

Η Αθήνα κατά την περίοδο 1950-1970: Η πόλη ως τεχνοκοινωνικό σύστημα και η αυτοκίνηση ως παράγοντας κρίσης

1. Εισαγωγή – Θεωρητικό πλαίσιο: Πόλη, αυτοκίνηση και κρίση.

Αντικείμενο της μελέτης είναι οι αλλαγές που συντελούνται στην Αθήνα των δεκαετιών 1950-1970, στο πλαίσιο εξάπλωσης της αυτοκίνησης. Κεντρικό επιχείρημα είναι η θέση ότι η αυτοκίνηση συνιστά παράγοντα αναδιάρθρωσης της πόλης, σε βαθμό στον οποίο επαναπροσδιορίζεται η έννοιά της. Εξαιτίας της έκτασης και της ταχύτητας των αλλαγών αυτών, η διαδικασία περιγράφεται, από φορείς δημοσίου λόγου της συγκεκριμένης περιόδου, όπως θεσμικά όργανα της κοινότητας των μηχανικών (Σύλλογος Αρχιτεκτόνων, Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος (ΤΕΕ), Πολυτεχνικός Σύλλογος), αλλά και από τον Τύπο της εποχής ως κρίση, αλλά ταυτόχρονα και ως πρόοδος.

Η μελέτη διαρθρώνεται σε τέσσερις ενότητες. Στην εισαγωγή εννοιολογούνται οι όροι που συνιστούν τα κύρια ερευνητικά εργαλεία. Στη δεύτερη ενότητα παρατίθεται μια επισκόπηση της διαμόρφωσης του αθηναϊκού αστικού χώρου, προκειμένου να εξηγηθεί ότι οι κυκλοφοριακές ροές των αυτοκινήτων υπήρξαν ασύμβατες με τον σχεδιασμό του. Στην τρίτη ενότητα περιγράφονται τα μέτρα που λήφθηκαν για τη διευκόλυνση της κυκλοφορίας αυτοκινήτων, αλλά και προτάσεις οι οποίες, αν και δεν εφαρμόστηκαν, φανερώνουν τη μετατόπιση του παραδειγματικού πλαισίου πρόσληψης της πόλης. Η έρευνα εστιάζει στον λόγο των μηχανικών, οι οποίοι κλήθηκαν να διαχειριστούν την εισαγωγή της αυτοκίνησης στον αστικό χώρο. Ως πηγή χρησιμοποιήθηκε η επετηρίδα του ΤΕΕ *Τεχνικά Χρονικά*. Επιπλέον, ως πηγή για τις ευρύτερες συλλογικές προσλήψεις χρησιμοποιήθηκε ο ειδικός Τύπος της εποχής για το αυτοκίνητο. Στην τελευταία ενότητα εκτίθενται τα συμπεράσματα.

Ο όρος «κρίση» δεν είναι πάντοτε σαφής, καθώς η σημασία του ως ερευνητικής έννοιας δεν συμπίπτει με τη χρήση του στον δημόσιο λόγο. Επιπλέον, προϋποθέτει μια αξιολογική προσέγγιση, η οποία ενδεχομένως συσκοτίζει την ετερότητα των

διαφορετικών ιστορικών συμφραζομένων για τα οποία χρησιμοποιείται. Είτε αφορά οικονομικά είτε πολιτικά φαινόμενα, η έννοια της κρίσης υποδηλώνει μια κατάσταση αποσταθεροποίησης και μετάβασης μεταξύ δύο καθεστώτων κανονικότητας. Επομένως, υποτίθεται ότι έχει πεπερασμένη και ασαφή διάρκεια.¹

Προκειμένου να εξεταστεί η έννοια της κρίσης σε σχέση με την αυτοκίνηση στην Αθήνα των δεκαετιών 1950-1970, είναι απαραίτητο να εννοιολογηθούν τόσο ο αστικός χώρος, όπως εξετάζεται στην παρούσα μελέτη, όσο και η αυτοκίνηση. Στις πόλεις των δυτικών, τουλάχιστον, κοινωνιών συντελούνται δραστικές αλλαγές χάρη στην κατασκευή τεχνολογικών δικτύων, όπως δίκτυα μεταφορών, εξαιτίας των οποίων χαρακτηρίζονται «πεδία νεωτερικότητας».² Ένα μεγάλο μέρος των οικονομικοκοινωνικών και πολιτισμικών φαινομένων στις ευρωπαϊκές πόλεις του 19ου και του 20ού αιώνα αλληλεπιδρούν με τεχνολογίες, οι οποίες στο πλαίσιο των Σπουδών Επιστήμης και Τεχνολογίας (ΣΕΤ) έχουν χαρακτηριστεί ο συνεκτικός ιστός των νεωτερικών κοινωνιών.³

Ένα σημαντικό ποσοστό, ωστόσο, των ιστορικών και κοινωνιολογικών μελετών των νεωτερικών πόλεων συχνά αγνοεί την τεχνολογία ως ερμηνευτικό παράγοντα, προσφέροντας μια μονομερή εξήγηση πολλών ιστορικών φαινομένων. Η παραγνώριση αυτή, σύμφωνα με τον Latour, προέρχεται από τη δυϊστική πρόσληψη τεχνολογικού και κοινωνικού παράγοντα, η οποία είναι απότοκο της διανοητικής παράδοσης του Διαφωτισμού. Είναι, μάλιστα, παράδοξο ότι η αντίληψη αυτή εμφανίζεται κατά τη νεωτερική εποχή, κατά την οποία ο ρόλος της τεχνολογίας είναι καταλυτικός στη διαμόρφωση του αστικού τοπίου.⁴ Προκειμένου να υπερκεραστεί η δυϊστική αυτή προσέγγιση, στο πλαίσιο των ΣΕΤ, οι πόλεις μελετώνται ως ετερογενή συστήματα, τα

¹ Βλ. Reinhart Koselleck, *Critique and Crisis: Enlightenment and the Pathogenesis of Modern Society*, μτφρ. Thomas McCarthy, MIT Press, Μασαχουσέτη 1988· Zygmunt Bauman – Carlo Bordonni, *State of Crisis, Polity*, Μάλντεν 2014, σ. 1-12.

² Μίκαελ Χαρντ – Τόμας Μίσα, «Ο εκσυγχρονισμός των ευρωπαϊκών πόλεων. Η τεχνολογική ομοιομορφία και η πολιτισμική διαφορά», στον ίδιο (επιμ.), *Ο τεχνολογικός χαρακτήρας της πόλης: Νεωτερικότητα και Αστική ζωή στην Ευρώπη*, επιμ. Κ. Θεολόγου – μτφρ. Μ. Σκαμάγκα, University Studio Press, Θεσσαλονίκη 2011, σ. 17-53.

³ Bruno Latour, “Technology is Society Made Durable”, στο J. Law (επιμ.), *A Sociology of Monsters: Essays on Power, Technology and Domination*, Routledge, Λονδίνο 1991, σ. 103-131. Για το θεωρητικό πλαίσιο των ΣΕΤ βλ. επίσης Wiebe Bijker – Thomas P. Hughes – Trevor Pinch (επιμ.), *The Social Construction of Technological Systems*, MIT Press, Μασαχουσέτη 1997· Μιχάλης Ασημακόπουλος (επιμ.), *Διαμορφώνοντας την τεχνολογία – Δομώντας την κοινωνία: Η κοινωνική κατασκευή των τεχνολογικών συστημάτων*, μτφρ. Γ. Αβραμόπουλος κ.ά., Πανεπιστημιακές Εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα 2013· Τέλης Τύμπας – Ειρήνη Μεργούπη-Σαβαΐδου (επιμ.), *Ιστορίες της τεχνολογίας του 20ού αιώνα*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, Ηράκλειο 2013.

⁴ Bruno Latour, *We Have Never Been Modern*, μτφρ. Catherine Porter, Harvard University Press, Μασαχουσέτη 1993, σ. 13-20.

οποία συγκροτούνται από γεωφυσικούς παράγοντες, όπως εν προκειμένω το λεκανοπέδιο Αττικής, από κοινωνικούς παράγοντες, όπως οι φορείς και το πλαίσιο αυτοδιοίκησης, ο αυξανόμενος πληθυσμός της Αθήνας, ο οποίος υπόκειται σε νέες οικονομικοκοινωνικές διαστρωματώσεις, και οι καινούργιες πολιτισμικές πρακτικές που αναπτύσσονται. Οι πόλεις συγκροτούνται ακόμη από τεχνολογικούς παράγοντες, όπως ο εξαπλωνόμενος πολεοδομικός ιστός ή τα δίκτυα υποδομών που ανακατασκευάζουν τον αστικό χώρο. Κατά συνέπεια, η πόλη μπορεί να μελετηθεί ως τεχνοκοινωνικό σύστημα ή μηχανισμός (urban machinery), στο πλαίσιο του οποίου οι ανθρώπινοι/κοινωνικοί και οι υλικοί/τεχνολογικοί παράγοντες αλληλεπιδρούν ισότιμα.⁵

Αντίστοιχα, ως ετερογενές τεχνοκοινωνικό σύστημα εξετάζεται και η αυτοκίνηση, η οποία συγκροτείται από οικονομικοκοινωνικούς παράγοντες, όπως οι επιχειρηματικοί κύκλοι που συνδέουν τα συμφέροντά τους με την οικονομία του πετρελαίου, το νομοθετικό πλαίσιο ή οι καταναλωτές, οι οποίοι συγκροτούν μια νέα κοινωνική κατηγορία εντός του αστικού χώρου, αυτή των εποχουμένων. Επιπλέον, η αυτοκίνηση συγκροτείται από τεχνολογικούς παράγοντες, όπως το δίκτυο οδικών υποδομών, η τεχνολογία του αυτοκινήτου ή το σύστημα φωτεινής σηματοδότησης, το οποίο κανονικοποιεί την κυκλοφορία. Οι παραπάνω τεχνοκοινωνικοί παράγοντες ανακατασκευάζουν τον αστικό χώρο ως «αυτοκινητοχώρο» ή «μηχανικό χώρο».⁶

Με αυτά τα δεδομένα, η κρίση στη συγκεκριμένη μελέτη αφορά την αποσταθεροποίηση στην οποία υπόκειται το τεχνοκοινωνικό σύστημα της Αθήνας εξαιτίας της ραγδαίας ανάπτυξης του νέου υποσυστήματος της αυτοκίνησης στο εσωτερικό του. Η αυτοκίνηση διαταράσσει τις κρατούσες χωρικές και κοινωνικές ισορροπίες, και καθιστά –πρόσκαιρα τουλάχιστον– ανεπαρκείς τις υπάρχουσες υποδομές. Οι υφιστάμενες αστικές λειτουργίες συρρικνώνονται, καθώς ένα σημαντικό μέρος του δημοσίου χώρου ανακατασκευάζεται μέσω των οδικών δικτύων ώστε να είναι διαθέσιμο για την κυκλοφορία του αυτοκινήτου. Η διαδικασία αυτή, αν και μακροπρόθεσμα υποβαθμίζει το αστικό περιβάλλον, υπακούει στην κρατούσα –για την εποχή αυτή– αντίληψη αποθέωσης της τεχνολογίας, καθώς και στις αρχές του καπιταλισμού και του φιλελευθερισμού: έτσι, επαναπροσδιορίζεται η έννοια της πόλης. Το φαινόμενο αυτό έχει ήδη εμφανιστεί στις αμερικανικές και στις ευρωπαϊκές πόλεις,

⁵ Μ. Χαρντ – Τ. Μίσα, «Ο εκσυγχρονισμός των ευρωπαϊκών πόλεων», *ό.π.*

⁶ Ronald Horvath, “Machine-space”, *The Geographical Review* 64/2 (1974), σ. 167-188· Peter Freund – George Martin, *The Ecology of the Automobile*, Black Rose Books, Μόντρεαλ 1993.

ήδη από τις αρχές του 20ού αιώνα, αλλά στην ελληνική πρωτεύουσα παρατηρείται κυρίως μεταπολεμικά.

Στο σημείο αυτό μπορεί να αποβεί χρήσιμη η προσέγγιση του γεωγράφου David Harvey, σύμφωνα με τον οποίο η χωροταξική οργάνωση των πόλεων στο πλαίσιο του καπιταλισμού συντελείται με τέτοιο τρόπο, ώστε να αναπαράγονται οι οικονομικοκοινωνικές ανισότητες, αναφορικά με την επί ίσοις όροις πρόσβαση των κοινωνικών ομάδων στον δημόσιο χώρο.⁷ Όπως θα δούμε στη συνέχεια, το δικαίωμα για την κινητικότητα των εποχουμένων στον αστικό χώρο προωθείται εις βάρος των πεζών.

2. Αυτοκίνηση και πόλη. Δύο ασύμβατα τεχνοκοινωνικά συστήματα

Ο Ηλίας Κριμπάς, Γενικός Διευθυντής Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Αθηναίων, το 1949 αναφέρει:

[Τ]ὸ γεγονός [...] τῆς πυκνῆς κυκλοφορίας δὲν δικαιολογεῖ τὸ ἀνακάτωμα αὐτοκινήτων καὶ πεζῶν ἐπὶ τοῦ ὁδοστρώματος, ὅπου συμβαίνει οἱ διαβάται μὲ τὰ πηδήματά των νὰ ὑπενθυμίζουν τὴν στενὴν των συγγένεια των μὲ τὸν Πᾶνα. Μὴ νομίζετε ὅτι ὑπερβάλλω. Σταθῆτε, ἂν θέλετε, ἓνα μεσημέρι ἢ ἓν ἀπόγευμα εἰς τὴν πλατείαν Ὀμονοίας καὶ θαυμάσατε. Ἀσφαλῶς θὰ συμφωνήσετε μὲ μίαν ξένην ἐπισκέπτριαν τῶν Ἀθηνῶν, ἢ ὅποια, ἰδοῦσα προσφάτως τὸ φαινόμενον τοῦτο τῆς Ὀμονοίας, κατ' ἀρχᾶς μὲν κατελήφθη ὑπὸ κρύου ἰδρωτός, ἀναμένουσα νὰ μετρηθοῦν τὰ θύματα ἐκ συγκρούσεων ἐμφύχων καὶ ἀψύχων ἐπὶ τῆς ἀσφάλτου, κατόπιν δὲ, ἐκπλαγεῖσα διὰ τὸ ἀναίμακτον τέλος, σᾶν τὸ τέλος τῶν διαφορῶν κινήματων τοῦ παλαιοῦ καλοῦ καιροῦ τῆς Ἑλλάδος, ἐσκέπτετο, ὡς μοῦ ἔλεγε, διατὶ δὲν παρασημοφοροῦνται τοιαῦτα κατορθώματα.⁸

Το παραπάνω απόσπασμα αποτελεί ένα από τα πολλά άρθρα της επετηρίδας του ΤΕΕ *Τεχνικά Χρονικά*, όπου εκτίθενται προβληματισμοί και προτάσεις για την κυκλοφοριακή κατάσταση στην Αθήνα. Το «πρόβλημα της Αθήνας», όπως αναφέρεται

⁷ Βλ. David Harvey, “The Urban Process under Capitalism: A Framework for Analysis”, *International Journal of Urban and Regional Research* 2/1 (1978), σ. 101-131· του ίδιου, *Rebel Cities: From the Right to the City to the Urban Revolution*, Verso, Λονδίνο 2012.

⁸ Ηλίας Κριμπάς, «Η κυκλοφορία εν τη πόλει και πολεοδομικά υπέρ αυτής μέτρα», *Τεχνικά Χρονικά* 306/12 (1949), σ. 638-648.

χαρακτηριστικά, απασχόλησε έντονα την τεχνοεπιστημονική κοινότητα από τα πρώτα μεταπολεμικά έτη. Φορείς όπως ο Σύλλογος Αρχιτεκτόνων, το ΤΕΕ ή ο Πολυτεχνικός Σύλλογος διοργάνωσαν σχετικά συνέδρια. Στον λόγο που εκφέρεται απαντούν όροι όπως «αδιέξοδο» ή «ασφυξία», που δείχνουν ότι η αυτοκίνηση προσλαμβάνεται ως μιας μορφής κρίση, ασχέτως του ότι, όπως θα δούμε παρακάτω, συνδέεται και με τον εκσυγχρονισμό.

Το 1962 και το 1965 το Υπουργείο Δημοσίων Έργων, σε συνεργασία με το αμερικανικό τεχνικό γραφείο Wilbur Smith & Associates, πραγματοποίησε δύο μελέτες για την κυκλοφορία της πρωτεύουσας.⁹ Η αναζήτηση της «αμερικανικής βοήθειας» στον τομέα της κυκλοφοριακής οργάνωσης δεν αποτελούσε ελληνική πρωτοτυπία: αντιθέτως, οι αρχές πολλών ευρωπαϊκών πόλεων κατέφυγαν στην ειδημοσύνη των μηχανικών των ΗΠΑ, οι οποίοι διαχειρίζονταν κυκλοφοριακά προβλήματα στις αμερικανικές πόλεις ήδη από τις αρχές του 20ού αιώνα. Η κυκλοφοριακή συμφόρηση, επομένως, αποτελούσε τυπικό φαινόμενο στις πόλεις όπου πρωτοεισαγόταν η αυτοκίνηση.¹⁰

Η περιγραφή της χαοτικής κυκλοφοριακής κατάστασης του παραπάνω αποσπάσματος προκαλεί εντύπωση δεδομένου ότι αναφέρεται στο 1949, οπότε ο αριθμός αυτοκινήτων ήταν περιορισμένος. Δώδεκα έτη αργότερα, το 1961, οπότε διαθέτουμε τα πρώτα στοιχεία των κυκλοφορούντων οχημάτων για την Αθήνα, καταγράφονται 67.685 οχήματα όλων των κατηγοριών. Ο πληθυσμός της Αθήνας τότε ήταν 1.852.709 κάτοικοι, άρα η αναλογία που προκύπτει είναι 36 οχήματα ανά χιλίους κατοίκους. Επιπλέον, όπως διαφαίνεται στον Πίνακα 1, κατά τις δεκαετίες 1960 και 1970, η αναλογία αυτοκινήτων ανά κάτοικο στην Ελλάδα ήταν χαμηλότερη από τον δυτικοευρωπαϊκό μέσο όρο.¹¹ Διαφαίνεται, επομένως, ότι για την κυκλοφοριακή συμφόρηση δεν ευθυνόταν το πλήθος των αυτοκινήτων καθεαυτό. Άλλωστε,

⁹ Wilbur Smith & Associates, *Έρευνα και Μελέτη Κυκλοφορίας Λεκανοπεδίου Αθηνών*, Υπουργείο Δημοσίων Έργων, Αθήνα 1963· των ίδιων, *Έρευνα και Μελέτη Δημοσίων Συγκοινωνιών Σταθμεύσεως και Σταθμών Λεκανοπεδίου Αθηνών*, Υπουργείο Δημοσίων Έργων, Αθήνα 1965.

¹⁰ Βλ. για παράδειγμα Χανς Μπούιτερ, «Η κατασκευή των ολλανδικών δρόμων. Ένα χωνευτήρι ευρωπαϊκών τεχνολογιών», στο Μ. Χαρντ – Τ. Μίσα (επιμ.), *Ο τεχνολογικός χαρακτήρας της πόλης*, ό.π., σ. 271-310· Περ Λούντιν, «Η διαμεσολάβηση της νεοτερικότητας. Οι εμπειρογνώμονες πολεοδόμοι και η δημιουργία της “φιλικής στο αυτοκίνητο” πόλης», στο Μ. Χαρντ – Τ. Μίσα (επιμ.), *Ο τεχνολογικός χαρακτήρας της πόλης*, ό.π., σ. 475-513· Peter Norton, *Fighting Traffic: The Dawn of the Motor Age in the American City*, MIT Press, Μασαχουσέτη 2011.

¹¹ *Στατιστική Αυτοκινήτων Οχημάτων εν κυκλοφορία κατά την 31/12/1961*, τ. 1, Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος, Αθήνα 1962, σ. 2· *Αποτελέσματα της απογραφής πληθυσμού κατά την 19ην Μαρτίου 1961*, τ. 1, Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος, Αθήνα 1963, σ. 35.

συγκρούσεις αυτοκινήτων και θανατηφόρα δυστυχήματα αναφέρονται στην Αθήνα από τις αρχές του 20ού αιώνα, οπότε ο αριθμός των αυτοκινήτων ήταν διψήφιος.¹²

Τα παραπάνω φαινόμενα αποκαλύπτουν τον ιστορικό χαρακτήρα της αυτοκίνησης. Με δεδομένο ότι ως σύστημα είναι πλέον συνυφασμένη με την αστική ζωή, τείνει συχνά να αντιμετωπίζεται ως αυτονόητη, άρα και στατική ως προς την εξέλιξή της.¹³ Η ιστορική μελέτη της αυτοκίνησης, ωστόσο, καταδεικνύει ότι ούτε ο αστικός χώρος ήταν εξ αρχής οργανωμένος για να την ενσωματώσει, ούτε οι κάτοικοι υπήρξαν ανέκαθεν εξοικειωμένοι με αυτήν. Αντιθέτως, οι πόλεις αναδιοργανώνονται σε αλληλεπίδραση με αυτήν, κάτι που δεν αποτελεί ομαλή διαδικασία, εξ ου και γίνεται αντιληπτή ως κρίση.

Στη σχετική βιβλιογραφία έχει ήδη αναλυθεί η κανονικοποίηση του χώρου και του χρόνου στις μητροπόλεις του 19ου αιώνα, λόγω νέων μεταφορικών μέσων όπως ο σιδηρόδρομος. Η διαδικασία αυτή εξελίσσεται περαιτέρω με την εισαγωγή των αυτοκινήτων τον 20ό αιώνα, η οποία καθιστά την ανάγκη για εφαρμογή κανόνων κυκλοφορίας ακόμη περισσότερο επιτακτική.¹⁴ Η πόλη νοηματοδοτείται πλέον ως πεδίο ελέγχου των πολιτών, ενώ ένα ποσοστό δημόσιου χώρου διατίθεται για τα τροχοφόρα, περιορίζοντας άλλες κοινωνικές δραστηριότητες. Στην Αθήνα, οι δεκαετίες 1950-1970 υπήρξαν κρίσιμες για την ανακατασκευή και ανασηματοδότηση του αστικού χώρου λόγω της αυτοκίνησης. Τα προβλήματα τα οποία επισημαίνουν οι μηχανικοί που ασχολήθηκαν με την εκπόνηση κυκλοφοριακών μελετών συνοψίζονται στον ακατάλληλο πολεοδομικό σχεδιασμό, στο ανεπαρκές νομοθετικό πλαίσιο και στην ελλιπή κυκλοφοριακή παιδεία.

Αναφορικά με το πρώτο ζήτημα, κοινός τόπος των ελλήνων και αμερικανών μηχανικών που διερευνούσαν το κυκλοφοριακό πρόβλημα της Αθήνας υπήρξε η διαπίστωση ότι η κυκλοφορία των αυτοκινήτων υπήρξε ασύμβατη με τον υφιστάμενο πολεοδομικό σχεδιασμό, γεγονός, βέβαια, που εντοπίζεται στις περισσότερες ευρωπαϊκές πόλεις μεταπολεμικά.¹⁵

¹² Βλ. Πλάτων Χατζημιχάλης, *Συγκοινωνία και Μεταφοραί*, Αθήνα 1938, σ. 14-15· Ηλίας Καφάογλου, *Ελληνική Αυτοκίνηση: Άνθρωποι, δρόμοι, οχήματα, αγώνες. 1900-1940*, Ύψιλον/Βιβλία, Αθήνα 2013, σ. 112-114· Christos Karampatsos, "Efrosini Crossing Syngrou Avenue: Automobile Accidents and the Introduction of the Automobile in Greece (1900-1910)", *History of Technology* 33 (επιμ. Ian Inkster, 2017), σ. 253-279.

¹³ Mike Michael, "The Invisible Car: The Cultural Purification of Road Rage", στο D. Miller (επιμ.), *Car Cultures*, Berg, Οξφόρδη 2001, σ. 59-80.

¹⁴ Βλ. για παράδειγμα Georg Simmel, *On Individuality and Social Forms*, επιμ. D. Levine, University of Chicago Press, Σικάγο 1971, σ. 324-339.

¹⁵ Π. Λούντιν, «Η διαμεσολάβηση της νεοτερικότητας», *ό.π.*, σ. 475-513.

Σε ό,τι αφορά στην Αθήνα, είναι χρήσιμη μια σύντομη ιστορική επισκόπηση του σχεδιασμού της. Η επιλογή της και η επίσημη ανακήρυξή της ως πρωτεύουσας το 1834 στηρίχθηκαν λιγότερο σε αντικειμενικά κριτήρια και περισσότερο στο αρχαιολογικό παρελθόν της, το οποίο προσέδιδε στο νεοελληνικό κράτος ιδεολογικό κύρος. Εκείνη την περίοδο, αρχιτέκτονες όπως ο Λύσανδρος Καυταντζόγλου πρότειναν τον σχεδιασμό μιας νέας πόλης παρακείμενης στην παλαιά Αθήνα, η οποία έως τότε περιοριζόταν στις παρυφές της Ακρόπολης. Η νέα Αθήνα θα είχε ως βάση σχεδιασμού τον ορθογώνιο κάναβο, ένα ιπποδάμειο πρότυπο που απαντούσε στις νεόκοπες αμερικανικές πόλεις και που, όπως θα αποδεικνυόταν αργότερα, διευκόλυνε την κυκλοφορία αυτοκινήτων. Το δυτικοευρωπαϊκό πρότυπο της πεφωτισμένης δεσποτείας του 18ου αιώνα, ωστόσο, ήταν η τριγωνική-ακτινωτή διάταξη, η οποία εξέφραζε τη διάχυση της βασιλικής εξουσίας από το διοικητικό κέντρο προς τον περιβάλλοντα αστικό χώρο. Το πρότυπο αυτό απαντούσε σε πόλεις όπως η Αγία Πετρούπολη, οι Βερσαλλίες ή η Καρλσρούη. Στην Αθήνα εφαρμόστηκε από τα πρώτα πολεοδομικά σχέδια που καταρτίστηκαν, με κυριότερα αυτά των Κλεάνθη και Σάουμπερτ, και του Λέο φον Κλέντσε, το 1832 και το 1834 αντιστοίχως, με χωροταξικό και ιδεολογικό επίκεντρο την Ακρόπολη και τα ανάκτορα, ενώ διανοίχθηκαν ενδιάμεσοι δρόμοι που εξασφάλιζαν την οπτική σύνδεση των κυριότερων κτηρίων με τα αρχαιολογικά μνημεία. Παρά τα αλληπάλληλα πολεοδομικά σχέδια που εκπονήθηκαν μέχρι τις αρχές του 20ού αιώνα (με γνωστότερα το σχέδιο της Επιτροπής Ελλήνων Στρατιωτικών Μηχανικών και Αρχιτεκτόνων, με επικεφαλής τον Κωνσταντίνο Σμολένσκι, ή το «Σχέδιο της Επιτροπής Σταυρίδη»), αυτό που παρέμεινε ήταν η τριγωνική διάταξη των κύριων αρτηριών και η διάνοιξη οδών ανάμεσα στον παλαιό αστικό ιστό, των οδών δηλαδή Ερμού, Αθηνάς και Αιόλου.¹⁶ Ακόμη και τα παραπάνω σχέδια, ωστόσο, εφαρμόστηκαν ελλιπώς λόγω της αυθαίρετης δόμησης. Σε όλη σχεδόν τη διάρκεια της νεώτερης ιστορίας της Αθήνας, η εξάπλωση του αστικού ιστού προηγούνταν του πολεοδομικού της σχεδιασμού.¹⁷

¹⁶ Αλέξανδρος Παπαγεωργίου-Βενετάς, *Αθήνα*, Καπόν, Αθήνα 2001, σ. 25-40· Διονύσιος Ρουμπιέν, «Κατασκευαστικά ζητήματα στην αθηναϊκή δημόσια αρχιτεκτονική του 19ου αιώνα», στο Μ. Ασημακόπουλος – Γ. Καλογήρου – Ν. Μπελαβίλας – Θ. Π. Τάσιος (επιμ.), *170 Χρόνια Πολυτεχνείο: Οι μηχανικοί και η τεχνολογία στην Ελλάδα*, τ. 1, Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο, Αθήνα 2012, σ. 371-386. Βλ. επίσης, Κική Καυκούλα, *Ελληνική πολεοδομία 1828-1940*, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη 2002.

¹⁷ Ιωάννης Τραυλός, *Η πολεοδομική εξέλιξις των Αθηνών*, Καπόν, Αθήνα 2005, σ. 255· Λ. Λεοντίδου, *Πόλεις της σιωπής: Εργατικός εποικισμός της Αθήνας και του Πειραιά, 1909-1940*, Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Αθήνα 1989, σ. 68.

Ήδη, από το 1919 η Επιτροπή Σχεδίου Πόλεως υπό τον πολεοδόμο Πέτρο Καλλιγά υποστήριζε ότι το πρόβλημα της Αθήνας ήταν συνυφασμένο με τη σύστασή της.¹⁸ Η κατάσταση επιδεινώνεται με την εγκατάσταση δεκάδων χιλιάδων προσφύγων ύστερα από τη Μικρασιατική Καταστροφή. Την ίδια περίοδο, ο εξοπλισμός της Αθήνας με συγκοινωνιακά δίκτυα συνέβαλε στην περαιτέρω επέκτασή της, πέρα από το πολεοδομικό σχέδιο, το οποίο εκείνη την περίοδο περιελάμβανε περίπου τα σημερινά όρια του δήμου Αθηναίων, εξαιρουμένης της περιοχής των Αμπελοκήπων. Άλλωστε, εκείνο το σχέδιο ίσχυσε για έναν χρόνο λόγω της αντίστασης επιτροπών κατοίκων που αντιτίθεντο στη διεύρυνση της λεωφόρου Πατησίων.¹⁹

Το γεγονός ότι η Αθήνα δεν είχε σχεδιαστεί εξ αρχής με γνώμονα τη διοχέτευση κυκλοφοριακών ροών, αλλά ούτε καν με γνώμονα τη φιλοξενία πληθυσμού πέραν των 200.000 κατοίκων, αλλά και η ακύρωση των μεταγενέστερων σχεδίων στην πράξη καταδεικνύονταν από τους μηχανικούς ως η καρδιά του προβλήματος, μεταπολεμικά. Η τμηματική εξάπλωση της πρωτεύουσας οδηγούσε στην αποσπασματική κατασκευή οδών χωρίς κεντρικό σχεδιασμό.²⁰ Επιπλέον, η εξάπλωση των οδικών αρτηριών της πόλης γινόταν ακτινωτά γύρω από ένα κέντρο, το οποίο αδυνατούσε να τροφοδοτήσει τον διαρκώς επεκτεινόμενο ιστό. Σημαντική αιτία συμφόρησης ήταν και η έλλειψη εγκάρσιων συνδέσεων μεταξύ παρακείμενων περιοχών ώστε να ισοκατανέμεται ο κυκλοφοριακός φόρτος και να μη διοχετεύονται όλες οι ροές μέσω του κέντρου.²¹

Για τον λόγο αυτό, ήδη από τη δεκαετία του 1940 διατυπώνεται η άποψη ότι η ισοπέδωση κάποιων περιοχών της Αθήνας κατά τον Β΄ Παγκόσμιο και τον Εμφύλιο Πόλεμο θα μπορούσε να αποτελέσει ευκαιρία για την ορθολογική χάραξη οδικού δικτύου.²² Τα αστυφιλικά ρεύματα και η οικοδόμηση μεταπολεμικά είναι ωστόσο ραγδαία, με αποτέλεσμα τα εκάστοτε Ρυθμιστικά Σχέδια να υπηρετούν την εκ των υστέρων επίλυση προβλημάτων παρά τον μακροπρόθεσμο πολεοδομικό σχεδιασμό.

¹⁸ Πέτρος Καλλιγάς, *Επιτροπή επί της Οικοδομής της πόλεως των Αθηνών και ποίο το έργο αυτής*, Αθήνα 1919· Παύλος Τσολάκης (επιμ.), *50 Ετών Δράσις του κ. Κώστα Κιτσίκη. 1913-1963*, Αθήνα 1965, σ. 41.

¹⁹ Μαρία Μαντουβάλου, «Ο πολεοδομικός σχεδιασμός στην Ελλάδα, 1830-1940», στο Χ. Σακελλαρόπουλος, *Από την Ακρόπολη της Αθήνας στο λιμάνι του Πειραιά. Σχέδια ανάπτυξης αστικών περιοχών*, ΕΜΠ – Politechnico di Milano 1988· Δημήτρης Φίλιππιδης (2.6.2005), «Η Πολεοδομία στην Ελλάδα», *Αρχιτεκτονικές ματιές*, <https://www.greekarchitects.gr/gr-id65> (τελευταία ανάκτηση: 1.5.2020).

²⁰ Ηλ. Καφάογλου, *Ελληνική Αυτοκίνηση*, ό.π., σ. 33, 38-39.

²¹ Γεώργιος Μάρκου, «Συγκοινωνία και σχέδιο πόλεως», *Τεχνικά Χρονικά* 307/1 (1950), σ. 7-12· W. Smith, *Ερευνα και Μελέτη Κυκλοφορίας*, ό.π., σ. 24· Κ. Καυκούλα, *Ελληνική πολεοδομία 1828-1940*, ό.π., σ. 261.

²² *Το συγκοινωνιακό πρόβλημα*, ΕΔΑ, Αθήνα, χ.χ., σ. 1· Η. Κριμπάς, «Η κυκλοφορία εν τη πόλει και πολεοδομικά υπέρ αυτής μέτρα», ό.π., σ. 638-648.

Κατά το 1954 ο πληθυσμός της Αθήνας προσέγγιζε πλέον το 1,5 εκατομμύριο, ενώ προς τα τέλη της δεκαετίας του 1970 τους 3 εκατομμύρια κατοίκους.²³ Ενδεικτικό της ραγδαίας ανοικοδόμησης είναι ότι, σύμφωνα τουλάχιστον με τον Κωνσταντίνο Δοξιάδη, το 1960 ανεγείρονταν 18 κατοικίες την ώρα.²⁴ Πάντως, αυτό που διαφαίνεται ως κύριο αίτιο κυκλοφοριακής συμφόρησης, με πλήθος οικονομικοκοινωνικών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων για το τεχνοκοινωνικό σύστημα της Αθήνας, ήταν η εγγενής ασυμβατότητά του με την αυτοκίνηση. Ενδεικτικά, σύμφωνα με μελέτες, ο κυκλοφοριακός φόρτος των ακτινωτών δρόμων που ξεκινούν από Ομόνοια, το 1965 έφθανε μέχρι και 125% πάνω από την ωφέλιμη ικανότητά τους.²⁵

Ένας ακόμη παράγοντας συγκρότησης του τεχνοκοινωνικού συστήματος της αυτοκίνησης είναι η κυκλοφοριακή νομοθεσία, παράμετρος που καταδεικνύεται στις σχετικές μελέτες ως υπεύθυνη για το κυκλοφοριακό πρόβλημα της Αθήνας. Αιτία ήταν η πολυαρχία και η ανταγωνιστική σχέση των φορέων που εμπλέκονταν με την κυκλοφοριακή διεύθυνση του αστικού χώρου, όπως του Υπουργείου Δημοσίας Τάξεως, της Τροχαίας, του Υπουργείου Μεταφορών, της Τουριστικής Αστυνομίας, της Γενικής Διεύθυνσης Τουρισμού, της Διεύθυνσης Αστυνομίας Πόλεως, της Πολεοδομικής Επιτροπής του Υπουργείου Δημοσίων Έργων, του Ταμείου Μονίμων Οδοστρωμάτων, του Υπουργείου Ανοικοδομήσεως και του Δήμου Αθηναίων.²⁶ Επιπλέον, στο πλαίσιο των σχετικών μελετών διαπιστωνόταν η ανεπάρκεια της υπάρχουσας νομοθεσίας ως προς τα νέα δεδομένα που δημιουργούσε η αυτοκίνηση στην πόλη, αλλά και η ολιγωρία της διοίκησης. Επί παραδείγματι, όπως αναφερόταν, ο Δήμος Αθηναίων αδυνατούσε να καταστείλει την κατάληψη κεντρικών πλατειών που χρησιμοποιούνταν ως σταθμοί αυτοκινήτων ή υποχωρούσε μπροστά στην αντίδραση των εταιρειών τροχιοδρόμων ή των λεωφορειούχων που τοποθετούσαν τις αφετηρίες τους σε κεντρικούς δρόμους.²⁷

Η τελευταία αυτή περίπτωση, μάλιστα, καταδεικνύει ένα ενδιαφέρον ζήτημα. Συχνά θεωρείται ότι η κυκλοφοριακή συμφόρηση της Αθήνας οφειλόταν στην επικράτηση των ιδιωτικής χρήσης οχημάτων έναντι των συγκοινωνιών. Κάτι τέτοιο,

²³ W. Smith, *Έρευνα και Μελέτη Κυκλοφορίας*, ό.π., σ. 2· Guy Burgel, *Αθήνα: Η ανάπτυξη μιας μεσογειακής πρωτεύουσας*, μτφρ. Π. Ρυλιόν, Εξάντας, Αθήνα 1976, σ. 10, 18-23.

²⁴ Κωνσταντίνος Δοξιάδης, «Ομιλία στο Α΄ Πανελλήνιο Συνέδριο Αρχιτεκτόνων – Δελφοί 15-17 Δεκεμβρίου 1961», *Τεχνικά Χρονικά* 240 (1964), σ. 22-56.

²⁵ W. Smith, *Έρευνα και Μελέτη Κυκλοφορίας*, ό.π., σ. XXII.

²⁶ Χριστόφορος Οικονόμου, «Η κυκλοφορία εντός των Αθηνών», *Τεχνικά Χρονικά* 305/26 (1949), σ. 354-360· Η. Κριμπάς, «Η κυκλοφορία εν τη πόλει και πολεοδομικά υπέρ αυτής μέτρα», ό.π., σ. 638-648.

²⁷ Γ. Μάρκου, «Συγκοινωνία και σχέδιο πόλεως», ό.π., σ. 7-12.

όμως, δεν ίσχυε τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες, αφού αναφέρθηκε ήδη ότι μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1960 οι αριθμοί των ιδιωτικών αυτοκινήτων ήταν χαμηλοί για τη δημιουργία συμφόρησης. Παρά την αυξανόμενη ιδιοκτησία αυτοκινήτου, οι δημόσιες συγκοινωνίες ευθύνονταν για το μεγαλύτερο ποσοστό κυκλοφοριακού φόρτου. Βέβαια, η άνοδος του εισοδήματος και η διάχυση καταναλωτικής κουλτούρας οδηγούσαν στην αλματώδη αύξηση του ιδιωτικού αυτοκινήτου, και στην ιδεολογική ηγεμόνευσή του ως συμβόλου ευμάρειας και κοινωνικής επίδειξης. Η πλειονότητα των Αθηναίων, ωστόσο, των οποίων το εισόδημα αύξανε, μετακινούνταν με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (MMM). Μάλιστα, η χρήση τους σημείωνε άνοδο, καθώς τα προτιμούσαν και οι πολίτες που άλλοτε μετακινούνταν με τα πόδια.²⁸

Η ευθύνη των MMM για την κυκλοφοριακή συμφόρηση οφειλόταν στη σύγκλιση των λεωφορειακών γραμμών στα κέντρα Αθήνας και Πειραιά και στην ελλιπή διασύνδεση μεταξύ παρακείμενων περιοχών. Ο λόγος αυτής της χάραξης οφειλόταν στο ότι οι συγκοινωνίες υπόκειντο σε ιδιωτική εκμετάλλευση. Κριτήριο, επομένως, του σχεδιασμού των δρομολογίων ήταν η επικέρδεια και όχι η λειτουργικότητα του δικτύου συνολικά. Μάλιστα, μέχρι την υπαγωγή των ιδιωτικών λεωφορείων στο Κοινό Ταμείο Εισπράξεως Λεωφορειούχων το 1952, επικρατούσε πλήρης αυθαιρεσία και ανταγωνισμός. Ακόμη, όμως, και μετά το 1978, οπότε ιδρύθηκε η κρατική πλέον Επιχείρηση Αστικών Συγκοινωνιών, η χάραξη των συγκοινωνιακών δρομολογίων δεν αναδιαρθρώθηκε σημαντικά.²⁹ Πάντως, η υποβάθμιση των συγκοινωνιών, η οποία ευθύνεται για το κυκλοφοριακό πρόβλημα της Αθήνας, δεν οφείλεται εξ αρχής στον ανταγωνισμό των ιδιωτικών οχημάτων έναντι των MMM. Δεδομένου ότι επί δεκαετίες οι αστικές συγκοινωνίες ήταν ιδιωτικές, η συμφόρηση οφειλόταν και στην αδυναμία του κράτους να ελέγξει τόσο μεγάλες εταιρείες, όπως η Ηλεκτρική Εταιρεία Μεταφορών, όσο και τους ιδιώτες λεωφορειούχους. Μάλιστα, ο ανταγωνισμός των τελευταίων με τις εταιρείες μέσω σταθερής τροχιάς είχε

²⁸ W. Smith, *Έρευνα και Μελέτη Δημοσίων Συγκοινωνιών*, σ. 2· Γεώργιος Σαρηγιάννης, *Αθήνα 1830 – 2000: Εξέλιξη – Πολεοδομία – Μεταφορές*, Συμμετρία, Αθήνα 2000, σ. 199-201.

²⁹ *Το συγκοινωνιακό πρόβλημα*, ό.π., σ. 5-7· Ιωάννης Σαγιάς – Φωτεινή Τούντα – Ιωάννης Πολύζος, «Δίκτυα μεταφορών και γεωγραφική κατανομή των μετακινήσεων στον αθηναϊκό χώρο», στο Θ. Μαλούτας – Δ. Οικονόμου (επιμ.), *Κοινωνική δομή και πολεοδομική οργάνωση στην Αθήνα*, Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη 1992, σ. 345-377· Γ. Σαρηγιάννης, *Αθήνα 1830 – 2000*, ό.π., σ. 224.

προβληματίσει την τεχνική κοινότητα και είχε συνδεθεί με έντονους πολιτικούς διαξιφισμούς από τον Μεσοπόλεμο.³⁰



Εικόνες κυκλοφορίας στην Αθήνα. Πηγή: *Νέο Αυτοκίνητο* 143 (1967), σ. 43.

Τέλος, ένα πρόβλημα που διαπιστωνόταν σε μελέτες ήταν η έλλειψη κυκλοφοριακής παιδείας, η οποία χαρακτήριζε οδηγούς και πεζούς. Όπως ήδη αναφέρθηκε, η σταδιακή ένταξη της αυτοκίνησης στη ζωή της πόλης απαιτούσε την αναπροσαρμογή του χώρου και των πολιτών σε ένα σύστημα κανονικοποίησης. Εκτός από τις κυκλοφοριακές μελέτες, το πρόβλημα αυτό διαπιστωνόταν και στο πλαίσιο του δημόσιου λόγου, όπως εκφραζόταν στον Τύπο. «Σάν τί είδους ρύθμισι τάχα τής κυκλοφορίας θά μπορούσε νά γίνη σύμφωνη μὲ τὸν Ἑλληνικὸ χαρακτήρα;», αναρωτιόταν ο Δημήτρης Ψαθάς στο χρονογράφημά του με τίτλο «Οι Απειθάρχητοι», το οποίο διακωμωδούσε την απροθυμία των οδηγών και πεζών να συμμορφώνονται με την κυκλοφοριακή νομοθεσία.³¹ Και ο Αλέκος Σακελλάριος υποστήριζε:

Δύο χιλιάδες χιλιόμετρα ἔκανα περίπου μὲ τὸ αὐτοκίνητο στὴν Ἰταλία καὶ οὔτε πού τὰ κατάλαβα [...] ἐπειδὴ ἐκεῖ πέρα καὶ οἱ πεζοὶ καὶ οἱ ὀδηγοὶ ξέρουνε νὰ σέβωνται ὁ ἓνας τὸν ἄλλον [...]. Τὸ θλιβερὸ φαινόμενο τῆς ἐμπολέμου καταστάσεως μεταξὺ ἐποχουμένων καὶ πεζοπορούντων μόνον στὸν θαυμάσιο τόπο μας παρατηρεῖται.

³⁰ Η. Καφάογλου, *Ελληνική αυτοκίνηση*, ὁ.π., σ. 211-220· Σοφία-Αλεξία Παπαζαφειροπούλου, *Τεχνολογία, Κινητικότητα και Χώρος: Το οδικό δίκτυο και η αυτοκίνηση στην Ελλάδα, 1940-1980*, Ύψιλον/Βιβλία, Αθήνα 2019.

³¹ Δημήτρης Ψαθάς, «Οι Απειθάρχητοι», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον* I.X. 61 (1961), σ. 4.

Μόνον ἐδῶ ὁ πεζὸς θὰ μῆ προκλητικὰ μπροστὰ στὶς ρόδες τοῦ αὐτοκινήτου γιὰ νὰ τοῦ κόψη τὸν δρόμο καὶ νὰ περάσῃ αὐτός. Καὶ μόνον ἐδῶ πάλι ὁ ὀδηγὸς θὰ μαρσάρῃ τὸ αὐτοκίνητό του καὶ θὰ περάσῃ ζυστὰ ἀπὸ τὰ πατζάκια τοῦ πεζοῦ. Μόνον ἐδῶ στὴν Ἀθήνα τόσοι πόλισμαν τῆς Τροχαίας ἀσχολοῦνται μὲ τὴν ἐπίβλεψη τῆς αὐτομάτου σηματοδότησεως [...]. Ἐδῶ οἱ ὀσιομάρτυρες τῆς Τροχαίας τρέχουνε καὶ σὲ κρατᾶνε ἀπὸ τὸ μανίκι γιὰ νὰ σὲ γλιτώσουν ἀπὸ τὶς ρόδες τῶν ἐπερχόμενων αὐτοκινήτων.³²

Οἱ χαοτικὲς κυκλοφοριακὲς συνθήκες περιγράφονται ὡς ἐλληνικὴ ἰδιαιτερότητα. Ὅπως εἶδαμε παραπάνω, ὠστόσο, ἡ κατάσταση αὐτὴ παρατηροῦνταν κατὰ τα πρῶτα χρόνια ἐξάπλωσης τῆς αυτοκίνησης διεθνῶς. Ἡ ἀποψη περὶ ὀρθῆς κυκλοφοριακῆς συμπεριφοράς, βάσει τῆς ὁποίας οποιαδήποτε παρέκκλιση ἐκλαμβανόταν ὡς «κρίση», υπῆρξε ἱστορικὸ ἀπότοκο τῆς νεωτερικῆς κανονικοποίησης τοῦ αστικοῦ χώρου βάσει τῆς αυτοκίνησης.

3. Ἡ κανονικοποίηση τοῦ αστικοῦ χώρου καὶ ἡ μετατόπιση τοῦ παραδειγματικοῦ πλαισίου πρόσληψης τῆς πόλης

Κατὰ τὶς δεκαετίες 1950 καὶ 1960 πραγματοποιεῖται μιὰ σειρά παρεμβάσεων ποὺ αναδιοργανώνουν τὸν αστικὸν χώρο, ἔτσι ὥστε νὰ διευκολυνθεῖ ἡ περαιτέρω ἐξάπλωση τῆς αυτοκίνησης στὴν Ἀθήνα. Οἱ παρεμβάσεις ἀφοροῦσαν τὴν κατασκευὴ νέων οδῶν, ὅπως ἡ προέκταση τῆς παραλιακῆς λεωφόρου καὶ τῆς λεωφόρου Βουλιαγμένης, τὴν ανακατασκευὴ ἤδη ὑπαρχόντων καὶ τὴ δημιουργία ἐγκάρσιων συνδέσεων μεταξὺ κεντρικῶν ἀρτηριῶν γιὰ τὴν ἀποφόρτισή τους. Επιπλέον ἐφαρμόστηκαν ρυθμίσεις ὅπως ἡ διαχείριση τῶν κυκλοφοριακῶν ρευμάτων στους κόμβους, ἡ ἀπαγόρευση στάθμευσης σὲ κεντρικοὺς δρόμους καὶ οἱ διαγραμμίσεις διαβάσεων πεζῶν. Στὸ ἴδιο πλαίσιο ἐντασσόταν καὶ ὁ ἐξοπλισμὸς τῶν δρόμων τῆς Ἀθήνας μὲ οδοσήμανση, ἡ ἔλλειψη τῆς ὁποίας προκαλοῦσε συχνὰ ατυχήματα. Μόλις τὸ 1960 ἀρχισε νὰ ἐφαρμόζεται τὸ αὐτόματο σύστημα φωτεινῆς σηματοδότησης.³³

³² Ἀλέκος Σακελλάριος, «Ατυχήματα», *Το Ἰδιωτικὸν Αὐτοκίνητον* I.X. 63 (1961), σ. 15.

³³ Γεώργιος Σκιαδαρέσης, «Τὸ πολεοδομικὸ πρόβλημα τοῦ κέντρου τῶν Ἀθηνῶν», *Τεχνικά Χρονικά* 189 (1960), σ. 29-36· «Ἀνακοινώσεις Υπουργείου διὰ τὴν αὐτόματον σηματοδότησιν», *Το Βολάν*, 72 (1961), σ. 17· Ἰωάννης Πετρίδης, «Ἡ στροφὴ στα ἀριστερά», *Τεχνικά Χρονικά* 261/3 (1966), σ. 42-45· «Προβλήματα τῆς Μείζονος περιοχῆς Ἀθηνῶν», Ε΄ Πανελλήνιο Συνέδριο Ἀρχιτεκτόνων, Ζάππειο, 16-23 Ἰανουαρίου 1966», *Τεχνικά Χρονικά* 260/2 (1966), σ. 6-54· «Ἡ ἐλευθέρω λεωφόρος Βουλιαγμένης», *Τεχνικά Χρονικά* 273-274 (1967), σ. 14-17.



Σκηνές ταλαιπωρίας Αθηναίων που περιμένουν να επιβιβαστούν στα ΜΜΜ. Πηγή: *Νέο Αυτοκίνητο* 191-192 (1971), σ. 28.

Κεντρική παράμετρος των ληφθέντων μέτρων ήταν ο διαχωρισμός κυκλοφορίας πεζών και οχημάτων, κάτι που έως τότε δεν ήταν αυτονόητο, αλλά και η προτεραιότητα των οχημάτων έναντι άλλων κινούμενων, όπως οι πεζοί ή τα μέσα σταθερής τροχιάς. Η αναγνώριση της κυριαρχίας του αυτοκινήτου στη διαμόρφωση του αστικού χώρου διαφαινόταν και από παρεμβάσεις που θα κρίνονταν ιδιαίτερα αρνητικά με μεταγενέστερα δεδομένα. Με αυτό το σκεπτικό αφαιρέθηκαν, για παράδειγμα, οι τροχιόδρομοι επειδή παρακώλυαν, όπως υποστηριζόταν, τη διέλευση των αυτοκινήτων. «Το τραμ το τελευταίο» διέτρεξε τους τροχιόδρομους της Αθήνας στις 15 Οκτωβρίου 1960, μέχρι να επανατεθεί σε λειτουργία το 2004.³⁴ Στην ίδια κατηγορία μέτρων εντάσσεται η κάλυψη των ποταμών που διέρρεαν την Αθήνα (του Ιλισσού, του Κηφισού και του Ηριδανού), ώστε να μην παρεμποδίζονται οι κυκλοφοριακές ροές, γεγονός που αλλοίωσε το οικοσύστημα της Αθήνας. Αντίστοιχα, κάποιιοι μηχανικοί υποδείκνυαν ως λύσεις για τη συμφόρηση την αύξηση των ορίων ταχύτητας στις κεντρικές αρτηρίες, τη χρήση των πλατειών ως χώρων στάθμευσης αντί ως κηπαρίων ή την άποψη ότι η Τροχαία δεν πρέπει να δίνει προτεραιότητα στην εξυπηρέτηση των πεζών, παρεμποδίζοντας την κυκλοφορία των αυτοκινήτων.³⁵

Μια κριτική που έχει διατυπωθεί για τις μεταπολεμικές κυκλοφοριακές παρεμβάσεις είναι ότι εγκαθίδρυναν τη μονοκεντρική δομή της πόλης και την ανεπάρκεια των διαδημοτικών συνδέσεων.³⁶ Η κατασκευή πολλών από τους νέους

³⁴ «Το τραμ το τελευταίο...Ένα συγκοινωνιακόν μέσον απεχώρησεν», *Το Βολάν* 69 (1960) σ. 18.

³⁵ Χ. Οικονόμου, «Η κυκλοφορία εντός των Αθηνών», *ό.π.*, σ. 354-360.

³⁶ Ι. Σαγιάς – Φ. Τούντα – Ι. Πολύζος, «Δίκτυα μεταφορών και γεωγραφική κατανομή των μετακινήσεων στον αθηναϊκό χώρο», *ό.π.*, σ. 345-377.

οδικούς άξονες οδηγούσε στην επιδείνωση του φαινομένου στου οποίου την αντιμετώπιση αποσκοπούσε, τουτέστιν στην πληθυσμιακή και πολεοδομική επέκταση. Το φαινόμενο αυτό, το οποίο ονομαζόταν «προτροπή», οφειλόταν στο ότι η κατασκευή νέων οδών, χωρίς να προηγείται αναδιάρθρωση της διάταξης του δικτύου, διόγκωνε τις κυκλοφοριακές ροές. Απόδειξη είναι οι συνθήκες της πρωτοφανούς πληθυσμιακής αύξησης του λεκανοπεδίου με επακόλουθο την περαιτέρω κυκλοφοριακή συμφόρηση.³⁷

Από την άλλη πλευρά, η αλματώδης διάδοση του αυτοκινήτου κατά τις δεκαετίες 1950 και 1960 συντελεί στην εμπέδωση των κυκλοφοριακών κανόνων. Όταν διαβάζει κανείς σχετικά σχόλια για την κυκλοφοριακή κατάσταση στην Αθήνα αποκομίζει την εντύπωση ότι παρουσίαζε στασιμότητα. Αυτό, ωστόσο, δεν είναι ακριβές, καθώς σημειωνόταν πρόοδος, αλλά ταυτόχρονα συντελούνταν αλματώδεις αλλαγές των πληθυσμιακών και κυκλοφοριακών δεδομένων, που καθιστούσαν διαρκώς ανεπαρκείς τις παρεμβάσεις. Όπως αναφερόταν, επί παραδείγματι, το 1960 προσετίθετο ένα αυτοκίνητο ανά ώρα στο λεκανοπέδιο.³⁸

Πέρα από τα μέτρα που εφαρμόστηκαν, στις μελέτες που εκπονήθηκαν διατυπώνονταν πολλές ακόμη ριζοσπαστικές προτάσεις, στο πλαίσιο των οποίων το αυτοκίνητο είτε δαιμονοποιούνταν είτε εγκωμιαζόταν. Κοινός παρονομαστής τους, όμως, ήταν ότι η εξάπλωση της αυτοκίνησης προσλαμβάνονταν ως μια αναπόφευκτη εξέλιξη, συνώνυμη της προόδου. Οι συγκεκριμένες προτάσεις, ακόμη και αν τελικά δεν εφαρμόστηκαν, παρουσιάζουν ιστορικό ενδιαφέρον, καθώς φανερώνουν τις συλλογικές νοοτροπίες της τεχνοεπιστημονικής κοινότητας για την τεχνολογία, αλλά και μια μετατόπιση του παραδειγματικού πλαισίου αναφορικά με την πρόσληψη του αστικού χώρου.

Χαρακτηριστικές είναι οι προτάσεις της μελέτης Smith, οι οποίες ουσιαστικά επιχειρούν να μεταφέρουν στην ελληνική πρωτεύουσα τα πρότυπα των αμερικανικών πόλεων. Αυτές συνοψίζονται στη διάνοιξη ταχείας ελεύσεως λεωφόρων, που θα διέσχιζαν το κέντρο της πόλης, διασπώντας τον πολεοδομικό και κοινωνικό ιστό. Η σχετική επιχειρηματολογία ήταν χαρακτηριστική:

Η Ελλάδα, γενέτειρα τῶν δημοκρατικῶν ἀρχῶν δὲν εἶναι δυνατόν νὰ καταστείλῃ τὴν ἐλευθερίαν ἐκλογῆς τῶν τρόπων κυκλοφορίας ὑπὸ τῶν πολιτῶν. Αἱ ἤδη ἐμφανεῖς

³⁷ W. Smith, *Έρευνα και Μελέτη Κυκλοφορίας*, ό.π., σ. 2-6.

³⁸ «Προβλήματα της Μείζονος περιοχής της πρωτεύουσας», ό.π., σ. 6-54.

ἔντονοι ἐπιθυμῖαι μεταφορᾶς δι' ἰδιωτικῶν αὐτοκινήτων θ' αὐξηθοῦν. Ἡ προσωπικὴ μετακίνησις θεωρεῖται ἀνάγκη κι ὄχι πολυτέλεια. Ἡ τυχὸν ἀποτυχία δημιουργίας καλῶν κυκλοφοριακῶν ἐγκαταστάσεων θὰ προκαλέσει σοβαρὰς οἰκονομικὰς ἀπωλείας τόσο διὰ τὴν περιοχὴν ὅσο καὶ διὰ τὸ Ἔθνος ὁλόκληρον.³⁹

Παράλληλα, πολλοὶ μηχανικοί, ὅπως ο Ανάργυρος Δημητρακόπουλος, ο Κωνσταντῖνος Δοξιάδης, ο Σόλων Κυδωνιάτης και ο Αριστομένης Προβελέγγιος, επειδὴ εἴτε θεωροῦσαν ὅτι ἡ πόλις πρέπει να αναδιαρθρωθεῖ για χάρις του αὐτοκινήτου εἴτε θεωροῦσαν τα προβλήματα τῆς Αθήνας αθεράπευτα, πρότειναν τὴ μεταφορά τῆς πρωτεύουσας σε μια παρακειμένη πόλις, ὅπως ο Ελαιώνας ἢ το Τατόι, ἢ τὴν ἰδρυση δоруφύρων πόλεων. Χαρακτηριστικὴ ἦταν ἡ επιχειρηματολογία του Κυδωνιάτη:

Αἱ ἀρχαὶ τῆς πολεοδομίας ἤλλαξαν ἄρδην [...]. Τὸ αὐτοκίνητον, ὡς ἀληθὴς δαίμων τῆς ἐποχῆς μας [...] κατέστη δικτάτωρ τῆς Πολεοδομίας. Τὸ αὐτοκίνητον ἀπαιτεῖ νὰ τρέξῃ, νὰ σταματήσῃ, νὰ κερδίσῃ χρόνον, τὸν ὅποιον τόσον κυνηγᾷ ὁ σύγχρονος ἄνθρωπος [...]. Τὴν σύγχρονον, λοιπόν, Πολεοδομίαν διέπει ἡ ἀνάγκη τῆς ὀρθῆς κυκλοφορίας τοῦ αὐτοκινήτου, βεβαίως ἐν συνδυασμῶ με τὴν διατήρησιν τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς τῶν ὁδῶν, τὰς ὁποίας ταῦτα διατρέχουν. Ἀπὸ τὸν βαθμὸν δὲ τῆς ἱκανοποιήσεως τῶν ἀνωτέρω αἰτημάτων θὰ κρίνεται ἐφεξῆς ἡ ἐπιτυχία τοῦ πολεοδόμου.⁴⁰

Ἀντίστοιχα, ο Δοξιάδης υποστήριζε:

[Εάν κάποιος προσπαθεῖ να αντιμετωπίσει τα προβλήματα τῆς Αθήνας] παρασύρεται ἀπὸ τὸ ρεῦμα [διότι] νομίζομε ὅτι οἱ Πολιτεῖες μας [...] ἐπειδὴ ἀποτελοῦνται ἀπὸ πέτρα καὶ τοῦβλα καὶ μπετόν καὶ ἄσφαλτο καὶ δρόμους, ἦταν κάτι τὸ στατικό, κάτι τὸ ἀμετακίνητο [...] [τις] χειριζόμεστε μ' ἓναν τρόπο ἐξ ἴσου στατικό κι' ἐμεῖς οἱ ἴδιοι [...] πὸν δὲν μᾶς ἐπέτρεπε νὰ δοῦμε τὸ τί πραγματικὰ γίνονταν [...] τὴν ἀέναη ἀλλαγὴ. [...] Δὲν εἴχαμε καταλάβει ὅτι χειριζόμεστε ζητήματα ἐνὸς μεγάλου ρεύματος [...] Ὅ,τι κάνομε στὸν τόπο μας καὶ στοὺς ἄλλους τόπους, στὰ παγκόσμια ζητήματα τῶν οἰκισμῶν, ἦταν λανθασμένα.⁴¹

³⁹ W. Smith. *Έρευνα και Μελέτη Κυκλοφορίας*, ὁ.π., σ. XXV.

⁴⁰ Σόλων Κυδωνιάτης, Ομιλία στο Α' Πανελλήνιο Συνέδριο Αρχιτεκτόνων (Δελφοί 15-17 Δεκεμβρίου 1961), *Τεχνικά Χρονικά* 240 (1964), σ. 12-17.

⁴¹ Κ. Δοξιάδης, «Ομιλία στο Α' Πανελλήνιο Συνέδριο Αρχιτεκτόνων», ὁ.π., σ. 22-56.

Ο Δοξιάδης θεωρούσε ότι προκειμένου να συλλάβει κανείς τη δομή των συγχρόνων πόλεων έπρεπε να τις μελετήσει στην ιστορική τους πορεία. Αυτή περιοδολογούνταν με βάση την ανάπτυξη των μεταφορικών μέσων, τα οποία προκαλούσαν τη διαρκή εξάπλωση των πόλεων. Η τελευταία φάση της εξελικτικής πορείας συνίστατο στην εμφάνιση του αυτοκινήτου, το οποίο καταργεί την έννοια της πόλης, επειδή διασπά τα όριά της. Ο ειδικός ρόλος του αυτοκινήτου κατά τον διαπρεπή μηχανικό συνίστατο στο ότι, σε αντίθεση με άλλα μέσα, δεν απαιτούσε εγκαταστάσεις.

Οι μεγάλες τάσεις σήμερα είναι τάσεις του αυτοκινήτου και μοιραίως για το προβλεπτό μέλλον θα έχουμε δικτυωτή πόλη κατά μήκος των κολοσσιαίων αυτοκινητοδρόμων πάνω εις την γη. [...] Η Αρχιτεκτονική μας [...] θα πάρει άλλες μορφές, δηλαδή δημιουργίας βασικών σκελετών που ζούν αιώνες, πάνω στους οποίους θα αλλάζουμε τα τοιχώματα και τις εγκαταστάσεις κάθε 30, 50 – 100 χρόνια.⁴²

Σύμφωνα, λοιπόν, με τον Δοξιάδη, η πόλη θα πρέπει να επαναπροσδιοριστεί ως ένας μεταβαλλόμενος οργανισμός, διαφορετικά οι όποιοι σχεδιασμοί θα εξαφανίζονται από το αυτοκίνητο, το οποίο περνάει πάνω από άλλες χαράξεις εξαφανίζοντας τα έργα των αρχιτεκτόνων. Γι' αυτό και πρότεινε τη ριζική αναδιάρθρωση των πόλεων και τη μεταφορά της πρωτεύουσας από την Αθήνα.⁴³

Από τις πιο αντισυμβατικές, ωστόσο, απόψεις που διατυπώνονται από πλευράς των μηχανικών είναι αυτή του Τάκη Ζενέτου. Με δεδομένο ότι η αυτοκίνηση καθιστούσε διαρκώς ανεπαρκείς τις προβλέψεις των εκάστοτε ρυθμιστικών σχεδίων, ο Ζενέτος πρότεινε τη λεγόμενη «μεταβλητή» πολεοδομία. Οι δρόμοι και τα κτήρια υποστήριζε ότι έπρεπε να είναι κινητές και επανασυναρμολογούμενες κατασκευές.⁴⁴

Οι παραπάνω απόψεις συνιστούν παραδείγματα μιας ευρύτερης τάσης που κυριαρχούσε στην τεχνοεπιστημονική κοινότητα εκείνης της περιόδου. Ο παραλληλισμός της πόλης με έναν ζωντανό οργανισμό που νοσεί επειδή οι κυκλοφοριακές ροές δεν ισοκατανέμονται από την καρδιά –το κέντρο της δηλαδή– προς το υπόλοιπο σώμα είναι κάτι που απαντά συχνά στον λόγο που εκφράζουν οι μηχανικοί της εποχής, εξ αφορμής των κυκλοφοριακών προβλημάτων της

⁴² Στο ίδιο, σ. 22-56.

⁴³ Στο ίδιο, σ. 22-56.

⁴⁴ Τ. Χ. Ζενέτος, «Τα προβλήματα της Μείζονος Περιοχής Αθηνών», *Τεχνικά Χρονικά* 273-274/3-4 (1967), σ. 75-90.

πρωτεύουσας. Επιπλέον, η άποψη ότι η αυτοκίνηση –έστω και ως αναγκαίο κακό– αποτελεί συστατικό στοιχείο του αστικού χώρου, βάσει του οποίου η πόλη οφείλει να αναδιοργανωθεί, φανερώνει τη μετατόπιση του παραδειγματικού πλαισίου σημασιодότησής της.⁴⁵ Ειδικά οι απόψεις του Δοξιάδη παρουσιάζουν ενδιαφέρον επειδή χάρη στο διεθνές του κύρος είχαν σημαντική απήχηση. Ο ίδιος προσπάθησε να υλοποιήσει τις θέσεις του στο «Χωροταξικό Σχέδιο και Πρόγραμμα για την περιοχή πρωτεύουσας» το 1972, στο οποίο βασίστηκε εν μέρει το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας του 1978.

Σε ό,τι αφορά τον δημόσιο λόγο, εντοπίζεται από μια διαφορετική πλευρά αντίστοιχη αμφιθυμία σε ό,τι αφορά στον αρνητικό αλλά ταυτόχρονα εκσυγχρονιστικό ρόλο της αυτοκίνησης στην πόλη. Αρχικά, τη δεκαετία του 1950 η εικόνα κυκλοφοριακού χάους που παρουσίαζε για παράδειγμα η Ομόνοια, της οποίας η ακτινική διάταξη προβλημάτιζε τους μηχανικούς, σκιαγραφείται σε ένα δημοφιλές τραγούδι, το οποίο τραγουδούσε η Ρένα Βλαχοπούλου σε επιθεωρήσεις της εποχής, ως έκφραση αταξίας αλλά ταυτόχρονα προόδου:

Σαν την Πλας Πιγκάλ από χρόνια / μια πλατεία πολύ κεντρική / στην Αθήνα μας είν' η Ομόνοια / που είν' η φήμη της ιστορική [...]. Κομποί κι ωραίοι, πολίσμαν τροχαίοι / πεντέξι παλιές μπιραρίες / καβγαδάκια στις αφετηρίες / [...]. Τι ρυθμός και ζωή – και κοσμοσυρροή / μέρα – νύχτα ώς το πρωί / [...] τριάντα περίπτερα πλάι / κι από κάτω μετρό που περνάει. / [...] Μια πλατεία παλιά όλο χάρη /όλοι οι δρόμοι οδηγούν προς τα εκεί / και μαζεύονται και οι φαντάροι / το απόγευμα την Κυριακή. / Πλατεία κοκέτα – φαγιά σε πακέτα / τσατσάρες, σιλό και λαχεία / και χαζοί από την επαρχία. / [...] Και πριν ξημερώσει – ξενύχτηδες τόσοι / περνούνε να παν' για το σπίτι, / ενώ το πρώτο τραμ σκάει μύτη. / Κάποιου εκεί κουλουρτζή ο ταβλάς / Να η Ομόνοια πλας.⁴⁶

Σταδιακά, η επιδείνωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης οδηγεί στην επικράτηση καταγγελτικών τόνων στον Τύπο.⁴⁷ Οι ευθύνες επιρρίπτονται, ωστόσο,

⁴⁵ Βλ. για παράδειγμα Χρ. Βλιάμος, «Εντυπώσεις και προτάσεις από το Α΄ Πολεοδομικό Συνέδριο Δελφών», *Τεχνικά Χρονικά* 219/10 (1962), σ. 56· Κωνσταντίνος Οικονόμου, «Η Μελέτη του κυκλοφοριολόγου κ. Σμιθ κι η προέκτασις της οδού Φιλελλήνων», *Τεχνικά Χρονικά* 244 (1964), σ. 22-26.

⁴⁶ Γιάννης Καιροφύλας, *Η Αθήνα στη δεκαετία του '50*, Φιλιππότης, Αθήνα 1993, σ. 163.

⁴⁷ «Τα βάσανα της κυκλοφορίας των Αθηνών. Μία στατιστική διά τήν πλατείαν Ομονοίας. 400.000 ζευγάρια πόδια και 30.000 αυτοκίνητα», *Επιθεώρησις Shell* 31 (1954), σ. 5· Κωνσταντίνος Κυριαζής, «Στάθμευσις και κυκλοφορία», *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον I.X.* 104-105 (1964), σ. 27· «Ασφυξία», *Νέο*

στην ανεπάρκεια υποδομών – και όχι στην κυριαρχία του αυτοκινήτου. Αντιθέτως, τα μέτρα που λαμβάνονται κατά τη δεκαετία του 1970 για την αποθάρρυνση της χρήσης του ιδιωτικού αυτοκινήτου κατακρίνονται ως αντιδημοκρατικά, ειδικά με δεδομένη την εξάπλωση των πρακτικών ελεύθερου χρόνου. Όπως αναφερόταν σε περιοδικό αυτοκινήτου της δεκαετίας του 1970:

Στη χώρα μας, η μετακίνηση με υπεραστικό λεωφορείο κοστίζει περίπου 1.50-1,70 δρχ./χιλιόμετρο, όσο δηλαδή και ένα χιλιάρι επιβατικό αυτοκίνητο. Έτσι, για τον οικογενειάρχη η χρησιμοποίηση του ιδιωτικού αυτοκινήτου –παρ’ όλες τις αυξήσεις της βενζίνης– είναι φανερά συμφέρουσα. Όσο για τις τιμές των αεροπλάνων –και την ασφάλεια και συνέπεια που προσφέρουν οι πτήσεις εσωτερικού– καλύτερα να μην γίνεται λόγος. Και τι να πει κανείς για το τρένο; Ε, αυτά στην Ελλάδα είναι μόνο για τους μαζοχιστές.⁴⁸

4. Συμπεράσματα

Σκοπός της παρούσας μελέτης ήταν να καταδείξει ότι η εξάπλωση της αυτοκίνησης στην Αθήνα κατά την περίοδο 1950-1970 στον δημόσιο λόγο τόσο του ευρέος κοινού όσο και των μηχανικών συνδέεται με μια κρίση ορισμένης μορφής. Παρά τη δαιμονοποίηση του αυτοκινήτου, ωστόσο, η παρουσία του θεωρείται αυτονόητη, σε βαθμό στον οποίο ακόμη και όσοι μηχανικοί το έκριναν αρνητικά, πρότειναν τον επαναπροσδιορισμό της πόλης – ή την εγκατάλειψη της Αθήνας και τον σχεδιασμό μιας νέας πρωτεύουσας, με κριτήριο τη φιλοξενία κυκλοφοριακών ροών. Η αντίληψη αυτή παρουσιάζει ενδιαφέρον καθώς, όπως σημειώνεται από ιστορικούς της τεχνολογίας, η τεχνολογία θεωρείται αυτονόητο συστατικό των τεχνοκοινωνικών συστημάτων, των οποίων οι κοινωνικοί δρώντες αποτελούμε μέρη, σε βαθμό στον οποίο καταφεύγουμε στην ίδια την τεχνολογία προκειμένου να επιλύσουμε τα προβλήματα που αυτή μας προξενεί.⁴⁹ Εν προκειμένω, δεν είναι η αυτοκίνηση η οποία τίθεται υπό αμφισβήτηση, αλλά η πόλη.

Αυτοκίνητο 143 (1967), σ. 5· Νίκος Τσαπάρας, «Τι και ποιος φταίει», *Νέο Αυτοκίνητο*, 159-160 (1968), σ. 10· Γιώργος Χρονίδης, «Θα μας σκοτώσουν πάλι οι πρώτες σταγόνες βροχής;», *Νέο Αυτοκίνητο* 161-162 (1968), σ. 8· «4Τ Νέα», *4 Τροχοί*, 91 (1978), σ. 21.

⁴⁸ Κ. Καβαθάς, «Μονόλογος», *4 Τροχοί*, 109 (1979), σ. 117-119.

⁴⁹ M. Michael, “The Invisible Car”, *ό.π.*, σ. 59-80.

Σε ό,τι αφορά την κρίση ως εργαλειακή έννοια, η εξάπλωση της αυτοκίνησης παρουσιάζει ιστορικό ενδιαφέρον, επειδή αποκαλύπτει τον ετερογενή χαρακτήρα των τεχνοκοινωνικών συστημάτων. Συχνά η κρίση νοείται ως αμιγώς οικονομική, κοινωνική ή πολιτική έννοια. Εν προκειμένω, όμως, η Αθήνα συνιστά ένα σύστημα που συγκροτείται από το περιβαλλοντικό της οικοσύστημα –το οποίο αλλοιώθηκε παντελώς– από τον πληθυσμό της, ο οποίος διαχωρίζεται σε εποχούμενους και πεζούς με περιορισμένα δικαιώματα, από το διοικητικό και νομοθετικό σύστημά της, το οποίο αναπροσαρμόζεται, από τον εξαπλωνόμενο πολεοδομικό ιστό της και από τα επεκτεινόμενα δίκτυα υποδομών της. Η κρίση της περιόδου 1950-1970 συνίσταται όχι μόνο στο ότι μεταβάλλονται δραστικά οι τεχνοκοινωνικοί παράγοντες που τη συναποτελούν, αλλά επαναπροσδιορίζεται η πόλη ως έννοια και σύστημα.

Η ιστορία της εξάπλωσης της αυτοκίνησης στην Αθήνα, επομένως, είναι χρήσιμη στον βαθμό στον οποίο δίνει το έναυσμα ώστε να εξετάζουμε τις πόλεις και τα ιστορικά φαινόμενα, όχι ως αμιγώς κοινωνικές, αλλά ως τεχνοκοινωνικές δομές, υιοθετώντας έτσι μια ευρύτερη ερευνητική οπτική.

Πίνακας 1. Αναλογίες οχημάτων ανά κάτοικο σε διάφορες ευρωπαϊκές χώρες κατά τις δεκαετίες 1960-1970.

Χώρες	Επιβατικά οχήματα ανά κάτοικο 1960	Επιβατικά οχήματα ανά κάτοικο 1970	Οχήματα ανά κάτοικο 1960	Οχήματα ανά κάτοικο 1970
Αλβανία	0,001	-	0,003	-
Ανατολική Γερμανία	0,007	-	0,018	-
Αυστρία	0,048	0,16	0,118	0,22
Βουλγαρία	0,001	-	0,005	-
Γαλλία	0,101	0,24	0,288	0,28
Γιουγκοσλαβία	0,001	-	0,006	-
Δυτική Γερμανία	0,062	0,22	0,126	0,26
Ελβετία	0,083	-	0,154	-
Ελλάδα	0,004	0,05	0,014	0,07
Ηνωμένο Βασίλειο	0,093	0,21	0,158	0,24
Ισπανία	0,008	0,07	0,030	0,09
Ιταλία	0,029	0,19	0,109	0,21
Ολλανδία	-	0,19	-	0,21
Πολωνία	0,002	-	0,027	-
Πορτογαλία	0,016	0,05	0,026	0,06
Ρουμανία	0,0004	-	0,002	-
Σοβιετική ένωση	0,002	-	0,023	-
Τουρκία	0,001	0,004	0,005	0,01
Τσεχοσλοβακία	0,011	-	0,020	-

Πηγή: Joyce Dargay – Dermot Gately – Martin Sommer, “Vehicle Ownership and Income Growth Worldwide: 1960-2030”, *Energy Journal* 28 (2007), σ. 163- 190.