

Ο διάδρομος Νο XI

Α. Σιδηροδρομική Εγνατία

*του Χρήστου Κηπουρού {**

Πουθενά αλλού οι γραμμές των σιδηροδρόμων δεν είναι τόσο παλιές. Με εξαίρεση τη διπλή γραμμή Αθήνας- Θεσσαλονίκης, που κι αυτή τη μαγκανίζουν επί δεκαετίες, οι άλλοι σιδηρόδρομοι της χώρας, όλοι αιωνόβιοι παλαιόθεν, από τον ελκυστικό σε εκτροχιασμούς Πελοποννησιακό και τον Τρικούπικό Θεσσαλικό έως τον Οθωμανικό Βορειοελλαδικό, παραμένουν μέχρι σήμερα, όπως στις τελευταίες δεκαετίες του δέκατου ένατου αιώνα, όταν πρωτοκατασκευάστηκαν. Ο εικοστός αιώνας που από τη Δύση έως την άπω Ανατολή ήταν ο παραγωγικότερος, εδώ, είναι ο πιο αντιπαραγωγικός και αντισιδηροδρομικός. Εκτός των άλλων τραίνων, η χώρα έχασε και το τραίνο των τραίνων. Δεν θα υπήρχε σε όλη την Ευρώπη χειρότερο δίκτυο από το Ελληνικό οδικό, αν δεν υπήρχε το εγχώριο σιδηροδρομικό.

Είναι λυπηρό που τη σιδηροδρομική Βουλή και τον Τρικούπη, διαδέχθηκαν πλείστες όσες άβουλες Βουλές και κυβερνήσεις. Όμως αυτή είναι η αλήθεια. Η σημερινή μας διαφορά από την Ευρώπη είναι πολύ μεγαλύτερη από εκείνη του μεσοπολέμου. Αν όχι, ας μας πουν, ποιο είναι το Ελλαδικό Simplon. Είτε ως τεχνικό έργο είτε ως τραίνο. Αν είναι κάτι σήμερα η σιδηροδρομική Ελλάδα, είναι μια άγονη γραμμή. Η μόνη που την μοιάζει είναι η πολιτική Ελλάδα. Δεν μείναμε τυχαία πιο πίσω από το Μαρόκο, που κι αυτό ακόμη, προετοιμάζει την ενσωμάτωσή του στο Ευρωπαϊκό σύστημα σιδηροδρόμων. Ας μην αναφερθούμε στην ομάδα των χωρών της Νοτιανατολικής Ασίας που κυριολεκτικά πετάει. Ούτε στην επέκταση του δρόμου του μεταξιού, από την ιστορική του αφετηρία και παλιά αυτοκρατορική πρωτεύουσα, το Κινέζικο Σιάν έως την νέα παγκόσμια σιδηροδρομική πρωτεύουσα, το Τόκιο.

Πέραν των χαράξεων, ανάλογα ισχύουν ως προς τις υψηλές ταχύτητες, παρόλο που στη Γηραιά Ήπειρο, πολλές σιδηροδρομικές συνδέσεις πόλεων ανταγωνίζονται ήδη τις μεταξύ τους αεροπορικές. Από την άλλη, δεν είναι ευκαταφρόνητη η αναπτυξιακή σιδηροδρομική πραγματικότητα στις πρώην πλέον χώρες συνοχής, Ισπανία και Πορτογαλία. Το Ιβηρικό σιδηροδρομικό άλμα, που έγινε πρόσφατα μόλις, και σε διάστημα μικρότερο της δεκαετίας, βρίσκεται στις πρώτες θέσεις, πανευρωπαϊκά. Μια από τις όψεις του είναι η επιμήκυνση του δρόμου του μεταξιού, από τη Ρώμη, όπου κατέληγε, μέχρι την Πορτογαλική πρωτεύουσα και άλλες Ευρωπαϊκές. Πρόκειται για τη διηπειρωτική ένωση του Ειρηνικού με τον Ατλαντικό, και του Τόκιο με τη Λισσαβόνα, διαμέσου του Νότιου δρόμου της Ασίας, όσο της Ευρώπης.

Ας μην επεκταθούμε στο Βόρειο δρόμο και τη σύνδεση της Ιαπωνικής πρωτεύουσας με το Βερολίνο, διαμέσου της Ρωσίας και του διαδρόμου Νο II. Μια ένωση που επίσης διεκδικεί τον δρόμο του μεταξιού, ως ονομασία προέλευσης, έστω και αν αφορά τεχνητό μετάξι. Ας πάμε στη Γηραιά Ήπειρο με την ανέκαθεν έξυπνη τεχνολογική και πολιτισμένη επιστροφή στην ιστορία. Οφείλει όμως εδώ κανείς να προσθέσει ότι δεν αρκούν τα αισθήματα τιμής στο Μάρκο Πόλο. Ναι μεν το ομώνυμο πρόγραμμα της Ε.Ε. για τις συνδυασμένες μεταφορές που δεν βλάπτουν το φυσικό, ιστορικό και πολιτισμικό τοπίο, αποτελεί σοβαρό ενθύμιο μνήμης, όμως δεν φτάνει. Όπως δεν φτάνουν τα ευγενή μνημόσυνα του πνευματικού πατέρα του ίδιου δρόμου, του επίσης ευγενούς, Γερμανού γεωγράφου, Ferdinand von Richthofen. Το μείζον είναι άλλο. Είναι η αναγέννηση του δρόμου. Δηλαδή, ο σιδηρόδρομος του μεταξιού.

Αν κατά το 2003 και τα 120χρονα της Orient-Express, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε πλήθος από νέα σιδηροδρομικά έργα, το νέο έτος 2004, που συμπίπτει με τα 750 χρόνια από τη γέννηση του Ιταλού εξερευνητή, δίνεται μια νέα ευκαιρία.



Οι δέκα πανευρωπαϊκοί διάδρομοι και η πρόταση για τον XI

Μπορεί η Ελλάδα να προτείνει κάτι που αν και όφειλε να το είχε κάνει προ πολλού δεν το έκανε. Να ζητήσει στους δέκα διαδρόμους της Ευρώπης, να προστεθεί και άλλος ένας. Ο Νότιος διάδρομος Νο XI, Κωνσταντινούπολη- Πύθιο- Ηγουμενίτσα- Ιταλία: οδικός, υψηλών ταχυτήτων σιδηροδρομικός, ενεργειακός, θαλάσσιος, οινικός, γαστρονομικός, πολιτισμικός, ακαδημαϊκός, τουριστικός κλπ. Κύριο προσόν του είναι η κεντρικότητα. Την πιστοποιούν όλα τα σημεία του Ορίζοντα. Είναι ένας άξονας που δεν περιορίζεται σε ρόλους υποδοχέα των φορτίων και των ροών των διαδρόμων Νο IV, IX και X, Βορά- Νότου. Πέραν της Μεσογειακότητας και του γεωοικονομικού του προβαδίσματος απέναντι στο διάδρομο Νο VIII, αποτελεί σημαντικό κομμάτι του δρόμου του μεταξιού, Ανατολής- Δύσης. Μπορεί ο τελευταίος αυτός να έχει ένα μεγάλο παγκόσμια ιστορικό και πολιτισμικό βάρος και πλήθος από εναλλακτικές διαδρομές στην Ανατολική Μεσόγειο, όμως για την περίπτωση την οποία συζητάμε, ενισχύεται επιπλέον, από πλήθος μικρών και μεγάλων, συμβολικών έστω, ατού. Στην πρώτη κατηγορία μπορεί κανείς να κατατάξει την καθοδόν ευρισκόμενη πόλη-κιβωτό του Ελληνικού μεταξιού, το Σουφλί. Στη δεύτερη, την πολύμορφη ένωση των δυο ιστορικών πρωτευουσών της Ρωμανίας καθώς και δύο τελικών προορισμών του δρόμου των μεταξιού.

Ας υποθέσουμε τέλος, ότι παρόλα αυτά, δεν γίνεται δεκτή μια τέτοια Ελληνική πρόταση, όπως ο διάδρομος Νο XI. Ταυτόχρονα όμως, είναι βέβαιο, ότι κανείς στις Βρυξέλλες δεν πρόκειται να αρνηθεί την ένταξη, έστω μόνο, της σιδηροδρομικής Εγνατίας, Ηγουμενίτσας Πυθίου. Επίσης το να γίνει αυτό από κοινού με τις υπό ένταξη Ελληνικές και Ευρωπαϊκές σιδηροδρομικές γραμμές. Οι πολιτισμένες χώρες, ακόμη και οι μη ανεπτυγμένες, παρόμοια ζητήματα, από την επεξεργασία τους έως την εισαγωγή, προώθηση, υπεράσπιση και επιτυχή έκβαση, τα θεωρούν ρουτίνα αν όχι διπλωματικό και πολιτικό ψωμοτύρι. Όλες πλην Αθηνών.

* Τα Β & Γ μέρη της μελέτης, με τίτλους: “Πύθιον” & “Τρία νέα είδη Εγνατίας”, θα δημοσιοποιηθούν τις επόμενες εβδομάδες.