

ΚΑΡΑΜΠΙΑΤΣΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ<sup>1</sup>

## Η Ευφροσύνη διασχίζει τη λεωφόρο Συγγρού: Η εισαγωγή του αυτοκινήτου και η μάχη για τον χώρο στην Ελλάδα των αρχών του εικοστού αιώνα

Από το βάδισμα στα μεταφορικά δίκτυα: Χρήσεις και χρήστες  
των αθηναϊκών δρόμων το 1900

Ήταν 16 Απριλίου του 1900 και μεγάλο μέρος του πληθυσμού της Αθήνας είχε βγει στους δρόμους με κατεύθυνση το Παναθηναϊκό Στάδιο και τους εκεί διεξαγόμενους σχολικούς αγώνες. Οι εφημερίδες της επομένης περιέγραφαν το γεγονός με ενθουσιασμό: «Από της μεσημβρίας σχεδόν, όλη η Αθήνα ευρίσκετο εις τους δρόμους, πεζή ή επί τραμ, αμαξών και ποδηλάτων (...) Τραμ, αμάξια, λεωφορεία, βιζαβί, ποδήλατα (κάτι λέγεται και περί αυτοκινήτων) διέσχισον την οδόν Σταδίου επί δύο ώρας εν μέσω αποτυφλωτικού κονιορτού περιδινουμένου εις νέφη λευκά ή υπομέλανα. Αι Αθήναι, εκτός της εποχής των Ολυμπιακών Αγώνων δεν έχουν να ενθυμηθούν καμίαν άλλην ημέρα ήτις να έχυσεν εις τους δρόμους και τας πλατείας της μίαν ανθρωποθάλασσαν ήτις να περιέβαλλε με τόσα παχέα νέφη κονιορτού τα καλλιμάρμαρα μέγαρά της, ήτις να παρέσυρε με έναν χείμαρρον ανθρώπων τη γαλήνη της».<sup>2</sup> Στο γύρισμα του αιώνα η Αθήνα ήταν μια πόλη βαδίζουσα. Οι κάτοικοί της βάδιζαν σε χωματόδρομους, σήκωναν σύννεφα σκόνης με κάθε τους βήμα, τόσο που κάποιες φορές η πόλη μπορούσε ακόμη και να υπερηφανεύεται για τη σκόνη της, να θεωρεί το μέγεθος των συννέφων ευθέως ανάλογο του σφρίγγους του πληθυσμού της.

Όμως αυτή η εικόνα της βαδίζουσας πόλης δεν είναι η πλέον ακριβής εικόνα της Αθήνας στις αρχές του εικοστού αιώνα. Με το πλήθος των πεζών συνυπύρχαν πολύ λιγότεροι Αθηναίοι που διέσχισαν τους ίδιους δρόμους σηκώνοντας σκόνη με κάθε στροφή των νεοαποκτημένων τους

1. Υποψήφιος Διδάκτορας Τμήμα ΜΙΘΕ, Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών

2. Ανώνυμος, «Το Τέλος των Σχολικών Αγώνων», *Εμπρός*, 17 Απριλίου 1900.

τροχών· η Αθήνα ήταν μια πόλη σε διαδικασία ραγδαίας αλλαγής μεταφορικού παραδείγματος. «Εις το διάστημα των δέκα [τελευταίων] ετών», διαβάζουμε σε μια εφημερίδα του 1904, «το τραμ έκαμε διπλή γραμμή, ενεφανίσθησαν τα βιζαβί, εδιπλασιάσθησαν τα αμάξια, ενέσκηψαν τα αυτοκίνητα (...) επολλαπλασιάσθησαν τα ποδήλατα, επληθύνθησαν όλα τα είδη των ιπποκενταύρων του νέου πολιτισμού, αλλά το πλάτος της Σταδίου μένει το αυτό». Ο δημοσιογράφος συνέχιζε περιγράφοντας την κυκλοφορία σε αυτήν την εμβληματική λεωφόρο της πρωτεύουσας:<sup>3</sup>

*Εις την οδόν Σταδίου βλέπω γυναίκας απεγνωσμένας πηδώντας, γέροντας αναγκαζόμενους να διασκελίσουν την οδόν με ορμήν δεκαπενταετούς χαμινίου, μητέρας αι οποίαι φωνάζουν αναζητούσαι το μεταξύ πέντε διασταυρούμενων αμαξών περιπλακέν μικρόν των, δυσκίνητους χονδρούς πηδώντας ως κλόουν προ της επελανούσης αμάξης.<sup>4</sup>*

Μπορεί να βρει κανείς τρανταχτές ομοιότητες ανάμεσα σε αυτή την περιγραφή της καθημερινότητας της οδού Σταδίου το 1904 και του «πολέμου» γύρω από το νόημα των δρόμων που έχει περιγραφεί από τους ιστορικούς της τεχνολογίας στην περίπτωση των ΗΠΑ (βλέπε εικ. 1). Πρώτον, οι ευάλωτες κοινωνικές ομάδες που περιγράφονται εδώ, είναι οι ίδιες που εντοπίζονται από τον David Norton. Οι γυναίκες, τα παιδιά και οι ηλικιωμένοι είχαν να αντιμετωπίσουν, όχι απλά την έλευση νέων μεταφορικών συστημάτων, αλλά μια «βίαιη επανάσταση» που περιστρεφόταν γύρω από τους δρόμους, τη χρήση τους και το κοινωνικό τους νόημα.<sup>5</sup> Δεύτερον, μπορούμε να διακρίνουμε το ίδιο «μίγμα πέντε (έξι αν συμπεριλάβουμε τις σιδηροδρομικές διαβάσεις) διαφορετικών τρόπων μετακίνησης και πέντε διαφορετικών τρόπων λειτουργίας», που σύμφωνα με τον Clay McShane, «δεν μπορούσε παρά να αυξήσει τα ατυχή-

3. Για την σημασία της Σταδίου, Κ. Μπίρης, *Αι Αθήναι: Από τον 19<sup>ο</sup> εις τον 20<sup>ο</sup> Αιώνα*, Αθήνα: Μέλισσα, 1966, 26.

4. Ανώνυμος, «Οι Κίνδυνοι», *Σκριπ*, 19 Μαΐου 1904.

5. P. Norton, *Fighting Traffic: The Dawn of the Motor Age in the American City*, Cambridge/London: MIT Press, 2008, 2. Δες επίσης Peter D. Norton, 'Street Rivals: Jaywalking and the Invention of the Motor Age Street', *Technology and Culture*, 48/2 (2007), 331-359.



*Εικόνα 1. Η ασάφεια στη χρήση των δρόμων*

Πλατεία Αγίας Σοφίας, Θεσσαλονίκη 1929. Ακόμη και μετά την πυρκαγιά και την ανοικοδόμηση της πόλης, η συμπλοκή των διαφορετικών μεταφορικών παραδειγμάτων είναι ορατή. Προσέξτε την παρουσία πλήθους πεζών στο δρόμο και ελάχιστων στα πεζοδρόμια. Προσέξτε επίσης το ιππήλατο κάρο άνω και δεξιά του αυτοκινήτου. Οι φωτογραφίες από τους ελληνικούς δρόμους του μεσοπολέμου παρουσιάζουν αξιοσημείωτες ομοιότητες με τις φωτογραφίες που παραθέτει ο Peter Norton από αμερικανικούς δρόμους της ίδιας περιόδου. [Πηγή: Έργα, 96, 30 Μαΐου 1929].

ματα».<sup>6</sup> Τρίτον, τα τροχαία ατυχήματα ήταν η πιο εμφανής από τις διαδικασίες μέσω των οποίων εξελισσόταν η διεκδίκηση των δρόμων της πόλης από τους έως τότε χρήστες τους. Οι Αθηναίοι ήδη τραυματίζονταν, ακρωτηριάζονταν και σκοτώνονταν σε ένα ολοένα αυξανόμενο πλήθος ατυχημάτων δίχως την εμπλοκή του αυτοκινήτου. Οι θύτες, στην συντριπτική τους πλειοψηφία, ήταν οι ιππήλατες άμαξες, το τραμ και ο ηλεκτρικός σιδηρόδρομος.

Υπάρχουν βέβαια και ορισμένα ειδικά χαρακτηριστικά της ελληνικής πρωτεύουσας που πρέπει να ληφθούν υπ' όψη. Καταρχήν, τα αυτοκίνητα παρέμεναν ολιγάριθμα στην Αθήνα για την περίοδο που συζητάμε. Τα

---

6. C. McShane, *Down the Asphalt Path: The Automobile and the American City*, New York: Columbia University Press, 1994, 174. Οι πέντε τρόποι μετακίνησης που διακρίνει ο McShane είναι οι πεζοί, τα ποδήλατα, το τραμ, οι άμαξες και τα αυτοκίνητα. Στην περίπτωση της Αθήνας θα πρέπει να προσθέσουμε και τους έφιππους αναβάτες.

στοιχεία εδώ είναι ιδιαίτερος ασαφής, αλλά μπορούμε να υποθέσουμε ότι ο αριθμός των αυτοκινήτων στην Αθήνα κατά την πρώτη δεκαετία του εικοστού αιώνα δεν ξεπέρασε τα 40 με 50 οχήματα. Στο σύνολό τους αυτά τα οχήματα βρίσκονταν στην κατοχή της βασιλικής οικογένειας και των ανώτερων στρωμάτων της ελληνικής αστικής τάξης.<sup>7</sup> Έπειτα, η Αθήνα ήταν πολύ μικρότερη σε πληθυσμό από την Νέα Υόρκη ή το Παρίσι. Ο πληθυσμός της το 1907 ανερχόταν σε 142.754 άτομα.<sup>8</sup>

Στο κομμάτι του βιβλίου του όπου πραγματεύεται τα ατυχήματα με αυτοκίνητο, ο Enda Duffy σημειώνει ότι η σύνδεση μεταξύ της προσωπικής και τοπικής φύσης του συγκεκριμένου ατυχήματος από τη μια, και της συνολικής πραγματικότητας των ατυχημάτων από την άλλη, «είναι μια σύνδεση αξιοσημείωτης σπανιότητας».<sup>9</sup> Ο χρόνος, ο τόπος και το θέμα που μας απασχολούν εδώ είναι προνομιακά για να κάνει κανείς τέτοιου είδους συνδέσεις. Γιατί στην περίπτωση μας, τα ειδικά χαρακτηριστικά που αναφέραμε παραπάνω αποτελούν πλεονέκτημα. Ο μικρός αριθμός των αυτοκινήτων και ο μικρός πληθυσμός της πόλης εξασφαλίζουν ότι τα ατυχήματα με αυτοκίνητο ήταν λίγα σε σύγκριση με άλλες περιπτώσεις, οπότε μπορούμε να παρακολουθήσουμε ένα σημαντικό ποσοστό τους μέσω των σχετικών αναφορών των εφημερίδων.<sup>10</sup> Από την άλλη, η πρωτοφανής φύση αυτών των ατυχημάτων, συνεπώς η εκτεταμένη συζήτηση γύρω τους, θα μας βοηθήσει να βγάλουμε συμπεράσματα, όχι μόνο για τα ατυχήματα καθεαυτά, αλλά και για τις σχέσεις μεταξύ των κοινωνικών τάξεων στην Ελλάδα των αρχών του εικοστού αιώνα, καθώς και για τον τρόπο μεσολάβησης και ενεργής διαμόρφωσης αυτών των σχέσεων από μια καινοτόμο τεχνολογία: το αυτοκίνητο.

7. Π. Χατζημιχάλης, *Συγκοινωνία και Μεταφοράι*, Αθήνα: 1938, 15. Επίσης Ανώνυμος, «Αδήλωτα Αυτοκίνητα: Τα Μέτρα του Υπουργείου», *Σκριπ*, 11 Ιουνίου 1908.

8. Αν προσθέσουμε τον πληθυσμό του Πειραιά το νούμερο ανερχεται σε 196.327. Α. Καραδήμου – Γερολύμπου, «Πόλεις και Πολεοδομία», στο: *Ιστορία της Ελλάδας του 20<sup>ου</sup> Αιώνα*, τ. Α1, Χ. Χατζηιωσήφ (επιμ.), Αθήνα: Βιβλιόραμα, χχ, 226.

9. E. Duffy, *The Speed Handbook: Velocity, Pleasure, Modernism*, Durham/London: Duke University Press, 2009, 199-261.

10. Για τις ανάγκες αυτού του άρθρου ανατρέξαμε σε περίπου 2000 άρθρα εφημερίδων από το 1897 έως το 1910, 350 από τα οποία ξεχωρίστηκαν, διαβάστηκαν προσεκτικά και χρησιμοποιήθηκαν με τον ένα ή τον άλλο τρόπο.

**Σε αναζήτηση της «μοναδικής πραγματικά καινούριας ηδονής της μοντερνικότητας»: Οι χρήσεις και οι χρήστες των βασιλικών αυτοκινήτων.**

Τον Σεπτέμβριο του 1902, ο Κωνσταντίνος Α΄ ήταν 32 ετών, διάδοχος του ελληνικού θρόνου και πιθανόν το πρώτο μέλος της ελληνικής Βασιλικής Οικογένειας που απέκτησε δικό του αυτοκίνητο. Το αυτοκίνητο είχε κοστίσει «5.000 χρυσά φράγκα», παραδόθηκε με ατμόπλοιο στο λιμάνι του Πειραιά και μόλις λίγες ώρες αργότερα είχε καταλήξει στο βάθος «κρημνού βάθους 15 μέτρων» κοντά στο παλάτι του Τατοΐου.<sup>11</sup> Οι περιγραφές του ατυχήματος διαφέρουν θεαματικά μεταξύ τους, υπάρχει ωστόσο ένα γεγονός για το οποίο μπορούμε να είμαστε σίγουροι. Το βασιλικό αυτοκίνητο, από την πρώτη κιόλας ημέρα της κυκλοφορίας του, δοκίμαζε την ταχύτητά του σε βαθμό που το καθιστούσε επιρρεπές σε ατυχήματα.

Στους μήνες που ακολούθησαν, προφανώς πεισμένα περί των αδιαμφισβήτητων πλεονεκτημάτων των νέων μηχανών, τα υπόλοιπα αρσενικά μέλη της βασιλικής οικογένειας άρχισαν να αγοράζουν τα δικά τους αυτοκίνητα: γρήγορα τα βασιλικά οχήματα άρχισαν να μοιάζουν με στόλο.<sup>12</sup> Το αυτοκίνητο που χρησιμοποιούνταν σκληρότερα από όλα ήταν με διαφορά το αυτοκίνητο του Πρίγκιπα Ανδρέα. Όταν απέκτησε το πρώτο του αυτοκίνητο, στα τέλη του 1903, ο Ανδρέας ήταν 21 ετών και τέταρτος στη σειρά διαδοχής του θρόνου. Το αυτοκίνητό του αρχικά χρησιμοποιήθηκε για σύντομες εκδρομές μεταξύ των δύο παλατιών του Τατοΐου και του Συντάγματος και της φαληρικής ακτής, σύντομα όμως το πεδίο των δραστηριοτήτων του διευρύνθηκε και το αυτοκίνητο έφτανε τουλάχιστον μέχρι τη Θήβα. Καθώς φαίνεται, κατά τη διάρκεια των περιπετειών τους, ο Πρίγκιπας Ανδρέας και ο σωφέρ του, κύριος Έβερχαρτ, απέκτησαν και καλλιέργησαν μια ιδιαίτερη έξη για την «μοναδική πραγματικά καινούρια ηδονή της μοντερνικότητας», δηλαδή την ταχύτητα.<sup>13</sup> Τον

11. Ανώνυμος, «Δυστύχημα εις την Α.Β.Υ. τον διάδοχον», *Σκριπ*, 22 Σεπτεμβρίου 1902.

12. Ο βασιλιάς Γεώργιος και ο Πρίγκιπας Νικόλαος αγόρασαν τα δικά τους αυτοκίνητα τον Οκτώβριο του 1904. Ανώνυμος, «Βασιλικά Αυτοκίνητα», *Εμπρός*, 12 Οκτωβρίου 1904.

13. Η πατρότητα του χαρακτηρισμού ανήκει στον Aldus Huxley. Ο E. Duffy πραγματεύεται την φύση ετούτης της νέας ηδονής, επισημαίνοντας ότι το αυτοκίνητο ήταν ο

Οκτώβριο του 1904 το αυτοκίνητο του Ανδρέα έπαθε βλάβη εκτός Αθηνών. Ο Πρίγκιπας αναγκάστηκε να περπατήσει μέχρι την κοντινή Θήβα και να γυρίσει στην Αθήνα με ειδική αμαξοστοιχία, αφήνοντας τον Έβερχαρτ να επισκευάσει το αυτοκίνητο. Πράγματι, αφού έφερε εις πέρας τις αναγκαίες επισκευές, ο Έβερχαρτ κατάφερε να γυρίσει από την Θήβα στην Αθήνα «εις 2 ώρας και 8' αναπτύξας ταχύτητα πρωτοφανή δια την Ελλάδα».<sup>14</sup>

Υπάρχει κάτι σημαντικό να προσέξουμε εδώ· συγκεκριμένα η ακρίβεια της μέτρησης. Ο κύριος Έβερχαρτ, όχι μόνο είχε κατορθώσει να γυρίσει στην Αθήνα με «πρωτοφανή» ταχύτητα, αλλά είχε κάνει και τον κόπο να μετρήσει αυτή την ταχύτητα με ακρίβεια λεπτού. Επιπλέον, τόσο το ίδιο το γεγονός, όσο και το αποτέλεσμα της μέτρησης είχαν κριθεί αρκετά σημαντικά ώστε να δημοσιευθούν, σίγουρο σημάδι της προοδευτικότητας, της αρρενωπότητας και του σφρίγγους των νέων μηχανών και των ιδιοκτητών τους. Μέσα σε λίγους μόνο μήνες, η ταχύτητα των αυτοκινήτων και ο έλεγχος επί της ταχύτητας που εξασκούσαν τα εύρωστα νεαρά αρσενικά της βασιλικής οικογένειας, είχαν μετατραπεί σε σημαντικό κομμάτι της βασιλικής καθημερινότητας.<sup>15</sup>

Δύο μόνο εβδομάδες έπειτα από τον επί Θήβαις θρίαμβο και όπως ήταν λογικό με τη βαριά χρήση που του γινόταν, το αυτοκίνητο του πρίγκιπα Ανδρέα χάλασε ξανά.<sup>16</sup> Όταν, έπειτα από 4 μήνες επισκευών, ο κινητήρας επέστρεψε από την Αγγλία, ο Ανδρέας εκμεταλλεύτηκε την ευκαιρία για να προβεί σε ορισμένες επιπλέον παρεμβάσεις:

*Μετά τίνας ημέρας θα τεθεί εις χρήσιν το αυτοκίνητον της Α.Υ.  
αφού προηγουμένως δοκιμασθή η δύναμις και η αντοχή της μηχανα-*

πλέον εμβληματικός φορέας της, καθώς συνδύαζε με μοναδικό τρόπο την αίσθηση της γοργής χωρικής μετακίνησης, την αίσθηση του ατομικού ελέγχου επί της ταχύτητας, καθώς και την αίσθηση της ατομικής ευθύνης για τις συνέπειές της. E. Duffy, *passim*.

14. Ανώνυμος, «Βλάβη του Αυτοκινήτου εν Θήβαις», *Εμπρός*, 29 Οκτωβρίου 1904. Ανώνυμος, «Το Αυτοκίνητον του Πρίγκιπος – Ταχύτης Καταπληκτική», *Σκριπ*, 30 Οκτωβρίου 1904. Για τους σφάιερ ως ειδικευμένους μηχανικούς με ειδικές εξουσίες και ειδική σχέση με τους εργοδότες τους, K. Borg, *Auto Mechanics: Technology and Expertise in Twentieth-Century America*, Baltimore: The John Hopkins University Press, 2007, 13-30.

15. Ανώνυμος, «Το Αυτοκίνητον του Διαδόχου», *Σκριπ*, 18 Νοεμβρίου 1904. Εκεί μαθαίνουμε ότι ο διάδοχος «παρήγγειλε εις αμερικανικόν εργοστάσιον νέον αυτοκίνητον δυνάμεως 20 ίππων, το δε παλαιόν του, δυνάμεως μόνο 9 ίππων, θα διαθέση δια τους μικρούς πρίγκιπας».

16. Ανώνυμος, «Ποικίλα», *Εμπρός*, 14 Νοεμβρίου 1904.



*νής και αφού από το αυτοκίνητον αφαιρεθώσι τα καθίσματα ως και τα πρόσθετα βάρη ίνα ούτω το αυτοκίνητον καταστεί ελαφρότερον και δυναθεί να αναπτύξει ταχύτητα (...) ίσην προς του της Α.Υ. του πρίγκηπος Νικολάου, του ταχύτερου των εν Ελλάδι αυτοκινήτων.<sup>17</sup>*

Η εφημερίδα συνέχιζε αναφέροντας ότι «την παρελθούσαν εβδομάδα το αυτοκίνητον [του Νικολάου] διήνυσε την μεταξύ του Μπαρ του Παλαιού Φαλήρου μέχρι των Β. Σταύλων απόστασιν εις 7 λεπτά της ώρας ακριβώς». Η ταχύτητα ως αυτοσκοπός, οι μηχανολογικές παρεμβάσεις και ο σχετικός ανταγωνισμός απασχολούσαν σοβαρά τα νεαρά αρσενικά της βασιλικής οικογένειας. Παρόλ' αυτά, υπήρχε και κάτι που δεν αναφερόταν στο άρθρο της εφημερίδας. Αν ο Νικόλαος είχε κατορθώσει να πραγματοποιήσει το εκπληκτικό ρεκόρ των 7 λεπτών, ήταν γιατί η κατασκευή της λεωφόρου Συγγρού είχε προσφάτως ολοκληρωθεί.

**Ο μηχανικός αφανισμός του χώρου και οι εχθροί του:  
Οι χρήσεις και οι χρήστες της λεωφόρου Συγγρού.**

Η λεωφόρος Συγγρού ήταν ο τέλειος τόπος για να επιδοθεί κανείς στην ηδονή της ταχύτητας. Ολοκαίνουρια, αλλά και εκπληκτικά ευθεία και επιμήκης σε μια πόλη από την οποία έλειπαν οι ευθείς δρόμοι,<sup>18</sup> η Συγγρού επιπλέον ένωνε την πρωτεύουσα με την «γραφικήν ακτήν» του Παλαιού Φαλήρου, παρέχοντας έναν κάποιο λόγο για το ταξίδι. Πράγματι, τρεις εβδομάδες προτού ο Νικόλαος χρησιμοποιήσει την Συγγρού ως πεδίο μέτρησης ταχύτητας, η «Ελληνική Ποδηλατική Εταιρεία» είχε προλάβει να χρησιμοποιήσει τη λεωφόρο για να διοργανώσει μια εκδρομή στην ακτή:

*Πλέον των 120 ποδηλατών εν οίς 4 επί αυτοκινήτων εξεκίνησαν την 7 της πρωίας εκ των επί της οδού Φιλελλήνων γραφείων της εταιρείας. Δια της οδού Αμαλίας εισήλθον εις την λεωφόρον Συγγρού*

17. Ανώνυμος, «Το Αυτοκίνητον του Πρίγκηπος Ανδρέου», *Εμπρός*, 29 Μαρτίου 1905.

18. Για τα κοινωνικά αίτια της καμπυλότητας των αθηναϊκών δρόμων, Μπίρης, 284.

*την οποίαν διανύσαντες έφθασαν εις το Παλαιόν Φάληρον όπου διεσκορπίσθησαν καθ' ομίλους εις τα ξενοδοχεία.*

*Κατόπιν δια της λεωφόρου πάλιν εις μίαν γραμμήν άπαντες ανήλθον εις Αθήνας και διελύθησαν εκεί οποθεν εξεκίνησαν.<sup>19</sup>*

Εδώ μια ιδιαίτερη έμφαση στους τόπους απ' όπου διήλθαν οι εκδρομείς συνδυάζεται με μια σχεδόν μονολεκτική περιγραφή του προορισμού. Αυτή η περιγραφή δεν ήταν μοναδική στο είδος της. Ενάμισι χρόνο αργότερα, ο διάδοχος μετά της πριγκηπίσσης Σοφίας και ο πρίγκηψ του Σαξ Μάνινγκεν μετά της συζύγου του «την 3<sup>ην</sup> μ.μ. ώραν εξέδραμον χάριν περιπάτου δια του κομψού αυτοκινήτου των, φέροντες όλοι προσωπίδας, καθόσον το αυτοκίνητον έτρεχε μετά μεγάλης ταχύτητος»:

*Οι υψηλοί εκδρομείς δια της λεωφόρου Παλαιού Φαλήρου διήλθον αστραπιαίως το Νέον Φάληρον και μετά τίνος δυσχερείας επί της ανωφερούς οδού Τζαβέλα, έκαμψαν προς την κυκλοτερή λεωφόρον Κουμουνδούρου και κείθεν μέχρι της επαύλεως του κ. Σκουλούδη εις Φρεαττίδαν, οποθεν μετά της αυτής αστραπιαίας ταχύτητος και δια του αυτού δρομολογίου επανέκαμψαν εις Αθήνας περί την 4<sup>ην</sup> μ.μ. ώραν.<sup>20</sup>*

Έχουμε εδώ μια μετακίνηση δίχως προορισμό και μάλιστα μια μετακίνηση όπου κάθε πιθανότητα στάσης λογαριάζεται ως «δυσχέρεια». Η ραγδαία διαδοχή των τοπωνυμίων, η πεισματική επανάληψη του «αστραπιαίως», ο χρόνος έναρξης και η θεαματική του εγγύτητα με τον χρόνο λήξης αρκούν αυτά για την περιγραφή της εκδρομικής εμπειρίας των αρχόντων. Πράγματι, το ζητούμενο εδώ είναι η περιγραφή αληθινά νέων εμπειριών. Και το δελεαστικά νέο που κόμιζαν οι νέες αυτοκίνητες μηχανές δεν βρισκόταν βέβαια στο Παλαιό Φάληρο, στους ήδη γνωστούς τόπους αναψυχής των ανώτατων κοινωνικών στρωμάτων, αλλά στη νέα

19. Ανώνυμος, «Η Χθεσινή Ποδηλατική Εκδρομή», *Εμπρός*, 7 Μαρτίου 1905. Από την ίδρυσή της το 1895, μέχρι το 1908, η Ελληνική Ποδηλατική Εταιρεία είχε προλάβει να διοργανώσει 158 εκδρομές στην Αττική με ρυθμό τουλάχιστον μία το μήνα. Ανώνυμος, «Ποδηλατική Εκδρομή», *Σκριπ*, 23 Ιανουαρίου 1909. Σχετικά, και ειδικά για την Ελληνική Ποδηλατική Εταιρεία, μπορεί να δει κανείς το Χ. Κουλούρη, *Αθλητισμός και Όψεις της Αστικής Κοινωνικότητας: Γυμναστικά και Αθλητικά Σωματεία (1870 – 1922)*, Αθήνα: Κέντρο Νεοελληνικών Ερευνών ΕΙΕ, 1997, 368-375.

20. Ανώνυμος, «Περίπατος δι' Αυτοκινήτου των Υψηλών Ξένων», *Εμπρός*, 26 Ιανουαρίου 1907.



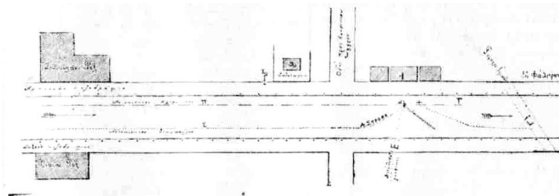
προσβασιμότητα των ενδιάμεσων τόπων και μαζί στην δυνατότητα κατοχής τους. Η βασική εμπειρία που κόμιζε ετούτος ο καινοτόμος «περίπατος» ήταν ακριβώς ο «αφανισμός του χώρου δια μέσω του χρόνου», όχι πλέον μόνο ως γενική τάση των καπιταλιστικών μεταφορικών συστημάτων,<sup>21</sup> αλλά και ως απτή εξατομικευμένη αίσθηση. Αυτή η κατοχή δια της διάλυσης, αυτή η νέα ευρύτητα του προσβάσιμου στην εξουσία χώρου, προέκυπτε εξαιτίας του ρεκόρ ταχύτητας του πρίγκιπα Νικόλαου· ακριβέστερα, ήταν η πολιτική σημασία αυτού του ρεκόρ. Η μηχανικά υποβοηθούμενη ταχύτητα σηματοδοτούσε μια νέα σχέση με τον χώρο και μαζί νέες δυνατότητες κατοχής, νέες δυνατότητες εξουσίας, από το ατομικό μικροεπίπεδο του ιδιοκτήτη αυτοκινήτου μέχρι το μακροεπίπεδο του κράτους.

Παρόλ' αυτά, ετούτη η γενική τεχνολογική ευφορία δεν ήταν δίχως εμπόδια. Όπως είδαμε παραπάνω, οι δρόμοι της Αθήνας είχαν και άλλους, πολύ πιο αφανείς, χρήστες. Η εργατική τάξη της πόλης μπορεί να μην καταγράφεται στις πηγές εξίσου ευκρινώς με την Ποδηλατική Εταιρεία, αλλά ζούσε και χρησιμοποιούσε τους ίδιους δρόμους με τα νεοφερμένα οχήματα. Ειδικά στην περίπτωση της ολοκαίνουργιας Συγγρού, το φαινόμενο παρουσιαζόταν ιδιαίτερος ενοχλητικό. Πράγματι, το βορειοανατολικό άκρο της λεωφόρου, στο σημείο όπου έφτανε στην Αθήνα, διερχόταν από κατοικημένες περιοχές που καταγράφηκαν το 1908 κατά την πρώτη επίσημη διαίρεση της πόλης. Όπως βλέπουμε σε εκείνη την πρώτη επίσημη οργάνωση της αθηναϊκής πολεοδομίας, οι γειτονίες που βρίσκονταν εκατέρωθεν της λεωφόρου και είχαν διαχωριστεί τεχνητά λόγω της κατασκευής της είχαν συνολικό πληθυσμό περίπου 5.000 ανθρώπων.<sup>22</sup>

Εδώ πλέον μπορούμε να υποπτευθούμε διαφόρων ειδών εντάσεις μεταξύ των διαφόρων χρήσεων και χρηστών, τόσο της λεωφόρου Συγγρού, όσο και των αθηναϊκών δρόμων γενικότερα. Από τη μια τα νεαρά αρσενικά των ανώτερων τάξεων που έβλεπαν τους αθηναϊκούς δρόμους ως την απόλυτη πίστα αγώνων για τις νέες τους μηχανές. Δίπλα τους τα

21. Κ. Μαρξ, *Grundrisse: Βασικές Γραμμές της Κριτικής της Πολιτικής Οικονομίας*, 3τ., τ.Β, μτφρ. Διονύσης Διβάρης, Αθήνα: Στοχαστής, χ.χ., 397. Duffy, 21-57.

22. Ο υπολογισμός έχει γίνει με βάση τους πληθυσμούς των περιοχών Καλλιρόη, Κυνοσάργους, Αλωπεκής, Σικελίας και Φιλοπάππου, όπως οριοθετούνται στο Ξ. Γιαταγάνα και Β. Ματζώρου (επ.), *Ελευθέριος Σκιαδάς, οι Συνοικίες των Αθηνών: Η Πρώτη Επίσημη Διαίρεση, 1908*, Αθήνα: Πολιτισμικός Οργανισμός Δήμου Αθηναίων, 2001.



ΤΟ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΤΗΣ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΣΥΓΓΡΟΥ ΟΠΟΥ ΕΓΕΙΝΕ ΤΟ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ.— Σ. Αυτόκινητον Σιμοπούλου.— Η. Αυτόκινητον Παύλητος.— Ε. Λεωφόρος της φοιτητικής γυναικός.— Ζ. 'Η οδία εις ην διεθνήτετο.— Κ. Σημειον δεσφν το αυτοκίνητον Σιμοπούλου ενάτασσε την γυναικία.— Γ. Οπου έτεσε ή γυναικία παραβίαση.— Τ. 'Οπου εσταμάτησε το αυτοκίνητον του Παύλητος.— Γ.Α. 'Η γέφυρα του Γλασού.— Αι άπώτοιμοι στοιβάι του αυτοκίνητον του Σιμοπούλου δεσφνόν την διεθνησαν αὐτοῦ.

### Εικόνα 2. Το διάγραμμα της λεωφόρου Συγγρού

Εκτός από μια πρώιμη αναπαράσταση της Συγγρού ως αφηρημένου καρτεσιανού χώρου, το διάγραμμα του δυστυχήματος μπορεί να μας δώσει μια εικόνα των χρήσεων της λεωφόρου. Κοντά στο εργοστάσιο Φιξ (πάνω αριστερά), βρίσκουμε ένα «ζυθοπωλείο», καθώς και κατοικίες, σε μία από τις οποίες κατευθυνόταν η Καλογερά. Μεγάλο μέρος του δρόμου ήταν άχτιστο και η Καλογερά ερχόταν «μέσα από τα χωράφια». [Πηγή: *Αλήθεια*, 11 Μαρτίου 1907, όπως πριν]

δρόμων. Ειδικά στην περίπτωση της Συγγρού η αντίθεση ήταν κραυγαλέα. Γιατί η λεωφόρος Συγγρού χώρισε τόπους, χρήσεις και μαζί κοινωνικές σχέσεις που προϋπήρχαν της κατασκευής της (βλέπε και εικ. 2). Όπως αποδείχθηκε, εκείνες οι παλιές χρήσεις ήταν ασύμβατες με τις καινούριες. Σε κάθε περίπτωση τα αποτελέσματα ήταν θεαματικά.

### Η μάχη για τον χώρο ως φάρσα: Αγώνες αυτοκινήτου και επίδειξη ισχύος στην λεωφόρο Συγγρού

Το 1905 το ποδήλατο είχε ήδη αρχίσει να παραχωρεί τη θέση του στο αυτοκίνητο και η Αθήνα ήδη διέθετε ένα σώμα αφοσιωμένων αυτοκινητιστών που αντιστάθμιζαν τους ισχνούς τους αριθμούς με την τεράστια ισχύ της υψηλής κοινωνικής θέσης τους.<sup>23</sup> Εκείνη τη χρονιά οι αυτοκινη-

23. Για το ποδήλατο στην Ελλάδα, την ακμή και την εγκατάλειψή του από την αστική τάξη ήδη από το 1910, δες Κουλούρη, 374. Για τη χρήση του από τις ανώτερες τάξεις, W. Bijker, *Of Bicycles, Bakelites and Bulbs: Toward a Theory of Sociotechnical Change*, London/Cambridge: MIT Press, 1995, 19-100.

τιστές της Αθήνας προσπάθησαν να συμπεριλάβουν τους αγώνες αυτοκινήτου στην «Μεσολυμπιάδα» που ήταν να τελεστεί στην Αθήνα τον Απρίλιο του 1906.<sup>24</sup> Όταν η αίτησή τους απορρίφθηκε από την οργανωτική επιτροπή, αποφάσισαν να οργανώσουν τους αγώνες μόνοι τους. Την διοργάνωση ανέλαβε η «Ελληνική Ποδηλατική Εταιρεία»· μαζί της μια ακαθόριστη «ομάδα φιλάθλων», καθώς και ο Διάδοχος του θρόνου «επιδεικνύων το υπέρ της προόδου ην εκπροσωπεί το αυτοκίνητον ενδιαφέρον του». Η λεωφόρος Συγγρού επιλέχθηκε ως «η καταλληλοτέρα οδός» για τους αγώνες, μια προφανής επιλογή δεδομένης της ευθύτητας και του εύρους της. Λιγότερο προφανείς ήταν οι λόγοι για τους οποίους οι αγώνες δεν θα διεξάγονταν στο νότιο ακατοίκητο τμήμα της λεωφόρου, ή στο ήδη υπάρχον ποδηλατοδρόμιο της πόλης, αλλά «από το ζυθοποιείο Φιξ μέχρι τον λόφον του Αναλάτου», δηλαδή σε μια περιοχή που περιλάμβανε το σύνολο του κατοικημένου τμήματος. Οι εφημερίδες άρχισαν να προαναγγέλλουν το γεγονός τουλάχιστον από ένα μήνα πριν. Τέσσερις μέρες πριν από τους αγώνες, το συγκεκριμένο κομμάτι της λεωφόρου είχε αρχίσει ήδη να «περιφράσσεται καταλλήλως» με «συρμάτινα φράγματα» «ίνα τοποθετηθούν δια τους θεατάς καθίσματα».

Δεν έχουμε τρόπο να γνωρίζουμε πόσο αυστηρή ήταν εκείνη η περιφραγή, πώς περιόρισε την μετακίνηση και πώς επέδρασε στα συναισθήματα των ανθρώπων που κατοικούσαν γύρω από τη Συγγρού. Είναι πάντως γεγονός ότι οι γραπτές περιγραφές της συμπεριφοράς των κατώτερων τάξεων την επίμαχη ημέρα διακρίνονται από χαρακτηριστική αμφιθυμία. Στις 26 Φεβρουαρίου του 1906 λοιπόν, «πλήθος αμέτρητον, εκ των λαϊκών τάξεων ιδίως, συνέρρευσε εις την λεωφόρον Συγγρού» για να παρακολουθήσει τους αγώνες,<sup>25</sup> πολύ λιγότεροι όμως είχαν τη διάθεση να συμμορφωθούν με την πειθαρχία του περιφραγμένου χώρου. «Τόσος κόσμος επήγεν, ώστε οι ιππείς, οι χωροφύλακες και οι αστυφύλακες από της 2 μ.μ. ώρας είχαν παύσει επιβλέποντες την τάξιν και παρεσύροντο από τα πλήθη τα οποία είχαν ποδοπατήσει πάντα τα συρμάτινα φράγματα». Κατά συνέπεια «πολύ περισσότερος κόσμος επηγαίνοι ήρχετο εις τον δρόμον όπου (...) ηγωνίζοντο τα αυτοκίνητα και οι 'μοτοσικλέτ', παρά εις τα πεζοδρόμια».

24. Ανώνυμος, «Οι Ολυμπιακοί Αγώνες», *Εμπρός*, 14 Οκτωβρίου 1905.

25. Οι (υπερβολικές) εκτιμήσεις του τύπου κυμαίνονται από 25 έως 50.000.

Αλλά και στα πεζοδρόμια, τα πράγματα δεν ήταν καλύτερα. Τα καθίσματα «τα οποία η διοργανωτική επιτροπή είχε παρατάξει εις μακράς σειράς, ελπίζουσα φαίνεται εις την αγοράν αφθόνων εισητηρίων» «παρέμειναν στην πλειοψηφία τους κενά», ή σύμφωνα με άλλες περιγραφές, κάποιοι «μη έχοντες καν εισιτήρια ενεθρονίσθησαν εις τας αγορασθείσας θέσεις». Παρακάτω, η μπάντα του βασιλικού ναυτικού παιάνιζε ευσυνείδητα δίπλα στην εξέδρα της οργανωτικής επιτροπής, αναμφίβολα εμπνευσμένη από την εκεί παρουσία του Διαδόχου, του Υπουργού Οικονομικών κυρίου Σιμόπουλου, του Υπουργού Εξωτερικών κυρίου Σκουζέ, των οικογενειών τους και άλλων επιφανών αυτοκινητιστών. Παρόλ' αυτά, «επανειλημμένως οι ήχοι της εκαλύπτοντο από τας ιαχάς των αγυιοπαίδων [ενν. τα χαμίνια] των εμπαιζόντων τους πηγαινοερχομένους ποδηλάτας» και προφανώς από τις άγριες φωνές των κοσμητόρων που «μετ' αξιεπαίνου ζήλου», «εγρονθοκόπησαν πολλούς αγυιόπαιδας». Και οι πρώτοι επίσημοι αγώνες αυτοκινήτου στην Ελλάδα ξεκίνησαν:

*Εν τω μεταξύ ήχησε σάλπιγξ και απήντησεν άλλη από μακρυνής αποστάσεως και ηκούσθη ο μηκυθμός ερχομένου αυτοκινήτου εν μέσω νεφελών κόνεως. Τι ήθελε το αυτοκίνητον αυτό να κάμη αυτήν την επίδειξιν δεν ενόησεν ο κοσμάκης.*

– Θα είναι οι αγώνες, έλεγεν ο ένας προς τον άλλον.

– Μπα δεν είναι δυνατόν, προσέθετε άλλος. Έτσι γίνονται οι αγώνες;

*Εν τοσούτω εξηκολούθουν να περνούν αυτοκίνητα, δύο ή τρία το όλον και ποδηλάται μερικοί και το πλήθος ανέμενεν ακόμη να ιδη αγώνας. (...)*

*Τέλος το αυτοκίνητον της Α. Υ. Του Διαδόχου έφθασε προ της επιτροπής, επέβη δε αυτού η Α. Υψηλότης μετά της πριγκηπίσσης Σοφίας και των μικρών πριγκήπων και κατηυθύνθησαν προς το Π. Φάληρον. (...)*

*Ο λαός τότε ενόησεν ότι έληξαν οι αγώνες και εξεκίνησε δια τας Αθήνας σχολιάζων τα τελεσθέντα (...)<sup>26</sup>*

26. Η εξιστόρηση των γεγονότων γίνεται με βάση τα εξής: Ανώνυμος, «Αγώνες Αυτοκινήτων εις τας Αθήνας», *Εμπρός*, 23 Ιανουαρίου 1906. Ανώνυμος, «Οι αγώνες της Κυριακής – Αυτοκίνητα και Ποδήλατα», *Εμπρός*, 22 Φεβρουαρίου 1906. Ανώνυμος, «Οι σημερινοί Αγώνες – Ο Καταρτισμός των Επιτροπών», *Εμπρός*, 26 Φεβρουαρίου 1906. Ανώνυμος, «Οι Χθεσιννοί Αγώνες Αυτοκινήτων (!)», *Εμπρός*, 27 Φεβρουαρίου 1906. Ανώνυμος, «Οι χθεσιννοί Αγώνες της Λεωφόρου Συγγρού», *Ακρόπολις*, 26 Φεβρουαρίου 1906. Ανώνυμος,

Φυσικά δεν πρέπει να αφήσουμε την κωμική αμηχανία των στιγμών να αποπροσανατολίσει το βλέμμα μας από άλλες σημαντικότερες διεργασίες που λάμβαναν χώρα υπόκωφα. Πράγματι, αυτός ο πρώτος αγώνας αυτοκινήτων στη Συγγρού μπορεί να γίνει αντιληπτός ως προσπάθεια επιβολής του νέου νοήματος των δρόμων επί των «λαϊκών τάξεων» των γύρω περιοχών. Όσον αφορά τις προθέσεις της, η περιφραξη του δρόμου επί τέσσερις ημέρες, η οργανωμένη και ακριβή επίδειξη των νέων εντυπωσιακών μηχανημάτων ήταν στην πραγματικότητα μια επίδειξη δύναμης, ανάλογη με στρατιωτική παρέλαση.<sup>27</sup> Ο στόχος εδώ ήταν να επιδειχθεί η ισχύς των νέων μηχανών και των ιδιοκτητών τους και μαζί να εμπεδωθεί πέραν πάσης αμφιβολίας η κυρίαρχη χρήση των δρόμων της πόλης όπως διαμορφωνόταν από την κοινωνική ελίτ. Ο χώρος δεν ανήκε πια σε όλους: ανήκε στην ανώτερη τάξη και το εργαλείο κατοχής του ήταν οι νέες αυτοκίνητες μηχανές. Γι' αυτό και ο αποκλεισμός του δρόμου με εισιτήριο, γι' αυτό και η εξέδρα των επισήμων, οι ιππείς που περιπολούν, οι κοσμήτορες που γρονθοκοπούν, η μπάντα του ναυτικού που παιανίζει.

Και από την άλλη όμως: γι' αυτό και η θεαματική αποτυχία. Τα φράγματα παρασύρθηκαν, η αστυνομία εγκατέλειψε την προσπάθεια ελέγχου του χώρου, η Συγγρού γέμισε πεζούς, τα αυτοκίνητα, ανάκατα να επιδείξουν τις δυνατότητές τους, απλά παρήλασαν. Αυτό που μαίνεται εδώ είναι ένας ανταγωνισμός για τον δημόσιο χώρο και τη χρήση του. Και αν είναι ακόμη δυσδιάκριτη η σκληρότητα αυτού του ανταγωνισμού, είναι γιατί ακόμη παραμένει δυσδιάκριτη η μία από τις δύο πλευρές του. Πράγματι, ίσα που φαίνονται, να πιάνουν κάθισμα δίχως εισιτήριο, να φωνασκούν και να δέρνονται. Μόλις που διακρίνονται πίσω από την θεαματική παρέλαση μηχανών και ιδιοκτητών, να κοροϊδεύουν και ταυτόχρονα να φοβούνται την ισχύ τους. Είναι ορατοί, αλλά μόνο αμυδρά. Και πάντως, είναι πολύ λιγότερο ορατοί απ' ό,τι τη στιγμή του βίαιου θανάτου τους.

«Οι Χθεσινοί Αγώνες», *Αθήναι*, 27 Φεβρουαρίου 1906. Ανώνυμος, «Οι Χθεσινοί Αγώνες Αυτοκινήτων: Πλήρης... Αποτυχία», *Καιροί*, 27 Φεβρουαρίου 1906.

27. Σχετικά με τις εκθέσεις (εργοστασιακών) μηχανών του 19<sup>ου</sup> αιώνα ως επίδειξη δύναμης με στόχο τον εκφοβισμό της εργατικής τάξης μπορεί να δει κανείς το G. Cafferzizis, 'Why Machines Cannot Create Value, or Marx's Theory of Machines', στο: *Cutting Edge: Technology, Information, Capitalism and Social Revolution*, Jim Davis, Thomas Hirschl και Michael Stark (επιμ.), New York: Verso, 1997, 40-47. Για το παλιότερο παράδειγμα της γραμμής σκέψης που βλέπει τις μηχανές ως υλική ενσάρκωση της «εξουσίας του αφέντη» μπορεί να δει κανείς το K. Marx, *Capital*, 3τ., τ.Α, London: Penguin, 1990, 492-564.

## Η μάχη για τον χώρο ως τραγωδία: Τα πρώτα θανατηφόρα ατυχήματα με αυτοκίνητο στην Ελλάδα.

### Α. Οι θύτες και τα επιχειρήματά τους

Προφανώς από κάποια ειρωνία της ιστορίας, τα δύο πρώτα θανατηφόρα ατυχήματα με αυτοκίνητο στην Ελλάδα συνέβησαν στην λεωφόρο Συγγρού, μεταξύ των σημείων έναρξης και λήξης του αγώνα αυτοκινήτων της προηγούμενης ενότητας. Το πρώτο θανατηφόρο ατύχημα με αυτοκίνητο συνέβη ένα μόλις μήνα έπειτα από τους αγώνες και πέρασε σχεδόν απαρατήρητο, όχι μόνο όταν συνέβη, αλλά έως σήμερα. Ξημερώματα της 3<sup>ης</sup> Απριλίου του 1906, «το αυτοκίνητον του κ. Εμπειρικού ανερχόμενον μετά μεγάλης ταχύτητος την λεωφόρον Συγγρού παρέσυρε παρά την θέσιν “Ανάλατος” κάποιον μεσήλικα του οποίου το όνομα δεν εγγνώσθη εισέτι και ετραυματίσεν αυτόν αρκετά σοβαρώς». Το θύμα του πρώτου θανατηφόρου τροχαίου στην Ελλάδα ουδέποτε ανέκτησε τις αισθήσεις του· παρέμεινε ανώνυμο έως τον θάνατό του που επήλθε δύο μέρες αργότερα «λόγω εσωτερικής αιμορραγίας του εγκεφάλου».<sup>28</sup> Απ' όσο ξέρουμε δεν υπήρξαν συνέπειες για τους αυτοοργούς, γεγονός αναμενόμενο για έναν νεκρό που δεν τον αναζητεί κανείς.

Το δεύτερο θανατηφόρο ατύχημα με αυτοκίνητο έλαβε χώρα κοντά στο εργοστάσιο του Φιξ, το μεσημέρι της 4<sup>ης</sup> Μαρτίου του 1907 και βρέθηκε στο επίκεντρο της δημοσιότητας. Οι οδηγοί των δύο αυτοκινήτων μεταξύ των οποίων «ανεπτύχθη κάποια άμιλλα προσπεράσεως και επιδείξεως της ταχύτητός των»<sup>29</sup> ήταν ο Νίκος Σιμόπουλος, βουλευτής Φθιώτιδας και γιος του Υπουργού των Οικονομικών Ανάργυρου Σιμόπουλου και ο γνωστός μας από τα προηγούμενα μανιώδης αυτοκινητιστής Πρίγκιπας Ανδρέας. Στο πριγκηπικό αυτοκίνητο επίσης επέβαιναν η πριγκίπισσα Αλίκη και ο υπασπιστής του Ανδρέα, Μεταξάς. Με άλλα λόγια, στα δύο αυτοκίνητα επέβαινε ένα σεβαστό τμήμα της εξέδρας των επισημών του αγώνα αυτοκινήτων της προηγούμενης ενότητας.

Η ταυτότητα του θύματος ήταν λιγότερο άξια λόγου. Σύμφωνα με τις εφημερίδες της 6<sup>ης</sup> του Μάρτη, το όνομά της ήταν Ευφροσύνη Θεοδώρου

28. Ανώνυμος, «Νυχτερινόν Δυστύχημα», *Εμπρός*, 4 Απριλίου 1906. Ανώνυμος, «Το Προχθεσινόν Δυστύχημα», *Εμπρός*, 6 Απριλίου 1906.

29. Ανώνυμος, «Το προχθεσινόν Δράμα της Λεωφόρου Συγγρού: Αυτοκίνητα Κατακομματιάζοντα Γυναίκα», *Αστύ*, 6 Μαρτίου 1907.



Βαμβακά, η ηλικία της 25 ετών, ο σύζυγός της «πτωχός σανδαλοποιός», η ίδια αγνώστου επαγγέλματος. Η 4<sup>η</sup> του Μάρτη ήταν Κυριακή της Αποκριάς και την ώρα του ατυχήματος η Βαμβακά προσπαθούσε να διασχίσει τη Λεωφόρο Συγγρού για να καλέσει μια φιλική οικογένεια σε «βραδυνή διασκέδαση» στο σπίτι της. Η Ευφροσύνη Βαμβακά ήταν «εις ενδιαφέρουσας κατάστασιν» και συνοδευόταν από τον μικρό της γιο, 6 ετών. Πιθανότατα πέθανε επί τόπου, πρώτα χτυπημένη από το αυτοκίνητο του Σιμόπουλου που προπορευόταν και έπειτα από το αυτοκίνητο του Ανδρέα που πέρασε πάνω από το σώμα της ενώ ήταν πεσμένη κάτω. Η κατάσταση του σώματος ήταν τέτοια που «η στιγμή υπήρξε αγρίως συγκινητική δια την δύσμοιρον βασιλόπαιδα Αλικήν».<sup>30</sup>

Ο αστυνόμος Πολυχρονάκος, Διοικητής του τμήματος Γαργαρέττας και ο Διοικητής της Αστυνομίας Δαμηλάτης, που κατέφτασαν άμεσα στον τόπο του ατυχήματος, ανέλαβαν περίπλοκο έργο. Από τη μια έπρεπε να ξεμπλέξουν τον Πρίγκηπα Ανδρέα σεβόμενοι την ισχύ του πατέρα Σιμόπουλου. Ταυτόχρονα όμως, έπρεπε να εφεύρουν επί τόπου έναν τρόπο εννόησης των ατυχημάτων με αυτοκίνητο τέτοιον που να αθώνει τους αυτοκινητιστές, να καθησυχάζει το λαϊκό αίσθημα και να διαφυλάσσει την δημόσια τάξη. Ως προς το πρώτο σκέλος των καθηκόντων τους, υπήρξαν υποδειγματικοί. Στο αστυνομικό τμήμα, όπου οδηγήθηκαν κάποιοι από τους εμπλεκόμενους αμέσως μετά το δυστύχημα, ο Πολυχρονάκος «έλαβε ιδιαίτερος [τον εξάχρονο γιο του Βαμβακά] και τον ηπείλησε» ώστε να αποκαλύψει ότι το αυτοκίνητο του Σιμόπουλου είχε σκοτώσει την Ευφροσύνη και ότι ο μικρός είχε δωροδοκηθεί από «τον χοντρώ», δηλαδή τον γραμματέα του Σιμόπουλου, ώστε να καταθέσει εναντίον του Ανδρέα.<sup>31</sup> Ταυτόχρονα, ο Δαμηλάτης ανέλαβε να πείσει ότι η ευθύνη του ατυχήματος ανήκε στο θύμα: «Δεν πρέπει να επιρριφθή όλη η ευθύνη εις τον κύριον Σιμόπουλον, διότι δύναται κανείς να είπη ότι η φονευθείσα μάλλον ηυτοκτόνησε. Διότι αν περιέμενεν επί του πεζοδρομίου, όπως ο μικρός υιός της, τα αυτοκίνητα θα διήρχοντο και δεν θα συνέβαινε απολύτως τίποτε. Φαίνεται όμως ότι το μικρό παιδί είχε περισσότερο μυαλό από τη μητέρα του».<sup>32</sup>

30. Ανώνυμος, «Τα Κατορθώματα δύο Αυτοκινήτων: Κατασύντριψις Νεαρής Γυναίκος», *Αθήναι*, 6 Μαρτίου 1907.

31. Στο ίδιο, το επεισόδιο περιγράφεται από τον υπασπιστή Μεταξά.

32. Ανώνυμος, «Το Προχθεσινόν Ατύχημα της Λεωφόρου Φαλήρου: Τα δύο Αυτοκί-

Προφανώς ο Δαμηλάτης είχε ανακαλύψει ήδη την βασική αρχή (και τα βασικά πολιτικά οφέλη) του κυρίαρχου «συμπεριφορικού» παραδείγματος που διέπει τα ατυχήματα με αυτοκίνητο στον εικοστό αιώνα: «τα ατυχήματα με αυτοκίνητο συμβαίνουν γιατί οι άνθρωποι είναι απρόσεκτοι».<sup>33</sup> Παρόλ' αυτά, απέμεναν και άλλα, δυσκολότερα θέματα προς πραγμάτευση· ο Δαμηλάτης συνέχιζε με μια γενική τοποθέτηση περί της ορθής χρήσης των δρόμων:

*Η αστυνομική διάταξις εφαρμόζεται πληρέστατα και δια τούτο εντός της πόλεως δεν επιτρέπεται να αναπτύσσεται ταχύτης πλέον των 10 χιλιομέτρων.<sup>34</sup> Εκτός όμως της πόλεως, όπως εις την λεωφόρον Συγγρού, η διάταξις αυτή δεν ημπορεί, ούτε και πρέπει να εφαρμοσθή, φρονώ, διότι όπως κάθε άλλος άνθρωπος θέλει με την άμαξάν του ή με το ποδήλατό του να διασκεδάση αναπτύσσων μεγάλη ταχύτητα, πάντοτε εκτός της πόλεως, ούτως επιτρέπεται, φρονώ, και εις τα αυτοκίνητα να αναπτύσσωσιν, εκτός της πόλεως, όσσην ταχύτητα θέλουν. Και δια τα αυτοκίνητα ο μόνος κατάλληλος προς τούτο τόπος είναι η Λεωφόρος Συγγρού.<sup>35</sup>*

Η Sarah Lochlann Jain, στην προσπάθειά της να αφηγηθεί την ιστορία της νομοθεσίας των ατυχημάτων με αυτοκίνητο στις ΗΠΑ, ανακάλυψε ότι «η πρώτη δεκαπενταετία του εικοστού αιώνα δεν είδε μόνο την ανάδυση ενός νέου πανίσχυρου βιομηχανικού κλάδου, αλλά και την ανάδυση μιας «κοινής λογικής» που σε μεγάλο βαθμό διέπει την αυτοκίνηση έως και σήμερα». Προκειμένου να κατασκευάσουν αυτή την κοινή λογική, οι δικαστές και τα δικαστήρια των ΗΠΑ χρειάστηκε να επιστρατεύσουν «περίπλοκα γλωσσικά κατορθώματα» που είχαν στόχο να ορίσουν το αυτοκίνητο, όχι ως σύνθετο τεχνικό σύστημα, αλλά ως κοινό καθημερινό αντικείμενο. Εντός του νομικού και γλωσσικού συστήματος που προέ-

νητα», *Εμπρός*, 6 Μαρτίου 1907.

33. I. Vardi, 'Auto Thrill Shows and Destruction Derbies, 1922 - 1965: Establishing the Cultural Logic of the Deliberate Car Crash in America', *Journal of Social History*, 45/1 (2011), 32 - 33.

34. Η «αστυνομική διάταξις» είχε δημοσιευθεί: «Η ταχύτης των αυτοκινήτων εις τας στενάς οδούς και τας καμπάς οδών πρέπει να κανονίζεται συμφώνως του βηματισμού ανθρώπου, όπου δε μόνον η θέα της οδού είναι πλήρης καθ' όλον το μήκος της δεν υπάρχει λόγος επιβραδύνσεως της ταχύτητος». Ανώνυμος, «Αστυνομική Διάταξη περί των Αυτοκινήτων», *Εμπρός*, 30 Αυγούστου 1906.

35. *Εμπρός*, 6 Μαρτίου 1907, όπως πριν.

κυψε, «έννοιες όπως η ταχύτητα, ο δημόσιος χώρος, ή η σχεδιαστική καινοτομία» ήταν «απλά ακατανόητες».<sup>36</sup>

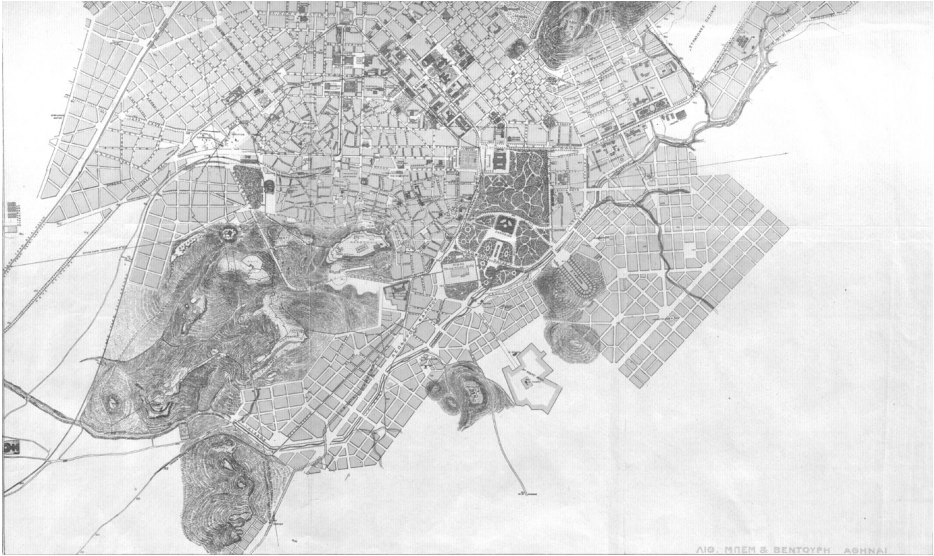
Εκείνη την Κυριακή, ο Διοικητής Δαμηλάτης είχε βρεθεί μπροστά σε παρόμοια προβλήματα και επιστράτευε γλωσσικά κατορθώματα αντίστοιχα των Αμερικανών δικαστών. Το «φρονώ», που επανέλαβε δύο φορές σε μία πρόταση, μάς δείχνει ότι είχε επίγνωση του αχαρτογράφητου των περιοχών στις οποίες κινούταν. Η τριπλή επανάληψη της φράσης «εκτός της πόλεως» και η αναφορά του στην ταχύτητα ως διασκέδαση, μας δείχνουν ότι είχε περάσει πέρα από το τετριμμένο ζήτημα της απόδοσης της αστικής ευθύνης και αντιλαμβανόταν πλήρως τις ευρύτερες πολιτικές περιπλοκές του ατυχήματος το οποίο έπρεπε να διαχειριστεί. Το αυτοκίνητο, αυτό το νέο παράξενο αντικείμενο, πατούσε μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού, μεταξύ της εργασίας και τηςσχόλης, μεταξύ του διασκεδαστικού και του δολοφονικού. Έφερνε μαζί του την ανάγκη του ριζικού επανακαθορισμού εννοιών που έως τότε ήταν δεδομένες. Ο δημόσιος χώρος, η διασκέδαση, η ταχύτητα, τα ατομικά δικαιώματα, η αφαίρεση της ζωής και η ποινική ευθύνη, όλα τους παρελάνουν στον μικρό λόγο του διοικητή της αστυνομίας προς τις εφημερίδες. Είναι, όπως έδειξε η Jain, ακόμη όλα τους θολά, ζητούν τον καθορισμό τους που θα είναι έργο των επόμενων δεκαετιών. Πίσω από όλα τους, πάντως, βρίσκουμε καλά κρυμμένη τη μεγαλύτερη έγνοια του Δαμηλάτη. «το κοινωνικό μας ζήτημα». Ας προσέξουμε: «όπως κάθε άνθρωπος» δικαιούται να απολαμβάνει την νέα ηδονή της ταχύτητας, έτσι και... «τα αυτοκίνητα», όχι οι άνθρωποι που τα κατέχουν, όχι οι άνθρωποι που τα χρησιμοποιούν, αλλά τα αυτοκίνητα, δικαιούνται να... Ο προσεκτικός διοικητής Δαμηλάτης αποφεύγει πάση θυσία να επιστήσει την προσοχή στους ανθρώπους που κατέχουν και χρησιμοποιούν τα αυτοκίνητα. Είναι γιατί ήδη η προσοχή είχε συγκεντρωθεί πάνω στους συγκεκριμένους ανθρώπους περισσότερο απ' όσο έπρεπε.

## **B. Τα θύματα και οι αντιλήψεις τους**

Στον τόπο του δυστυχήματος συγκεντρώθηκαν σωφέρ, αστυνομικοί δικηγόροι, βασιλόπαιδες, υπασπιστές, βουλευτές και γραμματείς βουλευ-

---

36. S. L. Jain, 'Dangerous Instrumentality: The Bystander as Subject in Automobility', *Cultural Anthropology*, 19/1 (2004), 66.



**Εικόνα 3. Αθήνα 1910**

Χάρτης της Αθήνας όπου διακρίνεται η λεωφόρος Συγγρού και η γέφυρα του Ιλισσού, κοντά στην οποία έλαβε χώρα το ατύχημα της Φρόσως Καλογερά. Ευχαριστώ την Ευαγγελία Χατζηκωνσταντίνου που μου παραχώρησε τον χάρτη, συζήτησε μαζί μου σχετικά με την πολεοδομία της περιοχής και μου επεσήμανε την ύπαρξη του ζυθοπωλείου «Αστραπή» «παρά την Συγγρού, κάτωθι εργοστασίου Φιξ», όπου «ευρίσκει κανείς ρομάντζαν έκτακτον» ήδη από το 1904. [Πηγή: Χάρτης συνταχθείς υπο Φ. Χαγερ και Α. Δημητρίου, Παράρτημα του οδηγού της Ελλάδος Ν. Ιγγλέση, 1910]

τών. Αλλά δεν ήταν οι μόνοι. «Αμέσως μετά το δυστύχημα ήρχισε συρρέον πανταχόθεν πλήθος ολοέν πυκνούμενον και μετά φρίκης πληροφορούμενον τον διαμελισμόν και σχολιάζον αυτόν. Η θέσις των δύο αυτοκινήτων δεν ήργησε να γίνει προβληματική και μετ' ολίγων ανεχώρουν». Ο προσδιορισμός της φύσης αυτού του πλήθους είναι αναμφίβολα δύσκολο ζήτημα. Οι περισσότεροι θα πρέπει να προέρχονταν από τον συνοικισμό που περιέβαλλε το εργοστάσιο Φιξ (βλέπε εικ. 2 και 3).<sup>37</sup>

Όπως έχει δείξει η Λίλα Λεοντίδου, ένα μεγάλο μέρος του εργατικού πληθυσμού της Αθήνας των αρχών του εικοστού αιώνα κατοικούσε σε παρόμοιους «θύλακες» αόρατους στα μάτια του επισκέπτη, του πολεοδόμου και της αστικής τάξης, μια δομή που η ίδια αποκάλεσε «διάστικτο κοινωνικό διαχωρισμό». Με τα λόγια της Λεοντίδου,

37. Αθήναι, 6 Μαρτίου 1907, όπως πριν.

*οι εργάτες «δεν υπήρχαν» γιατί δεν φαίνονταν. Ζούσαν στοιβαγμένοι στις άθλιες, χωρίς υποδομή, κοινότητες του κέντρου της πόλης, μέσα στη ρυπαρή ατμόσφαιρα των εργοστασίων και των κεντρικών σταθμών, και κοντά σε λιμνάζοντα νερά, για να μεταβαίνουν στη δουλειά τους περπατώντας.<sup>38</sup>*

Η Ζιζή Σαλίμπα που ασχολήθηκε με την ιστορία των γυναικών εργατριών στο γύρισμα του αιώνα, ανιχνεύει την ίδια έλλειψη ορατότητας και την αποδίδει στην «ένδεια» των ιστορικών μας πηγών: «Ποιες ήταν αυτές οι νεοφερμένες γυναίκες; Από πού προέρχονταν; (...) Πώς αξιοποιούσαν τον καθημερινό χρόνο τους; (...) Όταν εστιάζουμε τον φακό μας στις γυναίκες, η ένδεια των πηγών μεταμορφώνεται σε σιωπή».<sup>39</sup> Το πλήθος που συγκεντρώθηκε εξοργισμένο και τελικά κινήγησε τα δύο αυτοκίνητα, προέρχεται από τον «θύλακα» του Φιξ, αλλά παραμένει άγνωστο, «δεν μιλά το ίδιο για τον εαυτό του, δεν γράφει για το παρελθόν του», ακριβώς όπως οι εργάτριες της Σαλίμπα. Και όμως, σε τούτη την περίπτωση, λόγω της ακρότητας των περιστάσεων, είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε κάποια επιπλέον πράγματα για μια τυχαία φιγούρα της περιοχής. Συγκεκριμένα για το θύμα, την Ευφροσύνη Βαμβακά.

Όπως μαθαίνουμε λοιπόν από τις εφημερίδες των ημερών που ακολούθησαν το ατύχημα, το όνομα της Ευφροσύνης Βαμβακά δεν ήταν Ευφροσύνη· όσοι την γνώριζαν την φώναζαν Φρόσω ή Φροσύνη. Επίσης το επίθετό της δεν ήταν Βαμβακά· η Φρόσω δεν ήταν παντρεμένη με τον «πτωχό σανδαλοποιοί» Θεόδωρο Βαμβακά, απλά συζούσε μαζί του για μόλις δύο μήνες φροντίζοντας τα δύο παιδιά από τον προηγούμενο γάμο του.<sup>40</sup> Η ίδια καταγόταν «εκ Κεφαλληνίας, της οικογενείας Καλογερά».<sup>41</sup> Σύμφωνα με τις έρευνες του Δαμηλάτη, που για προφανείς λόγους ασχολήθηκε επισταμένα με το ζήτημα, η Καλογερά είχε μόλις αφήσει έναν «οικίσκο» στην Καλλιθέα για να μετακομίσει σε ένα νοικιασμένο «δω-

38. Λ. Λεοντίδου, *Πόλεις της Σιωπής: Εργατικός Εποικισμός της Αθήνας και του Πειραιά, 1909 – 1940*, Αθήνα, Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, 1989, 135-146.

39. Ζ. Σαλίμπα, *Γυναίκες Εργάτριες στην Ελληνική Βιομηχανία και στη Βιοτεχνία 1870 – 1922*, Αθήνα: Κέντρο νεοελληνικών Ερευνών, 2002, 10.

40. Ανώνυμος, «Ανακρίσεις: Το Δυστύχημα της Λεωφόρου Συγγρού», *Αθήναι*, 8 Μαρτίου 1907.

41. Ανώνυμος, «Το Δυστύχημα των Αυτοκινήτων: Ανακρίσεις επί Τόπου», *Αλήθεια*, 11 Μαρτίου 1907.





Η φροντιζούσα ΕΥΦΡΟΣΥΝΗ ΒΑΜΒΑΚΑ

**Εικόνα 4. Η φρονευθείσα**

Η Φρόσω Καλογερά ντυμένη για φωτογράφιση. [Πηγή: Ανώνυμος, «Το Δυστύχημα των Αυτοκινήτων: Ανακρίσεις επί Τόπου», *Αλήθεια*, 11 Μαρτίου 1907].

προσέχοντας ώστε, παρόλ' αυτά, να παραμένει «η ευμορφότερα κόρη της Γαργαρέττας» (βλ. εικ. 4 και 5). Τελικά η Φρόσω Καλογερά ήταν μία από τους «αόρατους» της Λεοντίδου, μία από τις εργάτριες τις Σαλίμπα. Εσωτερική μετανάστρια από αυτές που στο γύρισμα του αιώνα έφταναν κατά χιλιάδες στην Αθήνα, είτε για δουλειά σε εργοστάσιο ή ως υπηρέτριες, είτε για να μεταναστεύσουν στις ΗΠΑ, συνεπώς εξ ορισμού ύποπτη για πορνεία,

μάτιο» κοντά στην γέφυρα του Ιλισσού μαζί με τον Βαμβακά και τα δύο παιδιά του.<sup>42</sup> Η φροντίδα του Βαμβακά και των παιδιών του περιλάμβανε οπωσδήποτε πολύ περπάτημα για την Καλογερά, όπως και για όλες τις γυναίκες της περιοχής. Για παράδειγμα, τα σπίτια της περιοχής κρατούσαν το νερό σε «ντενεκέδες», γεγονός που συνεπάγεται συχνό κουβάλημα από το πηγάδι ή την κρήνη.<sup>43</sup> Η Κυριακή της Απόκριας ήταν ημέρα γιορτής, η Καλογερά ήταν ντυμένη στα κόκκινα και κατευθυνόταν στο (επίσης νοικιασμένο) σπίτι της κουμπάρας του Βαμβακά περπατώντας «μέσα από τα χωράφια». Δεν κρατούσε τον μικρό γιο του Βαμβακά από το χέρι, τον κυνηγούσε για να τον δείρει, γεγονός που εξηγεί τη σωτηρία του μικρού και τον θάνατο της Καλογερά.<sup>44</sup>

Η Καλογερά δεν ήταν παντρεμένη, έπρεπε να φροντίζει δύο παιδιά που δεν ήταν δικά της και αναμφίβολα βρίσκονταν στους δρόμους από μικρή ηλικία, να περπατάει πολύ, να ετοιμάζει μια γιορτή της οποίας ελάχιστα γνώριζε τους καλεσμένους, να κουβαλάει νερό και τροφή,

42. Ανώνυμος, «Φρικτός Θάνατος υπό τους Τροχούς των Αυτοκινήτων», *Καιροί*, 6 Μαρτίου 1907. Για την αυτοσχέδια προσθήκη δωματίων σε σπίτια ώστε έπειτα να νοικιαστούν σε εργάτες, Σαλίμπα, *Γυναίκες Εργάτριες...*, 273 – 296.

43. Γ. Μαυρογόνατου, *Η Υδροδότηση της Αθήνας: Από τα Δίκτυα στο Δίκτυο, 1880 – 1930*, Δημοσίευτη Διδακτορική Διατριβή, Αθήνα: ΜΙΘΕ/ΣΕΜΦΕ, 2009, 458 - 465. Ο Σπύρος Τζόκας με διαφώτισε σχετικά με την ύδρευση της πρωτεύουσας στο πρώτο μισό του εικοστού αιώνα.

44. *Αλήθεια*, 11 Μαρτίου 1907, όπως πριν.



τουλάχιστον κατά τη γνώμη των αστυνομικών αρχών. Οι γυναίκες που βρίσκονταν σε παρόμοια θέση έπρεπε να επιλύσουν το πρόβλημα της στέγης γρήγορα, με οποιονδήποτε τρόπο και με την απειλή της σύλληψης να επικρέμεται. Οι πρόθυμοι παροχείς εκδουλεύσεων καραδοκούσαν.<sup>45</sup> Όσο για τον «πτωχό σανδαλοποιό», αυτός δεν προκάλεσε ιδιαίτερα προβλήματα για τον χαμό της Καλογερά. Απ' όσο μπορούμε να γνωρίζουμε, η βασική του μέριμνα τις επόμενες ημέρες ήταν να αποσπάσει όσο το δυνατόν περισσότερα χρήματα από τους ισχυρούς που η τύχη έφερε στον δρόμο του, ως αποζημίωση για τον θάνατο μιας γυναίκας την οποία πιθανότατα ελάχιστα γνώριζε.<sup>46</sup> Και γενικότερα όμως, απ' όσο ξέρουμε, ο θάνατος της Καλογερά δεν είχε σοβαρές συνέπειες επί των εμπλεκομένων. Ο Πρίγκηπας Ανδρέας ανακρίθηκε επί δύο ώρες προτού οι αρχές καταλήξουν ότι ουδεμία σχέση είχε με το ατύχημα (βλέπε εικ. 6). Η δίκη του Νίκου Σιμόπουλου αναβαλλόταν ξανά και ξανά για όσο παρακολουθήσαμε τον ημερήσιο τύπο. Το 1922 τον βρίσκουμε ιδιοκτήτη αντιπροσωπείας αυτοκινήτων με έδρα το κέντρο της Αθήνας.<sup>47</sup>



**Εικόνα 5. Ανακρίσεις επί τόπου**

Ο φωτογράφος που δούλευε για λογαριασμό της εφημερίδας «Αλήθεια» ανακάλυψε τα παιδιά (άνω) και την κουμπάρα (κάτω) του Θεόδωρου Βαμβακά με την ίδια ευκολία. Οι φωτογραφίες έχουν πιθανότατα ληφθεί με χρονική εγγύτητα και είναι αμφοτέρως τραβηγμένες στο ύπαιθρο, όπως φαίνεται από την κλίση και το μήκος των σκιών, καθώς και την κοινή υπογραφή του φωτογράφου. Προφανώς τα δύο παιδιά περνούσαν μεγάλο μέρος της ημέρας τους στον δρόμο. [Πηγή: *Αλήθεια*, 11 Μαρτίου 1907].

45. Για την περίπλοκη σχέση πορνείας, υπηρετριών και εσωτερικής μετανάστευσης κοντά στο γύρισμα του αιώνα, Μ. Κορασίδου, *Οι Άθλιοι των Αθηνών και οι Θεραπευτές τους: Φτώχεια και Φιλανθρωπία στην Ελληνική Πρωτεύουσα τον 19<sup>ο</sup> Αιώνα*, Αθήνα: Κέντρο Νεοελληνικών Ερευνών, 1995, 200-207.

46. «Εφθάσαμεν εις το σημείον να θεωρείται και η ανθρωποκτονία (...) ζήτημα διεξαγωγής διαπραγματεύσεων μεταξύ φονευόντων και κληρονόμων εμμέσων των θυμάτων. (...) αφού παρηγορήθη ο σύζυγος, ας παρηγορηθούν και οι ξένοι (...)». Αυτά τα κρυπτικά διαβάζουμε σε άτιτλο δημοσίευμα της εφημερίδας *Αθήναι*, 7 Μαρτίου 1907.

47. Διαφημίσεις της αντιπροσωπείας αυτοκινήτων του Σιμόπουλου βρίσκουμε στον



### Εικόνα 6. Αρνητική δημοσιότητα

Ο Πρίγκιπας Ανδρέας ανακρίνεται επί δίωρο για υπόθεση ανθρωποκτονίας εξ αμελείας. Το γεγονός είναι τουλάχιστον ασυνήθιστο. [Πηγή: *Αλήθεια*, 18 Μαρτίου 1907].

άμεσα, εξοργίστηκε και τελικά κυνήγησε τα αυτοκίνητα και τους επιβάτες τους, έκανε αισθητή την παρουσία του και τις επόμενες ημέρες. Πράγματι, από τις 4 έως τις 12 Μαρτίου του 1907 βρίσκουμε να αναφέρονται στις εφημερίδες 4 διαφορετικά επεισόδια «τρομερών επιθέσεων», «γιουχαϊσμάτων» και «λιθοβολισμών» αυτοκινήτων, όχι μόνο στον τόπο του ατυχήματος, αλλά και σε άλλα σημεία της πόλης (βλέπε εικ. 7).<sup>49</sup>

Τα συγκεκριμένα επεισόδια προκάλεσαν έντονη ανησυχία. «Είμαι βέβαιος ότι και οι ίδιοι [οι λιθοβολητές] σήμερα θα ομολογήσουν ότι εδείχθησαν υπερβολικοί και θα δηλώσουν ότι δεν θέλουν οπαδούς και μιμητάς», παρατηρούσε ένας από τους αρθρογράφους της εφημερίδας «Εμπρός» στις 13 του Μάρτη.<sup>50</sup> Φαίνεται πως ο Διοικητής Δαμηλάτης και ο αστυνόμος Πολυχρονάκος βασανίζονταν από παρόμοιους προβληματισμούς. Την ώρα της δημοσίευσης των ειρηνευτικών προτάσεων του «Εμπρός», εκείνοι είχαν επιστρέψει «τυχαίως» στον κατ' έξοχήν «εκτός

Από την άλλη βέβαια, ο Βαμβακάς και οι «αξιότιμοι αυτοκινητισταί» δεν ήταν οι μοναδικοί ενδιαφερόμενοι για τα συμβάντα. Το ατύχημα είχε συμβεί στη μέση ενός εργατικού συνοικισμού και σε τέτοιους τόπους «όλα γίνονταν γνωστά, όλα κυκλοφορούσαν με αφάνταστη ταχύτητα».<sup>48</sup> Το πλήθος που την Κυριακή 4 Μαρτίου συγκεντρώθηκε

ειδικό τύπο του αυτοκινήτου που άρχισε να κυκλοφορεί την δεκαετία του '20. Για παράδειγμα *Εφημερίς των Αυτοκινήτων*, 1 Μαρτίου 1923.

48. Σαλίμπα, *Γυναίκες Εργάτριες...*, 277.

49. Συγκεκριμένα στις οδούς Μεσογειών και Σταδίου. Ανώνυμος, «Πάθημα Αυτοκινήτου», *Αθήναι*, 12 Μαρτίου 1907. Ανώνυμος, «Τα Αυτοκίνητα», *Αθήναι*, 14 Μαρτίου 1907.

50. Ο Περίεργος, «Μια Αποδοκιμασία», *Εμπρός*, 13 Μαρτίου 1907.



ήταν αδιανόητη. Αλλά αυτού του είδους η πρόσκαιρη εγγύτητα μεταξύ ανθρώπων που συνήθως ζούσαν χωρισμένοι από ταξικό και πολιτισμικό χάσμα, κατά κανένα τρόπο δεν ήταν μεμονωμένη· εύκολα βρίσκουμε παρόμοιες σκηνές να διανθίζουν τις εφημερίδες των επόμενων χρόνων. Τον Νοέμβριο του 1908, η Ελληνική Ποδηλατική Εταιρεία, είχε εγκαταλείψει σχεδόν ολοκληρωτικά τα ποδήλατα και τα αυτοκίνητά της περνούσαν «με ιλιγγιώδη ταχύτητα» μέσα από τους δρόμους του Πικερμίου. Τα παιδιά του χωριού άρχισαν να πετροβολούν τα αυτοκίνητα, προκαλώντας την αντίδραση των επιβαίνοντων:

*Ο σωφέρ σταμάτησε, συνέλαβε τον δράστην και τον απήγαγον επί αυτοκινήτου 15 λεπτά μακράν του χωριού του ουρλιάζοντα εις ακατάληπτον Αλβανικὴν γλώσσαν. Ἐπειτα τον ἄφηκεν ελεύθερον. (...)*  
*– Θα του βγη ὀλίγον ξυνός ο περίπατος, [παρατήρησε] ο σωφέρ.*  
*Ξέρετε πόση ὥρα θέλει τώρα για να επιστρέψη εις το χωριό του;*  
*Απάνω κάτω δύο ὥραις!<sup>52</sup>*

Η νέα μηχανή μπορούσε να εισβάλλει σε εθνικώς ύποπτες περιοχές παρά τη θέληση των κατοίκων τους, επαληθεύοντας ότι οι κάτοχοί της κατείχαν τον εθνικό χώρο. Επίσης μπορούσε να μετατρέψει τον χώρο σε χρόνο και τον χρόνο σε τιμωρία. Η αλαζονεία των χρηστών της είχε λοιπόν τους λόγους της αλλά δεν ήταν εντελώς δικαιολογημένη. Γιατί το αυτοκίνητο, μπορεί με την πρώτη ματιά να φαινόταν ως ακατανίκητη μηχανή επανακατασκευής και κατάκτησης του χώρου, αλλά η χρήση του είχε μια λιγότερο εμφανή πλευρά. Συγκεκριμένα, η αυτοκίνηση, ως διαδικασία εισβολής, έφερνε τις ανώτερες τάξεις σε συγκρουσιακή επαφή με τις κατώτερες, όχι σε προκανονισμένες στιγμές, αλλά τυχαία· όχι σε περιβάλλοντα στρατιωτικά ελεγχόμενης τάξης, όπως μια παρέλαση ή οι αγώνες που έως τότε διοργανώνονταν σε στάδια, αλλά μοναχικά, στην καθημερινότητα. Σε τέτοιες συγκρούσεις, οι συσχετισμοί δεν είναι πάντα αυτοί που φανταζόμαστε. Λίγους μήνες μετά από το πάθημα του χωριατόπαιδου του Πικερμίου, τα χωριατόπαιδα της Ελευσίνας βρήκαν μπρος τους το αυτοκίνητο του διαδόχου Κωνσταντίνου που «εξέδραμε» μεταφέροντας, μεταξύ άλλων, την βασιλομήτωρ της Ισπανίας Βεατρίκη. Οι πέτρες που πέταξαν μωλώπισαν τον Διάδοχο Κωνσταντίνο «παρα τον πώγωνα».

52. Ανώνυμος, «Πώς τον ετιμώρησε», *Εμπρός*, 4 Νοεμβρίου 1908.

Όταν ο εκνευρισμένος Διάδοχος «επετίμησε και ερράπισε» τους δράστες, ήρθε αντιμέτωπος με τις μητέρες τους που «ήρχισαν να τον υβρίζουν εις Αλβανικήν γλώσσαν».<sup>53</sup> Ο Διάδοχος ήρθε αντιμέτωπος με παιδιά που τον πετροβολούσαν, αναγκάστηκε να τα κυνηγήσει με τις δικές του σωματικές δυνάμεις, να υποστεί τις ακατάληπτες μητέρες τους και να αποχωρήσει μωλωπισμένος.

Αυτό το στιγμιαίο ράγισμα των κοινωνικών φραγμάτων παρατηρείται καθόλη τη διάρκεια της πρώτης δεκαετίας του εικοστού αιώνα. Ο Βασιλιάς και ο Διάδοχος, έπειτα από βλάβη του αυτοκινήτου τους, αναγκάζονται να ταξιδέψουν με το τραμ, ίσως για πρώτη φορά στη ζωή τους, να περπατήσουν, ή να μείνουν στον ήλιο επί ώρες υπό το βλέμμα περαστικών χωρικών.<sup>54</sup> Ιδιοκτήτες αυτοκινήτων συλλαμβάνονται έπειτα από ατύχημα λόγω της παρέμβασης του πλήθους.<sup>55</sup> Η κυρία Εμπειρικού και ο σωφέρ της οδηγούνται στο αστυνομικό τμήμα έπειτα από ατύχημα με την προστασία της αστυνομίας και τη συνοδεία οργισμένου πλήθους που ήθελε να εξασφαλίσει ότι αυτή τη φορά θα υπάρξει τιμωρία.<sup>56</sup> Ο Διάδοχος παίρνει το τραμ και εξαφανίζεται έπειτα από δυστύχημα σαν τον τελευταίο κοινό παραβάτη.<sup>57</sup>

Το 1910, μια παράξενη δίκη βρισκόταν σε εξέλιξη. Από τη μια ο χωρικός Σπύρος Φαφούτης εκ Καλάμου Αττικής. Από την άλλη ο Βασιλιάς Γεώργιος και ο Πρίγκιπας Ανδρέας. Το βασιλικό αυτοκίνητο είχε συγκρουστεί με τη σούστα του Φαφούτη και ο χωρικός κατηγορούνταν ότι είχε απευθύνει προς τους Βασιλείς τις φράσεις «Ξεύρω εγώ τι θέλετε εσείς απόψε. Θέλετε καθάρισμα» και «Έπρεπε να έχω περίστροφο για να σου μετρήσω το μπόι». Ο εισαγγελέας επέμεινε ιδιαίτερα στο αν όντως ο Φαφούτης, μεταξύ των άλλων «βλασφημιών» του, είχε πει και ότι «εγώ δεν σε λογαριάζω αν (sic) είσαι και ο Βασιλιάς». Η επιμονή του εισαγγελέα είχε αναμφισβήτητα την λογική της, ιδιαίτερα έπειτα από τα γεγο-

53. Ανώνυμος, «Σοβαρόν Επεισόδιον εις τον διάδοχον εν Ελευσίनि», *Εμπρός*, 7 Μαρτίου 1909.

54. Ανώνυμος, «Το Τέλος της Κρίσεως», *Σκριπ*, 13 Μαΐου 1905.

55. Ανώνυμος, «Η Κοινή Αντιπάθεια», *Εμπρός*, 22 Οκτωβρίου 1909.

56. Ανώνυμος, «Νέο Δυστύχημα από Αυτοκίνητο στα Πατήσια: Η Αγανάκτησις του Κόσμου», *Σκριπ*, 23 Μαΐου 1908.

57. Το συμπέρασμα προκύπτει αν το Ανώνυμος, «Παρ' Ολίγον Δυστύχημα εις τον Διάδοχον», *Εμπρός*, 3 Σεπτεμβρίου 1908 διασταυρωθεί με το Ανώνυμος, «Το Αυτοκίνητον του Διαδόχου: Δυστύχημα εις Νεανίδα», *Σκριπ*, 3 Σεπτεμβρίου 1908.



νότα στο Γουδί. Ο Φαφούτης εν τω μεταξύ, σοφά ποιών, είχε προτιμήσει να δικαστεί ερήμην, μάλλον πεπεισμένος ότι στον Κάλαμο Αττικής η εξουσία των ελληνικών δικαστηρίων επιβαλλόταν με δυσκολία.<sup>58</sup>

Η παρουσία του ίδιου του Βασιλιά στο δικαστήριο ως μάρτυρα ήταν και αυτή σημάδι των καιρών. Όπως ξέρουμε, το «κίνημα στο Γουδί» έλαβε χώρα τον Αύγουστο του 1909 υπό την πολιτική ηγεσία του στρατού με την υποστήριξη των μεσαίων, αλλά και των εργατικών κοινωνικών στρωμάτων. Σήμερα θεωρείται πως σηματοδοτεί το τέλος της απόλυτης βασιλικής εξουσίας και τις απαρχές του μετασχηματισμού της Ελλάδας σε σύγχρονη αστική δημοκρατία.<sup>59</sup> Σύμφωνα με τον Γιώργο Μαυρογορδάτο για παράδειγμα, οι νομοθετικές πρωτοβουλίες που ανέλαβε το βενιζελικό καθεστώς μεταξύ του 1910 και του 1920, αποτελούν «ένα οργανικό σύνολο, ένα ενιαίο σχέδιο ορθολογικής οργάνωσης και έγκυρης εκπροσώπησης όλων των βασικών ταξικών συμφερόντων».<sup>60</sup> Ένας από τους πρώιμους νόμους του «βενιζελικού εκσυγχρονισμού» αφορούσε την χρήση του αυτοκινήτου και την σχετική «αστική και ποινική ευθύνη». Ο νόμος ψηφίστηκε τον Νοέμβριο του 1911 και προέβλεπε ότι «εν περιπτώσει θανατώσεως ή σωματικής βλάβης προσώπου τινός δι' αυτοκινήτου εφαρμόζονται αι διατάξεις του ποινικού νόμου». Επίσης αναφερόταν στην συνηθισμένη πρακτική της εγκατάλειψης του θύματος για την οποία προέβλεπε ποινή φυλάκισης «από 6 ημερών μέχρι τριών μηνών». Ταυτόχρονα όμως, ο νόμος προέβλεπε και ότι «ο οδηγός απαλλάσσεται πάσης ποινής, εάν το ατύχημα προήλθεν εξ ελλείψεων του αυτοκινήτου, τας οποίας δεν ηδύνατο μεθ' οιανδήποτε επιμέλειαν να γνωρίση».<sup>61</sup> Επιτέλους, χάρη σε ετούτη την πραγματικά «ορθολογική οργάνωση των ταξικών συμφερόντων», άνθρωποι όπως ο κύριος Σιμόπουλος και ο πρίγκηπας Ανδρέας, μπορούσαν να δικαστούν σύμφωνα με

58. Ανώνυμος, «Η Χθεσινή Δίκη του Πλημμελειοδικείου», *Εμπρός*, 21 Δεκεμβρίου 1910.

59. Για το κίνημα στο Γουδί δες Θ. Μποχώτης, «Η Εσωτερική Πολιτική», στο: *Ιστορία της Ελλάδας του 20<sup>ου</sup> Αιώνα*, τ. Α2, Χ. Χατζηιωσήφ (επιμ.), Αθήνα: Βιβλιόραμα, χ.χ., 37-105.

60. Γ. Μαυρογορδάτος, «Βενιζελισμός και Αστικός Εκσυγχρονισμός», στο: *Βενιζελισμός και Αστικός Εκσυγχρονισμός*, Γ. Μαυρογορδάτος & Χ. Χατζηιωσήφ (επιμ.), Ηράκλειο, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, 1988, 12.

61. «Συνεδρίασις ΡΟΔ' της 23ης Νοεμβρίου 1911» στο Πρακτικά Βουλής 8/10/1911-21/12/1911, 464-468.



τον νόμο όπως κάθε πολίτης. Αλλά και να αποφύγουν την καταδίκη επικαλούμενοι τις μυστηριώδεις ιδιότητες του παράξενου μηχανήματος. Η προνοητικότητα του νομοθέτη να συμπεριλάβει τη δυνατότητα απόδοσης ευθύνης στο μηχανήμα και τα απρόσιτα στη γνώση μας ελαττώματά του δεν θα έπρεπε να μας εκπλήσσει. Μεταξύ των βασικών εισηγητών του νόμου βρίσκουμε τον κύριο Π. Καραπάνο, βουλευτή και φανατικό αυτοκινητιστή. Μόλις ένα χρόνο πριν, το αυτοκίνητο του Καραπάνου είχε σκοτώσει τον «30ετή Ι. Ευαγγέλου». Ήταν 10 το βράδυ της 6 Αυγούστου του 1910 και στο αυτοκίνητο «επέβαινε εύθυμος φιλική ομάς».<sup>62</sup>

### Η μάχη για τον χώρο ως διαλεκτική: Συμπεράσματα.

Η Ζιζή Σαλίμπα τελειώνει το κομμάτι του βιβλίου της που ασχολείται με τις συνθήκες ζωής των εργατριών στο γύρισμα του αιώνα διαπιστώνοντας την ύπαρξη ενός χώρου κοινωνικά διαχωρισμένου. «Η ύπαιθρος ανήκει στις λαϊκές τάξεις, τα σαλόνια – ιδιωτικοί χώροι στις αστικές».<sup>63</sup> Όπως είναι λογικό, αυτός ο κάθετος διαχωρισμός δεν ήταν μόνο ένας διαχωρισμός χρήσεων. Ταυτόχρονα ήταν και ένας διαχωρισμός των εννοήσεων του χώρου. Για τις λαϊκές τάξεις η «ύπαιθρος» ήταν οι συγκεκριμένοι τόποι όπου διεξάγονταν οι διαδικασίες εργασίας και αναπαραγωγής της εργατικής δύναμης. Για την αστική τάξη η «ύπαιθρος» ήταν ο αφηρημένος χώρος της εθνικής επικράτειας η οποία στις αρχές του εικοστού αιώνα ομογενοποιούνταν όλο και περισσότερο «με την άρση, τη μετάθεση, ή την εξασθένιση των φραγμών που έβαζαν στον χώρο οι γεωγραφικές συνθήκες, οι οικονομικές σχέσεις και οι κοινωνικοί δεσμοί».<sup>64</sup>

Το αυτοκίνητο έκανε την πρώτη του εμφάνιση στην Ελλάδα ως μηχανή ταχύτητας, προορισμένη αποκλειστικά για χρήση εκ μέρους των ανώτατων κοινωνικών στρωμάτων και ταυτόχρονα ως εργαλείο ατομι-

62. Για τις παρεμβάσεις του Καραπάνου στην κοινοβουλευτική συζήτηση περί αυτοκινήτων, Ανώνυμος, «Η Βουλή: Ψήφισις Νομοσχεδίων», *Σκριπ*, 23 Νοεμβρίου 1911. Για την «εύθυμο ομάδα» και τον θάνατο του Ευαγγέλου, «Θανάσιμος Τραυματισμός υπό Αυτοκινήτου», *Εμπρός*, 7 Αυγούστου 1910.

63. Σαλίμπα, 296.

64. Χρήστος Χατζηιωσήφ, «Εισαγωγή», στο: *Ιστορία της Ελλάδας του 20<sup>ου</sup> Αιώνα...*, 11.

κού ξεπεράσματος των «φραγμών» που έως τότε διέτρεχαν τον χώρο και ομογενοποίησής του. Η πρωτοφανής ταχύτητα του αυτοκινήτου μετέτρεπε τη διάλυση του χώρου σε συγκεκριμένη, ατομική, ηδονική αίσθηση. Η νέα προσβασιμότητα του χώρου που προσέφερε το αυτοκίνητο βρισκόταν σε αρμονία με την ειδική εννόηση του χώρου από την άρχουσα τάξη. Η μάζα και η ισχύς του αυτοκινήτου, μιας μεγάλου μεγέθους ιδιωτικής μηχανής που εισέβαλλε σε δημόσιο χώρο, εξασφάλιζαν τον βίαιο παραγκωνισμό των υπολοίπων χρηστών του χώρου.

Οι ιδιοκτήτες των αυτοκινήτων πραγματοποίησαν την εισβολή τους στο χώρο με ενθουσιασμό και με την χαρακτηριστική αυτοπεποίθηση που προσδίδει η τεχνολογική υπεροπλία. Σύντομα όμως ανακάλυψαν ότι η ισχύς της νέας μηχανής αποδεικνυόταν πενιχρή μπροστά στη ισχύ των κοινωνικών δυνάμεων που βρήκαν απέναντί τους. Το εγχείρημά τους δεν μπορούσε να έρθει εις πέρας αποκλειστικά με την κατοχή και τη χρήση μιας μηχανής. Μαζί χρειαζόταν να εφευρευθούν νέες εννοήσεις του δημόσιου και του ιδιωτικού, νέες εννοήσεις της αστικής ευθύνης, εν ολίγοις μια νέα «κοινή λογική» για τον χώρο, την ιδιοκτησία, την μετακίνηση, κάποιες φορές ακόμη και για την ζωή και τον θάνατο. Η ισχύς της νέας μηχανής θα παρέμενε πενιχρή έως ότου αυτή η κατασκευή, η νοσηματοδότηση του αυτοκινήτου, ολοκληρωνόταν. Και αυτή η κατασκευή δεν ήταν δυνατόν να γίνει δίχως να ληφθούν υπ' όψη οι σχετικές γνώμες των κατώτερων τάξεων.

Στις δεκαετίες που ακολούθησαν αυτή η διαδικασία διαλεκτικής κατασκευής νέων εννοιών συνεχίστηκε και είναι αυτή η ιστορική διαδικασία που θα πρέπει να αντιληφθούμε ως «εισαγωγή του αυτοκινήτου στην Ελλάδα». Οπωσδήποτε ήταν μια διαδικασία αιματηρή και οπωσδήποτε το τίμημά της πληρώθηκε κατά κύριο λόγο από την εργατική τάξη, δίχως πολλές άμεσες συνέπειες για τους αυτουργούς. Κατά κανένα τρόπο όμως δεν ήταν μια διαδικασία μονόπλευρη. Αν σήμερα τείνουμε να την παραβλέπουμε, όπως και πολλές άλλες παρόμοιες, είναι γιατί ζούμε έπειτα από την ολοκλήρωσή της, αλλά και γιατί οι κοινωνίες μας τείνουν να αντιλαμβάνονται την τεχνολογία και την χρήση της ως υπόθεση διαρκούς ομαλής λειτουργίας.

Στα όσα προηγήθηκαν, αντιθέτως, προσπαθήσαμε να εφαρμόσουμε την θέση του Paul Virilio σύμφωνα με την οποία το ατύχημα μας λέει πολύ περισσότερα για την πολιτισμική επίδραση της τεχνολογίας από

όσα θα μπορούσε ποτέ να μας πει το θέαμα της ομαλής λειτουργίας της.<sup>65</sup> Οι πηγές που χρησιμοποιήσαμε αφορούν βίαια ατυχήματα, βλάβες και συγκρούσεις, δηλαδή ακραίες στιγμές μιας κατά τα άλλα «κανονικής» χρήσης, στιγμές που αναπόφευκτα διαφεύγουν αν κοιτάζουμε αποκλειστικά την «κανονική λειτουργία», την «ομαλή καθημερινότητα» των καπιταλιστικών κοινωνιών και των τεχνολογιών τους. Στις συγκεκριμένες ακραίες στιγμές, τα ανώτατα στρώματα της κοινωνίας έρχονταν σε στιγμιαία αλλά βίαιη επαφή με τα κατώτατα. Μπορούμε λοιπόν να διακρίνουμε το είδος των σχέσεων μεταξύ τους, τους λόγους και τα νοήματα που χαρακτηρίζουν αυτές τις σχέσεις με μια καθαρότητα που δεν μπορεί να βρεθεί αλλού. Τα ατυχήματα με αυτοκίνητο στην Αθήνα των αρχών του εικοστού αιώνα ήταν, εκτός των άλλων, στιγμές όπου οι αόρατοι φάνονταν· και είναι κατά τη διάρκεια αυτών των στιγμών που είναι ορατοί σήμερα στις ιστορικές πηγές, πολλές φορές μάλιστα απαλλαγμένοι από την «τεράστια συγκατάβαση των μεταγενέστερων».<sup>66</sup> Είναι, πρώτα απ' όλα, αυτή η σπανιότατη στιγμιαία ορατότητα που κάνει τα ατυχήματα με αυτοκίνητο θέμα άξιο αναφοράς.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Bijker, W., *Of Bicycles, Bakelites and Bulbs: Toward a Theory of Sociotechnical Change*, London/Cambridge: MIT Press, 1995.

Borg, K., *Auto Mechanics: Technology and Expertise in Twentieth-Century America*, Baltimore: The John Hopkins University Press, 2007.

Caffentzis, G., 'Why Machines Cannot Create Value, or Marx's Theory of Machines', στο: *Cutting Edge: Technology, Information, Capitalism and Social Revolution*, Jim Davis, Thomas Hirschl και Michael Stark (επιμ.), New York: Verso, 1997, 29-56.

Γιαταγάνα Ξ. και Ματζώρου Β. (επ.), *Ελευθέριος Σκιαδάς, οι Συνοικίες των Αθηνών: Η Πρώτη Επίσημη Διάρθρωση, 1908*, Αθήνα: Πολιτισμικός Οργανισμός Δήμου Αθηναίων, 2001.

---

65. P. Virilio, *Speed and Politics*, μτφρ. M. Polizzotti, Los Angeles: Semiotext(e), 2006, (γαλλ. Εκδ. 1977), passim. Duffy, 211.

66. E. P. Thompson, *The Making of the English Working Class*, London: Penguin Books, 1991, 12.

- Duffy, E., *The Speed Handbook: Velocity, Pleasure, Modernism*, Durham/London: Duke University Press, 2009.
- Jain, S., 'Dangerous Instrumentality: The Bystander as Subject in Automobility', *Cultural Anthropology*, 19/1 (2004), 61-94.
- Καραδήμου – Γερολύμπου, Α., «Πόλεις και Πολεοδομία», στο: *Ιστορία της Ελλάδας του 20<sup>ου</sup> Αιώνα*, 8τ., τ.Α1, Χ. Χατζηιωσήφ (επιμ.), Αθήνα: Βιβλιόραμα, χ.χ., 223-253.
- Κορασίδου, Μ., *Οι Άθλιοι των Αθηνών και οι Θεραπευτές τους: Φτώχεια και Φιλανθρωπία στην Ελληνική Πρωτεύουσα τον 19<sup>ο</sup> Αιώνα*, Αθήνα: Κέντρο Νεοελληνικών Ερευνών, 1995.
- Κουλούρη, Χ., *Αθλητισμός και Όψεις της Αστικής Κοινωνικότητας: Γυμναστικά και Αθλητικά Σωματεία (1870 – 1922)*, Αθήνα: Κέντρο Νεοελληνικών Ερευνών ΕΙΕ, 1997.
- Λεοντίδου, Λ., *Πόλεις της Σιωπής: Εργατικός Εποικισμός της Αθήνας και του Πειραιά, 1909 – 1940*, Αθήνα, Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, 1989.
- Μαρξ, Κ., *Grundrisse: Βασικές Γραμμές της Κριτικής της Πολιτικής Οικονομίας*, 3τ., τ. Β, μτφρ. Διονύσης Διβάρης, Αθήνα: Στοχαστής, χ.χ.
- Marx, K., *Capital*, 3τ., τ.Α, London: Penguin, 1990.
- Μαυρογόνατου, Γ., *Η Υδροδότηση της Αθήνας: Από τα Δίκτυα στο Δίκτυο, 1880 – 1930*, Αδημοσίευτη Διδακτορική Διατριβή, Αθήνα: ΜΙΘΕ/ΣΕΜΦΕ, 2009.
- Μαυρογορδάτος, Γ., «Βενιζελισμός και Αστικός Εκσυγχρονισμός», στο: *Βενιζελισμός και Αστικός Εκσυγχρονισμός*, Γ. Μαυρογορδάτος & Χ. Χατζηιωσήφ (επιμ.), Ηράκλειο, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, 1988, 9-19.
- McShane, C., *Down the Asphalt Path: The Automobile and the American City*, New York: Columbia University Press, 1994.
- Μπίρης, Κ., *Αι Αθήναι: Από τον 19<sup>ο</sup> εις τον 20<sup>ο</sup> Αιώνα*, Αθήνα: Μέλισσα, 1966.
- Μποχώτης, Θ., «Η Εσωτερική Πολιτική», στο: *Ιστορία της Ελλάδας του 20<sup>ου</sup> Αιώνα*, 8τ., τ.Α2, Χ. Χατζηιωσήφ (επιμ.), Αθήνα: Βιβλιόραμα, χ.χ., 37-105.
- Norton, P., 'Street Rivals: Jaywalking and the Invention of the Motor Age Street', *Technology and Culture*, 48/2 (2007), 331-359.
- Norton, P., *Fighting Traffic: The Dawn of the Motor Age in the American City*, Cambridge/London: MIT Press, 2008.
- Ρούπα Ε. και Χεκίμογλου Ε., *Η Ιστορία του Αυτοκινήτου στην Ελλάδα: Εμπόριο*

και Παραγωγή στη Μέγγενη του Κράτους, 1894 - 1986, Αθήνα: Economia, 2009

Σαλίμπα, Ζ., *Γυναίκες Εργάτριες στην Ελληνική Βιομηχανία και στη Βιοτεχνία 1870 - 1922*, Αθήνα: Κέντρο νεοελληνικών Ερευνών, 2002.

Thompson, E., *The Making of the English Working Class*, London: Penguin Books, 1991<sup>4</sup>.

Χατζημιχάλης, Π., *Συγκοινωνία και Μεταφοραί*, Αθήνα: 1938.

Χατζηιωσήφ, Χ., «Εισαγωγή», στο: *Ιστορία της Ελλάδας του 20<sup>ου</sup> Αιώνα*, 8τ., τ. Α1, Χ. Χατζηιωσήφ (επιμ.), Αθήνα: Βιβλιόραμα, χ.χ., 9-39.

Vardi, I., 'Auto Thrill Shows and Destruction Derbies, 1922 - 1965: Establishing the Cultural Logic of the Deliberate Car Crash in America', *Journal of Social History*, 45/1 (2011), 20-46.

Virilio, P., *Speed and Politics*, μτφρ. Μ. Polizzotti, Los Angeles: Semiotext(e), 2006, (γαλλ. Εκδ. 1977).