

Την μεσαία μέρα του τριήμερου της 25ης, την Κυριακή, χρειάστηκαν μόλις δυο ώρες και 18 λίτρα πετρελαίου για να διασχίσουμε την απόσταση ανάμεσα στην Αθήνα και την Καλαμάτα. Σε άλλα 50 λεπτά παρκάραμε εκεί που σταματούσε ο δρόμος, στην μπούκα της παραλίας της Βοϊδοκοιλιάς.

Μια ελαφρά συννεφιά ρυτίδωνε, κατά τόπους, τον ουράνιο θόλο, ενώ ισχυροί νοτιάδες σάρωναν το νότιο Ιόνιο, τον όρμο του Ναβαρίνου και ανάδευαν τα νερά της λίμνης του Διβαριού.



Ο κλειστός κολπίσκος της Βοϊδοκοιλιάς, προστατευόταν από τις σπηλιάδες του Νοτιά. Τέσσερις – πέντε εκδρομείς είχαν το απαιτούμενο θάρρος να βουτήξουν στα κρύα νερά, ενώ λίγες παρέες κάθονταν παρά θιν αλός, ή περπατούσαν στους αμμόλοφους.

Ένας τοπικός αγρότης πρέπει να έβγαλε καλό μεροκάματο καθώς απασχολήθηκε αρκετά μέχρι να ξεκολλήσει ένα μαύρο (Very tarmac edition!) Cherokee, του οποίου ο οδηγός είχε την αφέλεια να νομίσει ότι μπορεί να διασχίσει εποχούμενος την παραλία. Στα πρώτα 100 μέτρα, οι τροχοί είχαν σκάψει τέσσερις μεγάλες λακκούβες, τα σπόιλερ (!) είχαν έρθει περασιά με την άμμο και η κοιλιά του άσχημου αμερικάνικου θηρίου σφηνώθηκε στην παραλία. Η πρώτη απόπειρα απεγκλωβισμού δεν ευδοκίμησε. Μετά παρέλευση μιας ώρας, κατέφθασε έτερος γεωργικός ελκυστήρας, προφανώς ισχυρότερος και κατάφερε να στείλει το όχημα και τον οδηγό του, εκεί που ανήκουν, στους δρόμους.



Η επόμενη ατραξιόν ήταν σαφώς πιο ενδιαφέρουσα, ομορφότερη και πιο ταιριαστή στο περιβάλλον. Δυο νεαροί, χαράκωναν τα νερά με χάρη και δύναμη εκμεταλλευόμενοι τον ισχυρό άνεμο, που φούσκωνε τους θόλους των κάιτ σέρφ τους. Άλλαξαν κάποιες κουβέντες μεταξύ τους, κάτι σαν καλή χρονιά, προφανώς ήταν η πρώτη φετινή τους εξόρμηση και συνέχισαν να πλανάρουν στη θάλασσα και ενίοτε να εκτελούν μικρές πτήσεις, πάνω από αυτή.



Η Βοϊδοκοιλιά αποτελεί, ακόμα, ένα καλό παράδειγμα μη τουριστικής υπερβολής.

Θα ήταν μέγα σφάλμα αν υποθεθεί ότι υπήρχε έστω και η σκέψη της «αξιοποίησης». Το οποιοδήποτε κτίσμα, η οποιαδήποτε παρέμβαση, ακόμα και το στήσιμο μιας οργανωμένης παραλίας θα ήταν τεράστια προσβολή για τον χώρο.

Όχι από οικολογικής, μόνο, πλευράς, θέμα το οποίο αγνώω στη βάση του, αλλά από αισθητικής άποψης.

Ότι μοναδικό υπάρχει σε αυτή τη γωνιά της Μεσσηνιακής γης θα καταρρεύσει αν υποθεθεί ότι πραγματοποιείται οποιαδήποτε παρέμβαση.

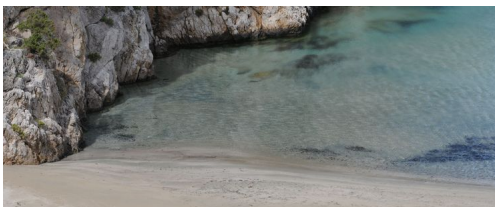
Επειδή όμως το θέμα έχει και οικονομικό περιεχόμενο, η άποψη ενός πολίτη που ζει μακριά από τον συγκεκριμένο τόπο, ίσως να είναι και επικίνδυνα ελιτίστικη.

Εννοώ ότι δεν είναι σωστό να αποφασίζει κάποιος ερήμην των «ιθαγενών» για το μέλλον τους. Από την άλλη είναι εξ' ίσου λάθος να θεωρούν οι ντόπιοι, ότι έχουν την αποκλειστική νομή της γης και της θάλασσας.

Δεν μπορώ να ξέρω ποιο ακριβώς είναι το σημείο που η τουριστική αξιοποίηση αρχίζει να γίνεται επιζήμια για τον τόπο και τις επόμενες γενιές. Μπορώ όμως να θυμηθώ μερικές εικόνες:

Όπως π.χ. πριν δέκα χρόνια όταν επισκέφθηκα ένα όχι παραθαλάσσιο οικισμό στη Σκιάθο. Η παρέα προμηθεύτηκε τυριά από τον τοπικό τυροκόμο, ενώ μια κυρία έπλεκε στον αργαλειό της. Μας πληροφόρησε ότι ήταν ο μοναδικός, λειτουργικός στο νησί. Μια παράδοση πέθαινε, εκεί μπροστά στα μάτια μας.

Όπως πριν από 25 χρόνια όταν έφθασα στην Γλυφάδα της δυτικής Κέρκυρας. Είχαν περάσει άλλα 17 χρόνια από την τελευταία επίσκεψη. Την είχα αφήσει μια εξωτική παραλία και βρήκα μια πολιτεία, ένα χωριό με γιγαντιαία ξενοδοχεία, αγορές, καταστήματα, κατοικίες.



Όπως η Κινέτα, ο καλοκαιρινός τόπος με τις πιο παλιές μου αναμνήσεις. Έως το τέλος της δεκαετίας του '80 συντηρούσε μια εικόνα σχετικά τακτοποιημένη. Είχε μια δομή καθαρά θερινή. Βοηθούσε σε αυτό η ρύπανση της θάλασσας που δεν αποτελούσε και τον καλύτερο μαγνήτη. Ήταν ένα πρόβλημα που συμμαζεύτηκε σε πολύ μεγάλο βαθμό με την δημιουργία

του βιολογικού καθαρισμού στην Ψυτάλλεια. Η θάλασσα καθάριζε, η εθνική οδός διαπλατύνθηκε, η Αττική οδός έδωσε ταχύτατη πρόσβαση, ο προαστιακός αντικατέστησε τα βαγόνια του Ο.Σ.Ε. και η «ανάπτυξη» άρχισε.

Διώροφες, τριώροφες κατασκευές, καλοριφέρ, δορυφορικές κεραιές, οργανωμένες πλαζ, κλαμπς, πληθώρα καταστημάτων ακόμα και φανοποιείες. Τα πάντα που απαιτούνται σε οργανωμένες πολιτείες. Τα σκουπίδια βεβαίως ξεχειλίζουν κάθε Κυριακή από τους κάδους ή κοσμούν τις όχθες των ξεροπόταμων. Τα μπάζα παρομοίως. Με λίγες λέξεις, ο τόπος έχασε τη ομορφιά του, έχασε τη θερινή του ήσυχη σαγήνη, έχασε την απλότητά του και μαζί με αυτά έχασε και την ταυτότητα του, καθώς μεταβλήθηκε σε Αθηναϊκό προάστιο.

Όπως με την παραλία του Αη Γιώργη στη Νάξο. Τον '73 που πρωτοβρέθηκα εκεί και πέρασα πέντε αξέχαστες μέρες, καταγράφηκε στην μνήμη μου σα κάτι το εξόχως γοητευτικό. Μόλις δεκατρία χρόνια αργότερα δεν αναγνώρισα τίποτα. Τα πάντα είχαν αλλάξει. Ο αστικός ιστός της πόλης της Νάξου είχε φτάσει έως εκεί, είχε κτισθεί.

Για να μην κάνω λόγο για πιο ακραία παραδείγματα όπως η Μύκονος, ή το «λιβάδι» του Παρνασσού και τόσα άλλα μέρη σε όλη, σχεδόν, την Ελλάδα.



Στην συνείδησή μου όλες αυτές οι εικόνες δεν ανταποκρίνονται στο ιδανικό μοντέλο της τουριστικής ανάπτυξης και πολύ περισσότερο δεν είμαι καθόλου βέβαιος ότι ο οποίος παραγόμενος πλούτος από αυτή τη δραστηριότητα παραμένει στους τόπους όπου παράγεται. Όπως επίσης δεν είμαι καθόλου σίγουρος, για το οποίο ποσοστό που παραμένει στον τόπο, αν υπάρχουν οι υποδομές και κυρίως η παιδεία ώστε να αξιοποιηθεί θετικά.

Τέλος πάντων, αυτό που νοιώθω είναι, ότι η έννοια της τουριστικής ανάπτυξης που

κυριαρχεί εδώ και μισό αιώνα, παραμορφώνει τη χώρα περισσότερο από ότι την αναδεικνύει.

Όλα τούτα επεξεργαζόμουν καθώς έπαιρνα το δρόμο του γυρισμού. Οκτώ περίπου ώρες, μετά την άφιξη μας στην Καλαμάτα, έπειτα από τις βουτιές στη Βοϊδοκοιλιά, τις βόλτες στο Ρωμανό, την περιπλάνηση στην παραλία της πόλης όπου οι καφετέριες έσφουζαν από πελατεία και ένα δείπνο στις βόρειες παρυφές της πόλης, στο ταβερνείο της οδού Καλιπάτειρας, ξαναφθάναμε στη πλατεία όπου καταλήγει η νέα εθνική οδός, που συνδέει την πρωτεύουσα της Αρκαδίας με την πρωτεύουσα της Μεσσηνίας.

Τεράστια συντόμευση, αυτό το τμήμα με εξαιρετική σήμανση ιδιαίτερα πυκνό φωτισμό για μεγάλα διαστήματα, μια κατασκευή υψηλών προδιαγραφών, η οποία στις μέρες μας φαντάζει σαν πολυτελής δαπάνη. Το αυτό ισχύει και για το κομμάτι από την Τρίπολη έως την Αθήνα. Δεν κατάφερα να ερμηνεύσω γιατί πρέπει να υπάρχουν χιλιόμετροδείκτες ανά εκατό μέτρα. Αν υποθεθεί ότι η απόσταση Τρίπολης Κορίνθου είναι 80 χιλιόμετρα απαιτούνται 1600 ταμπελάκια (από 800 σε κάθε ρεύμα) και δεν γνωρίζω με τι να τα πολλαπλασιάσω ώστε να φτάσω σε ένα ασφαλώς υπολογισμένο κοστολόγιο.

Άλλες δυο ώρες και άλλα 18 λίτρα πετρελαίου χώριζαν την απόσταση Καλαμάτας Αθήνας. Μια απόσταση, που πριν εικοσιτρία χρόνια χρειαζόταν υπερδιπλάσιο χρόνο για να διανυθεί και πιθανότατα περισσότερα καύσιμα. Υποπτεύομαι ότι αυτό αποτελεί θετική εξέλιξη, σωστό μοντέλο ανάπτυξης. Ασφαλώς και δεν είναι δωρεάν, καθώς απαιτείται το ποσόν των 31,60 ευρώ, ή 10.767 παλαιών (καλών;) δραχμών για το Αθήνα – Καλαμάτα – Αθήνα, συμπεριλαμβανομένης της Αττικής οδού για το κόστος των επτά συν επτά διοδίων. Βεβαίως χάθηκε ολότελα το τοπικό χρώμα. Σταθμοί καυσίμων με μικρές αγορές προμηθεύουν τους ταξιδιώτες τυποποιημένα προϊόντα όπως ακριβώς στην άλλη άκρη της Ελλάδας ή της Ευρώπης. Από την άλλη, εξυπηρετούνται καλύτερα, ταχύτερα όλοι οι κάτοικοι που διαμένουν κοντά στον οδικό άξονα.

Καλοδεχούμενη λοιπόν η συγκεκριμένη εξέλιξη και για όσους θα νοσταλγήσουν δρόμους όπως η ανάβαση του Κωλοσουρτή ή η κατάβαση στα στροφιλίκια της Μεγαλόπολης, θα είναι εκεί, έτοιμοι να υποδεχτούν τους ρομαντικούς που είτε επειδή επιμένουν να θυμούνται κάτι από το παρελθόν καλύτερο απ' ότι ήταν, είτε διότι κουράστηκαν με την “ανάπτυξη”, είτε επειδή διαφωνούν με την “αξιοποίηση”, είτε όλα αυτά μαζί θα περνούν καλύτερα σε δρόμους ταλαίπωρους, άδειους πια από τροχοφόρα αλλά γεμάτους ιστορία, παρά στα σύγχρονα οδικά δίκτυα.

