

Πώς είναι να ζεις στην πρωτεύουσα; «Μεγάλο πράγμα, φίλε μου», έλεγαν όσοι λάχαινε να έχουν επισκεφτεί το Ναύπλιο: «Τα έχεις όλα στα πόδια σου και δε χρειάζεται να ταξιδεύεις μέρες με το γαϊδουράκι για να δεις κάποιον αρμόδιο».

Κατά έναν περίεργο τρόπο, οι Αθηναίοι έμαθαν αμέσως ότι θα γίνονταν πρωτευουσιάνοι. Ήταν 18 Σεπτεμβρίου του 1834, όταν υπογράφηκε το διάταγμα, που αναβάθμιζε την αρχαία πόλη σε πρωτεύουσα του κράτους. Οι κάτοικοι ονειρεύονταν μεγαλεία και οι πιο προνοητικοί έσπευδαν ν' αγοράσουν γη. Σίγουρα θα αποκτούσε αξία. Πρωτεύουσα είναι αυτή!

Είχαν επαναστατήσει κατά των Τούρκων στις 21 Απριλίου 1821 και κατέλαβαν την Ακρόπολη στις 10 Ιουνίου του 1822. Η πόλη αριθμούσε τότε 8.645 κατοίκους. Στις 24 Μαΐου του 1827, οι Τούρκοι την ξαναπήραν. Παρέδωσαν την Ακρόπολη και εγκατέλειψαν την πόλη στις 31 Μαρτίου 1833. Ένα χρόνο αργότερα, στις 18 Σεπτεμβρίου του 1834, η Αθήνα ανακηρύχθηκε πρωτεύουσα της Ελλάδας. Στις 10 Δεκεμβρίου του ίδιου χρόνου, ο βασιλιάς Όθων και οι αρχές εγκαταστάθηκαν σ' αυτήν με κάθε επισημότητα. Η αύξηση του πληθυσμού ήταν ραγδαία τα τελευταία δέκα χρόνια και οι κάτοικοι ήσαν κιόλας 12.000!

Υπήρχαν όλες οι προϋποθέσεις να δημιουργηθεί μια πανέμορφη μεγαλούπολη με βάση το πολεοδομικό σχέδιο που είχαν φτιάξει από το 1831 οι αρχιτέκτονες Σταμάτης Κλεάνθης και Έντουαρντ Σάουμπερτ. Το έργο εγκρίθηκε με διάταγμα στις 29 Ιουνίου του 1833 αλλά τον επόμενο χρόνο κλήθηκε ο αρχιτέκτονας Κλέντσε να το βελτιώσει. Αυτός, όμως, μάλλον το κατέστρεψε: μίκρυνε το πλάτος των δρόμων και σχεδίασε μια γραφική κωμόπολη ανάμεσα στην Ακρόπολη και του Φιλοπάππου. Η οδός Πανεπιστημίου γλίτωσε με πλάτος 32 μέτρα.

Το 1856, ο πληθυσμός είχε φτάσει τους 30.000 κατοίκους και το 1889 ξεπέρασε τους 107.000. Νέες συνοικίες σχηματίζονταν από τους νέους κατοίκους χωρίς σχέδια και χωρίς πρόγραμμα. Οι 125.000 από τους πρόσφυγες της Μικράς Ασίας, που κατέλυσαν σ' αυτήν, έκαναν την κατάσταση να επιβαρυνθεί. Προστέθηκαν οι κάτοικοι των χωριών, που συνέρεαν κατά χιλιάδες, καθώς η ανάπτυξη της βιομηχανίας ζητούσε νέα χέρια, η συγκέντρωση όλων των υπηρεσιών στην πρωτεύουσα οδηγούσε την επαρχία σε μααρασμό και οι άνθρωποι αναζητούσαν καλύτερες συνθήκες ζωής: εκπαίδευση, ψυχαγωγία, ανέσεις κ.λπ. Ήταν το μεγάλο ρεύμα της αστυφιλίας, όπως το ονόμασαν. Ταυτόχρονα, ο οικοδομικός οργανισμός της δεκαετίας του '60, όταν η κυβέρνηση του Κωνσταντίνου Καραμανλή έδωσε την άδεια να κτισθούν πολυώροφες πολυκατοικίες ακόμα και στους πιο στενούς δρόμους, οδήγησε στη

δημιουργία της τσιμεντούπολης, όπως κατάντησε τελικά η άλλοτε όμορφη πόλη.

Ένα από τα πρώτα προβλήματα ήταν το ότι στη νέα πρωτεύουσα δεν υπήρχε σύστημα ύδρευσης. Νερό έπαιρναν από τις βρύσες και τις πηγές που υπήρχαν. Στα 1834, θυμήθηκαν το αρχαίο Αδριάνειο υδραγωγείο, που λειτουργούσε ως το 1730. Το επισκεύασαν και το ξαναχρησιμοποίησαν. Εκεί, συγκεντρώνονταν τα νερά της Πεντέλης και με έναν αγωγό που ξεπερνούσε τα 17,5 χλμ. έφταναν στη Δεξαμενή, στο Λυκαβηττό. Το 1925, η εταιρεία Ούλεν ανέλαβε να λύσει οριστικά το πρόβλημα με το φράγμα της λίμνης του Μαραθώνα, που εγκαινιάστηκε το 1931. Το 1977 εγκαινιάστηκε το έργο της λίμνης Υλίκης και το 1981 το φράγμα του Μόρνου.

Τον χειμώνα του 1989 - 90 ξηρασία έπληξε τη χώρα. Τα αποθέματα άρχισαν να μειώνονται και ο κίνδυνος να μείνει η πρωτεύουσα χωρίς νερό ήταν μεγάλος. Το καλοκαίρι του 1990 πέρασε με συνεχείς εκκλήσεις για οικονομία και με απαγορεύσεις. Ο επόμενος χειμώνας έφερε βροχές και απομάκρυνε το φάσμα της λειψυδρίας. Υπήρχε αρκετό νερό για το καλοκαίρι του 1991. Αλλά το πρόβλημα παρέμενε καθώς η πρωτεύουσα χρειαζόταν κατά μέσο όρο 1.000.000 κυβικά νερό κάθε μέρα. Τα έργα από τις πηγές του Αναβάλου και η άφθονη βροχή των επόμενων χρόνων απομάκρυναν το φάσμα της λειψυδρίας. Η ΕΥΔΑΠ αισιοδοξεί για το μέλλον.

Στη νέα πρωτεύουσα όμως, ούτε δημόσιος φωτισμός υπήρχε. Όταν ο ήλιος βασίλευε, η πόλη βυθιζόταν στο σκοτάδι. Στα σπίτια, είχαν τα λυχνάρια. Το 1835, ο δήμος έβαλε δεκαπέντε φανάρια με λάμπες λαδιού σε μερικά κεντρικά σημεία. Ως το 1850, τα φανάρια λαδιού είχαν φτάσει τα 200. Στη συνέχεια, τα αντικατέστησαν με φανάρια πετρελαίου κι από το 1862 με λάμπες φωταερίου. Οι λάμπες πετρελαίου καταργήθηκαν σταδιακά ως το 1873. Από το 1889, άρχισε ο ηλεκτροφωτισμός της πόλης αλλ' ως το 1915 ήταν ελάχιστος. Το 1926, τον ηλεκτροφωτισμό ανέλαβε η ΗΕΑΠ (Ηλεκτρική Εταιρεία Αθηνών Πειραιώς) που βελτίωσε τον σταθμό παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος στο Νέο Φάληρο και δημιούργησε τον σταθμό στο Κερατσίνι. Αργότερα, ο σταθμός στο Νέο Φάληρο καταργήθηκε και η πόλη άρχισε να παίρνει ρεύμα από το Αλιβέρι της Εύβοιας. Το 1950, δημιουργήθηκε η ΔΕΗ (Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού) κι όλες οι εταιρείες παραγωγής ρεύματος (ανάμεσά τους και η ΗΕΑΠ) απορροφήθηκαν σ' αυτήν.

Ούτε δημόσιες μεταφορές υπήρχαν στη νέα πρωτεύουσα, όπου χρησιμοποιούσαν το γαϊδουράκι και την γκαμήλα. Το 1833, εμφανίστηκαν οι πρώτες ιδιωτικές άμαξες. Ανήκαν όλες σε Βαυαρούς. Μετά, κάποιοι Αθηναίοι επιχειρηματίες έφεραν από την Ιταλία μεγάλες μεταχειρισμένες άμαξες για τη μεταφορά επιβατών με εισιτήριο. Το 1860, καθιερώθηκε τακτική συγκοινωνία Αθήνας - Πειραιά με άμαξες. Τρία χρόνια πριν, το 1857, άρχισε να κατασκευάζεται η πρώτη σιδηροδρομική γραμμή από τον Πειραιά ως το Θησείο. Το έργο ολοκληρώθηκε το 1869, ενώ αργότερα (1895) η γραμμή επεκτάθηκε ως την Ομόνοια.

Μια νέα σιδηροδρομική γραμμή άρχισε να λειτουργεί το 1883: Το «θηρίο» όπως το ονόμασαν οι Αθηναίοι. Κινιόταν στη γραμμή πλατεία Αττικής - Κηφισιά (καταργήθηκε το 1938). Το 1885, εγκαινιάστηκε και η σιδηροδρομική γραμμή Ηράκλειο - Λαύριο και, πέντε χρόνια αργότερα, στα 1890, ένα ατμοκίνητο τρενάκι με επτά βαγόνια, ο «κολοσούρτης», όπως το βάφτισαν οι Αθηναίοι. Έκανε το δρομολόγιο Ακαδημία - Καλλιθέα - Παλιό Φάληρο.

Το 1904, τα τρένα της γραμμής Πειραιάς - Ομόνοια έγιναν ηλεκτροκίνητα, ενώ το 1908 εμφανίστηκαν τα πρώτα τραμ. Όμως, η μεγάλη επανάσταση στις αθηναϊκές συγκοινωνίες έγινε το 1922. Τότε, έκαναν την εμφάνισή τους στους δρόμους τα πρώτα λεωφορεία: Μπορούσαν να μεταφέρουν δεκατρείς καθιστούς επιβάτες. Στα 1925, η αγγλική εταιρεία Πάουερ και οι μικρές ελληνικές ενώθηκαν και σχημάτισαν δύο μεγάλες: Την ΕΕΣ (Εταιρεία Ελληνικών Σιδηροδρόμων) που ανέλαβε την εκμετάλλευση των τρένων της Αθήνας και την ΗΕΜ (Ηλεκτρική Εταιρεία Μεταφορών), που ανέλαβε την εκμετάλλευση των τραμ. Στα 1930, ο ΕΕΣ ένωσε την Ομόνοια με την πλατεία Αττικής με ενδιάμεσο σταθμό στην πλατεία Βικτορίας, δημιουργώντας τη γραμμή Πειραιάς - Ομόνοια - Κηφισιά που λειτουργεί ως σήμερα.

Η ΗΕΜ έφερε τα μοντέρνα τότε πράσινα τραμ κι από το 1940 τα ακόμα πιο σύγχρονα κίτρινα. Αλλά, από το 1954, οι γραμμές των τραμ άρχισαν να ξηλώνονται. Ήρθαν τα πιο ευέλικτα τρόλεϊ. Επαναλειτούργησε από τον Ιούλιο του 2004.

Το άπλωμα της σύγχρονης πόλης ξεκίνησε από τους πρόποδες της Ακρόπολης: Η Πλάκα είναι η πιο παλιά συνοικία και γι' αυτό λέγεται και Παλιά Αθήνα. Χάρη και σε ορισμένους προστατευτικούς νόμους που θεσπίστηκαν ανάμεσα στο 1975 και το 1990, διατηρεί το παλιό της χρώμα. Από αυτήν προέκυψε η νέα πόλη. Δυτικά της Πλάκας αρχίζει το Μοναστηράκι, η παλιά εμπορική συνοικία με συνέχειά της του Ψυρρή. Η ρυμοτομία και τα σπίτια της, παλιά, έμοιαζαν με της Πλάκας. Εκεί είχαν τα στέκια τους οι «κουτσαβάκηδες», οι μάγκες της παλιάς Αθήνας. Το Μεταξουργείο είναι μια ακόμη παλιά και μεγάλη συνοικία. Πήρε το όνομά της από το πρώτο εργοστάσιο επεξεργασίας του μεταξιού που κτίστηκε εκεί το 1854. Σήμερα, είναι υποβαθμισμένη, όπως και οι γειτονικές Αχαρνών και Αττικής. Πλάι σ' αυτές αναπτύχθηκαν τα Σεπόλια και η συνοικία του Αγ. Νικολάου Πευκακίων.

Οι συνοικίες Μακρυγιάννη, Βεΐκου και Κουκάκι αρχικά αποτελούσαν κτήματα, τα οποία το κράτος είχε παραχωρήσει σε αγωνιστές του 1821. Ανατολικά τους, αναπτύχθηκαν οι συνοικίες Νέος Κόσμος και Κυνόσαργες. Νοτιοδυτικά της Ακρόπολης, δημιουργήθηκαν οι συνοικίες Κεραμεικός, Λαχαναγορά (παλιά και νέα) και Πετράλωνα. Κι ανάμεσα στην παλιά και νέα Λαχαναγορά, το Γκάζι. Και μετά τη νέα Λαχαναγορά, η συνοικία Ρουφ που είχε στρατώνες, αποθήκες και βοηθητικό σιδηροδρομικό σταθμό: Μπήκε στο «σχέδιο πόλεως» μόλις το 1932. Οι περισσότερες από αυτές τις συνοικίες είναι σήμερα υποβαθμισμένες, όπως και οι συνοικίες του Λόφου Σκουζέ και του Κολωνού. Πλάι στην Ιερά οδό, αναπτύχθηκε η συνοικία του Βοτανικού. Προέκτασή της είναι οι συνοικίες Ασυρμάτου, Βούθουλα και Αγ. Σάββα. Εγκαταλειμμένες επί δεκαετίες από την πολιτεία, συμπληρώνουν την εικόνα της υποβαθμισμένης Δυτικής Αθήνας.

Η πρώτη συνοικία που ιδρύθηκε πέρα από τα όρια της παλιάς πόλης, ήταν η Νεάπολη, εξοχικό προάστιο αρχικά. Δίπλα της αναπτύχθηκαν τα Εξάρχεια, που απλώθηκαν ως τη συνοικία του Μουσείου. Αμέσως μετά, αναπτύχθηκε η συνοικία Αγγελοπούλου (προάστιο παλιότερα) και πλάι της οι συνοικίες Γκύζη και Αβέρωφ (από το όνομα των φυλακών). Πιο πέρα, γύρω από τη διασταύρωση των λεωφόρων Β. Σοφίας και Αλεξάνδρας αναπτύχθηκε η συνοικία των Αμπελοκήπων. Στην αρχή ήταν εξοχή με λίγες βίλες. Στη συνέχεια πυκνοκατοικήθηκε εξαιτίας και των νοσοκομείων που δημιουργήθηκαν εκεί. Γύρω από τους Αμπελόκηπους ξεπρόβαλαν οι συνοικίες πλατείας Μαβίλη, Ερυθρού Σταυρού, Γηροκομείου και Ελληνορώσων.

Γύρω στα 1900 δημιουργήθηκε η συνοικία Κολωνακίου, στους πρόποδες του Λυκαβηττού. Η προνομιακή της θέση (γειτονική στα τότε νέα ανάκτορα - τη σημερινή Βουλή - και με όμορφη θέα) ανέβασε τις τιμές των οικοπέδων με αποτέλεσμα να εξελιχθεί σε πολύ αριστοκρατική.

Ως το 1910, η περιοχή από την πλατεία Αγάμων (μετά την Αγγελοπούλου) ως το τέρμα Πατησίων, ήταν γεμάτη λαχανόκηπους. Οι Αθηναίοι πήγαιναν εκεί εκδρομή την Πρωτομαγιά για να μαζέψουν αγριολούλουδα. Όμως, στη δεκαετία 1910 - 1920, δημιουργήθηκαν ραγδαία οι αρχικά φτωχικές συνοικίες Αγάμων, Κολιάτσου, Αγ. Λουκά, Κλωναρίδου, Κυπριάδου, Αλυσίδας, Κάτω Πατησίων. Μετά τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο, οι συνοικίες αυτές γνώρισαν πολύ γοργή ανάπτυξη, ενώ η πυκνή δόμηση τις οδήγησε στην υποβάθμιση.

Στα ανατολικά του καλλιμάρμαρου, δημιουργήθηκε στα χρόνια των Βαλκανικών πολέμων το Παγκράτι. Η συνοικία γνώρισε μεγάλη ανάπτυξη μετά το 1922. Σχεδόν προέκταση στο Παγκράτι, μετά το 1920, δημιουργήθηκε το Γουδή. Η συνοικία αναπτύχθηκε γρήγορα εξαιτίας των στρατιωτικών εγκαταστάσεων που προϋπήρχαν εκεί και, μετά το 1965, της πανεπιστημιούπολης.

Στους νότιους πρόποδες των Τουρκοβουνίων, μετά τους Βαλκανικούς πολέμους, αναπτύχθηκε η συνοικία της Κυψέλης, που γρήγορα απλώθηκε νοτιοδυτικά για να δημιουργηθούν οι συνοικίες της Αγ. Ζώνης και (μετά το 1935) της αριστοκρατικής Φωκίωνος Νέγρη.

Πιο νωρίς, μετά τη μικρασιατική καταστροφή, πλάι στις συνοικίες Αγγελοπούλου και Φωκ. Νέγρη αναπτύχθηκε το Πολύγωνο: Μια απέραντη συνοικία με χαμόσπιτα προορισμένα να στεγάσουν τους ξεριζωμένους πρόσφυγες. Ανάλογη συνοικία δημιουργήθηκε απέναντι από το γήπεδο του Παναθηναϊκού, ενώ, πλάι στη λεωφόρο Συγγρού, στο ύψος του παλιού εργοστασίου Φιξ, χτίστηκαν άθλιες πολυκατοικίες για να στεγάσουν πρόσφυγες, δημιουργώντας τη συνοικία Δουργούτη. Και οι τρεις δεν υπάρχουν πια. Στην πρώτη δημιουργήθηκε η συνοικία Ευελπίδων, που σήμερα είναι από τις πιο ακριβές εξαιτίας των δικαστηρίων που μεταφέρθηκαν εκεί. Η δεύτερη έχει υπαχθεί στους Αμπελόκηπους και η τρίτη στο Νέο Κόσμο.

(Ελεύθερος Τύπος, 16-21.9.2013) (τελευταία επεξεργασία, 22.9.2013)