

Ο «μακρύς» Μάρτης του 1975: Η απεργία και η κινητοποίηση των ιδιοκτητών ταξί στην Αθήνα

ΣΤΙΣ 7 ΜΑΡΤΙΟΥ 1975, ΔΙΑΚΟΣΙΟΙ ΠΕΡΙΠΟΥ ιδιοκτήτες ταξί ακινητοποιούν τα οχήματά τους σε μια αλάνα στην περιοχή του Αλίμου. Πρόκειται για την απαρχή της πιο βίαιης απεργίας στην πρώιμη μεταπολίτευση. Στο άρθρο αυτό παρουσιάζονται τα κομβικά σημεία και τα βασικά χαρακτηριστικά της κινητοποίησης, που έλαβε χώρα στην Αθήνα μεταξύ 7ης Μαρτίου και 15ης Απριλίου του 1975. Οι πρωταγωνιστές της απεργίας αυτής θα συνεχίσουν τις κινητοποιήσεις καθ' όλη τη διάρκεια της δεκαετίας του '70, συμβάλλοντας στη δημιουργία του σημερινού συνδικαλιστικού φορέα των ιδιοκτητών ταξί, του Σ.Α.Τ.Α. (Συνδικάτο Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής), το 1984. Ο Μάρτιος αποκαλείται «μακρύς» όχι μόνο γιατί η κινητοποίηση είχε διάρκεια πάνω από τριάντα μέρες, αλλά και γιατί όσα συνέβησαν τον Μάρτιο του 1975 προσδιόρισαν σε μεγάλο βαθμό το περιεχόμενο, τον χαρακτήρα και το ύφος του συνδικαλισμού στον χώρο των ιδιοκτητών ταξί κατά τη Μεταπολίτευση και αποτέλεσαν ριζική τομή με το παρελθόν.

Η βασική θέση, που υποστηρίζεται, συνίσταται στο ότι οι βίαιες ανακατανομές που συνέβησαν στο πεδίο της ιδιοκτησίας των ταξί το 1964, με νομοθετικό διάταγμα της κυβέρνησης Γ. Παπανδρέου, και το 1967, με αναγκαστικό νόμο του δικτατορικού καθεστώτος, επηρέασαν σημαντικά την κοινωνική σύνθεση των ιδιοκτητών ταξί, με συνέπεια να αναπτυχθούν εντός του κλάδου δυνάμεις, οι οποίες ήταν αποκλεισμένες προδικτατορικά από την ιδιοκτησία ταξί, αλλά έμπειρες στον συνδικαλισμό και, ιδίως, στον κλάδο των οδηγών που «νοίκιαζαν» βάρδια σε ταξί για να εργαστούν.

Η κινητοποίηση των ιδιοκτητών ταξί το 1975
στο πλαίσιο της πολιτικής συγκρουσιαικότητας:
θεωρητικές και μεθοδολογικές προεπισκοπήσεις

Η κινητοποίηση των ιδιοκτητών ταξί τον Μάρτιο του 1975 είχε τα χαρακτηριστικά της πολιτικής συγκρουσιαικότητας. Συγκρουσιακή ή διεκδικητική πολιτική έχουμε όταν τα υποκείμενα που δεν έχουν πόρους και συστηματική πρόσβαση στην εξουσία, αλληλεπιδρούν συλλογικά, δημόσια και με επεισοδιακό τρόπο διατυπώνοντας αιτήματα, αποδέκτης των οποίων είναι μια κυβέρνηση. Ο McAdam προχωρεί, μάλιστα, στη διάκριση δύο ειδών συγκρουσιαικότητας: α) στη συγκρουσιαικότητα των ελίτ, κατά την οποία τα μέλη είναι κατεστημένα και θεσμικά αναγνωρισμένοι πολιτικοί δρώντες και, β) στη λαϊκή συγκρουσιαικότητα, κατά την οποία συλλογικά υποκείμενα αυτοπροσδιορίζονται ως συλλογικοί δρώντες και εκδηλώνονται με μορφές πολιτικής δράσης που ως ένα βαθμό δεν είναι θεσμοποιημένες.¹ Σε μια πιο αναλυτική διάκριση των πολιτικών δρώντων, πέρα από το γενικευτικό σχήμα ελίτ/λαός, οι McAdam, Tarrow και Tilly αναφέρονται στους εκπρόσωπους της κυβέρνησης, στα μέλη του πολιτεύματος (περιλαμβάνονται όσοι συμμετέχουν ως εκπρόσωποι στην κυβερνητική ρουτίνα με πρόσβαση σε πόρους), στους διεκδικητές (πολιτικοί δρώντες που δεν έχουν επαρκή πρόσβαση σε κυβερνητικούς πόρους), στα υποκείμενα (πρόσωπα και ομάδες που δεν είναι προς το παρόν οργανωμένοι και δεν θεωρούνται πολιτικοί δρώντες), και στους εξωτερικούς πολιτικούς δρώντες (συμπεριλαμβανομένων και άλλων κυβερνήσεων). Οι πολιτικοί δρώντες αλληλεπιδρούν με ποικίλους τρόπους στη δημόσια σφαίρα και οι προαναφερόμενοι συγγραφείς θεωρούν πως για να είμαστε σε θέση να παρουσιάσουμε αποτελεσματικά τη δυναμική μιας πολιτικής διαδικασίας θα πρέπει να τους θέσουμε όλους σε κίνηση.² Με αυτόν τον τρόπο αποτυπώνεται περισσότερο ανάγλυφα η κοινωνική ετερογένεια, και ο «πολυθεϊσμός» των ατομικών/συλλογικών προοπτικών και συμπεριφορών. Η συγκεκριμένη διάκριση έχει ιδιαίτερη περιγραφική αξία, γιατί αναδεικνύει το πολυπαραγοντικό περιβάλλον,³ εντός του οποίου αναλαμβάνονται κάθε φορά οι κινηματικές δράσεις.

Η μονάδα ανάλυσης της έρευνας είναι ιδιοκτήτες ταξί, που έλαβαν μέρος στις κινητοποιήσεις του 1975, αλλά και γενικότερα είχαν εμπλοκή σε γεγονότα και

διαδικασίες που αφορούν τον κλάδο του ταξί κατά την περίοδο 1975-1984. Τους προσλαμβάνουμε, δηλαδή, ως κοινωνικούς δρώντες στα πλαίσια μίας συγκεκριμένης κάθε φορά συλλογικότητας και πρόκειται, κυρίως, για ιδιοκτήτες που εργάζονται οι ίδιοι στο ταξί τους.

Από το πεδίο της Συγκρουσιακής Πολιτικής αντλούμε τις θεωρητικές επεξεργασίες, κεντρική έννοια της οποίας είναι η «κυριαρχία»: όπου υπάρχει κυριαρχία υπάρχει και σύγκρουση. Στο εν λόγω πεδίο, η εστίαση γίνεται όχι στα μεμονωμένα άτομα, αλλά στις σχέσεις που αναπτύσσουν κατά την αλληλεπίδραση μεταξύ τους, όπως και με το περιβάλλον τους ως δρώντες μίας κινητοποίησης. Οι θεωρητικές επεξεργασίες του πεδίου προστρέχουν σε συγκεκριμένες αναλυτικές κατηγορίες, όπως τους μηχανισμούς, τις διαδικασίες και τα επεισόδια.⁴ Στόχος της έρευνας είναι, μελετώντας τη συγκεκριμένη περίπτωση, να χαρτογραφήσουμε μια σειρά κομβικών αξόνων πάνω στους οποίους διαμορφώνεται το ερευνητικό ερωτηματολόγιο: άξονες θεωρητικοί, οι οποίοι λειτουργούν όχι μόνο ερμηνευτικά αλλά και ως ευρετικοί μηχανισμοί για τα γεγονότα της περιόδου που μελετάμε, διαμορφώνοντας τον αναλυτικό μίτο του παρόντος άρθρου. Πιο συγκεκριμένα θα αναφερθούμε:

- στις πολιτικές ευκαιρίες, οι οποίες αναδύθηκαν μέσα από τη πολιτικοθεσμική συγκυρία, πώς τις ανέγνωσαν και πώς τις αξιοποίησαν οι δρώντες
- στα διεκδικητικά ρεπερτόρια και τις μορφές συλλογικής δράσης που υιοθέτησαν οι δρώντες (συμβατικές μορφές, παρεμπόδιση, βία) και τα αντίστοιχα διλήμματα που αντιμετώπισαν προκειμένου οι δράσεις τους να είναι αποτελεσματικές
- στις αξιακές πλαισιώσεις, όπως αναδεικνύονται μέσα από τον πολιτικό και επικοινωνιακό λόγο που υιοθέτησαν οι δρώντες
- στα δίκτυα που ενεργοποιήθηκαν και συνέβαλαν στη συγκεκριμένη κινητοποίηση

Για τη συγκρότηση του πραγματολογικού υλικού, έχουν διεξαχθεί πέντε ημιδομημένες συνεντεύξεις με ιδιοκτήτες ταξί.⁵ Έχει γίνει σκόπιμη δειγματοληψία με βασικό κριτήριο την αντιπροσωπευτικότητα του δείγματος. Η επιλογή των προσώπων βασίστηκε, όπως ήδη αναφέρθηκε, στη συμμετοχή τους στα γεγο-

νότα της υπό εξέταση περιόδου. Έχει γίνει έρευνα τεσσάρων εφημερίδων για την περίοδο Μαρτίου-Απριλίου 1975, δηλαδή *Η Βραδυνή*, *Ριζοσπάστης*, *Τα Νέα*, *Η Καθημερινή*. Επίσης, για την παρουσίαση των γεγονότων που αφορούν το ερευνητικό μας ενδιαφέρον έχουν αξιοποιηθεί ανακοινώσεις των σωματείων της περιόδου και η αυτοβιογραφία του Μανώλη Μπαντουράκη,⁶ ενός εκ των βασικών πρωταγωνιστών στο συνδικαλισμό των ιδιοκτητών ταξί από το 1975 και μετά.

Ο κλάδος των ταξί την περίοδο της πρώιμης μεταπολίτευσης και το πλέγμα των πολιτικών ευκαιριών

Η πρώιμη μεταπολιτευτική περίοδος⁷ αποτελεί τη μήτρα έντονων εσωτερικών συγκρούσεων και ανακατατάξεων στο συνδικαλιστικό κίνημα, που θα λάβουν διάφορες μορφές στη δεκαετία που θα ακολουθήσει. Βασικό χαρακτηριστικό της περιόδου είναι η βαθιά τομή που δημιουργείται ανάμεσα στις θεσμικές συνδικαλιστικές οργανώσεις και σε ένα κομμάτι οργανωμένων ή μη εργαζομένων που είτε δεν εκφράζονται από τα αναγνωρισμένα σωματεία είτε βρίσκονται εκτός αυτών επειδή δεν τους αποδέχονται ως μέλη.

Στη συγκεκριμένη περίοδο, η διάχυση της κινηματικής δράσης στην ελληνική κοινωνία ήταν τόσο εκτεταμένη, ώστε μπορούμε να μιλάμε για τον πρώτο μεγάλο συγκρουσιακό κύκλο της μεταπολίτευσης. Με τον όρο «συγκρουσιακός κύκλος» ή «κύκλος διαμαρτυρίας» περιγράφεται μια φάση ιδιαίτερα οξυμένης σύγκρουσης, η οποία επηρεάζει όλη την έκταση του κοινωνικού συστήματος, με αποτέλεσμα τη ραγδαία διάχυση της συλλογικής δράσης από περισσότερο σε λιγότερο κινητοποιημένους κλάδους, με τους δρώντες να καινοτομούν στην υιοθέτηση μορφών σύγκρουσης, να διαμορφώνουν νέα ή να μετασχηματίζουν τα παλιά πλαίσια συλλογικής δράσης και την ύπαρξη μίας εντεινόμενης ακολουθίας διάδρασης μεταξύ διεκδικητών και Αρχών.⁸

Παρά τη «βελούδινη» μετάβαση⁹ σε πολιτικό επίπεδο, η πετρελαϊκή κρίση είχε ως αποτέλεσμα τον τετραπλασιασμό της τιμής του πετρελαίου στα τέλη του 1973, εκτοξεύοντας τον πληθωρισμό στα ύψη και προκαλώντας την «πιο βαθιά ύφεση στη μεταπολεμική ιστορία της Ελλάδας»,¹⁰ επηρεάζοντας το βιο-

τικό επίπεδο πλατιών κοινωνικών στρωμάτων και κυρίως όσων ήταν εξαρτημένοι από τη χρήση καυσίμων σε καθημερινή βάση, όπως οι ταξιτζήδες. Παράλληλα, η «στιγμή» της μεταπολίτευσης δεν σηματοδοτούσε μόνο το τέλος της δικτατορίας αλλά και «την προσδοκία για μια ταχύρρυθμη μετάβαση προς ένα δημοκρατικό καθεστώς, χωρίς μακρόσυρτες μεταβατικές περιόδους». ¹¹

Αν και οι ιδιοκτήτες ταξί κατείχαν το μονοπώλιο της ειδικής μεταφοράς προσωπών στο χώρο των συγκοινωνιών, η θέση τους τη συγκεκριμένη περίοδο, υπονομευόταν από τρεις παράγοντες: α) από τα σωματεία των ιδιοκτητών ταξί, τα οποία είχαν διαβρωθεί από τον κρατικό παρεμβατισμό τόσο κατά τη μετεμφυλιακή περίοδο όσο και κατά τα χρόνια της δικτατορίας, ¹² β) από το φαινόμενο της «πειρατείας»: ιδιώτες ή και ταξιτζήδες υπαρπάζουν το μεταφορικό έργο των ταξί με τη χρήση των ιδιωτικών αυτοκινήτων τους και, γ) από τα χρονίζοντα προβλήματα του κλάδου, στα οποία δεν δίνονται ουσιαστικές λύσεις.

Στη συγκυρία της πρώιμης μεταπολίτευσης όσον αφορά τον κλάδο των ταξί, συντελούνται διεργασίες που έχουν τις απαρχές τους στην περίοδο της δικτατορίας, αλλά και πριν από αυτήν. Το 1964 η κυβέρνηση Παπανδρέου προχώρησε σε νομοθετικό διάταγμα, με το οποίο όριζε ότι κάθε φυσικό πρόσωπο δεν δύναται να έχει στην κατοχή του περισσότερες από δύο άδειες κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ. ταξί, υποχρεώνοντας τους μεγαλοϊδιοκτήτες της εποχής να κρατήσουν δύο άδειες και τις υπόλοιπες να τις πουλήσουν. Καθιστά, μάλιστα, με τον ίδιο νόμο παράνομη την «πειρατεία» και αποφασίζει να μοιράσει ένα μεγάλο αριθμό αδειών σε «πειρατές» προκαλώντας τη δυσαρέσκεια των οδηγών ταξί που ήταν χρόνια επαγγελματίες του κλάδου και αποκλείστηκαν από τη διαδικασία. Επί δικτατορίας ανοίγει ένα παράθυρο ευκαιρίας για όσους ήθελαν να γίνουν κάτοχοι άδειας κυκλοφορίας ταξί και δεν μπόρεσαν το 1964, ενώ σημειώθηκε ο μεγαλύτερος αριθμός χορήγησης αδειών ταξί από το κράτος. Είναι χαρακτηριστικό ότι στην επταετία 1967-1974 το δικτατορικό καθεστώς χορήγησε, μόνο στην Αθήνα, 6.200 νέες άδειες κυκλοφορίας ταξί επιπλέον των 3.000 που υπήρχαν πριν το 1967. Βασικές προϋποθέσεις για την απόκτηση της άδειας ήταν ο δικαιούχος να είναι επαγγελματίας οδηγός και να είναι εγγεγραμμένος και ασφαλισμένος στο ΤΣΑ (Ταμείο Συνταξιοδότησης Αυτοκινητιστών), με την υποχρέωση, παράλληλα, καταβολής παράβολου 500 δραχμών επί της αίτησης («διά την στέγαση των Υπηρεσιών αρμοδιότητος Υπουργείου Συγκοινων-

νιών»). Αν συνυπολογίσουμε το γεγονός ότι οι άδειες ήταν «μισές», δηλαδή κάθε άδεια κυκλοφορίας είχε δύο κατόχους, συνεπάγεται πως ασκήθηκε μια δημόσια πολιτική που αφορούσε πάνω από 12.000 ανθρώπους. Πολιτική, η οποία άλλαξε ριζικά και την κοινωνική σύνθεση των ιδιοκτητών ταξί. Η διαδικασία αποδείχτηκε διαβλητή, καθώς μετά από έλεγχο που έγινε τους πρώτους μήνες της Μεταπολίτευσης βρέθηκαν 2.700 περίπου περιπτώσεις φακέλων με πλαστά πιστοποιητικά.

Ο κλάδος των ιδιοκτητών ταξί στην Αθήνα ήταν ιδιαίτερα κατακερματισμένος από την ύπαρξη πληθώρας σωματείων, τα περισσότερα τοπικού χαρακτήρα¹³. Το πλέον αντιπροσωπευτικό ήταν το Σ.Ι.Σ.Α.Τ. (Σύνδεσμος Ιδιοκτητών Συντηρητικών Αυτοκινητιστών Ταξί), το οποίο δραστηριοποιούνταν ήδη από την περίοδο του Μεσοπολέμου. Υπήρχαν, επίσης, το Σ.Ε.Ι.Σ.Τ.Α.Π. (Σύνδεσμος Εργαζομένων Ιδιοκτητών Συντηρητικών Ταξί Αθηνών Πειραιώς), το Σωματείο Ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί (ΣΙΑΤ) Χαλανδρίου, το ΣΙΑΤ Αμαρουσίου, το ΣΙΑΤ Κηφισιάς, το ΣΙΑΤ Γλυφάδας, ο Σύνδεσμος Παλαιών και Νέων Αδειών, το Σωματείο Νέων Αδειών, το Σ.Ι.Α.ΤΑ.Π. (Σωματείο Ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί Πειραιώς) και αρκετά άλλα. Τα συγκεκριμένα σωματεία, όπως ήδη έχουμε αναφέρει, είχαν υποστεί λόγω της κρατικής παρέμβασης που επεδίωκε τον έλεγχό τους, στρεβλώσεις στην εσωτερική λειτουργία τους αλλά και στην οργάνωσή τους, καθώς όφειλαν να λειτουργούν βάσει ενός περιοριστικού νομικού πλαισίου. Κατά συνέπεια, παρουσιάζουν ιστορικά (από τον Μεσοπόλεμο έως και τα πρώτα χρόνια της Μεταπολίτευσης) την ειχόνα σωματείων που λειτουργούν κυρίως ως οργανώσεις αλληλεγγύης, ενώ οποιαδήποτε μαχητική διεκδικητική τάση την αντιμετωπίζουν με εχθρότητα. Συνήθεις τακτικές των διοικητικών συμβουλίων τους ή και αποκλειστικά των προέδρων τους ήταν η διαγραφή μελών, τα οποία συμμετείχαν σε απεργίες και ο αποκλεισμός ιδιοκτητών που δεν ήταν «εθνικόφρονες».

Κάθε πολιτειακή μεταβολή τέτοιου μεγέθους, όπως αυτή της Μεταπολίτευσης, είναι δυνατόν να δημιουργήσει ένα σπινάλ «πολιτικών ευκαιριών»,¹⁴ τις οποίες μπορούμε να τις ορίσουμε ως «συστηματικές – αν και όχι απαραίτητα θεσμικές ή μόνιμες διαδικασίες του πολιτικού περιβάλλοντος, οι οποίες δημιουργούν κίνητρα για συλλογική δράση».¹⁵ Ο όρος «ευκαιρία» υποδηλώνει συντοίς άλλους και μια προϋπάρχουσα προσδοκία για αλλαγές που «πρέπει» να

πραγματοποιηθούν.¹⁶ Η επταετία της δικτατορίας είχε δημιουργήσει αναμονές όσον αφορά στα προβλήματα της καθημερινής ζωής και στα αιτήματα της εγκαθίδρουσης και της εμπάθυνσης της δημοκρατίας. Αυτές οι αναμονές/προσδοκίες φαίνεται να βρήκαν διέξοδο και να πυροδοτήθηκαν, ακριβώς, τη στιγμή της πολιτειακής μεταβολής. Βέβαια, τα ίδια στοιχεία του πολιτικού περιβάλλοντος της περιόδου—κρίσιμες πολιτειακές καταστάσεις στο εσωτερικό, ανοικτά εθνικά ζητήματα κ.λπ.—είναι οι λόγοι που επικαλούνται τα σωματεία των ιδιοκτητών ταξί της περιόδου για να εκφράσουν την αντίθεσή τους σε οποιαδήποτε εκδήλωση μαχητικής κινητοποίησης. Η στάση των σωματείων αυτών συνιστά «απειλή»¹⁷ για όσους θέλουν να κινητοποιηθούν: τα διοικητικά συμβούλια των συγκεκριμένων σωματείων έρχονται σε συνεννόηση και ακολουθούν πιστά τις επιταγές της κυβέρνησης Κ. Καραμανλή, μεγεθύνοντας το κόστος το οποίο καλούνται να αναλάβουν οι ιδιοκτήτες ταξί που θέλουν να αναλάβουν περισσότερο δυναμικές πρωτοβουλίες. Καθώς δεν υπάρχει στον κλάδο σωματείο που να αποκλίνει από τη συγκεκριμένη στάση απέναντι στην κυβέρνηση, αρχίζει να διαφαίνεται ως μόνη διέξοδος η σύγκρουση στον δρόμο. Η περιρέουσα κινηματική ατμόσφαιρα που αρχίζει να διαμορφώνεται εκείνη την περίοδο, φαίνεται να είναι ο «επιταχυντικός παράγοντας»¹⁸ για την ανάληψη δράσης από τη συγκεκριμένη μερίδα των ιδιοκτητών ταξί.

Ο «πόλεμος» των μικροϊδιοκτητών και ο δύσκολος δρόμος της “wildcat strike”: αιτήματα, αξιακές πλαισιώσεις¹⁹ και δίκτυα

Ο αναβρασμός στον κλάδο των ταξί είχε αρχίσει από τις πρώτες μέρες του 1975, όταν αρκετά σωματεία με έναν συνεχή και άκαρπο πόλεμο ανακοινώσεων ζητούν την άρση των αδειών κυκλοφορίας ταξί που δόθηκαν επί δικτατορίας σε ανθρώπους που δεν πληρούσαν τα κριτήρια. Στις 7 Μαρτίου 1975, διακόσιοι ιδιοκτήτες ταξί²⁰ καταλαμβάνουν με τα αυτοκίνητά τους μια αλάνα στην περιοχή του Αλίμου (πρόκειται για τον χώρο ενός παλιού στρατοπέδου στη συμβολή των λεωφόρων Αλίμου και Ποσειδώνος, το οποίο εκείνη την εποχή διατηρεί ακόμα την περίφραξη και την πύλη του, γεγονός που θα παίξει σημαντικό ρόλο σε κρίσιμες καμπές της απεργίας) και για πάνω από τριάντα μέρες διαδηλώνουν

με πορείες (πεζές ή μηχανοκίνητες) από τον Άλιμο στο κέντρο της Αθήνας, διεκδικούν από τα αρμόδια υπουργεία την άμεση υλοποίηση των αιτημάτων τους, συγκρούονται βίαια με συναδέλφους που εργάζονται, καθώς δεν έχει κηρυχθεί απεργία από κανένα επίσημο σωματείο. Από τη στιγμή της συγκέντρωσης των πρώτων ιδιοκτητών, μικρές ομάδες απεργών βγαίνουν στην παραλιακή λεωφόρο, σταματούν τα διερχόμενα ταξί, εξηγούν στους οδηγούς για την ανάγκη της κινητοποίησης και αρκετοί από τους ιδιοκτήτες παίρνουν άμεσα την απόφαση και οδηγούν το αυτοκίνητό τους στην αλάνα. Έτσι, μέχρι το μεσημέρι της ίδιας μέρας είχαν συγκεντρωθεί περίπου χίλια ταξί και χίλιοι διακόσιοι ιδιοκτήτες. Τη δεύτερη μέρα της συγκέντρωσής τους στον Άλιμο, οι απεργοί εκλέγουν μια απεργιακή επιτροπή, η οποία αποτελείται από επτά άτομα. Η συνάντηση και η συζήτηση που πέτυχε η επιτροπή με τον υπουργό Συγκοινωνιών, την ίδια κιόλας μέρα της εκλογής της, θεωρήθηκε ως μια πρώτη αναγνώριση του αγώνα τους.

Η κινητοποίηση των ιδιοκτητών ταξί τον Μάρτιο του 1975 είχε όλα τα χαρακτηριστικά μιας wildcat strike. Ο όρος “wildcat strike” αναφέρεται αποκλειστικά στην διακοπή της εργασίας, χωρίς την εμπλοκή των νόμιμων συνδικάτων και εστιάζει σε δύο χαρακτηριστικά: πρώτον, η απεργία δεν είναι εξουσιοδοτημένη από τα τοπικά και νόμιμα συνδικάτα και αποδυναμώνει τον ρόλο των τελευταίων ως εκπροσώπων της συγκεκριμένης επαγγελματικής ομάδας. Δεύτερον, καταστρατηγεί συμβατικές στάσεις και υποσχέσεις όσον αφορά την ανάληψη ή μη μίας απεργίας και αναδεικνύει προβλήματα ανεξάρτητα από την επικύρωση ή μη από τα επίσημα συνδικάτα.²¹ Πρόκειται για απεργίες απροειδοποίητες, οι οποίες παραβιάζουν ή δεν αποδέχονται τις συμφωνίες που έχουν προκύψει μεταξύ της κυβέρνησης και των επίσημων σωματείων και επιχειρούν να τις ακυρώσουν στην πράξη. Η απεργία της συγκεκριμένης μερίδας ιδιοκτητών ταξί ήταν απροειδοποίητη, δεν είχε την εξουσιοδότηση ή την έγκριση από τα αναγνωρισμένα σωματεία των ιδιοκτητών ταξί, με τα οποία, μάλιστα, ήρθε σε ανοικτή αντιπαράθεση. Η κινητοποίηση των απεργών του Αλίμου ήταν αποτέλεσμα ενεργοποίησης και συνέργειας άτυπων δικτύων.²² Όπως επίσης, έντονο ήταν και το στοιχείο της αυτενέργειας, καθώς περαστικοί ιδιοκτήτες ταξί ενημερώνονται τι συμβαίνει στον Άλιμο και προσχωρούν στην απεργία.

Τα βασικά αιτήματα²³ των ιδιοκτητών ταξί που κινητοποιήθηκαν ήταν η

μείωση της τιμής των καυσίμων για τα ταξί ή, εναλλακτικά, η πετρελαιοκίνηση, καθώς και η οικονομική κάλυψή τους στο πεδίο της υγείας και της περίθαλψης. Αιτήματα, άλλωστε, που διεκδικούν και τα υπόλοιπα σωματεία των ιδιοκτητών ταξί της περιόδου. Η διαφοροποίηση των απεργών έγκειται στο πλαίσιο της ριζοσπαστικοποίησης εντός της οποίας διεκδίκησαν την υλοποίηση των αιτημάτων τους. Ριζοσπαστικοποίηση, η οποία δεν εκβάλλει μόνο στις βίαιες εκδηλώσεις αλλά και στην εμβάθυνση των αιτημάτων, καθώς θέτουν τα ζητήματα της αποχουτοποίησης και του εκδημοκρατισμού των σωματείων του κλάδου τους, κάτι που δεν διεκδικούν τα σωματεία ιδιοκτητών ταξί. Τα τελευταία αρκούνται στο να υιοθετούν έναν λόγο κατευνασμού των ιδιοκτητών ταξί, επικαλούμενα λόγους «κρίσιμους και εθνικούς» που δεν επιτρέπουν τη συγκριμένη περίοδο οποιαδήποτε διεκδίκηση. Δηλώνουν δε ικανοποιημένοι με κάθε υπόσχεση και εξαγγελία του υπουργού Συγκοινωνιών. Οι απεργοί του Αλίμου ακολουθούν μια σειρά τακτικών: νοικιάζουν γραφείο με τηλέφωνο στο κέντρο της Αθήνας, προκηρύσσουν απεργίες, παρακολουθούν 24 ώρες το 24ωρο τις εξελίξεις και πιέζουν διαρκώς απ' ό,τι δείχνουν ακόμα και τα νυχτερινά τηλεγραφήματα που έστειλαν στον υπουργό Συγκοινωνιών, ενώ δεν σταματούν να ενεργοποιούν ιδιοκτήτες ταξί και να τους εντάσσουν στον αγώνα τους.

Σχετικά με τους πρωταγωνιστές της απεργίας και από τα στοιχεία που διαθέτουμε, αρκετοί από όσους διακρίθηκαν στο συντονισμό και την οργάνωση των απεργών ήταν οδηγοί τη δεκαετία του '60 και είχαν έντονη συνδικαλιστική δράση και εμπειρία. Πρόκειται, κυρίως, για κομμουνιστές, αριστερούς και κεντρώους, αρκετοί από τους οποίους έγιναν ιδιοκτήτες ταξί επί δικτατορίας. Σημαντική, επίσης, ήταν η συμμετοχή πολλών δεξιών²⁴ ιδιοκτητών από τις πρώτες φάσεις της κινητοποίησης. Κάποιοι από τους τελευταίους φαίνεται να αποσύρθθηκαν από τον Άλιμο βλέποντας την τροπή της απεργίας, ενώ όσοι παρέμειναν πλαισίωσαν τον Μανώλη Μπαντουράκη.²⁵ Σημαντικό ρόλο, επίσης, στο δυναμισμό της κινητοποίησης και των μετέπειτα εξελίξεων διαδραμάτισαν και όσοι ιδιοκτήτες ταξί προέρχονταν από τον κλάδο των αστικών λεωφορείων, ο οποίος πριν το 1967 διέθετε, επίσης, δυναμικό συνδικαλισμό. Στις περισσότερες, πάντως, των περιπτώσεων διαπιστώνουμε πως η υπαγωγή σε ήδη διαμορφωμένα δίκτυα (ιδεολογικής, συνδικαλιστικής και επαγγελματικής συμπόρευσης ετών, που έχουν την απαρχή της εξύφανσής τους στη δεκαετία του '60 ή και μέσα στη

δικτατορία) καθώς και η καθημερινή αλληλεπίδραση στις πιάτσες ήταν καθοριστικά στοιχεία για την εμπλοκή των συγκεκριμένων ιδιοκτητών στην κινητοποίηση.

Η δυναμική επανεμφάνιση παλιών ρεπερτορίων δράσης τον Μάρτιο του 1975

Οι συλλογικές κινητοποιήσεις είναι συνυφασμένες με τη δημόσια ορατότητά τους και με τις δράσεις που αναλαμβάνουν τα άτομα που συμμετέχουν σε αυτές. Οι τρόποι με τους οποίους μία ομάδα ανθρώπων, ένα κίνημα, ένα συνδικάτο κλπ. επιλέγει να δράσει δημόσια αποτελεί έναν από τους βασικούς πολιτικούς πόρους που έχει κάθε μορφή οργάνωσης στη διάθεσή της για να διαμαρτυρηθεί. Η ίδια, μάλιστα, η διαμαρτυρία αποτελεί πολιτικό πόρο όσων δεν έχουν ισχύ.²⁶ Αυτές οι μορφές διαμαρτυρίας, οι οποίες έχουν ιστορικά ένα ευρύ φάσμα (οδοφράγματα, συναυλίες,μποϊκοτάζ, πορείες, καταλήψεις κ.λπ.) είναι μη κανονικοποιημένες μορφές επηρεασμού της πολιτικής, κοινωνικής και πολιτιστικής διαδικασίας,²⁷ οι οποίες έχουν ως στόχο να αμφισβητήσουν συγκεκριμένες πολιτικές και να προωθήσουν ή να παρεμποδίσουν αλλαγές στο θεσμοθετημένο πεδίο της πολιτικής.²⁸

Όσον αφορά τις μορφές δράσης, η έννοια του «ρεπερτορίου» περιλαμβάνει όχι μόνο τι κάνουν οι άνθρωποι όταν εμπλέκονται σε μία σύγκρουση με άλλους αλλά τι ξέρουν αυτοί πως πρέπει να κάνουν ώστε να είναι επιτυχής η διαμαρτυρία τους, όπως επίσης και τι περιμένουν οι άλλοι από αυτούς, δηλαδή, με ποιον τρόπο προσδοκούν ή αναμένουν να τους δουν να δρουν.²⁹ Η έννοια του «ρεπερτορίου» έχει υιοθετηθεί από το θέατρο, ακριβώς, για να δηλώσει στο πεδίο των ερευνών της συλλογικής δράσης την υιοθέτηση ίδιων τρόπων δράσης από τους δρώντες, συνήθως, χωρίς καμία διάθεση αυτοσχεδιασμού, δηλαδή, ως ένα «επαναλαμβανόμενο, προβλέψιμο και σχετικά περιορισμένο φάσμα ειδικών δράσεων που χρησιμοποιούνται από συλλογικά υποκείμενα στο πλαίσιο της διεκδικητικής δράσης».³⁰

Τις μέρες του Μαρτίου του 1975 θα επανεμφανιστούν ρεπερτόρια δράσης από το προπολεμικό και προδικτατορικό παρελθόν του κλάδου. Η συγκέντρωση των οχημάτων σε ένα συγκεκριμένο χώρο, οι μηχανοκίνητες πορείες και οι ομάδες περιφρούρησης (που έχουν ως στόχο τη βίαιη αντιμετώπιση όσων ταξιτζή-

δων εργάζονται σε μέρες απεργιών) είναι μορφές δράσης που τις ακολουθούν τα μαχητικά σωματεία των ιδιοκτητών ταξί κατά το Μεσοπόλεμο, με τα μέλη τους να υπόκεινται σε διώξεις από το Μεταξικό καθεστώς. Μεταπολεμικά αυτές οι μορφές κινητοποίησης θα υιοθετηθούν—εξαιρουμένων των ομάδων περιφρούρησης— από το δυναμικό κομμάτι των οδηγών καθώς φαίνεται πως τα μαχητικά σωματεία των ιδιοκτητών έχουν καμφθεί. Η υιοθέτηση, όμως, από τους οδηγούς των συγκεκριμένων δράσεων υπόκειται σε αρκετούς περιορισμούς καθώς τα οχήματα πρέπει να επιστραφούν στους ιδιοκτήτες τους, αυθημερόν, χωρίς να έχουν υποστεί φθορές και να καταβληθεί το ενοίκιο για τη βάρδια. Το ΣΙΣΑΤ, κυρίαρχο μεταπολεμικά στο συνδικαλιστικό πεδίο του κλάδου, φαίνεται να ενεργοποιείται με πορείες και συγκεντρώσεις των οχημάτων, έχοντας ζητήσει και τη συνδρομή των συνδικαλισμένων οδηγών, την περίοδο της «απαλλοτρίωσης» των αδειών των μεγαλοϊδιοκτητών από την κυβέρνηση του Γ. Παπανδρέου. Για την αποφυγή στατικών οπτικών εκκρεμεί η διερεύνηση της συνολικότερης στάσης του ΣΙΣΑΤ κατά την περίοδο της κυβέρνησης του Γ. Παπανδρέου: το βαθμό και τα κίνητρα της ενεργοποίησης του συγκεκριμένου Συνδέσμου, ο οποίος ιστορικά εμφανίζεται πολέμιος οποιασδήποτε μορφής κινητοποίησης.

Τον Μάρτιο του 1975 τα ρεπερτόρια δράσης στα οποία αναφερθήκαμε έρχονται δυναμικά στο προσκήνιο, με μαζικότερη συμμετοχή, γεγονός που οφείλεται στη μεγέθυνση του κλάδου κατά την περίοδο της δικτατορίας. Τα ταξί είναι, μεταξύ άλλων, στην ιδιοκτησία κι ενός μαχητικού κομματιού ιδιοκτητών και, κυρίως, στα πλαίσια ενός πολύ διαφορετικού πολιτικοθεσμικού και κοινωνικού περιβάλλοντος. Η προοπτική μιας απεργίας διαρκείας είναι εφικτή ενώ η δημιουργία ζωτικού χώρου στο πεδίο του συνδικαλισμού των ταξί είναι ένα διακύβευμα το οποίο πρέπει, όπως φάνηκε ιστορικά, να διεκδικηθεί με όλα τα μέσα και κυρίως με τη χρήση βίας. Ενώ γίνεται συγκέντρωση των αυτοκινήτων σε έναν απόκεντρο χώρο στον Άλιμο, οι δρώντες του '75, χωρίς να έχει αντιδράσει ακόμα η κυβέρνηση, έχουν αναπτύξει τέτοια δυναμική που η συγκεκριμένη μορφή αγώνα (διαμορφωμένη πριν από το 1967) μια μέρα μετά την εφαρμογή της, αρχίζει να προκαλεί αμηχανία στους απεργούς γιατί έχουν βρεθεί σ' ένα κόσμο διαφορετικό από τον προδικτατορικό. Αποφασίζουν, λοιπόν, μια σειρά από πορείες δώδεκα χιλιομέτρων από τον Άλιμο έως τη λεωφόρο Συγγρού, όπου βρισκόταν το υπουργείο Συγκοινωνιών. Ωστόσο, την αλάνα

στον Άλιμο θα την εγκαταλείψουν μόνο με τη λήξη της απεργίας, καθώς θα αποτελέσει τον τόπο ανασυγκρότησης των δυνάμεων των απεργών και τον χώρο των έκτακτων συνελεύσεων και των καθημερινών τους διαβουλεύσεων.

Οι ομάδες περιφρούρησης είναι άλλη μια μορφή δράσης που θα αναδειχθεί σε κυρίαρχη μορφή δράσης από τη συγκεκριμένη απεργία. Ομάδες, συνήθως των πέντε ατόμων, διασκορπίζονται σε κεντρικά σημεία της Αθήνας και ακινητοποιούν ταξιτζήδες και «πειρατές», χρησιμοποιώντας στοχευμένη βία.³¹ Η δίωξη απ' την αστυνομία των ομάδων περιφρούρησης γινόταν με τις κατηγορίες για «φθορά ξένης ιδιοκτησίας», «τεντιμποϊσμό», «εξύβριση», «παρεμπόδιση προς εργασία», ενώ φαίνεται από τα δημοσιεύματα των εφημερίδων της εποχής ότι έγιναν τουλάχιστον εκατόν δέκα συλλήψεις.³²

Θεσμοποίηση και εκβάσεις

Η απεργία λύνεται μετά από συνάντηση των απεργών με τον πρωθυπουργό Κ. Καραμανλή, ο οποίος, επικαλούμενος εθνικούς λόγους, ζητά από τους απεργούς του Αλίμου να σταματήσουν την κινητοποίηση και να συγκροτήσουν νόμιμο σωματείο. Όμως, κατά τη διαδικασία συγκρότησης μιας συμβατικής συνδικαλιστικής οργάνωσης αναδεικνύονται οι εσωτερικές αντιπαράθεσεις και έτσι προκύπτουν δύο σωματεία. Αρχικά το σωματείο «Άλιμος» με πρόεδρο τον Μανώλη Μπαντουράκη και λίγο αργότερα θα ιδρυθεί το σωματείο «Ενότητα», που είχε πολιτική αναφορά στο ΚΚΕ και στο ΠΑΣΟΚ.³³ Τα αιτήματα της κινητοποίησης δεν ικανοποιούνται. Όμως, τα δύο σωματεία που σχηματίστηκαν από τους δρώντες της κινητοποίησης του Μαρτίου του 1975, θα ενοποιηθούν σε σύντομο χρονικό διάστημα (1976), σχηματίζοντας το σωματείο «Άλιμος-Ενότητα», το οποίο υιοθετεί το αναλογικό σύστημα για την ανάδειξη του διοικητικού συμβουλίου του, ενώ προχωρά και στην έκδοση συνδικαλιστικής εφημερίδας. Το νέο σωματείο δεν γίνεται δεκτό για διαβουλεύσεις από τον υπουργό Συγκοινωνιών, παρά τις προσωπικές δεσμεύσεις του Κ. Καραμανλή. Τα μέλη του απαντούν με μια σειρά 24ωρων και 48ωρων απεργιών, με τη βία των ομάδων περιφρούρησης να είναι το κυρίαρχο χαρακτηριστικό των κινητοποιήσεων.

Το σωματείο «Άλιμος-Ενότητα» με τη μαχητικότητά του προσελκύει

μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του '70 τον μεγαλύτερο αριθμό ενεργών μελών, φέρνοντας σε δυσχερή θέση τα υπόλοιπα σωματεία. Από το 1975 μέχρι το 1983 θα υιοθετηθούν από το σωματείο ως μορφές δράσης, κυρίως, οι 24ωρες και οι 48ωρες απεργίες, καθώς και οι τετράωρες στάσεις εργασίας. Σε όλες αυτές τις κινητοποιήσεις η βία είναι και πάλι κεντρική επιλογή.

Το 1978 είναι σημαντικό έτος για το πεδίο του συνδικαλισμού των ιδιοκτητών ταξί. Το υψηλό λειτουργικό κόστος των οχημάτων, το έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα στους δρόμους και η «πειρατεία» δημιουργούν μια αδιέξοδη κατάσταση για τους ταξιτζήδες. Κορυφώνεται, επίσης, η αντιπαράθεση του σωματείου «Άλιμος-Ενότητα» με τα υπόλοιπα σωματεία ιδιοκτητών ταξί της Αθήνας. Είναι η χρονιά που το σωματείο των απεργών του Αλίμου θα διαγραφεί με πρωτοβουλία του προέδρου της Ομοσπονδίας που είναι και πρόεδρος του ΣΙΣΑΤ, ο οποίος επικαλείται ως λόγο διαγραφής τη βία που ασκούν τα μέλη του σωματείου κατά τις κινητοποιήσεις τους. Ωστόσο, λίγους μήνες αργότερα, η συνέλευση της Ομοσπονδίας στην Πάτρα, παρά την πλειοψηφία δεξιών μελών στις τάξεις της, δεν κάνει αποδεκτή τη διαγραφή του σωματείου, ενώ αργότερα με απόφαση δικαστηρίου η διαγραφή θα κριθεί κι επίσημα παράνομη. Μάλιστα, έχει ενδιαφέρον η στάση των μελών της Ομοσπονδίας καθώς φαίνεται ότι προκαλούν τη μεταστροφή του προέδρου του ΣΙΣΑΤ, ο οποίος στις διαβουλεύσεις του με τους αρμόδιους υπουργούς ζητά πλέον να πλαισιώνεται από μέλη του σωματείου «Άλιμος-Ενότητα». Το ίδιο έτος ενεργοποιούνται και συμμετέχουν ολόένα και περισσότερο και τα υπόλοιπα σωματεία των ιδιοκτητών ταξί σε απεργιακές κινητοποιήσεις. Το γεγονός αυτό οφείλεται στη δυναμική που έχει αναπτύξει το σωματείο «Άλιμος-Ενότητα», που ως μια νέα συνάρθρωση κοινωνικών δυνάμεων η οποία αναπτύσσεται στο εσωτερικό του κλάδου επηρεάζει τις αντιλήψεις των ιδιοκτητών σχετικά με το περιεχόμενο και τον χαρακτήρα που μπορεί να εκλάβει η συνδικαλιστική δράση τους. Σχετίζεται, όμως, και με την πολιτική της κυβέρνησης Κ. Καραμανλή, η οποία ήδη με νόμο του 1977 επιχειρεί να ανοίξει τον κλάδο των ταξί στις μεγάλες εταιρείες, ενώ χρονίζουν τα προβλήματα των επαγγελματιών του χώρου. Επίσης, το ίδιο έτος (1977) επιτρέπεται με νόμο η αγοροπωλησία των αδειών ταξί (μέχρι τότε η άδεια ήταν προσωπική κι αμεταβίβαστη), με αποτέλεσμα από το 1978 και μετά την εισροή στον κλάδο νέων ιδιοκτητών-επαγγελματιών ταξί.

Το 1980 θα ικανοποιηθούν τα αιτήματα της ιατροφαρμακευτικής περιήλαψης και της πετρελαιοκίνησης. Με νόμο, ο κλάδος των ταξί υπάγεται στην αρμοδιότητα του ΟΑΣ (Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών), γεγονός που εγείρει τις αντιδράσεις του σωματείου «Άλιμος-Ενότητα», καθώς θεωρούν πως πρόκειται για έναν οργανισμό που μόνο ανταγωνιστικά μπορεί να τους αντιμετωπίσει.

Η ενοποίηση των σωματείων σε ένα συνδικάτο, στο Συνδικάτο Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής, το ΣΑΤΑ, πραγματοποιείται το 1984 μετά από διεργασίες που φαίνεται να αρχίζουν διερευνητικά το 1979 και με πρωτοβουλία των μελών του σωματείου «Άλιμος-Ενότητα». Τα πέντε σωματεία που προχώρησαν στην ενοποίηση ήταν το ΣΙΣΑΤ, το ΣΕΙΣΤΑΠ, το ΣΙΑΤΑΠ, το Σωματείο Νέων Αδειών και το σωματείο «Άλιμος-Ενότητα». Πρώτος πρόεδρος του ΣΑΤΑ εκλέγεται ο Μανώλης Μπαντουράκης. Με την πάροδο του χρόνου θα προσχωρήσουν και τα υπόλοιπα σωματεία. Με την ίδρυση του ΣΑΤΑ κάνει την εμφάνισή της για πρώτη φορά στον κλάδο η συνδικαλιστική παρατάξη της Νέας Δημοκρατίας, η οποία, αν εξαιρέσει κανείς τη διάσπασή της τον πρώτο χρόνο, από τα μέσα της δεκαετίας του '80 και μετά, θα αρχίσει η πλειοψηφική της ηγεμονία χωρίς αυτό να την οδηγεί πάντα και στην ανάληψη της προεδρίας του συνδικάτου, καθώς οι υπόλοιπες παρατάξεις με τη συνεργασία τους διαμορφώνουν πλειοψηφία και εκλέγουν τον δικό τους πρόεδρο.

Ωστόσο, το σωματείο «Άλιμος-Ενότητα» που προέκυψε από τους απεργούς του Μάρτη του '75, άφησε μακροπρόθεσμα τέσσερις μεγάλες κληρονομίες, οι οποίες επηρέασαν τη φυσιογνωμία του ΣΑΤΑ: α) διαμόρφωσε και υιοθέτησε στους κόλπους του κλάδου την κουλτούρα του «ενεργού» μέλους: του μέλους που συμμετέχει, εμπλέκεται στις διαδικασίες του σωματείου και μέσα από τα δυναμικά περιβάλλοντα των παρατάξεων και των δικτύων του κλάδου ελέγχει άτυπα και σε καθημερινή βάση τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου. Παράλληλα, το σωματείο «Άλιμος-Ενότητα» αποτέλεσε τη μήτρα τριών από τις μακροβιότερες παρατάξεις στο συνδικαλισμό των ιδιοκτητών ταξί: της ανεξάρτητης παρατάξης «Ενιαίο Ενωτικό Ανεξάρτητο Ψηφοδέλτιο» του Μανώλη Μπαντουράκη, της «Ενωτικής Προοδευτικής Συνεργασίας» (ΚΚΕ) και της ΠΑΣΚΕΤ (ΠΑΣΟΚ), β) θεωρείται ταμπό από τα μέλη του ΣΑΤΑ η διάσπαση του συνδικάτου και ο κατακερματισμός του σε επιμέρους σωματεία, όπως είχε

συμβεί ιστορικά στον κλάδο, γ) όποιος κι αν είναι πρόεδρος του συνδικάτου, όταν γίνεται απεργία τη σέβεται η συντριπτική πλειονότητα των ιδιοκτητών ταξί και δεν εργάζεται, ακόμα κι αν αυτός ο σεβασμός προέκυψε μέσα από μια μακρά περίοδο βίας, που συνεχίστηκε και τη δεκαετία του '80 και, δ) το μαχητικό ρεπερτόριο δράσεων, το οποίο σφυρηλατήθηκε από τους απεργούς τον Μάρτιο του 1975, το υιοθετούν απaréγκλιτα όλα τα ενεργά μέλη του ΣΑΤΑ στις κινητοποιήσεις του. Ωστόσο, αυτό συμβαίνει στην εκάστοτε συγκυρία και στις συνθήκες εκείνες, όπου τα δίκτυα των παρατάξεων, αλλά και τα ευρύτερα δίκτυα που συνιστούν τον βιόκοσμο του κλάδου, διατηρούν έναν υψηλό βαθμό ενεργής συμμετοχής και ελέγχου του σωματείου.

Συμπεράσματα

Ο συγκρουσιακός κύκλος της πρώιμης μεταπολίτευσης είναι ένα πλούσιο τοπίο διεκδικητικών μορφών δράσης τόσο στον εργοστασιακό και δημόσιο τομέα όσο και στους τομείς της αυτοαπασχόλησης και των ελεύθερων επαγγελματιών. Όπως επισημαίνεται, η Μεταπολίτευση αντιμετωπίστηκε αναδρομικά ως μια ειρηνική και αναίμακτη αποκατάσταση της δημοκρατίας, εκτοπίζοντας σχεδόν πλήρως από την εικόνα τους κοινωνικούς αγώνες που επακολούθησαν αλλά και προηγήθηκαν της καθεστωτικής αλλαγής, όπως και την επίδρασή τους³⁴ καθώς με τη δυναμική τους διαμόρφωναν το κοινωνικό τοπίο της εκάστοτε περιόδου και έθεταν το πλαίσιο μέσα στο οποίο συντελούνταν οι πολιτικές εξελίξεις.

Σε αυτό το περιβάλλον, που αναγνώστηκε από διάφορες κοινωνικές και επαγγελματικές ομάδες ως ένα περιβάλλον «πολιτικών ευκαιριών» και «απειλών», μια μερίδα ιδιοκτητών ταξί εκφράστηκε με τον πλέον μαχητικό τρόπο. Υιοθετώντας δυναμικά ένα φάσμα παλαιών μορφών διαμαρτυρίας, προσπάθησαν να ασκήσουν τη μεγαλύτερη πίεση που μπορούσαν στο πολιτικό σύστημα για να αναγνωριστούν ως κοινωνικοί εταίροι ώστε να επιβάλλουν την ατζέντα των αιτημάτων τους. Ο δρόμος που επέλεξαν ήταν αυτός της wildcat strike. Μιας απεργίας ανεπίσημης, απροειδοποίητης, βίαιης, σε ανοικτή αντιπαράθεση με τα σωματεία των ιδιοκτητών ταξί της περιόδου.

Η αλλαγή που έγινε στην κοινωνική σύνθεση των ιδιοκτητών ταξί την πε-

ρίοδο της δικτατορίας, με τη μαζική έκδοση αδειών και στο πλαίσιο της «θεσμικής ακαταστασίας»³⁵ του καθεστώτος, επηρέασε δραματικά τον κλάδο για δύο λόγους: πρώτον, η πλειονότητα των νέων ιδιοκτητών προέρχονταν από λαϊκά, μικροαστικά και αγροτικά στρώματα. Ε αυτόν τον τρόπο άλλαξαν άρδην τα κοινωνικά χαρακτηριστικά που συνθέταν το πεδίο των ιδιοκτητών ταξί. Επίσης, το δυναμικό κομμάτι τους είχε πολύχρονη εμπειρία στον μαχητικό συνδικαλισμό. Δεύτερον, η μικρή ιδιοκτησία («μισή αδειά») πέρα από το γεγονός ότι προκαλούσε μια σχετική ισότητα και εξομοίωση των όρων της επαγγελματικής και της κοινωνικής ζωής των ιδιοκτητών, τους καθιστούσε περισσότερο ευάλωτους απέναντι στις διακυμάνσεις της ελληνικής οικονομίας και στους εν δυνάμει ανταγωνιστές τους. Το ψυχολογικό δεδομένο της ισότητας απέναντι σε όλους τους ιδιοκτήτες ταξί φαίνεται να απελευθερώνει δυνάμεις στο εσωτερικό του κλάδου, οι οποίες προσφεύγουν σε ένα φάσμα βίαιων μορφών δράσης προκειμένου να υπερβούν τον συντηρητισμό και την ενδοτικότητα των σωματείων της περιόδου.

Το σωματείο που προέκυψε από τους απεργούς του 1975 κι αφού για εννιά χρόνια συνέχισε αμείωτα την αντιπαράθεσή του με τα υπόλοιπα σωματεία του κλάδου αλλά και με τις κυβερνητικές πολιτικές, έγινε πόλος έλξης για πολλούς ιδιοκτήτες ταξί που εντάχθηκαν στις τάξεις του, καθώς ανταποκρινόταν στις απαιτήσεις τους για άμεση συμμετοχή και δράση.

Η πληθώρα έκδοσης μισών αδειών ταξί από τη Δικτατορία γίνεται, επίσης, ο παράγοντας που θα συμβάλλει στην ανάδυση ενός νέου κοινού αξιακού συστήματος, αντιλήψεων και πεποιθήσεων μεταξύ των ιδιοκτητών γύρω από το πώς πρέπει να οργανωθεί το επάγγελμά τους, ώστε να είναι βιώσιμο. Αντικείμενο της αντιπροσώπευσης των σωματείων και πρωτίστως του σωματείου «Άλιμος-Ενότητα» γίνεται ο μικροϊδιοκτήτης ταξί, ο οποίος δουλεύει ο ίδιος το ταξί του.

Το νέο συνδικάτο της Αττικής, το Σ.ΑΤ.Α., το οποίο προκύπτει, αρχικά, από την ενοποίηση πέντε σωματείων συγχροτείται στη βάση ενός καταστατικού που προτάσσει την αλληλεγγύη των μελών του και τη δημοκρατική συμμετοχή. Ο κόσμος των «σωματείων-σφραγίδων» αλλά και των σωματείων που προέρχονται από το δικτατορικό και προδικτατορικό παρελθόν του κλάδου φαίνεται να ενσωματώνονται στην παράταξη της Νέας Δημοκρατίας που δημιουργείται

το 1984, η οποία πλαισιώνεται κι από νεοεισερχόμενους ιδιοκτήτες που ταυτίζονται κομματικά με τη συγκεκριμένη συνδικαλιστική παράταξη. Ωστόσο, η εννεαετής παρουσία του σωματείου που συγκρότησαν οι απεργοί του Αλίμου δημιούργησε ρήξεις με το συνδικαλιστικό παρελθόν του κλάδου, διαμόρφωσε νέα «μονοπάτια εξάρτησης» θέτοντας τις βάσεις νέων στάσεων και συμπεριφορών όσον αφορά τη συμμετοχή, τα ρεπερτόρια δράσης, τις αξιακές πλαισιώσεις και τις οργανωτικές δομές του συνδικαλισμού των ιδιοκτητών ταξί στην Αττική.

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

1. Αναφέρεται στο Λ. Κοτρωνάκη, *Η θεωρία της Συγκρουσιακής Πολιτικής στην πράξη των κοινωνικών κινήματων: το κίνημα ενάντια στη νεοφιλελεύθερη παγκοσμιοποίηση (Ελλάδα, 2000-2006)*, Διδακτορική διατριβή, Πάντειο Πανεπιστήμιο, 2015, σ. 3.
2. D. Mc Adam, S. Tarrow, C. Tilly, *Dynamics of Contention*, New York, Cambridge University Press, Cambridge 2001, σ. 12.
3. Όπως επισημαίνει ο Σ.Ι. Σεφεριάδης, «στις κοινωνικές και πολιτικές επιστήμες, η χρήση του όρου «περιβάλλον» είναι σχετικά νέα, όμως η σημασία την οποία ονοματίζει (και τα φαινόμενα στα οποία αναφέρεται) είναι παλαιά όσο και οι ίδιες οι επιστήμες. Μεταξύ άλλων, και αναλόγως του εκάστοτε θεωρητικού πλαισίου, η έννοια έχει γίνει αντιληπτή ως α) «δομές» (σταθερές ή «συστηματικές» διαστάσεις της πραγματικότητας) που αντιδιαστέλλονται με βουλησιοκρατικές θεωρήσεις της ανθρώπινης δράσης, β) «αντικειμενικές συνθήκες» που αντιδιαστέλλονται με «υποκειμενικές» αναγνώσεις (συναφώς και «φαντασιακές κατασκευές»), γ) «εξωτερικοί» πόροι για την ανάληψη συλλογικών δράσεων («πολιτικές ευκαιρίες») που αντιδιαστέλλονται με τους αντίστοιχους εσωτερικούς (οργανωτικές δομές, διεκδικητικά ρεπερτόρια, αξιακές πλαισιώσεις)». Βλ. Σ. Σεφεριάδης, Πρόλογος στο Μ. Κούση, C. Tilly (επιμ.), *Οικονομικές και πολιτικές συγκρούσεις σε συγκριτική προοπτική*, Επίκεντρο, Αθήνα 2008, σ. 14.
4. Ως *μηχανισμοί* περιγράφονται «καθορισμένες τάξεις συμβάντων, οι οποίες μεταβάλλονται μέσα από συγκεκριμένες σειρές στοιχείων με ίδιο ή παρόμοιο τρόπο σε μια ποικιλία καταστάσεων». Ως *διαδικασίες* ορίζονται οι «συνηθισμένες ακολουθίες

μερικών μηχανισμών, οι οποίες παράγουν παρεμφερείς (γενικά περισσότερο πολύπλοκους και ενδεχομενικούς) μετασχηματισμούς εκείνων των στοιχείων». Ως *επεισόδια* περιγράφονται τα «συνεχή κύματα συγκρούσεων που περιλαμβάνουν συλλογικές διεκδικήσεις και κινούν το ενδιαφέρον τόσο το δημόσιο όσο και των κομμάτων». Βλ. σχετικά, Mc Adam, S. Tarrow, C. Tilly, *Dynamics of Contention*, ό.π., σ. 24.

5. Τα αρχικά των πληροφορητών που παραθέτουμε δεν ανταποκρίνονται στο πραγματικό ονοματεπώνυμό τους: Β.Σ. (άντρας, 87 ετών, από φτωχή αγροτική οικογένεια, απόφοιτος δημοτικού, οδηγός ταξί από τη δεκαετία του '50, ιδιοκτήτης ταξί από το 1967, συμμετείχε στην απεργία του 1975, συνέντευξη 19 Νοεμβρίου 2019), Γ.Κ. (άντρας, 68 ετών, από φτωχή αγροτική οικογένεια, απόφοιτος εξατάξιου γυμνασίου, ιδιοκτήτης από το 1978, συνέντευξη 4 Δεκεμβρίου 2020), Γ.Β. (άντρας, 82 ετών, από μικροαστική οικογένεια της Αθήνας, απόφοιτος εξατάξιου γυμνασίου, «πειρατής», ιδιοκτήτης ταξί την περίοδο 1978-1981, συνέντευξη 20 Νοεμβρίου 2019), Τ.Α. (άντρας, 82 ετών, από φτωχή αγροτική οικογένεια, απόφοιτος δημοτικού, ιδιοκτήτης ταξί από το 1967, συμμετείχε στην απεργία του 1975, συνέντευξη 18 Δεκεμβρίου 2020), Θ.Ν. (άντρας, 83 ετών, από φτωχή αγροτική οικογένεια, φοίτησε μέχρι την Γ' τάξη του δημοτικού, οδηγός αστικού λεωφορείου τη δεκαετία του '60, ιδιοκτήτης ταξί από το 1967, συμμετείχε στην απεργία του 1975, συνέντευξη 27 Δεκεμβρίου 2020).
6. Μ. Μπαντουράκης, *Λίγο πριν ο γιαλός κρύψει τον ήλιο*, Καστανιώτης, Αθήνα 2008.
7. Αν και έχει αναπτυχθεί πλήθος συζητήσεων για το αν ο όρος «μεταπολίτευση» είναι δόκιμος για να περιγράψει την περίοδο της κοινοβουλευτικής δημοκρατίας που ακολουθεί τη στιγμή της μετάβασης από τη δικτατορία και προτείνεται εναλλακτικά ο όρος «Γ' Δημοκρατία», χρησιμοποιούμε τον όρο «μεταπολίτευση» για να περιγράψουμε μια περίοδο, η οποία χαρακτηρίζεται από μια σειρά μηχανισμών, διαδικασιών, επεισοδίων και καθόλου ως μια «στιγμή». Τον επιθετικό προσδιορισμό «πρώιμη» τον υιοθετούμε για να μιλήσουμε για μια συγκεκριμένη περίοδο, την οποία οριοθετούμε από την μέρα της πτώσης της δικτατορίας (24 Ιουλίου 1974) μέχρι την ψήφιση του Συντάγματος (ψηφίστηκε στις 7 Ιουνίου 1975 και άρχισε να ισχύει από τις 11 Ιουνίου 1975). Επίσης, βλ. ενδεικτικά, Λ. Καλλιβεράκης, *Μεταπολίτευση: Οι περιπέτειες μιας λέξης*, στο *Δικτατορία και Μεταπολίτευση*, Θεμέλιο, Αθήνα, 2017, σ. 201-222 και Σ.Ι. Σεφεριάδης, «*Από την αποθέωση στη στηλίτευση: η 'μεταπολίτευση' ως θεωρητικό και ερευνητικό αφήγημα*», στο Π. Σούρλας (επιμ.) *Η δικτατορία των συνταγματαρχών και η αποκατάσταση της δημοκρατίας*, Αθήνα, Ίδρυμα της Βουλής των Ελλήνων, 2016, σσ. 563-572.

8. S. Tarrow, *Power in Movement*, Cambridge University Press, New York 32001, σ. 199.
9. Γ. Βούλγαρης, *Η Μεταπολιτευτική Ελλάδα 1974-2009*, Πόλις, Αθήνα 2013, σ. 80. Ωστόσο, έχει ενδιαφέρον το πλαίσιο εντός του οποίου γίνεται λόγος περί «βεβελούδινης» μετάβασης. Όπως επισημαίνει ο Α. Λιάκος: «Σχετικά με την κατανόηση των αλλαγών που συνέβησαν στα μέσα της δεκαετίας του 1970 στην νότια Ευρώπη –τόσο ως προς τη δυναμική τους όσο και ως προς τη σταθεροποίησή τους– υπάρχουν διαφορετικές ερμηνείες. Οι παλαιότερες που προέρχονται από την πολιτική επιστήμη αναπτύχθηκαν στο πλαίσιο μιας προβληματικής των μεταβάσεων (Transitology) και των θεωριών του εκμοντερνισμού, που συνεπάγεται μια κανονιστική και τελεολογική αντίληψη των εξελίξεων. Πλούσιες σε επισημάνσεις και ευαίσθητες στις αποχρώσεις της μετάβασης, εξηγούν την πολιτική δια της πολιτικής. Οι πολιτικές μεταβολές συντελέστηκαν εκ των άνω, είχαν χαρακτήρα «βεβελούδινο» και ευνοήθηκαν από το διεθνές περιβάλλον, δηλαδή από την εξασθένιση της έντασης του Ψυχρού Πολέμου και την άνοδο των προσδοκιών από την ενοποίηση της Ευρώπης. Ωστόσο, το επιχείρημα που προκύπτει από μια νεότερη γενιά ερευνητών είναι ότι οι πολιτικές αλλαγές απέκτησαν δυναμικό χαρακτήρα επειδή συνέπεσαν με μοριακές μεταβολές στην υφή και των τριών μεσογειακών κοινωνιών, αλλά και με βαθιές τεκτονικές μετατοπίσεις στο διεθνές πεδίο». Βλ. Α. Λιάκος, *Ο Ελληνικός 20ός αιώνας*, Πόλις, Αθήνα 2019, σ. 411.
10. Χ. Ιορδάνογλου, *Η οικονομία 1974-2000, Επιβράδυνση-Στασιμότητα-Ανάκαμψη* στο *Ιστορία του νέου ελληνισμού 1770-2000*, τ. 10ος, Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα 2003, σ. 65.
11. Η. Νικολακόπουλος, «*Τα διλήμματα της Μεταπολίτευσης: μεταξύ συνέχειας και ρήξεως*», στο Καραμανωλάκης Β., Νικολακόπουλος Η., Σακελλαρόπουλος Τ., *Η μεταπολίτευση '74-'75. Στιγμές μιας μετάβασης*, Θεμέλιο, Αθήνα 2016, σσ. 35-46.
12. Πρόκειται για μια γενικευμένη κατάσταση στον χώρο του συνδικαλισμού, που χαρακτηρίζεται από τον άμεσο έλεγχο των διοικήσεων από την κρατική εξουσία, όπως και τη δημιουργία σωματείων-σφραγίδων που αλλοιώνουν τις δυναμικές και τους συσχετισμούς δυνάμεων στο εσωτερικό κάθε κλάδου. Το φαινόμενο αυτό, που διατηρήθηκε κατά τη μεταπολίτευση, εκλείπει με το Ν. 1264 του 1982. Βλ. Γ. Κουζής, *Τα χαρακτηριστικά του ελληνικού συνδικαλιστικού κινήματος*, Gutenberg, Αθήνα 2003, σσ. 32-36.
13. Κύρια πηγή χρηματοδότησης των σωματείων συνιστούσε η πρακτόρευση των εισφορών του Τ.Σ.Α. Τα συγκεκριμένα σωματεία εξυπηρετούσαν τους κατά τόπους επαγγελματίες, εισπράττοντας τις ασφαλιστικές εισφορές και παρακρατώντας νόμιμα ένα ποσοστό από την καταβαλλόμενη εισφορά.

14. Οι Goldstone και Tilly αντιλαμβάνονται τις «ευκαιρίες» ως τις «θεωρούμενες εκείνες πιθανότητες κατά τις οποίες οι δρώντες της κινηματικής διαμαρτυρίας θα οδηγηθούν στο να επιτύχουν την επιθυμητή έκβαση». Σκέφτονται τις «ευκαιρίες» ως οποιοσδήποτε αλλαγές, οι οποίες επηρεάζουν την ικανότητα του κράτους να ακολουθήσει μια συνεκτική πολιτική, ικανοποιώντας υποστηρικτές και αντιπάλους, καθώς οι μετασχηματισμοί που έχουν επισυμβεί μεταξύ πολιτικών και οικονομικών πόρων ευνοούν τους διεκδικητές. Βλ. J. Goldstone, C. Tilly, *Threat (and Opportunity): Popular Action and State Repression in the Dynamics of Contentious Action*, στο R. Aminzade, J. A. Goldstone, D. McAdam, E. J. Perry, W. H. Sewell, S. Tarrow, C. Tilly (επιμ.), *Silence and Voice in the Study of Contentious Politics*, Cambridge University Press, Cambridge 2001, σσ. 179-194.
15. Σ.Ι. Σεφεριάδης, «Συγκρουσιακή πολιτική, συλλογική δράση, κοινωνικά κινήματα: μια αποτύπωση» *Ελληνική Επιθεώρηση Πολιτικής Επιστήμης*, 27-1 (2006), σσ. 12, 7-42.
16. J. Goodwin, J.M. Jasper, *Caught in a Winding, Snarling Vine: The Structural Bias of Political Process Theory*, *Sociological Forum* 14, 1999, σσ. 27-54.
17. Η έννοια της «απειλής» ως παραπληρωματικού παράγοντα των «ευκαιριών» εισάγεται όχι ως η «πίσω πλευρά» της ευκαιρίας όπως συνήθως αντιμετωπίζεται (βλ. S. Tarrow, *Power in Movement*, ό.π.), αλλά για να χαρακτηρίσει το κόστος το οποίο μια κοινωνική ομάδα υφίσταται ή καλείται να αναλάβει κατά την ανάληψη δράσης, με συνέπεια αυτό να επηρεάζει το αν τελικά θα αποφασίσει να κινητοποιηθεί. Βλ. J. Goldstone και C. Tilly, *Threat (and Opportunity): Popular Action and State Repression in the Dynamics of Contentious Action*, ό.π., σσ. 179-194.
18. Ο όρος «επιταχυντικός παράγοντας» αναφέρεται, συνήθως, σε ένα συγκεκριμένο γεγονός που ενεργοποιεί μια κινηματική δράση. Βλ. N. Smelser, *Theory of collective behavior*, LA: Quid Pro Books, New Orleans 1962.
19. Ως αξιακές πλαισιώσεις ή αξιακά πλαίσια ορίζονται ερμηνευτικά σχήματα που υιοθετούν τα άτομα για να ονοματίσουν συμβάντα που διαδραματίζονται στον ζωτικό τους χώρο και στον κόσμο γενικότερα. Έχουν άμεση σχέση με το πολιτικό περιεχόμενο της εκάστοτε κινητοποίησης. Βλ. D.A. Snow, E.B. Rochford, S.K. Worden and R.D. Benford, «Frame Alignment Processes, Micromobilization, and Movement Participation», *American Sociological Review*, vol. 51, no. 4, 1986, σσ. 464-481.
20. Οι απόψεις δίστανται για το πώς και ποιοι ακριβώς άρχισαν την απεργία. Μια εκδοχή αναφέρεται σε ένα πυρήνα ιδιοκτητών ταξί, ο οποίος συνήθιζε να εργάζεται στην πιάτσα του παλιού ανατολικού αεροδρομίου στην περιοχή του Ελληνικού

(πτήσεις εξωτερικού). Από άτομα της συγκεκριμένης πιάτσας είχε επιχειρηθεί πριν τη δικτατορία να δημιουργηθεί κι ένα σωματείο οδηγών, προσπάθεια που δεν καρποφόρησε. Άλλη εκδοχή, μιλά αρχικά για συγκέντρωση δεξιών ιδιοκτητών ταξί στην αλάνα του Αλίμου. Είναι γεγονός πως τη συγκεκριμένη μέρα είχαν προκηρύξει 24ωρη απεργία αρκετά σωματεία ιδιοκτητών ταξί και εμφανίζεται να υπάρχει συγκέντρωση αυτοκινήτων και στον Άγιο Κοσμά, σημείο συγκέντρωσης, μάλλον, των συντηρητικών ιδιοκτητών ταξί. Δεν αποκλείεται να συνέργησαν αρκετές διαδικασίες και επεισόδια, όπως για παράδειγμα ιδιοκτήτες ταξί απογοητευμένοι από τη στάση των σωματείων τους να αποχώρησαν από τον Άγιο Κοσμά και να ενεπλάκησαν στην πιο δυναμική συγκέντρωση του Αλίμου. Ενδέχεται πάλι, ορισμένοι να μπήκαν στο παλιό στρατόπεδο θεωρώντας ότι η συγκέντρωση θα λήξει εντός λίγων ωρών και να εγκλωβίστηκαν σε μια κατάσταση που ήταν εκτός νομιμότητας και με απεργούς, οι οποίοι εκδήλωναν ανοιχτά την πρόθεση για μια απεργία διάρκειας.

21. J.B. Atleson, «*Work Group Behavior and Wildcat Strikes: The Causes and Functions of Industrial Civil Disobedience*», *Ohio State Law Journal*, vol. 34, no. 4 (1973), σσ. 751-814. Στη διεθνή βιβλιογραφία, οι συγκεκριμένες απεργίες χαρακτηρίζονται ως “wildcat” ακριβώς επειδή οι προθέσεις και οι δράσεις των συμμετεχόντων προσομοιάζουν στη συμπεριφορά των αγριόγατων: είναι απρόβλεπτες και ανεξέλεγκτες. Η νομιμότητά τους αμφισβητείται, συνήθως, από την εργοδοσία, τις Αρχές και τα ΜΜΕ.
22. Άτυπα δίκτυα σημαίνει πως δεν έχουμε να κάνουμε με συγκροτημένες οργανώσεις, που να έχουν όνομα, κανόνες, πειθαρχικές διαδικασίες και προϋποθέσεις συμμετοχής. Βλ. σχετικά, C. Kadushin, *Κοινωνικά δίκτυα*, Κριτική, Αθήνα 2019.
23. Την περίοδο (1975-1984) που εξετάζουμε φαίνεται να διαμορφώνονται τρεις τάσεις μεταξύ των ιδιοκτητών για το πώς πρέπει να λειτουργεί το ταξί ώστε να είναι βιώσιμο ως επάγγελμα. Η πρώτη τάση πρεσβεύει πως τη βιωσιμότητά του ο επαγγελματίας την εξασφαλίζει με την αυτόματη τιμαριθμική αναπροσαρμογή του κομιστρου. Η δεύτερη τάση, την οποία υποστήριξε με σθένος η απεργιακή επιτροπή του Αλίμου (όχι όμως όλοι οι απεργοί), μιλούσε για διατίμηση των ανταλλακτικών και του καυσίμου, ώστε να ελέγχεται το κόστος λειτουργίας και να μην μεταφέρεται το βάρος στον πελάτη μέσω αυξήσεων στο κόμιστρο. Η τρίτη τάση, η οποία θα εμφανιστεί λίγα χρόνια αργότερα, πρεσβεύει τη δημιουργία συνεταιρισμών από τους ιδιοκτήτες ταξί, ώστε να προμηθεύονται ανταλλακτικά σε χαμηλότερες τιμές και μ’ αυτόν τον τρόπο να διατηρείται σε χαμηλά επίπεδα το κόστος λειτουργίας του ταξί.

24. Δυστυχώς, η έρευνα στην παρούσα φάση της παρουσιάζει «μονομέρεια» ως προς το δείγμα των συνεντευξιαζόμενων. Όλοι οι πληροφορητές αυτοπροσδιορίζονται ως «αριστεροί», «κομμουνιστές», «κεντρώοι» χωρίς απαραίτητα να κάνουν αναγωγή σε κομματικές ταυτίσεις. Τα συγκεκριμένα χαρακτηριστικά της δειγματοληψίας δημιουργούν μια μεγάλη σιωπή γύρω από τους δεξιούς που συμμετείχαν ενεργά στην απεργία και σύμφωνα με τις μαρτυρίες των συνεντευξιαζόμενων ήταν πολλοί και αρνούσαν να συνταχθούν με τα σωματεία της περιόδου. Όσοι από τους δεξιούς έζησαν την «εμπειρία» του Μάρτη του 1975 φαίνεται, χωρίς να μπορούμε να προσδιορίσουμε τον αριθμό τους, να μην συμπαρατάχθηκαν με τη συνδικαλιστική παράταξη της Νέας Δημοκρατίας, η οποία συγκροτήθηκε τη δεκαετία του 1980.
25. Ο Μανώλης Μπαντουράκης (1929-2019) υπήρξε εμβληματική μορφή του συνδικαλισμού των οδηγών και των ιδιοκτητών ταξί. Μέλος μιας αγροτικής οικογένειας του Μπαντουρόγιαννη, η οποία έπαιξε ενεργητικό ρόλο στην Εθνική Αντίσταση στην Κρήτη, κυνηγήθηκε μετά τον πόλεμο. Είχε τελειώσει τις τρεις τάξεις του Γυμνασίου στο Καστέλι. Το 1946-1949 εκτοπίστηκε στο στρατόπεδο της Μακρονήσου. Απολύθηκε το 1950 με τα μέτρα ειρήνευσης και λόγω της κλονισμένης υγείας του. Αμέσως μετά την ανάρρωσή του οργανώθηκε στο παράνομο τότε κίνημα ειρήνης. Εργάστηκε για το ημιπαράνομο συνδικαλιστικό κίνημα, για τον εκδημοκρατισμό και την ενότητά του. Το 1960 εκλέχτηκε πρόεδρος των οδηγών ταξί ενώ τον Μάιο του 1967 εκτοπίζεται από τα όργανα της δικτατορίας στα στρατόπεδα Γιάρου και Λέρου, όπου κρατήθηκε για 4 χρόνια (βλ. το βιογραφικό σημείωμα απ' το οποίο αντλήθηκαν οι πληροφορίες στο Μ. Μπαντουράκης, *Το ημερολόγιο της εξορίας*, Αθήνα 2012). Το 1975 ήταν ανάμεσα σε αυτούς που πρωτοστάτησαν στην απεργία των ιδιοκτητών ταξί του 1975, χωρίς να είναι ανάμεσα σε αυτούς που την ξεκίνησαν. Πλαισιωμένος από δεξιούς, εδαΐτες, παλιούς και νέους ιδιοκτήτες, του είχαν κολλήσει τότε τη ρετσινιά του «ακροδεξιού και μαζί του αναρχικού εξτρεμιστή», όπως γράφει ο ίδιος στην αυτοβιογραφία του (βλ. Μ. Μπαντουράκης, *Λίγο πριν ο γιαλός κρύψει τον ήλιο*, ό.π., σ. 363). Ωστόσο, κι άλλες αφηγήσεις ζωής πρωταγωνιστών της απεργίας, αλλά και ανθρώπων που εντάχθηκαν στο επάγγελμα, μετά το 1975, και πρωτοστάτησαν στις διαδικασίες που αφορούν την έρευνά μας, αναφέρονται σε διώξεις από το μετεμφυλιακό κράτος ή σε αποκλεισμούς από εργασίες λόγω πολιτικών πεποιθήσεων δικών τους ή συγγενών τους σε αγροτικά περιβάλλοντα ή πόλεις της περιφέρειας.
26. M. Lipsky, *Protest and City Politics*, Rand McNally & Co, Chicago 1965.
27. D. Della Porta και M. Diani, *Κοινωνικά κινήματα*, Κριτική, Αθήνα 2010, σ. 291.
28. V. Taylor και N. Van Dyke, «“Get up, Stand up”: Tactical Repertoires of Social

Movements», στο Snow D., Soule S., Kriesi H (επιμ.), *The Blackwell Companion to Social Movements*, Blackwell, Oxford 2004, σσ. 262-293.

29. S. Tarrow, *Power in Movement*, ό.π., σ. 39.
30. V. Taylor και N. Van Dyke, “*Get up, Stand up*”: *Tactical Repertoires of Social Movements*, ό.π., σ. 266.
31. Οι ομάδες περιφρούρησης, οι οποίες από τότε θα συγκροτούνται σε κάθε απεργιακή κινητοποίηση, είναι μια «εσωτερική διευθέτηση» μεταξύ των ιδιοκτητών ταξί και έχουν στόχο από τη μία, να επικυρώσουν την επιτυχία της απεργίας με το να κυκλοφορούν όσο γίνεται λιγότερα ταξί τις μέρες της κινητοποίησης κι από την άλλη, να ανεβάσουν το κόστος για τον απεργοσπάστη. Η φθορά του αυτοκινήτου του «πειρατή» ή του οδηγού που εργάζεται δεν είναι προϊόν βίας που ξεσπά τυφλά, αλλά έχει στόχο να στείλει τον απεργοσπάστη στο συνεργείο για επισκευές, ώστε την επόμενη φορά που θα σκεφθεί να εργαστεί σε μέρες απεργίας να συνυπολογίσει το κόστος των ζημιών που ενδέχεται να υποστεί. Με αυτόν τον τρόπο, οι απεργοί προσπαθούν να περιορίσουν το φαινόμενο του «free rider», του ανθρώπου που θα «σπάσει» την απεργία και θα καρπωθεί παράλληλα και τα όποια οφέλη κερδίσουν οι απεργοί από την κυβέρνηση.
32. Καίριο ρόλο έπαιξε η προσφορά του νεαρού τότε δικηγόρου Κλεομένη Καρατζά από το γραφείο του Μπάμπη Δημαρέλου. Κατάφερε να αντιμετωπίσει με επιτυχία τις κατηγορίες που βάραιναν τους συλληφθέντες ιδιοκτήτες ταξί και την ποινική δίωξη για ηθική αυτουργία των μελών της απεργιακής επιτροπής. Βλ. Μ. Μπαντουράκης, *Λίγο πριν ο γαλός κρύψει τον ήλιο*, ό.π., σ. 358.
33. Θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι το ΠΑΣΟΚ, το ΚΚΕ, όπως και άλλες πολιτικές δυνάμεις, βρίσκονται τη συγκεκριμένη περίοδο σε μια φάση συγκρότησης και αναδιοργάνωσης και δεν μπορούν να σηκώσουν το βάρος της οργάνωσης συνδικαλιστικών παρατάξεων. Στην περίπτωση του σωματείου «Άλιμος-Ενότητα» πρόκειται, στην πραγματικότητα, για οιονεί κομματικές συνδικαλιστικές παρατάξεις, συγκροτημένες από «τα κάτω», με αναφορά σε συγκεκριμένα κόμματα, αλλά χωρίς την άμεση συνεργασία ή την εξάρτηση από αυτά. Αρκετές φορές, μάλιστα, η σχέση των συγκεκριμένων συνδικαλιστικών παρατάξεων με τα κόμματα αναφοράς αποδεικνύεται προβληματική. Επίσης, ο λόγος που βλέπουμε συνδικαλιστές, οι οποίοι κάνουν αναφορά στο ΚΚΕ, στο ΠΑΣΟΚ και σε άλλες αριστερές και κεντρώες δυνάμεις, να συνεργάζονται μεταξύ τους, όχι μόνο στον κλάδο των ταξί αλλά και σε άλλα συνδικάτα, δεν έχει να κάνει μόνο με την ανάγκη δημιουργίας ενός αντιδεξιού μετώπου, μιας άτυπα «δημοκρατικής αντιπολίτευσης» (βλ. Μ. Λίτσης, *Στης μεταπολίτευσης τα χρόνια*, Τόπος, Αθήνα 2019, σ. 189), αλλά και με

το γεγονός ότι «σχεδόν όλες οι συνδικαλιστικές οργανώσεις είχαν υιοθετήσει το πλειοψηφικό σύστημα και υπήρχε ανάγκη συνεργασιών για την εκλογή συμβούλων» (Γ.Κ., συνέντευξη, 4 Δεκεμβρίου 2020).

34. Σ.Ι. Σεφεριάδης, «Από την αποθέωση στη στηλίτευση: η 'μεταπολίτευση' ως θεωρητικό και ερευνητικό αφήγημα», στο Π. Σούρλας (επιμ.) *Η δικτατορία των συνταγματαρχών και η αποκατάσταση της δημοκρατίας*, ό.π., σσ. 563-572.
35. Π. Καζάκος, «Πολιτικοί θεσμοί και οικονομική ανάπτυξη», ό.π., σσ. 150, 137-167.