

Μαργαρίτα Δρίτσα

ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ
ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ

Μία από τις αναγκαίες συνθήκες για την ανάπτυξη του σύγχρονου τουρισμού υπήρξε η αύξηση των ταξιδιωτών που προκλήθηκε ως συνέπεια των οικονομικών, κοινωνικών και τεχνολογικών αλλαγών στην Ευρώπη. Παράλληλη ήταν η επίδραση από την εξέλιξη των μεταφορών και των συγκοινωνιών και η σημαντική μείωση του χρόνου μετακινήσεων και του ταξιδιού. Μέχρι τις αρχές του 20ού αιώνα, η έλευση των νέων μέσω συγκοινωνιών συνέπεσε με την αύξηση σχεδόν παντού των εισοδημάτων, την αποδέσμευση χρόνου από την εργασία, την διεύρυνση της εκπαίδευσης, την ένταση του διεθνούς εμπορίου και των συναλλαγών, τη συνακόλουθη διοργάνωση μεγάλων διεθνών εκθέσεων και άλλων εκδηλώσεων σε όλες τις ευρωπαϊκές πρωτεύουσες μέχρι και τη δεκαετία του 1910. Επίσης με την εντατικότερη διπλωματική εκπροσώπηση και τη μεγαλύτερη συστηματοποίηση των διαπραγματεύσεων μεταξύ των κρατών με πολυάριθμες αποστολές οι οποίες συνεδρίαζαν σε διάφορες χώρες και ειδικά κέντρα. Νέα αστικά κοινωνικά στρώματα, μορφωμένα αλλά με έντονες εισοδηματικές διαφορές και ιδεολογικά οράματα είχαν αναδυθεί μετά τη Βιομηχανική Επανάσταση, ενώ παράλληλα εμφανίστηκαν άλλες κατηγορίες ιδιαίτερα εύπορων επαγγελματιών που υιοθετούσαν τις προτιμήσεις προγενέστερων αριστοκρατών ταξιδιωτών και επηρέαζαν τα καταναλωτικά και ταξιδιωτικά πρότυπα των υπόλοιπων Ευρωπαίων πολιτών. Η μεγαλύτερη ταχύτητα που συνεπάγονταν τα νέα μέσα μεταφοράς, η πολυτέλεια και άνεση που διέθεταν, καθώς και η μεγάλη χωρητικότητα πλοίων και σιδηροδρόμων επέτρεψαν κατά τον 19ο αιώνα



την ταχύτερη κινητικότητα μεγαλύτερου αριθμού επισκεπτών που διέθεταν λιγότερο χρόνο απ' όσο χρειάζονταν προηγουμένως για να οργανωθούν και να μετακινηθούν είτε ατομικά είτε ομαδικά ως περιηγητές.

Για πολλές δεκαετίες στον ίδιο αιώνα η μετακίνηση προς την Ελλάδα και στην Αθήνα γινόταν με πλοία που ξεκινούσαν συνήθως από τη Νάπολη της Ιταλίας ή την Τεργέστη ή τη Μασσαλία στη νότια Γαλλία με κατεύθυνση κάποιο ελληνικό λιμάνι, αρχικά την Πάτρα, αργότερα το Λουτράκι ή το Νέο Φάληρο, πριν συγκεντρωθεί η κίνηση σχεδόν αποκλειστικά στον Πειραιά. Στις πόλεις αυτές αφετηρίας αλλά και σε άλλα ιταλικά και γαλλικά λιμάνια οργανώνονταν οι ταξιδιώτες είτε ατομικά είτε ως ομάδες από ειδικούς πράκτορες που αναλάμβαναν την εξεύρεση οδηγών και ξεναγών, των γνωστών δραγουμάνων, επιβιβάζονταν στα πλοία και μετά την αποβίβαση στην Ελλάδα συνέχιζαν έφιπποι ή με άμαξες για την Αθήνα κι από εκεί για άλλες πόλεις. Αν αποβιβάζονταν στην Πάτρα, συνέχιζαν περνώντας από διάφορες τοποθεσίες και μικρότερες πόλεις κατά μήκος της Δυτικής Ελλάδας με παρακάμψεις προς την Ολυμπία ή τους Δελφούς και με επισκέψεις σε άλλες τοποθεσίες του Κορινθιακού κόλπου όπως π.χ. το Δερβένι, το Αίγιο κ.ά.

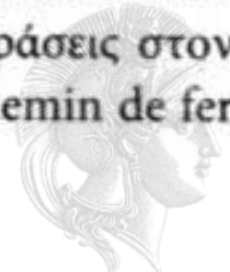
Σταδιακά, η οργάνωση ομαδικών και ατομικών ταξιδιών πραγματοποιείτο από νεότερους επιχειρηματίες, τους ταξιδιωτικούς πράκτορες που είχαν προκύψει από τη μετεξέλιξη των παλιών δραγουμάνων. Οι μετακινήσεις για λόγους αναψυχής κυρίως συστηματοποιήθηκαν περισσότερο με τη συνέργεια μεγάλων εκδοτικών οίκων, οι οποίοι είχαν αρχίσει να εμπορευματοποιούν την προγενέστερη ταξιδιωτική λογοτεχνία τυποποιώντας τόσο τις πληροφορίες για τα αξιοθέατα όσο και τα προγράμματα επισκέψεων και γνωριμίας νέων χωρών και λιγότερο γνωστών λαών. Τα βιβλία που άρχισαν να κυκλοφορούν παρείχαν πλήθος πληροφοριών, με αποτέλεσμα να συμπύσσεται η άλλοτε πολύμηνη επίσκεψη για την ανακάλυψη του αυθεντικού σε λίγες εβδομάδες ή ακόμη και μερικές ημέρες.¹ Στους ταξιδιωτικούς οδηγούς που προέκυψαν από αυτή τη διαδικασία δεν δημοσιεύονταν μόνον ακτοπλοϊκά και σιδηροδρομικά δρομολόγια για τις χώρες προορισμού των ταξιδιωτών, αλλά διαφημιζόνταν πλέον τακτικά εταιρείες – ακτοπλοϊκές και

1. Για το ρόλο των Ευρωπαϊκών εκδοτικών οργανισμών και τη δημιουργία της πρώιμης τουριστικής αγοράς, βλ. Margarita Dritsas, «From Travellers Accounts to Travel books and Guide Books. The Formation of a Greek Tourism Market in the 19th century» *Tourismos* 1:1(2006), σ. 27-52. Για το ζήτημα της κινητικότητας στον τουρισμό βλ. J. Orrg, «Social networks, mobile lives and social inequalities», *Journal of Transport Geography* 21 (2012), σ. 24-30.

σιδηροδρομικές – πρακτορεία ταξιδιών, καταλύματα, εστιατόρια, τράπεζες, εμπορικά καταστήματα και πλειάδα επαγγελματιών. Η ταχύτητα μετάβασης στους διάφορους προορισμούς και η συμπίεση του χρόνου είχε και μία άλλη συνέπεια: οδήγησε δηλαδή σε αξιοπρόσεκτη μείωση του κόστους του ταξιδιού, καθιστώντας το προσιτό σε ευρύτερες κοινωνικές κατηγορίες και επέτρεψε έτσι την διάχυση της ιδέας της περιήγησης και αναψυχής σε ευρύτερες γεωγραφικές περιοχές που αναφέρονταν στα έντυπα και στις προφορές των πρακτόρων. Σταδιακά, η αυξημένη ζήτηση που δημιουργήθηκε για μετακινήσεις όλων των ειδών επέτρεψε τη γενίκευση της βελτίωσης των υπηρεσιών από τα μέσα συγκοινωνίας και τους φορείς εξυπηρέτησης των ταξιδιωτών. Άλλη συνέπεια, ειδικά για τους σιδηροδρόμους, ήταν η προσπάθεια των επιχειρήσεων όχι μόνο να διατηρήσουν την πελατεία τους που στην αρχή ήταν περιορισμένη, αλλά να την πολλαπλασιάσουν επενδύοντας και σε συναφείς τομείς, όπως η φιλοξενία ταξιδιωτών, με την οικοδόμηση, αγορά και ανακαίνιση ή επέκταση παλαιότερων ξενοδοχείων, εστιατορίων, ξενώνων και άλλων υπηρεσιών αναψυχής. Η στρατηγική αυτή διευκόλυνε ακόμη περισσότερο την οργάνωση των ταξιδιών και μείωσε το κόστος των εξορμήσεων. Ενώ ο σιδηρόδρομος απευθυνόταν σε ευρέα κοινωνικά στρώματα, οι ακτοπλοϊκές εταιρείες ακολούθησαν άλλη στρατηγική, η οποία στόχευε κυρίως σε εύπορους ταξιδιώτες. Αφού μάλιστα η ξενοδοχειακή υποδομή σε πολλές πόλεις και χώρες δεν ήταν επαρκώς αναπτυγμένη ή δεν θεωρείτο κατάλληλη για το επίπεδο φιλοξενίας που απαιτούσε η συγκεκριμένη πελατεία, επινόησαν το νέο είδος ναυτικής περιήγησης, την κρουαζιέρα με συγκεκριμένους προορισμούς και σταθμούς και με αποκλειστικό σκοπό την περιήγηση και ψυχαγωγία. Οι ταξιδιώτες διέμεναν, σιτίζονταν και διασκέδαζαν με μουσική, χορό και θεάματα στο πλοίο ενώ αποβιβάζονταν για περιορισμένο χρόνο στα διάφορα λιμάνια απ' όπου τους παρελάμβαναν οδηγοί για να τους ξεναγήσουν στα αξιοθέατα της περιοχής. Στην περίπτωση αυτή συμπτύσσονταν πολλές από τις διαστάσεις του περιηγητικού ταξιδιού.

Η ανάπτυξη των συγκοινωνιών, ατμοπλοϊκών και κυρίως σιδηροδρομικών, στην πρώτη αυτή φάση εξέλιξης του τουρισμού κατά τον 19ο αιώνα, επέδρασε θεαματικά στην αποκρυστάλλωση της έννοιας του προορισμού,²

2. Η έννοια συνδυάζει έναν οποιοδήποτε συγκεκριμένο φυσικό γεωγραφικό χώρο που διαθέτει υποδομές φιλοξενίας, εστίασης, προσφέρει δραστηριότητες αναψυχής και επικοινωνία με άλλους συνταξιδιώτες. Για την ανάπτυξη σιδηροδρόμων και τις επιδράσεις στον τουρισμό βλ. Cédric Humair, «Ville, tourisme et transport : la compagnie du chemin de fer



και καθιέρωσε τη γεωγραφική διεύρυνση των περιηγητικών διαδρομών και τη συστηματική οργάνωση υποδομών σε μη ανεπτυγμένες ακόμη τουριστικές περιοχές. Κατ' αντιστοιχία, η επέκταση των σιδηροδρομικών δικτύων επέτρεψε να ενσωματωθούν στα παραδοσιακά εμπορικά δρομολόγια νέες περιοχές, απομονωμένες μέχρι τότε λόγω γεωγραφικών εμποδίων, όπως ήταν ορεινά θέρετρα, χειμερινά κέντρα διακοπών, παραλιακές ζώνες, καθώς και δραστηριότητες που παρέμεναν περιθωριακές αλλά που γρήγορα θα εξελίσσονταν, όπως η ορειβασία και η πεζοπορία, ο αλпинισμός, άλλα χειμερινά σπορ, οι περίπατοι στις παραλίες και η διασκέδαση στις ειδικές εγκαταστάσεις, όπως οι προβλήτες αναψυχής.³ Την ίδια περίοδο, ο σιδηρόδρομος ευνόησε ιδιαίτερα τόσο τον τουρισμό στην Ελβετία όσο και την ανάπτυξη των μεγάλων ιαματικών κέντρων στη Δυτική και Κεντρική Ευρώπη. Επικράτησε μάλιστα συχνά μια ιδιαίτερη αρχιτεκτονική των κτιρίων που στέγασαν τις υπηρεσίες τουρισμού προσδίδοντας ενιαία ταυτότητα και ομοιομορφία στα κέντρα αυτά στις διάφορες χώρες (Ιταλία, Γερμανία, Βέλγιο, Βρετανία, Γαλλία, Ελβετία, ακόμη και στην Ελλάδα που η τάση αναπτύχθηκε κάπως αργότερα).⁴

Πολύ πριν κατασκευαστούν τα σύγχρονα οδικά δίκτυα, ο σιδηρόδρομος διευκόλυνε επίσης τα कारαβανια των τουριστών να βρεθούν απ' ευθείας στο κέντρο μεγάλων και μικρότερων πόλεων, επιτρέποντας να αναπτυχθεί ο πολιτιστικός τουρισμός με επίκεντρο τις επισκέψεις σε μουσεία, την παρακολούθηση θεατρικών παραστάσεων και μουσικών εκδηλώσεων, την παράταση των διακοπών πέραν των επισκέψεων σε απομακρυσμένους αρχαιολογικούς χώρους και ιστορικά μνημεία. Η άνεση του ταξιδιού συνοδευόταν τώρα από την ευχάριστη παραμονή σε πολυτελή καταλύματα. Η διάχυση των νέων «μορφών αναψυχής» («προϊόντων» όπως θα τις αποκαλούσαν σήμερα οι επαγγελματίες του τουρισμού), ιδιαίτερα με την ενσωμάτωση νέων περιοχών όπου δεν προϋπήρχαν υποδομές άξιες λόγου, επιτεύχθηκε μέσο του συστηματικού σχεδιασμού από εταιρείες σιδηροδρόμων κυρίως σε συνεργασία

Lausanne-Ouchy (1869-1914)», *Entreprises et Histoire* 47. (Le tourisme) (2007), σ. 11-25. L. Tissot, *Naissance d'une industrie touristique : les Anglais et la Suisse au 19^{ème} siècle*, Lausanne, Payot, 2000. L. Tissot, C. Humair, *Le tourisme Suisse*, 2011.

3. Χαρακτηριστικό παράδειγμα εγκαταστάσεων αναψυχής του 19ου αιώνα είναι το γνωστό Royal Pavillion και η μεγάλη εξέδρα περιπάτου στο Brighton της νότιας Αγγλίας. Το πρότυπο αυτό αντέγραψαν πολλά άλλα παραθαλάσσια θέρετρα αργότερα.

4. Βλ. Margarita Dritsas, *Water, Culture and Leisure: From Spas to Beach tourism in Greece during the Nineteenth and Twentieth Centuries*, στο Susan Anderson (επιμ.), *Water, Culture and Leisure*, Oxford/N.Y., Berg Public, 2002, σ. 193-208.

με τοπικούς και οικονομικούς φορείς που ασχολούνταν με την απαραίτητη οργανωτική υποδομή για τη φιλοξενία, εστίαση, ξενάγηση, αποτύπωση των εντυπώσεων και αναμνήσεων, διαφήμιση και καλλιέργεια των νέων τάσεων και προτύπων κατανάλωσης και ταξιδιού. Οι νέες αυτές επιχειρηματικές στρατηγικές αποσκοπούσαν να εξασφαλίσουν μακροπρόθεσμη προοπτική ανάπτυξης και συνακόλουθης κερδοφορίας μέσω του πολλαπλασιασμού και της σταθερότητας στη ροή των διακινούμενων επιβατών. Από την άλλη πλευρά, επέτρεψαν την αξιοποίηση περιφερειών όπως ορεινές περιοχές ή άλλες άγονες εκτάσεις, τη δημιουργία επιχειρηματικών ευκαιριών και τη διατήρηση των εντόπιων πληθυσμών.

Χαρακτηριστικά παραδείγματα αυτού του τύπου τουριστικής ανάπτυξης, ιδιαίτερα όσον αφορά στο ρόλο των σιδηροδρόμων και την καθετοποίηση της τουριστικής βιομηχανίας, αποτέλεσαν χώρες όπως η Ελβετία, η Γαλλία και η Γερμανία, ασφαλώς και η Ιταλία η οποία είχε προηγηθεί και ανήκε ήδη στους δημοφιλείς προορισμούς της βρετανικής αριστοκρατίας. Προϊόντος του 19ου αιώνα, οι επισκέπτες προέρχονταν από τη μεγαλοαστική και μεσοαστική τάξη από τις δύο όχθες του Ατλαντικού. Γύρω από τον τουρισμό αλλά και τους σιδηροδρόμους άρχισε παράλληλα να αναδύεται μια ιδιότυπη βιομηχανία με διάφορους κλάδους, όπως ματισμό και μόδα του ταξιδιού και των διακοπών, ταξιδιωτικές αποσκευές, αθλητικό ματισμό και άλλα απαραίτητα συνοδευτικά είδη, εργαστήρια αναμνηστικών αντικειμένων όπως κάρτες, φωτογραφίες, κεραμικά, ξύλινα, μεταλλικά, γυάλινα και άλλα αντικείμενα που αναδείκνυαν τα αξιοθέατα και τον λαϊκό πολιτισμό των διαφόρων περιοχών, εκδόσεις, τρόφιμα και πληθώρα άλλων προϊόντων. Οι κλάδοι αυτοί, συνδεδεμένοι συχνά με τους σιδηροδρόμους, χαρακτηρίζονταν από ενιαία στρατηγική ως προς την οργάνωσή τους και την προώθηση τοπικών προϊόντων της κάθε χώρας ή περιοχής, αποτυπώνοντας το «αυθεντικό» και το «τοπικά ιδιαίτερο». Τα στοιχεία αυτά αναζητούσαν ανέκαθεν οι περιηγητές, μετέπειτα οι τουρίστες. Για τον επισκέπτη η οργάνωση του ταξιδιού από τους διάφορους φορείς που προαναφέρθηκαν δημιουργούσε μια νέα ταυτότητα μέσω της πρότασης: «ήμουν κι εγώ εκεί, μετείχα στην εμπειρία, αποτελώ μέλος της παγκόσμιας ομάδας τουριστών», προωθώντας την έννοια ενός

5. Μαργαρίτα Δρίτσα, *Ευρωπαϊκός Τουρισμός και Πολιτισμός: Ιστορία και Εθνικές Προσεγγίσεις*. Αθήνα, Εκδ. Λιβάνη, 2007 (Επιμέλεια και συγγραφική συμμετοχή. Δίγλωσση έκδοση ελληνικά και αγγλικά).

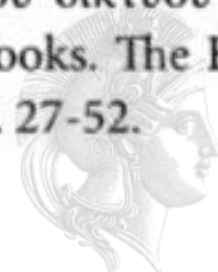
παγκόσμιου δικτύου, που οι ομοιόμορφοι ταξιδιωτικοί οδηγοί διέχεαν για τους χρήστες τους.⁶

Η ανάπτυξη των σιδηροδρόμων οδήγησε σε εκδημοκρατισμό του ταξιδιού και σε μεγαλύτερη οικονομική προσέγγιση και πολιτισμική ώσμωση των ευρωπαϊκών χωρών. Ως προς την ανάπτυξη του φαινομένου του τουρισμού, συνέβαλε στη δημιουργία ενός ομοιογενούς πλέγματος βασικών υποδομών και καταναλωτικών προτύπων για την τουριστική αξιοποίηση ολόκληρων χωρών. Το ευρωπαϊκό πρότυπο έγινε αντικείμενο μίμησης και οδήγησε σε μεγαλύτερη ακόμη ανάπτυξη του τουρισμού στις ΗΠΑ, στην Αυστραλία και αλλού.

Η ευρωπαϊκή εμπειρία

Ο τουρισμός και οι προοπτικές που δημιουργήθηκαν άσκησαν μεγάλη επίδραση στο επίπεδο της τεχνολογίας καθώς υπήρξε εξαιρετική πρόοδος σε πολλές χώρες, π.χ. στην Ελβετία σε περιοχές των Άλπεων, όπου για πρώτη φορά εξασφαλίστηκε πρόσβαση σε μεγάλο αριθμό επισκεπτών χάρη στην άμεση ηλεκτροδότηση νέου και πυκνού σιδηροδρομικού δικτύου. Οι γεωγραφικές και γεωλογικές δυσκολίες του εδάφους απαίτησαν ειδικές κατασκευές, όπως τη διάνοιξη πολλών χιλιομέτρων σηράγγων σε μεγάλο υψόμετρο κατά μήκος μεγάλων ορεινών όγκων. Οι κεφαλαιακοί πόροι που απαιτήθηκαν ήταν σημαντικοί, ωστόσο η διοικητική διάρθρωση και η πολιτική δομή της Ελβετίας με τα ημιαυτόνομα καντόνια, η λειτουργία ήδη σημαντικών χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων και η πλήρης μελέτη των συνθηκών από ειδικούς επέτρεψαν να αντληθούν τα απαραίτητα κεφάλαια χωρίς να χρειασθεί σοβαρή συνδρομή από ξένους δανειστές. Πολύ σύντομα, καντόνια όπως το Valais (στη νότια Ελβετία) με την παράπλευρη παραγωγή κτηνοτροφικών προϊόντων και την προωθημένη οινοποιία του αναδείχθηκε σε πρωτοπόρο του ελβετικού τουρισμού. Σχεδόν αμέσως αναπτύχθηκε εξειδικευμένο σύστημα εκπαίδευσης για νέους ανθρώπους που απασχολήθηκαν στο νέο τομέα, με την ίδρυση ανωτάτων σχολών τουρισμού. Σύντομα η Ελβετία μπόρεσε να αναδειχθεί σε παγκόσμιο κέντρο εκπαίδευσης και εξειδίκευσης για τη δημιουργία, διοίκηση και διαχείριση τουριστικών μονάδων

6. Για το ρόλο των ταξιδιωτικών οδηγών στη δημιουργία του δικτύου βλ. Margarita Dritsas, «From Travellers Accounts to Travel books and Guide Books. The Formation of a Greek Tourism Market in the 19th century», *Tourismos* 1 (2006), σ. 27-52.



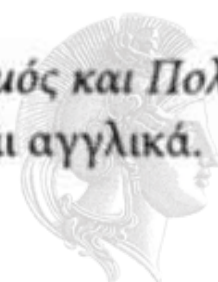
και υποδομών. Η εμπλοκή των τοπικών αρχών και η χρήση τοπικών πόρων, κεφαλαιακών, τεχνολογικών και ανθρώπινων, είχαν ως αποτέλεσμα την επιλογή τοπικών αρχιτεκτονικών ρυθμών για την κατασκευή των απαραίτητων κτιριακών εγκαταστάσεων (το γνωστό ξύλινο ορεινό αγροτικό chalet, που αναπαράγεται με διάφορες προσαρμογές σε εγκαταστάσεις σιδηροδρομικών σταθμών, ξενοδοχείων και άλλων καταλυμάτων, εστιατορίων κ.τ.λ.). Ο αρχιτεκτονικός αυτός ρυθμός εξάχθηκε και γενικεύθηκε στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες που ανέπτυξαν αντίστοιχες υπηρεσίες ορεινού τουρισμού.

Οι εταιρείες σιδηροδρόμων δεν περιορίστηκαν στην κατασκευή των συγκοινωνιακών μέσων αλλά ενεπλάκησαν στην εκμετάλλευση ολόκληρου του τουριστικού συστήματος σχεδιάζοντας και καλύπτοντας ευρύτατο πλέγμα οριζόντιων και κάθετων υπηρεσιών. Οικοδομήθηκαν δίκτυα εξηλεκτρισμού που βασίστηκαν στις τοπικές υδατοπτώσεις, κτίστηκαν ξενοδοχεία, εστιατόρια, καταστήματα τα οποία ελέγχονταν από τις ίδιες εταιρείες. Αναπτύχθηκε, αφενός, ενιαίο σύστημα προμηθειών όλων των απαραίτητων εφοδίων για τη λειτουργία του τουρισμού και, αφετέρου, παραγωγής καταγωγικών ειδών (τροφίμων, ποτών, ειδών για τον αλπινισμό, αναμνηστικών, κ.ά.) που έδωσαν στον ελβετικό τουρισμό τον ιδιαίτερο χαρακτήρα ενός ορθολογικά δομημένου συστήματος ή μιας λειτουργικής βιομηχανίας.⁷

Αρκετά χρόνια πριν αναπτυχθεί ο ελβετικός τουρισμός, στην Αγγλία ο Thomas Cook είχε ήδη χρησιμοποιήσει τους σιδηροδρόμους για τον εσωτερικό τουρισμό. Σταδιακά δημιούργησε ένα ευρύ δίκτυο συνδέοντας οργανικά τους σιδηροδρόμους και διάφορες ατμοπλοϊκές εταιρείες, αγγλικών, γαλλικών και αυστριακών συμφερόντων, για τη μεταφορά επισκεπτών στην απέναντι ακτή της Μάγχης και από εκεί μέχρι τη Μέση Ανατολή και τη Ρωσία. Η πρώτη εκδρομή που οργάνωσε ο νέος επιχειρηματίας αξιοποίησε τους αγγλικούς σιδηροδρόμους που λειτουργούσαν μέχρι τότε για εμπορικές κυρίως μεταφορές. Επρόκειτο για τη σιδηροδρομική γραμμή που ξεκινούσε από την κεντρική Αγγλία και έφθανε στο παράκτιο θέρετρο του Brighton στην ακτή της Μάγχης. Σταδιακά, η εταιρεία Thomas Cook θα επεκτεινόταν στην Ολλανδία, τη Γαλλία, το Βέλγιο και τη Γερμανία και γρήγορα οι σιδηρόδρομοι απέκτησαν τακτικούς επιβάτες.

Στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες όπου αναπτύχθηκαν οι σιδηρόδρομοι λειτούργησαν κατασκευαστικές εταιρείες σιδηροδρόμων και ενεπλάκη-

7. Βλ. L. Tissot (2007) στο Μαργαρίτα Δρίτσα (επιμ.), *Ευρωπαϊκός Τουρισμός και Πολιτισμός: Ιστορία και Εθνικές Προσεγγίσεις*. Αθήνα. Δίγλωσση έκδοση ελληνικά και αγγλικά.



σαν μεγάλες επενδυτικές τράπεζες με στόχο τη χρηματοδότηση μεγάλων έργων (Banques d' Affaires). Τόσο ο βορράς όσο και ο νότος της Γαλλίας, αλλά και η δυτική ακτή στον Ατλαντικό με κέντρο το λιμάνι του Bordeaux και τις εκβολές του ποταμού Garonne, έχουν να επιδείξουν ιδιαίτερες επιδόσεις καθώς το ευρύ δίκτυο σιδηροδρόμων οδήγησε και σε άλλες καινοτομίες. Ενσωματώθηκαν στο τουριστικό προϊόν που προσφερόταν οι τοπικές παραδόσεις της υψηλής γαστρονομίας της περιοχής του Λίγηρα ποταμού, του Perigueux και της Dordogne, τα προϊόντα της εκλεκτής οινοποιίας της περιοχής, η παρασκευή αλλαντικών, τυριών και fois gras καθώς και άλλα προϊόντα με υψηλή προστιθέμενη αξία.

Η αυξανόμενη ζήτηση οδήγησε και σε πτώση της τιμής των εισιτηρίων των σιδηροδρόμων, η οποία φαίνεται πως ήταν αρκετά προσιτή και ανταποδοτική ώστε να επιτρέπει την πραγματοποίηση σημαντικών κερδών για τις ταξιδιωτικές υπηρεσίες που προσέφερε. Το νέο μέσο επεκτάθηκε ανατολικά προς τη Γερμανία και προς το νότο έφθασε μέχρι την Ιταλία που εξακολουθούσε να είναι ο προορισμός των ταξιδιωτών της Μεγάλης Περιοδείας - *Grand Tour*, η οποία τώρα πραγματοποιείται όχι αποκλειστικά από αριστοκράτες. Στο τέλος του 19ου αιώνα οι σιδηρόδρομοι πήγαιναν παντού καθώς άνετα βαγόνια είχαν αντικαταστήσει τα πρώτα απλά ξύλινα και οι κλινάμαξες (wagons lits) επέτρεπαν μακρύτερα σε διάρκεια ταξίδια, άνετα αν όχι και πολυτελή. Για την υψηλή κοινωνία της Ευρώπης, το Orient Express στις αρχές του 20ού αι. συνδύαζε άριστα την πολυτέλεια με την ταχύτητα συνδέοντας σιδηροδρομικά τη βόρεια Ευρώπη με τη Μεσόγειο και την Κωνσταντινούπολη, ενώ η Αγγλία παρέμενε ακόμη η κατ' εξοχή χώρα προέλευσης επισκεπτών για την υπόλοιπη Ευρώπη. Η Ελβετία, η Γαλλία, η Ιταλία και σε πολύ μικρότερο βαθμό η Ελλάδα είχαν εξελιχθεί σε χώρες υποδοχής όπου αναπτύσσονταν ειδικές υποδομές τόσο από τα κέρδη της τουριστικής επιχειρηματικότητας όσο και μέσω σημαντικών επενδύσεων με μεταφορά πόρων από άλλους τομείς.

Η κατασκευή των σιδηροδρόμων και η μετακίνηση επιβατών με αυτούς σχεδόν παντού συνδέθηκε με την δημιουργία ειδικού τύπου ξενοδοχείων πόλεων, των Grand Hotels, που προσέφεραν άνεση, βρίσκονταν στο κέντρο κάθε πόλης, συνήθως πλάι ή απέναντι από το σιδηροδρομικό σταθμό. Τα ξενοδοχεία διέθεταν πολυτελή εστιατόρια, καταστήματα διαφόρων ειδών και οργάνωναν εκδηλώσεις όπως χορευτικά δείπνα, απογευματινό τσάι, χοροεσπερίδες και εκθέσεις. Στην περίμετρό τους, πάντοτε στο κέντρο των πόλεων, αναπτύχθηκε ένα ευρύτερο δίκτυο μικρότερων και φθηνότερων ξε-

νοδοχείων και ξενώνων που μιμούνταν το επίπεδο υπηρεσιών των μεγάλων ανταγωνιστών τους. Σε ολόκληρη την Ευρώπη τα Grand Hotels εντυπωσιάζουν και σήμερα με το μέγεθός τους, την αρχιτεκτονική και το κύρος που πολλά από αυτά εξακολουθούν να διαθέτουν.

Ιδιαίτερη ώθηση έδωσαν οι σιδηρόδρομοι στην ανάπτυξη των ευρωπαϊκών ιαματικών κέντρων που βρίσκονταν σε περιοχές ορεινές ή και κοντά στη θάλασσα. Διακινείτο εκεί ένα ευρύ κοινό επισκεπτών αποτελούμενο όχι μόνον από εύπορους 'πάσχοντες' αλλά και από διπλωμάτες, επιχειρηματίες, πολιτικούς, καλλιτέχνες, Ευρωπαίους και μη. Οι σιδηρόδρομοι συνέδεαν τα ιαματικά κέντρα με τις πρωτεύουσες διαφόρων χωρών ή με μεγάλες πόλεις που είχαν αναδειχθεί ως κέντρα μεγάλης οικονομικής και κυρίως χρηματοπιστωτικής δραστηριότητας. Από τα τέλη του 19ου αιώνα τα ιαματικά αυτά κέντρα, απομονωμένα σε περιοχές ιδιαίτερου φυσικού κάλους, άρχισαν ν' αποτελούν επιλεγμένους χώρους για διεθνείς διασκέψεις και έντονη διπλωματική δράση. Τόσο η Ελβετία όσο και η Γαλλία διακρίθηκαν για τις επιδόσεις τους, οι οποίες οφείλουν πολλά στην ανάπτυξη των σιδηροδρόμων. Με τη σειρά τους επέδρασαν ώστε να ευνοηθεί και η συνεχής βελτίωση των εγκαταστάσεων και ο εμπλουτισμός των προσφερόμενων υπηρεσιών.

Ελληνική εμπειρία

Αρκετά αργότερα από την Ιταλία, στο κλασικό δρομολόγιο της Μεγάλης Περιοδείας - Grand Tour προστέθηκε η Ελλάδα, όπου στάθμευαν για κάποιες μέρες ή μήνες σε αυξανόμενους αριθμούς μετά τους Ναπολεόντιους πολέμους όσοι ταξίδευαν προς τη Μέση Ανατολή και όσοι οργάνωναν ταξίδια μέχρι και την Αίγυπτο ή τη Συρία.⁸ Ο αριθμός των ξένων επισκεπτών αυξήθηκε επίσης σημαντικά μετά την ίδρυση του ελληνικού κράτους λόγω του ενδιαφέροντος που προκάλεσε η ελληνική ανεξαρτησία και ύστερα, ραγδαία, μετά το 1850 κι όσο πλησίαζε το τέλος του αιώνα.

Η ανάπτυξη των σιδηροδρόμων και η σύνδεση με τον τουρισμό ακολούθησε, ωστόσο, διαφορετική τροχιά από εκείνη στην υπόλοιπη Ευρώπη. Διστακτικά στην αρχή και περισσότερο γύρω στα 1880 σειρά εκδηλώσεων οι

8. Για τη δημιουργία της πρώτης φάσης της τουριστικής αγοράς στην Ελλάδα, τον περιηγητικό τουρισμό και την τουριστική λογοτεχνία, βλ. Margarita Dritsas, «From Travellers Accounts to Travel books and Guide Books. The Formation of a Greek Tourism Market in the 19th century», *Tourismos* 1:1 (2006), σ. 27-52.

οποίες είχαν σκοπό να αφυπνίσουν το ενδιαφέρον των Ευρωπαίων συγκέντρωσαν στην πρωτεύουσα μεγάλο αριθμό επισκεπτών, ενώ στα τέλη του 19ου αιώνα ως μαγνήτης λειτούργησε η διοργάνωση των πρώτων σύγχρονων Ολυμπιακών Αγώνων στην Αθήνα το 1896.⁹ Ανάμεσα στις εκδηλώσεις αυτής της περιόδου ξεχώρισαν το Ιωβηλαίο του Πανεπιστημίου, οι βασιλικοί γάμοι, η διάνοιξη του Ισθμού της Κορίνθου. Η κίνηση προς την Ελλάδα ήταν απότοκη αφενός της διεύρυνσης των γεωγραφικών και πολιτιστικών ζωνών περιήγησης για τους Βορειο-Ευρωπαίους ταξιδιώτες από την Ιταλία και προς ανατολάς ή προς νότον από τα τέλη του 18ου αιώνα, αλλά και από την ταυτόχρονη διαδικασία συγκρότησης του ελληνικού κράτους το οποίο γοήτευε ρομαντικούς κυρίως καλλιτέχνες ή λογοτέχνες. Το φιλελληνικό κίνημα μετά το 1832 αποτέλεσε αντικείμενο αξιοποίησης όχι πια ως πολιτική κίνηση αλλά ως εργαλείο διάνοιξης νέων περιοχών περιήγησης. Σημαντικός υπήρξε ο ρόλος εκδοτών όπως του John Murray, ο εκδοτικός οίκος του οποίου ασχολήθηκε κατ' αποκλειστικότητα με το έργο του Byron και μετά το θάνατο του μεγάλου φιλέλληνα προχώρησε στην εμπορευματοποίηση των περιηγητικών του κειμένων για τη βρετανική αρχικά και σταδιακά όλη την ευρωπαϊκή αγορά. Το 1840 θα εκδώσει τον πρώτο ταξιδιωτικό οδηγό ειδικά για την Ελλάδα, ενώ ο άλλος μεγάλος Γερμανός εκδότης, Karl Baedeker, ο οποίος είχε συστηματοποιήσει την πληροφόρηση για εξορμήσεις στην Ευρώπη και μέχρι την Ιταλία, θα εκδώσει το 1884 άλλον οδηγό για την Ελλάδα πιο σύγχρονο, αντλώντας πάντως στοιχεία και από τον Murray, εμπλουτισμένα όμως με χάρτες, και επιστημονικές πραγματείες για την ελληνική τέχνη και τη γλώσσα. Λίγα χρόνια αργότερα, θα ακολουθήσει νέα έκδοση με άξονα τις περιηγήσεις στο Ιόνιο, το Αιγαίο, τα νησιά και τις ελληνικές ακτές.¹⁰ Η έκδοση αυτή απευθυνόταν στους ταξιδιώτες της κρουαζιέρας που είχε αρχίσει να χαρτογραφεί νέους τουριστικούς δρόμους.

Κατά την περίοδο της διακυβέρνησης του Χαρίλαου Τρικούπη καταβλήθηκε προσπάθεια η Ελλάδα να πλησιάσει την υπόλοιπη Ευρώπη προβάλλοντας τα εθνικά επιτεύγματα για να επωφεληθεί από τις δυνατότητες δανεισμού που παρουσίαζαν οι διεθνείς χρηματαγορές. Στο πλαίσιο αυτό ξεκίνησε μια συστηματική εκστρατεία προβολής της χώρας δια του τύπου και η καλλιέργεια των διπλωματικών και δημοσιογραφικών επαφών που διέθε-

9. Λίγο ενωρίτερα, η πρώτη διεθνής Έκθεση στο Ζάππειο, στην Αθήνα, σήμανε την έναρξη των γεγονότων-ορόσημων που θα συγκέντρωναν ξένους επισκέπτες.

10. Βλ. Margarita Dritsas (2006).

τε ο ίδιος ο Τρικούπης εκτός Ελλάδος. Η περίοδος συνέπεσε με το άνοιγμα των ευρωπαϊκών χρηματαγορών και την εισροή σημαντικών δανειακών κεφαλαίων που επενδύθηκαν σε έργα υποδομών. Ιδιαίτερη ώθηση, όπως είναι γνωστό, δόθηκε στην ανάπτυξη των συγκοινωνιών και ειδικότερα στους σιδηροδρόμους και την ατμοπλοΐα. Και τα δύο αυτά μέσα νέας τεχνολογίας, παρά την καθυστέρηση εισαγωγής τους, θα μπορούσαν να αποτελέσουν για την Ελλάδα ευκαιρία ανάπτυξης του εμπορίου και της πρόθεσης να ενισχυθεί η μεταφορά και εξαγωγή αγροτικών προϊόντων από την περιφέρεια και τις περιοχές παραγωγής στο λιμάνι του Πειραιά, που είχε αρχίσει ν' αναπτύσσεται μετά την παρακμή της Ερμούπολης, του Βόλου ή της Πάτρας. Ταυτόχρονα θα γινόταν ευχερέστερη η εισαγωγή πρώτων υλών και για την εμβρυακή ακόμη ελληνική βιομηχανία. Η κρίση που παρατηρήθηκε όμως στη δεκαετία του 1890, κυρίως στη σταφίδα, επηρέασε και τις προοπτικές του σιδηροδρόμου, ιδιαίτερα στην Πελοπόννησο. Η κατασκευή των ελληνικών σιδηροδρόμων συνδέθηκε άλλωστε πρωτίτως με γεωπολιτικούς σχεδιασμούς, ιδιαίτερα μετά την ενσωμάτωση της Θεσσαλίας στο ελληνικό κράτος και λίγο αργότερα με τους Βαλκανικούς πολέμους και την προσάρτηση της Μακεδονίας και της Ηπείρου και όχι ως εργαλείο ανάπτυξης. Όπως έχει υπαινιχθεί η σύγχρονη έρευνα, στραβλώσεις προέκυψαν από την κερδοσκοπική μανία των Ελλήνων και ξένων επενδυτών, των ξένων κατασκευαστικών εταιρειών, καθώς και την έλλειψη κεντρικού σχεδιασμού και ικανότητας των ελληνικών κυβερνήσεων να εφαρμόσουν ένα ορθολογικό πρόγραμμα συστηματικής, οργανικής και ιεραρχημένης ανάπτυξης της χώρας. Οι σιδηρόδρομοι δεν απέκτησαν έτσι ποτέ μεγάλη εμπορική εμβέλεια και πολύ αργότερα, συγκριτικά με τους ευρωπαϊκούς, μεταβλήθηκαν σε επιβατικό μέσο συγκοινωνίας. Γενικώς δεν συνέδεαν συστηματικά περιοχές με περιηγητικό ενδιαφέρον, ενώ και το επίπεδο τεχνολογίας και η ταχύτητα των συρμών παρέμειναν πολύ χαμηλά με αποτέλεσμα ο εκσυγχρονισμός, και πάλι όμως περιορισμένος, να επιχειρηθεί στα τέλη του 20ού αιώνα. Τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν και σήμερα οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι δεν είναι καινοφανή. Εξάλλου, δεν δημιουργήθηκε ποτέ βιομηχανία υποστήριξης ή παραγωγής μηχανών, αμαξωμάτων ή τροchioδρόμων, ενώ η χρήση ενέργειας παρέμεινε απαρχαιωμένη με αποτέλεσμα η ηλεκτροκίνηση να χρησιμοποιείται σε πολύ μικρή κλίμακα. Ο ελληνικός τουρισμός ήδη από την περίοδο του μεσοπολέμου στηρίχτηκε κυρίως στο οδικό δίκτυο μεγάλο μέρος του οποίου κατασκευάστηκε με εισροή ξένων δανείων.

Μεταπολεμικά, με συστάσεις από Έλληνες και ξένους επικράτησαν νέα



πρότυπα κατανάλωσης, το αυτοκίνητο κυριάρχησε ως επιθυμητό αγαθό ευνοώντας τη χρήση υδρογονανθράκων και τη συμπλήρωση του οδικού δικτύου. Η πρώτη και η μόνη για πολλά χρόνια δημιουργία σιδηροδρομικής γραμμής που συνέβαλε στην τουριστική ανάπτυξη ήταν η κατασκευή του σιδηροδρόμου Αθηνών – Πελοποννήσου (ΣΠΑΠ) και από τα τέλη του 19ου αιώνα ο αρχικά ιππήλατος και αργότερα ηλεκτροδοτούμενος σιδηρόδρομος Πειραιώς– Αθηνών που το 1925 επεκτάθηκε μέχρι την Κηφισιά. Οι δύο αυτές γραμμές διευκόλυναν τη μεταφορά Ευρωπαίων επισκεπτών που μέχρι τότε έφθαναν με ατμόπλοια στον Πατραϊκό ή στον Κορινθιακό, στο Φάληρο ή στον Πειραιά και μεταφέρονταν με ιππήλατες άμαξες στην Αθήνα. Μπορούσαν τώρα να χρησιμοποιούν το ταχύτερο αυτό μέσο μέχρι την Ομόνοια και μετακινούνταν από την Κόρινθο στην Αθήνα πολύ ευκολότερα. Στην υπόλοιπη Πελοπόννησο ο σιδηρόδρομος χρησιμοποιείτο κυρίως για τη μεταφορά της σταφίδας (π.χ. στην Κορινθία και την Αχαΐα ή από το Δερβέني και το Αίγιο στο λιμάνι της Πάτρας). Μόνο η γραμμή του οδοντωτού σιδηροδρόμου Καλαβρύτων κατασκευάστηκε με άλλα κριτήρια, αλλά κάλυπτε πολύ μικρή απόσταση και είχε αποκλειστικά τοπικό χαρακτήρα, αντίστοιχο με το σιδηρόδρομο του Πηλίου που συνέδεε τον Βόλο με τις Μηλίες.

Από τη δεκαετία 1880 είχαν εγκατασταθεί στο κέντρο της Αθήνας ξένα γραφεία ταξιδίων όπως το γραφείο Thomas Cook που αναλάμβανε την οργάνωση των περιηγήσεων και τη μεταφορά των ταξιδιωτών. Μετά τη γενίκευση της αποβίβασης ταξιδιωτών είτε στο Νέο Φάληρο είτε στον Πειραιά, η μετακίνηση γινόταν μέσω της αμαξιτής οδού – σήμερα Λεωφόρος Συγγρού – και ρυθμιζόταν όχι μόνο από το γραφείο Cook αλλά και από το μοναδικό για πολλά χρόνια μεγάλο ξενοδοχείο τύπου Grand Hotel της Αθήνας, τη «Μεγάλη Βρετανία», η οποία είχε δημιουργήσει παράδοση στην υποδοχή επισκεπτών. Το ξενοδοχείο είχε κτιστεί σε εποχή που δεν λειτουργούσε ακόμη ο σιδηρόδρομος, ήταν πολυτελές, βρισκόταν μακριά από το σιδηροδρομικό σταθμό αλλά σχετικά κοντά στην Ακρόπολη και τον γύρω αρχαιολογικό χώρο, στη Βουλή, τα ανάκτορα και στις ξένες πρεσβείες. Άλλα ξενοδοχεία για την υποδοχή επισκεπτών υπήρχαν κατά μήκος της ακτής στο Φάληρο, κοντά δηλαδή στους προβλήτες αποβίβασης, υπακούοντας στην ίδια λογική με εκείνη του Grand Hotel των σιδηροδρομικών σταθμών. Με τη μετατόπιση της πρόσδεσης των επιβατικών ατμοπλοίων στον Πειραιά παρήκμασαν και τα ξενοδοχεία της φαληρικής ακτής. Η «Μεγάλη Βρετανία» προωθήθηκε από τις διάφορες ελληνικές κυβερνήσεις μέχρι και τον Μεσοπόλεμο ως χώρος διοργάνωσης όλων των σημαντικών διπλωματικών διασκέψεων που

γίνονταν στην Αθήνα και όλων των μεγάλων γεγονότων με χοροεσπερίδες, συναυλίες και επίσημα δείπνα. Εκεί φιλοξενούνταν όλοι οι ξένοι ηγέτες, οι εστεμμένοι επισκέπτες, οι διπλωματικοί αντιπρόσωποι, αλλά και οι Έλληνες επιχειρηματίες από τις ελληνικές παροικίες του εξωτερικού που από το 1870 κι ύστερα άρχισαν να επισκέπτονται πολύ συχνότερα την Ελλάδα και να επενδύουν στο ελληνικό χρηματιστήριο. Γύρω από την πλατεία Συντάγματος σταδιακά άρχισαν ν' αναπτύσσονται κι άλλες τουριστικές επιχειρήσεις όπως το ταξιδιωτικό γραφείο Γκιολμά (μετέπειτα Γκόλμαν) που συνυπήρξε για πολλά χρόνια με τον Thomas Cook,¹¹ αργότερα η Chat Tours, ενώ κατά μήκος των οδών Σταδίου και Πανεπιστημίου αναπτύχθηκαν μέχρι τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο, και πολύ περισσότερο μεταπολεμικά, αρκετά ξενοδοχεία, εστιατόρια και εμπορικά καταστήματα που απευθύνονταν τόσο σε ξένους όσο και σε ομογενείς επισκέπτες.¹² Τουριστικό χαρακτήρα μπορεί να υποστηριχθεί ότι διέθετε ο ηλεκτρικός σιδηρόδρομος και για τους Έλληνες επισκέπτες, κάτοικους της Αθήνας και ομογενείς του εξωτερικού, που τον χρησιμοποιούσαν μετά την επέκταση του δικτύου για τη μετάβαση τους προς την Κηφισιά, η οποία προσφερόταν για σύντομες εκδρομές, κυριακάτικες εξόδους και περιπάτους. Αντίστοιχες διαδρομές γίνονταν και προς τον Πειραιά ή το Νέο Φάληρο.

Ορισμένες σιδηροδρομικές γραμμές εξυπηρέτησαν μερικά ιαματικά κέντρα της Ελλάδας, χωρίς ωστόσο να μπορούν να συγκριθούν με τις αντίστοιχες ελβετικές, γαλλικές, αυστριακές ή ιταλικές. Πόλεις όπως η Υπάτη, τα Μέθανα, το Κατάκωλο, το Σιδηρόκαστρο, κατά την εποχή του μεσοπολέμου διέθεταν υποτυπώδη σιδηροδρομική συγκοινωνία που όμως δεν πρόσφερε άνεση ή άλλες υπηρεσίες συναφείς προς την ανάπτυξη του ιαματικού τουρισμού. Οι λουτροπόλεις αυτές δεν είχαν την αίγλη ούτε του Λουτρακίου ούτε ακόμη και της κάπως υποδεέστερης στην αρχή Αιδηψού ή αργότερα των Καμμένων Βούρλων, καθώς απευθύνονταν σε επισκέπτες από τις γύρω περιοχές, χαμηλότερης εισοδηματικής δυνατότητας, οι οποίοι πήγαιναν κυρίως για θεραπεία και πολύ λιγότερο για αναψυχή. Αντίθετα οι αστοί

11. Βλ. Κατερίνα Παπαδουλάκη, *Ιστορία της Τουριστική Επιχειρηματικότητα στον 19ο και 20ό αιώνα. Ο Ρόλος και η εξέλιξη των Ταξιδιωτικών Επιχειρήσεων στην Ελλάδα*, ανέκδ. διδακτ. διατ. ΕΑΠ, 2011.

12. Π.χ. Το κατάστημα «Πανελλήνιος Αγορά» στην οδό Σταδίου, κοντά στην πλατεία Συντάγματος, από το οποίο περνούσε κάθε ξένος επισκέπτης για ν' αγοράσει τα καλύτερης ποιότητας ελληνικά αναμνηστικά αντικείμενα.



ομογενείς της Αιγύπτου και άλλων ελληνικών παροικιών προτιμούσαν το πιο κοσμοπολίτικο Λουτράκι. Η λουτρόπολη αυτή ήταν η πρώτη που αναπτύχθηκε συστηματικά ως ιαματικό κέντρο στην Ελλάδα. Έτυχε αρκετά νωρίς βασιλικής εύνοιας από τον Όθωνα, ενώ βρισκόταν και πολύ κοντά στον Ισθμό της Κορίνθου και το Καλαμάκι όπου αποβιβάζονταν επιβάτες που διακινούνταν από την Ατμοπλοϊκή Εταιρεία του *Lloyd Triestino*, των *Messageries Maritimes* και άλλων ξένων ατμοπλοϊκών εταιρειών. Πριν τη διάνοιξη του Ισθμού ο αμαξιτός δρόμος για την Αθήνα περνούσε ακριβώς από εκεί. Ήταν ο ίδιος δρόμος που οδηγούσε από την Πάτρα – λιμάνι αποβίβασης ξένων – και το Αίγιο μέσω του Δερβενίου στην Κόρινθο κι ύστερα στην Αθήνα. Το Λουτράκι ήταν από τις πρώτες περιοχές της Ελλάδας που αναφέρθηκε σε ξένο ειδικό σύγγραμμα με καταγραφή και περιγραφή των θεραπευτικών ιδιοτήτων των ιαματικών πηγών της Ελλάδας από τον Φυσικό Επιστήμονα Otto Landeger. Η φήμη του γρήγορα ξεπέρασε τα σύνορα της χώρας καθώς δεν είχε τίποτε να ζηλέψει από τα άλλα ιαματικά θέρετρα της κεντρικής Ευρώπης που συγκέντρωναν μεγάλο αριθμό επισκεπτών για ποσιθεραπεία ή για να πάρουν καθαρό αέρα και να ξεκουραστούν στις υψηλούς κάλλους ημιορεινές, ορεινές, περιοχές ή παραλίες όπου βρισκόνταν, κοντά σε δάση και ήρεμα τοπία. Το Λουτράκι, εκτός από τους εύπορους Αθηναίους ή Βαυαρούς, συγκέντρωνε μεγάλο αριθμό ομογενών από την Αίγυπτο και την Κωνσταντινούπολη, επιχειρηματιών, τραπεζιτών, προξένων, πλουσίων εμπόρων, οι οποίοι έρχονταν με τις οικογένειες τους για αναψυχή κατά τους ζεστούς μήνες του χρόνου. Ένας άλλος λόγος που προτιμούσαν τα ιαματικά κέντρα ήταν διότι εκεί συγκεντρωνόταν η οικονομική και πολιτική ελίτ της Αθήνας κι αυτό τους επέτρεπε να αποκτούν ενημέρωση για τις πολιτικές και τις διεθνείς εξελίξεις, την οικονομία και τις τράπεζες, να συγκροτούν χρήσιμα δίκτυα με άλλους παράγοντες της οικονομίας και της υψηλής κοινωνίας της Αθήνας, να κλείνουν συμφωνίες για δουλειές. Γρήγορα το Λουτράκι απέκτησε ευρωπαϊκή αίγλη, μεγάλα ξενοδοχεία, ιδιωτικές εξοχικές κατοικίες πολιτικών, τραπεζιτών, εμπόρων και βιομηχάνων. Αργότερα, μιμούμενο τα πρότυπα των ξένων ιαματικών κέντρων, απέκτησε καζίνο με τυχερά παιχνίδια. Η ελκυστικότητά του ήταν τόση, που είχε δημιουργηθεί ειδική σιδηροδρομική γραμμή για την ταχεία μεταφορά εύπορων Αθηναίων (*τραίνο των γλεντζέδων*), ενώ όλοι οι κομματικοί ηγέτες και βουλευτές ήταν τακτικοί πελάτες στα μεγάλα ξενοδοχεία και θαμώνες στα πολλά εστιατόρια και άλλα κέντρα διασκέδασης μέσα στην πόλη ή στα περίχωρα, όπου βρισκόνταν οι

ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΑΘΗΝΩΝ

ιαματικές πηγές.¹³ Στην περίπτωση αυτή, η εταιρεία σιδηροδρόμου ενεπλάκη επίσης σε τουριστικές εγκαταστάσεις και επενδύσεις. Το Λουτράκι επωφελήθηκε επίσης από σχεδόν όλες τις κυβερνήσεις, βενιζελικές και αντιβενιζελικές που το ενίσχυσαν, ενώ ειδική επιτροπή για τη συγκέντρωση χορηγιών είχε επιτρέψει και την ανοικοδόμησή του μετά τους σεισμούς της δεκαετίας του 1920. Είχε μεταβληθεί σε μικρή πόλη που διέθετε όλες τις απαραίτητες υποδομές για μεγαλύτερη ανάπτυξη. Καθώς στη μεταπολεμική περίοδο το τουριστικό ενδιαφέρον μετατοπίστηκε προς τα νησιά και τις μονάδες μαζικού τουρισμού, σταδιακά άρχισε να ενισχύεται ο χαρακτήρας του ως περιοχή δευτερεύουσας (εξοχικής) κατοικίας λόγω της εγγύτητας στην Αθήνα. Έτσι, στους παλιούς τραπεζίτες, πολιτικούς και επιχειρηματίες προστέθηκαν πολλοί ομογενείς του εξωτερικού αλλά κυρίως Αθηναίοι αστοί και μικροαστοί, οι οποίοι οικοδόμησαν στην αρχή εξοχικές κατοικίες και αργότερα πολυκατοικίες. Αν και ο σιδηρόδρομος είχε συμβάλει αποτελεσματικά στον πλούτο και την ανάπτυξη του Λουτρακίου, υπέστη μεγάλο πλήγμα και μαζί του ολόκληρη η πόλη από πολιτική παρέμβαση: την απαγόρευση λειτουργίας του καζίνο προσωρινά κατά τη δεκαετία του 1930, οπότε καταργήθηκε και η σιδηροδρομική γραμμή. Ο Μεταξάς είχε εντάξει το Λουτράκι στην εκστρατεία πάταξης της διαφθοράς των ηθών στην περίοδο ευθύς μετά την οικονομική κρίση και τη γενίκευση των μέτρων οικονομικής αυτάρκειας. Η αίγλη της πόλης υποχώρησε, ενώ μετά την εισαγωγή από την κυβέρνηση Μεταξά της πρώτης συστηματικής νομοθεσίας για την ενθάρρυνση της λειτουργίας ιαματικών κέντρων και πηγών δημιουργήθηκε επίσης ανταγωνισμός από άλλα θέρετρα. Τότε αναπτύχθηκαν πολλά άλλα κέντρα λουτροθεραπείας κυρίως, τα οποία επίσης συνδυάστηκαν με την εισαγωγή του συστήματος κοινωνικών ασφαλίσεων. Λόγω της οικονομικής κρίσης λίγα χρόνια ενωρίτερα, καθώς η είσοδος ξένων επισκεπτών και ομογενών από τις ΗΠΑ είχε περιοριστεί, είχε αρχίσει να γίνεται αντιληπτή η δυνατότητα αξιοποίησης του εσωτερικού τουρισμού κατά τα πρότυπα ανάλογων κινήσεων στην Κεντρική Ευρώπη. Χιλιάδες φυσιολατρικοί σύλλογοι στην Ελλάδα είχαν αρχίσει από την πρώτη ήδη δεκαετία του 20ού αιώνα να διατρέχουν τη χώρα αξιοποιώντας όσες σιδηροδρομικές γραμμές λειτουργούσαν ανακαλύπτοντας το φυσικό κάλλος, τον πλούσιο πολιτισμό, την αρχαία και τη βυζαντινή κληρονομιά, ενώ συστηματική εκστρατεία προβολής είχε αναληφθεί με

13. Βλ. Κ. Ανδρουλιδάκης, *Οι Σιδηρόδρομοι της Πελοποννήσου 1832-1962*, Καλαμαριά 2004, σ. 66.



τη συμμετοχή διανοουμένων, αρχαιολόγων και καλλιτεχνών τόσο από τον ελληνικό τύπο όσο και από τις υπηρεσίες του νεοσύστατου Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού και αργότερα του Υφυπουργείου Τουρισμού.¹⁴

Η περίοδος του Μεσοπολέμου υπήρξε καταλυτική για τον ελληνικό τουρισμό και τους σιδηροδρόμους καθώς επιλέχθηκε τελικά η ανάπτυξη των οδικών δικτύων ως στρατηγικός αναπτυξιακός στόχος, κυρίως από την κυβέρνηση Βενιζέλου αλλά και από μεταγενέστερες κυβερνήσεις. Η διαπλοκή συμφερόντων κατασκευαστικών εταιρειών με ξένους δανειστές και πολιτικούς, καθώς και με το εμπόριο πετρελαίου και την έναρξη της εισαγωγής αυτοκινήτων στη χώρα, δεν άφησε περιθώρια για μια ορθολογικότερη ανάπτυξη βασισμένη σε σύγχρονο σιδηροδρομικό δίκτυο. Έτσι, η μεταπολεμική αλματώδης τουριστική ανάπτυξη, με νέους προορισμούς τα νησιά και τις παραλίες αφενός και την προσέλκυση μαζικού τουρισμού αφετέρου, θα πραγματοποιηθεί μέσω της κατασκευής νέων δρόμων και υποστήριξης της ακτοπλοΐας. Ο περιηγητικός τουρισμός περιλήφθηκε κι αυτός στον οδικό τουρισμό, αρχικά με λεωφορεία και στη συνέχεια με το ιδιωτικό αυτοκίνητο.

Ο σιδηρόδρομος πέρασε έτσι, χωρίς να έχει ολοκληρώσει ούτε στο ελάχιστο τον προορισμό του, στην ιστορία ως μάλλον ατυχές μέσο, αν και διατήρησε κάποια υπολείμματα νοσταλγίας για λίγους ρομαντικούς ταξιδιώτες και ερευνητές που αναζητούν τα παλιά βαγόνια του τρένου και την ιστορία ανάμεσα στις Μηλιές του Πηλίου και τον Βόλο ή στο τρενάκι της Χαλκίδας ή στον οδοντωτό στα Καλάβρυτα. Σχετικά πρόσφατα η συζήτηση επανέφερε το θέμα της αρνητικής επίδρασης του αυτοκινήτου στη διαχείριση του περιβάλλοντος και της ανωτερότητας της επιλογής μέσω συγκοινωνίας σταθερής τροχιάς. Κάθε απόπειρα ωστόσο επέκτασης και εκσυγχρονισμού του σιδηροδρομικού δικτύου προσκρούει στο μεγάλο ύψος των επενδύσεων που προϋποθέτει και στο κόστος της εισαγωγής νέας τεχνολογίας. Αντίθε-

14. Ο ΕΟΤ ιδρύθηκε το 1927 και ανέλαβε συστηματικά την προβολή της Ελλάδας στο εξωτερικό και το εσωτερικό. Στη δεκαετία του 1930 αναδιαρθρώθηκε ενώ υφυπουργείο τουρισμού λειτούργησε ως τμήμα του υπουργείου Προεδρίας, καθώς ο τουρισμός επί Μεταξά απέκτησε ιδεολογικό περιεχόμενο και στόχο. Βλ. *Tourism in Greece during the 20th century: A way to what sort of development?* στο L. Tissot (ed.), *Development of a Tourist Industry in the 19th and 20th century: Technology, Politics and Economy. International Perspectives*, Ed. Alphil, Neuchatel 2003, p. 187-210. Επίσης Margarita Dritsas, «Tourism and Business during the Twentieth Century in Greece. Continuity and Change» in L. Segreto, C. Manera & M. Pohl (eds), *Europe at the Seaside. The Economic History of mass tourism in the Mediterranean*, Berghan Books, N.Y./Oxford 2009.

τα, τα οδικά δίκτυα και η χρήση αυτοκινήτων θεωρούνται ευκολότερες και επομένως επιθυμητές επιχειρήσεις για το κράτος: ενίσχυσε την καταναλωτική πολιτική που εφαρμόστηκε την τελευταία τριακονταετία και μετακύλησε πολύ ευκολότερα το βάρος και την ευθύνη στους πολίτες ως καταναλωτές. Μεταπολεμικά, η μαζική μεταφορά τουριστών από το εξωτερικό βασίστηκε κυρίως στην ανάπτυξη των αεροπορικών συγκοινωνιών, ενώ λόγω της ιδιαιτερότητας της Ελλάδας με τα 3.000 νησιά επικράτησε τόσο η αεροπορική επικοινωνία όσο κυρίως η ακτοπλοΐα. Σήμερα και σε αυτούς τους τομείς εμφανίζονται σοβαρά προβλήματα και ίσως δεν θα ήταν ουτοπικό να ελπίζει κανείς ότι στα επόμενα χρόνια θα επιλεγεί η στροφή στο σιδηρόδρομο ακόμη και για τα μεγάλα νησιά, όπως η Κρήτη, η Εύβοια, η Ρόδος. Αξίζει να επισημανθεί ότι στην Κρήτη ειδικά, ήδη στις αρχές του 20ού αιώνα, υπήρχαν σχέδια για την ανάπτυξη σιδηροδρόμου, αλλά δεν δόθηκε ποτέ συνέχεια στο σχέδιο αυτό μετά την ένωση του νησιού με την Ελλάδα.

Από την ανασκόπηση που προηγήθηκε προκύπτει ότι ο ελληνικός τουρισμός βασίστηκε σε συνδυασμό μεταφορικών μέσων λόγω της ιδιαιτερότητας της χώρας αλλά και λόγω συγκεκριμένων πολιτικών επιλογών σε περιόδους κρίσιμες για την οικονομική ανάπτυξη. Ο σιδηρόδρομος, λόγω των μεγάλων επενδύσεων που απαιτούσε και της συγκυρίας την οποία συνάντησε στην Ελλάδα, δεν απέκτησε ποτέ ιδιαίτερη δυναμική, ούτε συνέβαλε στην τεχνολογική αναβάθμιση του τομέα, όπως συνέβη στις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες.

Abstract

TRANSPORT AND TOURISM DEVELOPMENT HISTORICAL OBSERVATIONS

Transport and communication development, along with social and economic changes produced by the industrial revolution were fundamental conditions for the growth of modern tourism in the leader European countries which functioned either as senders or hosts of visitors. Greece was incorporated in the new market and tourism industry as a destination and host country in the 19th century and followed similar trends with Italy and other regions. These included the development and innovations introduced in transport and communications.

In this article, Greek tourism development and its relation with transport

and communications is compared to the rest of Europe. Shipping, road, railways but also travel book publication are examined and assessed, whereas social and political factors as well geographic specificities are also considered. It is argued that in contrast to tourism leading European countries, e.g. Switzerland or Italy, Greece has lagged behind. One of the main factors was the inadequacy of railways which remained antiquated and were never integrated into a systematic plan of economic and tourism development. Due to this policy inefficiency, they failed to contribute to the revaluation of those regions with rich natural endowment and generally to the enhancement of tourism services in most destinations. Due to their quick decline only certain local railways remained marginally functional, having been transformed to antique tourism attractions.

ΑΚΑΔΗΜΙΑ



ΑΘΗΝΩΝ