμένα από το κράτος συγκροτήματα κοινωνικής κατοικίας (Παπαϊωάννου & Βασιλικιώτη 1975) (εικόνες 2 & 3, χάρτης 2). Χαρακτηριστικό και των δύο γειτονιών είναι το έντονο προσφυγικό-μεταναστευτικό στοιχείο. Παρ' όλα αυτά, η εξέλιξή τους διαφέρει όσον αφορά τη διαχείριση του δομημένου περιβάλλοντος και την κοινωνική τους διαστρωμάτωση. Παράδειγμα σημαντικής διαφοράς αποτελεί η ανάπτυξη του αποθέματος των προσφυγικών πολυκατοικιών στην περίπτωση του Ταύρου, σε αντίθεση με το Δουργούτι, όπου κάτι τέτοιο δεν κατέστη εφικτό (εικόνες 4, 5).

Όσον αφορά την ακολουθούμενη ερευνητική μέθοδο, το αρχικό στάδιο της έρευνας στις δύο γειτονίες περιλάμβανε την προσέγγισή τους μέσα από δευτερογενή δεδομένα (αρχειακές πηγές, παλιές εφημερίδες, παλιότερες εργασίες). Το δεύτερο στάδιο περιλάμβανε τη συλλογή πρωτογενών δεδομένων μέσα από συνεντεύξεις με κατοίκους (ή όσους κατοίκησαν στο παρελθόν στις γειτονίες αυτές). Τα δεδομένα



Εικόνα 1α: Φωτογραφία του Δουργούτιου στα μέσα της δεκαετίας του 1950. Στα δεξιά φαίνεται ο μοναδικός δρόμος του συνοικισμού, κατά μήκος του οποίου βρισκόταν η αρμένικη αγορά.

Πηγή: ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv / Fotograf: Gerber, Hans / Com\_L04-0306-0002 / CC BY-SA 4.0 (<http://doi.org/10.3932/ethz-a-000667351>).

Δημιουργός: Gerber Hans



Εικόνα 1β: Η παραγκούπολη της «Παναγίτσας» πριν την κατεδάφιση των παραπηγμάτων. Πηγή: Σούτος 1983:150.



σπάθεια ορισμού της κοινωνικής κατοικίας. Έπειτα ακολουθεί η ιστορική αναδρομή στη θεωρητική συζήτηση σχετικά με την ύπαρξη κοινωνικά συνεκτικών κοινοτήτων εντός των αστικών γειτονιών.

Μέσα από τη βιβλιογραφία αναδεικνύεται η ύπαρξη δύο αντίθετων μεταξύ τους επιχειρημάτων. Το πρώτο επιχείρημα είναι αυτό της «χαμένης κοινότητας», που βασίζεται στην πεποίθηση ότι εντός των πόλεων δεν υπάρχουν κοινότητες (οι άμεσες-διαπροσωπικές σχέσεις μεταξύ των κατοίκων που ίσχυαν στις προβιομηχανικές κοινωνίες υποκαταστάθηκαν, στις αστικοποιημένες κοινωνίες, από τις έμμεσες-δευτερεύουσες σχέσεις) (Bridge 2002:3). Αντιθέτως, τις δεκαετίες 1950 και 1960 οι κλασικές μελέτες των Young & Wilmott (2011 [1957]) στη συνοικία Μπέθναλ Γκριν του ανατολικού Λονδίνου, καθώς και του Gans (1962) στο Γουέστ Εντ της Βοστώνης, επανέφεραν στη συζήτηση το επιχείρημα της «κοινότητας που διασώθηκε», το οποίο βασίζεται στην πεποίθηση ότι οι κοινότητες εξακολουθούν να υφίστανται στις αστικές περιοχές<sup>5</sup> (Knox & Pinch 2009 [1982]:337).

Στην Ελλάδα, η δημιουργία κοινοτήτων στις αστικές γειτονιές είναι άμεσα συνδεδεμένη με την εγκατάσταση των μικρασιατών προσφύγων, η οποία «οδήγησε στη δημιουργία χωρικών ενότητων και γειτονιών που ευνόησαν την ανάπτυξη συγκεκριμένων κοινωνικών δικτύων και αποτέλεσαν πόλο έλξης για νέους κατοίκους» (Γκιζελή 1984, Γιαννακόπουλος 1992, αναφορά στο Βαΐου κ.ά. 2007:19). Οι έννοιες της αίσθησης της κοινότητας, της σύνδεσης με έναν τόπο και των σχέσεων γειτονιάς<sup>6</sup> εκδηλώνονταν στο πλαίσιο των προσφυγικών συνοικισμών.

Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά το Δουργούτι και τον Ταύρο, οι πληροφορητές περιέγραψαν με νοσταλγία τη ζωή τους στις παραγκουπόλεις των δύο περιοχών,<sup>7</sup> παρά τις δυσκολίες



Εικόνα 2: Δωδεκάωροφη προσφυγική πολυκατοικία στο Δουργούτι. Ανεγέρθηκε στις αρχές της δεκαετίας του 1970.

Πηγή: Προσωπικό αρχείο.



Εικόνα 3: Προσφυγική πολυκατοικία τεσσάρων ορόφων στον Ταύρο (οδός Ερυθρού Σταυρού). Ανεγέρθηκε την περίοδο 1956-1957.

Πηγή: Προσωπικό αρχείο.

που υπήρχαν εκεί και οι οποίες είχαν να κάνουν με τη διαβίωση σε ακατάλληλες κατοικίες και την υψηλή πυκνότητα κατοίκησης. Η κοινωνική συνοχή και η κοινωνική αλληλεγγύη που χαρακτήριζαν τις σχέσεις μεταξύ των κα-

τοίκων στηρίζονταν στην κοινή καταγωγή, στους κοινούς στόχους και στις δυσκολίες που είχαν να αντιμετωπίσουν, στα κοινά δύσκολα βιώματα και στην παρόμοια κοινωνικο-οικονομική κατάσταση στην οποία βρίσκονταν.



Εικόνα 4: Οι τέσσερις πρώτες προσφυγικές πολυκατοικίες του Δουρ-  
γούτιου (διασταύρωση οδών Βολτέρου και Ντεκάρτ).  
Πηγή: Προσωπικό αρχείο.



Εικόνα 5: Τμήμα του συγκροτήματος κοινωνικής κατοικίας (αρι-  
στερά διακρίνεται η πίσω πλευρά της Σχολής Δημόσιας Διοίκησης)  
στη θέση των παλαιών προσφυγικών πολυκατοικιών στον Ταύρο.  
Πηγή: Προσωπικό αρχείο.

Παρ' όλα αυτά, δεν έλειπαν οι συγκρούσεις μεταξύ των κατοίκων. Οι κυριότερες αιτίες ήταν η υψηλή πυκνότητα κατοίκησης, η έλλειψη ιδιωτικότητας, που οφειλόταν στη μικρή απόσταση μεταξύ των παραπηγμάτων, και η κοινωνική εγγύτητα, που οφειλόταν στο γεγονός ότι η πλειονότητα των κατοίκων βρισκόταν στην ίδια κοινωνικο-οικονομική κατάσταση.<sup>8</sup>

Οι αλλαγές στις σχέσεις μεταξύ των κατοίκων που επήλθαν τα επόμενα χρόνια (την περίοδο από τη μετεγκατάσταση στα διαμερίσματα των πολυκατοικιών μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1990) ήταν μικρές, κυρίως λόγω της χαμηλής στεγαστικής κινητικότητας, που οφειλόταν στο γεγονός ότι το κυρίαρχο καθεστώς ενοίκησης στα συγκροτήματα κοινωνικής κατοικίας ήταν η ιδιοκατοίκηση. Από τα μέσα όμως της δεκαετίας του 1990 η μειωμένη στεγαστική κινητικότητα, που ήταν ο κανόνας, άρχισε να αλλάζει, όχι όμως με έντονους ρυθμούς.

Σήμερα, η κοινωνική συνοχή και η κοινωνική αλληλεγγύη χαρακτηρίζουν λιγότερο έντονα τις σχέσεις μεταξύ των κατοίκων σε σχέση με το παρελθόν (κυρίως πριν τη μετεγκατάσταση στα νεότερα συγκροτήματα πολυκατοικιών). Οι σχέσεις μεταξύ παλαιών και νεότερων κατοίκων είναι περισσότερο τυπικές και σε ορισμένες περιπτώσεις σχεδόν ανύπαρκτες (λόγω της

συνεχούς εναλλαγής των ενοικιαστών, κυρίως μεταναστών ή προσφύγων, που εγκαθίστανται για μικρό χρονικό διάστημα). Παρ' όλα αυτά, κάποιοι από τους νεότερους κατοίκους έχουν αναπτύξει δίκτυα με τους υπόλοιπους κατοίκους της γειτονιάς. Άλλωστε, οι πληροφορητές νεότεροι κάτοικοι ανέφεραν ότι στις γειτονιές μελέτης κατοικούσαν ήδη συγγενείς ή συντοπίτες τους. Τα δίκτυα που είχαν αναπτύξει οι γνωστοί/συγγενείς τους με κατοίκους από τη γειτονιά βοήθησαν κάποιους από τους πληροφορητές να ενταχθούν στην κοινότητα του Δουργούτιου και του Ταύρου.

Ιδιαίτερα, όσον αφορά τις σχέσεις γηγενών και μεταναστών διαφάνηκε μέσα από τις συνεντεύξεις η ύπαρξη αντιπαραθέσεων μεταξύ των κατοίκων που ανήκουν σε διαφορετικά εθνοπολιτισμικά περιβάλλοντα, όπως δηλαδή και σε άλλες γειτονιές της Αθήνας όπου κατοικούν γηγενείς και μετανάστες (Αράπογλου κ.ά. 2009). Η κυριότερη αιτία των αντιπαραθέσεων που δημιουργούνται μεταξύ των δύο πληθυσμιακών ομάδων οφείλεται στο γεγονός ότι οι γηγενείς θεωρούν ότι οι μετανάστες ευθύνονται για την υποβάθμιση των συγκροτημάτων κοινωνικής κατοικίας. Επίσης, σύμφωνα με κάποιους πληροφορητές, η εισροή των μεταναστών άλλαξε τις ισορροπίες μεταξύ των κατοίκων στο Δουργούτι και στον

Ταύρο και αυτό επειδή οι διαφορετικές κουλτούρες από τις οποίες προέρχονται και η έντονη κινητικότητα των πληθυσμών αυτών δυσχεραίνουν την ανάπτυξη σχέσεων γειτονιάς μεταξύ των δύο πληθυσμιακών ομάδων.

Με βάση λοιπόν τη θεωρητική συζήτηση για τις γειτονιές και τις κοινότητες θα λέγαμε, όπως ήταν αναμενόμενο, ότι το Δουργούτι και ο Ταύρος βρίσκονται κάπου ενδιάμεσα στη «χαμένη κοινότητα» και στην «κοινότητα που διασώθηκε». Τα δίκτυα μεταξύ των παλαιών κατοίκων παραμένουν πυκνά, λόγω της μακρόχρονης κατοίκησης τους στις δύο γειτονιές και του κοινού παρελθόντος των κατοίκων. Σταδιακά όμως οι μετεγκαταστάσεις αρκετών παλαιών κατοίκων διαφαίνεται ότι θα αλλάξουν τις ισορροπίες. Αντιθέτως, οι σχέσεις μεταξύ παλαιών και νεότερων κατοίκων είναι περισσότερο τυπικές -αφού οι κάτοικοι αυτοί είναι άγνωστοι, ενώ οι σχέσεις μεταξύ τους δημιουργούνται στο πλαίσιο της χωρικής εγγύτητας-, χωρίς να αποκλείονται η φιλική αποδοχή και η παροχή βοήθειας στον γείτονα. Επομένως, η αίσθηση της κοινότητας, η προσκόλληση στην κοινότητα και οι σχέσεις γειτονιάς εκδηλώνονται στο πλαίσιο των δύο γειτονιών, σε μικρό όμως βαθμό σε σχέση με το παρελθόν.

	Κοινωνική κατοικία Δουργούτιου	Ευρύτερη περιοχή Δουργούτιου	Κοινωνική κατοικία Ταύρου	Ευρύτερη περιοχή Ταύρου
Μετανάστες (από αναπτυσσόμενες χώρες)	22,0%	17,4%	12,9%	11,5%
Επαγγελματίες	12,7%	16,3%	8,1%	11,3%
Ανειδίκευτοι εργάτες, χειρόνακτες και μικροεπαγγελματίες	14,0%	11,3%	14,8%	13,0%
Πτυχιούχοι τριτοβάθμιας εκπαίδευσης (25 ετών και άνω)	18,2%	21,6%	11,1%	14,3%
Κάτοχοι απολυτηρίου λυκείου (25 ετών και άνω)	27,9%	29,3%	17,7%	19,0%
Εγκατέλειψε το Δημοτικό αλλά γνωρίζει γραφή και ανάγνωση ή δεν γνωρίζει γραφή και ανάγνωση	5,1%	3,5%	4,2%	3,8%
Άτομα που ζουν σε κατοικία με επιφάνεια έως 15 τ.μ. ανά άτομο	14,7%	9,4%	12,3%	11,6%
Άτομα που ζουν σε κατοικία χωρίς θέρμανση	22,5%	10,4%	7,5%	8,1%
Άτομα που ζουν σε κατοικία χωρίς μόνωση	59,1%	54,7%	45,9%	47,1%

Πίνακας 1: Σύγκριση των δημογραφικών και των κοινωνικών χαρακτηριστικών του πληθυσμού της κοινωνικής κατοικίας του Δουργούτιου και του Ταύρου με τις ευρύτερες περιοχές τους (2011).

Πηγή δεδομένων: ΕΚΚΕ-ΕΛΣΤΑΤ 2015.

### Συμπεράσματα

Με βάση την έρευνα που πραγματοποιήθηκε στις δύο γειτονίες, ως προς τους τέσσερις τομείς που εξετάστηκαν, παρατηρήθηκε ότι οι διαφορές μεταξύ του Δουργούτιου και του Ταύρου με τις ευρύτερες περιοχές τους δεν είναι τόσο έντονες όσο στο παρελθόν. Οι δύο περιοχές μελέτης διατηρούν κάποια στοιχεία ιδιαιτερότητας, κυρίως ως προς τα οικιστικά-πολεοδομικά χαρακτηριστικά τους, τις σχέσεις μεταξύ των κατοίκων και τις αντιλήψεις των κατοίκων γι' αυτές. Όσον αφορά την κοινωνική φυσιογνωμία των περιοχών αυτών, οι διαφορές σε σχέση με την ευρύτερη περιοχή ήταν πάντα μικρές. Τα διαμερίσματα δόθηκαν απευθείας για ιδιοκατοίκηση, με

αποτέλεσμα οι γειτονίες αυτές να ακολουθήσουν το κυρίαρχο μοντέλο στέγασης και έτσι οι αλλαγές όσον αφορά την κοινωνική τους φυσιογνωμία να είναι αργές και λιγότερο έντονες τα χρόνια που ακολούθησαν (Kandyliis et al. 2018). Πιο συγκεκριμένα, οι εσωτερικοί μετανάστες που άρχισαν να εισρέουν στους δύο συνοικισμούς από το 1950 και καθόλη τη διάρκεια της μεταπολεμικής περιόδου ήταν ως επί το πλείστον φτωχοί γηγενείς που αναζητούσαν εργασία. Οι αλλαγές στη σύνθεση του πληθυσμού (και επομένως στην κοινωνική φυσιογνωμία των γειτονιών) μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1990 στις δύο περιοχές μελέτης ήταν μικρές, λόγω της χαμηλής στεγαστικής κινητικότητας των κατοίκων του Δουργούτιου και του Ταύρου

και της εισροής μικρού αριθμού νέων κατοίκων (τις δεκαετίες 1970-1980 εγκαταστάθηκαν Αρμένιοι στο Δουργούτι και Πόντιοι στις δύο γειτονίες από την πρώην Σοβιετική Ένωση). Εντούτοις, τα επόμενα χρόνια οι εισροές νέων κατοίκων (μεταναστών από άλλες χώρες αλλά και Ελλήνων από άλλες γειτονίες της μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας) ήταν εντονότερες στο Δουργούτι και στον Ταύρο, καθώς και οι μετακινήσεις, μόνιμες ή προσωρινές, των παλαιών κατοίκων.

Συγκρίνοντας την κάθε γειτονιά με την ευρύτερη περιοχή της, ως προς ορισμένα βασικά κοινωνικοδημογραφικά χαρακτηριστικά -με βάση τα δεδομένα της απογραφής του 2011 (πίνακας 1)- παρατηρούμε ότι αν και υπάρχουν διαφορές, είναι λιγότερο έντονες σε σχέση με αυτές που παρουσιάζουν οι δύο γειτονίες μεταξύ τους.<sup>9</sup> Επομένως, δεν μπορούμε να ισχυριστούμε ότι το Δουργούτι και ο Ταύρος αποτελούν διακριτές ενότητες σε σχέση με τις ευρύτερες περιοχές τους. Ωστόσο, το Δουργούτι ως γειτονιά στο κέντρο της πόλης τείνει να διαφέρει εντονότερα σε σχέση με την ευρύτερη περιοχή του, σε αντίθεση με τον Ταύρο (που αποτελεί προάστιο της εργατικής τάξης στη δυτική Αθήνα) και την ευρύτερη περιοχή του, όπου οι διαφορές είναι μικρότερες.

Επιπλέον, μέσα από την έρευνα αναδείχθηκαν κάποια ζητήματα που αφορούν την ανάγκη δημόσιας παρέμβασης για τα συγκροτήματα κοινωνικής κατοικίας του Δουργούτιου και του Ταύρου. Οι παλαιοί αλλά και κάποιοι νεότεροι κάτοικοι των δύο γειτονιών αναφέρθηκαν στην ανάγκη διατήρησης των συγκροτημάτων κοινωνικής κατοικίας αλλά και αναβάθμισης του αποθέματός τους. Σύμφωνα με τους κατοίκους, ιδιαίτερα των παλαιών προσφυγικών πολυκατοικιών του Δουργούτιου (όπου ο αριθμός των κενών - εγκαταλελειμμένων διαμερισμάτων είναι μεγάλος), η παροχή βοήθειας από το κρά-

τος για την αναβάθμισή τους είναι αναγκαία, λόγω της οικονομικής αδυναμίας των ιδιοκτητών να προβούν μόνοι τους στα απαραίτητα έργα.<sup>10</sup> Η αναβάθμιση των συγκροτημάτων αυτών θα είχε ως αποτέλεσμα την επιστροφή των ιδιοκτητών στα διαμερίσματά τους και επομένως θα μείωνε τη τάση (ήδη από τα μέσα της δεκαετίας του 1990) απομάκρυνσης των κατοίκων από τη γειτονιά τους. Ωστόσο, στον Ταύρο ήδη υπάρχει τάση επιστροφής σε αυτά τα διαμερίσματα. Οι πληροφορητές αναφέρθηκαν στις περιπτώσεις γνωστών/συγγενών τους που επέστρεψαν στα διαμερίσματα των συγκροτημάτων κοινωνικής κατοικίας που κληρονόμησαν από τους γονείς ή τους παππούδες τους.

Παρόμοιες έρευνες που να αφορούν την κοινωνικο-χωρική εξέλιξη γειτονιών της Αθήνας με συγκροτήματα κοινωνικής κατοικίας θα μας δώσουν μια συνολική εικόνα της συγκρότησης των γειτονιών αυτών και του τρόπου εξέλιξής τους στο χρόνο σε σχέση με το άμεσο και ευρύτερο οικιστικό τους περιβάλλον και έτσι θα συμβάλουν προς την κατεύθυνση της δημιουργίας μιας ολοκληρωμένης εικόνας για τις περιοχές αυτές.

### Σημειώσεις

3. Η πρώτη βρίσκεται στο νοτιοανατολικό τμήμα του Δήμου Αθηναίων, ενώ η δεύτερη στο νότιο τμήμα της Δημοτικής Κοινότητας Ταύρου του Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου.

4. Η συλλογή τους έγινε από το «Πανόραμα Απογραφικών Δεδομένων 1991-2011», τη διαδικτυακή εφαρμογή του Εθνικού Κέντρου Κοινωνικών Ερευνών (ΕΚΚΕ), που αναπτύχθηκε σε συνεργασία με την Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ).

5. Το Μπέθναλ Γκριν και το Γουέστ Εντ αποτελούν παραδείγματα αστικών χωριών, όπου τα δίκτυα μεταξύ των κατοίκων είναι έντονα ανεπτυγμένα και βασίζονται σε ταξικές και εθνοτικές σχέσεις, αντίστοιχα.

6. Οι τρεις αυτές έννοιες συνδέονται γιατί αφορούν τις σχέσεις μεταξύ των κατοίκων που εμφανίζονται στο πλαίσιο των γειτονιών, αν και όχι μόνο (Farahani 2016).

7. Λόγω των πυκνών κοινωνικών δικτύων (φίλων και συγγενών) και των σχέσεων κοινότητας μεταξύ των κατοίκων που ίσχυαν στο Δουργούτι και στον Ταύρο.

8. Το αίσθημα της ζήλιας ήταν έντονο, αν και όχι πάντα, στις περιπτώσεις ανοδικής κοινωνικής κινητικότητας. Η ζήλια αυτή πολλές φορές γινόταν αιτία εντάσεων μεταξύ των γειτόνων.

9. Οι διαφορές μεταξύ του Δουργουτίου και του Ταύρου είναι έντονες στην πλειονότητα των δεικτών που εξετάστηκαν, με το ποσοστό που αντιστοιχεί στη γειτονιά του Δουργουτίου να είναι υψηλότερο ακόμα και στις περιπτώσεις όπου η διαφορά ανάμεσα στις δύο γειτονιές είναι μικρή (εκτός από το ποσοστό των ανειδίκευτων εργατών).

10. Όμως, για το κράτος και τους Δήμους Αθηναίων και Μοσχάτου-Ταύρου, τα συγκροτήματα αυτά αποτελούν τμήματα του ευρύτερου αποθέματος. Επομένως η ευθύνη για την αναβάθμισή τους ανήκει αποκλειστικά στους ιδιοκτήτες και όχι στους φορείς που τα κατασκεύασαν.

### Ενδεικτική βιβλιογραφία

#### Ελληνόγλωσση

Αράπογλου, Β., Καβουλάκος, Κ. Ι., Κανδύλης, Γ. & Μαλούτας Θ. (2009) «Η νέα κοινωνική γεωγραφία της Αθήνας: μετανάστευση, ποικιλότητα και σύγκρουση», *Σύγχρονα Θέματα*, 107: 57-66.

Βαΐου, Ντ., Καλαντίδης, Α., Λυκογιάννη Ρ. & Τσίκλη, Α. (2007) *Ανάπτυξη μεθοδολογικών εργαλείων για τη συγκριτική μελέτη της «γειτονιάς» σε μεγάλες πόλεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, Αθήνα: ΕΜΠ – Πρόγραμμα Ενίσχυσης της Βασικής Έρευνας «Λεούκιπος».

Γιαννακόπουλος, Γ. (επιμ.) (1992) *Προσφυγική Ελλάδα*, Αθήνα: Ίδρυμα Α.Γ. Λεβέντη.

Γκιζελή, Β. (1984) *Κοινωνικοί μετασχηματισμοί και προέλευση της κοινωνικής κατοικίας στην Ελλάδα 1920-1930*, Αθήνα: Επικαιρότητα.

ΕΚΚΕ-ΕΛΣΤΑΤ (2015), *Πανόραμα Απογραφικών Δεδομένων 1991-2011. Διαδικτυακή εφαρμογή για την πρόσβαση, επεξεργασία και χαρτογράφηση απογραφικών δεδομένων*, διαθέσιμο στο: <http://panorama.statistics.gr>

Θανοπούλου, Μ. & Πετρονάτη, Μ. (1987) «Βιογραφική προσέγγιση: Μία άλλη πρόταση για την κοινωνιολογική θεώρηση της ανθρωπίνης

εμπειρίας», *Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών*, 64: 20-42.

Κnox Ρ. & Pinch S. (2009 [1982]) *Κοινωνική γεωγραφία των πόλεων*, μτφ. Μαλούτας Θ. κ.ά., Αθήνα: Σαββάλας.

Παπαϊωάννου, Ι. & Βασιλικιώτη, Ε. (1975) *Η κατοικία στην Ελλάδα. Κρατική δραστηριότητα*, Αθήνα: Τεχνικό Επιμελητήριο της Ελλάδος.

Σούτος, Δ. (1983) *Δήμος Ταύρου. Σελίδες από την Ιστορία του*, Αθήνα: Λόγος και Αντίλογος.

Χωριανόπουλος, Ι. (2006) «Η ποιοτική έρευνα με ημιδομημένες συνεντεύξεις και το πρόβλημα της εισόδου στο πεδίο: η περίπτωση της αστικής πολιτικής στην Ευρωπαϊκή Ένωση». Στο: Ιωσηφίδης, Θ. & Σπυριδάκης, Μ. (επιμ.), *Ποιοτική κοινωνική έρευνα. Μεθοδολογικές προσεγγίσεις και ανάλυση δεδομένων*, Αθήνα: Κριτική, 157-175.

Χωριανόπουλος, Ι. (2007) «Αστική Κοινωνική Γεωγραφία». Στο: Τερκενλή, Θ. Σ., Ιωσηφίδης, Θ. & Χωριανόπουλος, Ι. (επιμ.), *Ανθρωπογεωγραφία. Άνθρωπος, Κοινωνία και Χώρος*, Αθήνα: Κριτική, 154-175.

#### Ξενόγλωσση

Bridge, G. (2002) "The Neighbourhood and Social Networks", *ESRC Centre for Neighbourhood Research*, paper 4.

Farahani, L. M. (2016) "The Value of the Sense of Community and Neighbouring", *Housing, Theory and Society*, 33(3): 357-376.

Gans, H. (1962) *The urban villagers: groups and class in the life of Italian-Americans*, New York: The Free Press.

Jackson, P. (2000) "Rematerializing social and cultural geography", *Social & Cultural Geography*, 1(1): 9-14.

Kandylis, G., Maloutas, T. & Myofa, N. (2018) "Exceptional social housing in a residual welfare state: Housing estates in Athens". In: Hess, D. B., Tammaru, T. & Van Ham, M. (eds.), *Housing Estates in Europe: Poverty, Ethnic Segregation, and Policy Challenges*, International Publishing: Springer, 77-98.

Young, M. & Wilmott, P. (2011 [1957]), *Family and Kinship in East London*, Oxon: Routledge.

# Η ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΗ ΝΕΟΦΙΛΕΛΕΥΘΕΡΗ ΠΟΛΗ – Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΟΥ ΜΕΞΙΚΟΥ<sup>1</sup>

Διονύσιος Τζανετάτος<sup>2</sup>

*Από την αυτοκίνηση στη βιώσιμη κινητικότητα*

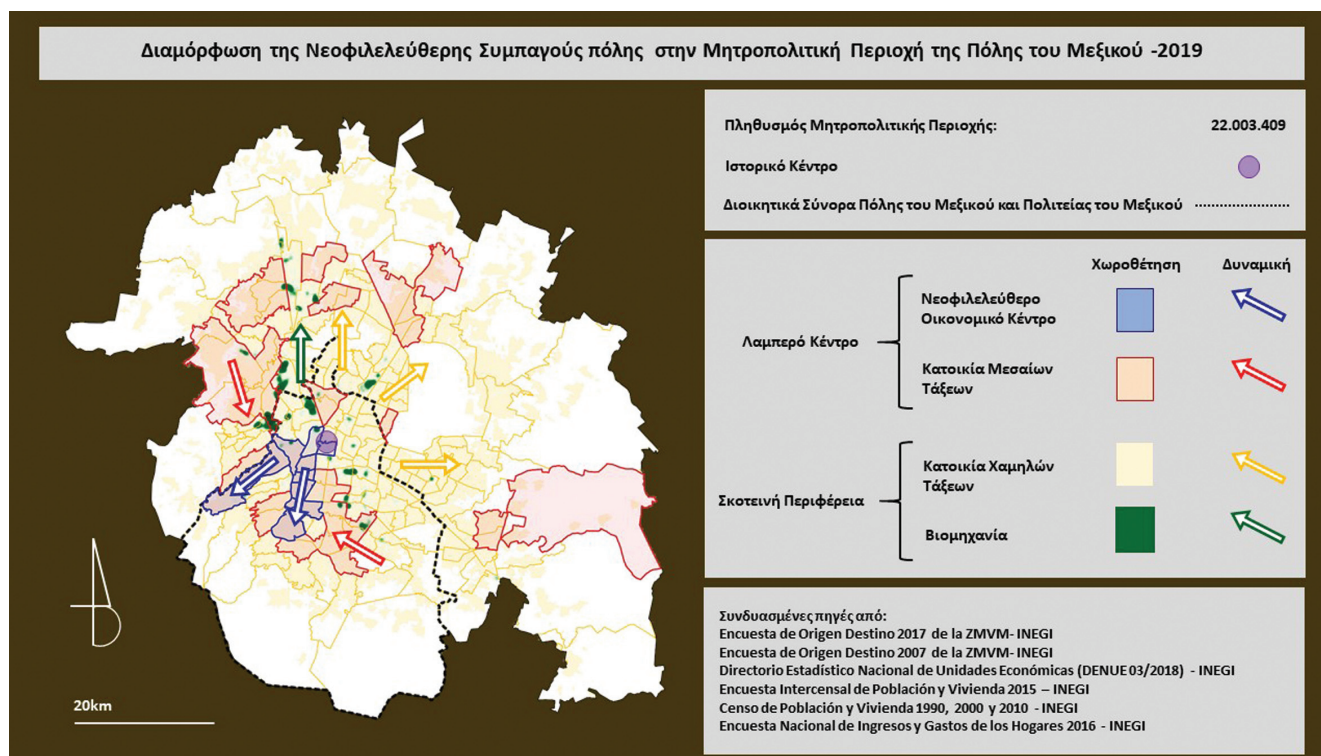
Οι παράγοντες του φαινομένου της μαζικής αυτοκίνησης είναι ο πλούτος που παράγει μια κοινωνία, ο τρόπος που αυτός διαμοιράζεται αλλά κυρίως η πολιτική της απέναντι στις μεταφορές. Η πολιτική όμως απέναντι στις μεταφορές αντικατοπτρίζει, αν και με ιδιαίτερο τρόπο, τη γενικότερη πολιτική συγκυρία. Η γέννηση της μαζικής αυτοκίνησης πραγματοποιείται παράλληλα με την αναγκαιότητα της καπιταλιστικής ηγεμονίας να ανταποκριθεί στην αναπόφευκτη σύγκριση με τα σοσιαλιστικά ιδεώδη, όπως αυτά καλλιεργήθηκαν κατά τη διάρκεια του 20ού αιώνα. Η ιστορική διαδρομή ξεκινάει από το Σικάγο των πρώτων δεκαετιών του 20ού αιώνα και τη γέννηση του φορντισμού (με την ευρύτερη έννοια του όρου), περνά από τη χιτλερική Γερμανία, τον σκαραβαίο και τους πρώτους αυτοκινητόδρομους, από το απόγειο της αυτοκίνησης και τη μεταπολεμική κείνσιανή ηγεμονία, για να καταλήξει στο ξερίζωμα της σοσιαλιστικής εκδοχής της μετακίνησης μετά την πτώση της Σοβιετικής Ένωσης. Με αυτή την έννοια η αυτοκίνηση έπαιξε τον ρόλο της στην διαδικασία καπιταλιστικής υποχώρησης κάτω από την επιρροή των σοσιαλιστικών ιδεών ως μια μεγαλύτερη καταναλωτική δυνατότητα από πλευράς των χαμηλών στρωμάτων μέσω όμως της παράλληλης κατανάλωσης και τις ιδεολογίας που συνθηματολογικά περιγράφεται από την ιδιοτέλεια του «αμερικάνικου ονείρου».

Όμως με την προοδευτική εξάλειψη των συστημικών απειλών το καταναλωτικό φαινόμενο τείνει επίσης να περιορίζεται, οδηγώντας στο νεοφιλελεύθερο μοντέλο διακυβέρνησης, όπου τα χαμηλά στρώματα περιορίζονται σε αναπαραγωγικές φόρμες μικρότερου κόστους. Αυτή η συνθήκη οδηγεί με την πλευρά της στην ανάπτυξη νέων πολεοδομικών και μεταφορικών παραδειγμάτων κάτω από το όνομα της συμπαγούς πόλης και της βιώσιμης κινητικότητας: παραδείγματα που οφείλουν τη γέννησή τους στα κινήματα του Μάη του '68 και μέσω του σοσιαλδημοκρατικού περιβαλλοντικού προτάγματος της βιωσιμότητας καταλήγουν να καθοδηγούν μια νεοφιλελεύθερη αναδιοργάνωση της πόλης και των αστικών μεταφορών. Η αναδιοργάνωση αυτή χαρακτηρίζεται από τη φυγόκεντρο ανάπτυξη της κατοικίας των κοινωνικών τάξεων και των χώρων εργασίας τους, με τις μεσαίες τάξεις, που έχουν μεγαλύτερο αναπαραγωγικό κόστος, στο κέντρο και τις χαμηλές τάξεις, που αναλογία στην περιφέρεια, δημιουργώντας ένα λαμπερό κέντρο και μια σκοτεινή περιφέρεια, στην ακραία εκδοχή της.

Δεδομένου ότι αυτή η δομή γίνεται λιγότερη φιλική στη μαζική αυτοκίνηση, προωθούνται επίσης σε κάθε κοινωνικό σχηματισμό, ανάλογα με το βάθος της κοινωνικής πώλωσης και τον βαθμό ανάπτυξης κατά το παρελθόν της αυτοκίνησης,

<sup>1</sup> Η διατριβή εκπονήθηκε από τον Αύγουστο του 2015 έως τον Οκτώβριο του 2019, στην Πόλη του Μεξικού, στο Αυτόνομο Εθνικό Πανεπιστήμιο του Μεξικού (Universidad Nacional Autónoma de México, UNAM). Ο τίτλος απονεμήθηκε με τιμητική αναφορά κατόπιν της τελικής εξέτασης από την τριμελή επιτροπή και τους δύο επιβλέποντες καθηγητές, που πραγματοποιήθηκε στις 11 του Οκτώβρη του 2019 στην πανεπιστημιούπολη του UNAM. Τριμελής Επιτροπή: Ευτυχία Μπουρνάζου Μάρκου από την Αρχιτεκτονική Σχολή του UNAM, Patricia Ramírez Kuri από το Ινστιτούτο Κοινωνικών Ερευνών του UNAM, Felipe Gervacio Albino από την Αρχιτεκτονική Σχολή του UNAM. Επιβλέποντες καθηγητές: Priscilla Connolly Dietrichsen, από το Τμήμα Κοινωνιολογίας του Αυτόνομου Μητροπολιτικού Πανεπιστημίου (Universidad Autónoma Metropolitana (UAM) παράρτημα Ασκαποτσάλκο, και Fernando Rafael Castañeda Sabido από τη σχολή Πολιτικών και Κοινωνικών Επιστημών του UNAM.

<sup>2</sup> Διδάκτορας του Universidad Nacional Autónoma de México, UNAM, tzanetatos.d@gmail.com



εναλλακτικές για το ΙΧ για τα μεσαία στρώματα και περιορισμός της μετακίνησης για τα χαμηλότερα. Με βάση το τελευταίο μπορούμε να μιλάμε για τη λατινοαμερικάνικη εκδοχή του παραδείγματος της βιώσιμης κινητικότητας, προορισμένη για κοινωνίες μεγάλης ανισότητας και περιορισμένης αυτοκίνησης, καθώς και πόλεις πληθυσμιακά μεγαλύτερες από τις ευρωπαϊκές, για τις οποίες αρχικά αναπτύχθηκε η ιδέα.

Για να γίνει κατανοητή η ανάγκη πρόωξης της συμπαγούς πόλης και της βιώσιμης κινητικότητας, οφείλουμε να πούμε ότι η αυτοκίνηση συνοδεύτηκε από την ανάπτυξη της κατοικίας για τα μεσαία στρώματα στα προάστια, με αποτέλεσμα να παράγεται αστική διάχυση και οι πόλεις, κυρίως των ΗΠΑ και κατά δεύτερον της Ευρώπης, να γίνονται ολοένα και πιο ενεργοβόρες. Σε αυτή την πολιτική επενέργησε η ενεργειακή εξάρτηση της Δύσης και οι γεωπολιτικές ισορροπίες, όπως αυτές εκφράστηκαν ήδη από τις πετρελαϊκές κρίσεις του 1973 και του 1979.

Η ανάγκη μιας οικονομικότερης δομής αφορά σε μεγάλο βαθμό τις μετακινήσεις, αλλά είναι σωστότερο να μιλήσουμε συνολικά για την αναδιοργάνωση των χώρων αναπαραγωγής των κοινωνικών τάξεων με όρους χωροκοινωνικής διαφοροποίησης.

#### *Ιστορία και γεωγραφία της μητροπολιτικής περιοχής της Πόλης του Μεξικού*

Κατά τη διάρκεια του 20ού αιώνα, στην Πόλη του Μεξικού παρουσιάστηκαν τρία είδη μονοπωλίου στα ΜΜΜ. Πρώτα, η επιχείρηση ξένων συμφερόντων των τραμ, στη συνέχεια η «Συμμαχία των Λεωφορείων» και τέλος το ίδιο το κράτος, με τη Ruta 100. Αν και διαφέρουν, με την έννοια ότι πρόκειται για καπιταλιστική, συντεχνιακή και κρατική οργάνωση, αποτέλεσαν και οι τρεις παράγοντα πολιτικής αποσταθεροποίησης για τις κυβερνήσεις. Σημαντικός παράγοντας είναι ότι η ιδιωτική αυτοκίνηση ποτέ δεν έγινε ιδιαίτερα μαζική ώστε να ανεξαρτητοποιηθούν οι μετα-

φορές από το ιδιωτικό κεφάλαιο, τις συντεχνίες και τα συνδικάτα των εργαζομένων. Η ιστορική εμπειρία θα έχει συνέπειες στη σύγχρονη οργάνωση των μεταφορών στην κεντρική πόλη «Πόλη του Μεξικού», αλλά όχι στην περιφέρεια «Πολιτεία του Μεξικού», που θα συνεχίζει να εκτίθεται έως και σήμερα στις απαιτήσεις των λεωφορειούχων.

Η κρατική διαχείριση και η επιδίωξη των εισιτηρίων ενός ποσοστού των μεταφορών, με κυριότερο το δίκτυο του μετρό, επέτρεψε στο κράτος να πιάσει των ιδιωτικό συντεχνιακό τομέα ώστε να προσφέρει φτηνές υπηρεσίες, αν και χαμηλής ποιότητας. Οι μεσαίες τάξεις, που εξυπηρετούνταν αρχικά από την πρώτη θέση στα τραμ και στα λεωφορεία και εν συνεχεία από τα μινιβάν, στο τέλος του 20ού αιώνα βρήκαν το καταφύγιο τους στην ιδιωτική αυτοκίνηση.

Η απομάκρυνση του πληθυσμού με μικρότερα εισοδήματα, καθώς και η μετατόπιση του κέντρου της πόλης νοτιοδυτικά εμφανίζονται ήδη πριν από την οικονομική κρίση της δεκαε-

τίας του 1970. Επίσης, το επίπεδο κατασκευής του μετρό (υπόγειο, επιφανειακό ή υπερυψωμένο) καταδεικνύει από εκείνη την εποχή την πολιτική της απόκρυψης της λαϊκής όχλησης στον χώρο που πολιτιστικά κυριαρχείται από τις μεσαίες τάξεις, αναδεικνύοντας την αντίθεση κατοίκου και χρήστη ΜΜΜ ως παράγοντα στον σχεδιασμό των μεταφορών.

Συγκρίνοντας τα γεωστατιστικά δεδομένα της μητρόπολης του Μεξικού και το θεωρητικό μοντέλο της συμπαγούς πόλης όπως περιγράφηκε παραπάνω, μπορούμε να πούμε ότι η ανάπτυξη της συμπαγούς πόλης είναι στην αρχική της ανάπτυξη.

Ο χώρος κατοικίας των μεσαίων τάξεων δημιουργεί ένα σχήμα ημισελήνου που χαρακτηρίζεται στα δυο της άκρα από το φαινόμενο της αστικής διάχυσης. Σε αντίθεση με την κατοικία, ο χώρος εργασίας των μεσαίων τάξεων, που ορίσαμε ως «νεοφιλελεύθερο οικονομικό κέντρο» έχει δημιουργήσει μια ενιαία κεντρικότητα. Ταυτόχρονα, η λαϊκή κατοικία, παράλληλα με τις βιομηχανικές ζώνες, μετεγκαθίσταται όλο και περισσότερο στην περιφέρεια της μητρόπολης.

Η ανάπτυξη του «νεοφιλελεύθερου οικονομικού κέντρου» δεν επωφελείται των εδαφών που εγκαταλείπονται από τη βιομηχανία, αλλά συγκροτείται περίξ των χώρων της κεντρικής κατοικίας των μεσαίων τάξεων, δημιουργώντας μια μετατόπιση του κέντρου της πόλης νοτιοδυτικά. Με αυτόν τον τρόπο, αν και δεν υπάρχει μέγιστη εκμετάλλευση των ευκαιριών της αγοράς γης, η συμπαγή πόλη συγκροτείται με ταχύτερους ρυθμούς και αποφεύγει τη σύγκρουση συμφερόντων με τις αμιγώς λαϊκές περιοχές βορειανατολικά του κέντρου. Αυτή η δυνατότητα «αναίμακτης» ανάπτυξης της νεοφιλελεύθερης συμπαγούς πόλης τείνει να κορεστεί, προμηνύοντας μια συνέχεια μεγαλύτερης κοινωνικής έντασης.

Ταυτόχρονα, η μετατόπιση του οικονομικού κέντρου νοτιοδυτικά του ιστορικού κέντρου χαρακτηρίζεται από περιοχές με έλλειψη εγκαταστάσεων δομών ΜΜΜ, καταδεικνύοντας την αναγκαιότητα νέων επενδύσεων βιώσιμης κινητικότητας τόσο για τις μεσαίες τάξεις, ως εναλλακτική του ΙΧ, όσο και για τα χαμηλότερα στρώματα, που μετακινούνται καθημερινά με τα ΜΜΜ από την περιφέρεια στο «νεοφιλελεύθερο οικονομικό κέντρο» για να εργαστούν.

Η μείωση της χρήσης του ΙΧ και του ταξί, είναι σε μικρότερο βαθμό αποτέλεσμα της ταξικής αναδιοργάνωσης της πόλης και των νέων δομών μεταφοράς, όπως το σύστημα λεωφορείων ταχείας κυκλοφορίας και τα κοινόχρηστα ποδήλατα, και περισσότερο συνέπεια της μείωσης της κινητικότητας λόγω του αισθήματος ανασφάλειας καθώς και της οικονομικής δυσπραγίας που χαρακτηρίζει κυρίως τα χαμηλότερα στρώματα. Τις ώρες όμως αιχμής, που σκοπός της μετακίνησης είναι κατά βάση η εργασία, παρατηρείται αυξημένη κυκλοφοριακή συμφόρηση σε σχέση με το παρελθόν.

#### *Οι πολιτικές στις μεταφορές*

Ακολουθεί χρονολογικός πίνακας των σύγχρονων πολιτικών στις μεταφορές, οι οποίες αναλύθηκαν διεξοδικά κατά τη διάρκεια της έρευνας.

Αν κανείς εξαιρέσει τις ομοσπονδιακές πολιτικές τις περιόδου 2006-2012, όπως η επιδότηση στα καύσιμα και η κατάργηση του φόρου ιδιοκτησίας ΙΧ, όλα τα υπόλοιπα μέτρα έχουν έναν σχετικό ρόλο στο παράδειγμα τις βιώσιμης κινητικότητάς. Οι αστικοί αυτοκινητόδρομοι με διόδια επέτρεψαν την ανάπτυξη του «νεοφιλελεύθερου οικονομικού κέντρου», ενώ η κατοικία των μεσαίων τάξεων τοποθετείται ακόμα στην περιφέρεια. Πρόκειται για ένα μεταβατικό μέτρο, πού

όμως δεν δύναται να προσαρμοστεί στο μέλλον, σε αντίθεση με τους σιδηροδρόμους, που σήμερα λειτουργούν ως μέσα πρώτης τάξης, ενώ στο μέλλον μπορούν να επωμιστούν τη λαϊκή μετακίνηση από το κέντρο στην περιφέρεια.

Η κυβέρνηση του κέντρου της μητρόπολης του Μεξικού «Πόλη του Μεξικού» σε σχέση με την κυβέρνηση της περιφέρειας «Πολιτεία του Μεξικού» έχει σημαντικότερα αποτελέσματα στην αναδιοργάνωση του μαζικότερου μέσου μεταφορών της μητρόπολης, των ιδιωτικών λεωφορείων. Ωστόσο, οι δυο εκδοχές των λεωφορείων ταχείας κυκλοφορίας του κέντρου (Metrobús) και της περιφέρειας (Mexibús) έχουν διαφορετικά χαρακτηριστικά, ακριβώς λόγω του διαφορετικού ρόλου που έχουν στην ανάπτυξη της βιώσιμης κινητικότητας. Το Metrobús χαρακτηρίζεται από την τάση εξωραϊσμού των περιοχών που διατρέχει, ενώ το Mexibús από την παραγωγικότητά του σαν μέσο.

Και στις δύο όμως διοικητικές ενότητες η πλειονότητα των ιδιωτικών λεωφορείων συνεχίζει να λειτουργεί με τον φεουδαρχικό τρόπο παραγωγής. Ο λόγος είναι ότι με αυτό τον τρόπο είναι δυνατή μια εν μέρει άνομη λειτουργία και η μεγιστοποίηση του κέρδους. Όπου έχει γίνει εφικτή η αλλαγή, τόσο με τα λεωφορεία ταχείας κυκλοφορίας όσο και με τους λεωφορειόδρομους, αυτή πραγματοποιείται κάτω από τη συμμαχία του κράτους με τους λεωφορειούχους που κατέχουν μεγαλύτερους στόλους και συνεπάγεται τον οικονομικό μαρασμό αυτών που έχουν μικρότερους. Ως αποτέλεσμα, συγκροτούνται εκ νέου μονοπωλιακές δυνατότητες που το κράτος ευελπιστεί να περιορίσει με τις συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα.

Η αναδιοργάνωση των ιδιωτικών λεωφορείων, αν και αργή, μειώνει τη λαϊκή αυτοκίνηση, αποκρύπτει τη λαϊκή μετακίνηση και αυξάνει την πα-

ραγωγικότητα των MMM. Από την άλλη πλευρά, οι εναλλακτικές του αυτοκινήτου για τις μεσαίες τάξεις (ταξί και μινιβάν με εφαρμογή από κινητό, σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων με σταθερή στάθμευση, κοινόχρηστα ποδήλατα και πατίνια χωρίς σταθερή στάθμευση) είναι λιγότερο σημαντι-

κές, νεότερες και δεν έχουν ακόμα δημιουργήσει αλλαγές στη στατιστική εικόνα.

Οι περισσότερες από τις εφαρμογές είναι χωροταξικά τοποθετημένες στο «νεοφιλελεύθερο οικονομικό κέντρο» ή είναι επιφορτισμένες με την τροφοδότησή του. Η σύμπτωση της

μεταβατικής λογικής έως την πιο στρατηγικού χαρακτήρα, με τη χρονολογική σειρά των εφαρμογών, καταδεικνύει ότι ο σχεδιασμός μεταφορών στην μητρόπολη του Μεξικού δεν έχει σκοπό να προωθήσει τη συμπαγή πόλη, αλλά να την εξυπηρετήσει στον βαθμό που αυτή έχει αναπτυχθεί.

Πολιτικές	Χρονολογία ανάπτυξης	Υπεύθυνος εφαρμογής
Αστικοί αυτοκινητόδρομοι με διόδια	2000-2012	Κυβέρνηση της Πόλης του Μεξικού, Κυβέρνηση της Πολιτείας του Μεξικού
Λεωφορειόδρομοι	Από το 2005	Κυβέρνηση της Πόλης του Μεξικού
Ηλεκτρονικό εισιτήριο	2005-2008	Κυβέρνηση της Πόλης του Μεξικού
Metrobús	2005-2018	Κυβέρνηση της Πόλης του Μεξικού
Επιδότηση καυσίμων	2006-2012	Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση
Αναδιοργάνωση των τρόλεϊ	2007-2012	Κυβέρνηση της Πόλης του Μεξικού
Περιφερειακός σιδηρόδρομος	2008	Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση
Αναδιοργάνωση των κέντρων μετεπιβίβασης	Από το 2010	Κυβέρνηση της Πόλης του Μεξικού, Κυβέρνηση της Πολιτείας του Μεξικού
Mexibús	Από το 2010	Κυβέρνηση της Πολιτείας του Μεξικού
Παρκόμετρα	Από το 2010	Κυβέρνηση της Πόλης του Μεξικού
Σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων	2010-2015	Κυβέρνηση της Πόλης του Μεξικού
Κατάργηση του φόρου ιδιοκτησίας IX	2011	Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση
Κατασκευή της γραμμής 12 του μετρό	2012	Κυβέρνηση της Πόλης του Μεξικού
Ταξί με εφαρμογή από κινητό	2015	Ιδιωτική πρωτοβουλία
Τελεφερίκ	2016	Κυβέρνηση της Πολιτείας του Μεξικού
Γραμμές Λεωφορείων στους αυτοκινητόδρομους με διόδια (διπλή έως τετραπλή ταρίφα)	2016	Κυβέρνηση της Πόλης του Μεξικού
Μινιβάν με εφαρμογή από κινητό	2017	Ιδιωτική πρωτοβουλία - Έλλειψη νομοθεσίας
Πρώτη στατιστική καταγραφή της πεζής μετακίνησής. Έρευνα Προέλευσης - Προορισμού των μετακινήσεων 2017	2017	Κυβέρνηση της Πόλης του Μεξικού, Κυβέρνηση της Πολιτείας του Μεξικού
Νέα νομοθεσία για τον κανονισμό χωρών στάθμευσης στα κτίρια	2017	Κυβέρνηση της Πόλης του Μεξικού
Κοινόχρηστα ποδήλατα και πατίνια χωρίς σταθερή στάθμευση	2018	Ιδιωτική πρωτοβουλία - Έλλειψη νομοθεσίας
Υπεραστικός σιδηρόδρομος	Από 2014 (υπό κατασκευή)	Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση

### Συμπεράσματα

Η παρούσα μελέτη είναι μια κριτική προσπάθεια απέναντι στο παράδειγμα της βιώσιμης ανάπτυξης επικεντρωμένο στις εκδοχές της του αστικού σχεδιασμού, τη συμπαγή πόλη και κυρίως τη βιώσιμη κινητικότητα.

Κάτω από τη νεοφιλελεύθερη ηγεμονία, το μοντέλο της βιώσιμης ανάπτυξης για την πόλη χαρακτηρίζεται από έντονο χωροταξικό διαχωρισμό. Η σοσιαλδημοκρατική εκδοχή της συμπαγούς πόλης που αναζητά μια μικτή κοινωνικά χωροθέτηση αποδεικνύεται λειτουργικά λιγότερο ωφέλιμη για την καπιταλιστική οικονομία ως πιο ενεργοβόρα. Αυτό δεν σημαίνει πως ο νεοφιλελεύθερος σχεδιασμός διακατέχεται από περιβαλλοντική συνείδηση, αλλά ότι αναζητά την αύξηση της παραγωγικότητας της πόλης και τη μείωση της ενεργειακής εξάρτησης που ορίζει η γεωπολιτική συγκυρία. Γι' αυτόν τον λόγο η νεοφιλελεύθερη συμπαγής πόλη δεν απαιτεί απαραίτητα μια αύξηση της αστικής πυκνότητας, αλλά την ταξική αναδιοργάνωση του χώρου.

Στη σπουδή γύρω από την πόλη υπάρχει μια παράδοση να διαχωρίζονται οι αστικές δομές από τις αστικές ροές. Οι έρευνες γύρω από τις αστικές ροές είχαν την τάση να αποτελούν ένα τεχνικό ζητούμενο και, στη σημερινή συγκυρία όπου αναβαθμίζεται ο ρόλος τους λόγω του παραδείγματος της βιώσιμης κινητικότητας και της συμπαγούς πόλης, αναδεικνύεται η έλλειψη κριτικής οπτικής στην πλήρη αποδοχή του παραδείγματος της βιώσιμης ανάπτυξης.

Η συρρίκνωση της κριτικής έρευνας στην ακαδημαϊκή κοινότητα είναι επίσης αποτέλεσμα της συνολικής πολιτικής υποχώρησης των αντιστάσεων απέναντι στο κυρίαρχο οικονομικό σύστημα. Στη μελέτη της πόλης σημαντική όμως εξαίρεση αποτελεί η έρευνα γύρω από το φαινόμενο του

εξευγενισμού, που δυστυχώς όμως επικεντρώνεται στα κέντρα των πόλεων, χάνοντας τη διαλεκτική που αυτό έχει με την περιφέρεια. Ταυτόχρονα, στο γενικότερο κλίμα που δημιουργήθηκε μετά την πτώση του τείχους του Βερολίνου και την αφήγηση του τέλους της ιστορίας και της γεωγραφίας (παγκοσμιοποίηση), η σημασία του κράτους τέθηκε υπό αμφισβήτηση. Με αυτόν τον τρόπο η συρρίκνωση του κοινωνικού κράτους παρουσιάζεται ως γενική συρρίκνωση του κράτους, το οποίο πλέον έχει παραιτηθεί από κάθε σχεδιασμό ανάπτυξης, η οποία πλέον πραγματοποιείται από το αόρατο χέρι της αγοράς. Ως συνέπεια, τα φαινόμενα του εξευγενισμού δεν αποτελούν κομμάτι ενός στρατηγικού σχεδιασμού αναπαραγωγής, αλλά αποτέλεσμα της κερδοσκοπίας στην αγορά γης. Για τον ίδιο ακριβώς λόγο η βιώσιμη ανάπτυξη καταλήγει να είναι μια επίκληση στην επανεμφάνιση του κρατικού σχεδιασμού.

Δεν είναι όμως μόνο η παγκόσμια γεωπολιτική που την τελευταία δεκαετία δεν ορίζει με κανέναν τρόπο μια ενιαία πολιτικά υφήλιο, αλλά και οι παρεμβάσεις στην ίδια την πόλη μέσω σχεδιασμών κάτω από το παράδειγμα της βιωσιμότητας από κυβερνήσεις σε πλήρη σύμπλευση με το νεοφιλελεύθερο δόγμα που αποδεικνύουν την ισχυρή παρουσία του κράτους και τους αναπαραγωγικούς του σχεδιασμούς.

Το παραπάνω πλαίσιο η παρούσα έρευνα είναι μια πρότυπη ανάλυση των συγχρόνων φαινομένων της μητρόπολης κάτω από τις αναπαραγωγικές αναγκαιότητες του νεοφιλελεύθερου δόγματος. Πρόκειται για την ανάλυση φαινομένων εν εξελίξει και με αυτή την έννοια διακατέχεται από μια φουτουριστική οπτική.

Στην περίπτωση της μητροπολιτικής περιοχής της Πόλης του Μεξικού επιβεβαιώθηκε με την παρούσα εργα-

σία η αρχική ανάπτυξη του σχεδίου της συμπαγούς πόλης με μια μετατόπιση του κέντρου νοτιοδυτικά, καταδεικνύοντας ότι υπάρχουν διάφορες δυνατότητες ανάπτυξης του παραδείγματος, με σκοπό την ελαχιστοποίηση των κοινωνικών αντιδράσεων. Το προηγούμενο όμως δεν σημαίνει ούτε ότι αυτοί οι ελιγμοί μπορούν να διαρκέσουν καθ' όλη την ανάπτυξη του παραδείγματος ούτε ότι δεν έχουν κόστος, δεδομένου ότι το ιστορικό κέντρο, με την πολιτική του σηματοδότηση και τις τουριστικές του δυνατότητες, δεν είναι πλήρως κατοχυρωμένο.

Επίσης, όσον αφορά τις μετακινήσεις αποδεικνύεται ότι εξωτερικοί παράγοντες, όπως η μείωση των εισοδημάτων και η ανασφάλεια, μπορούν να εξυπηρετήσουν τη βιώσιμη κινητικότητα και δεν απαιτείται απαραίτητα το αυξημένο κόστος εισιτηρίου.

Η διαδικασία ανάπτυξης της συμπαγούς πόλης έχει δημιουργήσει πάρα επιλύσει τα μεταφορικά προβλήματα της πόλης, λόγω της μετατόπισης του κέντρου σε μια περιοχή με έλλειψη δομών ΜΜΜ, καθώς και λόγω της καθυστερημένης ανάπτυξης της κατοικίας των μεσαίων στρωμάτων στο κέντρο. Στην περίπτωση της μεξικανικής μητρόπολης, η βιώσιμη κινητικότητα φαίνεται να ακολουθεί τη συμπαγή πόλη, αλλά αυτό δεν σημαίνει ότι σε άλλη περίπτωση δεν μπορούν οι πολιτικές των μεταφορών να προηγούνται, αναπτύσσοντας φαινόμενα εξευγενισμού.

Η προχωρημένη κοινωνική πόλωση της περίπτωσης της πόλης του Μεξικού λειτουργεί σαν μεγεθυντικός φακός της ταξικότητας των παραδειγμάτων. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι υπάρχει διαφορετικός σχεδιασμός για πόλεις σε οικονομίες αναπτυσσόμενες και πόλεις σε οικονομίες υπό ανάπτυξη, αλλά διαφορετικό σημείο εκκίνησης, διαφορετικά βήματα και δυνατότητες επιτάχυνσης του παραδείγμα-

τος σε σχέση με την υπάρχουσα κοινωνική πόλωση, άλλη διαθεσιμότητα πόρων και βαθμού της νεοφιλελεύθερης επιθετικότητας, που ορίζει με διαφορετικό τρόπο την τροχιά ανάπτυξης της συμπαγούς πόλης σε κάθε κοινωνικό σχηματισμό.

#### Ενδεικτική βιβλιογραφία

- Bourdieu, P. (2001) *Poder, derecho y clases sociales*, Bilbao: Desclée de Brouwer.
- Boyer, R. & Freyssenet, M. (1999) *La diversité des modes de croissance nationaux de l'après guerre et les stratégies de profit poursuivies par les constructeurs automobiles, 1945-1974*, GERPISA.
- Davis, D. (1999), *El Leviatán Urbano*, Mexico City: Fondo de Cultura Económica.
- Hobsbawm, E. (1994) *Historia de Siglo XX*, Critica.
- Melia, S., Parkhurst, G. & Barton H. (2011) "The paradox of intensification", *Port Policy*, 18(1): 46-52.
- Newman, P. & Kenworthy, J. (1991) "Transport and urban form in thirty two of the world's principal Transport cities", *Transport Reviews*, 11(3): 249-272.
- Poulantzas, N. (1968) *Poder Político y Clases Sociales en el Estado Capitalista*, Siglo XXI.
- Salazar, C.L. (2011) *El problema de la identidad y la acción colectiva en los microbuseros. Trabajo no clásico, organización y acción colectiva*, Tomo I, 163-208.
- Santos, M. (1998) *De la totalidad al lugar*, Estudios Geográficos.
- Urry, J. (2012) "Social networks, mobile lives and social inequalities", *Journal of Transport Geography*, 21: 24-30.