

Σχολή Ανθρωπιστικών Σπουδών

«Μεταπτυχιακό πρόγραμμα σπουδών: Δημόσια Ιστορία»

Διπλωματική εργασία

«Ιστορία εν κινήσει, το ταξί στο πεδίο της Δημόσιας Ιστορίας»



Κιρκιωτάκης Παναγιώτης

Επιβλέπων Καθηγητής: Αντώνης Αντωνίου

Αθήνα, Ιούλιος 2026

Η παρούσα εργασία αποτελεί πνευματική ιδιοκτησία του φοιτητή (συγγραφέα/δημιουργού) που την εκπόνησε. Στο πλαίσιο της πολιτικής ανοικτής πρόσβασης, ο συγγραφέας/δημιουργός εκχωρεί στο ΕΑΠ, μη αποκλειστική άδεια χρήσης του δικαιώματος αναπαραγωγής, προσαρμογής, δημόσιου δανεισμού, παρουσίασης στο κοινό και ψηφιακής διάχυσης τους διεθνώς, σε ηλεκτρονική μορφή και σε οποιοδήποτε μέσο, για διδακτικούς και ερευνητικούς σκοπούς, άνευ ανταλλαγματος και για όλο το χρόνο διάρκειας των δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας. Η ανοικτή πρόσβαση στο πλήρες κείμενο για μελέτη και ανάγνωση δεν σημαίνει καθ'οιονδήποτε τρόπο παραχώρηση δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας του συγγραφέα/δημιουργού ούτε επιτρέπει την αναπαραγωγή, αναδημοσίευση, αντιγραφή, αποθήκευση, πώληση, εμπορική χρήση, μετάδοση, διανομή, έκδοση, εκτέλεση, μεταμόρφωση (downloading), ανάρτηση (uploading), μετάφραση, τροποποίηση με οποιονδήποτε τρόπο, τμηματικά ή περιληπτικά της εργασίας, χωρίς τη ρητή προηγούμενη έγγραφη συναίνεση του συγγραφέα/δημιουργού. Ο συγγραφέας/δημιουργός διατηρεί το σύνολο των ηθικών και περιουσιακών του δικαιωμάτων.



«Ιστορία εν κινήσει, το ταξί στο πεδίο της Δημόσιας Ιστορίας»

Κιρκιωτάκης Παναγιώτης

Επιτροπή Επίβλεψης Διπλωματικής Εργασίας

Επιβλέπων Καθηγητής:

Αντώνης Αντωνίου

Συνεπιβλέπουσα Καθηγήτρια:

Βλαχάκη Μαρία

Αθήνα, Ιούλιος 2026

Ευχαριστίες

Ευχαριστώ τους συμφοιτητές μου στη Σχολή, τους συνταξιδιώτες μου σε αυτή την πορεία, καθώς και τον επιβλέποντα καθηγητή μου, Αντώνη Αντωνίου, για τη βοήθεια και την υποστήριξη που μου προσέφερε για την ολοκλήρωση αυτής της εργασίας. Ευχαριστώ επίσης την καλή μου φίλη, Μαρία Μακρυπίδη, για την αμέριστη συμπαράστασή της όλα αυτά τα χρόνια. Τέλος, θέλω να ευχαριστήσω όλους τους αφηγητές και όλες τις αφηγήτριες, τους συναδέλφους μου. Η εργασία αυτή υπήρξε ακόμη μια πράξη συνειδητοποίησης και ενδυνάμωσης της αγάπης μου για αυτό το επάγγελμα, που βρίσκεται, όσο κανένα άλλο, στον πυρήνα της κοινωνίας και της πόλης.

Περίληψη

Η παρούσα διπλωματική εργασία εξετάζει τον ρόλο των οδηγών ταξί ως άτυπων αφηγητών της πόλης και ως φορέων δημόσιας ιστορίας της Αθήνας. Το ταξί δεν αντιμετωπίζεται μόνο ως μέσο μεταφοράς, αλλά και ως κινητός χώρος εμπειρίας, παρατήρησης και μνήμης, όπου οι οδηγοί έρχονται καθημερινά σε επαφή με δρόμους, πλατείες, μνημεία, γειτονιές, σταθμούς, τουριστικά σημεία και ιστορικούς τόπους. Η εργασία εντάσσεται στο πεδίο της Δημόσιας Ιστορίας και αξιοποιεί τη μεθοδολογία της Προφορικής Ιστορίας, δίνοντας έμφαση στον τρόπο με τον οποίο οι οδηγοί θυμούνται, ερμηνεύουν και αφηγούνται την πόλη με βάση την επαγγελματική και βιωματική τους εμπειρία.

Η μελέτη βασίζεται σε ποιοτική προσέγγιση και εξετάζει τις αφηγήσεις των οδηγών ταξί ως πηγές που φωτίζουν όψεις της αστικής ζωής οι οποίες συχνά δεν καταγράφονται στις επίσημες ιστορικές αφηγήσεις. Οι οδηγοί, λόγω της διαρκούς μετακίνησής τους μέσα στον αστικό ιστό, αποκτούν μια ιδιαίτερη γνώση της Αθήνας, η οποία συνδέεται με την καθημερινότητα, την κυκλοφορία, τις κοινωνικές αλλαγές, την τουριστική ανάπτυξη, τις επαγγελματικές δυσκολίες και τις ανθρώπινες συναντήσεις. Παράλληλα, η εργασία αξιοποιεί θεωρητικές και συγκριτικές αναφορές από τη Δημόσια Ιστορία, την Προφορική Ιστορία, την κοινωνιολογία και τις σπουδές αστικής κινητικότητας, με παραδείγματα από πόλεις όπως το Λονδίνο, η Νέα Υόρκη και η Βαρσοβία.

Στην παρούσα εργασία ο όρος «μνήμη εν κινήσει» χρησιμοποιείται ως αναλυτική έννοια για να περιγράψει τη μνήμη που ενεργοποιείται μέσα από τη διαδρομή και την επαναλαμβανόμενη επαφή με τον αστικό χώρο. Η Αθήνα αναδεικνύεται όχι μόνο ως πόλη μνημείων και αρχαιολογικών τόπων, αλλά και ως ζωντανό πεδίο κοινωνικών εμπειριών, μεταβολών και καθημερινών αφηγήσεων. Οι οδηγοί ταξί λειτουργούν ως ανεπίσημοι διαμεσολαβητές ανάμεσα στην πόλη και στους κατοίκους ή επισκέπτες της, μεταφέροντας ιστορίες, σχόλια, μνήμες και ερμηνείες για το παρελθόν και το παρόν της.

Τα συμπεράσματα της εργασίας δείχνουν ότι οι οδηγοί ταξί μπορούν να θεωρηθούν σημαντικοί φορείς άτυπης ιστορικής γνώσης. Οι αφηγήσεις τους συμβάλλουν στην κατανόηση της πόλης ως χώρου όπου η ιστορία, η μνήμη, η εργασία και η καθημερινή εμπειρία συνυπάρχουν. Έτσι, η εργασία αναδεικνύει τη σημασία των μη θεσμικών αφηγητών στον εμπλουτισμό της Δημόσιας Ιστορίας της Αθήνας.

Λέξεις-κλειδιά: ταξί, Αθήνα, Δημόσια Ιστορία, Προφορική Ιστορία, αστική μνήμη, μνήμη εν κινήσει, οδηγοί ταξί, ιστορικοί τόποι, αστικός χώρος.

«History in motion, the taxi in the field of Public History»*Panagiotis Kirkiotakis***Abstract**

This postgraduate thesis examines the role of taxi drivers as informal narrators of the city and as carriers of informal historical knowledge in Athens. The taxi is approached not merely as a means of transport, but as a mobile space of experience, observation and memory, through which drivers come into daily contact with streets, squares, monuments, neighborhoods, stations, tourist sites and historical places. The study is situated within the field of Public History and draws on the methodology of Oral History, focusing on the ways in which taxi drivers remember, interpret and narrate the city through their professional and lived experience.

The research is based on a qualitative approach and examines the narratives of taxi drivers as sources that illuminate aspects of urban life which are often absent from official historical accounts. Due to their constant movement through the urban fabric, taxi drivers acquire a distinctive knowledge of Athens, connected with everyday life, traffic, social change, tourism, professional challenges and human encounters. At the same time, the thesis draws on theoretical and comparative perspectives from Public History, Oral History, sociology and urban mobility studies, with reference to cities such as London, New York and Warsaw.

A central concept of the thesis is “memory in motion”, namely memory that is activated through routes, movement and repeated contact with urban space. Athens is therefore examined not only as a city of monuments and archaeological sites, but also as a living field of social experiences, transformations and everyday narratives. Taxi drivers act as unofficial mediators between the city and those who move through it, conveying stories, comments, memories and interpretations of Athens’ past and present.

The findings of the thesis suggest that taxi drivers can be understood as significant carriers of informal historical knowledge. Their narratives contribute to a broader understanding of the city as a space where history, memory, labor and everyday experience coexist. In this way, the thesis highlights the importance of non-institutional narrators in the formation, circulation and dissemination of the public history of Athens.

Keywords: taxi, Athens, Public History, Oral History, urban memory, memory in motion, taxi drivers, historical sites, urban space.

Περιεχόμενα

Ευχαριστίες	i
Περίληψη	ii
Λέξεις-κλειδιά	ii
Abstract	iii
Keywords	iii
Περιεχόμενα	iv
Κατάλογος εικόνων.....	vii
Εισαγωγή.....	1
Δομή της εργασίας.....	3
Κεφάλαιο 1: Δημόσια Ιστορία, Προφορική Ιστορία και καθημερινή πόλη.....	4
1.1 Η Δημόσια Ιστορία ως πεδίο σύνδεσης παρελθόντος και κοινωνίας.....	4
1.2 Η Προφορική Ιστορία και η ανάδειξη των «αφανών» υποκειμένων.....	5
1.3 Μνήμη, αφήγηση και υποκειμενικότητα.....	6
1.4 Η πόλη ως χώρος εμπειρίας και μνήμης.....	8
1.5 Ο επαγγελματίας της καθημερινότητας ως φορέας ιστορικής γνώσης.....	9
1.6 Συμπεράσματα.....	11
Κεφάλαιο 2: Αστική κινητικότητα και ταξί ως κοινωνικός χώρος.....	13
2.1 Κινητικότητα, αστική κινητικότητα και mobility.....	13
2.2 Το ταξί στην ιστορία της αστικής μετακίνησης.....	14
2.3 Το ταξί στην Αθήνα: εργασία, μετακίνηση και δημόσιος χώρος.....	16

2.4 Η πιάτσα, ο δρόμος και το αεροδρόμιο ως χώροι επαγγελματικής εμπειρίας.....	18
2.5 Ραδιοταξί, εφαρμογές, πλατφόρμες και μετασχηματισμοί της κινητικότητας.....	20
2.6 Το ταξί ως χώρος συνάντησης οδηγού, πελάτη και πόλης.....	21
2.7 Συμπεράσματα.....	22
Κεφάλαιο 3: Μεθοδολογία της έρευνας.....	22
3.1 Επιλογή της προφορικής ιστορίας ως μεθόδου.....	23
3.2 Σχεδιασμός της έρευνας και ερευνητικά ερωτήματα.....	24
3.3 Επιλογή πληροφορητών και χαρακτηριστικά δείγματος.....	24
3.4 Ημιδομημένες συνεντεύξεις και θεματικοί άξονες.....	26
3.5 Απομαγνητοφώνηση, κωδικοποίηση και θεματική ανάλυση.....	27
3.6 Δεοντολογία, συναίνεση και ανωνυμοποίηση.....	27
3.7 Σύντομα προφίλ των αφηγητών.....	28
3.8 Συμπεράσματα.....	29
Κεφάλαιο 4: Οι οδηγοί ταξί ως αφηγητές της Αθήνας.....	31
4.1 Ο οδηγός ταξί ως παρατηρητής της πόλης.....	31
4.2 Η Αθήνα μέσα από τις καθημερινές διαδρομές.....	33
4.3 Τοπόσημα, γειτονιές και μεταβολές του αστικού χώρου.....	35
4.4 Το κέντρο της Αθήνας, ο τουρισμός και η εικόνα της πόλης.....	38
4.5 Η ολυμπιακή αναδιάταξη της Αθήνας: νέο αεροδρόμιο, Αττική Οδός και εργασία του ταξί.....	40
4.6 Πελάτες, συναντήσεις και μικροϊστορίες της καθημερινότητας.....	42
4.7 Συμπεράσματα.....	45

Κεφάλαιο 5: Επαγγελματική ταυτότητα, κρίσεις και μετασχηματισμοί.....	46
5.1 Η είσοδος στο επάγγελμα και οι οικογενειακές/κοινωνικές διαδρομές.....	46
5.2 Η οικονομική κρίση και οι επιπτώσεις στην εργασία του ταξί.....	47
5.3 Ραδιοταξί, εφαρμογές και νέες μορφές ανταγωνισμού.....	48
5.4 Ενοικίαση άδειας, ιδιοκτησία, βάρδιες και εργασιακή καθημερινότητα.....	50
5.5 Η σχέση με το κράτος, τη νομοθεσία και τον έλεγχο.....	53
5.6 Ανδρικότητα, γυναίκες οδηγοί και επαγγελματικά στερεότυπα.....	55
5.7 Η αίσθηση απώλειας, προσαρμογής και συνέχειας στο επάγγελμα.....	56
5.8 Συμπεράσματα.....	58
Κεφάλαιο 6: Συμπεράσματα.....	61
6.1 Η μνήμη των οδηγών ταξί ως «ανεπίσημο αρχείο» της πόλης.....	61
6.2 Απάντηση στα ερευνητικά ερωτήματα.....	61
6.3 Κεντρικά ευρήματα της έρευνας.....	62
6.4 Περιορισμοί της μελέτης.....	64
6.5 Προτάσεις για μελλοντική έρευνα.....	64
Πηγές και βιβλιογραφία.....	66
Πηγές εικόνων.....	70
Παράρτημα Α: Συντομογραφίες, ακρωνύμια και επίσημη ορολογία του ταξί στην Ελλάδα.....	73
Παράρτημα Β: Επαγγελματική ορολογία του ταξί.....	76
Παράρτημα Γ: Ορολογία των οδηγών ταξί.....	82
Παράρτημα Δ: Ορολογία επαγγελματιών και τεχνικών που συνδέονται με το ταξί.....	88

Κατάλογος εικόνων

Φωτογραφία εξωφύλλου: «Πορεία ταξί μπροστά από την Πύλη του Αδριανού, με φόντο τον Ναό του Ολυμπίου Διός».

Εικόνα 1: «Μαύρα ταξί (Black cabs) σε βρεγμένο δρόμο του Λονδίνου», Mehmood Yousafzai - Pexels

Εικόνα 2: «Ταξί και δίκυκλο στην καθημερινή κυκλοφορία της Αθήνας», Nomadic Julien - Unsplash

Εικόνα 3: «Κίτρινα ταξί στην πυκνή κυκλοφορία του Μανχάταν, στη Νέα Υόρκη», Άγνωστος φωτογράφος - Pixy

Εικόνα 4: «Φωτεινή επιγραφή ταξί στην οροφή οχήματος», Waldemar Brandt - Unsplash

Εικόνα 5: «Ταξί στην καθημερινή αστική κυκλοφορία της Αθήνας», Markus Winkler - Pexels

Εικόνα 6: «Οπίσθια όψη κίτρινου ταξί στο αστικό οδικό δίκτυο της Αθήνας», Efrem Efre - Pexels

Εικόνα 7: «Ταξί μέσα στο δομημένο αστικό περιβάλλον της Αθήνας», Marco Pregnolato - Unsplash

Εικόνα 8: «Ταξί σε αναμονή σε αστικό δρόμο», Wojtek Paczes - Pexels

Εικόνα 9: «Οδηγός ταξί κατά την εργασία του στον αστικό δρόμο», Tim Samuel - Pexels

Εικόνα 10: «Ταξί σε απογευματινή διαδρομή στο κέντρο της Αθήνας», Christian Harb - Unsplash

Εικόνα 11: «Ταξί σε γειτονιά της Αθήνας», Christian Harb - Unsplash

Εικόνα 12: «Διερχόμενα ταξί μπροστά από το κτήριο της Βουλής των Ελλήνων, στην πλατεία Συντάγματος», Efrem Efre - Pexels

Εικόνα 13: «Ταξί σε δρόμο του ιστορικού κέντρου της Αθήνας, με την Ακρόπολη στο βάθος», Mathias Arseneau - Pexels

Εικόνα 14: «Επισκέπτες δίπλα σε ταξί στο κέντρο της Αθήνας», Yum Cheol-Ho - Unsplash

Εικόνα 15: «Φωτεινή ένδειξη “TAXI” και σιλουέτα οδηγού στο εσωτερικό κίτρινου ταξί», Efrem Efre - Pexels

Εικόνα 16: «Τα χέρια οδηγού στο τιμόνι κατά τη διάρκεια της επαγγελματικής βάρδιας», Tim Samuel-Pexels

Εικόνα 17: «Φωτεινή επιγραφή ταξί κατά τη διάρκεια νυχτερινής βάρδιας», Fotis Fotopoulos - Unsplash

Εικόνα 18: «Ταξί σε νυχτερινή αστική κυκλοφορία», DiePhotoPotato - Pexels

«Ιστορία εν κινήσει, το ταξί στο πεδίο της Δημόσιας Ιστορίας»

Εισαγωγή

Η παρούσα εργασία εξετάζει την πόλη με αφετηρία τις αφηγήσεις των οδηγών ταξί, αντιμετωπίζοντας το ταξί όχι μόνο ως μέσο μεταφοράς, αλλά και ως ιδιαίτερο πεδίο μνήμης, εμπειρίας και καθημερινής παρατήρησης του αστικού χώρου. Οι οδηγοί ταξί κινούνται διαρκώς μέσα στην πόλη, διασχίζουν κεντρικούς δρόμους, γειτονιές, πλατείες, σταθμούς, μνημεία, αρχαιολογικούς χώρους και περιοχές με ιστορική ή συμβολική σημασία. Η καθημερινή επαφή τους με αυτά τα σημεία δεν είναι ουδέτερη. Αντίθετα, οι οδηγοί διαμορφώνουν μια ιδιαίτερη γνώση της πόλης, η οποία δεν προέρχεται από επίσημα αρχεία ή θεσμικές αφηγήσεις, αλλά από την επαναλαμβανόμενη εμπειρία της κίνησης, της εργασίας, της συνομιλίας με τους επιβάτες και της προσωπικής μνήμης.

Στο πλαίσιο αυτό, η εργασία εντάσσεται στο πεδίο της προφορικής ιστορίας, καθώς αξιοποιεί τις αφηγήσεις των οδηγών ως μαρτυρίες που φωτίζουν όψεις της αστικής ζωής οι οποίες συχνά απουσιάζουν από την επίσημη ιστοριογραφία. Η Προφορική Ιστορία δεν ενδιαφέρεται μόνο για το τι συνέβη στο παρελθόν, αλλά και για το πώς οι άνθρωποι θυμούνται, ερμηνεύουν και αφηγούνται τις εμπειρίες τους. Οι αφηγήσεις των οδηγών ταξί δεν αποτελούν απλές πληροφορίες για διαδρομές ή επαγγελματικές συνθήκες. Αποτελούν τρόπους με τους οποίους οι ίδιοι κατανοούν την πόλη, συνδέουν το παρελθόν με το παρόν και αποδίδουν νόημα σε συγκεκριμένους τόπους. Στις μνήμες τους, η πόλη εμφανίζεται όχι ως στατικός γεωγραφικός χώρος, αλλά ως ζωντανό πεδίο εμπειριών, μεταβολών και κοινωνικών σχέσεων.

Η σημασία των οδηγών ταξί ως αφηγητών της πόλης προκύπτει από τη διαρκή παρουσία τους στον αστικό χώρο. Η εργασία στον δρόμο τούς επιτρέπει να παρακολουθούν μεταβολές στις γειτονιές, στις κυκλοφοριακές ροές, στον τουρισμό και στις καθημερινές χρήσεις της πόλης, συγκροτώντας μια βιωματική γνώση που αποτυπώνεται στις αφηγήσεις τους.

Παράλληλα, η εργασία συνδέεται με τη Δημόσια Ιστορία, καθώς εξετάζει τον τρόπο με τον οποίο το παρελθόν της πόλης γίνεται αντικείμενο καθημερινής αφήγησης, χρήσης και ερμηνείας έξω από τα στενά όρια της ακαδημαϊκής ιστορίας. Η Δημόσια Ιστορία ενδιαφέρεται για τις μορφές με τις οποίες η ιστορική γνώση κυκλοφορεί στον δημόσιο χώρο, στους τόπους μνήμης, στα μνημεία, στις ξεναγήσεις, στις οικογενειακές ιστορίες, στις συλλογικές αναπαραστάσεις και στις καθημερινές συνομιλίες. Οι οδηγοί ταξί, ιδιαίτερα όταν μεταφέρουν επισκέπτες, τουρίστες ή κατοίκους σε ιστορικά σημεία της πόλης, συμμετέχουν άτυπα σε αυτή τη διαδικασία. Συχνά καλούνται να εξηγήσουν, να σχολιάσουν ή να αφηγηθούν κάτι για έναν τόπο, ένα μνημείο, μια

περιοχή ή μια ιστορική αλλαγή που έχει συμβεί στην πόλη. Με αυτόν τον τρόπο, λειτουργούν ως ανεπίσημοι διαμεσολαβητές ανάμεσα στην πόλη και σε όσους τη διασχίζουν.

Η Αθήνα, ως πόλη με έντονο ιστορικό φορτίο, προσφέρει ένα ιδιαίτερα γόνιμο πεδίο για μια τέτοια προσέγγιση. Οι ιστορικοί της τόποι δεν περιορίζονται μόνο στα μνημεία της αρχαιότητας ή στα αναγνωρισμένα σημεία πολιτιστικής κληρονομιάς. Περιλαμβάνουν επίσης γειτονιές, δρόμους, πλατείες, προσφυγικούς οικισμούς, παλιά εμπορικά κέντρα, περιοχές διασκέδασης, σταθμούς μεταφορών, σημεία πολιτικών γεγονότων και χώρους που συνδέονται με προσωπικές ή συλλογικές μνήμες. Για τον οδηγό ταξί, αυτοί οι τόποι δεν είναι απλώς προορισμοί στον χάρτη. Είναι σημεία που συνδέονται με ιστορίες επιβατών, αλλαγές στην καθημερινότητα, επαγγελματικές εμπειρίες, κοινωνικές μεταβολές και προσωπικές αναμνήσεις.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι οι οδηγοί ταξί αφηγούνται την πόλη μέσα από τη διαδρομή. Η αφήγησή τους δεν οργανώνεται απαραίτητα με τον τρόπο μιας επίσημης ιστορικής αφήγησης, αλλά ακολουθεί συχνά τη λογική της μετακίνησης: από το κέντρο προς τα προάστια, από το αεροδρόμιο προς την πόλη, από έναν σταθμό προς ένα ξενοδοχείο, από έναν αρχαιολογικό χώρο προς μια γειτονιά κατοικίας. Η διαδρομή γίνεται έτσι αφηγηματικός άξονας, επιτρέποντας στον οδηγό να συνδέει διαφορετικούς χώρους, εποχές και εμπειρίες. Μια περιοχή μπορεί να θυμίζει την παλιά μορφή της πόλης, μια άλλη να φανερώνει την τουριστική της ανάπτυξη, μια τρίτη να συνδέεται με κοινωνικές δυσκολίες, επαγγελματικές αλλαγές ή προσωπικά βιώματα.

Η προφορική μαρτυρία των οδηγών ταξί μπορεί επίσης να αναδείξει την απόσταση ανάμεσα στην επίσημη εικόνα της πόλης και στη βιωμένη εμπειρία της. Η Αθήνα προβάλλεται συχνά με επίκεντρο τα αρχαία μνημεία, την πολιτιστική της κληρονομιά και την τουριστική της ταυτότητα. Ωστόσο, για όσους εργάζονται καθημερινά στους δρόμους της, η πόλη είναι ταυτόχρονα χώρος κυκλοφοριακής πίεσης, οικονομικής δραστηριότητας, κοινωνικής ανισότητας, επαγγελματικής αβεβαιότητας και ανθρώπινων συναντήσεων. Οι οδηγοί ταξί μπορούν να φωτίσουν αυτή τη διπλή όψη: την πόλη ως ιστορικό και τουριστικό σύμβολο, αλλά και την πόλη ως καθημερινό εργασιακό και κοινωνικό περιβάλλον.

Στόχος της εργασίας είναι να αναδείξει τις αφηγήσεις των οδηγών ταξί ως σημαντικές πηγές για την κατανόηση της αστικής ιστορίας και της δημόσιας μνήμης. Οι μαρτυρίες τους επιτρέπουν να διερευνηθεί πώς οι οδηγοί αντιλαμβάνονται την Αθήνα, ποιοι τόποι αποκτούν ιδιαίτερη σημασία στις αφηγήσεις τους, πώς συνδέουν την επαγγελματική τους εμπειρία με την ιστορία της πόλης και με ποιον τρόπο περιγράφουν τις αλλαγές που έχουν παρατηρήσει στον αστικό χώρο. Η εργασία, επομένως, δεν περιορίζεται στη μελέτη του ταξί ως επαγγέλματος ή υπηρεσίας μετακίνησης. Αντιμετωπίζει το ταξί ως κινητό σημείο παρατήρησης και τον οδηγό ως

αφηγητή μιας πόλης που αλλάζει, θυμάται, ξεχνά και επανανοηματοδοτεί τους ιστορικούς της τόπους με βάση την καθημερινή εμπειρία. Στα Παραρτήματα περιλαμβάνονται τέσσερις συμπληρωματικοί κατάλογοι: οι συντομογραφίες και η επίσημη ορολογία του ταξί, η επαγγελματική ορολογία, η αργκό των οδηγών και οι ονομασίες των επαγγελματιών και τεχνικών που συνδέονται με το ταξί. Η σειρά τους ακολουθεί τη μετάβαση από τη θεσμική γλώσσα στην καθημερινή επαγγελματική εμπειρία και στο ευρύτερο δίκτυο υποστήριξης του οχήματος. Οι κατάλογοι διευκολύνουν την κατανόηση των προφορικών μαρτυριών και αναδεικνύουν πλευρές της επαγγελματικής κουλτούρας, της εργασιακής καθημερινότητας και των κοινωνικών σχέσεων του κλάδου.

Δομή της εργασίας

Η εργασία διαρθρώνεται σε έξι κεφάλαια. Το πρώτο κεφάλαιο παρουσιάζει το θεωρητικό πλαίσιο της Δημόσιας και της Προφορικής Ιστορίας, με έμφαση στη μνήμη, την αφήγηση και την καθημερινή εμπειρία της πόλης. Το δεύτερο εξετάζει την αστική κινητικότητα και το ταξί ως μέσο μεταφοράς, χώρο εργασίας και κοινωνικής συνάντησης. Στο τρίτο κεφάλαιο αναπτύσσονται η μεθοδολογία της έρευνας, η επιλογή των αφηγητών, η διεξαγωγή και η ανάλυση των συνεντεύξεων, καθώς και τα ζητήματα δεοντολογίας. Το τέταρτο κεφάλαιο επικεντρώνεται στις αφηγήσεις των οδηγών για τις διαδρομές, τα τοπία, τις γειτονιές, τον τουρισμό και τις μεταβολές της Αθήνας. Το πέμπτο εξετάζει την επαγγελματική ταυτότητα, τις εργασιακές συνθήκες, τις κρίσεις, τις τεχνολογικές αλλαγές και την έμφυλη διάσταση του επαγγέλματος. Το έκτο και τελευταίο κεφάλαιο συνθέτει τα πορίσματα της έρευνας, απαντά στα ερευνητικά ερωτήματα, παρουσιάζει τα κεντρικά ευρήματα και εξετάζει τους περιορισμούς και τις δυνατότητες μελλοντικής έρευνας. Ακολουθούν οι πηγές και η βιβλιογραφία, καθώς και τα Παραρτήματα. Στα Παραρτήματα περιλαμβάνεται γλωσσάριο συντομογραφιών, ακρωνυμίων, επίσημης και επαγγελματικής ορολογίας του ταξί, της ιδιαίτερης γλώσσας των οδηγών, καθώς και των επαγγελματιών που συνδέονται με τον κλάδο.

Κεφάλαιο 1

Δημόσια Ιστορία, Προφορική Ιστορία και καθημερινή πόλη

Το κεφάλαιο αυτό διαμορφώνει το θεωρητικό πλαίσιο της εργασίας, συνδέοντας τη Δημόσια Ιστορία, την Προφορική Ιστορία και την πόλη ως πεδίο καθημερινής εμπειρίας και μνήμης. Η διάρθρωσή του ακολουθεί πέντε άξονες: τη σχέση παρελθόντος και κοινωνίας, την Προφορική Ιστορία και την ανάδειξη αφανών υποκειμένων, τη μνήμη και την υποκειμενικότητα, την πόλη ως χώρο εμπειρίας και μνήμης και, τέλος, τον επαγγελματία της καθημερινότητας ως φορέα ιστορικής γνώσης. Στο πλαίσιο αυτό, οι οδηγοί ταξί προσεγγίζονται όχι μόνο ως εργαζόμενοι στις αστικές μεταφορές, αλλά και ως αφηγητές που γνωρίζουν την Αθήνα χάρη στην καθημερινή κίνηση, την εργασία, τις διαδρομές, τις συναντήσεις και τη μνήμη.

1.1 Η Δημόσια Ιστορία ως πεδίο σύνδεσης παρελθόντος και κοινωνίας

Η Δημόσια Ιστορία προσεγγίζει το παρελθόν όχι μόνο ως αντικείμενο ακαδημαϊκής έρευνας, αλλά και ως κοινωνική και πολιτισμική πρακτική. Το ενδιαφέρον μετατοπίζεται από το αποκλειστικό ερώτημα «τι συνέβη» στο πώς το παρελθόν λειτουργεί στο παρόν, επηρεάζοντας νοήματα, ταυτότητες, δημόσιες συζητήσεις και συλλογικούς προσανατολισμούς. Η ιστορία, επομένως, δεν περιορίζεται στην αναπαράσταση γεγονότων, αλλά εξετάζεται ως ενεργό στοιχείο της σύγχρονης ιστορικής κουλτούρας και της κοινωνικής ζωής. Η οπτική αυτή είναι κατάλληλη για τη μελέτη μιας πόλης στην οποία διαφορετικές χρονικότητες παραμένουν ορατές και κοινωνικά ενεργές.¹

Η Δημόσια Ιστορία είναι ένα πεδίο με ρευστά και διαπερατά όρια, το οποίο εκτείνεται πέρα από το πανεπιστήμιο. Η ιστορική γνώση παράγεται και παρουσιάζεται σε μουσεία, ιστορικούς τόπους, κρατικούς φορείς, οπτικοακουστικές παραγωγές και άλλους χώρους δημόσιας ερμηνείας. Παράλληλα, συχνά διαμορφώνεται σε συνεργασία με κοινότητες, ερευνητικά υποκείμενα, ακροατήρια και επαγγελματίες διαφορετικών πεδίων. Έτσι, η Δημόσια Ιστορία λειτουργεί ως ενδιάμεσο πεδίο ανάμεσα στην ακαδημαϊκή γνώση, τους θεσμούς και το κοινό, όπου η ερμηνεία του παρελθόντος προκύπτει από την επικοινωνία, τη διαπραγμάτευση και την κοινωνική συμμετοχή. Η συνεργατική αυτή διάσταση επιτρέπει να αναγνωριστούν ως ιστορικά σημαντικές και αφηγήσεις που παράγονται έξω από θεσμικούς χώρους.²

Στο ελληνικό και ειδικότερα στο αθηναϊκό πλαίσιο, η αρχαιότητα, η αρχαιολογία και τα υλικά κατάλοιπα συνδέονται στενά με την εθνική φαντασία και τη δημόσια μνήμη. Η Αθήνα δεν είναι

¹ A. Liakos, «From the Poetics of History to History as Practice», ανακοίνωση στο συνέδριο: *The Future of the Theory and Philosophy of History*, Γάνδη, 10–13 Ιουλίου 2013, σ. 1.

² D.D. Meringolo, «Capturing the Public Imagination: The Social and Professional Place of Public History», *American Studies International*, 42, αρ. 2–3 (2004), σσ. 86–87, 114–115.

μόνο ένας σύγχρονος αστικός χώρος, αλλά και ένας τόπος όπου μνημεία και αρχαιολογικά ίχνη συμμετέχουν διαρκώς στη συγκρότηση συλλογικών αφηγήσεων. Το παρελθόν είναι επομένως ορατό και υλικά παρόν στην καθημερινή λειτουργία της πόλης, επηρεάζοντας τον τρόπο με τον οποίο κάτοικοι, εργαζόμενοι και επισκέπτες αντιλαμβάνονται και περιγράφουν τον αστικό χώρο.³

Με βάση αυτές τις προσεγγίσεις, οι αφηγήσεις των οδηγών ταξί μπορούν να εξεταστούν ως άτυπες μορφές δημόσιας ιστορικής ερμηνείας. Οι οδηγοί δεν παράγουν επίσημη ιστοριογραφία, αλλά κινούνται καθημερινά ανάμεσα σε μνημεία, ιστορικούς τόπους, γειτονιές και κοινωνικά μεταβαλλόμενες περιοχές, συνδέοντας το παρελθόν με την εργασιακή εμπειρία και το παρόν της Αθήνας. Η γνώση που μεταφέρουν αναδύεται μέσα από τη μετακίνηση, τη μνήμη, την παρατήρηση και τη συνομιλία με τους επιβάτες. Η Δημόσια Ιστορία προσφέρει, συνεπώς, το πλαίσιο για να μελετηθούν αυτές οι καθημερινές αφηγήσεις ως μέρος της κοινωνικής ζωής και της δημόσιας πρόσληψης του παρελθόντος.

1.2 Η Προφορική Ιστορία και η ανάδειξη των «αφανών» υποκειμένων

Η Προφορική Ιστορία αποτελεί τόσο ερευνητική πρακτική όσο και πεδίο θεωρητικής επεξεργασίας. Δεν περιορίζεται στην καταγραφή όσων θυμούνται οι αφηγητές, αλλά εξετάζει τον τρόπο με τον οποίο οργανώνουν και νοηματοδοτούν τις εμπειρίες τους.⁴ Έτσι, οι συνεντεύξεις των οδηγών ταξί δεν αξιοποιούνται απλώς ως πηγές πληροφοριών για το επάγγελμα ή την Αθήνα, αλλά ως μαρτυρίες στις οποίες συγκροτείται η σχέση τους με την πόλη, την εργασία και το παρελθόν. Παράλληλα, ο όρος δηλώνει τόσο τη διαδικασία της συνέντευξης όσο και την αφηγηματική πηγή που παράγεται κατά τη διάρκειά της: η μαρτυρία, επομένως, διαμορφώνεται στη συνάντηση αφηγητή και ερευνητή και δεν προϋπάρχει ως έτοιμο τεκμήριο.

Η ανάπτυξη της Προφορικής Ιστορίας συνδέθηκε με την ανάδειξη εμπειριών που απουσίαζαν από τις συμβατικές ιστορικές αφηγήσεις. Μαρτυρίες εργαζομένων, γυναικών, μειονοτικών ομάδων και άλλων κοινωνικών κατηγοριών έδωσαν πρόσβαση σε φωνές που σπάνια καταγράφονταν στα επίσημα αρχεία.⁵ Στο πλαίσιο αυτό, οι οδηγοί ταξί μπορούν να μελετηθούν ως επαγγελματίες της καθημερινότητας, των οποίων η γνώση της πόλης έχει ιστορική σημασία, παρότι συνήθως δεν αναγνωρίζεται ως αυτοτελής ιστορική πηγή.

Η προφορική μαρτυρία δεν χρησιμοποιείται μόνο για την κάλυψη κενών των γραπτών πηγών. Αποτυπώνει μνήμες, πολιτισμικές σημασίες και τρόπους σύνδεσης του παρελθόντος με το παρόν. Επειδή η συνέντευξη είναι διαδικασία επικοινωνίας ανάμεσα σε ζωντανά πρόσωπα, η

³ Y. Hamilakis, *The Nation and its Ruins: Antiquity, Archaeology, and National Imagination in Greece*, Οξφόρδη: Oxford University Press, 2007, σσ. 1–2.

⁴ L. Abrams, *Oral History Theory*, 2η έκδ., Λονδίνο και Νέα Υόρκη: Routledge, 2016, σσ. 1–2.

⁵ L. Abrams, *Oral History Theory*, σσ. 4–5.

αφήγηση επηρεάζεται από τη σχέση του αφηγητή με τον ερευνητή και από τα κοινωνικά σχήματα μέσα στα οποία πραγματοποιείται. Η υποκειμενικότητα και η διυποκειμενικότητα δεν αντιμετωπίζονται, συνεπώς, ως ελαττώματα της πηγής, αλλά ως στοιχεία που αποκαλύπτουν πώς η προσωπική διαδρομή, η επαγγελματική ταυτότητα και η ερευνητική συνθήκη συμμετέχουν στη συγκρότηση της μαρτυρίας.⁶

Για τον Portelli, η ιδιαίτερη αξία της Προφορικής Ιστορίας βρίσκεται στη σχέση ανάμεσα στο γεγονός και στο νόημά του. Ακόμη και όταν μια αφήγηση δεν προσφέρει απόλυτα ακριβή χρονολογική αναπαράσταση, παραμένει ιστορικά σημαντική, επειδή αποκαλύπτει αξίες, προσδοκίες και ερμηνείες μέσω των οποίων ο αφηγητής ανασυγκροτεί την εμπειρία του. Επιπλέον, το ερώτημα «ποιος μιλά» δείχνει ότι η φωνή δεν είναι αποκλειστικά ατομική: σε αυτήν συμπλέκονται η κοινωνική θέση, οι συλλογικές αναπαραστάσεις και τα ιστορικά συμφραζόμενα.⁷

Ο οδηγός ταξί αφηγείται, επομένως, την Αθήνα ως πρόσωπο με ιδιαίτερη βιογραφία, αλλά και ως μέλος ενός επαγγελματικού κόσμου που γνωρίζει την πόλη από τη σκοπιά του δρόμου, της κίνησης, των επιβατών και των καθημερινών διαδρομών.

Η Προφορική Ιστορία επιτρέπει έτσι να ενταχθούν στην ιστορική διερεύνηση οι εμπειρίες των οδηγών ταξί χωρίς να μετατραπούν οι αφηγήσεις τους σε απλές αποθήκες πληροφοριών. Οι μαρτυρίες τους εξετάζονται ως διαλογικές και υποκειμενικές πηγές που αναδεικνύουν την επαγγελματική μνήμη, τη βιωμένη γνώση της Αθήνας και τους τρόπους με τους οποίους οι καθημερινοί εργαζόμενοι ερμηνεύουν τις αλλαγές της πόλης.

1.3 Μνήμη, αφήγηση και υποκειμενικότητα

Η μνήμη βρίσκεται στον πυρήνα της Προφορικής Ιστορίας, επειδή ο ερευνητής δεν αναζητά μόνο τι συνέβη, αλλά και πώς το υποκείμενο βίωσε, θυμάται και ερμηνεύει την εμπειρία του. Η μνήμη περιλαμβάνει γεγονότα, συναισθήματα, αναδρομικές ερμηνείες και κοινωνικά συμφραζόμενα: δεν λειτουργεί ως παθητική αποθήκη έτοιμων πληροφοριών, αλλά ως ενεργή διαδικασία παραγωγής νοήματος, η οποία οργανώνει τα θραύσματα της εμπειρίας σε αυτοβιογραφική αφήγηση.⁸ Οι μνήμες των οδηγών για παλιές πιάτσες, διαδρομές, πελάτες, γειτονιές και μορφές εργασίας δεν είναι, επομένως, απλές αναπαραγωγές του παρελθόντος, αλλά ανασυνθέσεις που συνδέουν την προηγούμενη εμπειρία με το παρόν της αφήγησης.

Η αξία της προφορικής μαρτυρίας δεν περιορίζεται στην ακριβή αντιστοίχισή της με μια εξωτερικά επαληθεύσιμη χρονολογία. Η Προφορική Ιστορία ενδιαφέρεται και για το νόημα που

⁶ L. Abrams, *Oral History Theory*, σσ. 6-7, 18-19.

⁷ A. Portelli, «What makes oral history different», στο: Perks, R. and Thomson, A. (επιμ.), *The Oral History Reader*. Λονδίνο και Νέα Υόρκη, Routledge, 1998., σσ. 71-72.

⁸ L. Abrams, *Oral History Theory*, σσ. 78-79.

αποκτούν τα γεγονότα για εκείνον που τα αφηγείται. Αποκλίσεις, ασάφειες και αναδρομικές μετατοπίσεις της μνήμης δεν ακυρώνουν αυτομάτως τη μαρτυρία, αλλά μπορούν να αποκαλύψουν τι θεωρεί σημαντικό ο αφηγητής και πώς επιχειρεί να ερμηνεύσει την εμπειρία του.⁹ Όταν ένας οδηγός περιγράφει την Αθήνα «όπως ήταν παλιά» ή αντιπαραβάλλει το παρελθόν με το παρόν, η αφήγησή του εξετάζεται τόσο ως πληροφορία όσο και ως έκφραση του τρόπου με τον οποίο βιώνει την αλλαγή της πόλης και του επαγγέλματος.

Η μνήμη συνδέεται επίσης με την υποκειμενικότητα, καθώς ο αφηγητής μιλά από συγκεκριμένη κοινωνική θέση, με βάση τη βιογραφική του διαδρομή, τη γλώσσα και τα πολιτισμικά σχήματα που διαθέτει. Η υποκειμενικότητα του οδηγού ταξί δεν είναι εμπόδιο που πρέπει να εξαλειφθεί, αλλά αναλυτικό στοιχείο, επειδή δείχνει πώς η Αθήνα γίνεται αντιληπτή από τη θέση του επαγγελματία που τη διασχίζει καθημερινά. Παράλληλα, η διυποκειμενικότητα αφορά τη σχέση αφηγητή και ερευνητή: η συνέντευξη διαμορφώνεται από τις ερωτήσεις, τις προσδοκίες, τις σιωπές και τις αντιδράσεις τους και δεν μεταφέρει αδιαμεσολάβητα το παρελθόν. Στην παρούσα έρευνα η σχέση αυτή αποκτά ιδιαίτερη σημασία, καθώς είμαι και ο ίδιος επαγγελματίας οδηγός ταξί και, επομένως, συνάδελφος των αφηγητών. Η κοινή επαγγελματική μας ιδιότητα διευκόλυνε την επικοινωνία, την ανάπτυξη εμπιστοσύνης και την κατανόηση της ειδικής ορολογίας και των εργασιακών εμπειριών. Ταυτόχρονα, η οικειότητα αυτή ενδέχεται να επηρέασε όσα θεωρήθηκαν αυτονόητα, όσα παρέμειναν άρρητα και τον τρόπο με τον οποίο διατυπώθηκαν οι αφηγήσεις, γεγονός που απαιτεί αναστοχαστική επίγνωση της δικής μου θέσης στην έρευνα.¹⁰

Η αφήγηση αποτελεί βασικό τρόπο οργάνωσης και επικοινωνίας της εμπειρίας. Με επιλογές, έμφαση, σειρά και συνοχή, μετατρέπει το ασύντακτο βίωμα σε ιστορία που αποκτά νόημα. Η Abrams τονίζει ότι σημασία έχει όχι μόνο το περιεχόμενο, αλλά και ο τρόπος με τον οποίο αυτό οργανώνεται σύμφωνα με τα διαθέσιμα κοινωνικά και πολιτισμικά σχήματα.¹¹ Οι οδηγοί ταξί αντιμετωπίζονται, συνεπώς, ως αφηγητές που συνθέτουν ιστορίες διαδρομών, επιβατών και επαγγελματικών μεταβολών και παρουσιάζουν την εργασία τους ως εμπειρία κόπωσης, προσαρμογής, απώλειας, υπερηφάνειας, γνώσης της πόλης ή καθημερινής επιβίωσης.

Η συνέντευξη, τέλος, παράγεται στη σχέση αφηγητή και ερευνητή. Ο ερευνητής θέτει τα ερωτήματα, επιλέγει τα θέματα και οργανώνει το υλικό, συμμετέχοντας έτσι στη συγκρότηση της ιστορικής πηγής. Ταυτόχρονα, το ερώτημα «ποιος μιλά» δείχνει ότι στη φωνή του αφηγητή συνυπάρχουν η προσωπική εμπειρία, η κοινωνική θέση, οι συλλογικές μνήμες και οι δημόσιοι λόγοι.¹² Επομένως, ο οδηγός ταξί μιλά ως ιδιαίτερο πρόσωπο, αλλά και ως μέλος ενός

⁹ A. Portelli, «What Makes Oral History Different», σσ. 67-68.

¹⁰ L. Abrams, *Oral History Theory*, σσ. 54-55.

¹¹ Στο ίδιο, σσ. 107-108.

¹² A. Portelli, «What Makes Oral History Different», σσ. 70-72.

επαγγελματικού κόσμου που έχει διαμορφώσει ειδικές γνώσεις, αξίες και αφηγήσεις για τον δρόμο, την Αθήνα και τους ανθρώπους της.

1.4 Η πόλη ως χώρος εμπειρίας και μνήμης

Η πόλη δεν είναι μόνο γεωγραφικός ή διοικητικός χώρος, αλλά και πεδίο στο οποίο το παρελθόν αποκτά υλική, συμβολική και βιωματική παρουσία. Στην ελληνική περίπτωση, η αρχαιότητα και τα αρχαιολογικά κατάλοιπα συνδέθηκαν με τη συγκρότηση της εθνικής φαντασίας και της συλλογικής μνήμης. Στην Αθήνα, όπου τα ίχνη της αρχαιότητας παραμένουν ορατά στον αστικό ιστό, η μνήμη δεν λειτουργεί μόνο ως αφήγηση, αλλά και ως υλικό περιβάλλον που κάτοικοι, επισκέπτες και εργαζόμενοι συναντούν καθημερινά.¹³

Η Ακρόπολη συνιστά χαρακτηριστικό παράδειγμα παραγωγής ενός εθνικού αρχαιολογικού τοπίου. Δεν εμφανίζεται ως ουδέτερο κατάλοιπο, αλλά ως χώρος που οργανώθηκε, οριοθετήθηκε και νοηματοδοτήθηκε ως κεντρικό σύμβολο της νεότερης ελληνικής ταυτότητας. Παράλληλα, η προβολή ενός εξιδανικευμένου κλασικού τοπίου μπορεί να αποσυνδέει τα μνημεία από τη σύγχρονη κοινωνική ζωή που αναπτύσσεται γύρω τους.¹⁴ Οι αφηγήσεις των οδηγών ταξί επαναφέρουν αυτή τη βιωμένη Αθήνα, καθώς συνδέουν το μνημειακό τοπίο με την εργασία, την κυκλοφορία, τον τουρισμό και την καθημερινότητα.

Η σχέση πόλης και μνήμης συνδέεται με τη θέση ότι η ιστορία αφορά όχι μόνο όσα συνέβησαν, αλλά και τον τρόπο με τον οποίο το παρελθόν λειτουργεί στο παρόν. Δρόμοι, πλατείες, μνημεία και γειτονιές συγκροτούν πεδία ιστορικής κουλτούρας, επειδή ενεργοποιούν διαφορετικές σχέσεις με το παρελθόν.¹⁵ Η Αθήνα εξετάζεται, επομένως, όχι ως απλό σύνολο τοποσημών, αλλά ως χώρος όπου οι οδηγοί ταξί συναντούν και ερμηνεύουν το παρελθόν κατά την καθημερινή εργασία τους.

Η Δημόσια Ιστορία αναπτύσσεται πέρα από το πανεπιστήμιο, σε μουσεία, ιστορικούς τόπους, μνημεία και άλλους χώρους όπου το κοινό συναντά το παρελθόν.¹⁶ Ένα τέτοιο πεδίο προσφέρει η Αθήνα, με τους αρχαιολογικούς χώρους και τις ιστορικές και τουριστικές διαδρομές της. Οι οδηγοί ταξί, μετακινώντας καθημερινά ανθρώπους μέσα σε αυτό, έρχονται σε επαφή τόσο με τις επίσημες όσο και με τις ανεπίσημες ερμηνείες της πόλης.

Ο J. Urry συνδέει την εμπειρία του τόπου με το βλέμμα και την κατανάλωση ήδη νοηματοδοτημένων εικόνων και τοπίων.¹⁷ Η διαδρομή προς την Ακρόπολη, την Πλάκα, το

¹³ Y. Hamilakis, *The Nation and its Ruins: Antiquity, Archaeology, and National Imagination in Greece*, σσ. 1-3.

¹⁴ Στο ίδιο, σσ. 86-87, 96.

¹⁵ A. Liakos, «From the Poetics of History to History as Practice», σ. 1.

¹⁶ D.D. Meringolo, «Capturing the Public Imagination: The Social and Professional Place of Public History», σσ. 86-87.

¹⁷ J. Urry, *Consuming Places*, (Λονδίνο: Routledge, 1995), σ. 131.

Μοναστηράκι, το Σύνταγμα ή το Παναθηναϊκό Στάδιο δεν είναι μόνο μετακίνηση, αλλά συμμετοχή σε έναν τρόπο θέασης της Αθήνας ως ιστορικού και τουριστικού τόπου. Η εμπειρία διαμορφώνεται επίσης από την παρουσία κατοίκων, επισκεπτών και επαγγελματιών· για τους οδηγούς ταξί, η μνήμη της πόλης συγκροτείται από τη συνάντηση τοποσήμεων, διαδρομών, επιβατών και συνομιλιών.

Η σύγχρονη πόλη βιώνεται όλο και περισσότερο μέσω της κυκλοφορίας, των ροών και των προσωρινών συναντήσεων. Ο δημόσιος χώρος μετατρέπεται συχνά σε χώρο διέλευσης, γεγονός που συνδέεται άμεσα με το ταξί, αφού ο οδηγός παρατηρεί την πόλη όχι από σταθερό σημείο, αλλά κατά τη συνεχή μετακίνησή του. Η μνήμη της Αθήνας είναι έτσι όχι μόνο μνήμη τόπων, αλλά και μνήμη διαδρομών. Η αστική εμπειρία συνδέει, ωστόσο, σταθερά σημεία και κίνηση: κατοικίες, χώρους εργασίας, υπηρεσίες, πολιτιστικές δραστηριότητες και δίκτυα μεταφοράς. Για τον οδηγό ταξί, οι γειτονιές, οι δρόμοι, τα μνημεία και οι κόμβοι αποκτούν νόημα χάρη στην επαναλαμβανόμενη επαγγελματική διαδρομή και την καθημερινή κυκλοφορία.¹⁸ Η Αθήνα αναδεικνύεται, επομένως, ως ιστορικά φορτισμένος αλλά ταυτόχρονα βιωμένος χώρος μετακίνησης, αναμονής, συνάντησης, μνήμης και αφήγησης.

1.5 Ο επαγγελματίας της καθημερινότητας ως φορέας ιστορικής γνώσης

Ο οδηγός ταξί μπορεί να προσεγγιστεί ως επαγγελματίας της καθημερινότητας, επειδή η εργασία του τον φέρνει σε συνεχή επαφή με διαφορετικές κοινωνικές ομάδες και τρόπους ζωής. Ο Hodges, μελετώντας τους οδηγούς της Νέας Υόρκης, δείχνει ότι μέσα στο ταξί συναντώνται εργαζόμενοι, κάτοικοι, επιχειρηματίες, πολιτικοί, καλλιτέχνες και μέλη της οικονομικής ελίτ, γεγονός που καθιστά τον οδηγό παρατηρητή της κοινωνικής ποικιλίας της πόλης. Η γνώση του δεν περιορίζεται στην εκτέλεση της διαδρομής, αλλά περιλαμβάνει δρόμους, περιοχές, τοπόσημα και τοπικές πληροφορίες. Παράλληλα, η παρουσίαση των οδηγών ως «φιλοσόφων του δρόμου» και η νυχτερινή περιήγηση του δημοσιογράφου και συγγραφέα Morris Markey με τον οδηγό Leary αναδεικνύουν τον ταξιτζή ως ερμηνευτή μιας ανεπίσημης πόλης, πέρα από τις κυρίαρχες τουριστικές ή θεσμικές αναπαραστάσεις της.¹⁹

Έρευνες για τους αδειοδοτημένους οδηγούς του Λονδίνου έχουν επίσης αναδείξει την εξειδικευμένη χωρική γνώση των οδηγών ταξί. Η εκπαίδευση στο σύστημα «The Knowledge» απαιτεί την απομνημόνευση χιλιάδων σημείων και διαδρομών και την επιτυχή ολοκλήρωση

¹⁸ O. Schwedes, *Urban Mobility in a Global Perspective: An International Comparison of the Possibilities and Limits of Integrated Transport Policy and Planning*, 2022, σσ. 18–19.

¹⁹ G.R.G. Hodges, *Taxi! A Social History of the New York City Cabdriver*, Βαλτιμόρη, Johns Hopkins University Press, 2007, σσ. 30–32.

αυστηρών εξετάσεων, δείχνοντας ότι η βαθιά γνώση της πόλης είναι μια σύνθετη και απαιτητική επαγγελματική δεξιότητα. Σε μελέτες σύγκρισης οδηγών ταξί και οδηγών λεωφορείων, φαίνεται επιπλέον ότι οι πρώτοι διαχειρίζονται ένα ανοιχτό και μεταβαλλόμενο δίκτυο διαδρομών, προσαρμόζοντας τις επιλογές τους στον προορισμό, στην κυκλοφορία, στον χρόνο και στη ζήτηση, σε αντίθεση με τις προκαθορισμένες γραμμές των λεωφορείων. Πρόκειται, επομένως, για ενεργητική και καθημερινά ανανεούμενη γνώση της πόλης.²⁰



Εικόνα 1: «Μαύρα ταξί (Black cabs) σε βρεγμένο δρόμο του Λονδίνου». Mehmood Yousafzai. Pexels

Η εργάσιμη ημέρα του οδηγού ταξί δεν αποτελείται μόνο από διαδρομές με επιβάτη, αλλά και από αναμονές, κενά, μετακινήσεις χωρίς πελάτη, πιάτσες και περιόδους χαμηλής ζήτησης. Τα όρια ανάμεσα στην εργασία, στην κατανάλωση και στην προσωπική ζωή παραμένουν συχνά ασαφή, ενώ η παραμονή στον δημόσιο χώρο επιτρέπει στον οδηγό να παρατηρεί επί μακρόν τους ρυθμούς της πόλης. Η δυνατότητα επιλογής του χρόνου εργασίας δεν συνιστά πλήρη αυτονομία, καθώς περιορίζεται από τη ζήτηση, τον ανταγωνισμό, την εποχικότητα και την ανάγκη εξασφάλισης εισοδήματος. Η επαγγελματική εμπειρία περιλαμβάνει επίσης την ανάγνωση μη λεκτικών σημάτων των επιβατών, όπως η νευρική κατάσταση, τα βλέμματα στο ρολόι ή η πίεση για ταχύτερη

²⁰ Maguire, E.A., Woollett, K. and Spiers, H.J. 'London taxi drivers and bus drivers: A structural MRI and neuropsychological analysis'. *Hippocampus* Volume 16, Issue 12 pp. 1091-1101, 05 October 2006. Διαθέσιμο στο: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/epdf/10.1002/hipo.20233> (Προσπελάστηκε: 21 Μαΐου 2026).

άφιξη. Ο οδηγός αποκτά έτσι πρακτική γνώση όχι μόνο του χώρου, αλλά και των συμπεριφορών και των εντάσεων της αστικής ζωής.²¹

Το ταξί αποτελεί κινητό χώρο εργασίας, διαφορετικό από το γραφείο ή το εργοστάσιο. Η επαγγελματική ταυτότητα του οδηγού συγκροτείται στο όχημα, στον δρόμο, στις πιάτσες, στις στάσεις και στις καθημερινές χωρικές πρακτικές, οι οποίες μετατρέπουν την εργασία σε διαρκή εμπειρία της πόλης. Ωστόσο, η εμπειρία αυτή συνδέεται με μακρά ωράρια, σωματική κόπωση, περιορισμένο ελεύθερο χρόνο και δυσκολίες συμμετοχής στην οικογενειακή και κοινωνική ζωή. Η μαρτυρία του οδηγού πρέπει, επομένως, να αναλύεται και ως λόγος ενός εργαζομένου που βιώνει την πόλη υπό συνθήκες πίεσης, εισοδηματικής ανάγκης και καθημερινής αντοχής.²²

Η πολύωρη παραμονή του οδηγού ταξί στο αστικό περιβάλλον τον εκθέτει σε σωματικές και ψυχολογικές πιέσεις. Ειδικότερα, η συνεχής έκθεση στον κυκλοφοριακό θόρυβο συνδέεται με αυξημένο κίνδυνο απώλειας ακοής και υπερακουσίας, όπως έδειξε πρόσφατη μελέτη σε οδηγούς ταξί της Κωνσταντινούπολης.²³

Η Roisin-Jonquière, παρότι εξετάζει οδηγούς βαρέων φορτηγών, προσφέρει μια συμπληρωματική οπτική για την επαγγελματική ταυτότητα στα επαγγέλματα του δρόμου. Η επαγγελματοποίηση της οδήγησης διαμορφώνεται από κοινωνικά, έμφυλα και συμβολικά όρια, καθώς και από διεκδικήσεις αξιοπρέπειας, σεβασμού και αναγνώρισης της τεχνικής ικανότητας. Η προσέγγιση αυτή βοηθά να κατανοηθούν οι οδηγοί ταξί ως επαγγελματίες που αποδίδουν ιδιαίτερη αξία στην εμπειρία, στην αντοχή, στην τεχνογνωσία και στη δημόσια αναγνώριση της εργασίας τους.²⁴ Η ιστορική αξία της μαρτυρίας του οδηγού ταξί προκύπτει από τη σύνδεση της διαδρομής, της αναμονής, της σωματικής εμπειρίας και της καθημερινής επαφής με την πόλη και τους ανθρώπους της.

1.6 Συμπεράσματα

Συνολικά, το κεφάλαιο έδειξε ότι η ιστορική γνώση δεν παράγεται αποκλειστικά από θεσμικούς ή ακαδημαϊκούς φορείς, αλλά μπορεί να προκύψει και από καθημερινές πρακτικές, βιωμένες εμπειρίες και προφορικές αφηγήσεις. Η Δημόσια Ιστορία προσφέρει το πλαίσιο για να ιδωθεί το παρελθόν ως ενεργό στοιχείο της κοινωνικής ζωής, η Προφορική Ιστορία αναδεικνύει τη σημασία

²¹ M. Serafin, *The temporal structures of the economy: The working day of taxi drivers in Warsaw*, διδακτορική διατριβή, University of Cologne, Κολωνία, 2016, σσ. 37–38, 43–44, 61.

²² M.M. Mmadi, *Mobile workplace: Work conditions and family life of taxi drivers*, University of Pretoria, 2012, σσ. 1–2, 16.

²³ H. Gocmenler, Y. Saçlı και S. Satıcı, «Evaluation of hearing, noise sensitivity, and hyperacusis in taxi drivers», *The Egyptian Journal of Otolaryngology*, 42, άρθρο 129, 2026, σ. 6.

²⁴ M. Roisin-Jonquière, *Tenir la route: Hiérarchies et luttes pour la respectabilité chez les chauffeurs routiers*, διδακτορική διατριβή, École des Hautes Études en Sciences Sociales, Παρίσι, 2025, σσ. 83–84.

της μνήμης, της αφήγησης και της υποκειμενικότητας, ενώ η μελέτη της πόλης ως χώρου εμπειρίας επιτρέπει να συνδεθούν τα μνημεία, οι διαδρομές, οι γειτονιές και οι καθημερινές συναντήσεις με την παραγωγή ιστορικού νοήματος. Με βάση αυτά, οι οδηγοί ταξί μπορούν να εξεταστούν ως άτυποι αφηγητές της Αθήνας, καθώς φωτίζουν όψεις της που διαμορφώνονται από την εργασία, την κίνηση, την παρατήρηση, τη μνήμη και τη συνεχή επαφή με τους ανθρώπους και τους τόπους της.

Κεφάλαιο 2

Αστική κινητικότητα και ταξί ως κοινωνικός χώρος

Το κεφάλαιο εξετάζει το ταξί στο πλαίσιο της αστικής κινητικότητας και της καθημερινής ζωής. Δεν αντιμετωπίζεται μόνο ως μέσο μεταφοράς, αλλά και ως κινητός κοινωνικός χώρος όπου συναντώνται ο οδηγός, ο επιβάτης και η πόλη. Η διαδρομή, η πιάτσα, ο δρόμος, το αεροδρόμιο, τα ραδιοταξί και οι ψηφιακές πλατφόρμες συνδέουν την κυκλοφορία, την αναμονή και την επαφή με διαφορετικές κοινωνικές ομάδες. Μέσα σε αυτό το πλέγμα μετακινήσεων, ο οδηγός συμμετέχει στην καθημερινή λειτουργία της Αθήνας και παράγει εμπειρίες και αφηγήσεις για τον αστικό χώρο.

2.1 Κινητικότητα, αστική κινητικότητα και mobility

Ο τόπος δεν είναι απλή γεωγραφική οντότητα, αλλά διαμορφώνεται από κοινωνικές σχέσεις, πρακτικές και αναπαραστάσεις. Η Αθήνα μπορεί έτσι να ιδωθεί όχι μόνο ως σύνολο δρόμων, πλατειών και μνημείων, αλλά και ως πεδίο καθημερινών μετακινήσεων. Για τους οδηγούς ταξί, η πόλη αποκτά μορφή και νόημα στις επαναλαμβανόμενες διαδρομές, στα σημεία αναμονής, στους προορισμούς, στις επαφές με τους πελάτες και στις επαγγελματικές πρακτικές. Η κινητικότητα αποτελεί, επομένως, βασικό τρόπο βίωσης και νοηματοδότησης του αστικού χώρου. Η διαδρομή του ταξί συνδέει κατοικίες, χώρους εργασίας, νοσοκομεία, σταθμούς, λιμάνια, αεροδρόμια, δημόσιες υπηρεσίες και περιοχές αναψυχής. Η εργασία του οδηγού βρίσκεται έτσι στο σημείο όπου τέμνονται ο χώρος, ο χρόνος της καθημερινότητας, οι κοινωνικές ανάγκες και οι συμβολικές εικόνες της πόλης.²⁵

Η κατανάλωση του τόπου δεν περιορίζεται στην αγορά αγαθών, αλλά περιλαμβάνει και τη νοηματοδότησή του μέσω εμπειριών, εικόνων και συμβολισμών. Οι τόποι οργανώνονται ως κέντρα κατανάλωσης, προσλαμβάνονται οπτικά, μπορούν να φθαρούν από την έντονη χρήση και συμβάλλουν στη διαμόρφωση ταυτότητας.²⁶ Η Αθήνα βιώνεται διαφορετικά από κατοίκους, εργαζομένους, επισκέπτες και τουρίστες, ενώ η Ακρόπολη, η Πλάκα, το Σύνταγμα, το Μοναστηράκι, ο Πειραιάς και το αεροδρόμιο λειτουργούν ταυτόχρονα ως προορισμοί μετακίνησης και χώροι εμπειρίας και αναπαράστασης. Ο οδηγός κινείται ανάμεσα σε αυτές τις χρήσεις και αποκτά επαναλαμβανόμενη πρακτική γνώση της πόλης.

Η σύγχρονη κινητικότητα αποδυναμώνει ορισμένα γεωγραφικά όρια, ενώ παράλληλα ενισχύει την αναζήτηση τοπικότητας, αυθεντικότητας και ταυτότητας. Η Αθήνα είναι διεθνώς

²⁵ J. Urry, *Consuming places*, Routledge, Λονδίνο, 1995, σσ. 1-2.

²⁶ Στο ίδιο, σσ. 1-2.

αναγνωρισμένος τουριστικός προορισμός, στενά συνδεδεμένος με την αρχαιότητα, αλλά παραμένει ταυτόχρονα χώρος καθημερινής εργασίας, κυκλοφοριακής πίεσης και τοπικών διαδρομών.²⁷ Ο οδηγός ταξί βρίσκεται ανάμεσα στην τουριστική και στην καθημερινή πόλη, εξυπηρετώντας διαφορετικούς ρυθμούς και ανάγκες.

Η έννοια της κινητικότητας επιτρέπει τελικά να προσεγγιστεί η μετακίνηση ως κοινωνική πρακτική και όχι ως ουδέτερη τεχνική λειτουργία. Το ταξί είναι συγχρόνως όχημα, χώρος εργασίας, σημείο επαφής και μέσο σύνδεσης διαφορετικών περιοχών και κοινωνικών κόσμων. Η πολλαπλή αυτή λειτουργία προσδίδει στον οδηγό ιδιαίτερη θέση ως καθημερινό παρατηρητή και αφηγητή μιας πόλης σε διαρκή κίνηση.

2.2 Το ταξί στην ιστορία της αστικής μετακίνησης

Η ιστορία του ταξί εντάσσεται στη μακρά εξέλιξη των δημόσιων αμαξιών στις ευρωπαϊκές πόλεις. Οι *hackney coaches* του Λονδίνου δεν αποτελούσαν μόνο τεχνικά μέσα μεταφοράς, αλλά συνδέονταν με την ανάπτυξη της κυκλοφορίας, την πρόσβαση στη μεγαλούπολη και την αυξανόμενη σημασία της ταχύτητας και της ευελιξίας. Η ιστορική αυτή αφετηρία επιτρέπει να ιδωθεί το σύγχρονο ταξί της Αθήνας ως συνέχεια αστικών υπηρεσιών που συνδέουν την πόλη, την εργασία και την κοινωνική εμπειρία. Το ταξί λειτουργεί επίσης ως αναγνωρίσιμο πολιτισμικό σύμβολο της μητροπολιτικής ζωής. Η εικόνα ανθρώπων που φωνάζουν «Ταξί!» σε πολυσύχναστους δρόμους, όπως και η παρουσία του κίτρινου ταξί σε πιάτσες, σταθμούς, ξενοδοχεία, νοσοκομεία, λιμάνια και τουριστικά σημεία της Αθήνας, το εντάσσουν στην καθημερινή εικόνα της πόλης.²⁸



Εικόνα 2: «Ταξί και δίκυκλο στην καθημερινή κυκλοφορία της Αθήνας». Nomadic Julien. Unsplash

²⁷ J. Urry, *Consuming places*, Routledge, Λονδίνο, 1995, σσ. 2-3.

²⁸ F.-C. Chen, *Cab cultures in Victorian London: Horse-drawn cabs, users and the city, ca. 1830–1914*, διδακτορική διατριβή, University of York, 2013, σ. 13, 48.

Οι δημόσιες άμαξες του βικτωριανού Λονδίνου αποτελούσαν συγχρόνως πηγή απασχόλησης, αντικείμενο δημόσιας ρύθμισης και στοιχείο της αστικής νεωτερικότητας. Η μελέτη τους μετατοπίζει το ενδιαφέρον από το όχημα προς το κοινωνικό σύστημα που το περιβάλλει: οδηγούς, επιβάτες, κανονισμούς, αρχές, δρόμους και σημεία στάσης. Παράλληλα, η δυνατότητα μίσθωσης οχήματος συνδεόταν με την οικονομική δυνατότητα και τον έλεγχο του χρόνου, προσφέροντας σε ορισμένες κοινωνικές ομάδες ταχύτερη, ανετότερη και πιο ευέλικτη μετακίνηση.²⁹ Αντίστοιχα, το ταξί στην Αθήνα λειτουργεί ως επαγγελματικό και κοινωνικό πεδίο, η χρήση του οποίου εξαρτάται από τις οικονομικές δυνατότητες και τις άνισες ανάγκες πρόσβασης στην πόλη.

Η κοινωνική ιστορία των οδηγών ταξί της Νέας Υόρκης αναδεικνύει επιπλέον την εργασία, τη συλλογική ταυτότητα και τις επαγγελματικές διεκδικήσεις. Μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, οι οδηγοί επιδίωξαν καλύτερους μισθούς, ασφαλέστερες συνθήκες, αποζημιώσεις και μεγαλύτερη προστασία. Η ιστορία του ταξί δεν είναι, επομένως, μόνο ιστορία τεχνολογίας και κυκλοφορίας, αλλά και ιστορία εργασίας και οργάνωσης των οδηγών.³⁰



Εικόνα 3: «Κίτρινα ταξί στην πυκνή κυκλοφορία του Μανχάταν, στη Νέα Υόρκη». Pixy

Από τις δημόσιες άμαξες του Λονδίνου έως τη Νέα Υόρκη και τη σύγχρονη Αθήνα, το ταξί συνδέεται με την πρόσβαση στον αστικό χώρο, την κοινωνική διαφοροποίηση, τη ρύθμιση, την εργασία και την καθημερινή εικόνα της πόλης. Λειτουργεί έτσι ως ενδιάμεσος χώρος ανάμεσα στη δημόσια μετακίνηση και την ατομική εμπειρία, στην παροχή υπηρεσίας και στην επαγγελματική ζωή.

²⁹ F.-C. Chen, *Cab cultures in Victorian London: Horse-drawn Cabs, users and the city, ca. 1830–1914*, σσ. 47, 50.

³⁰ G. R. G. Hodges, *Taxi! A social history of the New York City cabdriver*, σσ. 31–32.



Εικόνα 4: «Φωτεινή επιγραφή ταξί στην οροφή οχήματος». Waldemar Brandt. Unsplash

2.3 Το ταξί στην Αθήνα: εργασία, μετακίνηση και δημόσιος χώρος

Η αστική ανάπτυξη και η κυκλοφορία είναι αδιαχώριστες, καθώς τα συστήματα μεταφοράς διαμορφώνουν τη λειτουργία, την εικόνα και την καθημερινή ζωή της πόλης. Υπό αυτή την οπτική, το ταξί δεν είναι απλώς όχημα που κινείται στην Αθήνα, αλλά μέρος της αστικής οργάνωσης, καθώς συνδέει περιοχές, ανάγκες μετακίνησης και κοινωνικές σχέσεις στον δημόσιο χώρο.³¹

Η λειτουργία του εντάσσεται στο κανονιστικό πλαίσιο των Επιβατηγών Δημόσιας Χρήσης οχημάτων. Η άδεια συνδέεται με συγκεκριμένη έδρα, ενώ η αναζήτηση πελατών πραγματοποιείται τόσο στο οδικό δίκτυο όσο και στις καθορισμένες πιάτσες. Η επαγγελματική δραστηριότητα οργανώνεται, επομένως, με βάση το οδικό δίκτυο, τα σημεία υψηλής ζήτησης, τα ραδιοταξί, τα τηλεφωνικά κέντρα και τις ψηφιακές εφαρμογές,³² ενώ το κίτρινο ταξί παραμένει διαχρονικό στοιχείο της εικόνας της Αθήνας.

³¹ O. Schwedes, *Urban mobility in a global perspective*, σσ. 3–4.

³² Α. Γκότσης, *Αξιολόγηση της ποιότητας εξυπηρέτησης των ταξί στο πολεοδομικό συγκρότημα Θεσσαλονίκης*, διπλωματική εργασία, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης, Θεσσαλονίκη, 2024, σσ. 34–35.



Εικόνα 5: «Ταξί στην καθημερινή αστική κυκλοφορία της Αθήνας». Markus Winkler. Pexels

Το ταξί προσφέρει ευελιξία, άμεση διαθεσιμότητα και μετακίνηση από σημείο σε σημείο, καλύπτοντας ανάγκες που δεν εξυπηρετούνται πάντοτε από τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Παράλληλα, λειτουργεί ως κινητός χώρος εργασίας, καθώς ο οδηγός δραστηριοποιείται στους δρόμους, στις πιάτσες, στο κέντρο, στο αεροδρόμιο και στο λιμάνι. Μπορεί έτσι να λειτουργήσει συμπληρωματικά προς τη δημόσια συγκοινωνία και να καλύψει χρονικά ή χωρικά κενά των μέσων σταθερής διαδρομής, περιορίζοντας ενδεχομένως την εξάρτηση από το ιδιωτικό αυτοκίνητο.³³

³³ Α. Καλφάκη, *Οργάνωση και λειτουργία των ταξί στην Ελλάδα και στο εξωτερικό*, διπλωματική εργασία, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, ΔΠΜΣ «Σχεδιασμός, Οργάνωση και Διαχείριση Συστημάτων Μεταφορών», Θεσσαλονίκη, 2012, σ. 12., και στο: E. Kaing Kim, *The Taxi: Friend or foe? Understanding planners' perceptions of the taxi industry*, University of California, Λος Άντζελες, 2012, σσ. 33–34.



Εικόνα 6: «Οπίσθια όψη κίτρινου ταξί στο αστικό οδικό δίκτυο της Αθήνας». Efrem Efre. Pexels

2.4 Η πιάτσα, ο δρόμος και το αεροδρόμιο ως χώροι επαγγελματικής εμπειρίας

Τα ταξί έχουν δικαίωμα να αναζητούν πελάτες είτε κινούμενα στο οδικό δίκτυο είτε μέσω καθορισμένων θέσεων στάσης και στάθμευσης, δηλαδή μέσω των πιατσών. Οι πιάτσες αποτελούν οργανωμένα σημεία συγκέντρωσης ταξί σε περιοχές όπου υπάρχει αυξημένη ζήτηση μετακινήσεων, όπως σταθμοί μέσων μεταφοράς, νοσοκομεία, εμπορικά σημεία, ξενοδοχεία και άλλοι χώροι έντονης αστικής κινητικότητας. Με αυτή την έννοια, η πιάτσα δεν είναι απλώς τόπος αναμονής, αλλά στοιχείο της χωρικής οργάνωσης του επαγγέλματος. Για τον οδηγό ταξί, η πιάτσα λειτουργεί ως επαγγελματικός μικρόκοσμος, όπου συνυπάρχουν η αναμονή, ο ανταγωνισμός, η συναδελφική επαφή, η πληροφόρηση και η σύνδεση με συγκεκριμένες περιοχές της πόλης.³⁴

³⁴ Α. Γκότσης, *Αξιολόγηση της ποιότητας εξυπηρέτησης των ταξί στο πολεοδομικό συγκρότημα Θεσσαλονίκης*, σσ. 34-35.



Εικόνα 7: «Ταξί μέσα στο δομημένο αστικό περιβάλλον της Αθήνας». Marco Pregnolato. Unsplash

Σε συγκριτική προοπτική, έρευνα σε χώρο αναμονής ταξί κοντά σε παρισινό αεροδρόμιο δείχνει ότι η αναμονή λειτουργεί και ως χρόνος επαγγελματικής κοινωνικοποίησης. Οι μικρές ομάδες συναδέλφων ανταλλάσσουν πληροφορίες, μεταδίδουν τρόπους εργασίας και εισάγουν άλλους οδηγούς σε άτυπες πρακτικές πρόσβασης στην πελατεία. Όταν οι σχέσεις αυτές οργανώνονται γύρω από κοινές μεταναστευτικές διαδρομές ή αποδιδόμενες εθνοτικές ταυτότητες, η καταγωγή μπορεί να λειτουργεί ταυτόχρονα ως βάση αλληλεγγύης και ως όριο της ομάδας, επηρεάζοντας τη συναδελφικότητα και την οργάνωση της εργασίας. Οι χώροι αναμονής αναδεικνύονται έτσι σε πεδία όπου η εργασία, η κοινωνικότητα και οι εθνοτικοποιημένες αναπαραστάσεις αλληλεπλέκονται, χωρίς τα ευρήματα της παρισινής περίπτωσης να μεταφέρονται αυτομάτως στην Αθήνα.³⁵

Ο Μ. Μ. Mmadi προσεγγίζει την εργασία του οδηγού ταξί ως κινητό χώρο εργασίας και τονίζει ότι η εργασιακή εμπειρία δεν μπορεί να κατανοηθεί έξω από τον χώρο όπου πραγματοποιείται. Ο χώρος δεν είναι απλώς το σκηνικό της εργασίας, αλλά επηρεάζει τον τρόπο εργασίας, το εισόδημα, τις κοινωνικές επαφές, τα ωράρια και τις εμπειρίες των οδηγών. Η παρατήρηση αυτή είναι ιδιαίτερα χρήσιμη για την Αθήνα, όπου άλλες συνθήκες διαμορφώνονται

³⁵ G. Lejeune, «La dimension ethnique dans le travail des chauffeurs de taxi parisiens», Université Paris Descartes, Centre d'étude sur les liens sociaux, Παρίσι, 2019, σσ. 17–18.

στο κέντρο, άλλες στο λιμάνι, άλλες στα προάστια και άλλες στο αεροδρόμιο. Ο δρόμος, επομένως, δεν είναι μόνο δίκτυο μετακίνησης, αλλά ο βασικός επαγγελματικός χώρος του οδηγού ταξί, μέσα στον οποίο η εργασία, η κίνηση και η γνώση της πόλης παράγονται ταυτόχρονα.³⁶

Τα ταξί αποτελούν μέρος του συστήματος δημόσιων μεταφορών, παρότι διαφέρουν από τα μέσα σταθερής τροχιάς ή τις λεωφορειακές γραμμές, επειδή δεν λειτουργούν με προκαθορισμένες διαδρομές, στάσεις και δρομολόγια. Η ιδιαιτερότητά τους βρίσκεται στην ευελιξία, στη διαθεσιμότητα και στη δυνατότητα μετακίνησης από σημείο σε σημείο, συχνά σε εικοσιτετράωρη βάση. Αυτή η λειτουργία γίνεται ιδιαίτερα εμφανής σε κόμβους όπως το αεροδρόμιο, όπου το ταξί συνδέει την πόλη με την άφιξη, την αναχώρηση, τον τουρισμό και τις ανάγκες άμεσης μετακίνησης. Το αεροδρόμιο, επομένως, δεν είναι απλώς σημείο παραλαβής επιβατών, αλλά ιδιαίτερος χώρος επαγγελματικής εμπειρίας, όπου η αναμονή, η σειρά, η επαφή με επισκέπτες και η πρώτη εικόνα της πόλης αποκτούν κεντρική σημασία για τον οδηγό ταξί.³⁷

2.5 Ραδιοταξί, εφαρμογές, πλατφόρμες και μετασχηματισμοί της κινητικότητας

Η λειτουργία του ταξί έχει μεταβληθεί σημαντικά με την ανάπτυξη των τηλεφωνικών κέντρων, των ραδιοταξί και, πιο πρόσφατα, των ψηφιακών εφαρμογών και πλατφορμών διαμεσολάβησης. Η εξέλιξη αυτή δείχνει ότι το ταξί δεν λειτουργεί πλέον μόνο με βάση την πιάτσα ή τη διερχόμενη μίσθωση, αλλά εντάσσεται σε πιο σύνθετα δίκτυα επικοινωνίας, εντοπισμού και διανομής της ζήτησης. Παράλληλα, η νομοθεσία που διέπει το επάγγελμα εξελίσσεται προκειμένου να ανταποκριθεί στις αλλαγές της αγοράς μεταφορών, στην ανάπτυξη των ψηφιακών πλατφορμών και στις νέες απαιτήσεις βιώσιμης κινητικότητας. Στην περίπτωση της Αθήνας, αυτή η μετάβαση επηρεάζει άμεσα την καθημερινή εργασία του οδηγού, καθώς η αναζήτηση πελατών πραγματοποιείται πλέον τόσο στον δρόμο όσο και μέσω ψηφιακών συστημάτων διαμεσολάβησης.³⁸

Οι εφαρμογές ταξί εντάσσονται στη διαμοιραζόμενη κινητικότητα, οργανώνοντας αποτελεσματικότερα την προσφορά και τη ζήτηση, την αντιστοίχιση οδηγού και επιβάτη και τις διαδρομές. Η περίπτωση του Beat στη Θεσσαλονίκη δείχνει ότι λειτουργίες όπως ο γεωεντοπισμός, η αξιολόγηση και η ηλεκτρονική πληρωμή μεταβάλλουν όχι μόνο τον τρόπο κλήσης ταξί, αλλά

³⁶ M. M. Mmadi, *Mobile workplace: Work conditions and family life of taxi drivers*, σσ. 17–18.

³⁷ J. Aarhaug, *Taxis as a part of public transport, Sustainable urban transport technical document*, αρ. 16, Eschborn: Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit - GIZ GmbH, 2016, σσ. 4–5.

³⁸ Α. Γκότσης, *Αξιολόγηση της ποιότητας εξυπηρέτησης των ταξί στο πολεοδομικό συγκρότημα Θεσσαλονίκης*, σσ. 34–35.

και την οργάνωση της εργασίας, επηρεάζοντας τις επιλογές περιοχής, πελατών και χρόνου απασχόλησης των οδηγών.³⁹

Οι Angrist, Caldwell και Hall εξετάζουν τη σχέση Uber και ταξί από την πλευρά των οδηγών και αναδεικνύουν ότι οι πλατφόρμες δεν αποτελούν μόνο τεχνολογική καινοτομία, αλλά μεταβάλλουν τις συνθήκες εργασίας, τον ανταγωνισμό και την οικονομική πίεση μέσα στον κλάδο. Η σύγκριση με τη Νέα Υόρκη δείχνει ότι οι οδηγοί ταξί βρίσκονται αντιμέτωποι με ζητήματα όπως η αξία και η σπανιότητα των αδειών, η ακαμψία των μισθώσεων, η πίεση της βάρδιας και ο ανταγωνισμός από υπηρεσίες πλατφόρμας.⁴⁰ Η παρατήρηση αυτή είναι χρήσιμη για την παρούσα εργασία, επειδή επιτρέπει να ιδωθούν οι ψηφιακές εφαρμογές όχι μόνο ως ευκολία για τον επιβάτη, αλλά και ως παράγοντας αναδιάρθρωσης της επαγγελματικής καθημερινότητας του οδηγού ταξί.

Συνολικά, η μετάβαση από το ραδιοταξί στις ψηφιακές εφαρμογές δεν καταργεί τον κοινωνικό χαρακτήρα του ταξί, αλλά τον μετασχηματίζει. Η εργασία του οδηγού εξακολουθεί να πραγματοποιείται στον δρόμο, στην πιάτσα, στο αεροδρόμιο και μέσα στο όχημα, αλλά οργανώνεται όλο και περισσότερο μέσω ψηφιακών συστημάτων, αξιολογήσεων, γεωεντοπισμού και αλγοριθμικής διανομής της ζήτησης. Έτσι, το ταξί παραμένει μέρος της αστικής κινητικότητας, αλλά η σχέση οδηγού, πελάτη και πόλης διαμεσολαβείται πλέον από νέες τεχνολογίες, οι οποίες επηρεάζουν τόσο την εμπειρία της μετακίνησης όσο και την επαγγελματική ταυτότητα των οδηγών.

2.6 Το ταξί ως χώρος συνάντησης οδηγού, πελάτη και πόλης

Το ταξί αποτελεί έναν ιδιαίτερο χώρο ανάμεσα στο δημόσιο και το ιδιωτικό. Το κλειστό όχημα επιτρέπει στον επιβάτη να κινείται μέσα στον δημόσιο χώρο της πόλης, διατηρώντας ταυτόχρονα μια αίσθηση προστασίας, ελέγχου και προσωρινής ιδιωτικότητας. Με αυτή την έννοια, το ταξί διαφοροποιείται από τα μέσα μαζικής μεταφοράς, όπου η συνύπαρξη με αγνώστους είναι αναπόφευκτη. Το ταξί προσφέρει στον επιβάτη μια προσωρινή «ιδιωτική φυσαλίδα» μέσα στον θορυβώδη αστικό ιστό, έναν χώρο όπου μπορεί να παρατηρεί την πόλη χωρίς να εκτίθεται πλήρως σε αυτήν.⁴¹ Για την παρούσα εργασία, η προσέγγιση αυτή είναι ιδιαίτερα χρήσιμη, επειδή δείχνει ότι το ταξί δεν είναι μόνο μέσο μετακίνησης, αλλά και κοινωνικός χώρος, μέσα στον οποίο η σχέση οδηγού, πελάτη και πόλης αποκτά ιδιαίτερη σημασία.

³⁹ Δ. Ηλιόπουλος, *Υπηρεσίες διαμοιραζόμενης κινητικότητας και βελτιστοποίηση υπηρεσιών συνεπιβίβασης με ταξί: Η περίπτωση του ταξί Beat στη Θεσσαλονίκη*, διπλωματική εργασία, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης, Θεσσαλονίκη, 2021, σ. 1., και στο: J. Aarhaug, *Taxis as a Part of Public Transport*, σσ. 13–14.

⁴⁰ J. D. Angrist, S. Caldwell και J. V. Hall, «Uber versus Taxi: A driver's eye view», *American economic journal: Applied economics*, 13, αρ. 3, 2021, σσ. 272–273.

⁴¹ F.-C. Chen, *Cab cultures in Victorian London*, σσ. 113–114.

Κατά την καθημερινή τους εργασία, οι οδηγοί ταξί αποκτούν πρόσβαση σε πολλούς και διαφορετικούς κοινωνικούς κόσμους της πόλης. Η επαφή τους με επιβάτες διαφορετικών τάξεων, επαγγελματιών και τρόπων ζωής τους καθιστά παρατηρητές της κοινωνικής ζωής, όχι από απόσταση, αλλά κατά την ίδια τη μετακίνηση. Ο οδηγός ταξί δεν μεταφέρει απλώς πελάτες· ακούει ιστορίες, παρατηρεί συμπεριφορές, συγκρίνει περιοχές, γνωρίζει διαδρομές, νυχτερινή ζωή, κοινωνικές ομάδες και χώρους που συχνά παραμένουν αθέατοι για άλλους κατοίκους της πόλης. Με αυτή την έννοια, το ταξί λειτουργεί ως χώρος συνάντησης διαφορετικών εμπειριών και ως σημείο παραγωγής άτυπης γνώσης για την πόλη.⁴²

Ο Hodges περιγράφει τους οδηγούς ταξί ως ερμηνευτές της πόλης, οι οποίοι αποκτούν πρακτική γνώση των δρόμων, των γειτονιών και των διαφορετικών κοινωνικών κόσμων της. Η εικόνα του οδηγού που γνωρίζει δρόμους, γειτονιές, λαϊκές αγορές, λιμενικές περιοχές, χώρους διασκέδασης και εργατικές συνοικίες δείχνει ότι το ταξί μπορεί να προσφέρει μια διαφορετική πρόσβαση στην πόλη, μακριά από τις επίσημες και τουριστικές αναπαραστάσεις της. Η περιγραφή των οδηγών ως «φιλοσόφων του δρόμου» αναδεικνύει αυτή την πρακτική σοφία, η οποία διαμορφώνεται από την εμπειρία της καθημερινής κυκλοφορίας. Στην περίπτωση της Αθήνας, η παρατήρηση αυτή συνδέεται άμεσα με τον τρόπο με τον οποίο οι οδηγοί ταξί μπορούν να λειτουργήσουν ως αφηγητές της πόλης, μεταφέροντας όχι μόνο ανθρώπους, αλλά και μνήμες, σχόλια και ερμηνείες για τον αστικό χώρο.⁴³ Η κοινωνική αυτή διάσταση της μετακίνησης εξηγεί γιατί η διαδρομή μπορεί να λειτουργήσει ως πεδίο επικοινωνίας και αφήγησης, όπως αναδεικνύεται στις μαρτυρίες του Κεφαλαίου 4.

2.7 Συμπεράσματα

Το κεφάλαιο αυτό έδειξε ότι το ταξί δεν μπορεί να εξεταστεί μόνο ως μέσο μεταφοράς ή ως επαγγελματικό όχημα. Εντάσσεται στο πεδίο της αστικής κινητικότητας, συμμετέχει στη λειτουργία του δημόσιου χώρου και συγκροτεί έναν ιδιαίτερο κοινωνικό χώρο συνάντησης. Η εξέταση της κινητικότητας, της ιστορίας και της λειτουργίας του ταξί στην Αθήνα, καθώς και των πιατσών, του αεροδρομίου, των ραδιοταξί, των πλατφορμών και της σχέσης οδηγού–πελάτη, ανέδειξε το ταξί ως χώρο εργασίας, μετακίνησης, παρατήρησης και αφήγησης. Έτσι, το κεφάλαιο προετοιμάζει τη μετάβαση στη μεθοδολογία της έρευνας και στη μελέτη των προφορικών μαρτυριών, όπου οι οδηγοί ταξί θα εξεταστούν πλέον ως αφηγητές της πόλης και ως φορείς βιωμένης γνώσης για την Αθήνα.

⁴² G. R. G. Hodges, *Taxi! A social history of the New York City cabdriver*, σσ. 30–31.

⁴³ Στο ίδιο, σσ. 31–32.

Κεφάλαιο 3

Μεθοδολογία της έρευνας

Το κεφάλαιο παρουσιάζει τη μεθοδολογική συγκρότηση της έρευνας, από την επιλογή της προφορικής ιστορίας και τον σχεδιασμό των ερωτημάτων έως τη συγκρότηση του δείγματος, τις ημιδομημένες συνεντεύξεις, την απομαγνητοφώνηση, τη θεματική ανάλυση και τα ζητήματα δεοντολογίας. Στόχος δεν είναι μόνο η συλλογή πληροφοριών για το επάγγελμα, αλλά η κατανόηση του τρόπου με τον οποίο οι οδηγοί θυμούνται τις μεταβολές της Αθήνας και νοηματοδοτούν την καθημερινή τους εμπειρία. Οι συνεντεύξεις αντιμετωπίζονται, επομένως, ως αφηγήσεις μνήμης, εργασίας και αστικής εμπειρίας.

3.1 Επιλογή της προφορικής ιστορίας ως μεθόδου

Η Προφορική Ιστορία βασίζεται στη ζωντανή επικοινωνία ερευνητή και αφηγητή. Η μαρτυρία δεν προϋπάρχει ως έτοιμο τεκμήριο, αλλά διαμορφώνεται κατά τη συνέντευξη, σε συγκεκριμένο χρόνο και πλαίσιο. Ο αφηγητής δεν λειτουργεί ως απλός φορέας πληροφοριών, αλλά θυμάται, επιλέγει, οργανώνει και ερμηνεύει την εμπειρία του. Παράλληλα, η αξία των προφορικών πηγών δεν περιορίζεται στην πραγματολογική πληροφορία, αλλά περιλαμβάνει το νόημα που αποδίδουν οι άνθρωποι στα γεγονότα και στις μεταβολές που έζησαν.⁴⁴

Η μέθοδος αυτή είναι κατάλληλη για την παρούσα έρευνα, επειδή οι οδηγοί ταξί εξετάζονται όχι μόνο ως επαγγελματίες της μετακίνησης, αλλά και ως άνθρωποι που βιώνουν καθημερινά την Αθήνα στον δρόμο, στις πιάτσες και στις γειτονιές, σε συνεχή επαφή με τους πελάτες και τις μεταβολές του αστικού χώρου. Οι αφηγήσεις τους επιτρέπουν να διερευνηθεί όχι μόνο τι άλλαξε στην πόλη, αλλά και πώς οι ίδιοι αντιλήφθηκαν και ερμήνευσαν αυτές τις αλλαγές.

Η Προφορική Ιστορία αναδεικνύει επίσης φωνές που σπάνια εμφανίζονται στις επίσημες ιστορικές αφηγήσεις. Οι οδηγοί ταξί δεν παράγουν συμβατικό αρχειακό υλικό, διατηρούν όμως μνήμες και παρατηρήσεις για την καθημερινότητα, τον τουρισμό, τις κοινωνικές μεταβολές και την επαγγελματική ζωή. Η βιωμένη αυτή γνώση μπορεί έτσι να μελετηθεί ως αφήγηση που συνδέει την εργασία, τη μνήμη και την πόλη.⁴⁵

⁴⁴ L. Abrams, *Oral History theory*, σσ. 18–19., και στο: A. Portelli, «What makes Oral History different», σσ. 63–64.

⁴⁵ A. Portelli, «What makes Oral History different», σσ. 63–64.

3.2 Σχεδιασμός της έρευνας και ερευνητικά ερωτήματα

Η έρευνα σχεδιάστηκε με βάση τον διαλογικό χαρακτήρα της προφορικής ιστορίας, καθώς η συνέντευξη δεν μεταφέρει ουδέτερα πληροφορίες, αλλά διαμορφώνεται από την αλληλεπίδραση αφηγητή και ερευνητή. Για τον λόγο αυτό, αντί για κλειστό ερωτηματολόγιο χρησιμοποιήθηκαν θεματικοί άξονες, οι οποίοι επέτρεψαν στους οδηγούς να αναπτύξουν ελεύθερα τις εμπειρίες τους και να οργανώσουν τις αφηγήσεις τους σύμφωνα με τη μνήμη και την επαγγελματική τους διαδρομή.⁴⁶

Η έρευνα δεν επιδίωξε να κατασκευάσει έναν «μέσο» ή ομοιογενή οδηγό ταξί της Αθήνας. Ακολουθώντας τη λογική ότι η γενική εικόνα του επαγγέλματος προκύπτει από τη σύνθεση διαφορετικών βιογραφιών και εμπειριών, επιλέχθηκαν αφηγητές με διαφορετικές επαγγελματικές διαδρομές και σχέσεις με την πόλη.⁴⁷

Τα ερευνητικά ερωτήματα οργανώθηκαν γύρω από τη σχέση οδηγού ταξί, πόλης και μνήμης: πώς οι οδηγοί αφηγούνται την Αθήνα με αφετηρία τις καθημερινές διαδρομές τους· ποια τοπόσημα, γειτονιές και χώροι εμφανίζονται συχνότερα στις αφηγήσεις· πώς συνδέουν την επαγγελματική εμπειρία με κοινωνικές, οικονομικές και αστικές μεταβολές· και με ποιον τρόπο οι μαρτυρίες τους μπορούν να αξιοποιηθούν ως πηγές Δημόσιας Ιστορίας για την Αθήνα.

3.3 Επιλογή πληροφορητών και χαρακτηριστικά δείγματος

Η έρευνα βασίζεται σε εννέα ημιδομημένες προφορικές συνεντεύξεις. Το κύριο εμπειρικό σώμα συγκροτούν οκτώ μαρτυρίες ενεργών και πρώην οδηγών ταξί της Αθήνας, ενώ συμπληρωματικά αξιοποιείται η συνέντευξη του Βασίλη Σ., δημοσιογράφου και υπευθύνου του γραφείου Τύπου του Σ.Α.Τ.Α. από το 2001. Ο Βασίλης Σ. δεν ανήκει στο δείγμα των οδηγών, καθώς δεν διαθέτει βιωμένη εμπειρία εργασίας πίσω από το τιμόνι. Η συνέντευξή του αξιοποιείται συμπληρωματικά, ως μαρτυρία προσώπου με θεσμικό ρόλο στον κλάδο, για ζητήματα συνδικαλιστικής εκπροσώπησης, δημόσιας εικόνας, θεσμικών μεταβολών και συλλογικής οργάνωσης. Η συμπληρωματική αυτή οπτική επιτρέπει την εξέταση του κλάδου από διαφορετικές οργανωτικές και επαγγελματικές θέσεις, χωρίς να υποκαθιστά τις βιωμένες αφηγήσεις των οδηγών.

Οι οκτώ οδηγοί επιλέχθηκαν με σκόπιμη δειγματοληψία (*purposive sampling*), βάσει προκαθορισμένων κριτηρίων και με στόχο τη διαφοροποίηση του δείγματος. Τα κριτήρια αφορούσαν την ενεργό ή παλαιότερη άσκηση του επαγγέλματος στην Αθήνα, το φύλο, τη διάρκεια και τη χρονική περίοδο της επαγγελματικής εμπειρίας, την ιδιοκτησιακή σχέση με το όχημα και

⁴⁶ L. Abrams, *Oral History theory*, σσ. 54–55.

⁴⁷ M. Serafin, *The Temporal structures of the economy: The working day of taxi drivers in Warsaw*, σ. 47.

την άδεια, τη συνεργασία με ραδιοταξί ή ψηφιακές πλατφόρμες, τη γεωγραφία δραστηριοποίησης και, όπου ήταν δυνατό, τη μεταναστευτική εμπειρία. Η επιλογή δεν ήταν τυχαία, αλλά αποσκοπούσε στη συγκρότηση ενός μικρού, εσωτερικά διαφοροποιημένου δείγματος, ικανού να φωτίσει διαφορετικές πλευρές της εργασίας στο ταξί, της σχέσης με την Αθήνα και της επαγγελματικής μνήμης.⁴⁸

Το δείγμα δεν διεκδικεί στατιστική αντιπροσωπευτικότητα. Η αναλυτική του αξία προκύπτει από την εσωτερική ποικιλία, την πυκνότητα των αφηγήσεων και τη δυνατότητα θεματικής και διαγενεακής σύγκρισης. Οι οδηγοί δεν αντιμετωπίζονται ως ένας ενιαίος «αντιπροσωπευτικός τύπος», αλλά ως συγκεκριμένα πρόσωπα με διαφορετικές ηλικίες, επαγγελματικές θέσεις και βιογραφικές διαδρομές.⁴⁹

Το δείγμα περιλαμβάνει έξι άνδρες και δύο γυναίκες. Έξι αφηγητές είναι ενεργοί οδηγοί, ενώ ο Χρόνης Π. και η Λίτσα Σ. έχουν αποχωρήσει από το επάγγελμα. Η επαγγελματική εμπειρία εκτείνεται από τα μέσα της δεκαετίας του 1970 έως το 2026, επιτρέποντας τη σύγκριση διαφορετικών γενεών και φάσεων του κλάδου. Οι δύο γυναίκες διαθέτουν τριτοβάθμια εκπαίδευση, ενώ το μορφωτικό επίπεδο των ανδρών εκτείνεται από την πρωτοβάθμια έως τη δευτεροβάθμια και μεταγυμνασιακή εκπαίδευση. Η παρουσία του Εφάτ Μπ. εισάγει επιπλέον τη διάσταση της μετανάστευσης και της εργασιακής ένταξης.

Ως προς το επαγγελματικό καθεστώς, πέντε αφηγητές έχουν ή είχαν ιδιοκτησιακή σχέση με το ταξί και την άδεια. Ο Νίκος Ζ. και ο Δημήτρης Π. εργάζονται ως οδηγοί χωρίς ιδιοκτησία, ενώ ο Εφάτ Μπ. διαθέτει ιδιόκτητο όχημα αλλά ενοικιάζει την άδεια. Οι ενεργοί οδηγοί συνεργάζονται με ραδιοταξί ή ψηφιακές πλατφόρμες, με εξαίρεση τη Μέμα Τζ., η οποία εργάζεται ανεξάρτητα από αυτά τα δίκτυα. Η σύνθεση αυτή επιτρέπει τη σύγκριση διαφορετικών μορφών ιδιοκτησίας, εξάρτησης και οργάνωσης της πελατείας.

Η γεωγραφική διασπορά του δείγματος αποτυπώνεται στους τόπους κατοικίας των αφηγητών. Οι τόποι αυτοί αποτελούν παράλληλα τις βασικές αφετηρίες της καθημερινής επαγγελματικής τους δραστηριότητας. Περιλαμβάνει το κέντρο της Αθήνας και την Κυψέλη, τη Γλυφάδα και τα νότια προάστια, τη Νίκαια και τον Πειραιά, το Μενίδι, το Ηράκλειο και τα βορειοανατολικά προάστια, το Περιστερί και το Μαρούσι. Για ορισμένους οδηγούς, το αεροδρόμιο αποτελεί επίσης σταθερό σημείο επαγγελματικής δραστηριοποίησης και αναφοράς. Παρότι δεν καλύπτεται ολόκληρο το λεκανοπέδιο, το δείγμα αναδεικνύει διαφορετικές γεωγραφίες εργασίας και πολλαπλές εμπειρίες της Αθήνας.

⁴⁸ M. M. Mmadi, *Mobile workplace: work conditions and family life of taxi drivers*, σσ. 65–66.

⁴⁹ L. Abrams, *Oral History theory*, σσ. 4–5., και στο: M. Serafin, *The temporal structures of the economy*, σσ. 46–47.

Οι πληροφορίες για το φύλο, την εκπαίδευση, το επαγγελματικό καθεστώς και τη γεωγραφική δραστηριότητα προέρχονται από το ίδιο το ερευνητικό υλικό. Η ετερογένεια του δείγματος αποτελεί συνειδητή μεθοδολογική επιλογή, ώστε η ανάλυση να στηριχθεί στη σύγκριση διαφορετικών εμπειριών και όχι στην κατασκευή μιας ενιαίας εικόνας του οδηγού ταξί.

3.4 Ημιδομημένες συνεντεύξεις και θεματικοί άξονες

Οι συνεντεύξεις πραγματοποιήθηκαν με ημιδομημένη μορφή, ώστε να συνδυάζεται ένας κοινός ερευνητικός προσανατολισμός με την ελευθερία των πληροφορητών να αναπτύσσουν τις εμπειρίες τους. Οι προκαθορισμένοι θεματικοί άξονες λειτουργούσαν ως οδηγός και όχι ως άκαμπτο ερωτηματολόγιο, επιτρέποντας συμπληρωματικές ερωτήσεις, διευκρινίσεις και αλλαγές στη σειρά των θεμάτων, ανάλογα με την εξέλιξη κάθε αφήγησης.⁵⁰

Η συνέντευξη προφορικής ιστορίας αντιμετωπίστηκε ως αποτέλεσμα αλληλεπίδρασης ανάμεσα στον ερευνητή και στον αφηγητή. Οι ερωτήσεις, οι αντιδράσεις, η κοινωνική θέση των συνομιλητών και το περιβάλλον της συνάντησης συμμετέχουν στη διαμόρφωση της αφήγησης. Οι μαρτυρίες αναλύθηκαν, επομένως, ως διυποκειμενικά τεκμήρια που συνδιαμορφώθηκαν κατά τη συνέντευξη και όχι ως αδιαμεσολάβητες αναπαραστάσεις του παρελθόντος.⁵¹

Ο κοινός οδηγός ερωτήσεων περιλάμβανε τη βιογραφική και οικογενειακή προέλευση, την είσοδο στο επάγγελμα, τη σχέση με την άδεια και το όχημα, το ωράριο και τις συνθήκες εργασίας, τις πιάτσες, τα ραδιοταξί και τις εφαρμογές. Εξετάστηκαν επίσης οι αλλαγές της Αθήνας, οι διαδρομές, τα τοπία και οι γειτονιές, οι σχέσεις με επιβάτες και τουρίστες, η οικονομική κρίση, η επαγγελματική ασφάλεια, το φύλο, η οικογενειακή ζωή, οι κινητοποιήσεις και η μνήμη της πόλης. Η έμφαση προσαρμοζόταν στη διαδρομή κάθε συμμετέχοντα: στις γυναίκες διερευνήθηκαν περισσότερο η έμφυλη εμπειρία και η οικογένεια, στον Εφάτ Μπ. η μετανάστευση και η επαγγελματική ένταξη, στους οδηγούς του αεροδρομίου η αναμονή και ο τουρισμός, ενώ η συνέντευξη του Βασίλη Σ. επικεντρώθηκε στη συνδικαλιστική εκπροσώπηση και στη δημόσια εικόνα του κλάδου.

Ανάλογη μεθοδολογική επιλογή εφαρμόστηκε σε έρευνα στη Βαρσοβία, όπου οι συνεντεύξεις οργανώθηκαν γύρω από την εργασία, την οικογενειακή ζωή και τη συλλογική δράση, με έμφαση σε πραγματικά περιστατικά. Στην παρούσα έρευνα οι αφηγητές κλήθηκαν αντίστοιχα να συνδέσουν τις γενικές κρίσεις τους με συγκεκριμένες διαδρομές, πελάτες, χώρους και χρονικές περιόδους.⁵²

⁵⁰ M. M. Mmadi, *Mobile workplace: work conditions and family Life of taxi drivers*, σσ. 65–66.

⁵¹ L. Abrams, *Oral History theory*, σσ. 53–54.

⁵² M. Serafin, *The temporal structures of the economy: The working day of taxi drivers in Warsaw*, σσ. 46–47.

Έξι από τις εννέα συνεντεύξεις πραγματοποιήθηκαν μέσα σε σταθμευμένο ταξί, ενώ οι υπόλοιπες στα γραφεία του Σ.Α.Τ.Α., στον χώρο εργασίας μιας αφηγήτριας και σε υπαίθριο χώρο ΚΑΠΗ. Το όχημα ως οικείος χώρος εργασίας μπορούσε να ενεργοποιήσει πρακτικές και ενσώματες γνώσεις, καθώς το ταμπλό, ο ασύρματος, το ταξίμετρο και το περιβάλλον της πιάτσας ή του αεροδρομίου λειτουργούσαν ως ερεθίσματα μνήμης.⁵³

Η επαγγελματική ιδιότητα του ερευνητή ως οδηγού ταξί διευκόλυνε την επικοινωνία και την κατανόηση της ειδικής ορολογίας, αλλά μπορούσε να οδηγήσει σε παραλείψεις εξηγήσεων που θεωρούνταν αυτονόητες μεταξύ συναδέλφων. Για τον λόγο αυτό ζητούνταν διευκρινίσεις και συγκεκριμένα παραδείγματα. Η ημιδομημένη μορφή διατήρησε τελικά τη συγκρισιμότητα των συνεντεύξεων, χωρίς να περιορίσει την ιδιαίτερη φωνή και την αφηγηματική πορεία κάθε πληροφορητή.

3.5 Απομαγνητοφώνηση, κωδικοποίηση και θεματική ανάλυση

Η απομαγνητοφώνηση χρησιμοποιήθηκε ως βασικό εργαλείο ανάλυσης, χωρίς να θεωρηθεί πλήρης υποκατάσταση της ηχογραφημένης συνέντευξης. Η κωδικοποίηση και η θεματική ανάλυση δεν περιορίστηκαν στον εντοπισμό πληροφοριών, αλλά επιδίωξαν να αναδείξουν επαναλαμβανόμενα μοτίβα μνήμης, εμπειρίας και νοηματοδότησης. Οι βασικοί άξονες αφορούσαν την είσοδο στο επάγγελμα, τη γνώση της πόλης, τις πιάτσες και τους ιστορικούς τόπους, τις σχέσεις με τους πελάτες, την οικονομική κρίση, τις πλατφόρμες και τη μεταβολή του επαγγέλματος.⁵⁴

Η ανάλυση ήταν ταυτόχρονα θεματική και αφηγηματική: αναζητήθηκαν κοινά θέματα, αλλά εξετάστηκε και ο τρόπος με τον οποίο οι οδηγοί οργανώνουν τις εμπειρίες τους σε ιστορίες, συγκρίσεις και μνήμες. Ιδιαίτερη προσοχή δόθηκε στα σημεία όπου ένα περιστατικό ή μια διαδρομή συνδεόταν με ευρύτερες αλλαγές στην Αθήνα, στο επάγγελμα και στην κοινωνική ζωή. Έτσι, η έρευνα εξέτασε όχι μόνο τι ειπώθηκε, αλλά και πώς ειπώθηκε και ποιο νόημα απέκτησε.

3.6 Δεοντολογία, συναίνεση και ανωνυμοποίηση

Η δεοντολογία αποτελεί βασική προϋπόθεση της προφορικής ιστορίας. Οι αφηγητές ενημερώθηκαν για τον σκοπό της έρευνας, τη χρήση του υλικού στη διπλωματική εργασία και τη δυνατότητα ανωνυμοποίησης, ενώ η συμμετοχή τους βασίστηκε στη συναίνεση και στην κατανόηση του πλαισίου αξιοποίησης των μαρτυριών. Παρότι το αντικείμενο δεν αφορά άμεσα

⁵³ M. Serafin, *The temporal structures of the economy: The working day of taxi drivers in Warsaw*, σσ. 46–47.

⁵⁴ L. Abrams, *Oral History theory*, σσ. 11–12, 106–107.

τραυματικές εμπειρίες, οι συνεντεύξεις περιέλαβαν ζητήματα οικονομικής πίεσης, επαγγελματικής ανασφάλειας, κοινωνικών στερεοτύπων και προσωπικών δυσκολιών. Αποφεύχθηκε, επομένως, η πιεστική διερεύνηση και οι αφηγητές αποφάσιζαν οι ίδιοι πόσο θα επεκταθούν σε κάθε θέμα.⁵⁵

Για την προστασία τους χρησιμοποιήθηκαν αλλαγμένα πρώτα ονόματα ή ψευδώνυμα, καθώς οι αφηγήσεις αφορούν ενεργό επαγγελματικό πεδίο και περιλαμβάνουν αναφορές σε συναδέλφους, πελάτες, εταιρείες, πιάτσες και προσωπικές εμπειρίες. Διατηρήθηκαν μόνο όσα στοιχεία είναι αναγκαία για την ερμηνεία των μαρτυριών, όπως η σχέση με το επάγγελμα, τα χρόνια εμπειρίας, ο βασικός χώρος εργασίας και η επαγγελματική διαδρομή. Επιδιώχθηκε έτσι μια ισορροπία ανάμεσα στην προστασία των συμμετεχόντων και στην αναλυτική αξία του υλικού. Μετά τη δημοσίευση της εργασίας, το σύνολο του υλικού των συνεντεύξεων θα κατατεθεί στο αρχείο του Πανεπιστημίου. Για κάθε συνέντευξη θα αρχειοθετηθούν το ηχητικό αρχείο, η απομαγνητοφώνηση, το δελτίο πληροφορητή και το σχετικό ερευνητικό ημερολόγιο. Η κατάθεση θα πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τους όρους συναίνεσης και προστασίας των προσωπικών δεδομένων, ώστε το υλικό να διατηρηθεί ως τεκμηριωμένο σώμα προφορικής ιστορίας και να είναι διαθέσιμο υπό τους προβλεπόμενους όρους πρόσβασης.

3.7 Σύντομα προφίλ των αφηγητών

Ο Χρόνης Π., γεννημένος το 1950 στον Έβρο, εργάστηκε ως οδηγός ταξί από τα μέσα της δεκαετίας του 1970 έως το 2019, κυρίως στη Γλυφάδα και στα νότια προάστια. Ως παλαιότερος αφηγητής προσφέρει ιστορικό βάθος για τις πιάτσες, τα σωματεία και τις παλαιότερες μορφές οργάνωσης του επαγγέλματος.

Η Λίτσα Σ., απόφοιτη Πολυτεχνείου, εργάστηκε από το 1986 έως το 2008, κυρίως στο κέντρο, με έδρα την Κυψέλη. Η μαρτυρία της αναδεικνύει τη σωματική κόπωση, τα έμφυλα στερεότυπα και τις δυσκολίες της γυναικείας παρουσίας σε έναν ανδροκρατούμενο επαγγελματικό χώρο.

Η Μέμα Τζ. είναι ενεργή οδηγός και ιδιοκτήτρια ταξί από το 2014. Εργάζεται κυρίως στο κέντρο χωρίς συνεργασία με ραδιοταξί ή πλατφόρμα. Η αφήγησή της φωτίζει τη γυναικεία εμπειρία, την επικοινωνία με τους τουρίστες και τη βιωματική σχέση του οδηγού με την Αθήνα.

Ο Νίκος Ζ. εργάζεται ως οδηγός από το 1997, κυρίως στις δυτικές και βόρειες περιοχές, με έδρα το Μενίδι. Συνδέει την επαγγελματική αυτονομία και την κόπωση με την κυκλοφοριακή πίεση και τη μετάβαση από τον πελάτη του δρόμου στα ραδιοταξί, στο GPS και στις πλατφόρμες.

⁵⁵ L. Abrams, *Oral History theory*, σσ. 190-191.

Ο Ζώης Λ. είναι ενεργός ιδιοκτήτης από το 2004 και ανέλαβε το ταξί του πατέρα του, συνεχίζοντας την οικογενειακή επαγγελματική διαδρομή. Με έδρα τη Νίκαια, συνδέει την εμπειρία του με τον Πειραιά, τις δυτικές και νοτιοδυτικές διαδρομές και το ταξί ως οικογενειακή εργασία.

Ο Φώτης Γ. εργάζεται από το 2014 και συνδέεται οικογενειακά με το επάγγελμα μέσω του πατέρα του. Δραστηριοποιείται κυρίως στα βόρεια και βορειοανατολικά προάστια και συνεργάζεται με ραδιοταξί. Η μαρτυρία του αφορά τη νεότερη γενιά, την τεχνολογική προσαρμογή και τις πρόσφατες κινητοποιήσεις.

Ο Δημήτρης Π. εισήλθε στο επάγγελμα το 2023, ύστερα από εργασιακή εμπειρία στους τομείς της στρατιωτικής και της ιδιωτικής ασφάλειας. Προέρχεται από το Περιστέρι και εργάζεται κυρίως στο Διεθνή Αερολιμένα «Ελευθέριος Βενιζέλος», φωτίζοντας το αεροδρόμιο ως χώρο αναμονής, εργασίας και επαφής με τουρίστες.

Ο Εφάτ Μπ., γεννημένος στην Αλβανία και εγκατεστημένος στην Ελλάδα από τη δεκαετία του 1990, διαθέτει ιδιόκτητο όχημα αλλά ενοικιάζει την άδεια. Με έδρα το Μαρούσι και κύριο χώρο εργασίας το αεροδρόμιο, αναδεικνύει τη μετανάστευση, την επαγγελματική ένταξη, τις πλατφόρμες και τον ανταγωνισμό.

Ο Βασίλης Σ. δεν είναι οδηγός ταξί, αλλά δημοσιογράφος και υπεύθυνος του γραφείου Τύπου του Σ.Α.Τ.Α. Η μαρτυρία του συμπληρώνει τις αφηγήσεις των οδηγών σε ζητήματα επαγγελματικής εκπροσώπησης, θεσμικής ιστορίας, τουρισμού και δημόσιας εικόνας του κλάδου.

3.8 Συμπεράσματα

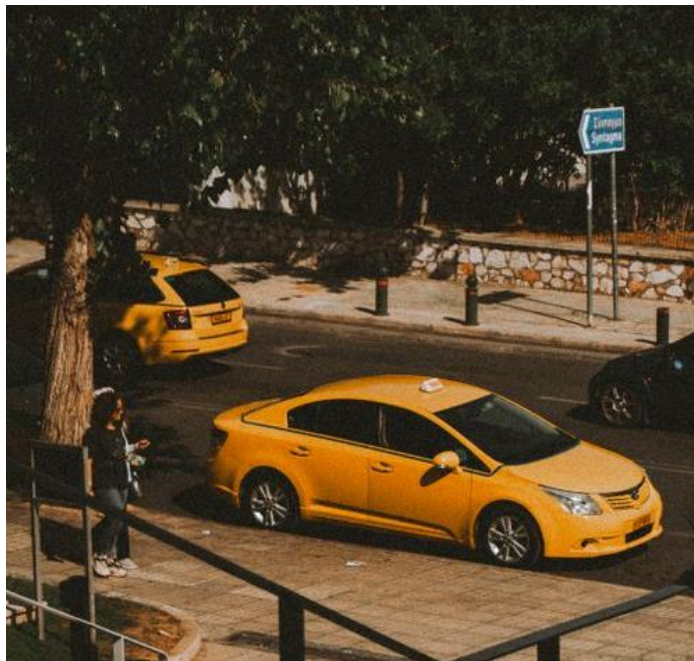
Το κεφάλαιο αυτό παρουσίασε τη μεθοδολογική συγκρότηση της έρευνας και τον τρόπο με τον οποίο οι προφορικές μαρτυρίες αξιοποιούνται ως βασικό εμπειρικό υλικό της εργασίας. Η επιλογή της προφορικής ιστορίας κρίθηκε κατάλληλη, επειδή το αντικείμενο της μελέτης δεν περιορίζεται στην καταγραφή πληροφοριών για το επάγγελμα του οδηγού ταξί, αλλά αφορά κυρίως τον τρόπο με τον οποίο οι ίδιοι οι οδηγοί θυμούνται, αφηγούνται και ερμηνεύουν την Αθήνα με βάση την καθημερινή επαγγελματική τους εμπειρία.

Το ερευνητικό υλικό, το οποίο περιλαμβάνει οκτώ συνεντεύξεις με οδηγούς ταξί και μία συμπληρωματική συνέντευξη με τον Βασίλη Σ. από το Σ.Α.Τ.Α., συγκροτεί ένα ετερογενές σώμα μαρτυριών. Η ποικιλία φύλου, ηλικίας, επαγγελματικής θέσης, μορφωτικού επιπέδου, γεωγραφικής έδρας, σχέσης με την ιδιοκτησία, εμπειρίας από ραδιοταξί και πλατφόρμες, καθώς και η παρουσία ενεργών και συνταξιούχων οδηγών, επιτρέπουν την ανάδειξη πολλαπλών όψεων του επαγγέλματος. Παράλληλα, το χρονικό εύρος των αφηγήσεων, από τα μέσα της δεκαετίας του 1970 έως το 2026, δίνει στην έρευνα τη δυνατότητα να παρακολουθήσει αλλαγές στο ταξί, στην πόλη και στις μορφές αστικής εμπειρίας σε βάθος χρόνου.

Οι ημιδομημένες συνεντεύξεις επέτρεψαν στους αφηγητές να κινηθούν πέρα από απαντήσεις κλειστού τύπου και να αναπτύξουν προσωπικές διαδρομές, μνήμες, συγκρίσεις και ερμηνείες. Η απομαγνητοφώνηση, η κωδικοποίηση και η θεματική ανάλυση του υλικού ανέδειξαν επαναλαμβανόμενους άξονες, όπως η είσοδος στο επάγγελμα, η επαγγελματική αυτονομία, η οικογενειακή συνέχεια, η εμπειρία της πόλης, οι πιάτσες, το αεροδρόμιο, ο τουρισμός, οι τεχνολογικές αλλαγές, η οικονομική πίεση και η σχέση με τους πελάτες. Ταυτόχρονα, η αφηγηματική προσέγγιση επέτρεψε να εξεταστεί όχι μόνο τι λένε οι οδηγοί, αλλά και πώς οργανώνουν το βίωμά τους σε λόγο.

Ιδιαίτερη σημασία είχε η δεοντολογική διάσταση της έρευνας. Οι μαρτυρίες αφορούν προσωπικές και επαγγελματικές εμπειρίες ανθρώπων που συνδέονται άμεσα με έναν ενεργό επαγγελματικό χώρο. Για τον λόγο αυτό, η συναίνεση, η ανωνυμοποίηση και η προσεκτική χρήση των αποσπασμάτων αποτελούν βασικές προϋποθέσεις για την αξιοποίηση του υλικού. Η εργασία επιδιώκει να διατηρήσει την αναλυτική αξία των μαρτυριών χωρίς να εκθέσει άσκοπα τους αφηγητές ή να αποσπάσει τα λεγόμενά τους από το κοινωνικό και επαγγελματικό τους πλαίσιο.

Συνολικά, η μεθοδολογία της έρευνας στηρίζεται στη σύνδεση της Προφορικής Ιστορίας, της αστικής εμπειρίας και της επαγγελματικής μνήμης. Οι οδηγοί ταξί δεν προσεγγίζονται ως ενιαία και ομοιογενής επαγγελματική κατηγορία, αλλά ως συγκεκριμένα πρόσωπα που αφηγούνται την Αθήνα από διαφορετικές θέσεις στον χώρο, στον χρόνο και στο επάγγελμα. Με αυτή τη μεθοδολογική βάση, το επόμενο κεφάλαιο περνά στην ανάλυση των μαρτυριών.



Εικόνα 8: «Ταξί σε αναμονή σε αστικό δρόμο». Wojtek Paczes. Pexels

Κεφάλαιο 4

Οι οδηγοί ταξί ως αφηγητές της Αθήνας

Το παρόν κεφάλαιο περνά από το θεωρητικό και μεθοδολογικό πλαίσιο στην ανάλυση των μαρτυριών. Εξετάζει τον τρόπο με τον οποίο οι οδηγοί θυμούνται και ερμηνεύουν τις διαδρομές, τα τοπόσημα, τις συναντήσεις και τις μεταβολές της Αθήνας. Οι αφηγήσεις τους συγκροτούν μια πολυκεντρική εικόνα της πόλης, η οποία εκτείνεται από το ιστορικό κέντρο, τον Πειραιά και τα αεροδρόμια έως τα προάστια, τις πιάτσες, τις γειτονιές και τις καθημερινές διαδρομές εξυπηρέτησης. Η οπτική κάθε αφηγητή διαφοροποιείται ανάλογα με τη γενιά, τη γεωγραφία δραστηριοποίησης και τη θέση του στον επαγγελματικό κόσμο του ταξί.

4.1 Ο οδηγός ταξί ως παρατηρητής της πόλης

Ο οδηγός ταξί κατέχει μια ιδιαίτερη θέση μέσα στην πόλη. Δεν είναι απλός περαστικός, αλλά ούτε και σταθερός κάτοικος ενός μόνο σημείου. Η εργασία του τον φέρνει σε συνεχή κίνηση, του επιτρέπει να παρατηρεί διαφορετικές περιοχές, να συγκρίνει παλιότερες και νεότερες μορφές του αστικού χώρου και να αποκτά μια πρακτική, εμπειρική γνώση της πόλης. Η γνώση αυτή δεν είναι αποκλειστικά γεωγραφική. Περιλαμβάνει δρόμους, πιάτσες, ώρες αιχμής, κυκλοφοριακές συνήθειες, κοινωνικές συμπεριφορές, πελατειακές διαδρομές και μικρές αφηγήσεις που επαναλαμβάνονται μέσα στο επάγγελμα.



Εικόνα 9: «Οδηγός ταξί κατά την εργασία του στον αστικό δρόμο». Tim Samuel. Pexels

Η περίπτωση των οδηγών ταξί της Νέας Υόρκης αναδεικνύει τον οδηγό ως παρατηρητή και ερμηνευτή της πόλης. Ο οδηγός δεν γνωρίζει μόνο πώς να φτάσει σε έναν προορισμό, αλλά αποκτά εικόνα για τους ανθρώπους, τις γειτονιές, τις αλλαγές, τις κοινωνικές εντάσεις και τη δημόσια ζωή της πόλης.⁵⁶ Αυτή η παρατήρηση είναι χρήσιμη και για την Αθήνα, καθώς οι μαρτυρίες των οδηγών δείχνουν ότι η καθημερινή οδήγηση δημιουργεί ένα ιδιαίτερο είδος αστικής γνώσης, το οποίο δεν παράγεται από επίσημους φορείς, αλλά από την επαναλαμβανόμενη εμπειρία του δρόμου.

Ο Νίκος Ζ. εκφράζει με χαρακτηριστικό τρόπο αυτή τη θέση του οδηγού ως παρατηρητή. Η μακρά του εμπειρία, από το 1997 έως σήμερα, του επιτρέπει να συγκρίνει διαφορετικές φάσεις της πόλης και του επαγγέλματος. Όταν αναφέρεται στην Αττική Οδό και λέει ότι κάποιος που έχει είκοσι χρόνια να περάσει από ορισμένες περιοχές «δεν θα βρίσκει το σπίτι του», δεν περιγράφει απλώς έναν νέο δρόμο. Περιγράφει μια αλλαγή στον τρόπο με τον οποίο η πόλη αναγνωρίζεται και βιώνεται. Ο οδηγός ταξί, επειδή κινείται διαρκώς, αντιλαμβάνεται τις μεταβολές ως αλλαγές προσανατολισμού, μνήμης και καθημερινής εμπειρίας.⁵⁷

Η ίδια μαρτυρία συνδέει την παρατήρηση της πόλης με την κυκλοφοριακή πίεση. Η φράση του Νίκου Ζ. ότι η Αθήνα «ήδη έχει φρακάρει» και ότι κάποια στιγμή «θα φρακάρει απόλυτα»⁵⁸ λειτουργεί ως εμπειρική διάγνωση της σύγχρονης αστικής ζωής. Η κίνηση δεν εμφανίζεται ως απλό τεχνικό πρόβλημα, αλλά ως καθημερινή συνθήκη που επηρεάζει τη δουλειά, την ψυχολογία, τον χρόνο και τη σχέση του οδηγού με την πόλη. Η Αθήνα γίνεται αντιληπτή με όρους καθυστερήσεων, μπουτιλισμάτων, νέων κόμβων και αλλαγών στις ροές μετακίνησης.

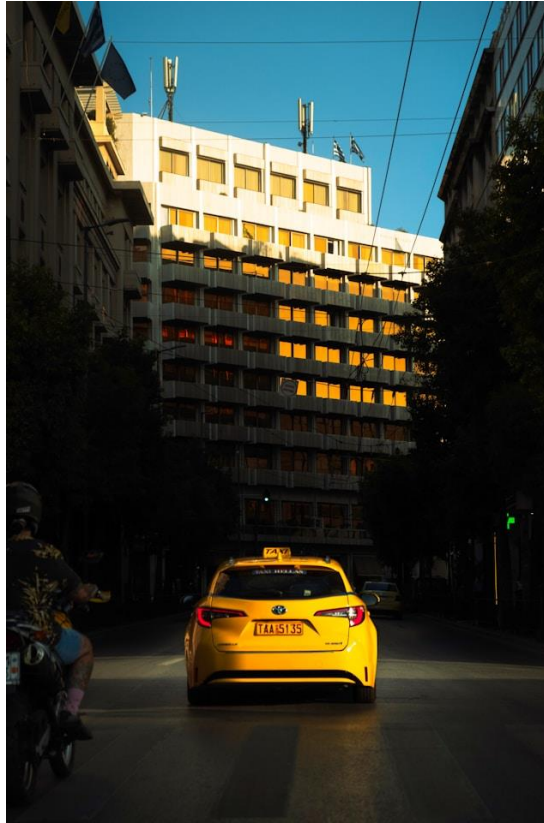
Η Μέμα Τζ. προσφέρει μια διαφορετική μορφή παρατήρησης. Η σχέση της με την Αθήνα δεν είναι μόνο κυκλοφοριακή ή επαγγελματική, αλλά και συναισθηματική. Όταν αναφέρει ότι η πόλη «έχει μια αύρα» μετατοπίζει την αφήγηση από τον χάρτη και τη διαδρομή στην αίσθηση του τόπου. Η μαρτυρία της δείχνει ότι ο οδηγός ταξί μπορεί να λειτουργήσει όχι μόνο ως γνώστης δρόμων, αλλά και ως διαμεσολαβητής μιας βιωματικής εικόνας της πόλης. Η Αθήνα δεν περιγράφεται μόνο ως σύνολο μνημείων ή κυκλοφοριακών προβλημάτων, αλλά ως τόπος με ατμόσφαιρα, ανθρώπους και εμπειρίες.⁵⁹

⁵⁶ G. R. G. Hodges, *Taxi! A social history of the New York city cabdriver*, σσ. 30–32.

⁵⁷ Νίκος Ζ., προφορική μαρτυρία στον συγγραφέα, Άνω Πατήσια, Αθήνα, 7 Μαΐου 2026.

⁵⁸ Στο ίδιο.

⁵⁹ Μέμα Τζ., προφορική μαρτυρία στον συγγραφέα, Λυκαβηττός, Αθήνα, 2 Μαΐου 2026.



Εικόνα 10: «Ταξί σε απογευματινή διαδρομή στο κέντρο της Αθήνας». Christian Harb. Unsplash

Ο Χρόνης Π., ως παλαιότερος αφηγητής του δείγματος, προσφέρει ιστορικό βάθος στην παρατήρηση της πόλης. Η δική του αφήγηση συνδέεται με μια Αθήνα παλαιότερων πιασών, νοτίων προαστίων, παλιού αεροδρομίου, ξενοδοχείων και τουριστικών διαδρομών. Η εμπειρία του δείχνει ότι ο οδηγός ταξί συγκρατεί όχι μόνο χωρικές πληροφορίες, αλλά και χρονικές διαστρωματώσεις της πόλης. Στην επαγγελματική μνήμη του, η Αθήνα εμφανίζεται ως πόλη που αλλάζει σταδιακά, αλλά διατηρεί ορισμένα σταθερά σημεία αναφοράς, όπως η Ακρόπολη, η Πλάκα, το Σύνταγμα, η παραλιακή και το αεροδρόμιο.⁶⁰

4.2 Η Αθήνα μέσα από τις καθημερινές διαδρομές

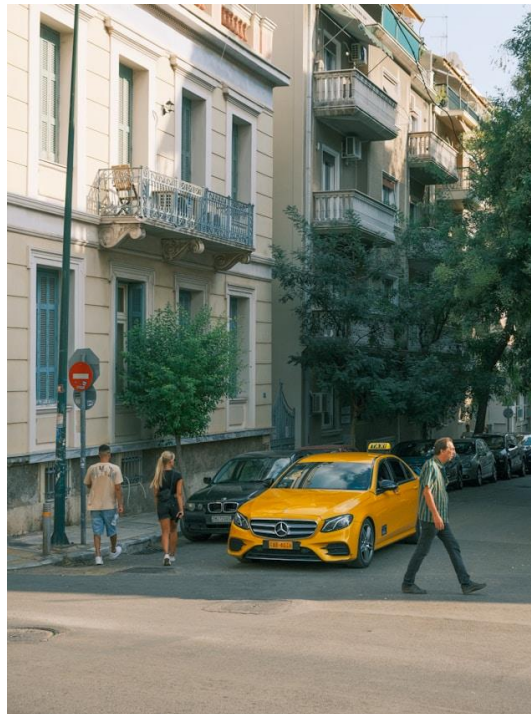
Η καθημερινή διαδρομή λειτουργεί ως βασικός άξονας γνώσης και αφήγησης της Αθήνας για τους οδηγούς ταξί. Η πόλη δεν εμφανίζεται στις μαρτυρίες ως αφηρημένος χώρος, αλλά ως αλληλουχία μετακινήσεων: από το κέντρο προς τα προάστια, από το αεροδρόμιο προς τα ξενοδοχεία, από τον Πειραιά προς την Ακρόπολη, από τη γειτονιά προς το νοσοκομείο, από την πιάτσα προς τον επόμενο πελάτη. Η διαδρομή γίνεται έτσι βασική μονάδα αστικής εμπειρίας.

Ο Ο. Schwedes επισημαίνει ότι η αστική κινητικότητα δεν είναι απλώς τεχνικό ζήτημα μεταφοράς, αλλά τρόπος οργάνωσης της πόλης και της κοινωνικής ζωής. Οι δρόμοι, οι

⁶⁰ Χρόνης Π., προφορική μαρτυρία στον συγγραφέα, Τερψιθέα, Γλυφάδα, 15 Απριλίου 2026.

μετακινήσεις, οι κόμβοι και τα μέσα μεταφοράς διαμορφώνουν την εμπειρία του αστικού χώρου και επηρεάζουν τον τρόπο με τον οποίο οι άνθρωποι ζουν την πόλη.⁶¹ Η παρατήρηση αυτή επιτρέπει να διαβαστούν οι μαρτυρίες των οδηγών ταξί ως πηγές για την καθημερινή λειτουργία της Αθήνας. Οι οδηγοί δεν περιγράφουν μόνο πού πηγαίνουν, αλλά πώς η πόλη κινείται, πού μπλοκάρει, πού αλλάζει και πού παράγει ζήτηση.

Η γεωγραφική διασπορά των αφηγητών δείχνει ότι δεν υπάρχει μία μόνο Αθήνα του ταξί. Ο Χρόνης Π. συνδέεται με τη Γλυφάδα και τα νότια προάστια, ο Ζώης Λ. με τη Νίκαια και τον Πειραιά, ο Νίκος Ζ. με τα δυτικά και βόρεια, ο Φώτης Γ. με τα βόρεια και βορειοανατολικά προάστια, η Μέμα Τζ. με το κέντρο, η Λίτσα Σ. με την Κυψέλη και το κέντρο, ενώ ο Δημήτρης Π. και ο Εφάτ Μπ. με το αεροδρόμιο. Η Αθήνα των μαρτυριών είναι επομένως πολυκεντρική. Δεν εξαντλείται στην τουριστική εικόνα της Ακρόπολης ούτε στη διοικητική εικόνα του κέντρου.



Εικόνα 11: «Ταξί σε γειτονιά της Αθήνας». Christian Harb. Unsplash

Η καθημερινή διαδρομή συνδέεται επίσης με την επαγγελματική ρουτίνα. Για τον Φώτη Γ., η πιάτσα της Αγίας Παρασκευής και το ραδιοταξί Κόσμος συγκροτούν έναν γνώριμο χώρο εργασίας, όπου η αναμονή, η σειρά, η κουβέντα με συναδέλφους και οι παραγγελίες από το ραδιοταξί οργανώνουν την ημέρα. Η μαρτυρία του δείχνει μια νεότερη μορφή καθημερινότητας, όπου ο οδηγός δεν βασίζεται μόνο στον πελάτη που σηκώνει το χέρι στον δρόμο, αλλά κινείται ανάμεσα στην πιάτσα, στο ραδιοταξί και στην εφαρμογή.⁶²

⁶¹ O. Schwedes, *Urban mobility in a global perspective*, σσ. 3–4.

⁶² Φώτης Γ., προφορική μαρτυρία στον συγγραφέα, Άνω Πατήσια, Αθήνα, 5 Μαΐου 2026.

Ο Νίκος Ζ. φωτίζει τη μετάβαση από την παλαιότερη μορφή πελατείας στον δρόμο προς τη σύγχρονη μορφή διαμεσολαβημένης μετακίνησης. Η παρατήρησή του ότι παλαιότερα «οι 9 στους 10 πελάτες βγαίνανε στον δρόμο και σήκωναν το χέρι», ενώ σήμερα «οι 9 στους 10 θα πάρουν ένα ράδιο ταξί ή μέσω κάποιας πλατφόρμας»,⁶³ δείχνει μια βαθιά αλλαγή στη σχέση οδηγού και πελάτη. Η πόλη δεν είναι πλέον μόνο χώρος ορατής αναζήτησης ταξί, αλλά και ψηφιακό δίκτυο παραγγελιών, εφαρμογών και προγραμματισμένων διαδρομών.

4.3 Τοπόσημα, γειτονιές και μεταβολές του αστικού χώρου

Τα τοπόσημα της Αθήνας κατέχουν κεντρική θέση στις αφηγήσεις των οδηγών ταξί. Η Ακρόπολη, η Πλάκα, το Μοναστηράκι, το Σύνταγμα, το Καλλιμάρμαρο, το Μουσείο της Ακρόπολης, ο Λυκαβηττός, ο Πειραιάς και η παραλιακή δεν λειτουργούν μόνο ως σημεία προσορισμού. Αποτελούν κόμβους μνήμης, εργασίας και αφήγησης. Για τον οδηγό ταξί, το τοπόσημο δεν είναι απλώς αντικείμενο θέασης. Είναι σημείο όπου ο πελάτης επιβιβάζεται ή αποβιβάζεται, σημείο όπου γίνεται συζήτηση, σημείο όπου ο οδηγός καλείται να εξηγήσει, να προτείνει ή να οργανώσει τη διαδρομή.

Στην ελληνική περίπτωση η αρχαιότητα και τα υλικά ίχνη του παρελθόντος λειτουργούν ως ενεργά στοιχεία δημόσιας μνήμης και ταυτότητας. Τα μνημεία δεν είναι ουδέτερα αντικείμενα, αλλά τόποι στους οποίους συγκροτούνται σχέσεις με το παρελθόν, το έθνος, την πόλη και τη δημόσια εικόνα της Ελλάδας.⁶⁴ Αυτή η παρατήρηση είναι ιδιαίτερα χρήσιμη για την Αθήνα των οδηγών ταξί, όπου τα μνημεία δεν παραμένουν στατικά στον χάρτη, αλλά εντάσσονται στην καθημερινή εργασία της μετακίνησης.

⁶³ Νίκος Ζ., προφορική μαρτυρία στον συγγραφέα, Άνω Πατήσια, Αθήνα, 7 Μαΐου 2026.

⁶⁴ Y. Hamilakis, *The nation and its ruins*, σ. 95.



Εικόνα 12: «Διερχόμενα ταξί μπροστά από το κτήριο της Βουλής των Ελλήνων, στην πλατεία Συντάγματος». Efrem Efre. Pexels

Η μαρτυρία του Χρόνη Π. δείχνει καθαρά αυτή τη διπλή λειτουργία των τοποσήμων. Η χαρακτηριστική του φράση «Εδώ είναι Πλάκα. Εδώ είναι Ακρόπολη. Εδώ είναι τα πάντα»,⁶⁵ συμπυκνώνει έναν τρόπο άτυπης παρουσίασης της Αθήνας. Ο οδηγός δεν κάνει συστηματική ξενάγηση με την έννοια της επίσημης ιστορικής πληροφορίας. Προσφέρει όμως έναν άμεσο προσανατολισμό στον επισκέπτη, συνδέοντας τη διαδρομή με τη μνημειακή εικόνα της πόλης. Το ταξί γίνεται έτσι χώρος σύντομης αφήγησης, όπου η Αθήνα μεταφράζεται σε αναγνωρίσιμα σημεία.

Η Λίτσα Σ. ενισχύει αυτή την εικόνα όταν αναφέρεται στην Ακρόπολη ως «τοπ» σημείο της Αθήνας.⁶⁶ Η φράση της δείχνει ότι, ακόμη και όταν ο τουρισμός και οι μορφές μετακίνησης αλλάζουν, η Ακρόπολη παραμένει το κεντρικό σημείο αναφοράς. Ωστόσο, η μαρτυρία της δεν περιορίζεται στην ανάδειξη του μνημείου. Η σύγκριση του παλιού με το νέο αεροδρόμιο και της παλαιότερης με τη σύγχρονη τουριστική κίνηση δείχνει ότι η σχέση του ταξί με τα τοπόσημα εξαρτάται και από τις υποδομές, το κόστος, τις αποστάσεις και τις δυνατότητες πρόσβασης.

⁶⁵ Χρόνης Π., προφορική μαρτυρία στον συγγραφέα, Τερψιθέα, Γλυφάδα, 15 Απριλίου 2026.

⁶⁶ Λίτσα Σ., προφορική μαρτυρία στον συγγραφέα, Εξάρχεια, Αθήνα, 14 Απριλίου 2026.



Εικόνα 13: «Ταξί σε δρόμο του ιστορικού κέντρου της Αθήνας, με την Ακρόπολη στο βάθος». Mathias Arseneau. Pexels

Ο Νίκος Ζ. προσφέρει μια διαφορετική εικόνα των τοποσημών, όχι τόσο μνημειακή όσο αστική και κυκλοφοριακή. Για εκείνον, η Αττική Οδός και οι περιοχές που άλλαξαν γύρω από αυτήν αποτελούν σημεία μιας νέας Αθήνας. Η φράση του ότι κάποιος «δεν θα αναγνώριζε το σπίτι του»⁶⁷ αν είχε να περάσει χρόνια από ορισμένες περιοχές δείχνει ότι τα σύγχρονα έργα υποδομής γίνονται και αυτά τοπόσημα μνήμης. Δεν έχουν την ιστορικότητα της Ακρόπολης, αλλά σηματοδοτούν το πέρασμα από μια παλαιότερη σε μια νεότερη μορφή της πόλης.⁶⁸

Ο Ζώης Λ. μετατοπίζει την ανάλυση προς τον Πειραιά. Η αναφορά του ότι «η καλύτερη πιάτσα τουριστική είναι το λιμάνι του Πειραιά με τα κρουαζιερόπλοια»,⁶⁹ δείχνει ότι ο τουρισμός της Αθήνας δεν οργανώνεται μόνο γύρω από το ιστορικό κέντρο. Το λιμάνι λειτουργεί ως πύλη εισόδου στην πόλη, σημείο γρήγορων μετακινήσεων και χώρος όπου ο οδηγός ταξί συναντά επισκέπτες με περιορισμένο χρόνο και συγκεκριμένες προσδοκίες. Η θεσμική μαρτυρία του Βασίλη Σ. συμπληρώνει αυτή την εικόνα, καθώς προσεγγίζει το ταξί ως δημόσια υπηρεσία μεταφοράς με μεγάλη παρουσία στην πόλη, χιλιάδες οχήματα, ιδιοκτήτες και οδηγούς.⁷⁰ Έτσι, ο

⁶⁷ Νίκος Ζ., προφορική μαρτυρία στον συγγραφέα, Άνω Πατήσια, Αθήνα, 7 Μαΐου 2026.

⁶⁸ Νίκος Ζ., προφορική μαρτυρία στον συγγραφέα, Άνω Πατήσια, Αθήνα, 7 Μαΐου 2026.

⁶⁹ Ζώης Λ., προφορική μαρτυρία στον συγγραφέα, Άγιος Ιωάννης Ρέντης, 16 Μαΐου 2026.

⁷⁰ Βασίλης Σ., ημιδομημένη συνέντευξη στον συγγραφέα, υπό την ιδιότητά του ως υπευθύνου του Γραφείου Τύπου του Σ.Α.Τ.Α., γραφεία Σ.Α.Τ.Α., Αθήνα, 30 Μαΐου 2026.

Πειραιάς, τα κρουαζιερόπλοια και οι πιάτσες δεν είναι μόνο σημεία εργασίας, αλλά και σημεία όπου το ταξί συμμετέχει στη δημόσια εικόνα της Αθήνας.

4.4 Το κέντρο της Αθήνας, ο τουρισμός και η εικόνα της πόλης

Το κέντρο της Αθήνας εμφανίζεται στις μαρτυρίες ως χώρος όπου συμπυκνώνονται η ιστορία, ο τουρισμός, η εμπορική ζωή, η καθημερινή μετακίνηση και η δημόσια εικόνα της πόλης. Η Πλάκα, το Σύνταγμα, η Ερμού, το Μοναστηράκι, το Θησείο και η Ακρόπολη αποτελούν σταθερά σημεία αναφοράς. Ωστόσο, οι οδηγοί δεν περιγράφουν το κέντρο μόνο ως τουριστικό σκηνικό. Το περιγράφουν ως χώρο εργασίας, συμφόρησης, αναμονής, συστάσεων, συναντήσεων και καθημερινής επαφής με κατοίκους και επισκέπτες.

Ο Urry, αναλύοντας την «τουριστική ματιά», υποστηρίζει ότι ο τουρισμός αφορά όχι μόνο τη μετακίνηση, αλλά και την οργάνωση του τόπου ως αντικειμένου θέασης, εμπειρίας και κατανάλωσης. Ο τουρίστας αναζητά εικόνες και εμπειρίες που θεωρούνται διαφορετικές από την καθημερινότητά του, ενώ η εικόνα της πόλης οργανώνεται γύρω από συγκεκριμένα σημεία, αφηγήσεις και προσδοκίες.⁷¹ Στην Αθήνα, η τουριστική ματιά συγκροτείται κυρίως γύρω από την αρχαιότητα και το ιστορικό κέντρο. Οι οδηγοί ταξί, όμως, δείχνουν ότι αυτή η ματιά διαμεσολαβείται καθημερινά από διαδρομές, σύντομες συνομιλίες και πρακτικές ανάγκες.

Ο Χρόνης Π. εκφράζει την παλαιότερη μορφή αυτής της τουριστικής Αθήνας. Οι διαδρομές του συνδέονται με την Πλάκα, την Ακρόπολη, το Σούνιο, το Λαύριο, τη Γλυφάδα, τη Βουλιαγμένη και το παλιό αεροδρόμιο. Η αφήγησή του δείχνει ότι ο οδηγός ταξί λειτουργούσε συχνά ως άτυπος οδηγός της πόλης, ιδιαίτερα για επισκέπτες που δεν είχαν τη σημερινή πρόσβαση σε ψηφιακούς χάρτες, εφαρμογές και οργανωμένες μεταφορές. Η γνώση του οδηγού ήταν πρακτική, προφορική και προσαρμοσμένη στις ανάγκες του επιβάτη.⁷²

Η Λίτσα Σ. προσφέρει μια σημαντική μαρτυρία για την αλλαγή του τουρισμού. Θυμάται ότι παλαιότερα ο τουρίστας που ερχόταν στην Αθήνα δεν είχε πρόσβαση σε τόσες εναλλακτικές μορφές μετακίνησης, όπως βαν, εφαρμογές ή οργανωμένα transfer, με αποτέλεσμα μεγάλο μέρος αυτής της ζήτησης να καταλήγει στο ταξί. Η παρατήρηση αυτή δείχνει ότι το ταξί είχε παλαιότερα πιο κεντρική θέση στην τουριστική οικονομία της πόλης. Σήμερα, αντίθετα, ο τουρίστας μοιράζεται ανάμεσα σε διαφορετικές υπηρεσίες μεταφοράς, γεγονός που αλλάζει τη θέση του οδηγού ταξί μέσα στον τουρισμό.⁷³

⁷¹ J. Urry, *Consuming places*, σσ. 129–130.

⁷² Χρόνης Π., προφορική μαρτυρία στον συγγραφέα, Τερψιθέα, Γλυφάδα, 15 Απριλίου 2026.

⁷³ Λίτσα Σ., προφορική μαρτυρία στον συγγραφέα, Εξάρχεια, Αθήνα, 14 Απριλίου 2026.

Η Λίτσα Σ. θυμάται επίσης την Αθήνα ως πόλη που για πολλούς επισκέπτες λειτουργούσε περισσότερο ως πέρασμα προς άλλους προορισμούς. Η παρατήρηση αυτή έχει σημασία, γιατί δείχνει μια παλαιότερη εικόνα της πόλης, όπου η Ακρόπολη ήταν το βασικό σημείο επίσκεψης, αλλά η παραμονή στην Αθήνα ήταν συχνά σύντομη. Οι νεότερες μαρτυρίες, αντίθετα, δείχνουν μια πόλη που γίνεται όλο και περισσότερο αυτόνομος τουριστικός προορισμός, με περισσότερα καταλύματα, μεγαλύτερη παραμονή επισκεπτών και πιο διευρυμένα ενδιαφέροντα.⁷⁴

Ο Φώτης Γ. περιγράφει αυτή τη νεότερη πραγματικότητα αναφερόμενος στην αύξηση του τουρισμού και στην ανάπτυξη ξενοδοχείων και καταλυμάτων. Για τη νεότερη γενιά οδηγών, ο τουρισμός δεν είναι απλώς εποχικό φαινόμενο, αλλά καθημερινή επαγγελματική συνθήκη. Συνδέεται με νέες διαδρομές, αυξημένη ζήτηση, ραδιοταξί, εφαρμογές και διαφορετικές κατηγορίες πελατών. Ο οδηγός δεν περιμένει μόνο τον τουρίστα στον δρόμο ή στην πιάτσα, αλλά συχνά έρχεται σε επαφή μαζί του μέσω ψηφιακών ή τηλεφωνικών δικτύων παραγγελιών.⁷⁵

Ο Ζώης Λ. και ο Βασίλης Σ. προσθέτουν στην εικόνα του τουρισμού τον Πειραιά και τα κρουαζιερόπλοια. Ο Ζώης Λ. αναγνωρίζει το λιμάνι ως σημαντική τουριστική πιάτσα,⁷⁶ ενώ η θεσμική οπτική του Βασίλη Σ. δείχνει ότι η σχέση ταξί και τουρισμού αφορά συνολικά τη λειτουργία του κλάδου μέσα στην πόλη.⁷⁷ Οι τουρίστες των κρουαζιερόπλοιων συχνά διαθέτουν περιορισμένο χρόνο και αναζητούν γρήγορη πρόσβαση στην Ακρόπολη, στο κέντρο ή σε άλλες διαδρομές της Αττικής. Σε αυτή την περίπτωση, το ταξί γίνεται μέσο σύντομης γνωριμίας με την Αθήνα.

Η Μέμα Τζ. δίνει στην ενότητα του τουρισμού μια πιο βιωματική διάσταση. Η ίδια δεν περιορίζεται στην παρουσίαση των βασικών αξιοθέατων, αλλά προσπαθεί να μεταφέρει στους τουρίστες την αίσθηση της πόλης. Η φράση της ότι η Αθήνα «έχει μια αύρα» δείχνει ότι ο οδηγός ταξί μπορεί να λειτουργήσει ως διαμεσολαβητής όχι μόνο πληροφοριών, αλλά και συναισθημάτων, εντυπώσεων και εμπειριών. Ο τουρίστας δεν ενδιαφέρεται πάντοτε αποκλειστικά για την ιστορική πληροφορία. Συχνά ενδιαφέρεται για το πώς ζουν οι άνθρωποι, ποιες περιοχές αξίζουν, τι να αποφύγει, πού να φάει, πού να περπατήσει και πώς να νιώσει την πόλη.

⁷⁴ Λίτσα Σ., προφορική μαρτυρία στον συγγραφέα, Εξάρχεια, Αθήνα, 14 Απριλίου 2026.

⁷⁵ Φώτης Γ., προφορική μαρτυρία στον συγγραφέα, Άνω Πατήσια, Αθήνα, 5 Μαΐου 2026.

⁷⁶ Ζώης Λ., προφορική μαρτυρία στον συγγραφέα, Άγιος Ιωάννης Ρέντης, 16 Μαΐου 2026.

⁷⁷ Βασίλης Σ., ημιδομημένη συνέντευξη στον συγγραφέα, υπό την ιδιότητά του ως υπευθύνου του Γραφείου Τύπου του Σ.Α.Τ.Α., γραφεία Σ.Α.Τ.Α., Αθήνα, 30 Μαΐου 2026.



Εικόνα 14: «Επισκέπτες δίπλα σε ταξί στο κέντρο της Αθήνας». Yum Cheol-Ho. Unsplash

Συνολικά, οι μαρτυρίες δείχνουν ότι ο τουρισμός στην Αθήνα έχει αλλάξει σε πολλά επίπεδα. Έχει αυξηθεί ο όγκος των επισκεπτών, έχουν αλλάξει οι πύλες εισόδου, έχει ενισχυθεί ο ρόλος του νέου αεροδρομίου και των κρουαζιερόπλοιων, έχουν πολλαπλασιαστεί τα μέσα μετακίνησης και έχουν διαφοροποιηθεί τα ενδιαφέροντα των τουριστών. Από μια Αθήνα που λειτουργούσε ως σύντομο πέρασμα, οι οδηγοί περιγράφουν πλέον μια πόλη που γίνεται όλο και περισσότερο αυτόνομος προορισμός εμπειρίας. Το ταξί, αν και έχει χάσει μέρος της αποκλειστικότητάς του, παραμένει χώρος επαφής ανάμεσα στον επισκέπτη και στην πόλη.

4.5 Η ολυμπιακή αναδιάταξη της Αθήνας: νέο αεροδρόμιο, Αττική Οδός και εργασία του ταξί

Η μετάβαση από το παλιό αεροδρόμιο του Ελληνικού στο νέο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» συγκαταλέγεται στα σημαντικότερα σημεία μεταβολής που καταγράφονται στις αφηγήσεις των οδηγών ταξί. Η αλλαγή αυτή δεν αφορά μόνο τη μετακίνηση μιας συγκοινωνιακής υποδομής από τα νότια προάστια στα Μεσόγεια. Συνδέεται με μια ευρύτερη αναδιάταξη της Αθήνας, η οποία κορυφώνεται στην προολυμπιακή και ολυμπιακή περίοδο: νέοι δρόμοι, νέοι κόμβοι, νέες αποστάσεις, νέες πιάτσες, νέες τουριστικές ροές και νέοι τρόποι οργάνωσης της εργασίας.

Ο Χρόνης Π. συνδέει το παλιό αεροδρόμιο με μια Αθήνα μικρότερων αποστάσεων και πιο άμεσης πρόσβασης. Για έναν οδηγό που εργαζόταν κυρίως στα νότια προάστια, το Ελληνικό ήταν καθημερινό και γνώριμο σημείο. Η αναφορά του στο παλιό αεροδρόμιο και στην Ολυμπιακή δείχνει ότι ο χώρος αυτός ήταν ενταγμένος στην επαγγελματική γεωγραφία των οδηγών της παλαιότερης Αθήνας. Δεν ήταν απλώς κόμβος άφιξης και αναχώρησης, αλλά τμήμα μιας ευρύτερης τοπικής οικονομίας διαδρομών, ξενοδοχείων και τουριστικής μετακίνησης.⁷⁸

Η Λίτσα Σ. συγκρίνει το παλιό και το νέο αεροδρόμιο με όρους κόστους, απόστασης και πρόσβασης. Η επισήμανσή της ότι «το παλιό αεροδρόμιο ήταν πιο κοντά και πιο οικονομικό για τον πελάτη»⁷⁹ δείχνει ότι οι μεγάλες υποδομές δεν βιώνονται μόνο ως πρόοδος. Βιώνονται και ως αλλαγή καθημερινής πρακτικής. Το νέο αεροδρόμιο προσφέρει μεγαλύτερο χώρο και καλύτερη οργάνωση, αλλά παράλληλα παράγει μεγαλύτερες αποστάσεις, μεγαλύτερο κόστος και ανάγκη χρήσης της Αττικής Οδού.

Ο Νίκος Ζ. συνδέει την Αττική Οδό με μια ριζική αλλαγή του λεκανοπεδίου. Η φράση του «μέχρι το 2000 δεν υπήρχε Αττική Οδός»⁸⁰ λειτουργεί ως χρονικό όριο ανάμεσα σε δύο διαφορετικές Αθήνες. Για τον οδηγό ταξί, η Αττική Οδός δεν είναι μόνο ταχύτερη διαδρομή. Είναι νέα χωρική λογική, νέο κόστος, νέος τρόπος προσανατολισμού και νέο σύστημα σύνδεσης ανάμεσα σε αεροδρόμιο, προάστια, κέντρο και Πειραιά. Η πόλη γίνεται μεγαλύτερη, πιο συνδεδεμένη, αλλά και πιο δύσκολη στην ανάγνωση για όποιον τη θυμάται παλαιότερη.

Οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004 λειτουργούν στις μαρτυρίες ως χρονικό ορόσημο. Ο Νίκος Ζ. τους συνδέει με την έλευση του GPS και με τη μετάβαση από την εμπειρική γνώση του δρόμου στην ψηφιακά υποβοηθούμενη πλοήγηση. Παλαιότερα ο οδηγός ρωτούσε περίπτερα, ψιλικατζίδικα ή κατοίκους για να βρει μια άγνωστη διεύθυνση. Σήμερα μπορεί να χρησιμοποιήσει GPS και ψηφιακό χάρτη. Η αλλαγή αυτή δεν καταργεί τη γνώση του οδηγού, αλλά μετασχηματίζει τον τρόπο με τον οποίο παράγεται και χρησιμοποιείται.⁸¹

Ο Ζώης Λ. εισέρχεται στο επάγγελμα το 2004, δηλαδή στο ίδιο χρονικό σημείο της ολυμπιακής Αθήνας. Η δική του επαγγελματική εμπειρία δεν ανήκει στην παλιά Αθήνα του Ελληνικού, αλλά στη μεταολυμπιακή πόλη των νέων υποδομών, της αυξημένης τουριστικής ροής, του Πειραιά, των κρουαζιερόπλοιων και της τεχνολογικής προσαρμογής. Η θέση του είναι σημαντική, επειδή δείχνει πώς μια νεότερη γενιά οδηγών βίωσε το ταξί σε ένα ήδη μετασχηματισμένο αστικό περιβάλλον.⁸²

⁷⁸ Χρόνης Π., προφορική μαρτυρία στον συγγραφέα, Τερψιθέα, Γλυφάδα, 15 Απριλίου 2026.

⁷⁹ Λίτσα Σ., προφορική μαρτυρία στον συγγραφέα, Εξάρχεια, Αθήνα, 14 Απριλίου 2026.

⁸⁰ Νίκος Ζ., προφορική μαρτυρία στον συγγραφέα, Άνω Πατήσια, Αθήνα, 7 Μαΐου 2026.

⁸¹ Στο ίδιο.

⁸² Ζώης Λ., προφορική μαρτυρία στον συγγραφέα, Άγιος Ιωάννης Ρέντης, 16 Μαΐου 2026.

Ο Δημήτρης Π. και ο Εφάτ Μπ. φωτίζουν το νέο αεροδρόμιο ως σύγχρονο χώρο εργασίας. Και οι δύο εργάζονται κυρίως στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» και οι συνεντεύξεις τους συνδέονται με το P3, τον χώρο αναμονής των ταξί. Το αεροδρόμιο δεν λειτουργεί εδώ ως μνήμη μιας παλαιότερης πόλης, αλλά ως πεδίο της σημερινής εργασιακής ρουτίνας.⁸³ Η σειρά, η αναμονή, οι αφίξεις, οι πελάτες, οι εφαρμογές και ο ανταγωνισμός οργανώνουν την καθημερινότητα του οδηγού. Ιδιαίτερα ο Εφάτ Μπ. αναδεικνύει το αεροδρόμιο ως πεδίο σύγκρουσης ανάμεσα στο ταξί, στα Ι.Χ., στα transfer και στις πλατφόρμες.⁸⁴

Η ολυμπιακή αναδιάταξη της Αθήνας δεν εμφανίζεται, επομένως, στις μαρτυρίες ως απλή ιστορία μεγάλων έργων. Εμφανίζεται ως βιωμένη αλλαγή στην εργασία του ταξί. Το παλιό αεροδρόμιο παραπέμπει σε μια πόλη πιο κοντινή και πιο γνώριμη. Το νέο αεροδρόμιο και η Αττική Οδός παραπέμπουν σε μια πόλη μεγαλύτερων αποστάσεων, αυξημένου κόστους, νέων επαγγελματικών κόμβων και εντεινόμενου ανταγωνισμού. Οι Ολυμπιακοί Αγώνες λειτουργούν ως σημείο τομής, όπου η αστική υποδομή, η τουριστική προβολή και η τεχνολογική αλλαγή συναντώνται στην καθημερινή εμπειρία του οδηγού.

4.6 Πελάτες, συναντήσεις και μικροϊστορίες της καθημερινότητας

Το ταξί είναι ένας μικρός κοινωνικός χώρος όπου άγνωστοι άνθρωποι συναντιούνται για περιορισμένο χρόνο. Η συνάντηση οδηγού και πελάτη μπορεί να είναι σύντομη, αλλά συχνά παράγει ιστορίες, σχόλια, εντάσεις, εξομολογήσεις και μνήμες. Μέσα στο ταξί ο οδηγός ακούει, παρατηρεί, απαντά, συμβουλεύει, συγκρατεί περιστατικά και διαμορφώνει μια πρακτική γνώση της κοινωνικής ζωής της πόλης. Οι μικροϊστορίες αυτές δεν αποτελούν δευτερεύον υλικό. Αποκαλύπτουν πώς η Αθήνα βιώνεται στην καθημερινότητα.

Η αξία των προφορικών πηγών δεν βρίσκεται μόνο στις πληροφορίες που προσφέρουν, αλλά και στο νόημα που αποδίδουν οι αφηγητές στις εμπειρίες τους. Η Προφορική Ιστορία ενδιαφέρεται για τον τρόπο με τον οποίο οι άνθρωποι οργανώνουν το παρελθόν και την καθημερινότητά τους σε αφήγηση.⁸⁵ Με αυτή την έννοια, οι ιστορίες πελατών μέσα στο ταξί δεν είναι απλώς επαγγελματικά επεισόδια. Είναι μικρές μορφές κοινωνικής γνώσης για την πόλη, τους ανθρώπους και τις σχέσεις που παράγονται στον δρόμο.

Η Μέμα Τζ. διατυπώνει με τον πιο άμεσο τρόπο αυτή τη διάσταση όταν περιγράφει το ταξί ως «σχολείο» και «πανεπιστήμιο».⁸⁶ Για την ίδια, η εργασία δεν περιορίζεται στη μετακίνηση ενός

⁸³ Δημήτρης Π. και Εφάτ Μπ., προφορικές μαρτυρίες στον συγγραφέα, χώρος P3, Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος», 17 και 20 Μαΐου 2026 αντίστοιχα.

⁸⁴ Εφάτ Μπ., προφορική μαρτυρία στον συγγραφέα, χώρος P3, Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος», 20 Μαΐου 2026.

⁸⁵ A. Portelli, «What makes oral history different», σσ. 63–64.

⁸⁶ Μέμα Τζ., προφορική μαρτυρία στον συγγραφέα, Λυκαβηττός, Αθήνα, 2 Μαΐου 2026.

επιβάτη από ένα σημείο σε άλλο. Είναι διαρκής ακρόαση ιστοριών, παρατήρηση ανθρώπων και επαφή με διαφορετικές ζωές. Η φράση αυτή είναι σημαντική, επειδή δείχνει ότι το ταξί λειτουργεί ως χώρος άτυπης κοινωνικής εκπαίδευσης. Ο οδηγός μαθαίνει την πόλη όχι μόνο από τους δρόμους, αλλά και από τους ανθρώπους που μεταφέρει.

Ο Ζώης Λ. δείχνει ότι οι πελάτες μπορούν να λειτουργήσουν και ως φορείς μνήμης για την παλιά Αθήνα. Ο ίδιος αναφέρει ότι έχει ακούσει από ηλικιωμένους πελάτες ιστορίες για το πώς ήταν παλιά ορισμένες περιοχές, αγορές και γειτονιές. Έτσι, ο οδηγός δεν είναι μόνο αφηγητής, αλλά και ακροατής. Συλλέγει μνήμες άλλων ανθρώπων, τις συγκρατεί και τις εντάσσει στη δική του εικόνα για την πόλη. Το ταξί γίνεται χώρος κυκλοφορίας της μνήμης, όπου η ιστορία κυκλοφορεί στις καθημερινές συνομιλίες.⁸⁷

Η Λίτσα Σ. προσφέρει μια ιδιαίτερα σημαντική γυναικεία μαρτυρία για τις σχέσεις με τους πελάτες. Η εμπειρία της ως οδηγού και μητέρας δείχνει ότι η διαδρομή μπορεί να συνδεθεί με τη φροντίδα και την επείγουσα οικογενειακή ανάγκη. Θυμάται περιστατικά γυναικών που βιάζονταν να παραλάβουν το παιδί τους και αναγνωρίζει σε αυτές την αγωνία μιας μητέρας. Η δική της μητρική εμπειρία την έκανε να αντιμετωπίζει διαφορετικά τέτοιες διαδρομές. Σε αυτές τις περιπτώσεις, το ταξί δεν είναι απλώς υπηρεσία μεταφοράς, αλλά μέσο που υποστηρίζει την καθημερινή φροντίδα, την εργασία και την οικογενειακή επιβίωση.⁸⁸

Η ίδια μαρτυρία δείχνει όμως και τη σκοτεινότερη πλευρά του ταξί ως κλειστού χώρου συνάντησης. Η Λίτσα Σ. αναφέρεται σε ανεπιθύμητες σεξουαλικές προσεγγίσεις που δεχόταν εν ώρα εργασίας και στις δικαιολογίες που επινοούσε για να τις αποφεύγει ή να τις αποκρούει. Το στοιχείο αυτό είναι κρίσιμο, γιατί δείχνει ότι η γυναικεία παρουσία στο ταξί δεν σήμαινε μόνο επαγγελματική ικανότητα, αλλά και διαρκή ανάγκη αυτοπροστασίας. Η οδηγός έπρεπε να διαχειρίζεται όχι μόνο δρόμους, πελάτες και κούραση, αλλά και έμφυλους κινδύνους μέσα σε έναν περιορισμένο χώρο με άγνωστους άντρες.⁸⁹

Η Chen, μελετώντας το μισθωμένο όχημα στο βικτωριανό Λονδίνο, δείχνει ότι το ταξί ή η άμαξα λειτουργεί ως ενδιάμεσος χώρος ανάμεσα στο δημόσιο και το ιδιωτικό. Δεν είναι πλήρως δημόσιο, όπως ο δρόμος, αλλά ούτε πλήρως ιδιωτικό, όπως το σπίτι. Είναι ένας χώρος προσωρινής εγγύτητας ανάμεσα σε αγνώστους.⁹⁰ Η παρατήρηση αυτή βοηθά να ερμηνευτεί η εμπειρία της Λίτσας Σ. Το ταξί ως κλειστός χώρος μπορεί να επιτρέπει την οικειότητα, την εξομολόγηση και τη συνομιλία, αλλά μπορεί επίσης να παράγει αμηχανία, παρενόχληση ή απειλή.

⁸⁷ Ζώης Λ., προφορική μαρτυρία στον συγγραφέα, Άγιος Ιωάννης Ρέντης, 16 Μαΐου 2026.

⁸⁸ Λίτσα Σ., προφορική μαρτυρία στον συγγραφέα, Εξάρχεια, Αθήνα, 14 Απριλίου 2026.

⁸⁹ Στο ίδιο.

⁹⁰ F.-C. Chen, *Cab cultures in Victorian London: Horse-drawn cabs, users and the city, ca. 1830–1914*, σσ. 102–103.

Ο Νίκος Ζ. προσφέρει μια διαφορετική τυπολογία των πελατών. Η αναφορά του σε «κλασικά μοντέλα πελατών»,⁹¹ δείχνει ότι ο έμπειρος οδηγός αναγνωρίζει επαναλαμβανόμενα μοτίβα συμπεριφοράς. Άλλος πελάτης βιάζεται, άλλος παραπονιέται, άλλος θέλει να μιλήσει, άλλος θέλει σιωπή, άλλος ελέγχει τη διαδρομή και άλλος περιμένει από τον οδηγό να αναλάβει πλήρως την ευθύνη. Η γνώση του οδηγού δεν είναι μόνο γνώση δρόμων. Είναι και κοινωνική γνώση των τύπων πελατών, των διαθέσεων και των πιθανών εντάσεων.

Η καθημερινή αμεσότητα του Νίκου Ζ. φαίνεται και στο περιστατικό με την πελάτισσα που διαμαρτυρήθηκε για τη μυρωδιά τσιγάρου. Η απάντησή του, «Ταξί είναι, τι θέλετε να μυρίζει; Το ψαράδικο μυρίζει ψαρίλα, ο φούρνος ψωμί και το ταξί τσιγαρίλα»,⁹² δεν πρέπει να διαβαστεί μόνο ως χιουμοριστική ατάκα. Αποτελεί συμπύκνωση μιας παλαιότερης επαγγελματικής κουλτούρας, όπου το ταξί ταυτιζόταν με συγκεκριμένες συνήθειες, μυρωδιές, συμπεριφορές και στερεότυπα. Ταυτόχρονα αποκαλύπτει την ένταση ανάμεσα στο ταξί ως χώρο εργασίας του οδηγού και στο ταξί ως υπηρεσία που αξιολογεί ο πελάτης.

Ο Φώτης Γ. αντιπροσωπεύει μια πιο ήπια και διαχειριστική σχέση με την πελατεία. Ως νεότερος οδηγός και μέλος ραδιοταξί, περιγράφει μια καθημερινότητα όπου ο οδηγός πρέπει να συγκρατείται, να μην μπαίνει σε άσκοπες αντιπαραθέσεις και να θυμάται ότι ο πελάτης σύντομα θα αποβιβαστεί. Η στάση του δείχνει μια επαγγελματική στρατηγική αυτοελέγχου. Η προσωρινότητα της διαδρομής λειτουργεί ως τρόπος διαχείρισης της έντασης.⁹³

Στη μαρτυρία του Φώτη Γ. έχει σημασία και το μοτίβο των ηλικιωμένων κυριών. Οι ηλικιωμένες πελάτισσες, ιδιαίτερα στις περιοχές όπου εργάζεται, φωτίζουν μια λιγότερο προβεβλημένη πλευρά του ταξί. Το ταξί δεν εξυπηρετεί μόνο τουρίστες, επαγγελματίες ή πελάτες αεροδρομίου. Εξυπηρετεί και ανθρώπους που χρειάζονται βοήθεια στην καθημερινή τους μετακίνηση, για παράδειγμα για επισκέψεις σε γιατρούς, στη λαϊκή αγορά, για ψώνια ή για άλλες καθημερινές υποχρεώσεις. Έτσι, το ταξί λειτουργεί και ως μέσο φροντίδας, ιδίως για ανθρώπους που δυσκολεύονται να χρησιμοποιήσουν άλλα μέσα μεταφοράς.⁹⁴

Ο Δημήτρης Π. και ο Εφάτ Μπ. εισάγουν στην ενότητα τις μικροϊστορίες του αεροδρομίου.⁹⁵ Εκεί, η σχέση με τον πελάτη οργανώνεται από την αναμονή, τη σειρά, την άφιξη και την παραλαβή. Ο οδηγός περιμένει στο Ρ3 και συναντά ανθρώπους που επιστρέφουν, ταξιδεύουν, επισκέπτονται την Αθήνα ή μετακινούνται προς ξενοδοχεία, λιμάνια και κέντρο. Για τον Εφάτ Μπ., το αεροδρόμιο είναι επίσης χώρος ανταγωνισμού και αδικίας, καθώς το ταξί

⁹¹ Νίκος Ζ., προφορική μαρτυρία στον συγγραφέα, Άνω Πατήσια, Αθήνα, 7 Μαΐου 2026.

⁹² Νίκος Ζ., προφορική μαρτυρία στον συγγραφέα, Άνω Πατήσια, Αθήνα, 7 Μαΐου 2026.

⁹³ Φώτης Γ., προφορική μαρτυρία στον συγγραφέα, Άνω Πατήσια, Αθήνα, 5 Μαΐου 2026.

⁹⁴ Στο ίδιο.

⁹⁵ Δημήτρης Π. και Εφάτ Μπ., προφορικές μαρτυρίες στον συγγραφέα, 17 και 20 Μαΐου 2026 αντίστοιχα, χώρος Ρ3, Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος».

συγκρούεται με ΙΧ, βαν, transfer και πλατφόρμες. Ο πελάτης του αεροδρομίου δεν είναι απλώς επιβάτης. Είναι αντικείμενο επαγγελματικής διεκδίκησης.⁹⁶

Συνολικά, οι μικροϊστορίες του ταξί αναδεικνύουν την Αθήνα ως πόλη συναντήσεων, εντάσεων, φροντίδας, μνήμης και καθημερινής επικοινωνίας. Οι πελάτες δεν είναι ενιαία κατηγορία. Είναι τουρίστες, ηλικιωμένοι, μητέρες, επαγγελματίες, άνθρωποι που βιάζονται, άνθρωποι που θέλουν να μιλήσουν, άνθρωποι που ενοχλούνται, άνθρωποι που μεταφέρουν μνήμες και άνθρωποι που δημιουργούν κινδύνους. Οι επαφές με αυτούς τους ανθρώπους επιτρέπουν στους οδηγούς ταξί να συγκροτούν ένα άτυπο αρχείο της καθημερινής ζωής της Αθήνας.

4.7 Συμπεράσματα

Οι μαρτυρίες ανέδειξαν μια Αθήνα μνημειακή και καθημερινή, τουριστική και εργασιακή, παλιά και νέα. Η εικόνα της διαφοροποιείται ανάλογα με τη γενιά, τη γεωγραφία δραστηριοποίησης και τη θέση κάθε αφηγητή στον επαγγελματικό κόσμο του ταξί. Ο Χρόνης Π. μεταφέρει την εμπειρία της παλαιότερης πόλης, η Λίτσα Σ. τη γυναικεία εμπειρία του ταξί και τη δυσκολία της εργασίας σε ανδροκρατούμενο περιβάλλον, η Μέμα Τζ. μια βιωματική και συναισθηματική σχέση με την Αθήνα, ο Νίκος Ζ. τη μακρά εμπειρία της κυκλοφορίας και των αλλαγών, ο Ζώης Λ. τη σχέση με τον Πειραιά και τις μνήμες των πελατών, ο Φώτης Γ. τη νεότερη τεχνολογικά οργανωμένη καθημερινότητα, ενώ ο Δημήτρης Π. και ο Εφάτ Μπ. το αεροδρόμιο ως σύγχρονο κόμβο εργασίας. Η θεσμική μαρτυρία του Βασίλη Σ. συμπληρώνει αυτές τις φωνές, συνδέοντας την ατομική εμπειρία με τη συλλογική παρουσία του κλάδου.

Με βάση τις μαρτυρίες, η Αθήνα των οδηγών ταξί δεν είναι απλώς χώρος μετακίνησης. Είναι πεδίο όπου συναντώνται η μνήμη, η εργασία, ο τουρισμός, η τεχνολογία, η φροντίδα, η έμφυλη εμπειρία, οι υποδομές και οι καθημερινές μικροϊστορίες. Το επόμενο κεφάλαιο μετατοπίζει την ανάλυση από την πόλη προς το ίδιο το επάγγελμα, εξετάζοντας την επαγγελματική ταυτότητα των οδηγών, τις κρίσεις, τις αλλαγές και τους μετασχηματισμούς που διαμόρφωσαν τον κλάδο του ταξί στην Αθήνα.

⁹⁶ Εφάτ Μπ., προφορική μαρτυρία στον συγγραφέα, χώρος Ρ3, Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος», 20 Μαΐου 2026.

Κεφάλαιο 5

Επαγγελματική ταυτότητα, κρίσεις και μετασχηματισμοί

Το κεφάλαιο εξετάζει την επαγγελματική ταυτότητα των οδηγών ταξί και τις οικονομικές, τεχνολογικές και θεσμικές μεταβολές που επηρέασαν το επάγγελμα. Το ενδιαφέρον στρέφεται στην είσοδο στον κλάδο, στις οικογενειακές και κοινωνικές διαδρομές, στην οικονομική κρίση, στις πλατφόρμες, στις μορφές ιδιοκτησίας και εργασίας, στη σχέση με το κράτος και στα επαγγελματικά στερεότυπα. Το ταξί προσεγγίζεται έτσι ως πεδίο εργασίας, επιβίωσης, αυτοαντίληψης και κοινωνικής αναγνώρισης.

Σε ένα «ταπεινό» και έντονα ανδρικοποιημένο επάγγελμα, η επαγγελματική αξιοπρέπεια συνδέεται με τη σωματική αντοχή, την τεχνική γνώση, την κινητικότητα, την εξωστρέφεια και τη συνεχή δραστηριότητα. Παρότι η σχετική μελέτη αφορά οδηγούς φορτηγών, προσφέρει χρήσιμο συγκριτικό πλαίσιο για την κατανόηση του τρόπου με τον οποίο οι οδηγοί ταξί διεκδικούν κύρος και αναγνώριση με βάση την εμπειρία του δρόμου.⁹⁷ Οι μετασχηματισμοί του κλάδου εξετάζονται, επομένως, όχι μόνο ως οικονομικές ή τεχνολογικές αλλαγές, αλλά και ως μεταβολές στον τρόπο με τον οποίο οι οδηγοί αντιλαμβάνονται το επάγγελμα και τη θέση τους στην πόλη.

5.1 Η είσοδος στο επάγγελμα και οι οικογενειακές/κοινωνικές διαδρομές

Η είσοδος στο ταξί ακολουθεί διαφορετικές βιογραφικές και κοινωνικές διαδρομές. Για ορισμένους συνεχίζει μια οικογενειακή δραστηριότητα, ενώ άλλοι στρέφονται σε αυτήν από ανάγκη, ως επαγγελματική αλλαγή ή ως προσωρινή επιλογή που αποκτά μόνιμο χαρακτήρα. Το επάγγελμα μπορεί να λειτουργήσει ως στρατηγική προσαρμογής στην ανεργία και στην οικονομική ανασφάλεια, προσφέροντας άμεσο εισόδημα και σχετική αυτονομία, ακόμη και όταν συνοδεύεται από χαμηλή κοινωνική αναγνώριση. Η επαγγελματική ταυτότητα δεν προηγείται πάντοτε της εισόδου στον κλάδο, αλλά διαμορφώνεται σταδιακά από την εργασία και την εμπειρία του δρόμου.⁹⁸

Η περίπτωση του Ζώη Α. συνδέει τη διαγενεακή συνέχεια με την οικογενειακή ανάγκη. Ο ίδιος αναφέρει ότι «δεν είχα σκεφτεί ποτέ το ταξί» ως επαγγελματική επιλογή· ωστόσο, οι συνθήκες τον οδήγησαν στον κλάδο όταν ο πατέρας του δεν μπορούσε πλέον να εργάζεται. Η άδεια, το όχημα και η επαγγελματική γνώση μετατράπηκαν έτσι σε οικογενειακή κληρονομιά με οικονομική και ηθική διάσταση. Ο Φώτης Γ. εκπροσωπεί μια νεότερη μορφή συνέχειας: η σχέση

⁹⁷ M. Roisin-Jonquière, *Tenir la route: Hiérarchies et luttes pour la respectabilité chez les chauffeurs routiers*, σ. 83.

⁹⁸ M. Serafin, *The temporal structures of the economy: The working day of taxi drivers in Warsaw*, σσ. 108, 110.

του πατέρα του με το ταξί και το αυτοκίνητο τον έφερε ωρίς κοντά στον κλάδο, αλλά η δική του εμπειρία διαμορφώνεται μέσα στην κρίση, στα ραδιοταξί, στις εφαρμογές και στον αυξημένο ανταγωνισμό.

Διαφορετικές είναι οι διαδρομές του Εφάτ Μπ. και του Δημήτρη Π. Για τον πρώτο, το ταξί συνδέεται με τη μεταναστευτική εμπειρία, την κοινωνική ένταξη και την επαγγελματική σταθεροποίηση, ενώ η ιδιοκτησία του οχήματος και η ενοικίαση της άδειας αποτυπώνουν μια σύνθετη θέση στον κλάδο. Ο Δημήτρης Π. εισήλθε σε μεγαλύτερη ηλικία, ύστερα από άλλες επαγγελματικές εμπειρίες, και συγκρότησε την επαγγελματική του ταυτότητα με άξονες την αναμονή, τις διαδρομές και την επαφή με τους πελάτες, σε ένα ήδη ψηφιοποιημένο και ακριβότερο περιβάλλον εργασίας.

Στις αφηγήσεις επανέρχεται η αξία της αυτονομίας. Η δυνατότητα οργάνωσης του χρόνου και η απουσία άμεσου προϊσταμένου συνοψίζονται στη φράση του Νίκου Ζ. ότι ο οδηγός «δεν έχει κάποιον πάνω από το κεφάλι του»⁹⁹. Η αυτονομία, ωστόσο, περιορίζεται από την κίνηση, τα λειτουργικά έξοδα, το ενοίκιο και την καθημερινή ανάγκη εξασφάλισης μεροκάματου.

Συνολικά, η είσοδος στο ταξί μπορεί να προκύψει ως οικογενειακή συνέχεια, απάντηση στην οικονομική πίεση, μεταναστευτική στρατηγική ένταξης ή ύστερη επαγγελματική διεξόδος.

5.2 Η οικονομική κρίση και οι επιπτώσεις στην εργασία του ταξί

Η οικονομική κρίση αποτελεί βασικό σημείο αναφοράς για την κατανόηση των μεταβολών του επαγγέλματος στην Αθήνα. Η μείωση του διαθέσιμου εισοδήματος περιόρισε τη ζήτηση, ενώ τα καύσιμα, η φορολογία και τα λοιπά λειτουργικά έξοδα αύξησαν το κόστος εργασίας. Παράλληλα, οι οδηγοί αναγκάστηκαν να εργάζονται περισσότερες ημέρες και ώρες για χαμηλότερο ή αβέβαιο εισόδημα, διανύοντας συχνά περισσότερα χιλιόμετρα χωρίς επιβάτη. Η απουσία σταθερού μισθού ενίσχυσε έτσι την οικονομική ευαλωτότητα και επηρέασε τη βάρδια, την οικογενειακή ζωή και την ποιότητα ζωής τους.¹⁰⁰

Η σύγκριση του Νίκου Ζ. ανάμεσα στη δεκαετία του 1990 και στο παρόν αποτυπώνει αυτή τη μεταβολή. Όταν ξεκίνησε, το μεροκάματο ήταν καλύτερο από άλλες διαθέσιμες εργασίες και μια προσωρινή επιλογή εξελίχθηκε σε σταθερή επαγγελματική διαδρομή «ουδέν μονιμότερο του προσωρινού», όπως σημειώνει ο ίδιος, ενώ σήμερα το ταξί εξακολουθεί να προσφέρει εργασία

⁹⁹ Νίκος Ζ., προφορική μαρτυρία στον συγγραφέα, Άνω Πατήσια, Αθήνα, 7 Μαΐου 2026.

¹⁰⁰ Μ. Βούτζη, *Οι επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης στον κλάδο των ταξί στην Ελλάδα*, διπλωματική εργασία, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη, 2014, σσ. 1–2, 107., και στο: Μ. Μ. Mmadi, *Mobile workplace: Work conditions and family life of taxi drivers*, σ. 8.

χωρίς την ίδια οικονομική απόδοση.¹⁰¹ Η Λίτσα Σ. συνδέει την οικονομική πίεση με τα δωδεκάωρα και δεκαεξάωρα, τη σωματική κόπωση και τον περιορισμό του προσωπικού και οικογενειακού χρόνου.¹⁰²

Η μαρτυρία του Εφάτ Μπ. διατηρεί τη μνήμη του ταξί ως επαγγέλματος που μπορούσε να «μεγαλώσει παιδιά», να τα «σπουδάσει» και να τους «φτιάξει σπίτια». Η ενοικίαση της άδειας, τα καύσιμα και οι φορολογικές και ασφαλιστικές υποχρεώσεις περιορίζουν πλέον την καθαρή απόδοση της εργασίας.¹⁰³ Αντίθετα, για τη Μέμα Τζ. η κρίση συνδέθηκε με την είσοδό της στον κλάδο το 2014.¹⁰⁴ Η από κοινού αγορά του ταξί με τον σύζυγό της αποτέλεσε αρχικά στρατηγική βιοπορισμού, η οποία απέκτησε σταδιακά θετικότερο νόημα για την ίδια, χάρη στη σχέση της με την πόλη και τους επιβάτες.

Ο Ζώης Λ. διακρίνει επίσης την προ κρίσης περίοδο, σημειώνοντας ότι το 2004 υπήρχαν «άλλα κέρδη», και συνδέει τη μεταβολή με την απώλεια επαγγελματικής ασφάλειας.¹⁰⁵ Ο Φώτης Γ., αντίθετα, εισήλθε σε μια αγορά όπου η κρίση, τα ραδιοταξί και οι εφαρμογές αποτελούσαν ήδη κανονικότητα, καθιστώντας την τεχνολογική προσαρμογή μέσο επαγγελματικής επιβίωσης.¹⁰⁶

Η μειωμένη ζήτηση αύξησε και το οικονομικό βάρος της αναμονής. Η πιάτσα, η κίνηση χωρίς πελάτη και η αναζήτηση της επόμενης διαδρομής αποτελούν χρόνο εργασίας που δεν μετατρέπεται πάντοτε σε εισόδημα.¹⁰⁷ Στο αεροδρόμιο, η σειρά αναμονής και η αβεβαιότητα της επόμενης κούρσας αποτυπώνουν αυτή τη μορφή απλήρωτου χρόνου.¹⁰⁸

Συνολικά, η κρίση περιόρισε την οικονομική απόδοση του ταξί και μετέτρεψε την επαγγελματική αυτονομία σε πιο αντιφατική εμπειρία. Στις μαρτυρίες εμφανίζεται ως απώλεια παλαιότερων προσδοκιών, αλλά και ως ανάγκη προσαρμογής και επαναπροσδιορισμού της καθημερινής εργασίας.

5.3 Ραδιοταξί, εφαρμογές και νέες μορφές ανταγωνισμού

Η μετάβαση από την αναζήτηση πελατών στον δρόμο και στις πιάτσες προς τα ραδιοταξί, τις εφαρμογές και τις πλατφόρμες μετασχημάτισε ουσιαστικά το επάγγελμα. Η τεχνολογία δεν αντιμετωπίζεται ενιαία: για ορισμένους οδηγούς λειτουργεί ως διευκόλυνση και αναγκαία

¹⁰¹ Νίκος Ζ., προφορική μαρτυρία στον συγγραφέα, Άνω Πατήσια, Αθήνα, 7 Μαΐου 2026.

¹⁰² Λίτσα Σ., προφορική μαρτυρία στον συγγραφέα, Εξάρχεια, Αθήνα, 14 Απριλίου 2026.

¹⁰³ Εφάτ Μπ., προφορική μαρτυρία στον συγγραφέα, χώρος P3, Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος», 20 Μαΐου 2026.

¹⁰⁴ Μέμα Τζ., προφορική μαρτυρία στον συγγραφέα, Λυκαβηττός, Αθήνα, 2 Μαΐου 2026.

¹⁰⁵ Ζώης Λ., προφορική μαρτυρία στον συγγραφέα, Άγιος Ιωάννης Ρέντης, 16 Μαΐου 2026.

¹⁰⁶ Φώτης Γ., προφορική μαρτυρία στον συγγραφέα, Άνω Πατήσια, Αθήνα, 5 Μαΐου 2026.

¹⁰⁷ M. Serafin, *The Temporal Structures of the Economy*, σ. 34.

¹⁰⁸ Δημήτρης Π. και Εφάτ Μπ., προφορικές μαρτυρίες στον συγγραφέα, 17 και 20 Μαΐου 2026 αντίστοιχα, χώρος P3, Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος».

προσαρμογή, ενώ για άλλους ως πηγή ανταγωνισμού και εξάρτησης και κάποιοι παραμένουν εκτός των σχετικών δικτύων. Το παραδοσιακό σύστημα δεν εξαφανίζεται, αλλά συνυπάρχει με νεότερες μορφές οργάνωσης της πελατείας.¹⁰⁹

Ο Χρόνης Π. εκπροσωπεί την παλαιότερη συλλογική οργάνωση μέσω του ραδιοταξί Γλυφάδας, το οποίο συνδεόταν με τη συνεργασία, τη γειτονιά και την οργανωμένη πρόσβαση στην πελατεία. Ο Νίκος Ζ. περιγράφει τη μετάβαση από τον πελάτη που σταματούσε το ταξί στον δρόμο προς το ραδιοταξί και τις πλατφόρμες, σημειώνοντας ότι τα νέα εργαλεία «μας έχουν λύσει τα χέρια».¹¹⁰ Ο Ζώης Λ. συνδέει το ραδιοταξί με το λιμάνι, τις κρουαζιέρες και τις προγραμματισμένες παραλαβές, αναδεικνύοντάς το ως σύνδεσμο της τοπικής εργασίας με ευρύτερα δίκτυα μετακίνησης.¹¹¹

Για τον Φώτη Γ., οι εφαρμογές «είναι το μέλλον» και αποτελούν μέρος της επαγγελματικής προσαρμογής της νεότερης γενιάς, χωρίς να καταργούν τη σημασία της εμπειρικής γνώσης της πόλης. Ο Εφάτ Μπ. αναγνωρίζει ότι η πλατφόρμα προσφέρει πρόσβαση σε πελάτες, αλλά βιώνει έντονα τον ανταγωνισμό από ταξί, I.X., transfer και βαν που λειτουργούν με διαφορετικούς όρους, γεγονός που εκφράζει με τη φράση «εκεί νιώθεις μια αδικία».¹¹² Ο Δημήτρης Π., αντίθετα, γνώρισε εξ αρχής το ταξί ως εργασία οργανωμένη γύρω από το αεροδρόμιο, το P3 και τις ψηφιακές πλατφόρμες, μέσα σε συνθήκες αβεβαιότητας για την επόμενη διαδρομή.¹¹³

Οι πλατφόρμες επηρεάζουν τις εργασιακές σχέσεις, τον ανταγωνισμό και την οικονομική πίεση, λειτουργώντας ταυτόχρονα ως μέσο πρόσβασης στην αγορά και ως παράγοντας αναδιάρθρωσης της καθημερινής εργασίας.¹¹⁴ Η περίπτωση της Μέμας Τζ. διαφοροποιείται σημαντικά, καθώς εργάζεται χωρίς ραδιοταξί ή πλατφόρμα και βασίζεται στον δρόμο και στην προσωπική επαφή με τους πελάτες. Η επιλογή της δείχνει ότι η ψηφιακή μετάβαση δεν είναι καθολική ούτε γραμμική, αλλά συνυπάρχει με διαφορετικές στρατηγικές επαγγελματικής αυτονομίας.¹¹⁵

Συνολικά, τα ραδιοταξί, οι εφαρμογές και οι πλατφόρμες αναδιοργανώνουν την πελατεία, τον ανταγωνισμό και την εργασία. Το ταξί παραμένει επάγγελμα του δρόμου, αλλά λειτουργεί πλέον ταυτόχρονα στην πιάτσα, στο ραδιοταξί, στην εφαρμογή και στο αεροδρόμιο, δημιουργώντας νέες δυνατότητες και νέες εξαρτήσεις.

¹⁰⁹ Α. Γκότσης, *Αξιολόγηση της ποιότητας εξυπηρέτησης των ταξί στο πολεοδομικό συγκρότημα Θεσσαλονίκης*, σσ. 34–35.

¹¹⁰ Νίκος Ζ., προφορική μαρτυρία στον συγγραφέα, Άνω Πατήσια, Αθήνα, 7 Μαΐου 2026.

¹¹¹ Ζώης Λ., προφορική μαρτυρία στον συγγραφέα, Άγιος Ιωάννης Ρέντης, 16 Μαΐου 2026.

¹¹² Εφάτ Μπ., προφορική μαρτυρία στον συγγραφέα, χώρος P3, Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος», 20 Μαΐου 2026.

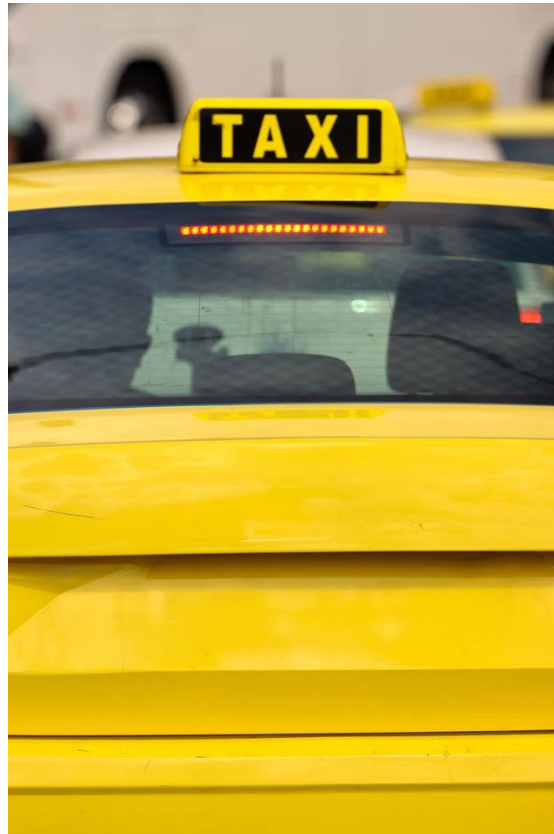
¹¹³ Δημήτρης Π., προφορική μαρτυρία στον συγγραφέα, χώρος P3, Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος», 17 Μαΐου 2026.

¹¹⁴ J. D. Angrist, S. Caldwell και J. V. Hall, «Uber versus Taxi: A driver's eye view», σσ. 272–273.

¹¹⁵ Μέμα Τζ., προφορική μαρτυρία στον συγγραφέα, Λυκαβηττός, Αθήνα, 2 Μαΐου 2026.

5.4 Ενοικίαση άδειας, ιδιοκτησία, βάρδιες και εργασιακή καθημερινότητα

Η διάκριση ανάμεσα στον ιδιοκτήτη, στον οδηγό και στον ενοικιαστή άδειας επηρεάζει καθοριστικά την αυτονομία, τις υποχρεώσεις και τον εργασιακό χρόνο. Το επάγγελμα δεν περιορίζεται στην οδήγηση, αλλά περιλαμβάνει την άδεια, το όχημα, το ενοίκιο, τη συντήρηση, τα καύσιμα, την ασφάλιση και τη φορολογία. Οι ιδιοκτήτες ελέγχουν περισσότερο την οργάνωση της εργασίας τους, αλλά αναλαμβάνουν το οικονομικό ρίσκο και τη διατήρηση του ίδιου του μέσου εργασίας.



Εικόνα 15: «Φωτεινή ένδειξη "TAXI" και σιλουέτα οδηγού στο εσωτερικό κίτρινου ταξί». Efrem Efre. Pexels

Η Λίτσα Σ. συνδέει την ιδιοκτησία με την προσωπική ευθύνη για το όχημα. Επέλεξε να μην το νοικιάζει σε άλλον οδηγό, φοβούμενη τη φθορά και την κακή χρήση, ενώ η δυνατότητα οργάνωσης της βάρδιας τη βοηθούσε να ανταποκρίνεται στις οικογενειακές της υποχρεώσεις, χωρίς να αναιρεί τις πολύωρες συνθήκες εργασίας.¹¹⁶ Η Μέμα Τζ. απέκτησε το ταξί μαζί με τον σύζυγό της για λόγους βιοπορισμού, συγκροτώντας μια οικογενειακή επιχείρηση στην οποία εργασία, ιδιοκτησία και καθημερινά έξοδα συνδέονται στενά.¹¹⁷

¹¹⁶ Λίτσα Σ., προφορική μαρτυρία στον συγγραφέα, Εξάρχεια, Αθήνα, 14 Απριλίου 2026.

¹¹⁷ Μέμα Τζ., προφορική μαρτυρία στον συγγραφέα, Λυκαβηττός, Αθήνα, 2 Μαΐου 2026.

Για τον Ζώη Α. και τον Φώτη Γ., το όχημα και η άδεια αποτελούν οικογενειακά και περιουσιακά στοιχεία που μεταβιβάζονται από τη μία γενιά στην άλλη. Η κληρονομιά αυτή δεν εξασφαλίζει, ωστόσο, την οικονομική ασφάλεια του παρελθόντος, καθώς οι νεότεροι οδηγοί αντιμετωπίζουν αυξημένο κόστος, τεχνολογικές μεταβολές και εντονότερο ανταγωνισμό.

Διαφορετική είναι η θέση του Εφάτ Μπ., ο οποίος διαθέτει ιδιόκτητο όχημα αλλά ενοικιάζει την άδεια. Το ενοίκιο επιβαρύνει σταθερά τον οδηγό, ανεξάρτητα από τη ζήτηση ή την απόδοση της βάρδιας, επομένως η εργασία αρχίζει με οικονομική υποχρέωση πριν ακόμη εξασφαλιστεί ο πρώτος πελάτης. Ο Νίκος Ζ. και ο Δημήτρης Π., ως οδηγοί που δεν είναι ιδιοκτήτες, διαθέτουν σχετική ελευθερία στην επιλογή διαδρομών και σημείων αναμονής, αλλά ο χρόνος και το εισόδημά τους εξαρτώνται από τη σχέση με τον ιδιοκτήτη ή τον εκμεταλλευτή, τη διάρκεια της βάρδιας και το κόστος χρήσης του ταξί.¹¹⁸

Η βάρδια αποτελεί βασική μονάδα οργάνωσης της επαγγελματικής ζωής. Η εργασία περιλαμβάνει όχι μόνο τη μεταφορά επιβατών, αλλά και την προετοιμασία, την αναμονή, την κίνηση χωρίς πελάτη και την αναζήτηση της επόμενης διαδρομής. Η ζήτηση μεταβάλλεται ανάλογα με την ώρα, την ημέρα, τα Σαββατοκύριακα, τις γιορτές, τον καιρό και τις κοινωνικές πρακτικές μετακίνησης, υποχρεώνοντας τον οδηγό να προσαρμόζεται στους ρυθμούς της πόλης.¹¹⁹



Εικόνα 16: «Τα χέρια οδηγού στο τιμόνι κατά τη διάρκεια της επαγγελματικής βάρδιας». Tim Samuel. Pexels

¹¹⁸ Δημήτρης Π. και Εφάτ Μπ., προφορικές μαρτυρίες στον συγγραφέα, 17 και 20 Μαΐου 2026 αντίστοιχα, χώρος P3, Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος».

¹¹⁹ M. Serafin, *The temporal structures of the economy*, σσ. 37–38, 62–63.

Η επαγγελματική ικανότητα του οδηγού δεν εξαντλείται στη γνώση των περιοχών όπου συγκεντρώνεται αυξημένη ζήτηση ούτε στην επιλογή των σημείων προς τα οποία κατευθύνονται οι περισσότεροι συνάδελφοί του. Προϋποθέτει τη συνεχή αξιολόγηση του χρόνου αναμονής και προσέγγισης του πελάτη, της απόστασης που πρέπει να διανυθεί χωρίς επιβάτη, της έντασης του ανταγωνισμού, της πιθανότητας πραγματοποίησης της μίσθωσης, της κατεύθυνσης της διαδρομής και του αναμενόμενου οικονομικού αποτελέσματος. Οι περιοχές με τον μεγαλύτερο αριθμό πιθανών πελατών δεν είναι, επομένως, αναγκαστικά και οι περισσότεροι κερδοφόρες. Ο έμπειρος οδηγός γνωρίζει πότε πρέπει να αποφεύγει τα δημοφιλέστερα σημεία, συνδυάζοντας την επαγγελματική γνώση με την εμπειρική κατανόηση των ρυθμών και της γεωγραφίας της πόλης. Η επιτυχία του εξαρτάται έτσι από την ικανότητά του να σταθμίζει τον χρόνο, την απόσταση, τον ανταγωνισμό και την πιθανότητα εξεύρεσης πελάτη και όχι απλώς από το να ακολουθεί τις κυρίαρχες κινήσεις των υπόλοιπων οδηγών.¹²⁰

Στο αεροδρόμιο, η σειρά και η αναμονή καθορίζουν σε μεγάλο βαθμό την καθημερινότητα του Δημήτρη Π. και του Εφάτ Μπ. Κάθε ώρα χωρίς επιβάτη παραμένει χρόνος εργασίας, χωρίς όμως να αποφέρει εισόδημα, ενώ πρέπει παράλληλα να καλυφθούν ενοίκιο, καύσιμα και λοιπά έξοδα.

Η βιωμένη εμπειρία της βάρδιας αποτυπώνεται και σε αυτοπαραγόμενες καλλιτεχνικές αφηγήσεις οδηγών ταξί. Στο τραγούδι «Νυχτερινή βάρδια», η αφήγηση τοποθετείται εξ αρχής σε συγκεκριμένη ημερομηνία και καιρική συνθήκη, συνδέοντας τον εργασιακό χρόνο με την υλική και αισθητηριακή εικόνα της πόλης. Η νύχτα, η βροχή και ο δρόμος δεν λειτουργούν απλώς ως σκηνικό, αλλά ως στοιχεία που επηρεάζουν τη ζήτηση, την ορατότητα, την κίνηση, τη διάθεση του οδηγού και τη σχέση του με τους επιβάτες. Το τραγούδι αναδεικνύει έτσι τη βάρδια ως βιωμένο χρόνο εργασίας και ως ιδιαίτερο τρόπο παρατήρησης της Αθήνας, συμπληρώνοντας τις προφορικές μαρτυρίες για την κόπωση, την αναμονή, την αβεβαιότητα και τη μοναχικότητα του επαγγέλματος.¹²¹

¹²⁰ Y. Gao, P. Xu, L. Lu, H. Liu, S. Liu και H. Qu, «Visualization of taxi drivers' income and mobility intelligence», στο G. Bebis κ.ά. (επιμ.), *Advances in visual computing, Lecture notes in computer science*, τόμ. 7432, Βερολίνο/Χαϊδελβέργη, Springer, 2012, σσ. 279-281.

¹²¹ Κάπου όπα, «Νυχτερινή βάρδια», οπτικοακουστικό υλικό, YouTube, Προσβάσιμο στην ηλ. διεύθυνση: <https://www.youtube.com/watch?v=N48BmBBgTpc> Προσπελάστηκε στις 20/6/26.



Εικόνα 17: «Φωτεινή επιγραφή ταξί κατά τη διάρκεια νυχτερινής βάρδιας». Fotis Fotopoulos. Unsplash

Εικόνα 18: «Ταξί σε νυχτερινή αστική κυκλοφορία». DiePhotoPotato. Pexels

Συνολικά, η ιδιοκτησία, η ενοικίαση της άδειας και η μορφή της βάρδιας παράγουν διαφορετικές εμπειρίες εργασίας. Η επαγγελματική αυτονομία συνυπάρχει με κόστος, θεσμικούς περιορισμούς και αβεβαιότητα, ενώ η εργασιακή καθημερινότητα προκύπτει από τη σύνδεση χρόνου, ιδιοκτησίας και πόλης.

5.5 Η σχέση με το κράτος, τη νομοθεσία και τον έλεγχο

Η σχέση των οδηγών ταξί με το κράτος αποτελεί δομικό στοιχείο της επαγγελματικής τους εμπειρίας. Το ταξί είναι ιδιωτική οικονομική δραστηριότητα, αλλά ταυτόχρονα μέρος της δημόσιας αστικής μετακίνησης και εξαρτάται από άδειες, τιμολόγηση, πιάτσες, φορολογικές και ασφαλιστικές υποχρεώσεις, ελέγχους και κανόνες ανταγωνισμού. Η ρύθμιση της αγοράς επηρεάζει επίσης τον αριθμό και τη διαθεσιμότητα των οχημάτων, τον χρόνο αναμονής των επιβατών και την κατανομή της εργασίας μεταξύ των οδηγών.¹²²

Από την πλευρά των επιβατών, ο προβλεπόμενος χρόνος μέχρι την άφιξη του ταξί λειτουργεί ως βασικός δείκτης της ποιότητας της υπηρεσίας και επηρεάζει την απόφαση χρησιμοποίησής της. Η μεγάλη αναμονή μπορεί να αποθαρρύνει τη ζήτηση, ενώ η άμεση διαθεσιμότητα ενισχύει την επιλογή του ταξί έναντι άλλων μέσων μεταφοράς. Ο χρόνος αναμονής συνδέεται, επομένως, με τη διαμόρφωση της ισορροπίας μεταξύ προσφοράς και ζήτησης και

¹²² J. Aarhaug, *Taxis as a part of public transport*, σσ. 3, 5., και στο: C. F. Manski και J. D. Wright, «Nature of equilibrium in the market for taxi services», *Transportation Research Record*, 619, 1976, σσ. 11–12.

πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά τον καθορισμό του μεγέθους του στόλου και τη ρύθμιση της αγοράς ταξί.¹²³

Στην Αθήνα, η καθημερινή εργασία εξαρτάται από την κατοχή ή την ενοικίαση άδειας, την πρόσβαση στις πιάτσες και στο αεροδρόμιο, τη συνεργασία με ραδιοταξί ή πλατφόρμες και τους ελέγχους που ορίζουν ποιος μπορεί να μεταφέρει επιβάτες και με ποιους όρους. Οι άδειες και οι θεσμικές παρεμβάσεις δεν καθορίζουν μόνο την οικονομική οργάνωση του κλάδου, αλλά και τον τρόπο με τον οποίο οι οδηγοί αντιλαμβάνονται τη θέση τους σε μια αγορά όπου συναντώνται το κράτος, οι επαγγελματικές ομάδες, οι πελάτες και οι καθημερινές στρατηγικές επιβίωσης.¹²⁴

Η θεσμική μαρτυρία του Βασίλη Σ., υπευθύνου του γραφείου Τύπου του Σ.Α.Τ.Α., συνδέει τις ατομικές εμπειρίες με τη συλλογική διάσταση του κλάδου. Οι αναφορές του σε περίπου 13.700 ταξί, 10.000 ιδιοκτήτες και 7.000–8.000 οδηγούς αποτυπώνουν την κλίμακα του επαγγέλματος στην Αθήνα και την ανάγκη οργανωμένης εκπροσώπησης. Οι πιάτσες, η σχέση με τους δήμους, η δημόσια εικόνα και οι αλλαγές στις μεταφορές αφορούν ένα επαγγελματικό σώμα που διεκδικεί χώρο, δικαιώματα και αναγνώριση απέναντι στο κράτος και στην τοπική αυτοδιοίκηση.¹²⁵

Ο Εφάτ Μπ. φωτίζει την ίδια σχέση από την πλευρά της καθημερινής αίσθησης αδικίας. Στο αεροδρόμιο και στις πλατφόρμες αντιλαμβάνεται τον ανταγωνισμό από Ι.Χ., *transfer* και βαν ως άνισο, επειδή ο οδηγός ταξί επιβαρύνεται με ΦΠΑ, ασφαλιστικές εισφορές, συντήρηση, καύσιμα και άλλες νόμιμες υποχρεώσεις, ενώ διαφορετικές μορφές μεταφοράς φαίνεται να λειτουργούν με διαφορετικούς κανόνες. Παράλληλα, η άδεια λειτουργεί ως δικαίωμα εργασίας και οικονομικό κεφάλαιο που μπορεί να αγοραστεί, να ενοικιαστεί ή να μεταβιβαστεί. Στην περίπτωση του, η ενοικίαση της άδειας δημιουργεί οικονομική υποχρέωση πριν ακόμη εξασφαλιστεί εισόδημα.¹²⁶

Το υλικό δεν επιτρέπει εκτεταμένη νομική ανάλυση, δείχνει όμως ότι η νομοθεσία διαμορφώνει καθημερινά την εργασία. Καθορίζει την πρόσβαση στο επάγγελμα, τη στάθμευση, τους ελέγχους, τη λειτουργία στο αεροδρόμιο και τους όρους ανταγωνισμού. Η σχέση ταξί και κράτους βιώνεται, επομένως, ως ρύθμιση και περιορισμός, αλλά και ως πεδίο διεκδίκησης ισονομίας και επαγγελματικής προστασίας.

¹²³ Y. Teng, *Analysis of taxi services with search frictions and congestion externality*, διδακτορική διατριβή, Hong Kong University of Science and Technology, Χονγκ Κονγκ, 2012, σ. 2.

¹²⁴ M. Serafin, *The temporal structures of the economy*, σσ. 18–19.

¹²⁵ Βασίλης Σ., ημιδομημένη συνέντευξη στον συγγραφέα, υπό την ιδιότητά του ως υπευθύνου του Γραφείου Τύπου του Σ.Α.Τ.Α., γραφεία Σ.Α.Τ.Α., Αθήνα, 30 Μαΐου 2026.

¹²⁶ Εφάτ Μπ., προφορική μαρτυρία στον συγγραφέα, χώρος P3, Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος», 20 Μαΐου 2026.

5.6 Ανδρικότητα, γυναίκες οδηγοί και επαγγελματικά στερεότυπα

Το ταξί εμφανίζεται ως έντονα ανδρικοποιημένο επάγγελμα, συνδεδεμένο με τον δρόμο, τη σωματική αντοχή, την τεχνική γνώση, τη νύχτα, την πολύωρη εργασία και τη διαχείριση κινδύνων. Η σύνδεση αυτή δεν απορρέει από τη φύση της εργασίας, αλλά από την ιστορική συγκρότηση της επαγγελματικής οδήγησης ως ανδρικού χώρου, η οποία δημιούργησε υλικά και συμβολικά εμπόδια για τις γυναίκες.¹²⁷

Η ιστορική διάρκεια αυτών των στερεοτύπων διακρίνεται στην εμπειρία της Χαρίκλειας, η οποία παρουσιάζεται ως η πρώτη γυναίκα οδηγός ταξί της Αθήνας και έλαβε επαγγελματική άδεια το 1962. Η παρουσία της προκαλούσε έκπληξη και αμφισβήτηση, ενώ δεχόταν σχόλια ότι έπρεπε να επιστρέψει στο σπίτι «να πλύνει τα πιάτα». Απέφευγε τις πιάτσες και αναζητούσε πελάτες κινούμενη στους δρόμους, επειδή δεν αισθανόταν αποδεκτή ή ασφαλής στο ανδρικό περιβάλλον των συναδέλφων.¹²⁸

Ανάλογη εμπειρία περιγράφει η Λίτσα Σ., η οποία εργάστηκε από το 1986 έως το 2008. Αντιμετώπισε περισσότερα προβλήματα από άνδρες συναδέλφους παρά από πελάτες και άκουσε την ίδια προτροπή για το «πλύσιμο των πιάτων». Απέφευγε τις πιάτσες και, ύστερα από προσβλητικό περιστατικό σε ραδιοταξί, αφαίρεσε τον ασύρματο και τα διακριτικά και εργάστηκε ανεξάρτητα, συνοψίζοντας την εμπειρία της με τη φράση «ήμουν στον πόλεμο, ήμουν μόνη μου». Η επανάληψη του ίδιου σχολίου από τη δεκαετία του 1960 έως τις επόμενες δεκαετίες δείχνει την ανθεκτικότητα του στερεοτύπου και την ανάγκη προσαρμογής του τρόπου εργασίας των γυναικών.¹²⁹

Η μαρτυρία της Λίτσας αναδεικνύει και το αθέατο φορτίο της αυτοπροστασίας. Ο κλειστός χώρος του ταξί και η μεταφορά αγνώστων μπορούσαν να προκαλέσουν φόβο, ανεπιθύμητες σεξουαλικές προσεγγίσεις και αβεβαιότητα. Για να αποθαρρύνει τέτοιες συμπεριφορές, επικαλούνταν την οικογένεια και τα παιδιά της, ενώ στις απομακρυσμένες διαδρομές εκτιμούσε διαρκώς τον κίνδυνο και τα πιθανά σημεία βοήθειας. Παράλληλα, η πολύωρη εργασία δυσχέραινε τον συνδυασμό επαγγελματικής και οικογενειακής ζωής και την απομάκρυνε από στιγμές της ζωής των παιδιών της.¹³⁰

Διαφορετική εικόνα προσφέρει η Μέμα Τζ., οδηγός από το 2014. Δεν αναφέρει προβλήματα λόγω φύλου, αλλά συχνά θαυμασμό από τους επιβάτες και βοήθεια από άνδρες

¹²⁷ Roisin-Jonquière, M. (2025) Tenir la route: Hiérarchies et luttes pour la respectabilité chez les chauffeurs routiers. Doctoral dissertation. Paris: École des Hautes Études en Sciences Sociales. Προσβάσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <https://theses.fr/2025EHES0079> (προσπελάστηκε στις 21/5/2026)., σσ. 83–86.

¹²⁸ Κ. Αγραφιotti, «Athens' first female taxi driver», *The Athenian*, 1977, σσ. 24–25.

¹²⁹ Στο ίδιο.

¹³⁰ Λίτσα Σ., προφορική μαρτυρία στον συγγραφέα, Εξάρχεια, Αθήνα, 14 Απριλίου 2026.

συναδέλφους. Συνδέει το ταξί με την αυτονομία και την ελευθερία διαχείρισης του χρόνου, που της επέτρεψαν να παραμένει κοντά στα παιδιά της, ακόμη και με χαμηλότερο εισόδημα.¹³¹

Οι δύο γυναίκες του δείγματος διαθέτουν τριτοβάθμια εκπαίδευση: η Λίτσα είναι απόφοιτη Πολυτεχνείου και η Μέμα έχει σπουδάσει φυσικοθεραπεία. Οι διαδρομές τους αμφισβητούν την εικόνα του ταξί ως αποκλειστικά ανδρικού επαγγέλματος χαμηλής εκπαίδευσης και δείχνουν ότι η γυναικεία εμπειρία επηρεάζεται από τη μόρφωση, τη μητρότητα, την ηλικία και την περίοδο εισόδου στον κλάδο.

Συνολικά, οι εμπειρίες της Χαρίκλειας, της Λίτσας και της Μέμας δεν συγκροτούν γραμμική αφήγηση προόδου. Οι δύο πρώτες αναδεικνύουν την ανθεκτικότητα των στερεοτύπων και την ανάγκη αυτοπροστασίας, ενώ η Μέμα καταγράφει νεότερη εμπειρία μεγαλύτερης αποδοχής. Οι έμφυλες σχέσεις στο ταξί μεταβάλλονται ιστορικά, χωρίς να βιώνονται με τον ίδιο τρόπο από όλες τις γυναίκες.

5.7 Η αίσθηση απώλειας, προσαρμογής και συνέχειας στο επάγγελμα

Ένα από τα ισχυρότερα μοτίβα των μαρτυριών είναι η πεποίθηση ότι το επάγγελμα του ταξί έχει μεταβληθεί ριζικά. Οι οδηγοί δεν αναφέρονται μόνο στις εφαρμογές, στο GPS, στο νέο αεροδρόμιο ή στην Αττική Οδό, αλλά και στη μείωση του εισοδήματος και του κύρους, στην αλλαγή της σχέσης με τον πελάτη, στον περιορισμό της αυτονομίας και στην εντατικοποίηση της εργασίας. Το παλαιότερο ταξί παρουσιάζεται συχνά ως επάγγελμα ικανό να στηρίζει μια οικογένεια και να προσφέρει κοινωνική άνοδο, ενώ το σύγχρονο συνδέεται περισσότερο με αυξημένο κόστος, ανταγωνισμό, πλατφόρμες και μικρότερη οικονομική απόδοση.

Η νοσταλγία για τον «πραγματικό επαγγελματία» και η επίκληση της απώλειας κύρους δεν αποτελούν μόνο εξιδανίκευση του παρελθόντος. Εκφράζουν την αίσθηση περιορισμού του ελέγχου, της σταθερότητας και της επαγγελματικής αναγνώρισης σε ένα μεταβαλλόμενο εργασιακό περιβάλλον.¹³²

Ο Χρόνης Π. προσφέρει την αφήγηση της συνέχειας στη μακρά διάρκεια. Από τη δεκαετία του 1970 έως την αποχώρησή του το 2019, παρακολούθησε τις αλλαγές της Αθήνας και του κλάδου κατά τη μακρά παρουσία του στο ραδιοταξί Γλυφάδας, στις πιάτσες, στο παλιό αεροδρόμιο και στις τουριστικές διαδρομές. Στη μνήμη του αναδύεται ένας επαγγελματικός κόσμος που στηριζόταν περισσότερο στη φυσική παρουσία, στην τοπική οργάνωση, στη γνωριμία και στις σταθερές σχέσεις με πελάτες και συναδέλφους.¹³³

¹³¹ Μέμα Τζ., προφορική μαρτυρία στον συγγραφέα, Λυκαβηττός, Αθήνα, 2 Μαΐου 2026.

¹³² M. Roisin-Jonquière, *Tenir la route*, σσ. 216–217.

¹³³ Χρόνης Π., προφορική μαρτυρία στον συγγραφέα, Τερψιθέα, Γλυφάδα, 15 Απριλίου 2026.

Η αίσθηση απώλειας είναι εντονότερη στη μαρτυρία του Εφάτ Μπ., ο οποίος θυμάται το ταξί ως επάγγελμα που μπορούσε να «μεγαλώσει παιδιά», να τα «σπουδάσει» και να τους «φτιάξει σπίτι». Σήμερα, η εμπειρία του συνδέεται με το ενοίκιο της άδειας, τα λειτουργικά έξοδα, τις πλατφόρμες και τον ανταγωνισμό από ταξί, Ι.Χ., *transfer* και βαν. Η κρίση και η αλλαγή της αγοράς βιώνονται έτσι ως απώλεια μιας προηγούμενης δυνατότητας κοινωνικής προόδου.¹³⁴

Ο Νίκος Ζ. εκφράζει περισσότερο τη μετάβαση και την προσαρμογή. Έζησε τη μεταβολή από τον πελάτη του δρόμου στο ραδιοταξί και στις πλατφόρμες, καθώς και την είσοδο του GPS στην καθημερινή εργασία. Παρότι αναγνωρίζει ότι η τεχνολογία «μας έχει λύσει τα χέρια», η αλλαγή συνοδεύεται από νέες μορφές εξάρτησης και ανταγωνισμού. Η προσαρμογή, επομένως, δεν σημαίνει απλή αποδοχή της τεχνολογίας, αλλά συνεχή επαναδιαπραγμάτευση της επαγγελματικής αυτονομίας.¹³⁵

Ο Δημήτρης Π., ως ο πιο πρόσφατα εισερχόμενος οδηγός, αντιπροσωπεύει την προσαρμογή χωρίς προσωπική νοσταλγία για τις «καλές εποχές». Γνωρίζει το ταξί εξαρχής μέσα από το αεροδρόμιο, το Ρ3, την αναμονή, τις πλατφόρμες και τα αυξημένα λειτουργικά έξοδα. Για τους νεότερους οδηγούς, το ψηφιοποιημένο και ανταγωνιστικό περιβάλλον δεν βιώνεται ως μεταβολή ενός παλαιότερου επαγγέλματος, αλλά ως η μόνη επαγγελματική πραγματικότητα που έχουν γνωρίσει.¹³⁶

Διαφορετική εκδοχή συνέχειας συγκροτεί η Μέμα Τζ. Παρότι εισήλθε στον κλάδο σε περίοδο οικονομικής πίεσης και δεν συνεργάζεται με ραδιοταξί ή πλατφόρμες, συνδέει το ταξί με την επικοινωνία, την επαφή με τους ανθρώπους και την προσωπική σχέση με την Αθήνα. Η φράση της ότι η πόλη «έχει μια αύρα» δείχνει ότι η εργασία μπορεί να διατηρεί νόημα παρά τις οικονομικές δυσκολίες. Η προσαρμογή δεν ακολουθεί, επομένως, μία κατεύθυνση, αλλά μπορεί να περιλαμβάνει και την επιλεκτική απόσταση από την ψηφιακή οργάνωση της πελατείας.¹³⁷

Η αγορά ταξί υπόκειται σε έντονη ρύθμιση, καθώς συνδέεται με τις άδειες, την τιμολόγηση, την πρόσβαση στο επάγγελμα και τη δημόσια μετακίνηση. Ο ανταγωνισμός με υπηρεσίες που λειτουργούν υπό διαφορετικούς κανόνες βιώνεται ως απώλεια ισονομίας και επαγγελματικής προστασίας. Οι μαρτυρίες δεν αποτελούν, συνεπώς, απλώς ατομικά παράπονα, αλλά αποκαλύπτουν τον τρόπο με τον οποίο οι οδηγοί αντιλαμβάνονται τη θέση τους σε μια αγορά που αναδιανέμει ευκαιρίες και κινδύνους.¹³⁸

¹³⁴ Εφάτ Μπ., προφορική μαρτυρία στον συγγραφέα, χώρος Ρ3, Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος», 20 Μαΐου 2026.

¹³⁵ Νίκος Ζ., προφορική μαρτυρία στον συγγραφέα, Άνω Πατήσια, Αθήνα, 7 Μαΐου 2026.

¹³⁶ Δημήτρης Π., προφορική μαρτυρία στον συγγραφέα, χώρος Ρ3, Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος», 17 Μαΐου 2026.

¹³⁷ Μέμα Τζ., προφορική μαρτυρία στον συγγραφέα, Λυκαβηττός, Αθήνα, 2 Μαΐου 2026.

¹³⁸ J. Aarhaug, *Taxis as a part of public transport*, σσ. 3, 5., και στο: M. Serafin, *The temporal structures of the economy*, σσ. 18–19.

Η θεσμική μαρτυρία του Βασίλη Σ. μεταφέρει αυτή την εμπειρία στο συλλογικό επίπεδο, παρουσιάζοντας έναν πολυπληθή κλάδο που διεκδικεί δημόσια αναγνώριση, ισότιμους όρους ανταγωνισμού και θεσμική παρουσία.¹³⁹ Μια διαφορετική μορφή «ανεπίσημου αρχείου» της επαγγελματικής εμπειρίας αποτελεί το τραγούδι «Οι μπαρόκ ιστορίες ενός ταρίφα», δημιουργία οδηγού ταξί που δημοσιοποιήθηκε μέσω του YouTube. Η σύζευξη της καθημερινής και συχνά στερεοτυπικής ονομασίας «ταρίφας» με ένα μουσικό πλαίσιο που αντλεί από τη μπαρόκ παράδοση αναβαθμίζει συμβολικά την εμπειρία του δρόμου και παρουσιάζει την εργασία ως πεδίο σύνθετων ανθρώπινων ιστοριών. Το τραγούδι δεν αποτελεί θεσμική ιστορική καταγραφή, αλλά αυτοπαραγόμενη αφήγηση επαγγελματικής μνήμης, στην οποία ο οδηγός επιλέγει, οργανώνει και δημοσιοποιεί όψεις της καθημερινότητάς του. Η καλλιτεχνική δημιουργία λειτουργεί έτσι ως φορέας άτυπης Δημόσιας Ιστορίας, καθώς μεταφέρει την εμπειρία του ταξί από το εσωτερικό του οχήματος στον δημόσιο ψηφιακό χώρο.¹⁴⁰

5.8 Συμπεράσματα

Το κεφάλαιο ανέδειξε το ταξί ως πεδίο σύνθετων οικονομικών, κοινωνικών και προσωπικών εμπειριών. Η είσοδος στον κλάδο μπορεί να ξεκινά ως προσωρινή επιλογή και να μονιμοποιείται ή να συνδέεται με οικογενειακή διαδοχή, μεταναστευτική στρατηγική ένταξης, ύστερη επαγγελματική διέξοδο ή μορφή γυναικείας αυτονομίας. Πίσω από την κοινή επαγγελματική ιδιότητα βρίσκονται διαφορετικές βιογραφικές διαδρομές και άνισες θέσεις ως προς την ιδιοκτησία οχήματος και άδειας, την ηλικία, το φύλο και τον χρόνο εισόδου στο επάγγελμα. Αυτές οι διαφορές δεν αναιρούν την κοινή επαγγελματική εμπειρία, αλλά δείχνουν ότι η ταυτότητα του οδηγού συγκροτείται μέσα από διαφορετικές αφετηρίες και βαθμούς οικονομικού ελέγχου.

Η επαγγελματική αυτονομία αναδεικνύεται σε κεντρική αντίφαση. Η απουσία άμεσου εργοδότη και η δυνατότητα οργάνωσης της βάρδιας δημιουργούν αίσθηση ελευθερίας, αλλά αυτή περιορίζεται από τα καύσιμα, τις εισφορές, τη φορολογία, το κόστος οχήματος και άδειας, την κίνηση, την αναμονή, τις εφαρμογές και τη μεταβολή της ζήτησης. Αντίστοιχα, η ιδιοκτησία προσφέρει μεγαλύτερο έλεγχο, αλλά συνοδεύεται από ευθύνη και οικονομικό κίνδυνο, ενώ οι ενδιάμεσες μορφές, όπως η κατοχή οχήματος και η ενοικίαση άδειας, δημιουργούν πρόσθετη πίεση. Η αυτονομία, επομένως, δεν είναι πλήρης ανεξαρτησία, αλλά δυνατότητα λήψης αποφάσεων μέσα σε ένα πυκνό δίκτυο οικονομικών και θεσμικών περιορισμών.

¹³⁹ Βασίλης Σ., ημιοδημημένη συνέντευξη στον συγγραφέα, υπό την ιδιότητά του ως υπευθύνου του Γραφείου Τύπου του Σ.Α.Τ.Α., γραφεία Σ.Α.Τ.Α., Αθήνα, 30 Μαΐου 2026.

¹⁴⁰ Κάπου όπα, «Οι μπαρόκ ιστορίες ενός ταρίφα», οπτικοακουστικό υλικό, YouTube, διαθέσιμο στο: <https://www.youtube.com/watch?v=JDKd9wevTOA> (προσπελάστηκε στις 20 Ιουνίου 2026).

Η οικονομική κρίση και η μακροχρόνια μεταβολή της αγοράς αποδυνάμωσαν την κοινωνική υπόσχεση που συνδεόταν παλαιότερα με το ταξί. Οι μαρτυρίες συγκλίνουν στην εικόνα ενός επαγγέλματος που κάποτε μπορούσε να προσφέρει οικογενειακή ασφάλεια και κοινωνική άνοδο, ενώ σήμερα απαιτεί περισσότερες ώρες εργασίας για μικρότερη καθαρή απόδοση. Η απώλεια αυτή δεν βιώνεται ομοιόμορφα: οι παλαιότεροι τη συγκρίνουν με προσωπικές μνήμες ευημερίας, ενώ όσοι εισήλθαν πρόσφατα αντιμετωπίζουν τις σημερινές συνθήκες ως τη δεδομένη μορφή του επαγγέλματος.

Η καθημερινότητα οργανώνεται από τον χρόνο της βάρδιας, της αναμονής, της πιάτσας, του αεροδρομίου και των ωρών αιχμής. Ο οδηγός εργάζεται όχι μόνο όταν μεταφέρει επιβάτη, αλλά και όταν κινείται άδειος, επιλέγει περιοχή, περιμένει ή υπολογίζει τη ζήτηση. Η αναμονή δεν αποτελεί, συνεπώς, απουσία εργασίας, αλλά αναπόσπαστο και συχνά μη αμειβόμενο μέρος της. Παράλληλα, το ραδιοταξί, το GPS, οι εφαρμογές και οι πλατφόρμες μεταβάλλουν την εύρεση πελάτη, τη διαδρομή και την επαφή οδηγού και επιβάτη, χωρίς όλοι οι οδηγοί να υιοθετούν τις νέες τεχνολογίες με τον ίδιο τρόπο.

Η σχέση με το κράτος διαπερνά ολόκληρη την εργασία, καθώς οι άδειες, οι πιάτσες, η φορολογία, οι έλεγχοι, η πρόσβαση στο αεροδρόμιο και ο ανταγωνισμός με άλλες υπηρεσίες μεταφοράς διαμορφώνουν την καθημερινή εμπειρία. Η θεσμική διάσταση συμπληρώνει τις ατομικές μαρτυρίες, δείχνοντας ότι οι πιέσεις δεν περιορίζονται στις προσωπικές επιλογές των οδηγών, αλλά συνδέονται με τον τρόπο οργάνωσης και ρύθμισης της αγοράς αστικής μετακίνησης. Οι επαγγελματικές κινητοποιήσεις αποτελούν, μέσα σε αυτό το πλαίσιο, μορφή συλλογικής διεκδίκησης και υπεράσπισης της θέσης του κλάδου.

Ιδιαίτερη σημασία έχει η έμφυλη διάσταση. Οι εμπειρίες της Λίτσας Σ. και της Μέμας Τζ. δείχνουν ότι η εργασία επηρεάζεται από τη μητρότητα, τη φροντίδα, την ανάγκη αυτοπροστασίας, τη μόρφωση και τη διαφορετική αντιμετώπιση της γυναίκας στον επαγγελματικό χώρο. Η σύγκρισή τους αναδεικνύει τόσο την ιστορική επιμονή των στερεοτύπων όσο και τη δυνατότητα μεταβολής των σχέσεων φύλου, χωρίς να επιτρέπει μια απλουστευτική αφήγηση πλήρους προόδου.

Το επάγγελμα βρίσκεται, τελικά, ανάμεσα στην παλιά πιάτσα και την ψηφιακή πλατφόρμα, στην αυτονομία και την οικονομική εξάρτηση, στην οικογενειακή συνέχεια και την αβεβαιότητα. Παρά την απώλεια εισοδήματος, κύρους και σταθερότητας που αποτυπώνεται στις παλαιότερες αφηγήσεις, οι οδηγοί συνεχίζουν να προσαρμόζονται, να διεκδικούν και να συγκροτούν επαγγελματική ταυτότητα. Η εμπειρία αυτή προετοιμάζει τη μετάβαση στο επόμενο κεφάλαιο, όπου οι ατομικές μαρτυρίες εξετάζονται ως υλικό Δημόσιας Ιστορίας.

Κεφάλαιο 6

Συμπεράσματα

Η παρούσα εργασία διερεύνησε τον τρόπο με τον οποίο οι οδηγοί ταξί αφηγούνται την Αθήνα με βάση την επαγγελματική και βιωματική τους σχέση με την πόλη. Οι οκτώ συνεντεύξεις με ενεργούς και πρώην οδηγούς, σε συνδυασμό με τη συμπληρωματική συνέντευξη του Βασίλη Σ., ο οποίος κατέχει θεσμικό ρόλο στον κλάδο, ανέδειξαν διαφορετικές γενιές, μορφές εργασίας, γεωγραφίες δραστηριοποίησης και τρόπους προσαρμογής στις μεταβολές του επαγγέλματος. Η συνδυαστική ανάγνωση των μαρτυριών επιτρέπει να ιδωθεί η Αθήνα όχι ως ενιαία και στατική εικόνα, αλλά ως πόλη πολλαπλών διαδρομών, χρονικοτήτων και νοημάτων.

6.1 Η μνήμη των οδηγών ταξί ως «ανεπίσημο αρχείο» της πόλης

Στο πλαίσιο αυτό, η μνήμη των οδηγών ταξί, ως ενεργητική και κοινωνικά διαμορφωμένη διαδικασία, συγκροτείται από την επαγγελματική κουλτούρα, τις συζητήσεις στις πιάτσες, τις αφηγήσεις παλαιότερων οδηγών, την οικονομική κρίση, τις αλλαγές στις γειτονιές και την καθημερινή επαφή με τους επιβάτες.

Οι αφηγήσεις αυτές συγκροτούν ένα «ανεπίσημο αρχείο» της πόλης, το οποίο δεν αποτελεί θεσμικά οργανωμένο αρχειακό σύνολο, αλλά διατηρείται στη μνήμη, στον λόγο και στην καθημερινή εμπειρία. Περιλαμβάνει διαδρομές και πιάτσες που μεταβλήθηκαν, γειτονιές που άλλαξαν, περιστατικά με πελάτες και επαγγελματικές πρακτικές που χάνονται ή μετασχηματίζονται. Πρόκειται για ένα βιωμένο, αποσπασματικό και προφορικό αρχείο, πολύτιμο επειδή διασώζει όψεις της αστικής ζωής που σπάνια καταγράφονται θεσμικά.

Παρά τον επιλεκτικό και αποσπασματικό χαρακτήρα της, η μνήμη αυτή φωτίζει την Αθήνα από συγκεκριμένες κοινωνικές και επαγγελματικές θέσεις. Οι ιστορίες για επιβάτες, πιάτσες, διαδρομές, την τουριστικοποίηση του κέντρου και την οικονομική κρίση συνθέτουν μια ιστορία της καθημερινότητας, της εργασίας και της αστικής εμπειρίας.

6.2 Απάντηση στα ερευνητικά ερωτήματα

Το πρώτο ερευνητικό ερώτημα αφορούσε τον τρόπο με τον οποίο οι οδηγοί ταξί αφηγούνται την Αθήνα. Οι αφηγήσεις τους οργανώνονται κυρίως γύρω από τη διαδρομή, την επαναλαμβανόμενη κίνηση και τη σύγκριση ανάμεσα στο «τότε» και στο «τώρα». Δρόμοι, πιάτσες, κόμβοι, ώρες αιχμής και περιστατικά ενεργοποιούν μια «μνήμη εν κινήσει», στην οποία η προσωπική εμπειρία

συνδέεται με τις κοινωνικές και χωρικές μεταβολές της πόλης. Οι μαρτυρίες δεν συνιστούν μια ολοκληρωμένη ιστορία της Αθήνας, αλλά υποκειμενικές ερμηνείες που αποκαλύπτουν τα νοήματα τα οποία οι αφηγητές αποδίδουν σε όσα έζησαν και παρατήρησαν.

Το δεύτερο ερευνητικό ερώτημα αφορούσε τους τόπους που αποκτούν ιδιαίτερη σημασία στις αφηγήσεις. Η Ακρόπολη, η Πλάκα, το Σύνταγμα και το Μοναστηράκι συνδέονται με τη μνημειακή και τουριστική εικόνα της Αθήνας, ενώ το αεροδρόμιο, ο Πειραιάς, οι πιάτσες, οι γειτονιές, τα νοσοκομεία και οι συγκοινωνιακοί κόμβοι συγκροτούν την επαγγελματική γεωγραφία των οδηγών. Η σημασία αυτών των τόπων δεν εξαρτάται μόνο από την ιστορική τους αναγνωρισιμότητα, αλλά και από τη ζήτηση, την αναμονή, τη συχνότητα της εργασιακής επαφής και τα περιστατικά που οι οδηγοί συνδέουν με τους επιβάτες.

Το τρίτο ερευνητικό ερώτημα εξέτασε τη σύνδεση της εργασίας με τις οικονομικές, τεχνολογικές και αστικές μεταβολές. Οι μαρτυρίες καταγράφουν τη σταδιακή μετάβαση από την κυριαρχία της πιάτσας και της επιβίβασης από τον δρόμο στην παράλληλη χρήση του ραδιοταξί, του GPS και των ψηφιακών πλατφορμών, καθώς και τη μεταβολή της επαγγελματικής γεωγραφίας μετά τη λειτουργία του νέου αεροδρομίου και της Αττικής Οδού. Παράλληλα, αποτυπώνουν τις επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης, το κόστος της κίνησης χωρίς επιβάτη, την αβεβαιότητα της αναμονής και τους περιορισμούς που θέτουν η ιδιοκτησία, η ενοικίαση άδειας και η κρατική ρύθμιση.

Το τέταρτο ερευνητικό ερώτημα αφορούσε τη δυνατότητα αξιοποίησης των μαρτυριών ως πηγών για τη Δημόσια Ιστορία. Οι συνεντεύξεις συγκροτούν τεκμήρια για την καθημερινή ιστορία της Αθήνας, εφόσον αντιμετωπίζονται ως διαλογικές και υποκειμενικές πηγές και όχι ως ουδέτερες καταγραφές. Δεν υποκαθιστούν τα θεσμικά αρχεία ή την πολεοδομική ιστορία, αλλά τα συμπληρώνουν¹⁴¹ με τη γνώση της βάρδιας, της πιάτσας, της αναμονής, της συνομιλίας και της καθημερινής χρήσης του αστικού χώρου. Η δημόσια ιστορική αξία τους βρίσκεται στην πολυφωνία και στις διαφορετικές κοινωνικές και επαγγελματικές θέσεις των αφηγητών.

6.3 Κεντρικά ευρήματα της έρευνας

Πρώτο κεντρικό εύρημα είναι ο ενσώματος, χρονικά διαμορφωμένος και σχεσιακός χαρακτήρας της γνώσης των οδηγών ταξί για την πόλη. Η γνώση αυτή διαμορφώνεται από την πολύωρη οδήγηση, την επιλογή διαδρομής, την πρόβλεψη της ζήτησης, τη συνομιλία με διαφορετικούς επιβάτες και την επαναλαμβανόμενη παρατήρηση των ίδιων περιοχών. Δεν αφορά μόνο το πού βρίσκεται ένας δρόμος, αλλά και το πότε μεταβάλλεται ο χαρακτήρας του και πώς η μεταβολή

¹⁴¹ L. Abrams, *Oral History theory*, σσ. 1–2.

αυτή συνδέεται με ευρύτερες αστικές και κοινωνικές αλλαγές. Όπως έχει παρατηρηθεί και σε μελέτες για τη Νέα Υόρκη, ο οδηγός μπορεί να λειτουργεί ως σχολιαστής και προσωρινός ερμηνευτής της αστικής ζωής, χωρίς η προσωπική του οπτική να αποκτά καθολική ισχύ.¹⁴²

Δεύτερο εύρημα είναι ότι το ταξί συγκροτεί έναν ενδιάμεσο κοινωνικό χώρο ανάμεσα στο δημόσιο και στο ιδιωτικό. Το εσωτερικό του οχήματος ελέγχεται επαγγελματικά από τον οδηγό, αλλά μοιράζεται προσωρινά με τον επιβάτη. Σε αυτό μπορούν να δημιουργηθούν επικοινωνία, οικειότητα, εξομολόγηση ή σύγκρουση. Οι μικροϊστορίες που αφηγούνται οι οδηγοί για τους επιβάτες συνδέουν το ταξί με τη φροντίδα, την ασθένεια, τον τουρισμό, τη διασκέδαση και τις έκτακτες ανάγκες. Η εμπειρία δεν είναι ουδέτερη ως προς το φύλο: η Λίτσα Σ. θυμάται κινδύνους, ανάρμοστες σεξουαλικές προσεγγίσεις και στρατηγικές αυτοπροστασίας, ενώ η Μέμα Τζ. περιγράφει μεγαλύτερη αποδοχή και συνδέει την εργασία με την επικοινωνία και την αυτονομία. Το ίδιο όχημα μπορεί, επομένως, να λειτουργήσει ως χώρος κοινωνικής επαφής ή έμφυλης ανασφάλειας.¹⁴³

Τρίτο εύρημα είναι η ετερογένεια της επαγγελματικής ταυτότητας. Η είσοδος στο ταξί μπορεί να προκύψει από οικογενειακή διαδοχή, όπως στον Ζώη Α. και στον Φώτη Γ., από προσωρινή επιλογή που μονιμοποιείται, όπως στον Νίκο Ζ., από διαδρομή επαγγελματικής και κοινωνικής ένταξης μετά τη μετανάστευση, όπως στον Εφάτ Μπ., από ύστερη επαγγελματική μετακίνηση, όπως στον Δημήτρη Π., ή από ανάγκη βιοπορισμού που μετατρέπεται σε θετική ταύτιση, όπως στη Μέμα Τζ. Δεν υπάρχει ένας ενιαίος «τύπος» οδηγού. Η κοινή επαγγελματική ιδιότητα διασταυρώνεται με το φύλο, τη γενιά, τη μόρφωση, την καταγωγή, την ιδιοκτησία και τον χώρο δραστηριοποίησης.

Τέταρτο εύρημα είναι ο αντιφατικός χαρακτήρας της επαγγελματικής αυτονομίας. Οι οδηγοί εκτιμούν την απουσία άμεσου προϊσταμένου και τη δυνατότητα οργάνωσης της βάρδιας. Η ελευθερία αυτή, όμως, περιορίζεται από τα καύσιμα, τη φορολογία, τις εισφορές, τη συντήρηση, το ενοίκιο της άδειας, την κίνηση, τη ζήτηση και τους όρους των πλατφορμών. Η ιδιοκτησία προσφέρει μεγαλύτερο βαθμό ελέγχου στην οργάνωση της εργασίας, αλλά μεταφέρει στον οδηγό τον οικονομικό κίνδυνο, ενώ η ενοικίαση οχήματος ή άδειας ενισχύει την πίεση για καθημερινό εισόδημα. Η αυτονομία δεν ισοδυναμεί με ανεξαρτησία, αλλά με λήψη αποφάσεων μέσα σε οικονομικούς και θεσμικούς περιορισμούς.

Πέμπτο εύρημα είναι ότι η οικονομική κρίση και ο ψηφιακός μετασχηματισμός αναδιαμόρφωσαν τη βιωσιμότητα και το νόημα του επαγγέλματος. Οι παλαιότεροι αφηγητές θυμούνται το ταξί ως εργασία που μπορούσε να στηρίξει οικογένεια και να προσφέρει κοινωνική

¹⁴² G. R. G. Hodges, *Taxi! A social history of the New York City cabdriver*, σσ. 30–31.

¹⁴³ F.-C. Chen, *Cab cultures in Victorian London*, σσ. 49–51.

άνοδο. Οι νεότεροι εισήλθαν σε περιβάλλον όπου η κρίση, οι εφαρμογές και ο αυξημένος ανταγωνισμός αποτελούν σταθερά στοιχεία του επαγγελματικού περιβάλλοντος. Ο Νίκος Ζ. εκφράζει τη μετάβαση και την προσαρμογή, ο Φώτης Γ. θεωρεί τις εφαρμογές μέρος του μέλλοντος, ο Εφάτ Μπ. τις βιώνει και ως άνισο ανταγωνισμό, ενώ η Μέμα Τζ. εργάζεται χωρίς ραδιοταξί ή πλατφόρμα. Η τεχνολογική αλλαγή δεν είναι γραμμική ούτε βιώνεται ομοιόμορφα.

Τέλος, οι αυτοπαραγόμενες καλλιτεχνικές αφηγήσεις διευρύνουν το «ανεπίσημο αρχείο» επαγγελματικής και αστικής μνήμης που εξετάστηκε στην ενότητα 6.1. Τα τραγούδια «Νυχτερινή βάρδια» και «Οι μπαρόκ ιστορίες ενός ταρίφα» δείχνουν πώς η εμπειρία της βάρδιας και της επαφής με τους επιβάτες μπορεί να μετασχηματιστεί σε δημόσιο πολιτισμικό λόγο. Το αρχείο αυτό δεν είναι ομοιογενές ούτε εξαντλητικό, προσφέρει όμως ένα πολύτιμο σύνολο βιωμένων ερμηνειών που σπάνια αποκτούν θέση στα θεσμικά αρχεία.

6.4 Περιορισμοί της μελέτης

Η έρευνα είναι ποιοτική και διερευνητική. Το βασικό δείγμα της έρευνας περιλαμβάνει οκτώ ενεργούς και πρώην οδηγούς ταξί και, λόγω του μικρού μεγέθους και της σκόπιμης επιλογής του, δεν επιτρέπει στατιστικές γενικεύσεις. Συμπληρωματικά αξιοποιήθηκε η συνέντευξη του Βασίλη Σ., ο οποίος κατέχει θεσμικό ρόλο στον κλάδο. Η αξία του υλικού βρίσκεται στην πυκνότητα, την ποικιλία και την ερμηνευτική δυνατότητα των αφηγήσεων. Η γεωγραφική κάλυψη, παρότι περιλαμβάνει το κέντρο, τον Πειραιά, προάστια και το αεροδρόμιο, δεν εξαντλεί το λεκανοπέδιο ούτε όλες τις πιάτσες και τις μορφές οργάνωσης της εργασίας.

Οι έμφυλες και μεταναστευτικές διαστάσεις βασίζονται επίσης σε περιορισμένο αριθμό μαρτυριών. Οι δύο γυναίκες ανέδειξαν σημαντικές αλλά διαφορετικές εμπειρίες, χωρίς να εκπροσωπούν το σύνολο των γυναικών οδηγών. Η περίπτωση του Εφάτ Μπ. φωτίζει τη μετανάστευση και την επαγγελματική ένταξη, αλλά δεν αρκεί για γενικεύσεις. Αντίστοιχα, η μαρτυρία του Βασίλη Σ. δεν υποκαθιστά συστηματική έρευνα σε σωματεία, κρατικούς φορείς, ραδιοταξί και πλατφόρμες. Επιπλέον, η επαγγελματική ιδιότητα του ερευνητή ως οδηγού ταξί διευκόλυνε την πρόσβαση στο πεδίο, την ανάπτυξη εμπιστοσύνης και την κατανόηση της ειδικής ορολογίας. Ταυτόχρονα, η οικειότητα με το επάγγελμα ενδέχεται να επηρέασε τις ερωτήσεις, τις ερμηνείες και όσα θεωρήθηκαν αυτονόητα κατά τη διάρκεια των συνεντεύξεων.

6.5 Προτάσεις για μελλοντική έρευνα

Μια πρώτη κατεύθυνση είναι η διεύρυνση του σώματος των προφορικών μαρτυριών με περισσότερες συνεντεύξεις από διαφορετικές γενιές, περιοχές, βάρδιες και επαγγελματικά

καθεστώτα. Ιδιαίτερα χρήσιμη θα ήταν η σύγκριση ιδιοκτητών, οδηγών χωρίς ιδιοκτησία, οδηγών που μισθώνουν άδεια ή όχημα, μελών ραδιοταξί, συνεργατών πλατφορμών και οδηγών που βασίζονται στον δρόμο ή στην πιάτσα. Περισσότερες συνεντεύξεις με γυναίκες οδηγούς και οδηγούς με μεταναστευτική εμπειρία θα επέτρεπαν λεπτομερέστερη εξέταση της ασφάλειας, της μητρότητας, των στερεοτύπων, των δικτύων αλληλοβοήθειας και της επαγγελματικής ένταξης.

Μια δεύτερη κατεύθυνση αφορά άλλες εμπλεκόμενες φωνές. Οι αφηγήσεις των επιβατών θα μπορούσαν να φωτίσουν το ταξί ως υπηρεσία μετακίνησης, χώρο προσωρινής κοινωνικής επαφής και πεδίο ανταλλαγής πληροφοριών και ερμηνειών για την πόλη. Συνεντεύξεις με εκπροσώπους σωματείων, ραδιοταξί, ψηφιακών πλατφορμών, κρατικών υπηρεσιών και φορέων τουρισμού θα επέτρεπαν τη σύγκριση της βιωμένης εμπειρίας των οδηγών με τις θεσμικές λογικές ρύθμισης, εκπροσώπησης και τεχνολογικής οργάνωσης.

Μια τρίτη κατεύθυνση θα μπορούσε να βασιστεί σε επαναληπτικές συνεντεύξεις με τους ίδιους αφηγητές, ώστε να καταγραφεί ο τρόπος με τον οποίο μεταβάλλονται η επαγγελματική αυτονομία, η χρήση των ψηφιακών πλατφορμών και των ηλεκτρονικών πληρωμών, η τουριστική ζήτηση και η σχέση με το κράτος. Παράλληλα, η δημόσια αξιοποίηση του υλικού θα μπορούσε να περιλάβει έναν διαδραστικό χάρτη ή θεματικές ηχητικές περιηγήσεις, οι οποίες θα συνέδεαν αποσπάσματα των μαρτυριών με την Ακρόπολη, τον Πειραιά, τις πιάτσες, το αεροδρόμιο και τις διαδρομές προς τα προάστια. Η ανάπτυξη τέτοιων δράσεων προϋποθέτει σαφείς όρους συναίνεσης, προστασία των προσωπικών δεδομένων και συστηματική τεκμηρίωση με επιμελημένα μεταδεδομένα.

Τέλος, η σύγκριση με άλλες ελληνικές και ευρωπαϊκές πόλεις θα μπορούσε να αναδείξει ποια στοιχεία χαρακτηρίζουν ιδιαίτερα την αθηναϊκή εμπειρία και ποια είναι κοινά στην εργασία του ταξί. Η λειτουργική σύνδεση του κέντρου με το αεροδρόμιο και το λιμάνι, η τουριστική οικονομία, η συμφόρηση και οι διαφορετικές μορφές ιδιοκτησίας συγκροτούν ένα ειδικό αθηναϊκό πλαίσιο, το οποίο μπορεί να εξεταστεί συγκριτικά χωρίς να χαθεί η ιστορική του ιδιαιτερότητα.

Συνολικά, οι οδηγοί ταξί δεν αποτελούν απλώς επαγγελματίες του αστικού χώρου. Είναι φορείς μιας καθημερινής γνώσης που διαμορφώνεται από την κίνηση, την επανάληψη, την εργασία και τη συνομιλία. Οι αφηγήσεις τους καθιστούν ορατή μια Αθήνα μνημειακή και καθημερινή, τουριστική και εργασιακή, παλιά και ψηφιακή, προσωπική και δημόσια. Η Προφορική Ιστορία προσφέρει τα εργαλεία για να ακουστούν και να ερμηνευθούν αυτές οι φωνές, ενώ η Δημόσια Ιστορία παρέχει το πλαίσιο για την επιμελημένη παρουσίαση, τη διάδοση και την κοινωνική αξιοποίησή τους. Η ιστορία της πόλης βρίσκεται, επομένως, όχι μόνο στα μνημεία και στα θεσμικά αρχεία, αλλά και στις διαδρομές, στις βάρδιες, στις πιάτσες και στις αφηγήσεις εκείνων που την κινούν καθημερινά.

Πηγές και Βιβλιογραφία

Βιβλία

Abrams, L. *Oral History theory*.² Routledge, Λονδίνο και Νέα Υόρκη, 2016.

Hamilakis, Y. *The nation and its ruins: Antiquity, archaeology, and national imagination in Greece*. Oxford University Press, Οξφόρδη, 2007.

Hodges, G.R.G. *Taxi! A social history of the New York City cabdriver*. Johns Hopkins University Press, Βαλτιμόρη, 2007.

Schwedes, O., *Urban mobility in a global perspective: An international comparison of the possibilities and limits of integrated transport policy and planning*.² Lit, Βερολίνο, 2022.

Διαθέσιμο στο:

<https://www.lit-verlag.de/Downloads/9783643908568.pdf> (Προσπελάστηκε: 21 Μαΐου 2026).

Urry, J. *Consuming places*. Routledge, Λονδίνο, 1995. Διαθέσιμο στο:

<https://www.routledge.com> (Προσπελάστηκε: 21 Μαΐου 2026).

Επιστημονικά άρθρα και κεφάλαια σε συλλογικούς τόμους

Agrafioti, K. «Athens first female taxi driver». *The Athenian*, 1977, σσ. 24–25. Διαθέσιμο στο:

<https://www.the-athenian.com/site/1977/06/01/athens-first-woman-taxi-driver/> (Προσπελάστηκε: 7 Ιουλίου 2026).

Angrist, J.D., Caldwell, S. and Hall, J.V. «Uber versus Taxi: A driver's eye view». *American economic journal: Applied economics*, 13(3), 2021, σσ. 272–308. Διαθέσιμο στο:

<https://economics.mit.edu/sites/default/files/publications/AEJApp-2019-0655%20%281%29.pdf> (Προσπελάστηκε: 21 Μαΐου 2026).

Gao, Y., Xu, P., Lu, L., Liu, H., Liu, S. and Qu, H. «Visualization of taxi drivers' Income and mobility intelligence». στο: Bebis, G. et al. (eds.) *Advances in visual computing. Lecture notes in computer science*, Vol. 7432. Springer, Βερολίνο/Χαϊδελβέργη, 2012, σσ. 275–284. Διαθέσιμο στο:

https://www.researchgate.net/publication/290778844_Visualization_of_Taxi_Drivers'_In-come_and_Mobility_Intelligence (Προσπελάστηκε: 21 Μαΐου 2026).

Gocmenler, H., Saçlı, Y. and Satıcı, S. «Evaluation of hearing, noise sensitivity, and hyperacusis in taxi drivers». The Egyptian journal of Otolaryngology, 42, article 129, 2026. Διαθέσιμο στο:

<https://link.springer.com/article/10.1186/s43163-026-01109-0> (Προσπελάστηκε: 21 Μαΐου 2026).

Lejeune, G. «La dimension ethnique dans le travail des chauffeurs de taxi parisiens». Université Paris Descartes, Centre d'étude sur les liens sociaux, 2019. Διαθέσιμο στο:

<https://ojs.uclouvain.be/index.php/emulations/article/view/lejeune> (Προσπελάστηκε: 21 Μαΐου 2026).

Liakos, A. «From the poetics of history to history as practice». Paper presented at The future of the theory and philosophy of history, Γάνδη, 10–13 Ιουλίου 2013. Διαθέσιμο στο:

www.inth.ugent.be (Προσπελάστηκε: 21 Μαΐου 2026).

Maguire, E.A., Gadian, D.G., Johnsrude, I.S., Good, C.D., Ashburner, J., Frackowiak, R.S.J. and Frith, C.D. «Navigation-related structural change in the hippocampi of taxi drivers». Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America, 97(8), 2000, σσ. 4398–4403. Διαθέσιμο στο:

<https://www.pnas.org/doi/epdf/10.1073/pnas.070039597> (Προσπελάστηκε: 21 Μαΐου 2026).

Maguire, E.A., Woollett, K. and Spiers, H.J. «Abstract» «London taxi drivers and bus drivers: A structural MRI and neuropsychological analysis». Hippocampus Volume, 16, Issue 12, 05 October 2006, σσ. 1091–1101. Διαθέσιμο στο:

<https://onlinelibrary.wiley.com/doi/epdf/10.1002/hipo.20233> (Προσπελάστηκε: 21 Μαΐου 2026).

Manski, C.F. and Wright, J.D. «Nature of Equilibrium in the Market for Taxi Services». Transportation Research Record, 619, 1976, σσ. 11–15. Διαθέσιμο στο:

<https://onlinepubs.trb.org/Onlinepubs/trr/1976/619/619-004.pdf> (Προσπελάστηκε: 21 Μαΐου 2026).

Meringolo, D.D. «Capturing the public imagination: The social and professional place of Public History». *American Studies International*, 42(2–3), 2004, σσ. 86–117. Διαθέσιμο στο: <https://www.jstor.org/stable/41280076> (Προσπελάστηκε: 1 Ιουνίου 2026)

Portelli, A. «What makes oral history different». στο: Perks, R. and Thomson, A. (eds.) *The Oral History Reader*. Routledge, Λονδίνο και Νέα Υόρκη, 1998, σσ. 63–74.

Τεχνικές και θεσμικές εκθέσεις

Aarhaug, J. Taxis as a part of public transport. Sustainable Urban Transport Technical Document No. 16. Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH, Έσμπορν, 2016. Προσβάσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <https://sutp.org/publications/taxis-as-a-part-of-public-transport/> (Προσπελάστηκε: 21 Μαΐου 2026).

Διατριβές, διπλωματικές και πτυχιακές εργασίες

Chen, F.-C. Cab cultures in Victorian London: Horse-drawn cabs, users and the city, ca. 1830–1914. Doctoral dissertation. University of York, 2013. Προσβάσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <https://etheses.whiterose.ac.uk/id/eprint/8047/1/Thesis%20Final.pdf> (Προσπελάστηκε: 21 Μαΐου 2026).

Kaing Kim, E. The Taxi: Friend or foe? Understanding planners' Perceptions of the taxi industry. Master's thesis. University of California, Los Angeles, 2012. Προσβάσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <https://escholarship.org/content/qt4ct2d5kp/qt4ct2d5kp.pdf> (Προσπελάστηκε: 21 Μαΐου 2026).

Mmadi, M.M. Mobile workplace: Work Conditions and Family Life of Taxi Drivers. *Industrial Sociology and Labour Studies*. University of Pretoria, 2012. Προσβάσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <https://repository.up.ac.za/items/444adc62-b078-4e80-aa5e-1a5f73477452> (Προσπελάστηκε: 21 Μαΐου 2026).

Roisin-Jonquière, M. Tenir la route: Hiérarchies et luttes pour la respectabilité chez les chauffeurs routiers. Doctoral dissertation. École des Hautes Études en Sciences Sociales, Παρίσι, 2025. Προσβάσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση:
<https://theses.fr/2025EHES0079> (Προσπελάστηκε: 21 Μαΐου 2026).

Rossi, A., Barlacchi, G., Bianchini, M. and Lepri, B. «Modeling taxi drivers' Behaviour for the next destination prediction». Cornell University, 2018. Προσβάσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση:
<https://arxiv.org/pdf/1807.08173> (Προσπελάστηκε: 21 Μαΐου 2026).

Serafin, M. The temporal structures of the economy: The working day of taxi drivers in Warsaw. PhD thesis. University of Cologne, International Max Planck research school on the social and political constitution of the economy, Κολωνία, 2016. Προσβάσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση:
<https://kups.ub.uni-koeln.de/6950/> (Προσπελάστηκε: 21 Μαΐου 2026).

Teng, Y. Analysis of taxi services with search frictions and congestion externality. PhD thesis. Hong Kong University of Science and Technology, 2012. Προσβάσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση:
<https://repository.hkust.edu.hk/ir/Record/1783.1-7715> (Προσπελάστηκε: 21 Μαΐου 2026).

Γκότσης, Α. Αξιολόγηση της ποιότητας εξυπηρέτησης των ταξί στο πολεοδομικό συγκρότημα Θεσσαλονίκης. Διπλωματική εργασία. Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης, Θεσσαλονίκη, 2024. Προσβάσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση:
<https://ikee.lib.auth.gr/record/359761> (Προσπελάστηκε: 21 Μαΐου 2026).

Ηλιόπουλος, Δ. Υπηρεσίες διαμοιραζόμενης κινητικότητας και βελτιστοποίηση υπηρεσιών συνεπιβίβασης με ταξί: Η περίπτωση του ταξί Beat στη Θεσσαλονίκη. Διπλωματική εργασία. Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης, Θεσσαλονίκη, 2021. Προσβάσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση:
https://ikee.lib.auth.gr/record/335719/files/HLIOPOYLOS804_DE.pdf (Προσπελάστηκε: 21 Μαΐου 2026).

Βούτζη, Μ. Οι επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης στον κλάδο των ταξί στην Ελλάδα. Διπλωματική εργασία. Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη, 2014. Προσβάσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση:

<https://ikee.lib.auth.gr/record/134152/files/GRI-2014-12177.pdf> (Προσπελάστηκε: 20 Ιουνίου 2026).

Καλφάκη, Α. Οργάνωση και λειτουργία των ταξί στην Ελλάδα και στο εξωτερικό. Διπλωματική εργασία. Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, ΔΠΜΣ «Σχεδιασμός, Οργάνωση και Διαχείριση Συστημάτων Μεταφορών», Θεσσαλονίκη, 2012. Προσβάσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση:

<https://ikee.lib.auth.gr/record/130951/files/GRI-2012-9794.pdf?version=1> (Προσπελάστηκε: 20 Ιουνίου 2026).

Οπτικοακουστικά μέσα

Κάπου όπα, «Οι μπαρόκ ιστορίες ενός ταξίφρα». Προσβάσιμο στην ηλ. διεύθυνση: <https://www.youtube.com/watch?v=JDKd9wevTOA> ((Προσπελάστηκε: 20 Ιουνίου 2026).

Κάπου όπα, «Νυχτερινή βάρδια». Προσβάσιμο στην ηλ. διεύθυνση: <https://www.youtube.com/watch?v=N48BmBBgTpc> ((Προσπελάστηκε: 20 Ιουνίου 2026).

Προφορικές μαρτυρίες / Συνεντεύξεις

1. Προφορική μαρτυρία Λίτσας Σ., 14 Απριλίου 2026, Εξάρχεια – Αθήνα.
2. Προφορική μαρτυρία Χρόνη Π., 15 Απριλίου 2026, Τερψιθέα – Γλυφάδα.
3. Προφορική μαρτυρία Μέμα Τζ., 2 Μαΐου 2026, Λυκαβηττός – Αθήνα.
4. Προφορική μαρτυρία Φώτη Γ., 5 Μαΐου 2026, Άνω Πατήσια – Αθήνα.
5. Προφορική μαρτυρία Νίκου Ζ., 7 Μαΐου 2026, Άνω Πατήσια – Αθήνα.
6. Προφορική μαρτυρία Ζώη Λ., 16 Μαΐου 2026, Άγιος Ιωάννης Ρέντης.
7. Προφορική μαρτυρία του Δημήτρη Π., 17 Μαΐου 2026, Ρ3 Αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος.
8. Προφορική μαρτυρία Μπακάρ Εφ., 20 Μαΐου 2026, Ρ3 Αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος.
9. Βασίλης Σ., ημιδομημένη συνέντευξη στον συγγραφέα, υπό την ιδιότητά του ως υπευθύνου του Γραφείου Τύπου του Σ.Α.Τ.Α., γραφεία Σ.Α.Τ.Α., Αθήνα, 30 Μαΐου 2026.

Πηγές εικόνων

Φωτογραφία εξωφύλλου: «Πορεία ταξί μπροστά από την Πύλη του Αδριανού, με φόντο τον Ναό του Ολυμπίου Διός». Άγνωστος φωτογράφος - *Best of Athens – Athens Voice*. Προσβάσιμη στην ηλ. διεύθυνση: <https://www.bestofathens.gr/article/grabbing-taxi-athens>. (Προσπελάστηκε: 1 Ιουλίου 2026).

Εικόνα 1: «Μαύρα ταξί (Black cabs) σε βρεγμένο δρόμο του Λονδίνου», Mehmood Yousafzai - Pexels. Προσβάσιμη στην ηλ. διεύθυνση: <https://www.pexels.com/photo/raining-20539380/>. (Προσπελάστηκε: 5 Ιουλίου 2026).

Εικόνα 2: «Ταξί και δίκυκλο στην καθημερινή κυκλοφορία της Αθήνας», Nomadic Julien - Unsplash. Προσβάσιμη στην ηλ. διεύθυνση: <https://unsplash.com/photos/man-in-black-helmet-riding-yellow-car-during-daytime-Hxbglr1fCw8>. (Προσπελάστηκε: 5 Ιουλίου 2026).

Εικόνα 3: «Κίτρινα ταξί στην πυκνή κυκλοφορία του Μανχάταν, στη Νέα Υόρκη», Άγνωστος φωτογράφος - Pixy. Προσβάσιμη στην ηλ. διεύθυνση: <https://pixy.org/397213/>. (Προσπελάστηκε: 5 Ιουλίου 2026).

Εικόνα 4: «Φωτεινή επιγραφή ταξί στην οροφή οχήματος», Waldemar Brandt - Unsplash. Προσβάσιμη στην ηλ. διεύθυνση: <https://unsplash.com/photos/yellow-taxi-light-sign-kYbY-IWdJRh0>. (Προσπελάστηκε: 5 Ιουλίου 2026).

Εικόνα 5: «Ταξί στην καθημερινή αστική κυκλοφορία της Αθήνας», Markus Winkler - Pexels. Προσβάσιμη στην ηλ. διεύθυνση: <https://www.pexels.com/el-gr/photo/5721492/>. (Προσπελάστηκε: 5 Ιουλίου 2026).

Εικόνα 6: «Οπίσθια όψη κίτρινου ταξί στο αστικό οδικό δίκτυο της Αθήνας», Efrem Efre - Pexels. Προσβάσιμη στην ηλ. διεύθυνση: <https://www.pexels.com/el-gr/photo/31141594/>. (Προσπελάστηκε: 5 Ιουλίου 2026).

Εικόνα 7: «Ταξί μέσα στο δομημένο αστικό περιβάλλον της Αθήνας», Marco Pregno - Unsplash. Προσβάσιμη στην ηλ. διεύθυνση: <https://unsplash.com/photos/a-yellow-car-is-parked-in-front-of-a-building-4kuwnBc0mbw>. (Προσπελάστηκε: 5 Ιουλίου 2026).

Εικόνα 8: «Ταξί σε αναμονή σε αστικό δρόμο», Wojtek Paczes - Pexels. Προσβάσιμη στην ηλ. διεύθυνση: <https://www.pexels.com/photo/19443324/>. (Προσπελάστηκε: 5 Ιουλίου 2026).

Εικόνα 9: «Οδηγός ταξί κατά την εργασία του στον αστικό δρόμο», Tim Samuel - Pexels. Προσβάσιμη στην ηλ. διεύθυνση: <https://www.pexels.com/el-gr/photo/5835464/>. (Προσπελάστηκε: 5 Ιουλίου 2026).

Εικόνα 10: «Ταξί σε απογευματινή διαδρομή στο κέντρο της Αθήνας», Christian Harb - Unsplash. Προσβάσιμη στην ηλ. διεύθυνση: https://unsplash.com/photos/yellow-taxi-drives-down-a-sunlit-city-street-q3RK_H3y7Ck. (Προσπελάστηκε: 5 Ιουλίου 2026).

Εικόνα 11: «Ταξί σε γειτονιά της Αθήνας», Christian Harb - Unsplash. Προσβάσιμη στην ηλ. διεύθυνση: <https://unsplash.com/photos/a-yellow-taxi-cab-driving-down-a-street-next-to-tall-buildings-DO-93qWttYU>. (Προσπελάστηκε: 5 Ιουλίου 2026).

Εικόνα 12: «Διερχόμενα ταξί μπροστά από το κτήριο της Βουλής των Ελλήνων, στην πλατεία Συντάγματος», Efrem Efre - Pexels. Προσβάσιμη στην ηλ. διεύθυνση: <https://www.pexels.com/el-gr/photo/33946504/>. (Προσπελάστηκε: 5 Ιουλίου 2026).

Εικόνα 13: «Ταξί σε δρόμο του ιστορικού κέντρου της Αθήνας, με την Ακρόπολη στο βάθος», Mathias Arseneau - Pexels. Προσβάσιμη στην ηλ. διεύθυνση: <https://www.pexels.com/el-gr/photo/31379659/>. (Προσπελάστηκε: 5 Ιουλίου 2026).

Εικόνα 14: «Επισκέπτες δίπλα σε ταξί στο κέντρο της Αθήνας», Yum Cheol-Ho - Unsplash. Προσβάσιμη στην ηλ. διεύθυνση: <https://unsplash.com/photos/a-couple-of-men-standing-next-to-each-other-on-a-street-vXqk3ML8pGI>. (Προσπελάστηκε: 5 Ιουλίου 2026).

Εικόνα 15: «Φωτεινή ένδειξη “TAXI” και σιλουέτα οδηγού στο εσωτερικό κίτρινου ταξί», Efrem Efre - Pexels. Προσβάσιμη στην ηλ. διεύθυνση: <https://www.pexels.com/el-gr/photo/32946202/>. (Προσπελάστηκε: 5 Ιουλίου 2026).

Εικόνα 16: «Τα χέρια οδηγού στο τιμόνι κατά τη διάρκεια της επαγγελματικής βάρδιας», Tim Samuel - Pexels. Προσβάσιμη στην ηλ. διεύθυνση: <https://www.pexels.com/el-gr/photo/5834950/>. (Προσπελάστηκε: 5 Ιουλίου 2026).

Εικόνα 17: «Φωτεινή επιγραφή ταξί κατά τη διάρκεια νυχτερινής βάρδιας», Fotis Fotopoulos - Unsplash. Προσβάσιμη στην ηλ. διεύθυνση: https://unsplash.com/photos/yellow-taxi-cab-on-road-during-night-time-7_r85l4eht8. (Προσπελάστηκε: 5 Ιουλίου 2026).

Εικόνα 18: «Ταξί σε νυχτερινή αστική κυκλοφορία», DiePhotoPotato - Pexels. Προσβάσιμη στην ηλ. διεύθυνση: <https://www.pexels.com/photo/10497156/>. (Προσπελάστηκε: 5 Ιουλίου 2026).

Παράρτημα Α: Συντομογραφίες, ακρωνύμια και επίσημη ορολογία του ταξί στην Ελλάδα

Η ακόλουθη ενότητα συγκεντρώνει επίσημες συντομογραφίες, ακρωνύμια και διοικητικούς όρους που συναντώνται στη νομοθεσία, στις άδειες, στους τεχνικούς ελέγχους, στη φορολογία και στη συνδικαλιστική εκπροσώπηση του κλάδου των ταξί. Δεν αφορούν όλοι αποκλειστικά το ταξί, χρησιμοποιούνται όμως συχνά στην επαγγελματική καθημερινότητα των οδηγών και των ιδιοκτητών. Ιδιαίτερη προσοχή χρειάζεται στη διάκριση ανάμεσα στην άδεια κυκλοφορίας του οχήματος και στην Ειδική Άδεια Οδήγησης Ε.Δ.Χ. του οδηγού.

- Α.Α.Δ.Ε.** Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων. Η αρμόδια αρχή για τη φορολογική διοίκηση, στην οποία υπάγονται, μεταξύ άλλων, οι φορολογικές υποχρεώσεις των οδηγών και των επιχειρήσεων ταξί.
- Α.Δ.Η.Μ.Ε. ταξιμέτρων** Αυτόνομη Δημοσιονομική Μονάδα Επεξεργασίας ταξιμέτρου. Πρόκειται για ειδικό φορολογικό μηχανισμό που συνδυάζει τις λειτουργίες του ταξιμέτρου, της φορολογικής μνήμης και του εκτυπωτή νόμιμων αποδείξεων.
- Α.Φ.Μ.** Αριθμός Φορολογικού Μητρώου. Ο μοναδικός αριθμός φορολογικής ταυτοποίησης του οδηγού, του ιδιοκτήτη, του εκμεταλλευτή ή της επιχείρησης ταξί.
- Άδεια κυκλοφορίας Ε.Δ.Χ.** Το επίσημο διοικητικό έγγραφο που αφορά το συγκεκριμένο όχημα και περιλαμβάνει τα στοιχεία κυκλοφορίας, ιδιοκτησίας και ταξινόμησής του ως Ε.Δ.Χ.–ΤΑΞΙ. Δεν ταυτίζεται με την Ειδική Άδεια Οδήγησης Ε.Δ.Χ., η οποία αφορά τον οδηγό.
- Δ.Ο.Υ.** Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία. Η αρμόδια φορολογική υπηρεσία στην οποία υπάγεται ο επαγγελματίας ή η επιχείρηση, παρότι πολλές σχετικές διαδικασίες πραγματοποιούνται πλέον ηλεκτρονικά μέσω της Α.Α.Δ.Ε.
- Δ.Τ.Ε.** Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου. Το έγγραφο που εκδίδεται μετά τον τεχνικό έλεγχο του οχήματος από Κ.Τ.Ε.Ο. και πιστοποιεί το αποτέλεσμα του ελέγχου. Για ορισμένο χρονικό διάστημα επέχει επίσης θέση Κάρτας Ελέγχου Καυσαερίων.

- Δ.Χ.** Δημόσιας Χρήσης. Χαρακτηρισμός οχήματος που προορίζεται για την επαγγελματική παροχή μεταφορικού έργου στο κοινό.
- Ε.Δ.Χ.** Επιβατηγό Δημόσιας Χρήσης. Η επίσημη κατηγορία οχημάτων στην οποία υπάγονται τα ταξί, τα οποία αναφέρονται συνήθως στη νομοθεσία ως «Ε.Δ.Χ.–ΤΑΞΙ». Ο όρος «Επιβατηγό» είναι ακριβέστερος από το «Επιβατικό» στην επίσημη ορολογία.
- Ε.Ι.Χ.** Επιβατηγό Ιδιωτικής Χρήσης. Κατηγορία επιβατικών οχημάτων που δεν αποτελούν ταξί. Στον κλάδο ο όρος χρησιμοποιείται συχνά και για τη διάκριση των ταξί από τα Ε.Ι.Χ. οχήματα που εκμισθώνονται με οδηγό.
- Ειδική Άδεια Οδήγησης Ε.Δ.Χ.** Η ειδική επαγγελματική άδεια που οφείλει να διαθέτει ο οδηγός για να οδηγεί νόμιμα Ε.Δ.Χ. όχημα. Η ψηφιακή άδεια συνοδεύει και δεν αντικαθιστά την έντυπη, ενώ πρέπει να είναι αναρτημένη σε ορατό σημείο μέσα στο ταξί καθ' όλη τη διάρκεια της βάρδιας.
- ΕΛ.ΑΣ.** Ελληνική Αστυνομία. Στις αρμοδιότητές της περιλαμβάνονται η τροχαία αστυνόμευση και ο έλεγχος της τήρησης των κανόνων που αφορούν τα ταξί και τους επαγγελματίες οδηγούς.
- Ε.Φ.Κ.Α.** Ηλεκτρονικός Εθνικός Φορέας Κοινωνικής Ασφάλισης. Ο φορέας στον οποίο υπάγονται οι ασφαλιστικές υποχρεώσεις των ελεύθερων επαγγελματιών, αυτοαπασχολούμενων και εργαζομένων του κλάδου.
- Ι.Χ.** Ιδιωτικής Χρήσης. Γενικός χαρακτηρισμός οχήματος που προορίζεται για ιδιωτική και όχι για δημόσια επαγγελματική χρήση.
- Κ.Ε.Κ.** Κάρτα Ελέγχου Καυσαερίων. Είναι η κάρτα που πιστοποιεί ότι το όχημα πέρασε έλεγχο καυσαερίων και οι εκπομπές του βρίσκονται μέσα στα επιτρεπόμενα όρια. Για τα ταξί ανανεώνεται κάθε έξι μήνες.
- Κ.Ο.Κ.** Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας. Το βασικό νομοθετικό πλαίσιο που ρυθμίζει την κυκλοφορία, τη στάση, τη στάθμευση, τη συμπεριφορά των οδηγών και τις σχετικές παραβάσεις.

- Κ.Τ.Ε.Ο.** Κέντρο Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων. Δημόσιο ή ιδιωτικό κέντρο στο οποίο πραγματοποιείται ο υποχρεωτικός τεχνικός έλεγχος του ταξί και εκδίδεται το Δελτίο Τεχνικού Ελέγχου.
- Ο.Ε.Π.Τ.Α.** Ομάδα Ελέγχου και Πρόληψης Τροχαίων Ατυχημάτων. Ειδικές ομάδες της Ελληνικής Αστυνομίας που πραγματοποιούν στοχευμένους τροχονομικούς ελέγχους, μεταξύ άλλων και σε επαγγελματίες οδηγούς ταξί.
- Π.Α.** Περιφέρεια Αττικής. Η περιφερειακή διοικητική αρχή που είναι αρμόδια, μεταξύ άλλων, για ζητήματα αδειών, εδρών και διοικητικών διαδικασιών των Ε.Δ.Χ. οχημάτων στην Αττική.
- Π.Ο.Ε.Ι.Α.Τ.Α.** Πανελλήνια Ομοσπονδία Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί και Αγοραίων.
- Σ.Α.Τ.Α.** Συνδικάτο Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής. Συνδικαλιστικός φορέας που εκπροσωπεί τους ιδιοκτήτες και αυτοκινητιστές ταξί της Αττικής.
- Σ.Ε.Σ.Ο.** Σύστημα Ελέγχου Συμπεριφοράς Οδηγών. Είναι το σύστημα βαθμών ποινής, γνωστό και ως *point system*.
- Σ.Ο.Τ.Α.** Σωματείο Οδηγών Ταξί Αττικής. Συνδικαλιστικός φορέας που εκπροσωπεί κυρίως τους επαγγελματίες οδηγούς ταξί της Αττικής.
- ΥΠ.Υ.ΜΕ.** Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Το αρμόδιο υπουργείο για το θεσμικό πλαίσιο των μεταφορών, των Ε.Δ.Χ. οχημάτων, των αδειών οδήγησης και της τεχνικής εποπτείας των οχημάτων.
- Φ.Η.Μ.** Φορολογικός Ηλεκτρονικός Μηχανισμός. Η ηλεκτρονική συσκευή ή το σύστημα που καταγράφει τα φορολογικά δεδομένα και χρησιμοποιείται για την έκδοση νόμιμων αποδείξεων. Στα ταξί ειδική κατηγορία Φ.Η.Μ. αποτελούν οι Α.Δ.Η.Μ.Ε. ταξιμέτρων.
- Φ.Π.Α.** Φόρος Προστιθέμενης Αξίας. Ο έμμεσος φόρος που περιλαμβάνεται στο κόμιστρο και καταγράφεται στα φορολογικά στοιχεία που εκδίδει το ταξί.

Παράρτημα Β: Επαγγελματική ορολογία του ταξί

Η επαγγελματική ορολογία του ταξί περιλαμβάνει διοικητικούς, νομικούς, τεχνικούς και εργασιακούς όρους που χρησιμοποιούνται για τη λειτουργία και την οικονομική εκμετάλλευση του οχήματος, τον υπολογισμό του κομίστρου, την εξυπηρέτηση των επιβατών και την επικοινωνία μεταξύ οδηγών, ραδιοταξί και ψηφιακών εφαρμογών. Ορισμένοι όροι, όπως η «άδεια ταξί», το «κόμιστρο», η «έδρα» και το «ταξίμετρο», έχουν επίσημο ή θεσμικό χαρακτήρα, ενώ άλλοι, όπως το «άνευ», το «έτερος» και ο «σταθμός», προέρχονται από την καθημερινή λειτουργία των ραδιοταξί. Η σημασία και η χρήση τους μπορεί να διαφοροποιούνται ανάλογα με την εποχή, την περιοχή, την ισχύουσα νομοθεσία και τις τεχνολογικές μεταβολές του επαγγέλματος. Η ακόλουθη καταγραφή αφορά κυρίως την επαγγελματική πρακτική των οδηγών ταξί στην Αθήνα και, ευρύτερα, στην Ελλάδα. Οι όροι που έχουν διοικητικό ή νομικό χαρακτήρα αποδίδονται περιγραφικά βάσει του ν. 4070/2012, όπως ισχύει, ενώ οι όροι που αφορούν το κόμιστρο, τις τιμολογιακές κλίμακες και τις ειδικές επιβαρύνσεις βασίζονται στην Υπουργική Απόφαση 191290/2022.

Άδεια ταξί

Η διοικητική άδεια που επιτρέπει την κυκλοφορία και την οικονομική εκμετάλλευση ενός οχήματος ως Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ. Δεν ταυτίζεται με την Ειδική Άδεια Οδήγησης Ε.Δ.Χ., την οποία οφείλει να διαθέτει ο οδηγός.

Αναμονή

Ο χρόνος κατά τον οποίο το ταξί περιμένει τον πελάτη, είτε πριν από την παραλαβή είτε κατά τη διάρκεια της μίσθωσης. Ανάλογα με τις συνθήκες και τον τρόπο εξυπηρέτησης, η αναμονή μπορεί να χρεώνεται.

Ανάθεση

Η διαδικασία κατά την οποία μια κλήση ή διαδρομή αποδίδεται σε συγκεκριμένο ταξί, συνήθως μέσω ραδιοταξί ή ψηφιακής εφαρμογής, αφού ο οδηγός δηλώσει διαθεσιμότητα και αποδεχθεί την εξυπηρέτηση.

Άνευ

Όρος που χρησιμοποιείται στα ραδιοταξί για να δηλώσει ότι το ταξί κινείται χωρίς επιβάτη και είναι διαθέσιμο να λάβει νέα κλήση.

Αποσκευές

Τα αντικείμενα που μεταφέρει μαζί του ο επιβάτης, όπως βαλίτσες, τσάντες και λοιπά προσωπικά είδη. Μεταφέρονται στον ειδικό χώρο αποσκευών του οχήματος, εφόσον το επιτρέπουν οι διαστάσεις και

Κιρκιωτάκης Παναγιώτης, Ιστορία εν κινήσει, το ταξί στο πεδίο της Δημόσιας Ιστορίας
η χωρητικότητά του. Σύμφωνα με το ισχύον τιμολόγιο των Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ, πρόσθετο κόμιστρο προβλέπεται για κάθε αποσκευή των επιβατών της οποίας το βάρος υπερβαίνει τα δέκα κιλά.

Ασυνόδευτο

Ασυνόδευτη αποστολή / ασυνόδευτο αντικείμενο, η μεταφορά αντικειμένου, φακέλου, δέματος ή προσωπικού είδους χωρίς να επιβαίνει στο ταξί ο αποστολέας ή άλλος επιβάτης. Η παραλαβή και η παράδοση πραγματοποιούνται κατόπιν προηγούμενης συνεννόησης.

Ασυνόδευτο

Ασυνόδευτος ανήλικος, όρος που χρησιμοποιείται για διαδρομή κατά την οποία μεταφέρεται ανήλικο πρόσωπο χωρίς τη συνοδεία ενηλίκου, συνήθως κατόπιν προηγούμενης συνεννόησης με τον γονέα ή τον κηδεμόνα του.

Βάρδια

Η χρονική περίοδος κατά την οποία εργάζεται ο οδηγός ή κατά την οποία έχει αναλάβει την εκμετάλλευση του ταξί. Η διάρκεια και η ώρα έναρξης ή λήξης της βάρδιας ποικίλλουν ανάλογα με τη συμφωνία μεταξύ ιδιοκτήτη, εκμεταλλευτή και οδηγού, καθώς και με τον τρόπο οργάνωσης της εργασίας. Στην επαγγελματική πρακτική απαντούν συχνά ημερήσιες ή νυχτερινές δωδεκάωρες βάρδιες, χωρίς αυτό να αποτελεί ενιαίο ή υποχρεωτικό κανόνα.

Έδρα επιχείρησης ταξί

Η διεύθυνση που έχει δηλωθεί στις φορολογικές αρχές ως επαγγελματική έδρα της επιχείρησης ταξί. Συχνά συμπίπτει με την κατοικία του ιδιοκτήτη ή του εκμεταλλευτή.

Έδρα ταξί

Η διοικητικά καθορισμένη γεωγραφική περιοχή που αναγράφεται στην άδεια του ταξί και εντός της οποίας το όχημα έχει δικαίωμα να δραστηριοποιείται και να παραλαμβάνει επιβάτες, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

Εκμετάλλευση ταξί

Φορολογικός και διοικητικός όρος που δηλώνει την άσκηση οικονομικής δραστηριότητας παροχής υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών με Επιβατηγό Δημόσιας Χρήσης όχημα-ταξί. Η εκμετάλλευση μπορεί να ασκείται από οδηγό ιδιοκτήτη ή από οδηγό

μη ιδιοκτήτη, ο οποίος χρησιμοποιεί το όχημα βάσει μίσθωσης ή άλλης νόμιμης επαγγελματικής σχέσης. Ο όρος αναφέρεται στην οικονομική λειτουργία του ταξί και όχι αποκλειστικά στην κυριότητα του οχήματος ή της άδειας.

Εκμεταλλευτής

Το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που έχει την οικονομική εκμετάλλευση του ταξί. Ο εκμεταλλευτής μπορεί να είναι και ιδιοκτήτης του οχήματος ή της άδειας, χωρίς αυτό να είναι απαραίτητο. Το ονοματεπώνυμο ή η επωνυμία του αναγράφεται στην απόδειξη.

Έμφορτο

Το ταξί που μεταφέρει επιβάτη και, κατά συνέπεια, δεν είναι διαθέσιμο για νέα μίσθωση.

Έτερος

Λέξη που χρησιμοποιείται από τον εκφωνητή ή την εκφωνήτρια του ραδιοταξί όταν ο πρώτος οδηγός δεν αναλαμβάνει μια κλήση, προκειμένου να διαπιστωθεί αν υπάρχει άλλος διαθέσιμος οδηγός για την εξυπηρέτηση του πελάτη.

Ζήτα (Ζ)

Η ημερήσια φορολογική αναφορά και το κλείσιμο της ταμειακής μηχανής ή του φορολογικού μηχανισμού. Περιλαμβάνει το σύνολο των συναλλαγών που καταγράφηκαν κατά τη συγκεκριμένη ημέρα.

Ζώνη

Γεωγραφικά καθορισμένος τομέας στον οποίο κατατάσσονται και αναμένουν τα διαθέσιμα ταξί, συνήθως στο πλαίσιο λειτουργίας ενός ραδιοταξί. Οι κλήσεις ανατίθενται στους οδηγούς ανάλογα με τη ζώνη, τη διαθεσιμότητα και τη σειρά αναμονής.

Ιδιοκτήτης ταξί

Το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που κατέχει την άδεια ταξί, το όχημα ή και τα δύο. Ο ιδιοκτήτης δεν είναι απαραίτητα και ο οδηγός ή ο εκμεταλλευτής του ταξί.

Κατώτατη χρέωση

Το ελάχιστο κόμιστρο που καταβάλλεται για μια διαδρομή, ανεξάρτητα από το αν η χρέωση που προκύπτει από την απόσταση και τον χρόνο είναι μικρότερη.

Κέντρο ραδιοταξί

Το τηλεφωνικό και επιχειρησιακό κέντρο ενός ραδιοταξί, από το οποίο λαμβάνονται τα αιτήματα των πελατών και διανέμονται οι κλήσεις στους διαθέσιμους οδηγούς.

Κλήση

Το αίτημα πελάτη για την αποστολή ταξί σε συγκεκριμένο σημείο, το οποίο υποβάλλεται μέσω τηλεφώνου ή ψηφιακής εφαρμογής.

Κόμιστρο

Το χρηματικό ποσό που καταβάλλει ο επιβάτης για τη μεταφορά του και τις υπόλοιπες υπηρεσίες που περιλαμβάνονται στη μίσθωση του ταξί.

Κούρσα

Η διαδρομή που πραγματοποιεί το ταξί στο πλαίσιο μιας μίσθωσης, από την παραλαβή έως την αποβίβαση του επιβάτη.

Μίσθωση / μισθωμένο

Η *μίσθωση* είναι ο επίσημος όρος για τη διαδρομή που αναλαμβάνει το ταξί για λογαριασμό του πελάτη. Ο χαρακτηρισμός *μισθωμένο* χρησιμοποιείται στα ραδιοταξί για να δηλώσει ότι το ταξί εκτελεί ήδη διαδρομή και δεν είναι διαθέσιμο για νέα κλήση ή ανάθεση.

Οδηγός ταξί / ταξιτζής

Ο επαγγελματίας που οδηγεί ταξί, είτε είναι ιδιοκτήτης ή εκμεταλλευτής είτε εργάζεται ως ενοικιαστής. Η λέξη «ταξιτζής» αποτελεί τον συνηθέστερο όρο της καθημερινής γλώσσας.

Πάγιο κόμιστρο

Η προκαθορισμένη σταθερή τιμή που ισχύει για συγκεκριμένη διαδρομή ή κατηγορία διαδρομών, ανεξάρτητα από την ακριβή απόσταση ή τον χρόνο που απαιτείται για την ολοκλήρωσή της (π.χ. Η διαδρομή αεροδρόμιο – κέντρο Αθήνας).

Περιμετρική ζώνη

Η διοικητικά καθορισμένη γεωγραφική περιοχή (π.χ. Αττική) γύρω από την έδρα του ταξί, εντός της οποίας εφαρμόζεται η βασική κλίμακα χρέωσης. Μετά την έξοδο από τα όριά της μπορεί να ενεργοποιείται διαφορετική τιμολογιακή κλίμακα, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία.

Πιάτσα

Το επίσημα καθορισμένο σημείο στάσης και αναμονής ταξί, στο οποίο τα οχήματα τοποθετούνται συνήθως κατά σειρά προτεραιότητας για την παραλαβή επιβατών.

Ραδιοταξί (P/T – P/ΤΑΞΙ)	Οργανωμένη υπηρεσία ταξί που διαχειρίζεται κλήσεις πελατών και τις αναθέτει στους συνεργαζόμενους οδηγούς μέσω τηλεφωνικού κέντρου, ασυρμάτου ή ψηφιακής εφαρμογής.
Ραντεβού / Προκράτηση	Η εκ των προτέρων προγραμματισμένη παραλαβή επιβάτη από συγκεκριμένο σημείο, σε συμφωνημένη ημερομηνία και ώρα.
Σημαία / κατέβασμα σημαίας / πτώση σημαίας	Η πινακίδα ή φωτεινή ένδειξη «ΕΛΕΥΘΕΡΟ», η οποία βρίσκεται συνήθως στο μπροστινό δεξί μέρος του ταμπλό και δηλώνει τη διαθεσιμότητα του ταξί. Οι εκφράσεις «κατέβασμα σημαίας» και «πτώση σημαίας» δηλώνουν την έναρξη της μίσθωσης και την ενεργοποίηση του ταξιμέτρου, οπότε εμφανίζεται η αρχική χρέωση.
Σημείο αποβίβασης / drop-off	Το σημείο στο οποίο ολοκληρώνεται η διαδρομή και ο οδηγός αποβιβάζει τον επιβάτη.
Σημείο παραλαβής / pick-up	Το συμφωνημένο σημείο από το οποίο ο οδηγός παραλαμβάνει τον επιβάτη.
Σταθμός	Όρος που χρησιμοποιείται κυρίως στα ραδιοταξί για να δηλώσει το ίδιο το όχημα ή τον αριθμό με τον οποίο αυτό αναγνωρίζεται από το κέντρο. Η χρήση του όρου συνδέεται με την παλαιότερη λειτουργία των ραδιοταξί μέσω ασυρμάτου.
Στίγμα	Όρος της επαγγελματικής γλώσσας των ραδιοταξί που δηλώνει την τρέχουσα θέση του οχήματος. Η φράση «δίνω στίγμα» σημαίνει ότι ο οδηγός αναφέρει στο τηλεφωνικό κέντρο ή στον εκφωνητή την οδό, τη διασταύρωση ή το χαρακτηριστικό σημείο στο οποίο βρίσκεται, ώστε να λάβει την κατάλληλη κλήση. Στα σύγχρονα συστήματα το στίγμα

Κιρκιωτάκης Παναγιώτης, Ιστορία εν κινήσει,
το ταξί στο πεδίο της Δημόσιας Ιστορίας
μεταδίδεται συνήθως αυτόματα μέσω GPS και εμφανίζεται
στον χάρτη διαχείρισης του στόλου.

Ταξίμετρο

Η πιστοποιημένη συσκευή που υπολογίζει το κόμιστρο της διαδρομής με βάση την απόσταση, τον χρόνο και την ισχύουσα τιμολογιακή κλίμακα.

Ταρίφα

Η τιμολογιακή κλίμακα με την οποία υπολογίζεται το κόμιστρο της διαδρομής. Στην επαγγελματική γλώσσα διακρίνεται συνήθως σε μονή και διπλή ταρίφα.

Ταρίφα 1 / μονή ταρίφα

Η ημερήσια τιμολογιακή κλίμακα. Σύμφωνα με τα στοιχεία της παρούσας λίστας, εφαρμόζεται από τις 05:00 έως τις 23:59.

Ταρίφα 2 / διπλή ταρίφα

Η νυχτερινή τιμολογιακή κλίμακα, η οποία προβλέπει αυξημένη χρέωση. Σύμφωνα με τα στοιχεία της παρούσας λίστας, εφαρμόζεται από τις 00:00 έως τις 05:00.

Ξενόγλωσσοι όροι και αρχικά

CB (Σι-Μπι / ασύρματος)

Προέρχεται από τον αγγλικό όρο *Citizens Band*. Πρόκειται για σύστημα ασύρματης επικοινωνίας μικρής εμβέλειας, το οποίο χρησιμοποιήθηκε ευρέως από οδηγούς και δίκτυα ραδιοταξί για την επικοινωνία των οχημάτων με το κέντρο.

POS (Πος / «μηχανάκι»)

Το ηλεκτρονικό τερματικό μέσω του οποίου πραγματοποιούνται πληρωμές με τραπεζική κάρτα, κινητό τηλέφωνο ή άλλη συμβατή ηλεκτρονική συσκευή μέσα στο ταξί.

Voucher (βάουτσερ)

Έντυπο δελτίο που χρησιμοποιείται σε προγραμματισμένες παραλαβές από αεροδρόμια, λιμάνια ή σταθμούς. Περιλαμβάνει συνήθως τα στοιχεία του πελάτη, του οδηγού, του οχήματος και της προγραμματισμένης διαδρομής.

Παράρτημα Γ: Ορολογία των οδηγών ταξί

Η επαγγελματική γλώσσα των οδηγών ταξί περιλαμβάνει όρους, εκφράσεις και συντομεύσεις που έχουν διαμορφωθεί μέσα από την καθημερινή εργασία, την αναμονή στις πιάτσες, την επικοινωνία μέσω ραδιοταξί και, πιο πρόσφατα, τη χρήση ψηφιακών εφαρμογών. Πολλές από αυτές τις λέξεις ανήκουν στην επαγγελματική αργκό και δεν αποτελούν επίσημη διοικητική ή νομική ορολογία. Αποτυπώνουν, ωστόσο, ιδιαίτερες πλευρές της εργασιακής εμπειρίας, όπως την αναζήτηση πελάτη, την αξιολόγηση μιας διαδρομής, τη σχέση μεταξύ των συναδέλφων και τις μεταβολές που έχουν επέλθει στο επάγγελμα. Η σημασία ορισμένων όρων μπορεί να διαφοροποιείται ανάλογα με την εποχή, την περιοχή, το ραδιοταξί ή την ομάδα οδηγών που τους χρησιμοποιεί. Η ακόλουθη καταγραφή βασίζεται κυρίως στην καθημερινή γλώσσα των οδηγών ταξί της Αθήνας.

Άδειο	Το ταξί που κινείται χωρίς πελάτη και είναι διαθέσιμο προς μίσθωση.
Ανέβασμα	Διαδρομή ταξί από την Αθήνα προς τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος». Ο όρος χρησιμοποιείται στην καθημερινή επαγγελματική γλώσσα των οδηγών.
Αγκαζέ	Όρος της αργκό των ταξί που δηλώνει ότι ο οδηγός μεταφέρει τον πελάτη σε συγκεκριμένο σημείο, τον περιμένει και επιστρέφει μαζί του, παραμένοντας δεσμευμένος καθ' όλη τη διάρκεια της διαδρομής.
Άνευ	Όρος του ραδιοταξί που δηλώνει ότι το ταξί βρίσκεται χωρίς πελάτη και είναι διαθέσιμο να λάβει νέα ανάθεση διαδρομής.
Αρβάλα	Ανεπίσημος όρος για την κατάσταση αταξίας, συνωστισμού και αναστάτωσης μεταξύ ταξί, κυρίως σε πιάτσα ή σε χώρο παραλαβής επιβατών. Χρησιμοποιείται όταν δεν τηρείται η σειρά προτεραιότητας, τα οχήματα εισέρχονται άτακτα ή προκαλούνται εντάσεις και διαπληκτισμοί μεταξύ των οδηγών. Κατ' επέκταση, σημαίνει «φασαρία», «ανακατωσούρα» ή «μπάχαλο». Δεν αποτελεί επίσημο επαγγελματικό όρο. Η γενικότερη χρήση της λέξης συνδέεται επίσης με τον θόρυβο, τη φασαρία και τον χαβαλέ.

Αφιξη

Προγραμματισμένη παραλαβή επιβάτη που φθάνει σε αεροδρόμιο, λιμάνι, σιδηροδρομικό ή υπεραστικό σταθμό. Συνήθως περιλαμβάνει την παρακολούθηση της ώρας άφιξης και την αναμονή του οδηγού στο συμφωνημένο σημείο.

Αστέρια

Η βαθμολογία που λαμβάνει ο οδηγός από τους πελάτες μέσω ψηφιακής εφαρμογής και αποδίδεται συνήθως με αριθμό αστεριών.

Γεμάτο

Το ταξί που μεταφέρει έναν ή περισσότερους επιβάτες και, επομένως, δεν είναι διαθέσιμο για νέα μίσθωση.

Γύρα

Η συνεχής κίνηση του ταξί μέσα στην πόλη με σκοπό την αναζήτηση πελάτη, σε αντίθεση με την αναμονή σε πιάτσα ή την εξυπηρέτηση κλήσεων μέσω ραδιοταξί ή εφαρμογής.

Λένει

Έκφραση που χρησιμοποιείται για πλοίο το οποίο καταπλέει και προσδένεται στο λιμάνι. Στην επαγγελματική γλώσσα των οδηγών ταξί συνδέεται συχνά με την αναμενόμενη άφιξη επιβατών και την αύξηση της ζήτησης για ταξί.

Διερχόμενο

Το διαθέσιμο ταξί που διέρχεται από έναν δρόμο και μπορεί να μισθωθεί από επιβάτη που το σταματά.

Διπλοκούρσα

Η ταυτόχρονη μεταφορά στο ίδιο ταξί δύο ή περισσότερων επιβατών που δεν ανήκουν στην ίδια παρέα και πραγματοποιούν διαφορετικές μισθώσεις ή κατευθύνονται σε διαφορετικούς προορισμούς. Ο όρος χρησιμοποιείται συνήθως επικριτικά για πρακτική κατά την οποία ο οδηγός εισπράττει χωριστό κόμιστρο από κάθε επιβάτη.

Εκτυπωτής

Η συσκευή που εκτυπώνει την απόδειξη του ταξιμέτρου. Μπορεί να είναι ξεχωριστή συσκευή ή ενσωματωμένη με το ταξίμετρο.

Ευκαιριακός

Χαρακτηρισμός οδηγού που δρα περιστασιακά και ανάλογα με τις διαθέσιμες ευκαιρίες για κούρσα, χωρίς σταθερή προσήλωση σε συγκεκριμένη πιάτσα ή τρόπο εξεύρεσης πελατών. Δεν αποτελεί επίσημη επαγγελματική κατηγορία. Η γενική σημασία της λέξης είναι «περιστασιακός, πρόσκαιρος, μη συστηματικός».

Εφαρμογή/πλατφόρμα/App Οι ηλεκτρονικές πλατφόρμες εύρεσης πελατών και διαμεσολάβησης μεταξύ οδηγού και επιβάτη (Freemove, Uber ή Bolt).

Καπέλο Η ένδειξη «ΤΑΞΙ» στην οροφή του αυτοκινήτου. Είναι συνήθως κατασκευασμένη από πλαστικό και διαθέτει τη δυνατότητα φωτισμού κατά τις νυχτερινές ώρες, ώστε να αναγνωρίζεται το όχημα ως ταξί.

Καρότσα - καρότσι Η πιατσίστικη έκφραση «κατέβηκα-ανέβηκα καρότσα» σημαίνει ότι το ταξί κινείται άδειο, χωρίς πελάτη.

Κατέβασμα Διαδρομή ταξί από τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» προς την Αθήνα. Αποτελεί το αντίθετο του όρου «ανέβασμα».

Κενό «Έχει κενό», Έκφραση που χρησιμοποιείται κυρίως για τον χώρο αναμονής ταξί στο Ρ3 του αεροδρομίου, όταν υπάρχουν σχετικά λίγα οχήματα και υπάρχει δυνατότητα να εισέλθει και άλλος οδηγός στην πιάτσα ή στη σειρά αναμονής.

Κέντρο (ως περιοχή) Στην καθημερινή γλώσσα των οδηγών ταξί, «κέντρο» σημαίνει κυρίως τις περιοχές γύρω από το Σύνταγμα, το Μοναστηράκι, το Θησείο, την Πλάκα και το Κολωνάκι.

Κιτρινιάρης Μειωτικός και ανεπίσημος χαρακτηρισμός για τον οδηγό ταξί, ο οποίος προέρχεται από το κίτρινο χρώμα των ταξί της Αθήνας. Συχνά χρησιμοποιείται στερεοτυπικά για οδηγό που θεωρείται αγενής, επιλέγει διαδρομές, παίρνει πολλαπλές μισθώσεις ή χρεώνει αυθαίρετα. Δεν αποτελεί επίσημο επαγγελματικό όρο ούτε αμιγώς εσωτερική αργκό των οδηγών, αλλά κυρίως υποτιμητική ονομασία που χρησιμοποιείται από το κοινό.

Κίτρινη φυλή Ανεπίσημη, συνήθως ειρωνική ή μειωτική συλλογική ονομασία για τους οδηγούς ταξί της Αθήνας, η οποία προέρχεται από το κίτρινο χρώμα των αθηναϊκών ταξί. Χρησιμοποιείται κυρίως από το ευρύ κοινό και τον Τύπο, αλλά μπορεί να εμφανιστεί και ως αυτοσαρκαστικός χαρακτηρισμός μεταξύ οδηγών. Δεν αποτελεί

επίσημο επαγγελματικό όρο ούτε αμιγώς εσωτερική αργκό του κλάδου.

Λιμάνι

Το λιμάνι του Πειραιά. Οι πύλες αναχώρησης των πλοίων, η περιοχή της κρουαζιέρας ή ο ευρύτερος λιμενικός χώρος.

Μαύρος – Μαύρα

Ο ιδιώτης που πραγματοποιεί παράνομα μεταφορές επιβατών με Ι.Χ., χωρίς την απαιτούμενη άδεια. Ο όρος “μαύρα” χρησιμοποιείται επίσης για τα μαύρα βαν που εκτελούν μεταφορικό έργο.

Με το κεφάλι

Έκφραση που δηλώνει τη χρέωση χωριστού ποσού για κάθε επιβάτη, αντί ενός ενιαίου κομίστρου για τη συνολική μίσθωση του ταξί. Απαντά κυρίως σε αναφορές για άτυπες, μη νόμιμες πρακτικές χρέωσης.

Μπόνους

Τα έξτρα χρήματα που δίνουν οι εταιρείες μέσω εφαρμογής, συνήθως αν συμπληρωθεί ένας αριθμός διαδρομών σε ώρες αιχμής.

Νοικάρης

Ο οδηγός που δεν κατέχει το ταξί το οποίο οδηγεί, αλλά καταβάλλει μίσθωμα για τη χρήση του οχήματος, ολόκληρης της άδειας ή συγκεκριμένης βάρδιας. Ανάλογα με τη συμφωνία, μπορεί να ενοικιάζει μόνο το όχημα, άδεια και όχημα μαζί ή ένα μέρος της ημερήσιας εκμετάλλευσής.

Πέφτει

Έκφραση που χρησιμοποιείται για αεροπλάνο το οποίο προσγειώνεται ή πρόκειται να προσγειωθεί. Χρησιμοποιείται ιδιαίτερα μεταξύ οδηγών που εργάζονται στο αεροδρόμιο και παρακολουθούν τις αφίξεις σε σχέση με την αναμενόμενη ζήτηση για ταξί.

Πιάτσα (άτυπη)

Σημείο στάσης και αναμονής ταξί που έχει δημιουργηθεί στην πράξη από τους οδηγούς, χωρίς να έχει καθοριστεί επισήμως από την αρμόδια αρχή. Τέτοια σημεία συναντώνται συνήθως έξω από καταστήματα, ξενοδοχεία, χώρους διασκέδασης, νοσοκομεία, πλατείες ή τουριστικά αξιοθέατα.

Ρεζερβέ

Όρος της αργκό που δηλώνει ότι το ταξί είναι ήδη δεσμευμένο για συγκεκριμένο πελάτη, προκράτηση ή προγραμματισμένη διαδρομή και, επομένως, δεν είναι διαθέσιμο να αναλάβει άλλη κούρσα. Προέρχεται από το γαλλικό *réserve*, δηλαδή «κρατημένο».

Ρολό / καρούλι

Το χάρτινο ρολό που χρησιμοποιείται στον εκτυπωτή της ταμειακής μηχανής ή του ταξιμέτρου για την έκδοση αποδείξεων.

Σαλταδόρος

Μειωτικός όρος της επαγγελματικής αργκό των οδηγών ταξί για τον ευκαιριακό οδηγό που αναζητά κούρσες σε σημεία ή ώρες αυξημένης ζήτησης και ενδέχεται να παρακάμπτει τη σειρά προτεραιότητας ή τους άγραφους κανόνες της πιάτσας. Κατ' επέκταση, δηλώνει τον οδηγό που επιχειρεί να «αρπάξει» μια συμφέρουσα κούρσα εις βάρος των συναδέλφων ή των πελατών.

Συνάδελφος

Η συνηθισμένη προσφώνηση μεταξύ οδηγών ταξί, ακόμη και όταν δεν γνωρίζονται προσωπικά ή δεν ανήκουν στο ίδιο ραδιοταξί, σωματείο ή επαγγελματικό δίκτυο. Η χρήση της λέξης εκφράζει την κοινή επαγγελματική ιδιότητα.

Συνεργείο

Ο χώρος τεχνικού ελέγχου, συντήρησης και επισκευής του οχήματος. Στην επαγγελματική κουλτούρα των οδηγών ταξί λειτουργεί επίσης ως τόπος συνάντησης, κοινωνικής συναναστροφής και ανταλλαγής πληροφοριών σχετικά με οχήματα, ανταλλακτικά, εργασία και επαγγελματικά ζητήματα.

Ταρίφας

Λαϊκός και ανεπίσημος χαρακτηρισμός του οδηγού ταξί, ο οποίος χρησιμοποιείται συνήθως με σκωπτική, ειρωνική ή μειωτική χροιά, κυρίως από πρόσωπα εκτός του επαγγέλματος. Ο όρος προέρχεται από τη λέξη «ταρίφα».

Τοπικό (δρομολόγιο)

Πολύ σύντομη διαδρομή μέσα στην ίδια περιοχή ή σε μικρή ακτίνα από το σημείο παραλαβής, η οποία συνήθως αποφέρει την κατώτατη ή σχετικά χαμηλή χρέωση.

Τραβάει

Έκφραση που χρησιμοποιείται για μια πιάτσα όταν η ουρά των ταξί μειώνεται, επειδή τα οχήματα αναχωρούν διαδοχικά με πελάτες. Η

*Κιρκιωτάκης Παναγιώτης, Ιστορία εν κινήσει,
το ταξί στο πεδίο της Δημόσιας Ιστορίας*
λέξη δηλώνει συνήθως αυξημένη κίνηση και σχετικά γρήγορη
εξυπηρέτηση της σειράς αναμονής.

Φόλα

Πολύ μικρή ή οικονομικά ασύμφορη κούρσα, ιδίως όταν έχει
προηγηθεί μεγάλη αναμονή, μακρινή μετάβαση για την παραλαβή ή
σημαντική καθυστέρηση σε σχέση με το κόμιστρο που τελικά
εισπράττεται.

Φορτώνω / φόρτωσα

Η επιβίβαση πελάτη στο ταξί. Η φράση «φόρτωσα πελάτη» σημαίνει
ότι ο οδηγός βρήκε επιβάτη και ξεκίνησε μίσθωση.

Φουλάρω / φούλαρα

Γεμίζω πλήρως το ντεπόζιτο του οχήματος με καύσιμο. Η λέξη
προέρχεται από το αγγλικό *full*, δηλαδή «γεμάτος».

Παράρτημα Δ: Ορολογία επαγγελματιών και τεχνικών που συνδέονται με το ταξί

Οι ονομασίες των επαγγελματιών και των τεχνικών που ακολουθούν αποδίδονται με τους όρους που χρησιμοποιούνται στην καθημερινή και επαγγελματική γλώσσα των οδηγών ταξί. Σε ορισμένες περιπτώσεις πρόκειται για ανεπίσημες ή λαϊκές ονομασίες, ενώ δίπλα τους μπορεί να αναφέρεται και ο αντίστοιχος επίσημος επαγγελματικός τίτλος.

- 1. Αμορτισεράς** Ο τεχνικός που ελέγχει, επισκευάζει ή αντικαθιστά τα αμορτισέρ και βασικά μέρη της ανάρτησης του ταξί. Για τον οδηγό ταξί, η καλή ανάρτηση δεν αφορά μόνο την τεχνική ασφάλεια του οχήματος, αλλά και την άνεση του οδηγού καθώς και του επιβάτη, αφού το ταξί κινείται πολλές ώρες καθημερινά σε αθηναϊκούς δρόμους γεμάτους με λακκούβες, σαμαράκια και συνεχή αστική καταπόνηση.
- 2. Ασφαλιστής** Ο επαγγελματίας που αναλαμβάνει την ασφάλιση του ταξί και του οδηγού, είτε μέσω ασφαλιστικού πρακτορείου είτε μέσω μάντρας ταξί, καθώς πολλές μάντρες προσφέρουν αυτή την υπηρεσία. Η ασφάλιση του ταξί είναι συνήθως τρίμηνης διάρκειας.
- 3. Βενζινάς** Ο επαγγελματίας που εργάζεται ή διατηρεί πρατήριο καυσίμων και εξυπηρετεί τον ανεφοδιασμό του ταξί με βενζίνη, πετρέλαιο ή αέριο καύσιμο. Λόγω των συχνών ανεφοδιασμών, οι οδηγοί ταξί αναπτύσσουν συχνά σταθερή σχέση συνεργασίας με συγκεκριμένα πρατήρια.
- 4. Γκαζάς** Η ανεπίσημη επαγγελματική ονομασία του τεχνικού που ειδικεύεται στην εγκατάσταση, τη συντήρηση, τη ρύθμιση και την επισκευή συστημάτων αεριοκίνησης οχημάτων. Ασχολείται κυρίως με συστήματα υγραερίου LPG και, κατά περίπτωση, με συστήματα συμπιεσμένου φυσικού αερίου CNG. Το LPG είναι υγραέριο —υγροποιημένο αέριο πετρελαίου— ενώ το CNG είναι συμπιεσμένο φυσικό αέριο και αποτελεί διαφορετικό καύσιμο και σύστημα τροφοδοσίας.
- 5. Ελεγκτής ΚΤΕΟ** Ο αρμόδιος τεχνικός που πραγματοποιεί τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο του ταξί σε δημόσιο ή ιδιωτικό Κέντρο Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων. Ελέγχει, μεταξύ άλλων, την κατάσταση των φρένων, των ελαστικών, των φώτων, των αναρτήσεων, των εκπομπών καυσαερίων και άλλων συστημάτων που σχετίζονται με την ασφάλεια και τη νόμιμη κυκλοφορία του οχήματος.
- 6. Έμπορος ανταλλακτικών αυτοκινήτων** Ο επαγγελματίας που προμηθεύει τον οδηγό ή το συνεργείο με μηχανικά, ηλεκτρικά και αναλώσιμα ανταλλακτικά. Η γρήγορη

διαθεσιμότητα των κατάλληλων ανταλλακτικών είναι ιδιαίτερα σημαντική για το ταξί, καθώς η παρατεταμένη ακινησία του οχήματος συνεπάγεται απώλεια εισοδήματος.

- 7. Ηλεκτρολόγος** Ο τεχνικός που αναλαμβάνει τη συντήρηση και την επισκευή των ηλεκτρικών και ηλεκτρονικών συστημάτων του ταξί. Στην κουλτούρα των ταξιτζήδων συνδέεται με την καθημερινή λειτουργικότητα του οχήματος, καθώς βλάβες μπορούν να διακόψουν την εργασία και να προκαλέσουν απώλεια εισοδήματος.
- 8. Κλειδαράς αυτοκινήτων** Ο εξειδικευμένος τεχνικός που αναλαμβάνει την επισκευή ή αντικατάσταση κλειδαριών, την κατασκευή και τον προγραμματισμό κλειδιών, καθώς και το άνοιγμα του οχήματος σε περίπτωση απώλειας ή εγκλωβισμού των κλειδιών. Η παρέμβασή του είναι σημαντική, επειδή το ταξί χρησιμοποιείται συνεχώς και οποιοδήποτε πρόβλημα πρόσβασης στο όχημα διακόπτει άμεσα την εργασία.
- 9. Λαστιχάς** Ο τεχνικός που ελέγχει, επισκευάζει ή αντικαθιστά τα ελαστικά του ταξί. Συχνά ασχολείται και με εργασίες όπως η ζυγοστάθμιση και η ευθυγράμμιση. Για τον ταξιτζή, τα λάστιχα συνδέονται άμεσα με την ασφάλεια και την άνεση της διαδρομής, επειδή το ταξί διανύει καθημερινά πολλά χιλιόμετρα και φθείρει γρήγορα τα ελαστικά του.
- 10. Λογιστής** Ο επαγγελματίας που αναλαμβάνει τη λογιστική και φορολογική παρακολούθηση του οδηγού ή ιδιοκτήτη ταξί, συγκεντρώνει και καταχωρίζει τις αποδείξεις του επαγγελματία, δηλώνει έσοδα και έξοδα και υποβάλλει την τριμηνιαία απόδοση ΦΠΑ.
- 11. Μαντράς** Ο επαγγελματίας ή η επιχείρηση που δραστηριοποιείται στην πώληση, ενοικίαση, εκμίσθωση ή οικονομική εκμετάλλευση ταξί και αδειών ταξί. Η «μάντρα ταξί» έχει ιδιαίτερη σημασία στην επαγγελματική κουλτούρα, επειδή συνδέεται με την είσοδο στο επάγγελμα, την αγορά ή ενοικίαση άδειας, τη σχέση ιδιοκτήτη και οδηγού, αλλά και με τις οικονομικές εξαρτήσεις που δημιουργεί η εργασία στο ταξί.
- 12. Μεμβρανάς:** Ανεπίσημος επαγγελματικός όρος για τον τεχνίτη που τοποθετεί προστατευτικές, αντηλιακές μεμβράνες στα τζάμια του ταξί και άλλων οχημάτων. Δεν αποτελεί επίσημη ονομασία επαγγέλματος· ακριβέστερος όρος είναι «τεχνικός τοποθέτησης μεμβρανών οχημάτων». Η σκουρότητα των μεμβρανών πρέπει να τηρεί τα νόμιμα όρια διαπερατότητας του φωτός και να συνοδεύεται από τη σχετική βεβαίωση εγκατάστασης, αλλιώς επιφέρει διοικητικές κυρώσεις.
- 13. Μηχανικός** Ο τεχνικός που αναλαμβάνει τη διάγνωση, τη συντήρηση και την επισκευή των μηχανικών μερών του ταξί. Για τον οδηγό ταξί ο μηχανικός αποτελεί βασικό συνεργάτη, καθώς το όχημα διανύει μεγάλο αριθμό χιλιομέτρων και οποιαδήποτε βλάβη ή παρατεταμένη ακινησία συνεπάγεται άμεση απώλεια εισοδήματος. Η σχέση μαζί του δεν αποτελεί μόνο επαγγελματική συναλλαγή, αλλά σχέση εμπιστοσύνης και σταθερής

συνεργασίας. Ο οδηγός ταξί συχνά δεν αλλάζει εύκολα μηχανικό, γιατί γνωρίζει το αυτοκίνητο, το ιστορικό του και τις αδυναμίες του.

- 14. Μπεκάς / Τρομπάς** Ο εξειδικευμένος τεχνικός που ελέγχει, καθαρίζει, ρυθμίζει, επισκευάζει ή αντικαθιστά τα μπεκ ψεκασμού, την αντλία καυσίμου και άλλα μέρη του συστήματος τροφοδοσίας του κινητήρα. Στη γλώσσα των οδηγών ταξί αποκαλείται «μπεκάς» ή «τρομπάς», ανάλογα με το εξάρτημα και το σύστημα στο οποίο ειδικεύεται.
- 15. Πλυντηριάς / Επαγγελματίας καθαρισμού οχημάτων** Η καθημερινή ονομασία του επαγγελματία που αναλαμβάνει τον εξωτερικό και τον εσωτερικό καθαρισμό του ταξί. Η εργασία του έχει ιδιαίτερη σημασία, καθώς το όχημα αποτελεί ταυτόχρονα χώρο εργασίας του οδηγού και χώρο υποδοχής και μεταφοράς επιβατών.
- 16. Πραγματογνώμονας** Ο ειδικός που εξετάζει ένα όχημα μετά από ατύχημα ή ζημιά, εκτιμά το κόστος αποκατάστασης και συντάσσει σχετική έκθεση, συνήθως για λογαριασμό ασφαλιστικής εταιρείας ή άλλου εμπλεκόμενου φορέα. Η εκτίμησή του επηρεάζει τη διαδικασία αποζημίωσης και επισκευής του ταξί.
- 17. Ταξιμετράς** Ο τεχνικός που αναλαμβάνει την εγκατάσταση, τη ρύθμιση, τον έλεγχο, τη σφράγιση και την επισκευή του ταξιμέτρου και, συχνά, του συνδεδεμένου εκτυπωτή. Στην επαγγελματική κουλτούρα των οδηγών ταξί έχει ιδιαίτερη σημασία, επειδή το ταξίμετρο αποτελεί το βασικό όργανο υπολογισμού του κομίστρου και συνδέεται με τη νομιμότητα, την επαγγελματική αξιοπιστία και τη σχέση εμπιστοσύνης μεταξύ οδηγού και επιβάτη. Η βλάβη του μπορεί να θέσει προσωρινά το όχημα εκτός εργασίας μέχρι την αποκατάστασή της.
- 18. Ταπετσέρης** Ο τεχνίτης που επισκευάζει, αντικαθιστά ή συντηρεί τα καθίσματα, τις ταπετσαρίες, τις επενδύσεις, την οροφή και γενικότερα το εσωτερικό του ταξί. Η εργασία του συνδέεται με την εμφάνιση και την καθαριότητα του οχήματος, καθώς και με την άνεση του οδηγού και των επιβατών.
- 19. Έμπορος / συντηρητής πυροσβεστήρων** Ο επαγγελματίας που αναλαμβάνει την πώληση, τον έλεγχο, τη συντήρηση και την αναγόμωση πυροσβεστήρων. Ο οδηγός ταξί οφείλει να φροντίζει σε τακτά χρονικά διαστήματα για τον έλεγχο της καταλληλότητας, της ημερομηνίας ισχύος και της λειτουργικής κατάστασης του πυροσβεστήρα του οχήματος.
- 20. Τζαμάς** Ο τεχνικός που επισκευάζει ή αντικαθιστά τα κρύσταλλα του ταξί, όπως το παρμπρίζ, τα πλαϊνά τζάμια, το μικρό σταθερό πλαϊνό κρύσταλλο και το πίσω τζάμι. Τα κρύσταλλα συνδέονται με την ασφάλεια, την ορατότητα, την προστασία από τις καιρικές

συνθήκες και τη συνολική εικόνα του οχήματος. Ο τζαμάς μπορεί επίσης να τοποθετεί αντηλιακές μεμβράνες.

- 21. Ψυκτικός αυτοκινήτων** Ο τεχνικός που ελέγχει, συντηρεί και επισκευάζει το σύστημα κλιματισμού του ταξί. Αναλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τον έλεγχο διαρροών, την πλήρωση του ψυκτικού υγρού και την επισκευή του συμπιεστή ή άλλων εξαρτημάτων. Η καλή λειτουργία του κλιματισμού είναι ιδιαίτερα σημαντική λόγω των πολλών ωρών παραμονής οδηγού και επιβατών μέσα στο όχημα.
- 22. Φανοποιός** Ο τεχνίτης που επισκευάζει το αμάξωμα του ταξί μετά από συγκρούσεις, χτυπήματα, βαθουλώματα ή άλλες φθορές. Η εργασία του συνδέεται με την αποκατάσταση της ασφάλειας και της εξωτερικής εικόνας του οχήματος, η οποία αποτελεί μέρος της επαγγελματικής παρουσίας του οδηγού. Η αναζήτηση ενός έμπειρου και αξιόπιστου φανοποιού αποτελεί συχνό θέμα συζήτησης μεταξύ των οδηγών.
- 23. Φρενάς** Ο τεχνικός που ελέγχει, επισκευάζει ή αντικαθιστά τα μέρη του συστήματος πέδησης του ταξί, όπως τα τακάκια, οι δίσκοι, οι σιαγόνες, τα υγρά φρένων και οι σωληνώσεις. Η εργασία του συνδέεται άμεσα με την ασφάλεια του οδηγού και των επιβατών, καθώς το ταξί κινείται συνεχώς σε αστικό περιβάλλον με συχνές στάσεις, φανάρια, κυκλοφοριακή συμφόρηση και απότομα φρεναρίσματα. Συχνό θέμα συζήτησης μεταξύ των οδηγών είναι ο αριθμός των χιλιομέτρων που αντέχει κάθε σύστημα πέδησης και η αναζήτηση του κατάλληλου συνδυασμού μεταξύ τακακιών και δισκόπλακας.

Σύμφωνα με τον Ν.1599/1986, δηλώνω υπεύθυνα ότι η παρούσα εργασία αποτελεί αποκλειστικά προϊόν προσωπικής μου εργασίας, δεν προσβάλλει κάθε μορφής δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας, προσωπικότητας και προσωπικών δεδομένων τρίτων, δεν περιέχει έργα/εισφορές τρίτων για τα οποία απαιτείται άδεια των δημιουργών/δικαιούχων και δεν είναι προϊόν μερικής ή ολικής αντιγραφής, οι πηγές δε που χρησιμοποιήθηκαν περιορίζονται στις βιβλιογραφικές αναφορές και μόνον και πληρούν τους κανόνες της επιστημονικής παράθεσης.