

ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΕΠΙΣΤΗΜΕΣ

Greek Journal of Sport
and Social Sciences

Τεύχος 4 - Φεβρουάριος 2026

ISSN: 2945-0608

Ειδικό Τεύχος «Τουρισμός,
αθλητισμός και πρακτικές αναψυχής»

Επιμέλεια: Μιχάλης Νικολακάκης

ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ ΤΩΝ:

- Εργαστηρίου Κοινωνικής Ανάλυσης και Εφαρμοσμένης Κοινωνικής Έρευνας, Τμήμα Κοινωνιολογίας του Πανεπιστημίου Κρήτης
- Τομέας Σύγχρονης Ελληνικής και Ευρωπαϊκής Κοινωνίας, Τμήμα Κοινωνιολογίας του Παντείου Πανεπιστημίου
- Μεταπτυχιακού Προγράμματος «Αθλητικές Σπουδές: Κοινωνιολογία, Ιστορία, Ανθρωπολογία», Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο

Αθλητισμός και Κοινωνικές Επιστήμες

τεύχος 4

Ειδικό τεύχος «Τουρισμός, αθλητισμός και πρακτικές
αναψυχής»

Επιμέλεια: Μιχάλης Νικολακάκης

Φεβρουάριος 2026

Αθλητισμός και Κοινωνικές Επιστήμες

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Ζαϊμάκης Γιάννης, Καθηγητής, Πανεπιστήμιο Κρήτης

ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βάββος Ανδρέας, University of Saint Andrews (Scotland) & Πανεπιστήμιο Κρήτης

Κοταρίδης Νίκος, Καθηγητής, Πάντειο Πανεπιστήμιο

Μαστρογιαννάκης Διαμαντής, ΕΑΠ

Νικολακάκης Μιχάλης, Πανεπιστήμιο Κρήτης

Πατεράκη Μιμήνα, ΕΑΠ

Πατρικίου Αλεξάνδρα, ΕΑΠ

Σάββα Κατερίνα, Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών

Σπύρος Θεόδωρος, Πανεπιστήμιο Κρήτης

Τζανάκης Μανώλης, Πανεπιστήμιο Κρήτης

Τζούκας Βαγγέλης, ΕΑΠ

Τσούμας Αθανάσιος, ΕΑΠ

Χουμεριανός Μανώλης, Πάντειο Πανεπιστήμιο

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Αλμπανίδης Ευάγγελος, Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης

Bromberger Christian, University of Provence, France

Γεωργούλας Στράτος, Πανεπιστήμιο Αιγαίου

Kitroeff Alexander, Haverford College, USA

Κουλούρη Χριστίνα, Πάντειο Πανεπιστήμιο

Κυπριανός Παντελής, Πανεπιστήμιο Πάτρας

Liodakis Nikolaos, Wilfrid Laurier University of Canada

Παπαγεωργίου Δημήτρης, Πανεπιστήμιο Αιγαίου

Παπαπολυβίου Πέτρος, Πανεπιστήμιο Κύπρου

Πατσαντάρας Νικόλος, ΕΚΠΑ

Σαματάς Μηνάς, Πανεπιστήμιο Κρήτης

Τσιγγίλης Νικόλαος, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης.

Τσιώλης Γιώργος, Πανεπιστήμιο Κρήτης

Τσουκαλά Αναστασία, Université Paris-Saclay

Φουρνάρακη Ελένη, Πανεπιστήμιο Κρήτης

Χατζηγευσταθίου Δικαία, Canterbury Christ Church University.

Υπεύθυνος ηλεκτρονικών περιοδικών Βιβλιοθήκης Π.Κ.: Μανόλης Κουκουράκης

Γραφιστική επιμέλεια: Φωτούλα Γραφανάκη, Άννα Αρκουλάκη

Φιλολογική επιμέλεια: Κατερίνα Σάββα

Διεύθυνση ηλεκτρονικής επικοινωνίας: sport-soc@social.soc.uoc.gr, zaimakis@uoc.gr

Δικτυακός τόπος: <https://ejournals.lib.uoc.gr/sport/>

ISSN: 2945-0608

ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ ΤΩΝ

- Εργαστηρίου Κοινωνικής Ανάλυσης και Εφαρμοσμένης Κοινωνικής Έρευνας, Τμήμα Κοινωνιολογίας του Πανεπιστημίου Κρήτης
- Τομέα Σύγχρονης Ελληνικής και Ευρωπαϊκής Κοινωνίας, Τμήμα Κοινωνιολογίας του Παντείου Πανεπιστημίου
- Μεταπτυχιακού Προγράμματος: «Αθλητικές Σπουδές: Κοινωνιολογία, Ιστορία, Ανθρωπολογία», Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο

Σκοπός του περιοδικού είναι η διάδοση της έρευνας για τον αθλητισμό και τη φυσική αγωγή μέσα από κριτικές προσεγγίσεις που ενισχύουν τον διεπιστημονικό διάλογο και την επικοινωνία μεταξύ ερευνητών και ερευνητριών διαφορετικών κλάδων από όλα τα πεδία των ανθρωπιστικών και κοινωνικών επιστημών. Σε αυτήν την κατεύθυνση φιλοδοξεί να αναδείξει προσεγγίσεις και ερευνητικά εγχειρήματα που καλλιεργούν την κριτική σκέψη και συμβάλλουν στην κατανόηση ζητημάτων που αφορούν τη φυσική άσκηση, τη γυμναστική και τα σπορ· τους μετασχηματισμούς των αθλητικών θεσμών και πρακτικών· τη σχέση του αθλητισμού με τις ταυτότητες νέων, τα κοινωνικά κινήματα, τους τρόπους ζωής και τον ελεύθερο χρόνο· το ρόλο των σπορ στις πρακτικές κοινωνικής ένταξης αλλά και διαιώνισης κοινωνικών ανισοτήτων και διακρίσεων· την πολιτική οικονομία του αθλητισμού στο περιβάλλον των νέων τεχνολογιών και της καταναλωτικής κοινωνίας της ύστερης νεωτερικότητας.

Το περιοδικό *Αθλητισμός και Κοινωνικές Επιστήμες* έχει έδρα το Ρέθυμνο στο Πανεπιστήμιο Κρήτης και δημοσιεύει πρωτότυπα ερευνητικά και θεωρητικά άρθρα και μικρότερες εργασίες που αφορούν μελέτες περίπτωσης και κριτικές βιβλίων. Δέχεται κείμενα από ποικίλα επιστημονικά πεδία και θεωρητικές κατευθύνσεις που φέρνουν κοντά μελέτες του αθλητισμού από την οπτική της κοινωνιολογίας, της ιστορίας, της ανθρωπολογίας, των επιστημών φυσικής αγωγής, των πολιτισμικών σπουδών, των πολιτικών επιστημών, των μελετών φύλου και των σπουδών επικοινωνίας.

Περιεχόμενα

Τουρισμός, αθλητισμός και αναψυχή: Θεωρητικές έννοιες, ιστορικές διαδρομές και ερευνητικά πεδία στο ελληνικό πλαίσιο	9
<i>Μιχάλης Νικολακάκης</i>	
Η ποδηλασία στην Ελλάδα στα τέλη του 19ου αιώνα: Άθληση και αναψυχή	47
<i>Θανάσης Τσούμας</i>	
Ναυταθλητισμός, θαλάσσια σπορ και τουριστική ανάπτυξη στην ανατολική Κρήτη, 1960-1967	77
<i>Σπύρος Δημανόπουλος</i>	
Μηχανοκίνητος αθλητισμός και τουρισμός στην Ελλάδα κατά την περίοδο 1950-1970	107
<i>Αλεξία-Σοφία Παπαζαφειροπούλου</i>	
Σκανδαλόπετρα: Από τη σπογγαλιεία στον αθλητικό τουρισμό	135
<i>Μανόλης Τζανάκης</i>	
Εναλλακτικός τουρισμός: Ανάδειξη αθλητικών δράσεων ήπιου περιβαλλοντικού αποτυπώματος – η περίπτωση της ποδηλασίας	161
<i>Νικόλαος Βαγιονής</i>	

Τουρισμός, αθλητισμός και αναψυχή: Θεωρητικές έννοιες, ιστορικές διαδρομές και ερευνητικά πεδία στο ελληνικό πλαίσιο

Μιχάλης Νικολακάκης

Περίληψη

Το κείμενο αυτό, εισαγωγή στο αφιέρωμα του περιοδικού με θέμα «Τουρισμός, αθλητισμός και πρακτικές αναψυχής», επιχειρεί να αναδείξει τις θεωρητικές, ιστορικές και εννοιολογικές διαδρομές που συγκροτούν το πεδίο του αθλητικού τουρισμού ως αντικειμένου επιστημονικής μελέτης. Εστιάζει στη νεωτερική καταγωγή του τουρισμού και του αθλητισμού, αναλύοντας τις συμπτώσεις και τις αποκλίσεις τους μέσα από έννοιες όπως «τουριστικοποίηση», «σοβαρή σχόλη», «αθληματοποίηση», «αυθεντικότητα» και «ταυτότητα προορισμού». Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στον τρόπο με τον οποίο ο αθλητικός τουρισμός αποτέλεσε μέσο εθνικής ιδεολογίας, εργαλείο μάρκετινγκ και πεδίο δημόσιων πολιτικών, και τις μεταβάσεις των λειτουργιών τους από την προπολεμική περίοδο μέχρι και την περίοδο της οικονομικής παγκοσμιοποίησης. Παράλληλα, αναδεικνύεται η σημασία κριτικών προσεγγίσεων των κοινωνικών και οικονομικών συνεπειών μεγάλων αθλητικών διοργανώσεων. Προτείνει τη σύγκριση της ελληνικής εμπειρίας με διεθνή παραδείγματα, φωτίζοντας τόσο τις ιστορικές ασυνέχειες όσο και τις δομικές ομοιότητες. Σκοπός του κειμένου, αλλά και του αφιερώματος συνολικά, αποτελεί το άνοιγμα ενός γόνιμου διαλόγου ανάμεσα σε διαφορετικά ερευνητικά πεδία και εθνικά συγκείμενα, ενισχύοντας την κατανόηση του αθλητικού τουρισμού ως σύνθετου κοινωνικού φαινομένου.

Λέξεις κλειδιά: αθλητικός τουρισμός, αυθεντικότητα, σοβαρή σχόλη, τουριστικοποίηση, αθληματοποίηση, ταυτότητα προορισμού, ιστορία του τουρισμού και του αθλητισμού

1. Εισαγωγή ή τι δεν είναι ο αθλητικός τουρισμός

Στην πανοραμική μελέτη του για τα ταξίδια στους αρχαίους χρόνους, ο Γάλλος κλασικιστής Lionel Casson επεσήμανε τη σημασία των αρχαίων αθλητικών αγώνων ως κομβικών στιγμών στην ανάπτυξη της κινητικότητας στον αρχαίο κόσμο. Τα Πύθια, τα Ίσθμια, τα Νέμεα και, φυσικά, οι Ολυμπιακοί Αγώνες αποτελούσαν θρησκευτικές εορτές που περιλάμβαναν αθλητικές και καλλιτεχνικές αναμετρήσεις (Casson, 2003, σελ. 90). Συχνά χωροθετημένες σε ιερά έξω από τα όρια του αστικού χώρου ως μορφές συμβολικής διαπραγμάτευσης της σχέσης μεταξύ διαφορετικών πόλεων-κρατών (Polignac, 2007, σελ. 39-41), εκ των υστέρων ερμηνεύτηκαν ως σημάδια μιας σταδιακής ειρήνευσης των σχέσεων μεταξύ τους μέσα από τον θεσμό της εκχειρίας (Casson, 2003, σελ. 91). Στην πραγματικότητα, σήμερα μας υπενθυμίζουν την αδιάκοπη βία μεταξύ αυτών των πολιτικών-εξουσιαστικών ενοτήτων, η οποία σταματούσε μόνο με αφορμή το θείο ως διαφήμιση για το τι θα επακολουθούσε, δηλαδή ως κοινοποίηση της πολεμικής αρετής των διαγωνιζομένων.

Η περιγραφή του Casson, όμως, παρά το ότι ο ίδιος χρησιμοποιεί συχνά τη φράση «τουρισμός» στον αρχαίο κόσμο, μας επισημαίνει ξανά και ξανά τη διαφορά αυτού του σύμπαντος από τις σύγχρονες τουριστικές και αθλητικές πρακτικές. Οι πρεσβείες των πόλεων-κρατών ήταν περιφερόμενες πολιτείες που έπρεπε να μεριμνήσουν για την ασφάλεια και την επιβίωση των μελών τους. Το μικρεμπόριο απαραίτητων ειδών διαβίωσης στους τόπους των εορτών ήταν απολύτως αρρυθμιστο, ενώ η παροχή νερού μέσα από υποδομές υδραγωγείων ήταν εφικτή, π.χ., στην αρχαία Ολυμπία μόνο από τον 2ο αιώνα χάρη στη ρωμαϊκή τεχνολογία (Casson, 2003, σελ. 92).

Ακόμα και το «Λεωνιδάιον», που κατ' επανάληψη συναντάται τόσο στην αρχαία ιστοριογραφία όσο και στην ελληνική δημόσια ιστορία (Εικόνες, 1960, σελ. 40-46) ως ο κατ' εξοχήν προπομπός του σύγχρονου ξενοδοχείου, δεν προσέφερε υπηρεσίες μέσα από κάποιας μορφής εμπορευματική συναλλαγή. Αντίθετα, κατά τους ρωμαϊκούς χρόνους, όταν πλέον η πόλη-κράτος είχε υποχωρήσει προς χάριν μορφών συγκεντροποίησης της εξουσίας, αποτελούσε υποδομή για διοικητικούς υπαλλήλους και επισήμους.

Η αναντιστοιχία δεν είναι τυχαία. Σε κοινωνίες που το κράτος δεν έχει το μονοπώλιο στην άσκηση φυσικής βίας, τουρισμός και αθλητισμός δεν είναι καν νοητές ως δραστηριότητες. Όπως επισήμανε ο Norbert Elias, στους αρχαίους αγώνες «...η αναμέτρηση επικεντρωνόταν στην επιδεικτική προβολή των πολεμικών

αρετών που απέφεραν το ύψιστο εγκώμιο και την ύψιστη τιμή μεταξύ των μελών της ομάδας του στον άνδρα, το ίδιο και στην ομάδα του -γένος ή πόλη- μεταξύ άλλων ομάδων» (Ελίας, 2010, σελ. 172-173). Αντιστοίχως, χωρίς την εμπέδωση αυτής της διαδικασίας ειρήνευσης της υπαίθρου (Elias, 1997, σελ. 267, 334), ο χώρος έξω από το οικείο άστυ δεν δύναται να αποτελεί τόπο ειρηνικής ενατένισης και, άρα, να αποκτήσει αισθητικές ποιότητες όπως αυτές που του αποδίδουν τα νεωτερικά υποκείμενα, ήτοι εμείς οι τουρίστες.

Στην αρχαιοελληνική γραμματεία, η κινητικότητα δεν είναι συνυφασμένη με την αναψυχή, γιατί η μετακίνηση πέρα από τα όρια της κοινότητας αφορά είτε το εμπόριο είτε τον πόλεμο. Η μετακίνηση είναι επισφαλής από τη φύση της και είναι μάλιστα η ίδια η στρατιωτική ισχύς που καθιστά την μετακίνηση και τις τρίτες χώρες αντικείμενο γνώσης. Στις σελίδες της «Ανάβασις», μετά την περιβόητη αναφώνηση «θάλαττα, θάλαττα», οι εξαντλημένοι από την περιήγηση Έλληνες μισθοφόροι, αφού πρώτα έκαναν πλιάτσικο στην παρακείμενη χώρα των Κολχών (Ξενοφώντας, 2005, σελ. 513), θέλησαν να γιορτάσουν και επ' αυτού ανέθεσαν σε ένα νεαρό Σπαρτιάτη, τον Δρακόντιο, τη διοργάνωση αθλητικών αγώνων. Οι αγώνες αυτοί, παρά την ακαταλληλότητα του εδάφους, περιλάμβαναν πάλη, πυγμαχία, παγκράτιο και ιπποδρομίες και καθώς «...εκδηλώθηκε μεγάλος ανταγωνισμός καθώς έβλεπαν και οι εταίρες...» (Ξενοφώντας, 2005, σελ. 517) στέφτηκαν με επιτυχία.

Στην παραπάνω ιστορία βλέπουμε ότι η επιτυχημένη διέλευση μέσα από εχθρικά εδάφη κινητοποιεί τους Μυρίους να κάνουν μια θρησκευτική τελετή και τα συμπαρομαρτούντα της, τους αθλητικούς αγώνες. Ο αγώνας δεν συμβόλιζε τη δημιουργία δεσμών με τις κοινότητες από τις οποίες διέρχονταν, οι οποίες ήταν όλες υπό καθεστώς εκβιασμού είτε να λεηλατηθούν είτε «να ανοίξουν τις αγορές τους» (Ξενοφώντας, 2005, σελ. 479, 497-499, 513). Αντίθετα, επικύρωνε πανηγυρικά την επικράτησή τους σε μια αρκετά «βρώμικη» υπόθεση, καθώς πολλές από τις φυλές τις οποίες συνάντησαν στην εκστρατεία τους δεν είχαν αυτάρκεια τροφίμων και γι' αυτό επέλεξαν να πολεμήσουν.

Όπως προκύπτει και από το παραπάνω παράδειγμα, η σύμπτωση περιήγησης και μετακίνησης στον χώρο με τον αγώνα, τη σωματική δραστηριότητα με σκοπό την αναψυχή, δεν συνιστούν -θεωρητικά- τις προϋποθέσεις για να ονοματίσουμε ένα φαινόμενο ως αθλητισμό, ως τουρισμό, ή, πόσο μάλλον, ως αθλητικό τουρισμό. Αν οι Μύριοι, όμως, δεν έκαναν αθλητικό τουρισμό, τότε τι είναι ο αθλητικός τουρισμός; Και τι είναι η μελέτη του ως αντικειμένου επιστημονικής ενασχόλησης;

2. Αθλητικός τουρισμός ή τουριστικός αθλητισμός;

Η μελέτη του αθλητικού τουρισμού είναι μάλλον ένα πολύ πρόσφατο φαινόμενο. Προς το τέλος της δεκαετίας του 1990, πολλά αγγλοσαξονικά περιοδικά όπως τα *Journal of Vacation Marketing*, *Tourism Recreation Research*, *Visions in Leisure and Business* άρχισαν να εκδίδουν εξειδικευμένα αφιερώματα στο ζήτημα του αθλητικού τουρισμού. Την ίδια περίπου περίοδο, το 1999, εκδίδεται και το πρώτο εγχειρίδιο στο αντικείμενο (Standeven and De Knop, 1999), κινήσεις που συνοδεύονται και από ανάλογη δραστηριότητα σε επίπεδο διεθνών συνεδρίων (Gibson, 2008, σελ. 24). Το πρώτο κείμενο άσκησης πολιτικής εντοπίζεται το 1982 και αφορά βρετανική κυβερνητική έκθεση. Η συγγραφέας της, Sue Glyptis, συνέκρινε το πλαίσιο άσκησης πολιτικής σε πέντε διαφορετικές ευρωπαϊκές χώρες, προσπαθώντας να καταγράψει τις βέλτιστες πρακτικές σε επίπεδο ασκούμενης πολιτικής γύρω από το ζήτημα.

Σε ανάλογο μήκος κύματος, το πρώτο εξειδικευμένο περιοδικό, το *Journal of Sport Tourism* ξεκινά την ηλεκτρονική του παρουσία το 1997 και αποκτά έντυπη μορφή το 2003. Το 2006 η ιδιοκτησία του μεταφέρεται από το *Sport Tourism International Council*, μια διεθνή ομαδοποίηση από φορείς της κοινωνίας των πολιτών και του ιδιωτικού τομέα, στον γνωστό εκδοτικό οίκο Taylor & Francis. Αυτό συνέβη όταν ο φορέας που το εξέδιδε αποφάσισε ότι το εγχείρημα δεν έχει μέλλον ως «ειδικό έντυπο» μιας αγοράς και ότι έπρεπε να μετασηματιστεί σε ένα περιοδικό ακαδημαϊκού ενδιαφέροντος (Weed, 2008a, σελ. 3-4).

Η τάση έκδοσης ειδικών αφιερωμάτων σε περιοδικά με έμφαση στο τουριστικό ή αθλητικό μάνατζμεντ συνεχίζεται και την επόμενη δεκαετία (Weed, 2008c, σελ. 96). Πρωτοστατούν περιοδικά όπως το *Journal of Sport Management*, το *Current Issues in Tourism*, το *European Sport Management Quarterly*, και, με λιγότερο οικονομικό προσανατολισμό, το *Sport in Society*. Αυτή η τάση ολοκληρώνεται με την έκδοση τεσσάρων ειδικών αφιερωμάτων από το ίδιο το *Journal of Sport and Tourism*, τα οποία προσπαθούσαν να συστηματοποιήσουν την υφιστάμενη γνώση στο πεδίο και να αναγνωρίσουν τις βασικές οπτικές και τις κυρίαρχες εννοιολογικές, μεθοδολογικές και θεματικές επιλογές των ερευνητών (Hinch, Higham & Moyle, 2016).

Το πεδίο αυτό ήταν εξαρχής σημαδεμένο από την ιστορικότητα της δημιουργίας του. Η συγκυρία προς τα τέλη της δεκαετίας του 1990, εντός της γενικότερης έντασης των κινητικότητων στο πλαίσιο της οικονομικής παγκοσμιοποίησης, οδηγούσε την ανάπτυξη του κλάδου μέσα από τρεις παράλληλες διαδικασίες

μετασχηματισμού: πρώτον, την αύξηση της δημοφιλίας των διεθνών αθλητικών οργανώσεων· δεύτερον, την ανάδυση του ενδιαφέροντος σε ζητήματα υγείας και ευεξίας· τρίτον, το ενδιαφέρον των κυβερνήσεων για τις δυνητικές επιπτώσεις μεγάλων αθλητικών γεγονότων (Gammon & Robinson, 2003, σελ. 21). Τα ερωτήματα που κινητοποιούσαν την ανάπτυξη της έρευνας στο συγκεκριμένο πεδίο αφορούσαν τις δημόσιες πολιτικές, τον συντονισμό μεταξύ ετερόκλητων γραφειοκρατικών σωμάτων και, κυρίως, την επίπτωση του αθλητικού τουρισμού στη διαμόρφωση της ταυτότητας των προορισμών, δηλαδή στο τουριστικό μάρκετινγκ.

Η πρώτη διάσταση, ωστόσο, ήταν εξαιρετικά προβληματική, καθώς δύσκολα μπορούσαν να παραχθούν γενικευτικές θεωρίες για το πώς η δημόσια διοίκηση θα ενεργήσει προς όφελος της ανάπτυξης του αθλητικού τουρισμού, δεδομένου ότι σε διαφορετικά εθνικά συγκείμενα το πρότυπο διακυβέρνησης των τομέων αυτών διαφέρει. Έτσι, π.χ., στις ΗΠΑ ο αθλητισμός αντιμετωπίζεται, κυρίως, ως πεδίο στο οποίο το κράτος παρεμβαίνει είτε μέσα από την παροχή κρατικών ενισχύσεων είτε και ρυθμιστικά, ενώ, αντιστοίχως, ο τουριστικός τομέας θεωρείται ο *par excellence* χώρος του ιδιωτικού τομέα, με το κράτος να έχει περιορισμένο ρόλο μόνο σε επίπεδο συμβουλευτικής των επιχειρήσεων ή μάρκετινγκ. Στην άλλη άκρη του φάσματος, σε διαφορετικές χώρες, ο τουρισμός δεν αποτελεί μόνο πεδίο κυβερνητικής χρηματοδότησης, αλλά η ίδια η παράδοση του κοινωνικού τουρισμού τον εντάσσει, υπό προϋποθέσεις (π.χ. στη Γαλλία), στη σφαίρα των κοινωνικών παροχών για τις οποίες το κράτος οφείλει να μεριμνά (Weed, 2008d, σελ. 447-448). Ομοίως, εμπόδιο στην καταγραφή ενιαίων κατευθύνσεων αποτελούσε και το γεγονός ότι και οι δύο δραστηριότητες, ως «δευτερεύουσες», εντάσσονται στη λειτουργία της δημόσιας διοίκησης με ετερόκλητο τρόπο. Εδώ φυσικά κανείς σκέφτεται τον τρόπο με τον οποίο, π.χ., στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες ο αθλητισμός αποτελεί αντικείμενο παρέμβασης μέσω υπουργείων του κεντρικού κράτους σε αντίθεση με τις αποκεντρωμένες δομές των επί μέρους αθλητικών επιτροπών που βρίσκουμε διάσπαρτες σε διαφορετικές πολιτείες των ΗΠΑ (Standeven & De Knop, 1999· Gibson, 2008, σελ. 25). Σε κάθε περίπτωση, όμως, η «τουριστικοποίηση» του αθλητισμού τον καθιστά αντικείμενο διακυβερνητικής παρέμβασης είτε ως εργαλείο διάχυσης της τουριστικής κίνησης σε μεγαλύτερο φάσμα της τουριστικής σεζόν – ως εργαλείο, δηλαδή, ανάσχεσης της εποχικότητας του τουρισμού (Gibson, 1998, σελ. 60) – είτε ως πρόβλημα που προκαλεί η ίδια η εποχικότητα διαφορετικών αθλητικών δραστηριοτήτων, οι οποίες απαιτούν πλήθος υποδομών μεταφοράς και φιλοξενίας, που μετά το πέρας μιας διοργάνωσης

χρησιμοποιούν εκμετάλλευσης ώστε να αποσβεστούν τα επενδεδυμένα κεφάλαια (Higham & Hinch, 2008, σελ. 488-489· Butler, 1994).

Το πεδίο, όμως, που κατεξοχήν κινητοποιεί την έρευνα είναι αναμφίβολα το μάρκετινγκ. Και αυτό γιατί στο επίκεντρο της συζήτησης σχετικά με την προώθηση τουριστικών προορισμών βρίσκεται η μέριμνα ενίσχυσης της ταυτότητας κάθε προορισμού. Ο στόχος αυτός επιτυγχάνεται μέσα από τη διαμόρφωση μιας διακριτικής κοινωνικής αναπαράστασης γύρω από τις ποιότητες ενός τόπου υποδοχής τουριστών, αλλά και μιας διακριτής συστάδας πρακτικών που διαφοροποιούν, μέσα σε ένα διεθνοποιημένο και ακραία ανταγωνιστικό οικονομικό περιβάλλον, τον ένα προορισμό από τον άλλο. Σε αυτό το πλαίσιο, βασική στρατηγική αποτελεί η τμηματοποίηση των δυνητικών καταναλωτών και η συνακόλουθη στόχευση κάθε επί μέρους θραύσματος του καταναλωτικού κοινού ανάλογα με τα ιδιαίτερα ενδιαφέροντά του στα οποία συμπεριλαμβάνονται οι ενσώματες δραστηριότητες αναψυχής (βλέπε, π.χ., Weber, 2008, σελ. 69) και οι ιδιαίτερες πολιτισμικές του ευαισθησίες (Parmita et al., 2021, σελ. 98).

Ωστόσο, είναι προφανές ότι οι πειθαρχίες της διοίκησης και του μάρκετινγκ δεν μπορούν να εξαντλήσουν από μόνες τους την κοινωνική βαρύτητα, π.χ., μεγάλων αθλητικών γεγονότων όπως οι σύγχρονοι Ολυμπιακοί αγώνες. Ακολούθως, οι πειθαρχίες αυτές δεν μπορούν να θέσουν όλα τα ερωτήματα που μπορούν να παρουσιαστούν γύρω από την ανάδυση του αθλητικού τουρισμού. Πώς απάντησε, όμως, αυτή η, πρόσφατα αναδυόμενη, βιβλιογραφία στο ερώτημα τι είναι ο αθλητικός τουρισμός;

3. Ζητήματα εννοιολόγησης ή ταξιδεύοντας ανάμεσα στις βιβλιογραφίες

Η δυσκολία προσδιορισμού του αντικειμένου έκανε την εμφάνισή της από τα πρώτα κιόλας βήματα διαμόρφωσης του πεδίου. Ενδεικτικό ήταν ότι εξαρχής για πολλούς η δραστηριότητα του ταξιδιού προς χάριν της παρακολούθησης ενός αγώνα ή μιας αθλητικής διοργάνωσης και το ταξίδι αναψυχής, μέρος του οποίου ήταν και η ενσώματη δραστηριότητα της αναψυχής, δεν μπορούσαν να αποτελούν τμήμα του ίδιου φαινομένου (Pigeassou, Bui-Xuan & Gleyse, 2003). Πολλοί ερευνητές προσπάθησαν να καθιερώσουν, στην αγγλική γλώσσα, τη διάκριση μεταξύ *sports tourism* και *sport tourism* (Gibson, 2008, σελ. 27).

Ένας από τους πρώτους απλουστευτικούς ορισμούς που διατυπώθηκαν ήταν αυτός του DeKnop (1987), σύμφωνα με τον οποίο «...ο αθλητικός τουρίστας είναι εκείνο το υποκείμενο που συμμετέχει σε αθλητικές δραστηριότητες στις διακοπές

του»¹. Ο ορισμός αυτός, φυσικά, δημιουργούσε περισσότερα ερωτηματικά από αυτά που απαντούσε. Ευρύτερα διαδεδομένος είναι σήμερα ο ορισμός της Gibson, σύμφωνα με τον οποίο ο αθλητικός τουρισμός αποτελεί μιας μορφής «... επικεντρωμένου στησχόλη ταξιδιού που μεταφέρει τα υποκείμενα προσωρινά μακριά από την κοινότητα στην οποία κατοικούν για να συμμετέχουν σε φυσικές δραστηριότητες, για να δουν φυσικές δραστηριότητες ή για να θαυμάσουν αξιοθέατα συσχετιζόμενα με φυσικές δραστηριότητες»² (Gibson, 1998, σελ. 49). Τα ερωτήματα, όμως, συνέχιζαν να υπάρχουν, οδηγώντας σε περαιτέρω σύγχυση. Αν μια μετακίνηση γίνονταν έξω από τα όρια των διακοπών, θα την κατατάσσαμε στον αθλητικό τουρισμό; Η παθητική και η ενεργητική συμμετοχή σε ένα αθλητικό γεγονός είναι τμήμα του ίδιου ευρύτερου κοινωνικού φαινομένου; Η οργανωμένη, σε σχέση με την αυτόνομη, συμμετοχή σε αυτές τις δράσεις είναι το ίδιο πράγμα; Η συμπωματική συμμετοχή σε μια ενσώματη δραστηριότητα του ελεύθερου χρόνου, όπως, π.χ., η επίσκεψη στο γυμναστήριο ενός ξενοδοχείου, εντάσσει το σύνολο του ταξιδιού στην κατηγορία του αθλητικού τουρισμού κ.ο.κ; (Hinch & Higham, 2008, σελ. 48· Vrontou, 2017);

Οι εντάσεις και οι διαφοροποιήσεις σε σχέση με την απόπειρα ορισμού του αντικειμένου, φυσικά, σχετίζονται και αναπαράγουν τις διακρίσεις μεταξύ των πειθαρχιών των τουριστικών και των αθλητικών σπουδών, αλλά και τις ίδιες τις προϋπάρχουσες διαφοροποιήσεις στο εσωτερικό τους. Για παράδειγμα, στη Μεγάλη Βρετανία, η μελέτη του αθλητισμού εντασσόταν από την αρχή στο πολυεπιστημονικό πεδίο των σπουδών του ελεύθερου χρόνου, σε αντίθεση με τη Βόρεια Αμερική, όπου η «ανακάλυψη» του αθλητισμού ως πεδίου έρευνας για τις κοινωνικές επιστήμες πραγματοποιούταν εντός του διεπιστημονικού πεδίου των αθλητικών σπουδών (Birrell, 2006, σελ. 336).

Αντίστοιχα, ο κοινωνιολογικός λόγος στο εσωτερικό και των δύο αυτών πειθαρχιών, αθλητισμού και τουρισμού, δυσκολευόταν εξ αρχής από τη σύγχυση της κοινωνιολογίας με το εγχείρημα της διερεύνησης της ψυχοκοινωνικής συμπεριφοράς των εμπλεκόμενων υποκειμένων (π.χ., Cohen, 1996a), δηλαδή των κινήτρων της ατομικής συμπεριφοράς. Όλοι, όμως, αυτοί οι ορισμοί έχουν έναν κοινό παρανομαστή: την αδυναμία να ενσωματώσουν την παράλληλη ιστορικότητα του τουρισμού και του αθλητισμού ως προϋπόθεση για τις συμπώσεις τους σε μια συστάδα φαινομένων που συγκροτούν τον αθλητικό τουρισμό.

1 Μετάφραση του συγγραφέα.

2 Μετάφραση του συγγραφέα.

4. Αντί ιστορίας

Αν όμως ο ένας κίνδυνος που συσκοτίζει το αντικείμενό μας είναι η έκλειψη της ιστορίας, ο άλλος είναι ο ιστορικισμός. Αθλητισμός και τουρισμός, ως αντικείμενα επιστημονικής ενασχόλησης, έχουν υποφέρει εξίσου από την προσπάθεια των μελετητών τους να ανασυγκροτήσουν ένα ιστορικό συνεχές που παρουσιάζει ανάλογες πρακτικές, του ελεύθερου χρόνου ή της κινητικότητας, ως υπαγόμενες σε μια ευθεία εξελικτική γραμμή μέχρι την σημερινή τους μορφή (Κουλούρη, 2015, σελ. 13-15· Νικολακάκης, 2013, σελ. 59-61). Αυτός ο πειρασμός δεν άφησε ανεπηρέαστους ούτε τους συντάκτες του πρώτου εξειδικευμένου αφιερώματος στο *Journal of Tourism History* στο ζήτημα του αθλητικού τουρισμού. Ο συγγραφέας της μόνης σχετικής σύνοψης της βιβλιογραφίας, Mike Huggins, παρουσίαζε τις μετακινήσεις -πού αλλού- στους αρχαίους Ολυμπιακούς Αγώνες (Huggins, 2013, σελ. 108-109), στις μεσαιωνικές κονταρομαχίες με επίκεντρο τη Γαλλία ή στους διαγωνισμούς τοξοβολίας τις Κάτω Χώρες (Huggins, 2013, σελ. 110) ως πρόδρομες μορφές αθλητικού τουρισμού.

Θα ήταν, μάλλον, πιο παραγωγικό αν, ακολουθώντας τις αντίστοιχες θεωρήσεις στη βιβλιογραφία του αθλητισμού και αυτή του τουρισμού, κατανοήσουμε τις συμπτώσεις δύο αμιγώς νεωτερικών φαινομένων και αυτές ως αμιγώς νεωτερικές. Η αφήγησή μας, έτσι, ίσως να έπρεπε να ξεκινήσει τον 19ο αιώνα και συγκεκριμένα στα τέλη του 19ου και στις αρχές του 20ού.

Ο 19ος αιώνας συνιστά τη μήτρα του φαινομένου που διερευνούμε όχι μόνο γιατί μορφολογικά εκεί εμφανίζονται οι πρωταγωνιστές του. Τον 19ο αιώνα έχουμε τα πρώτα σύγχρονα ξενοδοχεία (Enzenberger, 2000, σελ. 112· Inglis, 2000, σελ. 59), τα πρώτα οργανωμένα τουριστικά θέρετρα, αρχικά ως χώρους θεραπείας (Zuelow, 2016, σελ. 66-68), την επέκταση των νέων μορφών μετακίνησης μέσα από τα οργανωμένα σιδηροδρομικά ταξίδια του Thomas Cook (Jill, 2005) και, στη συνέχεια, την επέκταση του συστήματος της αυτοκίνησης στη μεσοπολεμική Αμερική (Lofgren, 1999, σελ. 63). Τα παραπάνω, ως επιταχυντές της νεωτερικότητας, επιτάχυναν και την ανάπτυξη του σύγχρονου αθλητισμού, της δημιουργίας σωματείων και των συνδέσμων που καταλήγουν να συγκροτούν τα σημερινά πρωταθλήματα (Maguire, 2015).

Περισσότερο, όμως, θα έπρεπε να επικεντρωθούμε στις παράλληλες πορείες και στους κοινούς παρανομαστές, στην ιδιαίτερη, δηλαδή, θέση που κατέχουν τόσο ο τουρισμός όσο και ο αθλητισμός στη συγκρότηση του σύγχρονου έθνους-κράτους ως βασικής οργανωτικής αρχής των νεωτερικών κοινωνιών. Στον τρόπο, δηλαδή,

που τόσο ο αθλητισμός όσο και ο τουρισμός συγκροτούν στιγμές και μέσα για την οργάνωση, ιδεολογική και φυσική, της υλικότητας στο εσωτερικό των εθνών-κρατών αλλά και στον μετασχηματισμό του έθνους-κράτους σε όχημα συμμετοχής σε μια παγκοσμιοποιούμενη διεθνή τάξη, εντός της οποίας οι τοπικές ελίτ συμμετείχαν με σχέσεις συνεργασίας, ανταγωνισμού ή άμιλλας εκπροσωπώντας έθνη και εθνικές κοινότητες.

Δεν είναι τυχαίο, εξάλλου, ότι οι σύγχρονοι Ολυμπιακοί Αγώνες ακολουθούσαν στα πρώτα τους βήματα μεγάλες εμπορικές εκθέσεις (Guttman, 2008, σελ. 254), ενός άλλου, δηλαδή, θεσμού όπου τα έθνη συνυπάρχουν σε μια αναδυόμενη φαντασιακή νέα διεθνή τάξη. Από αυτή την άποψη, και η ιδέα της «εφεύρεσης» των σύγχρονων σπορ στην Αγγλία και η μετάδοσή τους στον υπόλοιπο κόσμο μέσα από την αποικιακή επιβολή ή μέσα από την μίμηση –αποτέλεσμα της γοητείας που ασκούσε σε τοπικές ελίτ η αίγλη του νέου αστικού τρόπου ζωής (Guttman, 1993)– αποτελεί μια ήπια, διά του πολιτισμού, προβολή της γεωπολιτικής ισχύος της άλλοτε θαλασσοκράτειρας δύναμης προς τον υπόλοιπο κόσμο (Guttman, 2008, σελ. 254-255).

Οι διαδικασίες αυτές επιταχύνονταν κατά τη μεσοπολεμική περίοδο, όταν σε διαφορετικά εθνικά συγκείμενα ο τουρισμός είχε κεντρική θέση στα σχέδια διαμόρφωσης μιας εθνικής οικονομίας, στην οποία οι διεθνείς συναλλαγές συρρικνώνονταν, από τη Σουηδία μέχρι τη Γερμανία και από τις ΗΠΑ μέχρι την ΕΣΣΔ. Παράλληλα, η επέκταση των μεταφορών προς το εσωτερικό του εθνικού χώρου αποτελούσε όρο για την οικονομική ενοποίηση των νέων εθνών-κρατών αλλά και τη δημιουργία όρων κατασκευής πολιτικών συναινέσεων με τους αγροτικούς πληθυσμούς (Βλάχος, 2013, σελ. 34).

Σε αυτό το πλαίσιο, οι κοινωνικές ελίτ που εκφράζουν αυτούς τους νέους συνασπισμούς εξουσίας προβάλλουν την αίγλη τους μέσα από συσσωματώσεις της κοινωνίας των πολιτών, οι οποίες συνιστούν ταυτόχρονα πολιτικά εγχειρήματα επαναανοηματοδότησης των νέων εθνικών κοινοτήτων αλλά και μοχλούς πίεσης για την επέκταση του κράτους σε νέα πεδία. Σε αυτό το σημείο, αθλητισμός και τουρισμός ταυτίζονται απόλυτα, και συχνά δεν είναι εύκολο να διακρίνουμε και τις μεταξύ τους διαφορές. Για παράδειγμα, στη Μεγάλη Βρετανία το *Cycling Touring Club* που δημιουργείται το 1878 είχε μέχρι την αλλαγή του αιώνα πάνω από 60.000 μέλη και αποτελούσε ταυτόχρονα οργανισμό που διαπαιδαγωγούσε σε ένα νέο τρόπο απόλαυσης της φύσης και στη χρήση ενός νέου τεχνολογικού τεχνουργήματος. Παράλληλα, λειτουργούσε και ως ένα λόμπι, ένας φορέας της κοινωνίας των πολιτών που πίεζε, με τη συνδρομή οικονομικών συμφερόντων, για την επέκταση των δημόσιων πολιτικών στην οδοποιία κ.ο.κ. (Inglis, 2000, σελ. 97).

Ανάλογη θέση κατέχουν και στο ελληνικό εθνικό συγκείμενο σύλλογοι, όπως ο Ελληνικός Ορειβατικός Σύνδεσμος, η ΕΛΠΑ ή, πάνω από όλα, η Ελληνική Περιηγητική Λέσχη (Βλάχος, 2013, σελ. 41-43· Μπονάρου, 2009, σελ. 258-259), αλλά και η άνθηση του σωματειακού αθλητισμού που λαμβάνει χώρα την ίδια περίοδο (Κουλούρη, 1997). Αν υπάρχει μια διαφορά από τον διεθνή κανόνα που διαφοροποιεί την ελληνική περίπτωση, είναι η έντονη προνεωτερική οικονομική δομή της οικονομίας της ενδοχώρας, η οποία, όπως έχει παρατηρήσει ο Γεράσιμος Ζαχαράτος (2010, σελ. 23), σε αντίθεση με τις άλλες ευρωπαϊκές οικονομίες, συντελούσε στο να έπονται οι υποδομές φιλοξενίας αλλά και μεταφοράς της ανάπτυξης του περιηγητισμού (Παπαζαφειροπούλου, 2024· Νικολακάκης, 2017, σελ. 73-78, 110-111, 134-136).

Αλλά αυτή η ομοιότητα στον τρόπο με τον οποίο τουρισμός και αθλητισμός αποτελούσαν τμήμα του νέου εθνικού τρόπου οργάνωσης της κοινωνικής και πολιτικής ζωής τους τοποθετεί και ως δρώντες στον αναπτυσσόμενο κοινωνικό ανταγωνισμό στο εσωτερικό τους. Η ίδια η «μαζικοποίηση» του τουρισμού συνιστούσε αποτέλεσμα της κατοχύρωσης εκ μέρους διευρυμένων στρωμάτων του δικαιώματος στις διακοπές και στην άδεια μετ' αποδοχών, αρχής γενομένης από τις ιδέες που προωθούσε από το 1919 το Διεθνές Γραφείο Εργασίας, τις παραχωρήσεις της *Opera Nazionale Dopolavoro* στη φασιστική Ιταλία (Berghoff, 2002, σελ. 173-174), το *Holiday Pay Act* του 1938 (Barton, 2005, σελ. 127-133) στη Μεγάλη Βρετανία και τις κατακτήσεις της κυβέρνησης του Γαλλικού Ενιαίου Μετώπου (Cross, 1989). Αντίστοιχα, η αναδυόμενη κοινωνική μορφή των αθλητικών σωματείων συνιστούσε και έναν τρόπο συμμετοχής στη νέα «κοινωνία των μαζών» μέσα από συσσωματώσεις που εξέφραζαν είτε μορφές κοινωνικού ανταγωνισμού – συχνά με τη δημιουργία αθλητικών συλλόγων με πολιτικές αναφορές (Rigauer, 2000, σελ. 36-38) – είτε την ίδια την αίγλη που απολάμβαναν οι «εθνικές» ομάδες.

Οι σωματικές πρακτικές κατάκτησης του «άλλου» φυσικού περιβάλλοντος δεν ήταν ένα δευτερεύον κομμάτι αυτών των εξελίξεων, ούτε ήταν όσο διαφοροποιημένες όσο θα ήθελαν να τις παρουσιάζουν σήμερα οι «ειδικοί» των δύο πειθαρχιών στο πλαίσιο του ανταγωνισμού των ακαδημαϊκών πεδίων. Αντίθετα, ήταν οργανικά τμήματα της ίδιας διαδικασίας, όπως αναδεικνύει η περίπτωση των ορεινών αλπικών καταφυγίων (Jurek, 2010) ή το παράδειγμα του Γύρου της Γαλλίας (Dauncey, 2012). Στο ελληνικό εθνικό συγκείμενο, σπανιότερα κοιτάμε αυτές τις περιπτώσεις ως συγγενικές με την ίδια την «επινόηση» της παραλίας και τον μετασηματισμό της από έναν τόπο θεραπείας σε ένα τόπο αναψυχής (Nikolakakis, 2016· Dritsas, 2002). Ωστόσο, το μεταπολεμικό αποτυχημένο εγχείρημα του Μοντ Παρνές (Κολώνας, 2014, σελ. 72) και το πλήθος ορεινών

καταφυγίων μαρτυρούν τις ομοιότητες με διαδικασίες που βρίσκονται σε εξέλιξη και σε άλλες χώρες.

Μπορούμε σήμερα να βλέπουμε την κολύμβηση, το σκι και την ποδηλασία ως αθλήματα, αλλά μέσα από το παραπάνω πρίσμα παρουσιάζονται ως ενσώματες πρακτικές του ελεύθερου χρόνου που διαπαιδαγωγούσαν τις μάζες σε ένα κάποιο τρόπο βίωσης και κατάκτησης της υπαίθρου. Μπορούμε να τις δούμε ως αθλήματα που διευκολύνθηκαν από την ανάπτυξη των μετακινήσεων, αλλά εξίσου και ως μορφές διαχείρισης του ελεύθερου χρόνου που σταδιακά εμπορευματοποιούταν. Ο χώρος μόνο τα διέκρινε μεταξύ τους, καθώς σε άλλες περιπτώσεις οι δραστηριότητες αυτές απαιτούσαν τη νέα μορφή του κατασκευασμένου αθλητικού χώρου (Guttman, 2008, σελ. 252), όπως το γήπεδο, την πίστα του πατινάζ, την αίθουσα του μπόουλινγκ ή το γυμναστήριο, και σε άλλες η άσκησή τους απαιτούσε τη μετάβαση σε ένα άλλο χώρο, αυτόν της εξημερωμένης φύσης. Ο χώρος αυτός, όμως, αστικός ή μη, συνιστά τον τόπο μιας νέας μορφής δημόσιας αστικής κοινωνικότητας εντός του οποίου, και πάλι, η διάκριση μεταξύ τουρισμού και αθλητισμού παρουσιάζεται ως ασήμαντη (Franklin, 2006, σελ. 394).

Αυτή η διεύρυνση των ενσώματων πρακτικών του ελεύθερου χρόνου θα αποκτήσει νέα χαρακτηριστικά στη μεταπολεμική συνθήκη της αλματώδους επέκτασης της διεθνούς τουριστικής κίνησης. Ο τουρισμός αποτελεί οικονομική επιλογή, η οποία προωθείται από διεθνείς οργανισμούς ως ένας τρόπος για την ένταξη διαφορετικών εθνών-κρατών του μετααποικιακού κόσμου στη διεθνή οικονομία (Lanfant, 1995) και, υπό αυτή την έννοια, αποτελεί και ένα διαφορετικό μονοπάτι για την ενεργοποίηση διαδικασιών κοινωνικού εκμοντερνισμού. Βασικό όχημα για αυτή τη διαδικασία είναι, φυσικά, η ίδια η επέκταση των μεταφορών αρχικά της αυτοκίνησης αλλά στην συνέχεια, με ιδιαίτερα ένταση, των πτήσεων τσάρτερ. Αλλά, και πάλι, η πρώτη ναυλωμένη πτήση τσάρτερ πραγματοποιείται για να μεταφέρει θεατές για να παρακολουθήσουν ένα αγώνα μποξ το 1927 από τη Νέα Υόρκη στο Σικάγο (Barton, 2005, σελ. 200-201). Τυχαίο, αλλά και ενδεικτικό.

Το νέο μεταπολεμικό τουριστικό θέρετρο, το οποίο διαφοροποιείται ριζικά από το πρότυπο φιλοξενίας του ξενοδοχείου πόλης, χωροθετείται έξω από τον πολεοδομικό ιστό και η θελκτικότητά του έγκειται ακριβώς στη λειτουργία του αυτή της φυγής. Τα *Club Med*, σύμβολα αυτού του νέου προτύπου διαχείρισης του ελεύθερου χρόνου, διαφήμιζαν, πριν από όλα, τη δυνατότητα που παρείχαν στους πελάτες τους να έχουν πρόσβαση σε αυτές τις ενσώματες δραστηριότητες του ελεύθερου χρόνου όπως το θαλάσσιο σκι και η ιππασία (Furlough, 2009, σελ. 175-180).

Το μαζικό ξενοδοχείο δεν ήταν μαζικό μόνο εξαιτίας της αρχιτεκτονικής του μορφής ή κάποιας αφηρημένης έλευσης της εργαλειακής ορθολογικότητας. Ήταν μεγάλο εξαιτίας των αριθμών, και της ταύτισης στο επίπεδο της παραγωγής μεταξύ των δυνατοτήτων που παρείχε το νεότευκτο σύστημα των πτήσεων τσάρτερ (Löfgren, 1999, σελ. 186) και των κατασκευαστικών αναγκών που αυτό συνεπαγόταν. Ταυτόχρονα, όμως, ήδη από τον 19ο αιώνα, τα θέρετρα προσπαθούσαν να διαφοροποιηθούν μεταξύ τους (Berghoff, 2002, σελ. 175). Πριν ακόμα εφευρεθούν νεφελώδεις έννοιες όπως η ταυτότητα προορισμού, βασικός μηχανισμός διάκρισης τους ήταν οι διαφορετικές πρακτικές που μπορούσαν να απολαύσουν οι καταναλωτές στο εσωτερικό τους (Berghoff, όπ.π., σελ. 185). Μια συγκριτική μελέτη των διαφημιστικών φυλλαδίων μεταξύ διαφορετικών υποδομών φιλοξενίας τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια στον κατεξοχήν τόπο «μαζικού τουρισμού», στη Μαγιόρκα, αποκαλύπτει την ενδελεχή καταγραφή των πρακτικών που ανταγωνίστριες εταιρίες, *Thomas Cook*, *Cosmos* και *Potinental*, προσέφεραν στους πελάτες τους (Wright, 2002, σελ. 185).

Όλα αυτά βέβαια μπορεί να ακούγονται πολύ «τουριστικοκεντρικά». Παράλληλα με την ανάπτυξη του τουρισμού στον μεταπολεμικό κόσμο συγκροτούνταν και αυτό που ο Elias περιέγραφε ως τα τελευταία στάδια της αθληματοποίησης, δηλαδή της, αρχικά εθνικής και εν συνεχεία διεθνικής, συγκρότησης των ενσώματων δραστηριοτήτων του ελεύθερου χρόνου σε αναγνωρισμένους αθλητικούς θεσμούς. Οι ιστορικοί του σύγχρονου ποδοσφαίρου, π.χ., τοποθετούν την αφετηρία της διαδικασίας επαγγελματοποίησής του κατά την περίοδο του Μεσοπολέμου και την επιτάχυνσή της στα μεταπολεμικά χρόνια μαζί με τα εγχειρήματα γενίκευσης των διεθνών αθλητικών συσσωματώσεων και διοργανώσεων (π.χ., Missiroli, 2002).

Κάθε εγχείρημα διεθνοποίησης του αθλητισμού ενείχε στο εσωτερικό του την ίδια τη μετακίνηση των συμμετεχόντων, αθλητών, προπονητών, φυσικοθεραπευτών και φυσικά, σταδιακά, των φιλάθλων, οδηγώντας σε απότομες εκροές και εισροές πολύτιμου συναλλάγματος. Ωστόσο, όπως πολλοί ερευνητές και ερευνήτριες του αθλητισμού έχουν παρατηρήσει, αυτή η επέκταση επαφιόταν σε δίκτυα υποδομών, επικοινωνίας και μεταφοράς, στα οποία τόσο ο αθλητισμός όσο και ο τουρισμός αποτελούσαν δευτερεύουσες λειτουργίες τους (Guttman, 2008, σελ. 251).

Μόνο μεταπολεμικά μπορεί κανείς να διακρίνει το εγχείρημα παραγωγής αυτόνομων υποδομών μεταφοράς για τον τουρισμό. Τέτοια είναι η περίπτωση του εγχειρήματος επέκτασης της αυτοκίνησης σε πλήθος μεσογειακών χωρών, όπως η Ελλάδα (Παπαζαφειροπούλου, 2024, σελ. 137-148) ή η Τουρκία (Adalet, 2018, σελ. 121-157). Οι διαδικασίες αυτές ήταν τμήμα της ένταξης των χωρών αυτών σε έναν διεθνοποιημένο καταμερισμό εργασίας και στο πρότυπο οργάνωσης του χώρου

που προωθείτο μέσω του σχεδίου Μάρσαλ. Πάνω στην ίδια αυτή επέκταση των υποδομών μεταφοράς στηρίζεται και ο μεταπολεμικός ευρωπαϊκός αθλητισμός.

Ωστόσο, οι μελετητές του αθλητισμού τοποθετούν την πλήρη ανάπτυξη των οικονομικών διαστάσεων των σύγχρονων σπορ μόνο από τα τέλη της δεκαετίας του 1980. Κινητήριοις δύναμη σε αυτή τη διαδικασία ήταν η ανάπτυξη της ιδιωτικής τηλεόρασης και των νέων οικονομικών δεδομένων που δημιουργούσε για τον κλάδο η αγορά και η πώληση δικαιωμάτων τηλεοπτικής προβολής. Αυτό όμως δεν εξαντλούσε τα όρια του αθλητικού οικονομικού κυκλώματος. Εξίσου σημαντική ήταν, φυσικά, και η ανάπτυξη της σύγχρονης βιομηχανίας αθλητικών ενδυμάτων, η κατασκευή των σύγχρονων αθλητικών σταδίων και οι επιπτώσεις τους στην αγορά γης καθώς και οι καταναλωτές/θεατές αυτών των αγώνων (Guttman, 1986).

Στον βαθμό, όμως, που από τα τέλη της δεκαετίας του 1980, οι διεθνείς αθλητικοί φορείς, όπως η FIFA, προσανατολίζονταν στη διεθνοποίηση της αγοράς στην οποία απευθύνονταν, μπορούμε να εντοπίσουμε και μια νέα μορφή δυνητικού καταναλωτή που στοχεύουν οι στρατηγικές μάρκετινγκ: τον μετακινούμενο, δηλαδή τουρίστα-καταναλωτή-φίλαθλο. Η μορφή αυτή αναζωογονεί, μετά την κάμψη του ενδιαφέροντος για την προσέλκυση μεγάλων αθλητικών διοργανώσεων τη δεκαετία του 1970 (Matheson, 2019), τα «μέγα-γεγονότα» και συμβάλλει στην αναζωογόνηση του ενδιαφέροντος για την προσέλκυση διεξαγωγής, π.χ., Ολυμπιακών Αγώνων ή παγκόσμιων κυπέλλων ποδοσφαίρου, ως ανταγωνιστικών στρατηγικών των αναπτυσσόμενων μεγαλουπόλεων (Smith, Gold & Gold, 2024).

Εξάλλου, τα μεγάλα αθλητικά γεγονότα μετά το τρίτο τέταρτο του 20ού αιώνα αποτελούν εγχειρήματα τουριστικής προβολής όσο και εγχειρήματα εθνικής ομογενοποίησης, προβολή γεωπολιτικής ισχύος και διαμόρφωσης μια κοινής εθνικής ταυτότητας. Ως παραδείγματα σε αυτό, μπορούμε να αναφέρουμε όλες τις διοργανώσεις Ολυμπιακών Αγώνων από μικρότερες χώρες όπως η Ισπανία ή η Ελλάδα από την πτώση του τείχους του Βερολίνου και μετά. Ακόμα, όμως, και χώρες με ισχυρά οικονομικά θεμέλια ενέτασσαν τα διεθνή αθλητικά γεγονότα σε εγχειρήματα προβολής της γεωπολιτικής ισχύος τους στο εξωτερικό, όπως οι Ολυμπιακοί της Κίνας (Hu, 2024) ή οι πρόσφατοι Ολυμπιακοί στο Παρίσι (Doustaly & Zembri-Mary, 2024). Ταυτόχρονα, τέτοια γεγονότα λειτουργούν και ως συνειδητές στρατηγικές ανάδειξης της χώρας ως δυνητικού προορισμού για τουρίστες από το εξωτερικό, όπως, π.χ., στην εμβληματική περίπτωση του Παγκοσμίου Κυπέλλου Ποδοσφαίρου το 1994 στις ΗΠΑ (Gibson, 1998, σελ. 51).

Αντί για μια αναζήτηση κάποιας φανταστικής γενεαλογίας του αθλητικού τουρισμού, εδώ εστιάσαμε στα κοινά, νεωτερικά, στοιχεία των φαινομένων που

μελετάμε. Προπολεμικά, στην κεντρική θέση του αθλητισμού και του τουρισμού στις διαδικασίες εθνογένεσης και συγκρότησης του νεωτερικού κράτους, στον ρόλο που διαδραμάτισαν ως στιγμές οργάνωσης της «μαζικής κοινωνίας» και στη συμβολική και ιδεολογική βαρύτητά τους στα παραπάνω εγχειρήματα. Μεταπολεμικά, στη μεταστροφή, αν και με διαφορετικές χρονικότητες, από μια κυρίαρχη πολιτική λειτουργία σε μια κυρίαρχη οικονομική λειτουργία, καθώς και στην παγκοσμιοποιητική τους προοπτική. Αυτή ήταν έκδηλη από τα γεννοφάσκια τους, αλλά εμφανίστηκε ως ολοποιητικό σύστημα μόνο κατά τη διάρκεια του Ψυχρού Πολέμου και με μεγαλύτερη ένταση μετά το 1989, όταν πλέον σε οικονομικό επίπεδο ήταν εμφανείς οι τάσεις χωροχρονικής σύμπτυξης για τις οποίες έκανε λόγο ο David Harvey (1990). Αυτές οι συγκλίσεις, εξάλλου, αποτυπώνονται και σε θεωρητικές επεξεργασίες στα δύο βιβλιογραφικά πεδία, με στοχαστές που εντάσσονται στην κοινωνιολογία του αθλητισμού, όπως ο Maguire (Murphy, Sheard & Waddington, 2002, σελ. 97-99), να κάνουν λόγο –επεκτείνοντας τις θεωρητικές επεξεργασίες του Norbert Elias– για την αθλητική παγκοσμιοποίηση ως την επέκταση των αλυσίδων αλληλεξαρτήσεων πέρα από όρια του έθνους κράτους ή για τον τουρισμό ως έναν μηχανισμό κοσμο-παραγωγής κατά τον Meetham (2001, σελ. 16-39).

Αυτό το σύντομο ιστορικό, ωστόσο, δεν είναι μια σύνοψη βιβλιογραφίας για τη γέννηση του αθλητικού τουρισμού, πόσο μάλλον μια επισκόπηση μελετών στην ασθενική ελληνόγλωσση βιβλιογραφία. Η ιστοριογραφική διερεύνηση, είτε από ιστορικούς είτε από άλλους κλάδους που υιοθετούν ιστοριογραφικά εργαλεία, δεν είναι ο βασικός τρόπος ενασχόλησης με το αντικείμενο, ούτε και συγκροτούν ένα από τα βασικά πεδία έρευνας στον κλάδο. Ποια είναι όμως αυτά;

5. Αντικείμενα και πεδία έρευνας στην μελέτη του αθλητικού τουρισμού

Συγγραφείς με επιρροή στο πεδίο, όπως ο Hall (Hinch & Higham, 2008, σελ. 46), έχουν προσπαθήσει να κατηγοριοποιήσουν τα αντικείμενα ενδιαφέροντος που εντάσσονται κάτω από τη γενική ετικέτα «αθλητικός τουρισμός», σε τρία διαφορετικά υποπεδία: α) στα σημαίνοντα αθλητικά γεγονότα, β) στις δραστηριότητες της υπαίθριας αναψυχής (συχνά ταυτιζόμενες με την έννοια του περιπετειώδους τουρισμού), και γ) στον τουρισμό που συσχετίζεται με την υγεία και την ευεξία. Από την άλλη, μελέτες που έχουν προσπαθήσει να ποσοτικοποιήσουν το εύρος και τη διασπορά των θεματικών σε άρθρα και περιοδικά ανάλογου ενδιαφέροντος προσδιορίζουν τον αθλητικό τουρισμό εκδηλώσεων ως το πεδίο που συγκεντρώνει το μεγαλύτερο ερευνητικό ενδιαφέρον, και δεύτερο τον περιπετειώδη αθλητικό τουρισμό (Weed,

2008b, σελ. 13-14). Άλλες θεματικές με συγκριτικά μικρότερο ενδιαφέρον αποτελούν ο τουρισμός νοσταλγίας ή οι μελέτες που εστιάζουν στην εμπειρία της μετακίνησης φιλάθλων, αν και αυτές συχνά γίνονται κατανοητές -ειδικά όταν χρησιμοποιούν ποιοτικές μεθόδους έρευνας- ως μελέτες των πολιτισμικών όψεων των κοινοτήτων των φιλάθλων-οπαδών.

Αναμφίβολα, το μεγαλύτερο τμήμα της βιβλιογραφίας καταλαμβάνεται από μελέτες που αφορούν διαφορετικές όψεις μεγάλων αθλητικών διοργανώσεων (Gibson, 2008, σελ. 30). Το γεγονός αυτό παρουσιάζει ενδιαφέρον, καθώς σχετικές ποσοτικές καταγραφές των φιλάθλων αποδεικνύουν ότι, συνήθως, τα μεγάλα αθλητικά γεγονότα παρακολουθούνταν μέχρι και τη δεκαετία του 2000 από τον πληθυσμό των άμεσων γειτνιαζόντων αστικών συγκροτημάτων σε ποσοστό έως και 70% (Crompton, 1995), οδηγώντας σε αμφιβολία για το κατά πόσο τα γεγονότα αυτά πράγματι αποτελούν «αθλητικό τουρισμό». Οι προβληματικές περιλαμβάνουν, προφανώς, τις επιπτώσεις αυτών των γεγονότων -θέμα στο οποίο θα αναφερθούμε και παρακάτω-, θεματικές όπως η διαδικασία της επιλογής χωρών σε ανάλογες διοργανώσεις, η πολιτική οικονομία της υλοποίησης σύνθετων οργανωτικών ή κατασκευαστικών εγχειρημάτων, όπως είναι η προετοιμασία μιας Ολυμπιάδας και, τέλος, τις πολιτικές λειτουργίες ανάλογων γεγονότων (Higham & Hinch, 2009, σελ. 240-245).

Από την άλλη, η έρευνα στις διαφορετικές μορφές τουρισμού αναψυχής ή περιπετειώδους τουρισμού παρουσιάζει περισσότερα ανεξερεύνητες όψεις, ενώ συχνά ταυτίζεται βιβλιογραφικά και με την έρευνα στο πεδίο των αθλητικών σπουδών που σχετίζονται με τα εναλλακτικά ή ακραία αθλήματα (Rinehart, 2008, σελ. 507). Ταυτόχρονα, όμως, το πεδίο παρουσιάζει πολλές εσωτερικές διαφοροποιήσεις ως προς τον βαθμό κεντρικότητας της επιλογής να ασκήσει κανείς ένα άθλημα στις διακοπές του, σε σχέση με την ίδια την επιλογή ενός προορισμού (Gibson, 2008, σελ. 29). Επιπλέον, ο χαρακτηρισμός μιας δραστηριότητας ως «περιπετειώδους» σχετίζεται συνήθως με το ελεγχόμενο ρίσκο που αναλαμβάνουν οι συμμετέχοντες σε δραστηριότητες όπως το παραπέντε (π.χ. Carla & Chalip, 2008) ή οι υποβρύχιες καταδύσεις (π.χ. Tzanakis, 2024). Το ρίσκο αυτό μπορεί να μην προκύπτει, βέβαια, ευθέως από μια σημαίνουσα σωματική άσκηση, όπως το τζόκινγκ. Ο χαρακτήρας αυτού του «ελεγχόμενου ρίσκου», όμως, σημαίνει, ταυτόχρονα, ότι μέρος της δραστηριότητας και των συνακόλουθων οικονομικών όψεων της είναι η προετοιμασία για τον μετριασμό του όποιου κινδύνου (Weber, 2008e, σελ. 58).

Τέλος, ένα τρίτο πεδίο έρευνας που κερδίζει τα τελευταία χρόνια όλο και μεγαλύτερη αναγνώριση είναι ο τουρισμός της αθλητικής πολιτισμικής κληρονομιάς

ή αυτό που συχνά αναφέρεται ως τουρισμός αθλητικής νοσταλγίας (Snyder, 1991· Fairly, 2008, σελ. 271-272). Στην κατηγορία αυτή από νωρίς εντάχθηκαν μελέτες για την οργάνωση και τη νοηματοδότηση των αθλητικών μουσείων (Redmond, 1973), στο πλαίσιο αυτού που ο Urry είχε αποκαλέσει ως διαδικασία «μουσειοποίησης» διαφορετικών όψεων της κοινωνικής ζωής, πολύ πέρα από τα στεροτυπικά ιστορικά μνημεία (Urry, 1990, σελ. 107). Κεντρική θέση στην εν λόγω προβληματική έχει η έννοια της νοσταλγίας, η οποία δεν αναφέρεται απαραίτητα σε φυσικούς χώρους ή αντικείμενα, αλλά και σε πρακτικές και τελετουργίες, μέσω των οποίων λάτρεις του αθλητισμού μπορεί να ανακαλούν τις συσχετιζόμενες με τον αθλητισμό αναμνήσεις τους.

6. Έννοιες και προβληματικές στη μελέτη του αθλητικού τουρισμού

Η αποικιοποίηση της μελέτης του αθλητισμού από τη λογική της έρευνας του τουρισμού είχε επιπτώσεις και στη θεωρητική «ανομβρία» (Franklin, 2007), από την οποία χαρακτηριζόταν το αντικείμενο στα πρώτα του βήματα, σε βαθμό μάλιστα που πολλοί μελετητές του φαινομένου του «αθλητικού τουρισμού» τον χαρακτηρίζουν «μια αυλή από ατάκτως ερριμμένα τούβλα»³ (τα οποία δεν συναποτελούσαν κάποιου είδους οικοδόμημα) (Weed, 2008b, σελ. 12). Έτσι, αναπόφευκτα, οι βασικές κατηγορίες ανάλυσης που βρίσκει κανείς στα σχετικά κείμενα είναι και αυτές του μάρκετινγκ και του μάνατζμεντ, και ειδικότερα το ιδιόλεκτο της τμηματοποίησης δυνητικών καταναλωτικών κοινών που αναζητούν εξιδεικευμένα προϊόντα και υπηρεσίες στις διακοπές τους (Sung, 2008, σελ. 228-229). Στο πλαίσιο αυτό, η αναζήτηση των κίνητρων της δράσης του μεμονωμένου καταναλωτή του αθλητικού τουρισμού και του τουρισμού αναψυχής αποκτά κεντρικό ενδιαφέρον ως υποκατηγοριών ανάλογων αναζητήσεων των τουριστικών σπουδών (Gibson, 2008, σελ. 28). Ομοίως, δάνειο από τις τουριστικές σπουδές είναι η έννοια της ταυτότητας του αθλητικού προορισμού, όπως και η ιδέα της ανόδου και της πτώσης της σημασίας των προορισμών, σε μια φαντασιακή ιεραρχία, η οποία ομοιάζει με τη γνωστή θεωρία του Butler (1980) αναφορικά με τον κύκλο ζωής των τουριστικών περιοχών.

Τέλος, ειδική περίπτωση είναι οι ίδιες οι μελέτες οικονομικών επιπτώσεων. Παρότι, συχνά αυτές είναι αρνητικές ή και αμελητέες (Chalip & Fairley, 2019, σελ. 155) για τις περιοχές που δεξιώνονται μεγάλα αθλητικά γεγονότα. Η έκδοση τέτοιων μελετών είναι στιγματισμένη από τη συχνά έκδηλη πολιτική ιδιοτέλεια των δρώντων

³Μετάφραση του συγγραφέα.

που τις χρησιμοποιούν στην προσπάθειά τους να νομιμοποιήσουν τις επιλογές και τη σπατάλη δημόσιων πόρων, επικαλούμενοι δυνητικά ευνοϊκές συνέπειες (Kasimati, 2008, σελ. 320-321). Οι δυνητικές αρνητικές οικονομικές επιπτώσεις των μεγάλων αθλητικών γεγονότων συνιστούν στην πραγματικότητα ένα μείζον ερώτημα για τους ειδικούς των οικονομικών επιστημών, χωρίς καν να συνυπολογίσουμε τις διάχυτες καταγγελίες για φαινόμενα διαφθοράς στον τρόπο με τον οποίο επιλέγεται ο χώρος για μεγάλες διοργανώσεις όπως οι Ολυμπιακοί Αγώνες (Simson & Jennings, 1992). Ειδικότερα, μεταξύ των οικονομικών επιστημόνων διεξάγεται ένας έντονος διάλογος για τον βέλτιστο τρόπο υπολογισμού των πολλαπλασιαστών των εν λόγω επιπτώσεων τέτοιων εγχειρημάτων. Ενδεικτικά, άλλοι ισχυρίζονται ότι αυτό μπορεί να γίνει μόνο μέσω μοντέλων εισροών-εκροών και άλλοι προτιμούν μορφές υπολογιστικών μοντέλων γενικής ισορροπίας (Kasimati, 2008, σελ. 317).

Ενδιαφέρον έχει, όμως, ότι η ίδια προβληματική αποτελεί και ένα όχημα μέσω του οποίου αρθρώνονται εγχειρήματα αντίδρασης σε ανάλογα γεγονότα, με συγγραφείς όπως ο Hall (Gibson, 2008, σελ. 31) να θέτουν από νωρίς το ερώτημα τού γιατί και για ποιους λαμβάνουν χώρα τέτοιες διοργανώσεις, ως κεντρικό ζήτημα που χρήζει επιστημονικής διερεύνησης. Για τον λόγο αυτόν, στη βιβλιογραφία σχετικά με τις επιπτώσεις των μεγάλων αθλητικών γεγονότων παρατηρεί κανείς μια στροφή προς τις θετικές συνέπειες μικρών, υπερτοπικών, περιφερειακής σημασίας αθλητικών γεγονότων. Σε τέτοιες μικρότερης έκτασης παρεμβάσεις, οι τοπικές κοινωνίες παρουσιάζονται περισσότερο έτοιμες να «απορροφήσουν» τις νέες υποδομές και τις νέες μορφές κινητικότητας αναψυχής που σταθεροποιούνται μετά το πέρας της όποιας διοργάνωσης (Gibson, Willming & Holdnak, 2008, σελ. 378-388). Ανάλογη είναι η συζήτηση σχετικά με τις βέλτιστες τεχνικές για την αποτύπωση των δυνητικών επιπτώσεων αθλητικών γεγονότων, υπό την επίδραση του παγκόσμιου ενδιαφέροντος για τους Στόχους Βιώσιμης Ανάπτυξης (SDGs) του ΟΗΕ (Xiangetal, 2023), καθώς, ήδη από τα τέλη της δεκαετίας του 2000, η συζήτηση μετατοπίζεται προς μορφές αποτύπωσης των τριπλών -οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών- επιπτώσεων τέτοιων γεγονότων. (π.χ. Fredline, 2008, σελ. 393· Hinch, Higham & Moyle, 2016, σελ. 165).

Άρα, ας μην μεμψιμοιρούμε. Το πεδίο του αθλητικού τουρισμού είχε, στη σύντομη διάρκεια ζωής του, την τύχη ουκ ολίγες φορές να αποτελέσει αντικείμενο κριτικής ενασχόλησης, συμπεριλαμβανομένης και της χρήσης εννοιών που πηγάζουν ευθέως από τις κοινωνικές επιστήμες, προς τις οποίες θα στραφούμε ευθύς αμέσως. Με δεδομένο ότι το μεγαλύτερο μέρος των μελετών, όπως έχει ήδη σχολιαστεί, αφορούσε τη μελέτη των κινήτρων της περιήγησης, δεν είναι τυχαίο ότι τα κείμενα

στο πεδίο που μελετάμε εξαρχής αναζητούσαν τις αιτίες ανάδυσής του. Για τον De Knop, έναν από τους πρώτους σχολιαστές του φαινομένου, η διαδικασία ανάδυσης του αθλητικού τουρισμού μπορούσε να ενταχθεί παράλληλα στις συνέπειες της αστικοποίησης όσο και στις διαδικασίες εκλέπτυνσης των ηθών και εκπολιτισμού, όπως χρησιμοποιείται η έννοια στην κοινωνιολογία των σχηματισμών (De Knop & VanHoecke, 2003).

Η πλέον διαδεδομένη ιδέα γύρω από τη διαδικασία παραγωγής ενός τουριστικού αξιοθέατου είναι αυτή ενός συστήματος που αποτελείται από τρεις παράγοντες: έναν τουρίστα, ένα φυσικό αξιοθέατο ή τον πυρήνα της περιήγησης και μια πληροφορία σε σχέση με αυτό. Οι τουρίστες, στις αρχικές θεωρίες γύρω από τα κίνητρα της τουριστικής περιήγησης, κινητοποιούνταν από την επιθυμία αναζήτησης αυθεντικών νοημάτων που ο αστικοποιημένος τρόπος ζωής τους στερούσε και γι' αυτό το αναζητούσαν σε χώρους και σε κοινωνίες που φάνταζαν σε αυτούς ως φορείς κάποιου ξεχωριστού νοήματος. Σύμφωνα με αυτήν την αντίληψη, που κατέστη δημοφιλής αρχικά από τον Dean MacCannell (1994) και στη συνέχεια από θεωρητικούς που «εκλαΐκευσαν» αυτές τις θεωρίες, όπως ο Leiper (1990), ένα αξιοθέατο αναδύεται ως δυνητικός επισκέψιμος τόπος όταν οι τρεις αυτοί παράγοντες συνδυάζονται.

Ταυτόχρονα, όμως, η υπερβάλλουσα χρήση ενός χώρου και η οικειοποίηση των συμβόλων του από το διεθνοποιημένο τουριστικό φαντασιακό είχε την τάση ουσιαστικά, αλλά και συμβολικά, να τον «βεβηλώνει» και ως εκ τούτου, όπως ανέφερε και ένας από τους «πατέρες» της τουριστικής ψυχολογίας, «οι προορισμοί κουβαλούν μαζί τους τους δυνητικούς σπόρους της καταστροφής τους» (Plog, 1974). Σε αυτό το σκεπτικό, οι αθλητικές εκδηλώσεις είναι πιο ανθεκτικές στις τάσεις των τουριστικών ατραξιόν να χάνουν τη συμβολική τους αξία (Hinch & Higham, 2008, σελ. 123) εξαιτίας της μοναδικότητας των εμπειριών που προσφέρουν, της μοναδικότητας, δηλαδή, κάθε ξεχωριστής αθλητικής διοργάνωσης είτε ως θεάματος είτε ως σωματικής εμπειρίας.

Εξαρχής, ωστόσο, η έννοια της αυθεντικότητας τέθηκε υπό αμφισβήτηση ως ερμηνευτικό σχήμα της τουριστικής περιήγησης, καθώς πολλές από τις *par excellence* τουριστικές εμπειρίες είναι από μόνες τους αποτέλεσμα συνειδητού τεχνητού σχεδιασμού και σκηνοθεσίας, όπως για παράδειγμα μια επίσκεψη σε ένα θεματικό πάρκο. Έτσι, η Disneyland –κατεξοχήν χώρος σκηνοθετημένος για την ικανοποίηση ενός καταναλωτικού κοινού μπολιασμένου με τα σύμβολα της μαζικής κουλτούρας (Rojek, 1993)– σήμερα συνιστά σύμβολο ενός δεδομένου αμερικανικού τρόπου ζωής (Hinch & Higham, 2008, σελ. 126· Ritzer & Liska, 1997). Έτσι, συχνά «μη

αυθεντικές» εμπειρίες, εν ευθέτω χρόνω, καταλήγουν να θεωρούνται από μόνες τους «αυθεντικές» ή υπό διαμόρφωση αυθεντικές, όπως τις χαρακτήριζε ο Eric Cohen (1988· Urry, 2002, 90-92), καθώς αποκτούν αξία από το βάρος της ιστορικότητας εντός της οποίας παράχθηκαν.

Για τον παραπάνω λόγο, νεότερες εννοιολογήσεις της αυθεντικότητας, όπως αυτή του Wang, δεν καταπιάνονται με τη νοηματική συνεκτικότητα του ίδιου του αντικειμένου της περιήγησης, αλλά με την ανταποδοτικότητα της εμπειρίας για τους συμμετέχοντες σε αυτήν (Wang, 1999, σελ. 352). Τέτοιες αντιλήψεις περί αυθεντικότητας περιλαμβάνουν σε πολύ μεγαλύτερο βαθμό την κινητική-αισθητική εμπειρία των συμμετεχόντων και τη διατομική και κοινωνική διάσταση αυτών των εμπειριών ως καθοριστικών παραγόντων για τον χαρακτηρισμό μιας εμπειρίας ως αυθεντικής - ποιότητες που έχουν εκτενώς χρησιμοποιηθεί κατά τη μελέτη του αθλητικού τουρισμού (Higham & Hinch, 2009, σελ. 156).

Η αναζήτηση αυθεντικών εμπειριών, ωστόσο, δεν αποτέλεσε τη μοναδική έννοια με την οποία ερμηνεύτηκε η ατομική συμπεριφορά στον αθλητικό τουρισμό. Ιδιαίτερα για τις περιπτώσεις του τουρισμού αναψυχής, η έννοια του ρίσκου, με τη σύνδεσή της με την παράδοση του έργου του Ulrich Beck (2015), ήταν τμήμα της εννοιολογικής εργαλειοθήκης μέσω της οποίας πολλές από τις δραστηριότητες του περιπετειώδους τουρισμού αντιμετωπίζονταν. Ωστόσο, οι περισσότερες μελέτες δεν αντιλαμβάνονταν τη συμμετοχή σε ανάλογα σπορ, όπως το κανόε καγιάκ ή το παραπέντε, ως συμπεριφορά παραβατικής σχόλης. Αντίθετα, οι δεξιότητες διαχείρισης του ρίσκου (π.χ., Beedie, 2008, σελ. 204) συχνότερα παρουσιάζονται ως μία μορφή κοινωνικού και συμβολικού κεφαλαίου (π.χ., Kane & Zink, 2008, σελ. 219), αντλώντας από την κοινωνιολογική παράδοση του Pierre Bourdieu (2002, σελ. 162-163). Η έμφαση στις προσεγγίσεις που αναφέρονται στο έργο του Bourdieu (2002, σελ. 282-287) δίνεται στην έννοια του «πεδίου», που στα συμφραζόμενα του τουρισμού αναψυχής αναφέρεται στην ιδέα ότι η «εξαργύρωση» ή η συμβολική αναγνώριση του κεφαλαίου των συμμετεχόντων γίνεται μόνο μέσα σε έναν κοινωνικό μικρόκοσμο συμμετεχόντων, εντός του οποίου τα μέλη μοιράζονται κοινές σωματικές πρακτικές, κοινές αξίες και κοινό τρόπο σκέψης (Kay & Labarge, 2002).

Ωστόσο, διαφορετικές διαδρομές, μέσω των οποίων το φαινόμενο έχει αποτελέσει αντικείμενο διερεύνησης, έχουν φωτίσει παράπλευρες πτυχές του με διαφορετικές έννοιες. Έτσι, π.χ., από το πεδίο των σπουδών του ελεύθερου χρόνου, οι μελέτες του αθλητικού τουρισμού συχνά δανείζονται έννοιες όπως η θεωρία των εμποδίων στη συμμετοχή σε δραστηριότητες αναψυχής (*leisure constraint theory*), μέσω της οποίας μπορεί να αξιολογηθεί το αν η απόσταση ή το ταξίδι αποτελεί παράγοντα

που εντείνει ή αποθαρρύνει την ενασχόληση με ένα άθλημα (Jackson, 2000). Επίσης, χρησιμοποιούνται έννοιες όπως αυτή της κλίμακας εξέλιξης ταξιδιωτικής εμπειρίας (*travel career ladder*) (Pearce & Moscardo, 1985), που, εμπνευσμένη από την πυραμίδα των αναγκών του Maslow, υπονοεί ότι οι υποψήφιοι τουρίστες, κατά τη διάρκεια της ζωής τους, αναζητούν σταδιακά όλο και πιο σύνθετες μορφές αναψυχής, τμήμα των οποίων είναι και οι μορφές τουρισμού αναψυχής, για να ικανοποιήσουν τις ανάγκες τους.

Ωστόσο, μια έννοια που χρησιμοποιείται εκτεταμένα για να ερμηνεύσει την ατομική συμπεριφορά στον τουρισμό αναψυχής είναι αυτή της «σοβαρήςσχόλης» (*serious leisure*). Η έννοια αντλείται από τις σπουδές και την κοινωνιολογία του ελεύθερου χρόνου και περιγράφει την ιδέα ότι οι ασκούμενοι σε δραστηριότητες όπως η γιόγκα, οι καταδύσεις, οι αγώνες διαδρομής κ.ο.κ., αν και συχνά έχουν μια άλλη κύρια επαγγελματική δραστηριότητα, επενδύουν μεγάλο τμήμα του ελεύθερου χρόνου τους σε μία μόνο δραστηριότητα, γεγονός που συνεπάγεται και μεγάλο βαθμό συναισθηματικής ταύτισης με την ενασχόλησή τους. Κατά τον Stebbins, εμπνευστή της έννοιας, η σοβαρήσχόλη συνίσταται στη:

συστηματική αναζήτηση μιας ερασιτεχνικής, χομπίστικης ή εθελοντικής δραστηριότητας η οποία είναι επαρκώς επουσιώδη και ενδιαφέρουσα ώστε ο συμμετέχων να αναζητήσει μια καριέρα στην απόκτηση και στην έκφραση των ειδικών του δεξιοτήτων και της γνώσης του⁴ (Stebbins, 1992, σελ. 3).

Η δέσμευση αυτή συνεπάγεται και μεγαλύτερη διαθεσιμότητα για τη διοχέτευση εισοδήματος και χρόνου στη δραστηριότητα αυτή, συμπεριλαμβανομένης και της διαθεσιμότητας των υποκειμένων να προβούν σε εξειδικευμένα ταξίδια σε χώρους που προσφέρονται ή ενδείκνυνται για την άσκηση του αγαπημένου τους χόμπι (Higham & Hinch, 2009, σελ. 127). Κατά τον ίδιο τον εμπνευστή της, η σύλληψη της «σοβαρήςσχόλης» αντλείται από το έργο του Goffman (1994) και την έννοια της «ηθικής καριέρας», που περιγράφει σύνθετους ρόλους που δεν κατηγοριοποιούνται εύκολα κάτω από τη γενική ετικέτα της εργασίας, και υπονοεί πάντα μια διάκριση σε σχέση με τη μη σοβαρήσχόλη που δεν εμπεριέχει ανάλογη συναισθηματική επένδυση ή εκπαίδευση.

Η «σοβαρήσχόλη» χαρακτηρίζεται, κατά τον Stebbins, από έξι μορφολογικά στοιχεία: πρώτον, την επιμονή των συμμετεχόντων σε αυτήν, δεύτερον, τη διαμόρφωση

⁴Μετάφραση του συγγραφέα.

μιας διαδρομής ή μιας καριέρας κατά την άσκησή της με σημαίνοντες σταθμούς, τρίτον, την απόκτηση σημαντικής εξειδίκευσης, γνώσης ή δεξιότητας, τέταρτον, την απόκτηση σημαντικών ωφελημάτων από την άσκηση της δραστηριότητας σε κοινωνικό, σωματικό ή ακόμη και οικονομικό επίπεδο, όπως η βελτίωση της υγείας και της ευεξίας, πέμπτον, την ισχυρή ταύτιση των υποκειμένων με τη δραστηριότητα αυτή και, τέλος, τη διαμόρφωση ενός ειδικού ήθους και ενός μοναδικού κοινωνικού μικρόκοσμου που σχετίζεται με τη δραστηριότητα αυτή (Stebbins, 2006, σελ. 450-451). Οι παρατηρήσεις αυτές φέρνουν την έννοια της «σοβαρήςσχόλης» πολύ κοντά στην ιδέα ότι οι δραστηριότητες που συγκροτούν τον τουρισμό αναψυχής ή τον αθλητικό τουρισμό συχνά περιστρέφονται γύρω από συγκεκριμένες υποκουλτούρες που σχετίζονται με τη δραστηριότητα για την οποία γίνεται ένα ταξίδι (Stebbins, όπ.π., σελ. 452).

Το γεγονός αυτό, βεβαίως, συνδέεται και με έναν εσωτερικό μετασχηματισμό στον ίδιο τον κόσμο των σπορ, καθώς τα *extreme* αθλήματα από τη δεκαετία του 2000 κέρδιζαν σε δημοφιλία σε σχέση με τα παραδοσιακά. Όπως έχουν επανειλημμένα υποδείξει μελετητές των *extreme sports*, ανάλογες δραστηριότητες στηρίζονται πολύ περισσότερο στη δέσμευση των υποκειμένων μέσα από μια ισχυρή υποκουλτούρα παρά στην ίδια την ιδέα της επίδοσης και της επιτυχίας (Higham & Hinch, 2009, σελ. 8). Αντιστοίχως, αυτή η μετάβαση συμβολίζει και μια μετατόπιση από τη λειτουργία του αθλητισμού ως ισχυρού μηχανισμού έκφρασης συλλογικών ταυτοτήτων (Weed, 2008b, σελ. 17) προς τον αθλητισμό και τον αθλητικό τουρισμό ως έκφραση μιας εξατομικευμένης ταυτότητας, σμιλευμένης μέσα από μοναδικά βιώματα και εμπειρίες κινητικότητας και σωματικής έξαρσης (Franklin, 2003, σελ. 234-236).

Ωστόσο, με δεδομένο ότι ο αθλητικός τουρισμός αναγκαστικά περιλαμβάνει εμπορευματική συναλλαγή, έχει νόημα να δούμε όλες τις παραπάνω διεργασίες και υπό το πρίσμα της συζήτησης για τη συγκρότηση του ήθους των νέων μεσαίων στρωμάτων μέσω επιλογών *lifestyle* (Bourdieu, 2022, σελ. 108). Αντίστοιχα, στις ιδιαίτερες περιπτώσεις των νέων αθλημάτων, η ικανότητα κάποιου να ταξιδεύει και ταυτόχρονα να συντηρεί έναν συμβολικά ανταγωνιστικό εξοπλισμό είναι από μόνη της έκφανση μιας μορφής καταναλωτισμού. Έτσι, σε περιπτώσεις αθλημάτων όπως το windsurfing (Wheaton, 2000, σελ. 261), η απόκτηση του σχετικού εξοπλισμού είναι συχνά προϋπόθεση για την ένταξη στην κοινότητα των μυημένων. Ωστόσο, όπως καταλήγουν οι περισσότερες σχετικές μελέτες, η κατοχή εξοπλισμού δεν αποτελεί επαρκή όρο για τη συσσώρευση κοινωνικού κεφαλαίου στους σχετικούς κοινωνικούς μικρόκοσμους και, άρα, δεν έχουμε να κάνουμε απλά με μια μορφή

επιδεικτικής κατανάλωσης, κατά την έννοια του Veblen (1983). Ο εξοπλισμός είναι απαραίτητος αλλά όχι επαρκής όρος για την εισδοχή σε μια ομάδα και, γι' αυτό, η έννοια της επιτέλεσης ή του παιγνίου (Geffroy, 2016, σελ. 95) μέσω των αποκτημένων δεξιοτήτων συνιστά κεντρική κατηγορία ανάλυσης σε πολλές από τις σχετικές μελέτες. Η επιτέλεση αυτή μπορεί να αφορά τόσο τους ίδιους τους ασκούμενους, καταναλωτές-τουρίστες, όσο και τους ίδιους τους φορείς της γνώσης, τους *gatekeepers* αυτών των κοινοτήτων, οι οποίοι, μέσω αυτής της επιτελεστικής λειτουργίας, εργάζονται στους σχετικούς κλάδους (Beedie, 2008, σελ. 197-198).

Τέλος, δεν θα μπορούσαμε να ολοκληρώσουμε αυτήν την περιήγηση γύρω από τις κεντρικές έννοιες που συναντώνται στη μελέτη του αθλητικού τουρισμού, αν δεν αναφερόμασταν στην έννοια του χώρου, όπως αυτή αναπτύσσεται στην κοινωνιολογία και στην κριτική γεωγραφία. Οι σχετικές συζητήσεις αντλούν από το έργο του Henri Lefebvre και τη διάκριση που εισήγαγε στη μελέτη του χώρου μεταξύ των χωρικών πρακτικών, των αναπαραστάσεων του χώρου και του αναπαραστατικού χώρου - ή αλλιώς του βιωμένου, του αντιληπτού και του φαντασιακού (Lefebvre, 1991, σελ. 33). Οι μελέτες για τη σημασία του χώρου στον αθλητικό τουρισμό εφορμούν από την παρατήρηση ότι το νόημα που αποδίδουμε στην επιτέλεση μιας σωματικής δραστηριότητας αναψυχής, όπως το κολύμπι ή η αναρρίχηση, διαφοροποιείται ανάλογα με το πού ασκείται αυτή η δραστηριότητα και το νόημα που αποδίδει η κοινωνία ευρύτερα σε αυτούς τους τόπους (Crang, 2004, σελ. 82).

Ωστόσο, και η ίδια η αθλητική γεωγραφία είχε εξ αρχής προσδιορίσει όχι μόνο τη σημασία του χωρικού προσδιορισμού και των ορίων για την άσκηση των αθλημάτων ως συγκροτητικού στοιχείου του αθλητισμού (Bale, 1989), αλλά και τη σημασία της απόστασης ως εμποδίου που έπρεπε πάντα να συνυπολογίζεται στη μελέτη της συμμετοχής σε ανάλογες δραστηριότητες (Higham & Hinch, 2008, σελ. 74). Για τους πρωτοπόρους της αθλητικής γεωγραφίας, ο αθλητισμός συνιστούσε μια μορφή πολιτισμού και, ως εκ τούτου, τα αθλητικά τοπία αποτελούσαν τοπία πολιτισμικής ερμηνείας και επανερμηνείας με διαφορετικές, συχνά ανταγωνιστικές μεταξύ τους, νοηματοδοτήσεις (Higham & Hinch, 2009, σελ. 199).

Αναλόγως, ερευνητές όπως ο Bale είχαν συλλάβει ότι η παραγωγή του αθλητικού χώρου, κατά την έννοια του Henri Lefebvre (1991, σελ. 31), «έπασχε» από την ίδια διαδικασία συμβολικής βεβήλωσης, αλλά και από τον κίνδυνο παραγωγής ενός ομογενοποιημένου τοπίου που οδηγούσε στην απώλεια της αίσθησης της τοπικής ταυτότητας (*placelessness*) – φαινόμενο που παρατηρείται και σε περιοχές με υπερβολική τουριστική κίνηση (Bale, 1999). Επιπλέον, ο Bale επιχειρηματολογούσε για τη φαντασιακή τοποθέτηση των αθλητικών χώρων σε μια

συμβολική αθλητική ιεραρχία, με αποτέλεσμα διαφορετικοί αθλητικοί χώροι να είναι ικανοί να προσελκύουν κοινό από μεγαλύτερες αποστάσεις (Bale, 1989, σελ. 79). Έτσι, καθίσταται σαφές ότι η ίδια η αθλητική γεωγραφία έθετε εξ αρχής όλα τα ερωτήματα που προκύπτουν σήμερα και στη μελέτη του αθλητικού τουρισμού, τα οποία σχετίζονται με τον χώρο και την απόσταση που διανύουν όσοι μετέχουν σε ανάλογες δραστηριότητες.

7. Αθλητικός τουρισμός και τουριστικός αθλητισμός στην Ελλάδα

Η νεωτερική Ελλάδα έχει υπάρξει, λοιπόν, φορέας και των δύο αυτών φαινομένων. Έχει δεξιωθεί επισκέπτες με αφορμή αθλητικά γεγονότα και έχει προσπαθήσει να χρησιμοποιήσει τον αθλητισμό και τις δραστηριότητες αναψυχής ως πόρο, μέσω του οποίου έχει επιδιώξει να διευρύνει, σε τοπικό και εθνικό επίπεδο, το μέγεθος και το βάθος της τουριστικής κίνησης της χώρας.

Φυσικά, οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 1896 λειτουργούν αυτομάτως ως μια στιγμή συμβολικής επανέναρξης κάθε αθλητικής δραστηριότητας στη χώρα, αλλά η επιστημονική έρευνα πρέπει αναγκαστικά να κοιτάξει πέρα, πίσω και πάνω από αυτούς. Δεν είναι μόνο το γεγονός ότι και άλλες εκδηλώσεις πέρα από την πρώτη Ολυμπιάδα συνιστούσαν αφορμές για περιήγηση στη χώρα, αρχής γενομένης από τις ίδιες τις Ζάππειες Ολυμπιάδες μεταξύ 1859 και 1889 (Κουλούρη, 2015, σελ. 61). Ακόμα και αν αντιστρέψουμε τον αφηγηματικό φακό και δούμε τους Ολυμπιακούς του 1896 από την οπτική των επισκεπτών τους, είναι σαφές ότι η περιήγηση στην Αθήνα στα τέλη του 19ου αιώνα ήταν εξίσου σημαντικός λόγος για την παρακολούθησή τους όσο και οι ίδιοι οι αγώνες (Gibson, 1998, σελ. 50). Ακόμα περισσότερο, θα ήταν γόνιμο αν σκεφτόμασταν τέτοια μεγάλα γεγονότα ως τμήμα μιας κίνησης πολιτισμικής και πολιτικής επανανοηματοδότησης του εθνικού χώρου και του ιστορικού παρελθόντος μέσω της οργάνωσης πολιτισμικών εκδηλώσεων ή φορέων της κοινωνίας των πολιτών, όπως θα μπορούσαμε να κατανοήσουμε και γεγονότα όπως τις Δελφικές Γιορτές τη δεκαετία του 1920 (Κουλούρη, 2015, σελ. 65).

Στο μεταπολεμικό και, με πολύ μεγαλύτερη ένταση, στο μεταπολιτευτικό σύμπαν, ο αθλητισμός ήταν όχημα διεθνοποίησης της ελληνικής κοινωνίας και οικονομίας, άρσης των αποστάσεων στη μετακίνηση και στην επικοινωνία – χωροχρονικής σύμπτυξης, δηλαδή– και όχημα προβολής της νέας ταυτότητας, που οι πολιτικές ελίτ προσπαθούσαν να σφυρηλατήσουν μεταξύ μεταπολίτευσης και εξευρωπαϊσμού. Τα παραδείγματα εδώ θα μπορούσαν να είναι πολλά, πέρα

και πριν, από την εμπειρία των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004. Σημαντική θέση μεταξύ των παραδειγμάτων αυτών θα μπορούσαμε να δώσουμε σε δύο γεγονότα: από τη μια, στο 13ο Πανευρωπαϊκό Πρωτάθλημα Στίβου το 1982, με το οποίο εγκαινιάστηκε το Ολυμπιακό Στάδιο Σπύρος Λούης (Βαμβακάς, 2010, σελ. 419), αλλά και το Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα Μπάσκετ του 1987. Αυτά τα γεγονότα δεν ήταν μόνο μείζονες διεθνείς διοργανώσεις, αλλά ως πρωτοπόρα στη χρήση νέων τεχνολογιών για την κάλυψη των αγώνων (Καρακώστη, 2010, σελ. 217) συνέβαλαν στην ένταξη της αναπαράστασης της χώρας σε ένα διεθνοποιημένο πεδίο διακίνησης εικόνων αθλητικού θεάματος και πολιτισμικής συμμετοχής στην υπό διαμόρφωση παγκοσμιοποιημένη δημόσια σφαίρα του αθλητισμού – προϋπόθεση για την τουριστική περιήγηση (MacCannell, 1999, σελ. 30-31).

Αυτή η «πρωτοποριακή» λειτουργία των μεγάλων αθλητικών γεγονότων δεν σταμάτησε τη δεκαετία του 1980 ούτε και αφορούσε αποκλειστικά και μόνο τις τεχνολογίες επικοινωνίας. Εν μέσω ενός άλλου μετασχηματισμού του διεθνούς τουριστικού κυκλώματος, όταν τον Ιούνιο του 2007 διοργανώθηκε ο τελικός του Ευρωπαϊκού Πρωταθλήματος μεταξύ της Λίβερπουλ και της Μίλαν στο ΟΑΚΑ, η Αθήνα πλημμύρισε από οπαδούς της Λίβερπουλ. Παρόλο που πολλοί από αυτούς δεν κατείχαν εισιτήρια, χρησιμοποιούσαν την τότε καινοτομία στις μορφές κινητικότητας και διακίνησης του τουριστικού κυκλώματος –τις νεότευκτες low-cost αεροπορικές εταιρείες– για να συμμετέχουν στους εορτασμούς της ομάδας τους (Higham & Hinch, 2009, σελ. 118). Υπό αυτή την έννοια, τα μεγάλα αθλητικά γεγονότα λειτουργούσαν ως αγωγός για τη μεταφορά νέων τεχνικών για την οργάνωση συνολικά της τουριστικής οικονομίας.

Η ανακάλυψη της θάλασσας ως τουριστικού πόρου και ως κεντρικού τόπου εγκοινωνισμού των ανερχόμενων μεταπολεμικών μεσαίων στρωμάτων έχει προφανώς κεντρική θέση σε αυτή τη διαδικασία (Νικολακάκης, 2017, σελ. 88-90· Franklin, 2006, σελ. 394). Η κεντρικότητα των θαλάσσιων σπορ δεν είναι συμπτωματική ή αποτέλεσμα μόνο της κινητοποίησης εμπνευσμένων οικονομικών δρώντων, αλλά έχει κεντρική θέση στον πολιτικό λόγο της εποχής, με τις ναυταθλητικές γιορτές να παρουσιάζονται πολύ συχνά ως δυναμικό εργαλείο άσκησης τουριστικής πολιτικής τη δεκαετία του 1960 (Οικονομικός Ταχυδρόμος, 1964). Εξειδικευμένοι θεσμοί είχαν αναπτυχθεί με μεικτό, αθλητικό και τουριστικό σκοπό ήδη από τα μέσα της δεκαετίας του 1950, όπως, π.χ., το παρά το ΓΕΝ Ειδικό Συμβούλιο Θαλασσίας Αγωνιστικής, με αρμοδιότητες και την προώθηση του «ναυτικού εκδρομισμού και του διά θαλασσίων μέσων τουρισμού» (Ν. 2890/1954).

Εδώ το μοντέλο μοιάζει να είναι αντίστροφο από τον μεσοπολεμικό κανόνα

όπου το κράτος είπετο της κοινωνίας των πολιτών. Μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, η κρατική παρέμβαση φαντάζει αναγκαία για την κανονιστική επανανοηματοδότηση του υγρού στοιχείου και την «κάθαρσή» του από στρατιωτικές, αλιευτικές ή αρχαιολογικές μέριμνες (Tzanakis, 2024, σελ. 164-170). Έτσι, σύλλογοι όπως ο Ναυτικός Όμιλος Βουλιαγμένης, που ιδρύθηκε το 1963, παρουσιάζονται στη συνέχεια ως εξαιρετικά δραστήριοι, δημιουργώντας, π.χ., την πρώτη σχολή θαλάσσιου σκι και συμβάλλοντας στην εξοικείωση του ελληνικού κοινού με το καταναλωτικό σύμβολο του ιδιωτικού σκάφους αναψυχής (Ταχυδρόμος, 1970). Το μοντέλο αυτό, μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1970, είχε γενικευτεί, με ναυτικούς ομίλους να συναντώνται στη Βούλα, στις Τζιτζιφιές, στα Ιωάννινα, στη Θεσσαλονίκη, στον Βόλο, στη Μυτιλήνη, στα Χανιά κ.ά., ενώ εξειδικευμένο κέντρο ιδρύθηκε στη Σαλαμίνα (Ταχυδρόμος, 1970). Αναφορές της εποχής για την αύξηση των ιδιόκτητων σκαφών στη χώρα κάνουν λόγο για αύξηση της τάξης του 400% από το 1960 έως το 1965. Το κράτος κινητοποιείται κανονιστικά αλλά έπεται του ιδιωτικού τομέα ως προς τη δημιουργία υποδομών. Έως το 1966, οι 85 μαρίνες της χώρας κατασκευάζονταν συχνά από εταιρείες πετρελαιοειδών, με τον ΕΟΤ απλώς να εποπτεύει τη διαδικασία (Ταχυδρόμος, 1966). Μόνο μετά την εγκαθίδρυση της στρατιωτικής δικτατορίας και τη συρρίκνωση των δημόσιων επενδύσεων σε υποδομές φιλοξενίας, η δημιουργία μαρινών κατέστη ναυαρχίδα του επενδυτικού προγράμματος του ΕΟΤ (Κατσιγιαννης, 2017, σελ. 52-53).

Τα θαλάσσια σπορ, όμως, δεν ήταν ο μόνος πόρος προς ανάδειξη ή, συχνότερα, εφεύρεση. Σημαντική θέση σε αυτή τη διαδικασία κατείχαν και οι αγώνες αυτοκινήτου (Παπαζαφειροπούλου, 2015, σελ. 622), καθώς, στο μεταπολεμικό σύμπαν, μέχρι και την εγκαθίδρυση του συστήματος των πτήσεων τσάρτερ, το αυτοκίνητο αποτελούσε το βασικό όχημα εισόδου στη χώρα από υποψήφιους επισκέπτες (Νικολακάκης, 2017, σελ. 75). Το αυτοκίνητο, παράλληλα, στα συμφραζόμενα της μεταπολεμικής ανάπτυξης, ήταν σύμβολο ενός αναδυόμενου πολιτισμικού έθνους, που αντανακλούσε τον δυτικό καταναλωτισμό. Παρόμοιες συνδηλώσεις ακολουθούσαν και άλλες ενσώματες δραστηριότητες του ελεύθερου χρόνου, οι οποίες εμφανίστηκαν με αφορμή την τουριστική ανάπτυξη. Έτσι, στις αρχές της δεκαετίας του 1960, το γήπεδο γκολφ στη Γλυφάδα αποτελούσε σύμβολο της πολιτικής παρουσίας του αμερικανικού παράγοντα στη χώρα (Οικονομικός Ταχυδρόμος, 1966) και έγινε αφορμή για κριτική από την αντιπολίτευση σχετικά με την τουριστική πολιτική των κυβερνήσεων Καραμανλή (π.χ., *Εφημερίς των Συζητήσεων της Βουλής*, 1962).

Από τα παραπάνω, αλλά και από διαφορετικά κείμενα του παρόντος αφιερώματος, καθίσταται σαφές ότι οι πολιτικές και επιχειρηματικές πρακτικές

της πρώτης μεταπολεμικής περιόδου χαρακτηρίζονταν από μεγάλο βαθμό πειραματισμού. Αποτελούν στιγμές που οδήγησαν στη μεταπολιτευτική ανάπτυξη ενός πλήρους συστήματος γνώσης και δημόσιων πολιτικών, το οποίο ενσωματώνει τις αθλητικές δραστηριότητες ως «niche» προϊόντα στον πλούτο των διαφορετικών μορφών τουρισμού που προσφέρονται σε μια χώρα με το εύρος και το τουριστικό «βάθος» της Ελλάδας. Σήμερα, ο αθλητικός τουρισμός αποτελεί μια συγκεκριμένη κατηγορία ειδικού τουρισμού, καταγεγραμμένη στις ετήσιες εκθέσεις του ΣΕΤΕ (2022, σελ. 75-83), τόσο ως προς την προσφορά όσο και ως προς τη ζήτησή του. Έτσι, η κανονικοποίηση του αθλητικού τουρισμού στο εγχώριο τουριστικό πλαίσιο συμπίπτει χρονικά με την ανάδυση του αντίστοιχου ακαδημαϊκού υποπεδίου, κυρίως στον αγγλοσαξονικό χώρο, όπως χαρτογραφούμε στο παρόν άρθρο.

Τα παραπάνω βεβαίως δεν συγκροτούν μια βιβλιογραφική επισκόπηση της έρευνας του εν Ελλάδι αθλητικού τουρισμού. Αν κάναμε μια βιβλιογραφική επισκόπηση, θα διαπιστώναμε ότι τόσο ο λόγος περί της διοίκησης (π.χ. Alexandris, Kouthouris & Meligdis, 2006· Kipreos et. al., 2016), του μάρκετινγκ (π.χ. Poulaki et. al., 2023), οι νομικές προσεγγίσεις (π.χ. Moira, Mylonopoulos & Kontoudaki, 2024) και οι μέριμνες για την ικανοποίηση πελατών (π.χ. Avrami, Demertzis & Armenakis, 2021) έχουν κάνει αισθητή την παρουσία τους στο ελληνικό ακαδημαϊκό συγκείμενο. Εξίσου μπορεί κανείς να βρει και κριτικές προσεγγίσεις που αναζητούν έννοιες βιωσιμότητας (π.χ., Παναγιωτόπουλος, 2022), ασκούν κριτική στις τουριστικές αθλητικές υποδομές (π.χ., Μελισσουργός, 2010), εξετάζουν τις μακροπρόθεσμες αρνητικές επιπτώσεις αθλητικών μέγα-γεγονότων όπως των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 (π.χ., Souliotis, Sayas & Maloutas, 2014) στέκονται κριτικά απέναντι σε μεγάλες αθλητικές διοργανώσεις στη χώρα (π.χ., Kasimati, 2003), αλλά και μπολιάζουν το πεδίο με κατηγορίες ανάλυσης της κοινωνιολογίας και της ανθρωπολογίας (π.χ., Tzanakis, 2024). Η ελληνόγλωσση βιβλιογραφία, δηλαδή, ακολουθεί σε μικροσκοπική κλίμακα και τις διαιρέσεις του αντικειμένου διεθνώς. Αξίζει, ωστόσο, να επισημανθεί ότι η μελέτη του αθλητικού τουρισμού στο ελληνικό πλαίσιο έχει αναπτυχθεί κυρίως από μελετητές στο ευρύτερο πεδίο των τουριστικών σπουδών, με μικρότερη, πλην όμως υπαρκτή, συμβολή από το πεδίο των σπουδών του αθλητισμού. Παράλληλα, είναι σαφές ότι και από τις δύο πειθαρχίες παραμένει ανοιχτός γόνιμος χώρος για μελέτες που θα διερευνούν την ιστορία, την πολιτική οικονομία και τις κοινωνικές και κοινωνιολογικές διαστάσεις των σχετικών φαινομένων, φωτίζοντας παράλληλα και τις τοπικές του ιδιαιτερότητες του στο ελληνικό κοινωνικό και εθνικό συγκείμενο. Το παρόν κείμενο προσπαθεί ακριβώς να οριοθετήσει ένα δυνητικό πεδίο ερευνητικών αντικειμένων σταθμίζοντας τη σημασία

τους σε σχέση με τις εν εξελίξει διαδικασίες κοινωνικού μετασχηματισμού στην Ελλάδα κατά τον 20ό και 21ο αιώνα.

Σκοπός του παρόντος ειδικού τεύχους είναι η έναρξη ενός διαλόγου και η δημιουργία μιας αλληλοεπικαλυπτόμενης ζώνης μεταξύ επιστημόνων που καταπιάνονται με τη μελέτη είτε του αθλητισμού είτε του τουρισμού. Η χαρτογράφηση, δηλαδή, ενός τόπου δυνητικών αντικειμένων έρευνας στις ιδιαίτερες συνθήκες τόσο της ελληνικής ακαδημίας όσο και στην κοινωνικά μοναδική θέση που κατέχουν ο αθλητισμός και ο τουρισμός στα συμφραζόμενα της ελληνικής κοινωνίας. Της ιδιόμορφης, δηλαδή, θέσης που κατέχει η μυθολογία του αρχαιοελληνικού αθλητισμού (Κουλούρη, 2015) στη συγκρότηση των σύγχρονων σπορ και της ιδιαίτερης θέσης του τουρισμού στην ελληνική οικονομία, στην ελληνική πολιτική, στη συγκρότηση των σύγχρονων ταυτοτήτων στη χώρα, αλλά και στο ρόλο που αποδίδεται στη χώρα διαμέσου του τουρισμού στον διεθνή καταμερισμό εργασίας και γεωπολιτικής ισχύος (Νικολακάκης, Νάζου & Τζανάκης, 2023).

Κάθε τέτοιο εγχείρημα, προφανώς, χαρακτηρίζεται από τα όρια που οι εμπνευστές του έχουν θέσει όσον αφορά την επιμέρους εστίαση στα θεματικά αντικείμενα. Έτσι, το ειδικό αυτό τεύχος του περιοδικού *Αθλητισμός και Κοινωνικές Επιστήμες* προσπαθεί να ακολουθήσει τα πεδία, τα αντικείμενα και τις έννοιες που ακροθιγώς αγγίξαμε στις προηγούμενες σελίδες, δίνοντας έμφαση στον τουρισμό αναψυχής και στον τρόπο με τον οποίο αυτές οι ενσώματες πρακτικές του ελεύθερου χρόνου συνέβαλαν και συμβάλλουν στη διαμόρφωση ενός πεδίου άσκησης οικονομικής δραστηριότητας, μέσα σε μια «αιώνια» αναζήτηση δυνητικών τουριστικών πόρων προς εκμετάλλευση. Τα όρια του εγχειρήματος καταδεικνύουν εντέλει και τις ελλείψεις του. Έτσι, το αφιέρωμα δίνει μικρότερη έμφαση στην πλούσια ιστορία των μεγάλων αθλητικών διοργανώσεων που έχουν λάβει χώρα στη σύγχρονη Ελλάδα και στην ιστορία των ίδιων των αθλητικών υποδομών ως εγχειρημάτων τουριστικής προβολής και αστικής αναζωογόνησης. Ομοίως, το αφιέρωμα δεν καταπιάνεται με την ίδια την ταξιδιωτική εμπειρία των φιλάθλων, ντόπιων και ξένων, και δεν ανοίγεται στο ανερχόμενο πεδίο της νοσταλγίας του νεωτερικού αθλητικού παρελθόντος, όπως αυτό εμφανίζεται σε μια μικρή χώρα με λίγες αθλητικές επιτυχίες και πολλές αθλητικές μυθολογίες, όπως η Ελλάδα. Το μέλλον όμως διαρκεί πολύ.

8. Οι θεματικές του ειδικού τεύχους

Ο Θανάσης Τσούμας εξετάζει την ανάπτυξη της ποδηλασίας στην Ελλάδα στα τέλη του 19ου και τις αρχές του 20ού αιώνα, εστιάζοντας την οπτική του τόσο στην

αθλητική όσο και στην ψυχαγωγική της διάσταση. Το ποδήλατο, αρχικά σύμβολο τεχνολογικής προόδου και κοινωνικού κύρους για τις αστικές ελίτ, εξελίχθηκε σε μέσο αναψυχής και περιήγησης στη φύση. Οι πρώτες ποδηλατικές εκδρομές, τόσο ατομικές όσο και ομαδικές, συνέβαλαν στη σύνδεση της ποδηλασίας με τον τουρισμό και τη φυσιολατρία, ενισχύοντας την αξία της υπαίθρου ως αντίβαρο στην έντονη ζωή των πόλεων. Παράλληλα, η ίδρυση ποδηλατικών συλλόγων και η διάδοση των σχετικών αγώνων οδήγησαν στη θεσμοθέτηση της αθλητικής ποδηλασίας. Στις αρχές του 20ού αιώνα, η εξάπλωση του ποδηλάτου σε ευρύτερα κοινωνικά στρώματα συνδέθηκε με μια μεταβολή στη χρήση του, καθώς οι αγωνιστικές και περιηγητικές δραστηριότητες συνυπήρξαν με την αυξανόμενη καθημερινή μετακίνηση.

Το κείμενο του Σπύρου Δημανόπουλου πραγματεύεται την κεντρική θέση που κατείχαν τα ναυταθλητικά σωματεία και οι κολυμβητικοί σύλλογοι της ανατολικής Κρήτης, κυρίως κατά την πρώτη μεταπολεμική περίοδο, στον σταδιακό προσανατολισμό της Κρήτης προς τις διαφορετικές μορφές περιηγητισμού και τη διασύνδεσή της με το διεθνές τουριστικό κύκλωμα. Σύμφωνα με τον συγγραφέα, οι τοπικοί αυτοί σύλλογοι λειτούργησαν ως ισχυροί μάντες μεταβίβασης των αιτημάτων της τοπικής κοινωνίας προς το κεντρικό κράτος, αλλά και ως εκφραστές των οικονομικών προσδοκιών των τοπικών ελίτ, προβάλλοντας, παράλληλα, και μια ισχυρή «επινοημένη» τοπική ταυτότητα, στην οποία η σχέση με το υγρό στοιχείο αποτελούσε ένα νοηματικό νήμα που συνέδεε το μινωικό παρελθόν με τις θαλάσσιες δραστηριότητες του ελεύθερου χρόνου.

Εν συνεχεία, η Αλεξία Σοφία Παπαζαφειροπούλου χαρτογραφεί τον τρόπο μέσα από τον οποίο οι αγώνες αυτοκινήτου αλλά και συνολικά το οικοσύστημα του αναδυόμενου συστήματος αυτοκίνησης αποτελούσαν όχημα για την επέκταση της τουριστικής κίνησης στη χώρα. Οι αγώνες ταχύτητας αποτελούν κατεξοχήν μέσο για τη διεύρυνση της κοινωνικής ορατότητας στο ίδιο το σύστημα της αυτοκίνησης και, στο συγκεκριμένο της μεταπολεμικής ανασυγκρότησης, οι οδικές υποδομές αποτελούσαν όχημα κοινωνικού εκσυγχρονισμού και οικονομικής ανάπτυξης, που συμβολοποιούνταν μέσα από την επίδειξη της ταχύτητας αγώνων όπως το Ράλι Ακρόπολης. Μέσα στο κείμενο, η συγγραφέας περιγράφει τον κοινωνικό μικρόκοσμο περίξ των αγώνων αυτοκινήτου, τις ιδιόμορφες σχέσεις μεταξύ μελών των ανώτερων στρωμάτων και μηχανικών, που λειτουργούσαν ως προπομποί της επέκτασης της χρήσης αυτοκινήτου στη χώρα, και τα έμφυλα χαρακτηριστικά των ίδιων των αγώνων.

Ο Μανώλης Τζανάκης διερευνά τη διαδικασία μετουσίωσης της σκανδαλόπετρας, ενός παραδοσιακού εργαλείου σπογγαλιείας των Δωδεκανήσων, σε αναγνωρισμένο

αγώνισμα και πολιτισμικό σύμβολο με τουριστική αξία. Εστιάζει στις διαδικασίες αθληματοποίησης και κληρονομοποίησης, μέσα από τις οποίες η σκανδαλόπετρα εντάσσεται αφενός στο πλαίσιο της ανταγωνιστικής κατάδυσης, αφετέρου αναδεικνύεται σε φορέα τοπικής ταυτότητας. Μέσα από φεστιβάλ, αγώνες και μουσειακές πρακτικές, η παλιά τεχνική μετατρέπεται σε πολυαισθητηριακή εμπειρία για τουρίστες και κοινότητες, ισορροπώντας ανάμεσα στην αυθεντικότητα και την εμπορευματοποίηση. Η ανάλυση φωτίζει την πολυσημία της σκανδαλόπετρας ως συμβολικού πόρου: εργαλείο, άθλημα, θέαμα και μέσο τουριστικής προβολής, ενώ αναδεικνύει τον ανταγωνισμό για την πολιτιστική κατοχύρωση και τουριστική αξιοποίηση του παρελθόντος στο πλαίσιο της ύστερης νεωτερικότητας και του θεματικού τουρισμού.

Στο καταληκτικό άρθρο του τεύχους, ο Νικόλαος Βαγιονής παρουσιάζει ένα γενικό περίγραμμα του ποδηλατικού τουρισμού ως βιώσιμης εναλλακτικής στον παραδοσιακό τουρισμό, με έμφαση στα σχετικά σύγχρονα εγχειρήματα στην Ελλάδα. Ο συγγραφέας επιχειρηματολογεί για το ότι, παρόλο που η χώρα διαθέτει τόσο μια δραστήρια κοινότητα ασκούμενων όσο και ιδανικές κλιματολογικές συνθήκες, η έλλειψη υποδομών και θεσμικής υποστήριξης έχει περιορίσει την ανάπτυξη του κλάδου. Πρόσφατες πρωτοβουλίες (Brevets, L'Étape Greece, Tour of Crete κ.ά.) αναδεικνύουν τις δυνατότητες που προσφέρει η ενσωμάτωση του ποδηλατικού τουρισμού στο τουριστικό προϊόν όσον αφορά την εποχικότητα, την ενίσχυση της τοπικής οικονομίας και την ανάπτυξη πρωτοβουλιών προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος. Ανάλογες διεθνείς διοργανώσεις που παρουσιάζονται (Maratona dles Dolomites, Chasing Cancellara κ.ά.) αποδεικνύουν ότι ο ποδηλατικός τουρισμός μπορεί να είναι οικονομικά βιώσιμος και περιβαλλοντικά φιλικός στον βαθμό που κατασκευάζονται ισχυρές κοινωνικές συναινέσεις και υφίσταται στρατηγικός σχεδιασμός και συνεργασία του δημοσίου με τον ιδιωτικό τομέα.

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

- Βαμβακάς, Β. (2010). Πανευρωπαϊκό πρωτάθλημα στίβου. Στο Β. Βαμβακάς & Π. Παναγιωτόπουλος (Επιμ.), *Η Ελλάδα στη δεκαετία του '80* (σελ. 419-420). Το Πέρασμα.
- Βλάχος, Α. (2013). *Τουριστική ανάπτυξη και δημόσιες πολιτικές στη σύγχρονη Ελλάδα, (1914-1950)*. Αδημοσίευτη διδακτορική διατριβή, Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο.
- Beck, U. (2015). *Κοινωνία της διακινδύνευσης: Καθ'οδόν προς μια άλλη νεωτερικότητα*. Πεδίο.
- Bourdieu, P. (2002). *Διάκριση*. Πατάκη.
- Bourdieu, P. (2022). Σπορ και κοινωνική τάξη. *Κοινωνικές Επιστήμες*, 14, 95-108.
- Casson, L. (2003). *Το ταξίδι στον αρχαίο κόσμο*. Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης.
- Elias, N. (1997). *Η εξέλιξη του πολιτισμού: Ήθη και κοινωνική συμπεριφορά στην νεώτερη Ευρώπη, Τόμος Α'*. Νεφέλη.
- Elias, N. & Dunning, E. (2010). *Αθλητισμός και ελεύθερος χρόνος στην εξέλιξη του πολιτισμού*. Κατάρτι.
- Enzenberger, H. M. (2004). *Πολιτική και πολιτισμός*. Scripta.
- Ζαχαράτος, Γ. (2010). *Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο της Ελλάδος: Σταθμοί στην εξέλιξη της ελληνικής ξενοδοχείας*. Εκδόσεις Κέρκυρα.
- Goffman, E. (1994). *Άσυλα: Δοκίμια για την κοινωνική κατάσταση των ασθενών και άλλων τροφίμων*. Ευρύαλος.
- Καρακωστάκη, Χ. (2010). Ευρωμπάσκετ 1987. Στο Β. Βαμβακάς & Π. Παναγιωτόπουλος (Επιμ.), *Η Ελλάδα στη δεκαετία του '80* (σελ. 216-220). Το Πέρασμα.
- Κατσιγιαννης, Κ. Χ. (2017). *Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού: Ταξίδι μέσα στο χρόνο*. Γραφικές Τέχνες Μητρόπολις ΑΕ.
- Κουλούρη, Χ. (1997). *Αθλητισμός και όψεις της αστικής κοινωνικότητας: Γυμναστικά και αθλητικά σωματεία 1870-1922*. Ινστιτούτο Νεοελληνικών Ερευνών.
- Κουλούρη, Χ. (2015). Η ιστορία του ελληνικού αθλητισμού: Σπορ, φυσική αγωγή και Ολυμπιακοί Αγώνες. Στο Γ. Ζαϊμάκης & Ε. Φουρναράκη (Επιμ.), *Κοινωνία και αθλητισμός στην Ελλάδα: Κοινωνιολογικές και ιστορικές προσεγγίσεις* (σελ. 43-87). Αλεξάνδρεια.
- Κολώνας, Β. (2014). *Τουριστικές εγκαταστάσεις στην Ελλάδα 1950-1974*. Στο Γ. Αίσωπος (Επιμ.), *Τοπία τουρισμού: Ανακατασκευάζοντας την Ελλάδα*. Δομές.
- Μελισσουργός, Γ. (2010). Αναδιάρθρωση του τουρισμού και οι γεωγραφίες των τουριστικών προορισμών: Η περίπτωση του γκολφ στην Costa Del Sol. *Γεωγραφίες*, 17, 61-78.
- Μπονάρου, Χ. (2009). *Η τουριστική διαχείριση της ιστορικής μνήμης: Αναπαραστάσεις της Ελλάδας στις σύγχρονες τουριστικές καρτ ποστάλ*. Αδημοσίευτη διδακτορική διατριβή, Πάντειο Πανεπιστήμιο.
- Νικολακάκης, Μ. (2013). *Τουρισμός και ελληνική κοινωνία την περίοδο 1945-1974*. Αδημοσίευτη διδακτορική διατριβή, Πανεπιστήμιο Κρήτης.
- Νικολακάκης, Μ. (2017). «Μοντέρνα Κίρκη»: Τουρισμός και ελληνική κοινωνία την περίοδο της στρατιωτικής δικτατορίας 1950-1974. Αλεξάνδρεια.

- Νικολακάκης, Μ., Νάζου, Δ. & Τζανάκης, Μ., (2023). Απο-εξωτικοποιώντας τον τουρισμό: Η κριτική στροφή στις τουριστικές σπουδές και η ενσωμάτωσή της στις εγχώριες έρευνες. Στο Δ. Νάζου, Μ. Νικολακάκης & Μ. Τζανάκης (Επιμ.) *Ταξίδια χωρίς προορισμό* (σελ. 19-72). Νήσος.
- Ξενοφών (2005). *Κύρου Ανάβασις, Βιβλία Α, Β, Γ, Δ*. Εκδόσεις Ζήτρος.
- Παναγιωτόπουλος, Π. (2022). *Η συμβολή του αθλητισμού στον τουρισμό και στη βιώσιμη περιφερειακή ανάπτυξη*. Αδημοσίευτη Διδακτορική Διατριβή, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο.
- Παπαζαφειροπούλου, Α. Σ. (2015). *Το εθνικό οδικό δίκτυο κατά την περίοδο 1930-1980. Η κουλτούρα του αυτοκινήτου στην Ελλάδα*. Αδημοσίευτη διδακτορική διατριβή, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.
- Παπαζαφειροπούλου, Α. Σ. (2024). *Οδικό δίκτυο και κουλτούρα του αυτοκινήτου στην Ελλάδα 1940-1980: χώρος, κινητικότητα, τεχνολογίες*. Ύψιλον.
- Polignac, F. (2007). *Η γέννηση της αρχαίας ελληνικής*. Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης.
- Veblen, T. (1983). *Η θεωρία της αργόσχολης τάξης*. Κάλβος.

Ξενόγλωσση

- Adalet, B. (2018). *Hotels and highways: The construction of modernization theory in Cold War Turkey*. Stanford University Press.
- Alexandris, K., Kouthouris, C. & Meligdis, A. (2006). Increasing customers loyalty in a skiing resort: The contribution of place attachment and service quality. *International journal of contemporary hospitality management*, 18(5), 414-425. <https://doi.org/10.1108/09596110610610673547>
- Avrami, L., Demertzis, N., & Armenakis, A. (2021). Local communities, Marine protected areas and diving tourism in Cyclades. *The Greek Review of Social Research*, 156, 139–173. <https://doi.org/10.12681/grsr.25952>
- Bale, J. (1989). *Sports Geography*. E & FN Spon.
- Bale, J. (1999). Parks and gardens: metaphors for the modern spaces of sport. In D. Crouch (Ed.), *Leisure/Tourism geographies* (pp. 46-58). Routledge.
- Barton, S. (2005). *Working-class organizations and popular tourism, 1840-1970*. Manchester University Press.
- Beedie, P. (2008). Mountain guiding and adventure tourism: Reflections on the choreography of the experience. In M. Weed (Ed.), *Sport and tourism: A Reader* (pp. 188-206). Routledge.
- Berghoff, H. (2002). From privilege to commodity? Modern tourism and the rise of consumer society. In H. Berghoff, B. Korte, R. Schneider & C. Harvie (Eds.), *The making of modern tourism: The cultural history of the British experience, 1600-2000*. Palgrave Macmillan.
- Butler, R.W. (1980). The concept of a tourist area cycle of evolution: implications for management of resources. *Canadian Geographer*, 24, 5-12. <https://doi.org/10.1111/j.1541-0064.1980.tb00970.x>
- Butler, R.W. (1994). Seasonality in tourism: Issues and problems. In A.V. Seaton (Ed.), *Tourism: the state of the art* (pp. 332-339). Wiley.
- Carla A.C., & Chalip, L. (2008). Adventure sport tourism in rural revitalization: An ethnographic evaluation. In M. Weed (Ed.), *Sport and tourism: A reader* (pp. 133-151). Routledge.
- Cohen, E.H. (1988). Authenticity and commoditization in tourism. *Annals of Tourism Research*, 15, 371-386.

- Cohen, E.H. (1996a). A phenomenology of tourist experiences. In Y. Apostolopoulos, S. Leivadi & A. Yiannakis (Eds.), *The sociology of tourism: Theoretical and empirical investigations* (pp. 90-114). Routledge.
- Cohen, E.H. (1996b). The sociology of tourism: Approaches, issues and findings. In Y. Apostolopoulos, S. Leivadi & A. Yiannakis (Eds.), *The sociology of tourism: Theoretical and empirical investigations* (pp. 90-114). Routledge.
- Crang, M. (2014). Cultural geographies of tourism. In A.A. Lew, C.M. Hall & A.M. Williams (Eds.), *The Wiley Blackwell companion to tourism* (pp. 74-84). Wiley. <https://doi.org/10.1002/9781118474648.ch5>
- Cross, G. (1989). Vacations for all: The leisure question in the era of the Popular Front. *Journal of Contemporary History*, 24(4), 599-621. <https://doi.org/10.1177/002200948902400403>
- Crompton, J.L. (1995). Economic impact analysis of sports facilities and events: Eleven sources of misapplication. *Journal of Sport Management*, 9(1), 14-35. <https://doi.org/10.1123/jsm.9.1.14>
- Dauncey, H. (2012). *French cycling: A social and cultural history*. Liverpool University Press. <https://doi.org/10.2307/j.ctt5vj61>
- De Knop, P. (1987). Some thoughts on the influence of sport on tourism. In *Proceedings of the international seminar and workshop on outdoor education, recreation and sport tourism* (pp. 38-45). Emmanuel Gill Publishing.
- De Knop, P. & Van Hoecke, J. (2003). The place of sport in the battle for the tourist: A figurational perspective of the development of sport tourism. *Kinesiology*, 35(1), 59-71.
- Doustaly, C. & Zembri-Mary, G. (2024). Is urban planning returning to the past in search of a sustainable future? Exploring the six Paris and London Olympic Games (1900–2024). *Planning Perspectives*, 39(3), 675-700. <https://doi.org/10.1080/02665433.2024.2344590>
- Dritsas, M. (2002). Water, culture and leisure: From spas to beach tourism in Greece during the nineteenth centuries. In S. Canderson & H. Bruce (Eds.), *Water, leisure and culture: European historical perspectives* (pp. 199-204). Berg.
- Fairley, S. (2008). In search of relived social experience: Group-based nostalgia in sport tourism. In M. Weed (Ed.), *Sport and tourism: A Reader* (pp. 270-290). Routledge.
- Franklin, A. (2003). *Tourism: An introduction*. Sage.
- Franklin, A. (2006). Tourism. In C. Rojek, S.M. Shaw & A.J. Veal (Eds.), *A handbook of leisure studies* (pp. 386-403). Palgrave.
- Franklin, A. (2007). The problem with tourist theory. In I. Ateljevic, N. Morgan & A. Pritchard (Eds.), *The critical turn in tourism studies: Innovative research methodologies* (pp. 131-148). Elsevier.
- Fredline, E. (2008). Host and guests relations and sport tourism. In M. Weed (Ed.), *Sport and tourism: A reader* (pp. 393-409). Routledge.
- Furlough, E. (2009). Club Méditerranée, 1950–2002. In L. Segreto, C. Manera, & M. Pohl (Eds.), *Europe at the seaside: The economic history of mass tourism in the Mediterranean* (pp. 174-195). Berghahn Books.
- Gammon, S. & Robinson, T. (2003). Sport and tourism: A conceptual framework. *Journal of Sport & Tourism*, 8(1), 21-26. <https://doi.org/10.1080/1477508030623>
- Geffroy, V. (2016). “Playing with space”: a conceptual basis for investigating active sport tourism

- practices. *Journal of Sport & Tourism*, 21(2), 95-113. <https://doi.org/10.1080/14775085.2016.1271349>
- Gibson, H.J. (1998). Sport tourism, a critical analysis of research. *Sport Management Review*, 1, 43-76.
- Gibson, H.J. (2008). Sport tourism at a crossroad. In M. Weed (Ed.), *Sport and tourism: A reader* (pp. 24-39). Routledge.
- Gibson, H.J., Willming, C. & Holdnak, A. (2008). Leveraging subculture and identity to promote sports events. In M. Weed (Ed.), *Sport and tourism: a reader* (pp. 362-376). Routledge.
- Guttman, A. (1986). *Sports spectators*. Columbia University Press.
- Guttman, A. (1993). The diffusion of sports and the problem of cultural imperialism. In E.G. Dunning, J.A. Maguire & R.E. Pearton (Eds.), *The sports process: A comparative and developmental approach* (pp. 115-125). Human Kinetics Publishers.
- Guttman, A. (2008). The development of modern sports. In J. Coakley & E. Dunning (Eds.), *The handbook of sports studies* (pp. 248-259). Sage.
- Hamilton J. (2005). *Thomas Cook: The holiday-maker*. Sutton Publishing.
- Harvey, D. (1990). *The condition of postmodernity*. Blackwell.
- Higham, J. & Hinch, T. (2008). Tourism, sport and seasons: The challenges and potential of overcoming seasonality in the sport and tourism sector. In M. Weed (Ed.), *Sport and tourism: A reader* (pp. 487-502). Routledge.
- Higham, J. & Hinch, T. (2009). *Sport and tourism: Globalization, Mobility and Identity*. Butterworth-Heinemann.
- Hinch, T., Higham, J. & Moyle B.D. (2016). Sport tourism and sustainable destinations: foundations and pathways. *Journal of sport & tourism*, 20(3-4), 163-173. <https://doi.org/10.1080/14775085.2016.1254139>
- Hu, R. (2024). The transformation of Beijing as a dual Olympic city: Growth, post-growth, and the reimagining of the capital. *Planning perspectives*, 39(3), 575–594. <https://doi.org/10.1080/02665433.2024.2324356>
- Huggins, M. (2013). Sport, tourism and history: Current historiography and future prospects. *Journal of Tourism History*, 5(2), 107-130.
- Inglis, F. (2000). *The delicious history of the holiday*. Routledge.
- Jackson, E.L. (2000). Will research on leisure constraints still be relevant in the twenty-first century?. *Journal of Leisure Research*, 32(1), 62-68. <https://doi.org/10.1080/00222216.2000.11949887>
- Jurek, L. (2010). Healthy living in the Alps. The origins of winter tourism in Switzerland, 1860–1914. *European review of history*, 17(4), 672-673. <https://doi.org/10.1080/13507486.2010.497303>
- Kasimati, E. (2008). Economic aspects and the Summer Olympics: a review of related research. In M. Weed (Ed.). *Sport & tourism: A reader* (pp. 314-345). Routledge.
- Kay, J. & Laberge, S. (2002). The ‘new’ corporate habitus in adventure racing. *International Review for the Sociology of Sport*, 37(1), 17-36. <https://doi.org/10.1177/1012690202037001002>
- Kipreos, G., Konstantinakos, P., Anagnostopoulou, I., Perrea, A. & Kaprinis, S. (2016). Pavlopetri, the world’s oldest submerged city: Analysis of dive tourism perspectives development in the region through S.W.O.T analysis. *Hospitality & tourism management*, 1, 23-29. <https://doi.org/10.11648/j.htm.20160103.11>

- Lanfant, M.F. (1995). International tourism, internationalization and the challenge to identity. In M.F. Lanfant, J.B. Allcock & E.M. Bruner (Eds.), *International tourism: Identity and change* (pp. 24-43). Sage.
- Lefebvre, H. (1991). *The production of space*. Blackwell.
- Leiper, N. (1990). Tourist attraction systems. *Annals of tourism research*, 17, 367-384.
- Lofgren, O. (1999). *On holiday: A history of vacationing*. University of California Press.
- MacCannell, D. (1999). *The tourist: A new theory of the leisure class*. University of California Press.
- Maguire, J. (2015). Assessing the sociology of sport: On globalization and the diffusion of sport. *International Review for the Sociology of Sport*, 50(4-5), 519-523. <https://doi.org/10.1177/1012690214547374>
- Matheson, V. (2019). Is there a case for subsidizing sports stadiums?. *Journal of Policy Analysis & Management*, 38(1), 271-277. <https://doi.org/10.1002/pam.22096>
- Meethan, K. (2001). *Tourism in global society: Place, culture, consumption*. Palgrave.
- Missiroli, A. (2002). European football cultures and their integration: The “short” twentieth century. *Culture, sport, society*, 5(1), 1–20. <https://doi.org/10.1080/713999845>
- Moira, P., Mylonopoulos, D. & Kontoudaki, A. (2024). Hiking tourism in Greece: A legal approach. In V. Katsoni & G. Cassar (Eds.), *Recent advancements in tourism business, technology and social sciences. IACuDiT 2023. Springer proceedings in business and economics*. Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-031-54342-5_35
- Murphy, P., Sheard, K. & Waddington, I. (2000). Figural sociology and its application to sport. In J. Coakley & E. Dunning (Eds.), *Handbook of Sports Studies* (pp. 92-105). Sage.
- Nikolakakis, M. (2016). Tourism, body and seaside recreational practices in postwar Greek society until 1974. In K. Kornetis, E. Kotsovili & N. Papadogiannis (Eds.), *Consumption and gender in Southern Europe since the long 1960s* (pp. 103-117). Bloomsbury Academic.
- Pearce, P.L. & Moscardo, G.M. (1985). The relationships between travelers career levels and concept of authenticity. *Australian Journal of Psychology*, 37, 157-174. <http://dx.doi.org/10.1080/00049538508256395>
- Pigeassou, C., Bui-Xuan, G. & Gleyse, J. (2003). Epistemological issues on sport tourism: Challenge for a new scientific field. *Journal of Sport & Tourism*, 8(1), 27–34. <https://doi.org/10.1080/14775080306241>
- Plog, S.C. (1974). Why destination areas rise and fall in popularity. *Cornell Hotel and Restaurant Administration Quarterly*, 14(4), 55-58. <https://doi.org/10.1177/001088047401400409>
- Poulaki, P., Bouziss, S., Vasilakis, N. & Valeri, M. (2023). Hiking tourism in Greece. In M. Valeri (Ed.), *Sport and tourism: New perspectives in tourism and hospitality management* (pp. 95-112). Emerald Publishing Limited.
- Redmond, G. (1973). A Plethora of shrines: Sport in the museum and hall of fame. *Quest*, 19(1), 41–48. <https://doi.org/10.1080/00336297.1973.10519748>
- Rigauer, B. (2000). Marxist theories. In J. Coakley & E. Dunning (Eds.), *The Handbook of Sport Studies* (pp. 92-105). Sage.
- Rinehart, R.E. (2008). Emerging arriving sports. In J. Coakley & E. Dunning (Eds.), *The handbook of sports studies* (pp. 504-519). Sage.
- Ritzer, G. & Liska, A. (1997). “McDisneyization” and “post-tourism”: Complementary perspectives

- on contemporary tourism. In C. Rojek & J. Urry (Eds.), *Touring Cultures* (pp. 96–109). Routledge.
- Rojek, C. (1993). Disney culture. *Leisure Studies*, 12(2), 121–135. <https://doi.org/10.1080/02614369300390111>
- Saha, P., Nath, A., Kwiatkowski, G. & Oklevik, O. (2021). In search of optimum stimulation at sport events. *Journal of Sport & Tourism*, 25(2), 83-103. <https://doi.org/10.1080/14775085.2021.1877565>
- Simson, V. & Jennings, A. (1992). *The Lords of the Rings: Power, money and drugs in the modern Olympics*. Simon & Schuster.
- Smith, A., Gold, J. R., & Gold, M. M. (2024). Olympic urbanism: Past, present and future. *Planning perspectives*, 39(3), 487–499. <https://doi.org/10.1080/02665433.2024.2344598>
- Snyder, E.E. (1991). Sociology of nostalgia: sport halls of fame and museums in America. *Sociology of Sport Journal*, 8, 228-238. <https://doi.org/10.1123/ssj.8.3.228>
- Souliotis, N., Sayas, J. & Maloutas, T. (2014). Megaprojects, neoliberalization, and state capacities: Assessing the medium-term impact of the 2004 Olympic Games on Athenian urban policies. *Environment and planning C: Government and policy*, 32(4), 731-745. <https://doi.org/10.1068/c1136r>
- Standeven, J. & De Knop, P. (1999). *Sport tourism*. Human Kinetics.
- Stebbins, R.A. (1992). *Amateurs, professionals, and serious leisure*. McGill-Queen's University Press.
- Stebbins, R.A. (2006). Serious leisure. In C. Rojek, S.M. Shaw & A.J. Veal (Eds.), *A handbook of leisure studies* (pp. 448-456). Palgrave.
- Sung, H. (2008). Classification of adventure travelers: Behavior, decision making, and target markets. In M. Weed, *Sport and Tourism: A Reader* (pp. 224-251). Routledge.
- Tzanakis, M. (2024). *Scuba diving practices in Greece: A historical ethnography of technology, self, body, and nature*. Palgrave Macmillan.
- Urry, J. (2002). *The tourist gaze*. Sage.
- Vrondou, O. (2017). Revisiting sport tourism: A review of definitions. *International Journal of Cultural and Digital Tourism*, 4, 66-72.
- Wang, N. (1999). Rethinking authenticity in tourism experience. *Annals of Tourism Research*, 26, 349-370. [https://doi.org/10.1016/S0160-7383\(98\)00103-0](https://doi.org/10.1016/S0160-7383(98)00103-0)
- Weed, M. (2008a). General introduction. In M. Weed (Ed.), *Sport and tourism: A reader* (pp. 1-11). Routledge.
- Weed, M. (2008b). Sports tourism theory and method - Concepts, issues and epistemologies. In M. Weed (Ed.), *Sport and tourism: A reader* (pp. 12-23). Routledge.
- Weed, M. (2008c). Sports tourism research 2000-2004: A systematic review of knowledge and meta-evaluation of methods. In M. Weed (Ed.), *Sport and tourism: A reader* (pp. 90-112). Routledge.
- Weed, M. (2008d). Why the two won't tango: Explaining the lack of integrated policies for sport and tourism in the UK. In M. Weed (Ed.), *Sport and tourism: A reader* (pp. 446-470). Routledge.
- Weber, K. (2008e). Outdoor adventure tourism: A review of research approaches. In M. Weed (Ed.), *Sport and tourism: A reader* (pp. 57-71). Routledge.
- Wheaton, B. (2000). "Just do it": Consumption, commitment, and identity in the windsurfing subculture. *Sociology of Sport Journal*, 17(3), 254-274. <https://doi.org/10.1123/ssj.17.3.254>
- Wright, S. (2002). Sun, sea, sand and self-expression. In H. Berghoff, B. Korte, R. Schneider & C.

Harvie (Eds.), *The making of modern Tourism: The cultural history of the British experience, 1600-2000* (pp. 181-202). Palgrave Macmillan.

Xiang, C., Fadilah, T., Kamalden, T., Ismail, N., Zhao, J., Yang, X. & Luo, H. (2023). The role of sports mega-events in the sustainable development of cities: A systemic review. *Malaysian Journal of Sport Science and Recreation*, 19, 16-36. <https://doi.org/10.24191/mjssr.v19i1.21727>

Πηγές

Ανώνυμος (1960, 4 Ιουνίου). Εδώ γεννήθηκε το αθλητικό πνεύμα. *Εικόνες*, 241, 40-46.

Ανώνυμος (1970). Τουρισμός στην Ελλάδα 1970. *Hellnews*, 23.

Δασαλέρμος, Τ. (1970, 26 Ιουνίου). Καλοκαίρι, θάλασσα, σπόρ. *Ταχυδρόμος*, 846, 63-66.

Εφημερίδες των συζητήσεων της Βουλής (1962, 7 Δεκεμβρίου). Συνεδρίασις 63η, 337.

INSETE (2023, Δεκέμβριος). Ετήσια έκθεση ελληνικού τουρισμού 2022 https://insete.gr/wp-content/uploads/2023/12/23-12_Greece-2.pdf

Κακούρη, Α. (1966, 27 Αυγούστου). Θαλάσσιος τουρισμός. *Ταχυδρόμος*, 646, 54-55.

Λινάρδου, Π. (1964) Ο αθλητισμός στέρεα βάση τουριστικής αναπτύξεως. *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 538, 579.

ΦΕΚ 146 (1954, 6 Ιουλίου). Ν. 2890, «Περί υπαγωγής της θαλασσίας αγωνιστικής και θαλασσίας ψυχαγωγίας από τεχνικής απόψεως, υπό την ανωτέραν εποπτείαν του Υπουργείου Εθνικής Αμύνης», 1159-1160.

Φραγκόπουλος, Θ.Δ. (1966, 22 Σεπτεμβρίου). Επιβάλλεται η έρευνα σε βάθους την τουριστικής μας αγοράς. *Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 649, 878.

Tourism, sport and leisure: Theoretical concepts, historical trajectories and research fields in the Greek context

Michalis Nikolakakis

Summary

This article, which serves as the introduction to the journal's special issue on "tourism, sport and leisure practices", seeks to highlight the theoretical, historical and conceptual trajectories that shape sports tourism as a field of academic inquiry. It focuses on the modern origins of tourism and sport, analysing their intersections and divergences through notions such as "touristification", "serious leisure", "sportification", "authenticity" and "destination identity". Special emphasis is placed on how sports tourism has functioned as an instrument of national ideology, a marketing tool and a field for public policy, and on the transformations of these functions from the interwar period to the era of economic globalisation. At the same time, the article underlines the importance of critical approaches that examine the social and economic impacts of major sporting events. It proposes comparing the Greek experience with international examples, shedding light on both historical discontinuities and structural similarities. The aim of the article, and of the special issue as a whole, is to open a fertile dialogue between different research fields and national contexts, enriching our understanding of sports tourism as a complex social phenomenon.

Keywords: sports tourism, authenticity, serious leisure, touristification, sportification, destination identity, history of tourism and sport

Η ποδηλασία στην Ελλάδα στα τέλη του 19ου αιώνα: Άθληση και αναφυχή

Θανάσης Τσούμας

Περίληψη

Στην εργασία αυτή επιχειρείται μια επισκόπηση της ιστορίας της ποδηλασίας στην Ελλάδα, στα τέλη του 19ου αιώνα, με σκοπό να αναδείξει τους διαφορετικούς τρόπους με τους οποίους η ποδηλασία υιοθετήθηκε και αναπτύχθηκε ως ψυχαγωγική και αθλητική πρακτική του αστικού χώρου. Ουσιαστικά διερευνώνται, αφενός, η ποδηλασία ως νεωτερική αθλητική πρακτική και, αφετέρου, η ψυχαγωγική χρήση του ποδηλάτου και η ανάπτυξη της ποδηλατικής περιήγησης. Οι περιηγητικές ατομικές ή ομαδικές εξορμήσεις, τις οποίες διευκόλυνε το ποδήλατο σε κοντινές αλλά και πιο απομακρυσμένες περιαστικές περιοχές, οδήγησαν στη σύνδεση του ποδηλάτου με την περιήγηση στη φύση και την ψυχαγωγία. Ως μέσο ατομικής μεταφοράς προσέφερε τη δυνατότητα για απεριόριστη κίνηση και επέτρεψε στους χρήστες του να απολαύσουν το υγιεινό περιβάλλον της υπαίθρου. Η επίσκεψη αυτή συνοδευόταν συχνά από ενδιαφέροντα σχετικά με την ιστορία και τα μνημεία της περιοχής. Η μελέτη των πρώτων ποδηλατικών εκδρομικών αφηγήσεων αναδεικνύει το γεγονός ότι το ποδήλατο, μεταξύ των τεχνολογικών επιτευγμάτων της εποχής, ισορρόπησε, με μοναδικό τρόπο, τις αντιφατικές αντιλήψεις για την πρόοδο, ικανοποιώντας ταυτόχρονα την υιοθέτηση των τεχνολογικών καινοτομιών από τις αστικές ελίτ, την σωματική άσκηση και την ψυχαγωγία ως αντίβαρο στους μάλλον εντατικούς ρυθμούς των σύγχρονων πόλεων.

Λέξεις κλειδιά: ποδηλασία, εκδρομισμός, αθλητισμός, τουρισμός

1. Εισαγωγή

Το άρθρο έχει ως αντικείμενο τη διερεύνηση του νοήματος που αποδίδεται στην ποδηλασία στην Ελλάδα, κατά τα τέλη του 19ου αιώνα, ως μέσο καλλιέργειας του σώματος και του πνεύματος. Παράλληλα, μελετά τη μετατόπιση της ποδηλασίας προς μια περιοχή που συνδέεται με την ψυχαγωγία και την περιήγηση, τη γνώση και τα ενδιαφέροντα για τον «φυσικό κόσμο» και την ύπαιθρο, την καλλιέργεια της κοινωνικότητας αλλά και την εξοικείωση με όψεις της τεχνολογίας που σχετίζονται με νέες μορφές κινητικότητας ως συστατικό του κοινωνικού στάτους των ποδηλατιστών.

Το ποδήλατο και η δημοτικότητά του γνώρισαν αξιοσημείωτη ανάπτυξη στην Ελλάδα κατά την τελευταία δεκαετία του 19ου και στις αρχές του 20ού αιώνα. Ωστόσο, είχε εμφανιστεί αρκετά νωρίτερα, καθώς έχουμε τις πρώτες αναφορές από τις αρχές της δεκαετίας του 1860. Σε αυτήν τη μάλλον εκκεντρική για την εποχή ψυχαγωγική δραστηριότητα συμμετείχε ένας μικρός κύκλος ποδηλατιστών που προερχόταν από τα εύπορα στρώματα, οι οποίοι εμφανίστηκαν με τα δυσκίνητα ακόμη ποδήλατά τους στον αστικό, κυρίως, χώρο, προσφέροντας ένα αξιοπερίεργο θέαμα στους Αθηναίους. Οι καινοτομίες και η τεχνολογική εξέλιξη του ποδηλάτου κατά τις τελευταίες δεκαετίες του 19ου αιώνα εξασφάλιζαν ολοένα και περισσότερο ασφάλεια, άνεση στην οδήγηση και ταχύτητα, προσελκύοντας έτσι εύπορους νεαρούς που αναζητούσαν νέες μορφέςσχόλης αλλά και διευρυμένους κύκλους συναναστροφών. Το ποδήλατο διευκόλυνε τις ατομικές ή ομαδικές εκδρομικές εξορμήσεις σε περιοχές κοντινές αλλά και πιο απομακρυσμένες από τον αστικό χώρο. Το γεγονός αυτό οδήγησε στη συσχέτιση του ποδηλάτου με την περιήγηση στη φύση και την ψυχαγωγία.

Οι εντυπώσεις και οι εμπειρίες των ποδηλατιστών ταξιδιωτών από τις εκδρομικές τους εξορμήσεις συναντούσαν συχνά το μεγάλο κοινό των εφημερίδων μέσα από τα δημοσιεύματα, ενώ δεν απουσίαζαν και διάφορες ενθουσιώδεις και μάλλον υπερβολικές περιγραφές αυτής της νέας δραστηριότητας. Είναι κείμενα που συχνά αναφέρονται ή σχολιάζουν τις τουριστικές εξορμήσεις, τους τρόπους περιήγησης, τους προορισμούς αλλά και τα συναισθήματα και το νόημα που αποδίδουν στις πρακτικές αυτές οι ίδιοι οι ποδηλάτες.

Η εργασία βασίζεται, κυρίως, σε ένα σώμα κειμένων από αντλήθηκε από τον περιοδικό και ημερήσιο Τύπο στα τέλη του 19ου αιώνα. Είναι κείμενα που προέκυψαν από μια γενική επισκόπηση των αθλητικών ειδήσεων που δημοσιεύονται και αποτυπώνουν την περιρρέουσα ατμόσφαιρα της εποχής για τη φύση και τον

περιηγητισμό, την άσκηση και την ψυχαγωγία. Αποτελούν ταξιδιωτικές περιγραφές που αποτυπώνουν εξατομικευμένες εμπειρίες και παραπέμπουν σε ορισμένα εύπορα κοινωνικά και πολιτισμικά περιβάλλοντα, γεγονός που μπορεί να διευρύνει σημαντικά την κατανόηση των γενικών αντιλήψεων σχετικά με τη φύση και την υπαίθρο, ειδικότερα μάλιστα τον ποδηλατικό περιηγητισμό, στην Ελλάδα στα τέλη του 19ου και τις αρχές του 20ού αιώνα. Ορισμένα από τα κείμενα της μελέτης δημοσιεύτηκαν στο πρώτο ελληνικό αθλητικό περιοδικό, *Αθλητική και Ποδηλατική Επιθεώρηση της Ανατολής*, ενώ άλλα εμφανίστηκαν σε εφημερίδες ευρείας κυκλοφορίας όπως οι εφημερίδες *Άστυ*, *Εμπρός* και *Εστία*. Το εύρος αυτό των πηγών απεικονίζει τη δημοτικότητα του ποδηλάτου, ως μέσου άσκησης των αστικών ελίτ, καθώς και το αυξανόμενο ενδιαφέρον για τον ποδηλατικό περιηγητισμό.

Ο ποδηλατικός περιηγητισμός ως δραστηριότητα του ελεύθερου χρόνου εντάσσεται ασφαλώς στην εδραιωμένη στους αστικούς κύκλους φυσιολατρία της εποχής και την αναγνώριση της ευεργετικής επιρροής της υπαίθρου στους κατοίκους των πόλεων. Έτσι, οι σημαντικοί οικονομικοί και κοινωνικοί μετασχηματισμοί που επήλθαν στη ελληνική κοινωνία καθώς και η σταδιακή τεχνολογική ανάπτυξη κατά τον 19^ο αιώνα οδήγησαν, παράλληλα, στην ανάδυση ενός σκεπτικισμού έναντι των επιπτώσεων της τεχνολογικής προόδου και της μάλλον άναρχης ανάπτυξης των πόλεων που, κατεξοχήν, υποδέχονται τη βιομηχανική δραστηριότητα.

Έτσι από τη μία πλευρά, η τεχνολογική πρόοδος συνοδεύεται από τη γοητεία των επιστημονικών και τεχνολογικών ανακαλύψεων, οι οποίες μεταμόρφωσαν τη φύση της εργασίας και επηρέασαν κάθε σφαίρα της κοινωνικής ζωής. Ωστόσο, προκάλεσε ανησυχία για τις επιζήμιες επιπτώσεις της αστικοποίησης και της μεγέθυνσης των πόλεων, γεγονός που οδήγησε, παράλληλα, στην επανεκτίμηση της υπαίθρου και την αξιολόγηση της παρθένας φύσης. Αλλά, οι αξιοσημείωτες αλλαγές στη νοοτροπία των νέων αστικών στρωμάτων, που αναδύθηκαν εντός αυτών των αντιφατικών τάσεων, αποτελούν ένα πεδίο για τη διερεύνηση των στάσεών τους σε σχέση με την εργασία και τον ελεύθερο χρόνο αλλά και την αυξανόμενη βαρύτητα της αναψυχής για την ευημερία των πόλεων.

Οι αλλαγές αυτές, σε συνδυασμό με τη ανάπτυξη της ναυσιπλοΐας, τη σταδιακή επέκταση του σιδηροδρόμου αλλά και την εμφάνιση του ποδηλάτου, αποδείχθηκαν ευνοϊκές και διαδραμάτισαν καθοριστικό ρόλο στην αναπτυσσόμενη τάση για τον περιηγητισμό στην Ελλάδα. Το ποδήλατο, δείγμα των τεχνολογικών επιτευγμάτων της εποχής, λειτούργησε ιδιαίτερα στο πλέγμα των αντιφατικών συναισθημάτων και των ανάλογων αντιλήψεων για την πρόοδο, ευνοώντας ταυτόχρονα την υιοθέτηση των τεχνολογικών καινοτομιών από τις αστικές ελίτ, τη σωματική άσκηση

και ψυχαγωγία ως αντίβαρο στους μάλλον εντατικούς ρυθμούς των σύγχρονων πόλεων. Το ποδήλατο ως μέσο ατομικής μεταφοράς προσέφερε τη δυνατότητα για «απεριόριστη» κίνηση και επέτρεψε στους χρήστες του στο να απολαύσουν την υγιεινή ατμόσφαιρα της υπαίθρου και το φυσικό τοπίο, ενώ η επίσκεψη περιοχών εκτός των μεγαλουπόλεων συνοδευόταν από ενδιαφέροντα για την ιστορία και τα μνημεία της υπαίθρου.

Η σταδιακή ανάπτυξη της χρήσης του ποδηλάτου οδήγησε στην ίδρυση ποδηλατικών συλλόγων, σε μια εποχή που επιταχύνεται η ίδρυση των πρώτων γυμναστικών συλλόγων. Ωστόσο, οι ποδηλατικοί όμιλοι έχουν ιδιαίτερο χαρακτήρα, καθώς καλλιεργούν μια νέα αθλητική δραστηριότητα με κεντρική αναφορά στην ψυχαγωγία, με το ποδήλατο να ανάγεται σε σύμβολο της τεχνολογικής καινοτομίας, της περιέργειας και της περιπετειώδους διερεύνησης της φύσης. Κεντρική δραστηριότητα των πρώτων ποδηλατικών συλλόγων ήταν οι ψυχαγωγικές εκδρομές που σταδιακά απέκτησαν πιο οργανωμένη μορφή. Είναι η ίδια περίοδος κατά την οποία παρατηρείται η εμφάνιση ξένων ποδηλατιστών στην Ελλάδα, που φαίνεται ότι συνέβαλαν στη σταδιακή διεύρυνση του ενδιαφέροντος και των τοπικών ποδηλατικών ομίλων για τουριστικές και εκδρομικές δραστηριότητες.

2. Αντι-αστισμός, ύπαιθρος και εκδρομισμός στην Ελλάδα του 19ου αιώνα

Το ρομαντικό κίνημα, που αναπτύχθηκε στη Δυτική Ευρώπη από τα τέλη του 18ου αιώνα, έδειξε έντονο ενδιαφέρον για την αξία της φύσης. Κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής, ο Jean-Jacques Rousseau και άλλοι σημαντικοί φιλόσοφοι και ιατροφιλόσοφοι τόνισαν, επίσης, τη σημαντικότητα της φύσης στη βελτίωση της ποιότητας ζωής του ανθρώπου. Οι ιδέες τους συνέβαλαν στη διάδοση της φυσικής δραστηριότητας σε φυσικά περιβάλλοντα και στην ένταξή της στις δραστηριότητες του ελεύθερου χρόνου της σταδιακά αναπτυσσόμενης αστικής τάξης ως πρακτικής προσωπικής και συναισθηματικής ανάπτυξης (Βλαβιανού, 2008).

Η ανάπτυξη της φυσιολατρίας αλλά και ενός «υγιεινιστικού» ιατρικού λόγου, που διέδωσε την ανάγκη επαφής με την ύπαιθρο, συντέλεσαν στην ανάπτυξη του εκδρομισμού. Σημαντικοί Ευρωπαίοι συγγραφείς και καλλιτέχνες άρχισαν να εξερευνούν και να εξυμνούν τα γραφικά τοπία, ενώ καλλιτεχνικές αποτυπώσεις και φιλολογικές εξιδανικεύσεις της υπαίθρου φαίνεται ότι έθεσαν τα θεμέλια μιας νέας πρακτικής ενασχόλησης, της πεζοπορίας στη φύση. Η δραστηριότητα επηρεάστηκε από διάχυτα φιλοσοφικά ρεύματα που ενέπνευσαν τη νοσταλγία του παρελθόντος. Κατά τον 19ο αιώνα, η Ευρώπη έγινε μάρτυρας της ίδρυσης των

πρώτων περιηγητικών και ορειβατικών συλλόγων, που έθεσαν τις βάσεις για την περαιτέρω διάδοση του εκδρομισμού. Η ανάπτυξή του αποτελεί μάλλον μια σύνθετη διαδικασία που προέκυψε ως αποτέλεσμα σύγκλισης ετερόκλητων διαδρομών που συνδέουν την τεχνολογία με την κοινωνική χειραφέτηση αλλά και την αστικοποίηση με τα μέσα μαζικής πληροφόρησης. Ωστόσο, οι τεχνολογικές εξελίξεις δεν θα αποτελούσαν επαρκείς συνθήκες, αν δεν συνδυάζονταν με σημαντικές εξελίξεις στο κοινωνικό πεδίο (Corbin, 1995· Walton, 1997· Zuelow, 2015).

Οι οργανώσεις αυτές έπαιξαν καθοριστικό ρόλο στην ενθάρρυνση και υποστήριξη ορειβατικών και πεζοπορικών εγχειρημάτων, θέτοντας το υπόβαθρο για την περαιτέρω διάδοσή τους. Χαρακτηριστική είναι η ίδρυση του *Touring Club de France*, στη Γαλλία το 1890, που έθετε ως στόχο την ανάπτυξη του τουρισμού σε όλες τις μορφές του και που συνέβαλε στη διατήρηση και επέκταση του ενδιαφέροντος για τα ταξίδια (Thompson, 2008· Schut & Delalandre, 2016).

Για την Ελλάδα ο εκδρομισμός ως πολιτισμικός τουρισμός αποτελεί ένα σύγχρονο φαινόμενο που κάνει την εμφάνισή του από τα μέσα του 19ου αιώνα, όταν διάφοροι ποδηλατικοί όμιλοι υποδέχονται στους κόλπους τους σημαντικούς εκπροσώπους της αστικής ελίτ. Η επαφή με την δυσπρόσιτη ύπαιθρο προσφέρει μια νέα εμπειρία, καθώς αποσπάται ολοένα και περισσότερο από στερεότυπα του περιαστικού χώρου, όπου ενδημούν ποικίλοι κίνδυνοι, όπως η ληστεία, οι ασθένειες, η μιαιρότητα κ.λπ. (Βλάχος, 2016· Δρίτσα & Παπαδουλάκη, 2019). Η ύπαιθρος, εξωραΐζεται πλέον μέσα από συχνά ετερόκλητους ή διαπλεκόμενους και διευρυμένης απήχησης λόγους (ιατρικός, φυσιολατρικός, εθνικιστικός), που διευκολύνουν εκ νέου τη σχέση των αστικών πληθυσμών με τη φύση. Ιδίως οι «ασθένειες», που συνδέθηκαν με την ελλειμματική δημόσια υγιεινή και τις προβληματικές συνθήκες διαβίωσης στα αστικά κέντρα (Ράλλη, 2019), ενίσχυσαν τη συσχέτιση της φύσης με την υγεία και διευκόλυναν την εμπέδωση δραστηριοτήτων που ευνοούσαν την μετακίνηση των αστών προς την περιαστική ύπαιθρο.

Μία από τις πρώτες πεζοπορικές δράσεις είναι η προσπάθεια μιας ομάδας φοιτητών, τον Μάη του 1847, «ν' ανεβεί στην κορυφή της Πεντέλης» (Κωνσταντινίδης, 1930, σελ. 13). Από αυτή την πρώτη καταγεγραμμένη εξόρμηση και μέχρι το 1870, όπως σχολιάζει αρκετά χρόνια αργότερα ο Βάσος Κωνσταντινόπουλος σε άρθρο για τον ελληνικό εκδρομισμό, αναφέρονται:

«πολλοί μεμονωμένοι πεζοπόροι και ορειβάτες, ως και διάφορες επίσημες προσωπικότητες της εποχής εκείνης, δικές μας και ξένες. [...] [H] Ελλάδα της εποχής εκείνης που την εσπάραζαν οι πολιτικές και πολιτειακές

διαιρέσεις και που η ύπαιθρος βρισκότανε, κατά το πλείστον στα χέρια ληστών, είναι ακατάλληλο έδαφος για να ανθίσει το άνθος του εκδρομισμού» (Κωνσταντινόπουλος, 1958, σελ. 29).

Η εκδρομή ως σωματική άσκηση είχε τον χαρακτήρα πεζοπορίας και αναδείχθηκε σε βασική αθλητική δραστηριότητα για την αστική τάξη της εποχής. Αποτελούσε μια πρακτική ενταγμένη στο πλαίσιο των βασικών δραστηριοτήτων των αθλητικών και γυμναστικών σωματείων ή μια αυτοτελή πρακτική αναψυχής (Κουλούρη, 1997, σελ. 361). Παρά το γεγονός της σταδιακής επέκτασης των περιπατητικών ή εκδρομικών εξορμήσεων, η ίδρυση εκδρομικών συλλόγων θα καθυστερήσει και οι πρώτοι όμιλοι θα κάνουν την εμφάνισή τους στα τέλη της δεκαετίας του 1880¹. Η νέα αυτή δραστηριότητα αναψυχής θα επεκταθεί και σε άλλες αστικές περιοχές, όπως στην Πάτρα το 1889, τη Θήβα το 1891 κ.α. (Εστία, 17.8.1894, σελ. 3). Στην Πάτρα, λίγα χρόνια αργότερα, το 1893, ο *Παναχαϊκός Γυμναστικός Σύνδεσμος* οργάνωσε επισκέψεις στην Αρχαία Ολυμπία. Αλλά και τον Ιούνιο του 1895 διοργανώνεται εκδρομή στα λουτρά «Λίντζι», δράση με σημαντικό αριθμό συμμετεχόντων, με έκτακτες αμαξοστοιχίες. Φαίνεται ότι είχε ήδη αναπτυχθεί ένα εκδρομικό κίνημα, γεγονός που εξηγεί και την αναγγελία της ίδρυσης, «υπό νέων των καλύτερων οικογενειών» της πόλης, του *Διασκεδαστικού Ομίλου*, ο οποίος είχε σκοπό την οργάνωση εκδρομών και συναυλιών (*Πελοπόννησος*, 9.6.1893, σελ. 3).

Η τάση αυτή θα αποκτήσει περαιτέρω δυναμική στο μεταίχμιο 19ου και 20ού αιώνα, με χαρακτηριστικά τα παραδείγματα της ίδρυσης του *Ομίλου Εκδρομών* το 1899 από τους Σπυρίδωνα Λάμπρου και Κωνσταντίνο Ελευθερουδάκη. Οι δραστηριότητες αυτές θα εμπλουτιστούν με τη μεταφορά της ορειβατικής εμπειρίας το 1903 από τον ένθερμο ορειβάτη από τη Ρουμανία, Νικόλαο Καρβούνη, ο οποίος μεί αργότερα, στον εκδρομισμό και την ορειβασία τους Κώστα Βάρναλη και Φώτο Πολίτη αλλά και άλλους διανοούμενους (Κουρουζίδης, 1999). Στην ενίσχυση αυτών των ταξιδιωτικών πρακτικών σημαντική είναι η παρουσία ξένων περιηγητών-τουριστών που εντάσσουν στο εκδρομικό τους πρόγραμμα την επίσκεψη των μουσείων και των αρχαιολογικών χώρων της Ελλάδας².

1 Το 1887 ιδρύεται στην Αθήνα ο *Περιπατητικός Σύνδεσμος*, το 1889 ο *Πεζοπορικός Σύνδεσμος* και το 1893 στον Πειραιά ο *Όμιλος Πεζοπόρων*, ενώ τα πρώτα Διοικητικά Συμβούλια απαρτίζονται κυρίως από δικηγόρους, δικαστικούς και εκπαιδευτικούς (Κουρουζίδης, 1999).

2 Γερμανοί τουρίστες, μέλη της Γερμανικής «Ανατολικής Εταιρείας», στο πλαίσιο του ταξιδιού τους επιβαίνουντες «επί ιδιαιτέρας Θαλαμηγού», κατέπλευσαν στο λιμάνι του Πειραιά και από εκεί αφού επισκέφθηκαν την Αθήνα, τα μουσεία της, τον Κεραμεικό, την Ακρόπολη και τα γύρω μνημεία, όπου τους έγινε και σχετική ξενάγηση, στη συνέχεια με έκτακτη αμαξοστοιχία επισκέφθηκαν την αρχαία Ολυμπία ([Ανώνυμος] *Εστία*, 31.7.1894, σελ. 2).

Με κίνητρο τη ψυχαγωγία, οι διάφοροι σύλλογοι διαμόρφωσαν έναν άτυπο χάρτη εκδρομικών προορισμών, η επιλογή των οποίων συνδεόταν άμεσα με την προσβασιμότητά τους, την ιστορικότητά τους αλλά και το φυσικό κάλλος τους. Στενά συνυφασμένη με την οργάνωσή τους ήταν και η έκδοση περιοδικών, δελτίων και άλλων εντύπων τα οποία αναπαρήγαγαν την εκδρομική εμπειρία, ακολουθώντας μάλλον ποικίλα ιδεολογικά και πολιτισμικά στερεότυπα. Στα κείμενά τους, που κατακλύζονται από αναφορές για τη φύση και το «αυθεντικά φυσικό» εν γένει, κυριαρχεί η θετική σχέση με τη φύση και το θετικό κίνητρο για την εκδρομή. Ωστόσο, θα μπορούσαμε να πούμε ότι ο φυσιολατρικός Τύπος προηγείται της όποιας περιγηγνητικής ή εκδρομικής οργάνωσης, ενώ πριν την έκδοση αμιγώς φυσιολατρικών εντύπων, τη σχετική ύλη κάλυπταν διάφορα έντυπα³.

3. Το ποδήλατο στην Ελλάδα

Το ποδήλατο, που έκανε την εμφάνισή του στην Ελλάδα το 1869, φαίνεται ότι εισάγεται αρχικά από εκπροσώπους της μεγαλοαστικής ελίτ της Αθήνας και του Πειραιά, όπως είναι οι περιπτώσεις του βασιλιά Γεωργίου Α΄ και του Δημάρχου Πειραιά Παύλου Δαμαλά, που παραγγέλλουν ποδήλατα, ο πρώτος από την Αγγλία ο δεύτερος από τη Μασσαλία. Μέχρι το 1885 η εμφάνισή αυτών των «διαβολικών μηχανημάτων, αίτινα υπό πάντων εθεωρούντο ακατάληπτα και μυστηριώδη» ήταν σπάνια στους δρόμους. Η «εγκατάστασις γερμανών τινών ποδηλατών και η υπ' αυτών ίδρυσις σχολής ποδηλασίας» φέρεται ότι συνέβαλε ιδιαίτερα στη διάδοσή του⁴.

Ο πρώτος που αναφέρεται ότι κυκλοφορούσε με ποδήλατο στην Αθήνα ήταν ο αυστριακής καταγωγής Νικόλαος Μάνγγελ (Mangel)⁵, όπως και ο επίσης Αυστριακός Άουγκουστ Φον Γκέντριχ που εμφανίζεται συχνά να περιφέρεται με το ποδήλατό του στο Σύνταγμα αλλά και να αρθρογραφεί στις ελληνικές εφημερίδες για τα πλεονεκτήματα του ποδηλάτου. Λέγεται, μάλιστα, ότι η εμφάνισή τους

3 Σύμφωνα με τον Σάκη Κουρουζίδη (1999), μέχρι τις αρχές του 20ού αιώνα, στην κατηγορία αυτή των -πρόδρομων- της φυσιολατρίας εντύπων, μπορούμε να κατατάξουμε τα ακόλουθα έντυπα: *Ευρωπαϊκός Ερασιστής* (1840), *Αποθήκη Ωφελίμων Γνώσεων* (Σμύρνη 1840), *Πανδώρα* (1850), *Ιλισσός* (1868), *Επτάλοφος* (Κωνσταντινούπολη 1869), *Γεωπονικά* (1872), *Φοίβος* (1879), *Εφημερίς των Σχολείων* (1881), *Παιδαγωγικόν Σχολείον* (1883), *Εφημερίς των Παίδων* (1883), *Ελληνική Γεωργία* (1885), *Ανάπλασις* (1888), *Αθηνά* (1889), *Η Φύσις* (1890), *Προμηθεύς* (1890), *Ποδηλατική και Αθλητική Επιθεώρησις της Ανατολής* (1898), *Τα Νέα Γωπονικά* (1900).

4 Η ονομασία «Ποδήλατο» στο νέο όχημα αποδίδεται στον γνωστό λογοτέχνη και δημοσιογράφο Ιωάννη Ισιδωρίδη – Σκυλίτση. ([Ανώνυμος] *Ακρόπολις*, 18.4.1884, σελ. 2).

5 Ο πατέρας του Νικόλαου Μάνγγελ ήταν ο στρατιωτικός μουσικός Ερνστ Μιχαήλ Μάνγγελ (Ernst Michael Mangel), που διετέλεσε διευθυντής της Μουσικής Σχολής στην Αθήνα το 1843.

προκαλούσε τον γενικό ενθουσιασμό των θεατών κάθε φορά που τους έβλεπαν να διέρχονται από τους αθηναϊκούς δρόμους. Ο Γκέντριχ ήταν από τους πρώτους ποδηλάτες που επιχείρησαν μακρινές ποδηλατικές περιηγήσεις στην Ελλάδα, στην Ανατολή και την Ευρώπη, γεγονός πρωτόγνωρο για την εποχή⁶. Μάλιστα, αυτές οι εκδρομικές του εξορμήσεις φαίνεται ότι ενίσχυσαν το ενδιαφέρον για το ποδήλατο. Ως πρώτοι αγοραστές αναφέρονται νεαροί γόνοι των αθηναϊκών ελίτ, όπως για παράδειγμα οι Δημήτριος Σκουζές, Ιωάννης Λάμπιακος, Μιχαήλ Λεονάρδος και αρκετοί άλλοι.

Οι ειδήσεις σχετικά με τη διάδοση των «διτρόχων και τριτρόχων [...] παρά τοις Αγγλοαμερικανούς» κάνουν σποραδικά την εμφάνισή τους στον Τύπο της εποχής, όπου αποτυπώνονται αντιλήψεις σχετικά με το σύγχρονο αυτό σπορ. Η εφημερίδα *Ακρόπολις* αναφέρει:

«Σύλλογοι και Λέσχαι συνέστησαν πολλοί [...] Ιππεύουν εν δίτροχον, όπως οι Άραβες ένα ή μια ίππον και τρέχουν όρη και βουνά όπως εκείνοι τα ερήμους. [...] Η ιππασία αυτών [των ποδηλάτων] είναι ανωτέρα, δύναται και ο επιβάτης να σταματά όπου θέλει, να περιεργάζεται την φύσιν, να κρατά σημειώσεις κτλ. Η ταχύτης των διτρόχων αυτών είναι καταπληκτική» (*Ακρόπολις*, 18.4.1884, σελ. 2).

Στην ενίσχυση του ποδηλατικού εκδρομισμού θα συμβάλει και η διέλευση από την Ελλάδα, το 1890, «δύο Αμερικανών ποδηλατών χάριν περιηγήσεως». Οι «περιώνυμοι» αυτοί ποδηλάτες, William Lewis Sachtleben και Thomas Gaskell Allen, «διέσχισαν διά του ποδηλάτου τας πλείστας των γνωστών χωρών» και είχαν συμπεριλάβει τον Πειραιά στους σταθμούς του ταξιδιού τους. Τους δύο Αμερικανούς περιηγητές συνάντησε και ο Πειραιώτης αξιωματικός του Βασιλικού Ναυτικού Βασίλειος Καψαμπέλης, ο οποίος, λίγο αργότερα, έγινε ο ιδρυτής του πρώτου ποδηλατικού συλλόγου στην Ελλάδα, του *Ομίλου Ποδηλατών Πειραιώς*. Οι δύο ποδηλάτες έφεραν μαζί τους, εκτός των ποδηλάτων τους και δύο φωτογραφικές μηχανές με τις οποίες αποθανάτισαν στιγμές της περιηγητικής τους περιπέτειας. Αργότερα θα καταγράψουν στα ταξιδιωτικά τους ημερολόγια την έκπληξη των κατοίκων της ελληνικής υπαίθρου: «ουχί μόνον παρά των ζώων και ιδία των κυνών κατεδιώκοντο, αλλά και υπ' αυτών των ελληνοπαίδων ελιθοβολούντο» (Sachtleben and Allen, 1894).

⁶ Μια σειρά περιηγητικών κειμένων του Γκέντριχ δημοσιεύτηκαν στην *Ποδηλατική και Αθλητική Επιθεώρηση της Ανατολής*, ήδη από το πρώτο τεύχος του περιοδικού.

Το ιδιαίτερο αυτό σπορ οδήγησε πολλούς να «επιζητήσωσι την εκμάθησίν του και την κατόπιν διά του ποδηλάτου συστηματικήν άσκησιν και ψυχαγωγίαν». Έτσι κατά την περίοδο 1890-1891, δεκάδες ποδηλάτες κάνουν την εμφάνισή τους στον αστικό χώρο. Η ενασχόληση με την «αιθερίαν αληθώς ταύτην άσκησιν» υιοθετήθηκε όχι μόνο από τους νέους αλλά και από μεγαλύτερους σε ηλικία, καθώς επίσης και από γυναίκες, «παρά τα κρατούντα παρ' ημίν αυστηρά έθιμα». Το νομιμοποιητικό πλαίσιο αυτής της νεωτερικής μορφής άσκησης για τις γυναίκες, παρά την ύπαρξη και αντίθετων αντιλήψεων (*Εφημερίς των Κυριών*, 28.4.1896, σελ. 2-3), θα στηριχθεί στη σύνδεση με τα οφέλη που προσφέρει στην υγεία τους, όπως χαρακτηριστικά τονίζει σε άρθρο της η *Εφημερίδα των Κυριών*, μεταφέροντας αντιλήψεις Ευρωπαίων ιατρών⁷.

Είναι τα τέλη του 19ου αιώνα, όπου τοποθετούνται οι απαρχές της χειραφέτησης των γυναικών. Η ενασχόληση με τα σπορ, όπως, για παράδειγμα, με την αντισφαίριση και την ποδηλασία, καθιστούν ορατές τις γυναίκες στο δημόσιο αστικό χώρο και αυτό είναι γεγονός ιδιαίτερης σημασίας, καθώς συσχετίζεται ο εκπολιτισμός με την αλλαγή της θέσης των γυναικών (Jungnickel, 2015). Βέβαια, η υιοθέτηση αυτής της αστικής κουλτούρας φαίνεται ότι κινείται εντός μιας διαρκούς αντίφασης, ανάμεσα στη γενίκευση των αστικών αξιών και τον αποκλεισμό τους από το δημόσιο χώρο. Ίσως, αυτό είχε ως αποτέλεσμα την περιορισμένη, τουλάχιστον αρχικά, ενασχόλησή τους με την ποδηλασία.

4. Η αθλητική ποδηλασία

Από τη μελέτη των πηγών, παρατηρούμε ότι η ποδηλασία φέρεται να επιτελεί τρεις αλληλεπικαλυπτόμενες λειτουργίες, και συγκεκριμένα τη λειτουργία της άσκησης, της ψυχαγωγίας και της περιήγησης. Η διάδοση της νέας αυτής ψυχαγωγικής και αθλητικής πρακτικής, που ήταν ραγδαία στα ανώτερα στρώματα, γρήγορα οδήγησε στην ίδρυση συλλόγων που αποτελούσαν νέους χώρους και προνομιακά πεδία διαμόρφωσης, προβολής και επίδειξης καθεστώτων κύρους. Ενώ το ποδήλατο συνδυάστηκε αρχικά με την αναψυχή και την ψυχαγωγία, η νέα αυτή μορφή σχόλης των αστικών στρωμάτων δεν άργησε να πλαισιωθεί από το ανταγωνιστικό πνεύμα των σύγχρονων σπορ, ακολουθώντας ανάλογες πρακτικές σε άλλες ευρωπαϊκές

⁷ «Θέλομεν να ελπίσωμεν, ότι τον νεωτερισμόν τούτον θα ασπασθώσι πολλαί μητέρες διά τας θυγατέρας των, αίτινες διά του καθιστικού και τρυφηλού βίου αναπτύσσονται καχεκτικά, χλωροτικά, μεταδίδουσαι τα σπέρματα της καχεκτικής και εξηντλημένης φύσεώς των εις ολόκληρον επερχόμενην γενεάν» (*Εφημερίς των Κυριών*, 25.7.1893, σελ. 3).

χώρες, και να αποτελέσει μέρος διαγωνιστικών εκδηλώσεων⁸. Η αθλητικοποίηση της ποδηλασίας έναντι της ποδηλασίας αναψυχής, καθώς και οι αθλητικές πρακτικές που υποστήριζαν αυτό τον προσανατολισμό, δεν αφορούσαν βεβαίως το πλήθος των ποδηλατιστών, αλλά αποτέλεσαν σημαντικό στοιχείο της για τη διάδοση και την ανάπτυξή του.

Με την πάροδο του χρόνου, δημιουργήθηκαν ποδηλατικοί σύλλογοι και σχολές εκμάθησης της ποδηλασίας, ενώ έκαναν την εμφάνισή τους τα πρώτα καταστήματα πώλησης, ενοικίασης ποδηλάτων και ειδικά μηχανουργεία. Οι πρώτοι ποδηλατικοί σύλλογοι ιδρύονται στην Αθήνα το 1891. Τέσσερα χρόνια αργότερα, το 1895, αναφέρεται η ανάπτυξη τεσσάρων ακόμη ποδηλατικών συλλόγων, τεσσάρων σχολών, που λειτουργούσαν συστηματικά και μεθοδικά για την εκμάθηση της ποδηλασίας, πέντε καταστημάτων πώλησης ποδηλάτων, τριών καταστημάτων ενοικίασης. Σημαντικός εμφανίζεται και ο αριθμός των ποδηλατιστών που φαίνεται να υπερβαίνει τους χίλιους, από τους οποίους μάλιστα οι τετρακόσιοι ήταν ιδιοκτήτες ποδηλάτων⁹.

Οι σύλλογοι αυτοί συνδέονται συχνά με μέλη της βασιλικής οικογένειας που, ως επίτιμα μέλη τους, προσδίδουν ιδιαίτερο κύρος στη νέα αυτή δραστηριότητα. Ο *Ποδηλατικός Σύλλογος Αθηνών*, που ιδρύθηκε την 14η Σεπτεμβρίου 1891, τελούσε υπό την αιγίδα του Πρίγκιπα Γεωργίου, ο *Πανελλήνιος Ποδηλατικός Σύλλογος*, που ιδρύθηκε την 15η Απριλίου του 1893, του Πρίγκιπα Νικολάου, η *Ποδηλατική Ένωση εν Αθήναις* κι αυτή του Πρίγκιπα Γεωργίου και ιδρύθηκε την 23η Απριλίου 1893, όπως και ο *εν Αθήναις Όμιλος Ποδηλατών* (Αδάμας, 1896).

Την ίδια περίοδο, στον Πειραιά εμφανίζονται δύο ποδηλατικοί σύλλογοι, ένα κατάστημα πώλησης ποδηλάτων, δύο για ενοικίαση, μία σχολή εκμάθησης της ποδηλασίας και πάνω από διακόσιοι ποδηλάτες, από τους οποίους περίπου πενήντα ήταν ιδιοκτήτες. Στον Πειραιά έχουμε τον *Όμιλο Ποδηλατών Πειραιώς*, που ιδρύθηκε τον Απρίλιο του 1891 και αποτελεί τον πρώτο ποδηλατικό σύλλογο στην Ελλάδα, ενώ από το 1896 μετονομάζεται σε *Ποδηλατική Εταιρία Πειραιώς*. Τον Ιούνιο του 1894, μέλη του *Ομίλου Ποδηλατών* αποσπάστηκαν από τον *Όμιλο* και ίδρυσαν το 1895 νέο ποδηλατικό σύλλογο με την επωνυμία *Ποδηλατική Ένωση Πειραιώς* (Αδάμας, 1896).

8 Ενδεικτικά για τη διαδικασία συγκρότησης και νοηματοδότησης του Tour de France, ως ιδιαίτερα σημαντικού αθλητικού διαγωνισμού και πολιτιστικού σύνθετου της γαλλικής πολιτιστικής μνήμης, βλ. Dauncey & Hare (2003).

9 Βλ. σχετικά, Αδάμας, 1896, σελ. 476. Το άρθρο συντάχθηκε από τον, Πειραιώτη Αξιωματικό του Βασιλικού Ναυτικού, Βασίλειο Καφαμπέλη, ο οποίος υπογράφει με το ψευδώνυμο «Βάσος Αδάμας». Ο ίδιος είχε προτείνει τη στέγαση όλων των φίλων του ποδηλάτου σε έναν σύλλογο, ιδέα που οδήγησε στη σύσταση του πρώτου ποδηλατικού συλλόγου στην Ελλάδα, του *Ομίλου Ποδηλατών Πειραιώς*, το 1891.

Παράλληλα, λειτουργούσαν στην Πάτρα, από το 1894, ο ιδιαίτερα δραστήριος *Ποδηλατικός Σύλλογος Πατρών*, δύο καταστήματα πώλησης και ενοικίασης ποδηλάτων, μία σχολή εκμάθησης, ενώ υπήρχαν εκατό πενήντα, περίπου, ποδηλάτες από τους οποίους οι μισοί ήταν ιδιοκτήτες. Ποδηλατική δραστηριότητα αναφέρεται την ίδια περίοδο και στη Σύρο, όπου λειτουργεί η *Ποδηλατική Ένωση Ερμούπολεως*, που ιδρύθηκε την 16η Ιουλίου 1894, καθώς και μια σχολή εκμάθησης με αρκετούς ποδηλάτες, ενώ αναφέρεται ότι την ίδια περίοδο στην υπόλοιπη Ελλάδα υπήρχε, διάσπαρτος, ένας σημαντικός αριθμός, περίπου εκατό ποδηλατών.

Η ποδηλασία, παρά το γεγονός ότι ξεκίνησε αρχικά ως περιηγητική πρακτική άσκησης, διασκέδασης και συναναστροφών των αστικών ελίτ, σύντομα και παράλληλα με τησχόλη οδηγήθηκε από το νέο πνεύμα του ανταγωνιστικού αθλητισμού. Η αγωνιστική ποδηλασία διευρύνεται σημαντικά, κυρίως στις παραμονές των πρώτων σύγχρονων Ολυμπιακών αγώνων του 1896¹⁰. Τότε, συστήνεται με το Βασιλικό Διάταγμα τις 13ης Οκτωβρίου του 1895 η *Ελληνική Ποδηλατική Εταιρεία* (ΕΠΕ)¹¹. Ήταν η πρώτη εθνική ομοσπονδία της ποδηλασίας και εξυπηρέτησε κυρίως τους ποδηλάτες αθλητές του Πειραιά και της Αθήνας, προκειμένου να λάβουν μέρος στους Ολυμπιακούς Αγώνες. Για την αρτιότερη διεξαγωγή του αθλήματος, αποφασίστηκε η κατασκευή του πρώτου σύγχρονου ποδηλατοδρομίου στο Νέο Φάληρο. Ο θεμέλιος λίθος του σταδίου τέθηκε τον Νοέμβριο του 1895 και αποτέλεσε σημαντικό γεγονός για τον αθλητικό κόσμο, με την ΕΠΕ να αποστέλλει την πρώτη της πρόσκληση προς όλους τους ποδηλάτες αθλητές της Αθήνας και του Πειραιά.

Λίγο αργότερα, το 1898, ιδρύεται και ο Σύνδεσμος Ελλήνων Δρομέων, που «Υπό την επωνυμίαν ταύτην οι εξ επαγγέλματος ποδηλάται τη πρωτοβουλία των κ. Γ. Κωλέττη, Π. Παρασκευοπούλου, Ηλία Χρηστοπούλου και Π. Σαββίδου, ίδρυσαν ποδηλατικόν Σύλλογον. [...] επ' ωφελεία του ποδηλατικού sport». Είναι, ίσως, ο πρώτος ελληνικός ποδηλατικός σύλλογος, μετά την ΕΠΕ, που φαίνεται να προάγει κυρίως το ήθος της αγωνιστικής ποδηλασίας.

10 Ο Πιέρ ντε Κουπερτέν σε επιστολή του προς το περιοδικό *Ποδηλατική και Αθλητική Επιθεώρησης της Ανατολής*, με αφορμή την κυκλοφορία του πρώτου τεύχους, αναφέρει ότι: «ο σύγχρονος πολιτισμός, παρέχει ημίν μίαν επί πλέον ευκολίαν δια της ανακαλύψεως του ποδηλάτου» και αναφέρει στη συνέχεια «Κατά Νοέμβριον του 1894, οπότεν ηγωνίζομην εν τω Ζαππεΐω και τω Παρνασσώ, όπως πείσω τους Αθηναίους, ίνα αι νέαι Ολυμπιάδες παρ' αυτοίς εγκαινισθώσι, [...] και εξήτουν να νικήσω την αντίστασιν του κοινού και της κυβερνήσεως μοι υπεδείκνουν την απρέπειαν ποδηλάτου κυλιόμενου εις τους πρόποδας τού Παρθενώνας!» (Couberten, 1898).

11 Πρώτος πρόεδρος της ΕΠΕ διετέλεσε ο μηχανικός Κ. Βελλίνης και γραμματέας της ο Ν. Κουκέας. Επίσημως την προεδρεία της Εταιρείας είχε αναλάβει ο Πρίγκιπας Γεώργιος, ενώ μέλη της διοίκησης διετέλεσαν οι καλύτεροι Αθηναίοι και Πειραιώτες ποδηλάτες. Ο Κ. Βελλίνης, ο οποίος είχε αναλάβει και τον αρχικό σχεδιασμό του Ποδηλατοδρομίου, υπηρέτησε επίσης ως Γραμματέας της *Ειδικής Επιτροπής των Ολυμπιακών Ποδηλατικών Αγώνων* (Εφημ. Σκριπ, 13.12.1895, σελ.1).

Στις αρχές του 20ού αιώνα, το άθλημα διέρχεται μια περίοδο κρίσης. Ο πολλαπλασιασμός των ποδηλάτων στα αστικά κέντρα έρχεται μαζί με την αποδυνάμωση των πρώτων ισχυρών ποδηλατικών συλλόγων, που είχαν στεγάσει κυρίως τα ανώτερα στρώματα. Μάλιστα από το 1906, κατά την κατάρτιση του αγωνιστικού προγράμματος της Μεσολυμπιάδας, «το ποδήλατον διεγράφη επί τω λόγω της γενικής παρακμής της ποδηλασίας, εις ην και η Ελλάς υπό έποψιν παραγωγής δρομέων υπέκυψεν όντως από του 1902». Χαρακτηριστικό είναι, επίσης, το γεγονός ότι στους αγώνες ποδηλασίας στο πλαίσιο των Πανελληνίων Αγώνων του 1908-1909 στο Ποδηλατοδρόμιο μετείχε μόνο ένα σωματείο, η Ποδηλατική Εταιρεία Αθηνών. Λίγο αργότερα, το 1911, στον κατάλογο των αθλητικών σωματείων που ήταν μέλη του ΣΕΑΓΣ, δεν περιλαμβάνεται ούτε ένας ποδηλατικός σύλλογος. Εκείνοι μάλιστα που ίδρυσαν και στελέχωσαν στις αρχές της δεκαετίας του 1890 τους ποδηλατικούς συλλόγους, μέλη των ανώτερων τάξεων, φαίνεται ότι μετατοπίζονται σταδιακά προς νέα πεδία του δημόσιου χώρου, που θα τους εξασφάλιζαν ορατότητα και κοινωνική διάκριση. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι ακόμη και αυτή η ΕΠΕ, δεκαπέντε χρόνια μετά την ίδρυσή της, μετονομάστηκε σε *Ελληνική Εταιρεία Περιηγήσεων* (Touring Club de Grece).

Μολονότι είναι δύσκολο να εκτιμηθεί επακριβώς η συμμετοχή στις διάφορες δραστηριότητες, θα λέγαμε ότι, με βάση τις δημοσιεύσεις στον Τύπο, οι ανταγωνιστικές δραστηριότητες δεν αποτελούσαν μάλλον την πλειονότητα. Εξάλλου, μία ποδηλατική δραστηριότητα θα μπορούσε να έχει ταυτόχρονα αθλητική μορφή αλλά και πρακτική υπαίθριαςσχόλης και αναψυχής. Άλλωστε, το απρόβλεπτο του φυσικού περιβάλλοντος δημιουργούσε δυσκολίες στην τυποποίηση των διαδρομών αλλά και στη καταμέτρηση των επιδόσεων. Ωστόσο, συχνά αναφέρονται οι ιδιαίτερες επιδόσεις που επιτυγχάνονται από τους ποδηλάτες που ακολουθούν μια σχετικά σταθερή διαδρομή, ιδίως προς τους δημοφιλείς προορισμούς.

Η «ιππασία» με ένα ποδήλατο, μια δραστηριότητα που απαιτούσε από τον αναβάτη ιδιαίτερες δεξιότητες, θεωρούνταν εξ ορισμού άθλημα με την έννοια της σωματικής άσκησης κατά τον ελεύθερο χρόνο, ανεξάρτητα από το αν περιλάμβανε αγώνες και ρεκόρ ταχύτητας. Οι πρώτοι αγώνες διοργανώθηκαν σε αυτοσχέδια διαμορφωμένες πίστες του περιαστικού χώρου καθώς και σε δημόσιους δρόμους, με την παρουσία σημαντικού αριθμού θεατών και την κάλυψή τους από τον Τύπο. Οι πρώτες καταγραφές έρχονται από τον Πειραιά τον Απρίλιο του 1892 από τους αγώνες που διοργάνωσε ο Όμιλος Ποδηλατών Πειραιώς, στην πρώτη επέτειο από την ίδρυσή του. Σε αυτούς τους αγώνες, που έγιναν τη δεύτερη ημέρα του Πάσχα, οι εφημερίδες αφιέρωσαν εκτενείς περιγραφές:

«Οι Πειραιείς κατά τούτο υπερέβησαν τους Αθηναίους. [...] Χθες ενώπιον κόσμου απείρου ολοκλήρου δυνάμεθα να είπωμεν της πόλεως του Πειραιώς διά των ποδηλατοδρομιών απέδειξαν την εργασίαν και την εκγύμνασιν των. Κατώρθωσαν διά των προαγγελθέντων αγώνων να δώσωσι μιαν ημέραν ζωής εις τον συνήθως ήρεμον Πειραιά. Και οι Αθηναίοι όμως ποδηλατισταί δεν έμειναν οπίσω. Πεντήκοντα τουλάχιστον κατήλθον από πρωίας εις Πειραιά φιλοτίμως συνεργασθέντες μετά των εν Πειραιεί συναδέλφων των υπέρ της τελειότερας εκτελέσεως του πρώτου εν Ελλάδι αγώνος ποδηλατιστών» (Το Άστυ, 8. 4. 1892).

Επίσης, αγώνες διεξήχθησαν από τη Γερμανική Ποδηλατική Ένωση, που είχε ιδρύσει ο Γκέντριχ στο Νέο Φάληρο τον Απρίλιο του 1893, ενώ τον Ιούνιο της ίδιας χρονιάς ήταν η σειρά του Πανελληνίου Ποδηλατικού Συλλόγου, που διαμόρφωσε για τον σκοπό αυτόν αυτοσχέδιο ποδηλατοδρόμιο στην Κηφισιά. Μάλιστα, στους αγώνες αυτούς καταγράφεται η «πρωτοφανής έκπληξη και ταραχή» των θεατών με την εμφάνιση «δύο νεανίδων επί ποδηλάτων».

Αγώνες οργανώθηκαν, επίσης, από τον Ποδηλατικό Σύλλογο Αθηνών στο Παλαιό Φάληρο τον Μάιο του 1894 και λίγες ημέρες αργότερα από τον Πανελλήνιο Ποδηλατικό Σύλλογο στο Νέο Φάληρο. Τον Οκτώβριο του ίδιου έτους πραγματοποιήθηκαν αγώνες στον Πειραιά από την Ποδηλατική Ένωση Πειραιώς και λίγες ημέρες αργότερα από τον Ποδηλατικό Σύλλογο Αθηνών. Την ίδια περίοδο πραγματοποιήθηκαν αγώνες και σε άλλες πόλεις της Ελλάδας, όπως στην Πάτρα από τον Ποδηλατικό Σύλλογο Πατρών (Αδάμας, 1896).

Την περίοδο αυτή, έχουμε τις πρώτες καταγραφές επιδόσεων αρχικά στους αγώνες του Πειραιά, το 1892 με την τέλεση αγώνων ταχύτητας 2.5, 3 και 7.5 χιλιομέτρων και, κατόπιν, το 1893 και 1894, στο πλαίσιο αγωνιστικών προκλήσεων μεταξύ γνωστών ποδηλατιστών της εποχής. Χαρακτηριστικές είναι οι περιπτώσεις των Παρασκευόπουλου και Κυπαρίσση, αλλά και των Κωνσταντινίδη και Γκέντριχ οι οποίοι προσπάθησαν να καταρρίψουν το ρεκόρ ταχύτητας, στην απόσταση των 3 και 52 χιλιομέτρων, στο «Δέλτα» του Παλαιού Φαλήρου (Εστία, 6. 8. 1894, σελ.3).

Έως τις παραμονές των Ολυμπιακών αγώνων, παρέμενε μετέωρη η κατασκευή ενός κατάλληλου χώρου «μετά της δεούσης επιστημονικής ακριβείας και επί τη βάσει των παραδειγμαμένων κανόνων της ασκήσεως και της υγιεινής να ασκούνται και εκτελώσι πάντας τους ποδηλατικούς αγώνας». Η ευκαιρία δόθηκε με την τέλεση των πρώτων σύγχρονων Ολυμπιακών Αγώνων, οπότε και κατασκευάστηκε το ποδηλατοδρόμιο. Μια απόφαση που αντανακλούσε και αποτελούσε μέρος των

διαδικασιών εκσυγχρονισμού της χώρας και συνέβαλε στην εξομοίωση της Αθήνας με άλλες ευρωπαϊκές πόλεις (Αδάμας, 1896).

5. Το ταξίδι με ποδήλατο

Το ποδήλατο χρησιμοποιήθηκε αρχικά για εκδρομικούς και περιηγητικούς σκοπούς. Χαρακτηριστική είναι μια, σε αδρές γραμμές, αφήγηση αυτής της ιδέας που οδήγησε στην ίδρυση του *Ποδηλατικού Συλλόγου Αθηνών*. Σε μία από τις δημοσιεύσεις του Συμβουλίου του Συλλόγου, στο περιοδικό *Ποδηλατική και Αθλητική Επιθεώρησης της Ανατολής*, που εκδίδει ίδιος ο Σύλλογος, αναφέρει ότι η ιδέα της ίδρυσής του γεννήθηκε σε μέλος του συλλόγου κατά τη διάρκεια κάποιου ταξιδιού του στην Ευρώπη:

«Από της στιγμής όμως εκείνης απεφάσισα να θέσω εις ενέργειαν εν όνειρον, όπερ από παιδικής ηλικίας έτρεφον, το όνειρον του να ιδρυθή μία εταιρία, εις σύλλογος εν Ελλάδι, εν είδος Touring-Club, όστις να εργασθή, να συγκεντρώση περίξ αυτού όλους τούς άνδρας της καλής θελήσεως όλους τους αγαπόντας πράγματι τον τόπον μας και να προβή εις την διευκόλυνσιν των μέσων της ανακαλύψεως των αγνώστων φυσικών καλλονών τής χώρας και να καταστήση αυτάς προσιτάς εις τον θαυμασμόν πάντων. Τ' ανωτέρω ανεκοίνωσεν ημίν επανελθών εξ Ευρώπης εις των συναδέλφων μας. Η ανακοίνωσης υπήρξε τόσον σπουδαία και το προτεινόμενον εγχείρημα τόσον φιλόπατρι, ώστε συνελθόντες εις σύσκεψεν υιοθετήσαμεν αμέσως την λαμπράν ταύτην ιδέαν και απεφασίσαμεν, ίνα αναλάβη και δώση σάρκα εις αυτήν ο ημέτερος Σύλλογος» ([Το Συμβούλιον του Ποδηλατικού Συλλόγου Αθηνών] *Ποδηλατική και Αθλητική Επιθεώρησης της Ανατολής*, 1-15. 10. 1889, σελ. 27-28).

Ο ποδηλατιστής είναι πάνω απ' όλα περιηγητής και το ποδήλατο είναι το μέσο για να επισκεφτεί τους διάφορους προορισμούς. Ουσιαστικά είναι αυτός που ταξιδεύει για την ευχαρίστηση και το στοιχείο αναφοράς αυτής της δραστηριότητας είναι το ποδήλατο. Στο πλαίσιο αυτό, κεντρικό στοιχείο του ποδηλατικού τουρισμού καθίσταται ο τόπος, ως τουριστικός προορισμός και είναι αυτό που καθορίζει τις διαδρομές των περιηγητών. Ο Παύλος Νιρβάνας, σε άρθρο του το 1895, μας μεταφέρει τις οπτικές ενός αστικού χώρου σχετικά με το νέο τεχνολογικό επίτευγμα του ποδηλάτου, το οποίο συσχετίζεται με πρακτικές αλλά και αξίες της εποχής του:

«[Ο]ι ερασταί της φυσικής ζωής, του υπαίθρου, της κινήσεως και του καθαρού αέρος δεν ευρίσκουν σύμβολον ευγλωττότερον των τάσεών των από το αβρόν, το ελαφρόν, το αποσιτίλβον μηχανήμα, το κυλιόμενον με τόσην χάριν και μαλακότητα και ορμήν επί των δύο τροχών του. [...] Αλλά διά τον τόπον μας, το ποδήλατον, μαζί με την τόνωσιν των σωματών, μαζί με την ισορρόπησιν της ψυχής, μαζί με την ζωογόνησιν του αίματός μας, έχω την αισιοδοξίαν να ελπίζω ότι μας υπόσχεται κάτι τι ακόμη επισημότερον και ευγενέστερον» (Νιρβάνας, 1895).

Ασφαλώς, δεν θα μπορούσε να περιοριστεί στη σωματική άσκηση και την αναψυχή, και γι' αυτό προτρέπει τις διοικήσεις των διάφορων ποδηλατικών συλλόγων να διευρύνουν τη δραστηριότητα αυτή προς την γνώση της φύσης και της αγροτικής ενδοχώρας:

«Με το ποδήλατον, κύριοι [...] των ποδηλατικών σωματείων και των ποδηλατικών εκδρομών, σχετίσατέ μας προς την πατρίδα μας, την πατρίδα την οποίαν αγνοούμεν, όσον κανείς λαός δεν αγνοεί την ιδικήν του. Φέρετέ μας εις τα βουνά της και εις τους κάμπους της, φέρετέ μας ν'αντικρύσωμεν την ελληνικήν ζωήν και να συγκοινωνήσωμεν με την αληθινήν ψυχήν του έθνους, φέρετέ μας προς τας υγιεινάς, τας μεγάλας πνοάς των ορεινών ανέμων και της θαλασσινης αύρας. [...] Αυταί θαναστήσουν εις τα στήθη μας την αληθινήν, την σεμνήν, την ιεράν ιδέαν της πατρίδος» (Νιρβάνας, 1895).

Ο συγγραφέας συνδέει τον ποδηλατικό με την υγεία και την αναψυχή ενώ παράλληλα αποδίδει στην περιήγηση μια ιδιαίτερη παιδαγωγική διάσταση (Βοβολίνης, 1951, σελ. 16-18). Άλλωστε, ήδη στα τέλη του 19ου αιώνα, συνδυάζει την επαφή με τη φύση και την προσέγγιση της ελληνικής υπαίθρου με τη υγεία την πατριδογνωσία, στο πλαίσιο ενός κυρίαρχου λόγου που συναρτά την εθνική ακμή με την ατομική υγεία (Κουλούρη, 1997, σελ. 366). Παράλληλα, η εκδρομή, σύμφωνα με τον Νιρβάνα, νομιμοποιείται και μέσω του εκπαιδευτικού της χαρακτήρα, αφού θεωρεί ότι ενισχύει τον πατριωτισμό και ότι σε αυτή τη δραστηριότητα δεν καλλιεργείται μόνο η ατομική ευεξία αλλά και εθνικοί δεσμοί με την ύπαιθρο. Με τον τρόπο αυτόν, η προώθηση και η οργάνωση των ποδηλατικών περιηγήσεων, επικαλείται σκοπούς όπως η ανακάλυψη των εθνικών τοπίων, η συνάντηση με την ύπαιθρο και η γνώση της εθνικής κληρονομιάς, η συνάντηση και η αλληλεπίδραση μεταξύ των αστών και των χωρικών.

Επίσης, οι εκδρομές που διοργανώνουν οι ποδηλατικοί αλλά και άλλοι σύλλογοι, είναι μια ψυχαγωγική δραστηριότητα που φαίνεται να πυκνώνει προς τα τέλη του 19ου αιώνα και στις αρχές του 20ού¹², όταν εμπεδώνονται και διευρύνονται οι συλλογικές δραστηριότητες αναψυχής ως πρακτικές κοινωνικών συναναστροφών. Έτσι, ορισμένες περιοχές φαίνεται ότι κατέστησαν δημοφιλείς εκδρομικοί προορισμοί, όπως οι κοντινές περιαστικές περιοχές του Άγιου Ιωάννη του Ρέντη, των Σεπολίων, του Δαφνιού, του Παλαιού Φαλήρου, του Τατοΐου και της Κηφισιάς, αλλά και πιο απομακρυσμένες, με ιδιαίτερα ιστορικά και πολιτισμικά χαρακτηριστικά, όπως το Λαύριο, η Βουλιαγμένη, η Δεκέλεια, η Ελευσίνα, το Πέραμα, η Σαλαμίνα, ο Μαραθώνας, η Θήβα, η Λειβαδιά, η Κόρινθος, το Ναύπλιο, η Επίδαυρος και η Τρίπολη.

Αυτή η νέα δραστηριότητα, προϋπέθετε τον ενδεδειγμένο σχεδιασμό των διαδρομών. Η απαραίτητη, όμως, χαρτογράφηση του οδικού δικτύου επιχειρήθηκε στα τέλη του 19ου αιώνα, οπότε καταγράφηκαν οι δημόσιοι οδοί κοντά στην Αθήνα και τα περίχωρά της, οι εθνικοί και δημοτικοί της Στερεάς Ελλάδας που ήταν προσβάσιμοι και κατάλληλοι για το ποδήλατο¹³. Αυτή η καταγραφή ανατέθηκε από τον Όμιλο Ποδηλατητών στον Θεόφιλο Ε. Φεράλδη, οποίος επέλεξε ως μονάδα μέτρησης το στάδιο, χίλια μέτρα¹⁴.

Παράλληλα, η χρήση του ποδηλάτου παρείχε στους ποδηλάτες σχετική αυτονομία στη διαχείριση του χρόνου σε σχέση με το τρένο, που προϋπέθετε την εξάρτηση του εκδρομέα από το σιδηροδρομικό δίκτυο και τα ωράρια των δρομολογίων του.

«Η ιππασία αυτών [των ποδηλάτων] είναι ανετωτέρα, δύναται και ο επιβάτης να σταματά όπου θέλει, να περιεργάζεται την φύσιν, να κρατή σημειώσεις κτλ. Η ταχύτης των τριτρόχων αυτών είναι καταπληκτική. Πέρυσιν 67 ζέντλεμαν εξεκίνησαν ένα πρωί από το Λονδίνον διά να δοκιμάσουν πόσον δρόμον έμελλον

12 Δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις όπου εκδρομείς από διαφορετικούς συλλόγους ή επαγγελματικούς κλάδους συναντώνται τυχαία σε εξοχικές τοποθεσίες γύρω από την Αθήνα. Για παράδειγμα την Κυριακή, 2 Μαΐου 1899, στη Μονή Πεντέλης συναντήθηκαν τυχαία τα μέλη του Ποδηλατικού Συλλόγου Αθηνών, περί τους 150 «αντιπρόσωποι του εν Αθήναις χρηματιστικού κόσμου» και μέλη της γερμανικής παροικίας της Αθήνας. (Ποδηλατική και Αθλητική Επιθεώρησης της Ανατολής, 1-15. 8. 1899, σελ. 357-358).

13 Σχετικά με τη συγκρότηση του πρώτου οδικού και λιμενικού δικτύου στην Ελλάδα, από την ίδρυση του νεοελληνικού κράτους, βλ. Συναρέλλη (1989)

14 Σύμφωνα με αυτή την καταγραφή, ως «βατοί» οδοί χαρακτηρίζονται οι παρακάτω: Θήβα – Χαλκίδα, Θήβα – Λιβαδειά – Δόμβραινα – Άγιος Ιωάννης, Λιβαδειά–Λαμία, Λιβαδειά – Αταλάντη, Αταλάντη – Νέα Πέλλη – Μπράλος – Λαμία, Λιβαδειά - Ελάτεια (Δραχμάνι) – Άμφισσα – Ιτέα – Δελφοί, Λαμία - Στυλίδα (πέραν της Στυλίδας οδός άλλη δεν υπάρχει), Λαμία – Λιανοκλάδι – Καρπενήσι. (Φεράλδης, 1895, σελ. 48-60)

να διανύσουν εντός 24 ωρών. Τα αποτελέσματα υπήρξαν σημαντικώτατα. [...] Τόσον δρόμον δεν δύναται να διανύση εντός τόσο του χρόνου ουδέ ίππος. [...] πέρυσιν επωλήθησαν εν Αγγλία δέκα χιλιάδες τρίτροχα. Φέτος δε υποτίθεται ότι θα πωληθούν πλειότερα. Μόλις δε παρήλθεν επταετία αφής έτρεξε το πρώτον τρίτροχον» (Ακρόπολις, 18. 4. 1884, σελ. 4).

Η δίτροχη «μηχανή ελευθερίας» επέτρεψε την ευέλικτη κινητικότητα με πρωτοφανή, για την εποχή, ταχύτητα που ξεπερνούσε το μέσο ρυθμό ταχύτητας των αλόγων, γεγονός που παρείχε στους ποδηλάτες νέες εμπειρίες μετακίνησης, αυτονομία και διεύρυνση των εκδρομικών τους επιλογών.

6. Η ταξιδιωτική αφήγηση

Η περίοδος που ακμάζει η ποδηλασία συνδέεται με την εμφάνιση των πρώτων αθλητικών περιοδικών, που δημιούργησαν οι διάφοροι ποδηλατικοί σύλλογοι. Το 1894 κυκλοφορεί το πρώτο αθλητικό περιοδικό με τον τίτλο Το Βέλος με εκδότη τον Πανελλήνιο Ποδηλατικό Σύλλογο. Η έκδοσή του ήταν βραχύβια και σύντομα ανέστειλε την έκδοσή του, αλλά, στις αρχές του 1895, εκδόθηκε από τον Όμιλο Ποδηλατών Πειραιώς το ετήσιο Ποδηλατικό Ημερολόγιο, με συγγραφείς σημαντικούς λόγιους και ποιητές της εποχής, που όμως κι αυτό δεν είχε την αναμενόμενη στήριξη από το κοινό των ποδηλατιστών. Το πρώτο περιοδικό αθλητικού περιεχομένου που κάνει αισθητή την παρουσία του στο δημόσιο χώρο είναι η Ποδηλατική και Αθλητική Επιθεώρησις της Ανατολής, του Ποδηλατικού Συλλόγου Αθηνών και περιλαμβάνει στην ύλη του όλα τα σύγχρονα σπορ της εποχής¹⁵.

Το περιοδικό κυκλοφόρησε από το 1898 έως το 1901 και από στις στήλες του δημοσιεύονται συστηματικά άρθρα σχετικά με την ποδηλασία και τον εκδρομισμό. Διάφοροι, επώνυμοι και ανώνυμοι, αρθρογράφοι παρουσιάζουν τη γοητεία που ασκεί το ποδήλατο, όπου αποτυπώνεται μια σημαντική τεχνολογική και κοινωνική πρόοδος αλλά και ένα μέσο ατομικής χειραφέτησης, ιδιαίτερα μεταξύ των μελών της ανώτερης και μεσαίας αστικής τάξης, με επαρκή μέσα για την αγορά και ελεύθερο χρόνο για τη χρήση του. Αλλά και ο εκδρομισμός καταλαμβάνει σημαντικό χώρο στην αρθρογραφία του περιοδικού με χαρακτηριστικά τα σχόλιο ανώνυμου αρθρογράφου για την ίδρυση και τη δράση του Ομίλου Εκδρομών:

15 Αναφέρονται τα αθλήματα της «Ποδηλασίας, Αυτοκινήτων αμαξών, Αθλητισμού, Ιππευτικής, Κυνηγείας, Αλιείας, Εκδρομών, Σκοπευτικής, Πυγμαχίας, Πάλης, Ξιφασχίας, Τέννις, Ποδοσφαιροβολίας, Χόκεϊ, Ενοργάνου Γυμναστικής, Κολυμβητικής, δια περιστέρων ανταποκρίσεως εκδρομών κλ. κλ. κλ.» (Ποδηλατική και Αθλητική Επιθεώρησις της Ανατολής, 1.10. 1898, σελ. 2).

«Η φρενίτης, η οποία διεδέχθη τους Ολυμπιακούς αγώνας, δεν έχει καμμίαν σχέσιν με την λογικήν και συστηματικήν εργασίαν η οποία γίνεται σήμερον, όπως η σωμασκήα και εν γένει η υπαίθριος ζωή, φέρουν αντιπερισπασμόν εις τας συγκεντρώσεις των θιασωτών των πνευματωδών ποτών, τα οποία διαδίδονται καθημερινώς με όλην την ευκολίαν και ταχύτητα του κακού, να εξυπνήσωσι δε την ελληνικήν νεολαίαν από τον μαρασμώδη βίον. [...] Και ιδού σήμερον έχομεν ν' αναγράψωμεν ευχάριστον αποτέλεσμα του νέου τρόπου του σκέπτεσθαι, διότι η ίδρυσις του Ομίλου των Εκδρομών, την οποίαν ευφροσύνως χαιρετίζομεν, δεν είνε ουδέν άλλο ή συνέπεια της κατανοήσεως της ανάγκης της υπαίθριου ζωής, η οποία προς ουδέν δύναται να παραβληθή, όταν συνδυάζει την τέρψιν και διδασκαλίαν» ([ΤΑΣΗΣ] (1898), *Ποδηλατική και Αθλητική Επιθεώρησις της Ανατολής*, 1-15.7.1899, σελ. 324).

Οι αντιλήψεις σχετικά με τη θεραπευτική επίδραση της φύσης στην ψυχική και σωματική βελτίωση της υγείας των αστικών πληθυσμών, έναντι του εκφυλιστικού προτύπου ζωής των σύγχρονων πόλεων του 19ου αιώνα, συνέβαλαν στη σύνδεση του εκδρομισμού με νέες πρακτικές άσκησης, στις οποίες εντάσσεται και η ποδηλασία, που διαδίδονται, κυρίως, στα ανώτερα κοινωνικά στρώματα. Είναι εμπειρίες που εμπεριέχουν την ενσώματη έκθεση στα στοιχεία της φύσης και αναπαράγονται συχνά σε κειμενικές αναπαραστάσεις των ταξιδιών.

Η αφήγηση του ταξιδιού είναι παρούσα από τα πρώτα χρόνια του ποδηλατικού τουρισμού που, εν είδει επιφυλλίδας, είχε ως στόχο τη μεταφορά εμπειριών και γνώσεων για την ύπαιθρο, ενώ ενθάρρυνε τους αναγνώστες να επιχειρήσουν το ίδιο ταξίδι. Η εμπειρία της ποδηλατικής περιήγησης αποτελούσε επίσης μια άσκηση παρατήρησης του «εξωτικού» ή του ασυνήθιστου αλλά και μια περιήγηση σε προορισμούς με ιδιαίτερο εθνικό ενδιαφέρον. Οι εξορμήσεις των ποδηλατιστών σε απομακρυσμένες περιοχές και πόλεις της ελληνικής περιφέρειας και η ανάδειξη του ιδιαίτερου φυσικού κάλλους ή του αρχαιολογικού ενδιαφέροντος που παρουσιάζουν, οδηγούν και στη διαμόρφωση νέων παραστάσεων για την ελληνική περιφέρεια και την ιστορικότητά της, ενώ συμβάλλουν στην εδραίωση αντιλήψεων περί της «μαγείας» της ελληνικής υπαίθρου. Είναι αντιλήψεις που αποτελούν κοινό χαρακτηριστικό όλων σχεδόν των περιηγητικών κειμένων των ποδηλατιστών αυτής της περιόδου, είτε γράφτηκαν από Έλληνες ποδηλάτες είτε από ξένους επισκέπτες. Οι ταξιδιωτικές ανταποκρίσεις-αφηγήσεις ενημέρωναν παράλληλα τους ποδηλάτες για την κατάσταση των περιφερειακών οδών, ειδικά της αγροτικής ενδοχώρας,

ενώ περιλάμβαναν συχνά επισημάνσεις για έναν διαφορετικό τρόπο ζωής που θα συναντούσαν οι ταξιδιώτες κατά τις περιηγήσεις τους στην ύπαιθρο.

7. Με το ποδήλατο στην Πελοπόννησο

Μία από τις πρώτες αφηγήσεις του ταξιδιού ποδηλατιστών εκδρομέων στον ελληνικό Τύπο αναφέρονται σε μια οκταήμερη εκδρομή τεσσάρων μελών του Ομίλου Ποδηλατών Πειραιώς στην Πελοπόννησο τον Αύγουστο του 1894. Η περιήγηση αυτή έλαβε ιδιαίτερη δημοσιότητα στον Τύπο της εποχής, καθώς η εφημερίδα *Εστία* είχε αναλάβει τη δημοσίευση των ταξιδιωτικών εντυπώσεων που θα είχε καθημερινά από τους εκδρομείς ταχυδρομικώς. Η αναγγελία της ποδηλατικής περιήγησης έγινε στις 29 Ιουλίου 1894:

«Τέσσερες ποδηλατισταί εκ Πειραιώς ορμώμενοι θα αναχωρήσωσιν εντεύθεν μεταβαίνοντες εις Πελοπόννησον, ης θα επισκεφθώσι τα σημαντικώτερας πόλεις, διά του ποδηλάτου εννοείται. [...] θα μεταβώσιν εις Κόρινθον, εκείθεν δε εις Μυκήνας, έπειτα εις το Ηραίον του Άργους, είτα εις Τρίπολιν, Ανδρίτσαιναν, Ολυμπίαν, Πύργον, Πάτρας και εκείθεν εις Αίγιον και δια της Κορίνθου πάλιν και των Μεγάρων θα επιστρέψουν εις Αθήνας. Οι εκδρομείς, νέοι ανήκοντες εις τας καλλιτέρας οικογενείας του Πειραιώς, ευηρεστήθησαν τας εξ εκάστης πόλεως εντυπώσεις της εκδρομής των ν' αποστέλλωσι δι' ολίγων γραμμών εις την "Εστίαν"». (Εστία, 27.7.1894, σελ. 2).

Ο σχεδιασμός του ταξιδιού και ιδίως η επιλογή της Ολυμπίας δεν ήταν τυχαία, καθώς είχαν προηγηθεί αρχαιολογικές ανασκαφές, όπως και η αναβίωση των πρώτων Ολυμπιακών αγώνων που είχε αποφασιστεί στο Παρίσι λίγους μήνες πριν, το Ιούνιο του 1894 (Young, 1996). Ο ενθουσιασμός για το εγχείρημα θα αποτυπωθεί στην πρώτη τους ανταπόκριση:

«Ω! τι εξαίσια νυξ με το πάλλευκον και γλυκύ φως της σελήνης! Τι τέρψις ανέκφραστος να διασχίσης τα ανεκτιμήτους αυτάς φυσικάς καλλονάς πετών πάντοτε επί ενός δικύκλου! Ούτε αι ιδιοτροπίαι του ίππου σου, ούτε οι μορφασμοί του ηνιόχου σου. Τίποτε από αυτά. Όλα ήσυχα, κυλίοντα με παρθενικήν ηρεμίαν, με πρόσωπα γελαστά, με ουρανόν μειδιώντα, με συντροφιάν ανεκτίμητον! [...] το ποδήλατον είναι το ευφυνέστερον μέσον της συγκοινωνίας και η ευγενεστέρα των ασκήσεων» (Εστία, 1.8.1894, σελ. 2).

Η ποδηλασία συνδέεται με την απλότητα και την αυτονομία, ενώ το ποδήλατο παρέχει στον αναβάτη ελευθερία κινήσεων, γεγονός που σχολιάζεται ιδιαίτερα από τους εκδρομείς. Παρουσιάζεται αλλά και προωθείται ως μία σύγχρονη μηχανή, προϊόν της βιομηχανίας και των τεχνολογικών καινοτομιών της, ενώ τοποθετείται στον αντίποδα των μέσων μεταφοράς της εποχής.

Οι ανταποκρίσεις τους περιλαμβάνουν επίσης πληροφορίες σχετικές με το τεχνικό σκέλος του εγχειρήματος, αποτυπώνοντας ως επί το πλείστον το δρομολόγιο που ακολουθούν. Κύρια λειτουργία αυτών των αναφορών είναι να ενθαρρύνουν τους αναγνώστες να επιχειρήσουν το ίδιο ταξίδι. Αναφέρονται σε πόλεις που επισκέπτονται και σε πληροφορίες για τις δυσκολίες μιας διαδρομής, όπως και για την κατάσταση των οδών που αποτελεί μόνιμη μέριμνα των εκδρομέων. Πρόκειται για ένα βασικό στοιχείο των αφηγήσεων, καθώς ο «δρόμος», άλλοτε «οδός» και άλλοτε «διαδρομή», καθορίζει τους σταθμούς και το δρομολόγιο της εκδρομής ενώ αναδεικνύει τις δυσκολίες του εγχειρήματος.

«[Μ]ε ταχύτητα δώδεκα μέχρι δέκα πέντε σταδίων την ώραν φθάνομεν εις Μέγαρα. [...] Μετά πέντε ώρας θα ευρισκώμεθα εις Κόρινθον. [...] Μετά μικράν ανάπαυσιν εν Μεγάροις ανεχωρήσαμεν την 2 1/2 της πρωίας και την 6 1/2 αφικώμεθα εις την Κόρινθον. Από τους Αγίους Θεοδώρους μέχρι Κόρινθον δρόμος σχεδόν αδιάβατος, τούτο δε εβράδυνεν αρκετά την πορεία μας και μας ηνάγκαζεν ενίοτε να πεζοπορώμεν» (Εστία, 2.8.1894, σελ. 2).

«Επισκέφθημεν το Λουτράκιον και Περαιχώραν διατρέξαντες στάδια 40. Η από Κορίνθου εις Λουτράκιον οδός αθλιεστάτη, ενώ το εναντίον δια την από Λουτρακίου εις Περαιχώραν» (Εστία, 3.8.1894, σελ. 2).

«Η εισαγωγή του σιδηροδρόμου εν Πελοποννήσω επέφερε την εγκατάλειψιν των οδών αυτής» (Εστία, 4.8.1894, σελ. 2).

«Μας απελπίζει η κατάσταση της οδού και η μέχρις Ολυμπίας εκδρομής μάς φαίνεται αδύνατος μη υπαρχούσης ουδεμίας οδού» (Εστία, 5.8.1894, σελ. 2).

Οι ενδείξεις απόστασης και χρόνου έχουν ενημερωτικό χαρακτήρα. Επιτρέπουν στον αναγνώστη να παρακολουθεί νοερά το εγχείρημα, την απόσταση που διανύθηκε ή που θα διανυόταν από τους ποδηλάτες, τη διάρκεια και τις δυσκολίες του ταξιδιού. «Στάδια» και «ώρες» είναι από τις πιο συχνές λέξεις στις αφηγήσεις τους, καθώς μετρούν τις αποστάσεις και δείχνουν τις δυνατότητες ενός ποδηλατιστή που έχει ως κίνητρο την επιθυμία για περιήγηση και ένα καλό ποδήλατο. Στο πλαίσιο αυτό, τα προβλήματα δεν αποσιωπώνται, αλλά εκλαμβάνονται ως παροχή χρήσιμων

πληροφοριών για τον μελλοντικό ταξιδιώτη, ενώ λειτουργούν και ως μέσο πίεσης προς την πολιτεία για την βελτίωση του οδικού δικτύου.

Η περιηγητική αφήγηση αναπαράγει εμπειρίες άμεσα συνδεδεμένες με τη συμμετοχή των ποδηλατιστών σε ένα απαιτητικό και μερικές φορές ριψοκίνδυνο παιχνίδι, όπου ο χώρος και οι δυσκολίες του δίνουν νόημα στη δραστηριότητα (Griffin, 2016, p. 191). Η ελεύθερη και αυτόνομη μετακίνηση προς απομακρυσμένους προορισμούς, καθώς και οι εμπειρίες τους, ενισχύει τον ιδιαίτερο χαρακτήρα της ποδηλατικής περιήγησης και προσλαμβάνεται ως μία διαβαθμισμένης δυσκολίας δοκιμασία, η επιτυχής έκβαση της οποίας δίνει και την τελική ικανοποίηση στον ποδηλατιστή. Είναι μια διαδικασία κατά την οποία κατασκευάζονται νέοι «τρόποι ζωής», όπου οι εκδρομικές εξορμήσεις, ως διαδικασία απομάκρυνσης από την ασφάλεια του αστικού χώρου, γίνονται πολύτιμες και επιθυμητές στιγμές της. Είναι οπτικές που συμβάλλουν στη διαμόρφωση κοινών αντιλήψεων, μιας νέας αθλητικής κουλτούρας, αλλά και στη συγκρότηση κοινωνικο-πολιτισμικών κοινοτήτων που αντιλαμβάνονται τις δραστηριότητες αναψυχής ως «σοβαρή» δραστηριότητα του ελεύθερου χρόνου.

Η ταξιδιωτική αφήγηση αποκαλύπτει και άλλες διαστάσεις της εμπειρίας από την ποδηλατική περιήγηση, όπως η σχέση του ποδηλατιστή με την πολιτισμική κληρονομιά, η συνάντησή του με τη διαφορετικότητα, εμβληματικό στοιχείο της οποίας είναι η «αγαθή ή ριψοκίνδυνη» ύπαιθρος. Η ανάλυση αυτών των αναφορών αναδεικνύει, αρχικά, τη σημαντικότητα του προορισμού που προσδίδει αίγλη στο ίδιο το ταξίδι. Υπογραμμίζει, ουσιαστικά, το γεγονός ότι ο προορισμός μετασχηματίζει την ίδια την σωματική διάσταση της ποδηλατικής εμπειρίας συνδέοντάς την στενά με μια εμπειρία του χώρου. Οι αρχαιολογικοί τόποι αλλά και τα διάφορα αξιοθέατα, ως εγνωσμένου κύρους προορισμοί, αποτελούν τη θεμελιώδη πολιτισμική αναφορά ενός «σοβαρού» ταξιδιωτικού παιχνιδιού.

«Ἦδη ετοιμαζόμεθα να περιέλθωμεν την Ακροκόρινθον και τα λοιπά άξια λόγου περίχωρα [...] θα επισκεφθώμεν το Λουτράκιον ένθα και κατά πάσαν πιθανότητα θα λουσθώμεν [...]. Αύριον αναχωρούμεν διά Μυκήνας και εκείθεν διά το Θέατρον της Επιδαύρου, το Ηραιόν και τα λοιπά περίφημα της αρχαιότητος μνημεία. (Εστία, 2.8.1894, σελ. 2).

«Κατά την εκ Λουτρακίου επιστροφήν μας διήλθομεν διά της γέφυρας της διώρυγος φωτιζομένης διά 60 κηρίων ηλεκτρικών λαμπτήρων [...] οπωσδήποτε το θέαμα εν πλήρει σεληνιακή νυκτί ην εξάϊσιον και απαράμιλλον» (Εστία, 3.8.1894, σελ. 2).

Οι περιοχές που διασχίζονται δεν δίνουν μόνο αφορμή για ιστορικές και γεωγραφικές επισημάνσεις. Οι τόποι απόδρασης αναδεικνύουν και ευρύτερες πολιτιστικές επιπτώσεις. Η συνάντηση των ποδηλατιστών με την πολιτισμική ετερότητα που κατεξοχήν αντιπροσωπεύει η ύπαιθρος αποτελεί μια άλλη διάσταση της ταξιδιωτικής αφήγησης. Στο πλαίσιο αυτό, το ταξίδι, ως προσωπική περιπέτεια, γίνεται το κάτοπτρο μιας αμφίδρομης σχέσης ποδηλατιστή ταξιδιώτη και επισκεπτόμενου τόπου και πληθυσμού.

«Άμα τη αφίξει μας συνήλθον σχεδόν όλοι οι κάτοικοι και περιεργάζοντο μετά προσοχής τινές μεν ημάς αυτούς και έτεροι τους διαρκείς συντρόφους μας τα ποδήλατά μας. Ενίοτε ότι χίλιαι δύο ανοησίαι εξήρχοντο των στωμάτων των, ους επετίμα δια τούτο ο δάσκαλος του χωριού. [...] Παραδειγματική η φιλοξενία των χωρικών» (Εστία, 4.8.1894, σελ. 2).

Όμως ο ποδηλατιστής ταξιδιώτης γράφει για τον τόπο και τον πληθυσμό του μεταφέροντας μόνο ψηφίδες πραγματικότητας και αυτό γιατί δεν μπορεί να δει τον πλούτο των πρωτόγνωρων εμπειριών πέρα απ' ό,τι φέρει μέσα του πνευματικά και συναισθηματικά. Καταγράφει μια προσωπική αναζήτηση που εστιάζει στη διαδικασία κατάφασης της δικής του ιδιότητας ως ταξιδιώτη και όχι στην περιοχή που εξερευνά και στους ανθρώπους της. Έτσι, από την εμπειρία ενός νέου τόπου, η πρώτη αντίδραση είναι συνήθως η απογοήτευση. Στη συνέχεια, η αρχική απογοήτευση δίνει τη θέση της σε μια προσωπική ανακάλυψη και, τελικά, σε μια ευχάριστη εκτίμηση, ένα είδος γοητείας που του ασκεί η ρομαντική εικόνα του άγνωστου «άλλου»¹⁶.

Το έναυσμα για την ανάπτυξη των εν λόγω εκδρομικών πρακτικών απορρέει από τη συνέργεια της εντεινόμενης αστικοποίησης, της προόδου των μεταφορικών μέσων και της κυριαρχίας του ιατρικού λόγου (discourse), ο οποίος προσδιόριζε την αντιμετώπιση των παθολογικών καταστάσεων εκτός του αστικού περιβάλλοντος, στο φυσικό τοπίο. Συγχρόνως, μέσω της αξιοποίησης αυτών των υλικών, διαμορφώνεται η αναπαράσταση της Ελλάδας ως φορέα της κλασικής πολιτισμικής κληρονομιάς και επιτελείται η αισθητικοποίηση του ελληνικού υπαίθρου χώρου. Το γεγονός αυτό συνιστά θεμελιώδη παράγοντα για τη μετέπειτα κατασκευή της

¹⁶ Σχετικά με τα λογοτεχνικά μοτίβα αφήγησης του ταξιδιού ή της περιήγησης σε λογοτεχνικά κείμενα και ταξιδιωτικές γραφές του 19ου αιώνα καθώς και την κειμενική κατασκευή του ξένου και του εξωτικού σε ταξιδιωτικά κείμενα δυτικοευρωπαίων, βλ. ενδεικτικά Δρούλια, 1993· Βιγγοπούλου, 2003· Πολέζε, 2006· Τσιμπιρίδου, 2008· Ντάσιος, 2020· Pyreć and Uściński, 2022.

εικόνας της τουριστικής Ελλάδας και την ιδεολογική συγκρότηση της έννοιας της «ελληνικότητας» (Βλάχος, 2016). Αυτές τις αντιλήψεις, σχετικά με το εκδρομικό εγχείρημα, συνοψίζει και η τελική αναφορά της εφημερίδας Εστία, με αφορμή την επιστροφή των ποδηλατιστών στον Πειραιά:

«Διατρέξαν εν όλω υπέρ τα 500 στάδια, επισκεφθέντες τα μάλλον αξιοθέατα μέρη της Πελοποννήσου, ησκήθησαν εις δρόμον μακρόν, είδον πλείστα μνημεία της αρχαιότητος και έζησαν επί 8 όλας ημέρας εν ατμοσφαίρα καθαρά και ζωογόνω, αποκομίσαντες εκ της εκδρομής των πλείστας όσας εντυπώσεις περί των μερών, άτινα διήλθον, των κατοίκων ων τους εξέπληξεν η φιλοξενία και πλείστας άλλας συντελούσας εις την διαμόρφωσιν ακριβούς γνώμης περί της ελληνικής φύσεως και του χαρακτήρος του απλού εισέτι Έλληνος τον οποίον ούτε γνωρίζουν καν οι κάτοικοι των πόλεων» (Εστία, 9.8.1894, σελ. 2)

Εδώ θα πρέπει να σημειωθεί, επίσης, ότι η δημοσιογραφική κάλυψη αυτών των νέων δραστηριοτήτων οδήγησε στην αύξηση της δημόσιας ορατότητάς τους. Οι ερμηνευτικές πλαισιώσεις που επιχειρούν ενεργοποίησαν τις διαφορετικές οπτικές πρόσληψης και αποτίμησης όσων περιγράφουν και διευκολύνουν την διάδοσή τους σε ευρύτερους κοινωνικούς χώρους. Θα μπορούσαμε να πούμε ότι αποτελούν δεσπόζουσες πλέον πολιτισμικές αντιλήψεις της δημόσιας σφαίρας της περιόδου σχετικά με το ποδήλατο και τις πολιτισμικές του λειτουργίες της “αυθεντικής” υπαίθρου, που κατακλύζονται από τον αρχαίο πολιτισμό και τη καθαρότητα της φύσης. Αυτό το πολιτισμικό πλαίσιο, που αποκτά και ιδεολογική έκφραση, ανιχνεύεται λίγα χρόνια αργότερα και στην επιστολή του Μιλτιάδη Ι. Βρατσάνου, προς τον πρόεδρο και τα μέλη του Ποδηλατικού Συλλόγου Αθηνών:

«Ο Σύλλογος Υμών πρόκειται να ελαττώση του επισκεπτομένου και θαμίζοντας εις τα καφφεία και ζαχαροπλαστεία και τα άλλα της αργίας καταγωγή, εν οίς κατατριβομένη φθείρεται η νεότης, να συνεγείρη δε πάντας τούς ομήλικας μετ' αλλήλων και συνάπτη εν τοις συναγωνιζομένοις εταίροις γνωριμότητας και φιλίας, ερειδομένας επί της διεγέρσεως της φιλοτιμίας και αμίλλης. Η ποδηλασία καθολικευομένη θα ενισχύση πολλάς και καλάς κλίσεις, θα συντέμνει τας αποστάσεις, θα ελκύη τους νέους; Εις τον εξοχικόν και γεωργικόν βίον, θα γίνηται δε αφορμή εις τούτους να επισκέπτωνται την πατρίδα και βλέπωσι τα αξιοθέατα τοπεία αυτής και αρχαία μνημεία, επικοινωνώσι δε μετά των εν ταις επαρχίαις ομοεθνών και ομοφύλων επ’

αγαθώ της Ελλάδος» (Βρατσάνος, 1899, σελ. 115).

8. Επίλογος

Ο εκδρομισμός στα τέλη του 19ου αιώνα ενσάρκωνε την έννοια της προόδου, ενώ αναδείκνυε τον πολιτικό, εκσυγχρονιστικό αλλά και εκπαιδευτικό ρόλο των διαφόρων συλλογικοτήτων της εποχής που τον είχαν εντάξει στις αθλητικές και περιηγητικές δραστηριότητές τους και στις πρακτικές κοινωνικών συναναστροφών. Η εκδρομή ως σωματική άσκηση είχε μέχρι τότε το χαρακτήρα της πεζοπορίας, καθώς, μέχρι τα τέλη του αιώνα, οι εκδρομές γίνονταν συνήθως με τα πόδια. Αναμφίβολα η τεχνολογική εξέλιξη των μέσων μαζικής μεταφοράς, ιδίως του τραίνου, έδωσε νέα ώθηση σε αυτή τη αστική δραστηριότητα αναψυχής. Η εξέλιξη του ποδηλάτου και η ίδρυση ποδηλατικών συλλόγων αποτέλεσαν ένα ακόμη βήμα, με το ίδιο το ποδήλατο να αποτελεί χαρακτηριστικό της κοινωνικής ταυτότητας του αναβάτη του αλλά και της δημόσιας παρουσίας του. Η αλληλεπίδραση ποδηλατιστών και ποδηλάτων, ως τεχνολογικών προϊόντων, συντελεί επίσης στην ανάπτυξη νέων κινητικότητων που επιφέρουν νέες νοηματοδοτήσεις του χώρου και του χρόνου ενώ οι εμπειρίες τους δημιουργούν μια νέα αστική υποκειμενικότητα (Lynch, 1993· Urry, 2007).

Η ποδηλασία, εκτός από την αναψυχή, εξυπηρετούσε όχι μόνο την απαραίτητη σωματική άσκηση αλλά ήταν και μια περιηγητική-εκδρομική πρακτική που είχε αρχίσει να εμφανίζεται λίγα χρόνια νωρίτερα. Αν και ήταν ουσιαστικά μια μηχανή ταχύτητας, το ποδήλατο παρείχε στους εκδρομείς ένα πολύτιμο μέσο για να εξερευνήσουν ελεύθερα τη χώρα, ενώ επέτρεπε στον ποδηλατιστή να έλθει σε επαφή με τη φύση, με έναν ιδιαίτερο τρόπο που δεν εξυπηρετούσαν τα άλλα μέσα μεταφοράς. Το ποδήλατο θεωρήθηκε τότε ως μέσο «απελευθέρωσης» που επέτρεψε τη φυσική και συμβολική απόδραση από το αστικό περιβάλλον. Έδωσε τη δυνατότητα στον ποδηλατιστή μιας, σχεδόν, απεριόριστης κινητικότητας που δεν υπόκειται στους φυσικούς ή χρονικούς περιορισμούς των άλλων μέσων μεταφοράς και του παρείχε τον πλήρη έλεγχο στην εμβέλεια και την ταχύτητα μετακίνησης. Στο πλαίσιο αυτό η ποδηλασία δεν θεωρήθηκε απλώς ένας τρόπος περιήγησης στα αξιοθέατα, αξιοποιώντας τις τεχνολογικές εξελίξεις της περιόδου, αλλά και ένας τρόπος για την εκ νέου ανακάλυψη της υπαίθρου χώρας και την αποκατάσταση του δεσμού μεταξύ ανθρώπου και φύσης, που, σύμφωνα με την κρατούσα αντίληψη της εποχής, είχε διαρρήξει η εντατική αστικοποίηση.

Οι ποδηλάτες εκδρομείς της περιόδου ήταν στην πραγματικότητα ταξιδιώτες που αναζητούσαν χαρακτηριστικά «ελληνικά» σημάδια στην ύπαιθρο. Συμμετείχαν

σε μια διαδικασία «ανάγνωσης» όσων θεωρούσαν διακριτικά της ελληνικότητας, ενώ στις ταξιδιωτικές τους αναφορές εξυμνούν πολλαπλά την ίδια τη φύση και τον ανόθευτο χαρακτήρα του λαϊκού πολιτισμού της υπαίθρου. Στο πλαίσιο αυτό, η «εξωτική» αναπαράσταση της ελληνικής υπαίθρου συνδέονταν με τη χαρτογράφηση μιας ενδοχώρας που όφειλε να διατηρηθεί αμόλυντη από την αστική ανάπτυξη και να συγκροτηθεί ως «μνημείο» της «αυθεντικής» παραδοσιακής ζωής. Οι ταξιδιωτικές αφηγήσεις τους μπορεί να μην αντικατοπτρίζουν απαραίτητα με ακρίβεια την ελληνική αγροτική κοινωνία αυτής της περιόδου, σίγουρα, όμως, αντικατοπτρίζουν το κοινωνικό και πολιτισμικό περιβάλλον των συγγραφέων που τις δημιούργησαν.

Σε αυτές τις αφηγήσεις μπορεί κανείς να ανιχνεύσει ενδιαφέροντα στοιχεία για τους συντάκτες τους, ποδηλάτες ταξιδιώτες συγγραφείς ή και σχολιαστές εκδρομικών πρακτικών, που συγκροτούσαν μια κοινότητα με εμφανή τη δυνατότητα και τη διάθεση να περιηγηθούν την Ελλάδα με τρόπους άμεσα επηρεασμένους, σε μεγάλο βαθμό από τις επικρατούσες αντιλήψεις της εποχής για το ποδήλατο και τον εκδρομισμό. Σε αυτές τις δραστηριότητες εντυπώνεται, επίσης, η έντονη επιρροή από ανάλογες ευρωπαϊκές τουριστικές πρακτικές, όπως είναι, για παράδειγμα, ο τρόπος επιλογής των εκδρομικών προορισμών, οι προσδοκίες τους για το αξιοθέατο, επιδεικνύοντας παρόμοια ενδιαφέροντα με όσους περιηγητές ταξίδευαν με άλλα μέσα. Ο ενθουσιασμός για το ποδήλατο και τις δυνατότητές του ως τεχνολογικού επιτεύγματος, η γοητεία της υπαίθρου αλλά και η ανάδειξη του ενδιαφέροντός τους για την ιστορικότητα του χώρου είναι μερικά από τα στερεοτυπικά επαναλαμβανόμενα χαρακτηριστικά των εκδρομικών τους αφηγήσεων.

Κοντολογίς, οι περιηγήσεις με ποδήλατο μάλλον ενίσχυσαν παρά άμβλυναν την πόλωση μεταξύ των αξιών που παραδοσιακά συνδέονται με την ύπαιθρο και όσων συνδέονταν με την πολιτισμική κατασκευή της πόλης ως αναπαράστασης του νεωτερισμού αλλά και του καταναγκασμού που επέφερε η διαβίωση σε αυτή. Προκάλεσαν τη νοσταλγία για την περασμένη ευδαιμονία και γαλήνη που έτεινε να εξαφανιστεί από την πόλη, λόγω της ανάπτυξής της, αλλά που θα μπορούσαν ακόμη να γίνουν αισθητές στον αγροτικό χώρο. Γεγονός εξόχως αντιφατικό καθώς το ίδιο το ποδήλατο ήταν το κατεξοχήν σύμβολο του μοντερνισμού της περιόδου. Στο πλαίσιο αυτό ο ποδηλατικός εκδρομισμός αντιπαραβάλλεται με τις διαφαινόμενες συνέπειες της αστικής ανάπτυξης της εποχής, καθώς προσέφερε την αίσθηση απελευθέρωσης από τον αστικό τρόπο ζωής, ενώ η επαφή με τη φύση παρείχε όλα τα εχέγγυα για την επίτευξη ενός υγιούς, σωματικά και ψυχικά, βίου. Πρόκειται για προβολές ενός παραδειγματικού τρόπου ζωής, που θεμελιωνόταν στις αλληλοδιαπλεκόμενες αξίες της σωματικής δεξιότητας, της φυσιολατρίας και του πατριωτισμού.

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

- [Ανώνυμος] (1884, 18 Απριλίου). *Εφ. Ακρόπολις*, 4.
- [Ανώνυμος] (1884, 18 Απριλίου). Φύρδην-Μιγδην. *Εφ. Ακρόπολις*, 2.
- [Ανώνυμος] (1892, 7-8 Απριλίου). *Εφ. Το Άστυ*, 4.
- [Ανώνυμος] (1892, 8 Απριλίου). Οι χθεσινοί αγώνες. Ποδήλατα και ποδηλατιστάι. Μια εορτή εν Πειραιεί. *Εφ. Το Άστυ*, 2.
- [Ανώνυμος] (1893, 25 Ιουλίου). Οι ποδηλατικοί αγώνες. *Εφημερίς των Κυριών*, 3.
- [Ανώνυμος] (1894, 1 Αυγούστου). *Εφ. Εστία*, 2.
- [Ανώνυμος] (1894, 17 Αυγούστου). Αγών δρόμου πεζοπορικών ομίλων. *Εφ. Εστία*, 3.
- [Ανώνυμος] (1894, 2 Αυγούστου). *Εφ. Εστία*, 2.
- [Ανώνυμος] (1894, 29 Ιουλίου). *Εφ. Εστία*, 2.
- [Ανώνυμος] (1894, 3 Αυγούστου). *Εφ. Εστία*, 2.
- [Ανώνυμος] (1894, 4 Αυγούστου). *Εφ. Εστία*, 2.
- [Ανώνυμος] (1894, 5 Αυγούστου). *Εφ. Εστία*, 2.
- [Ανώνυμος] (1894, 6 Αυγούστου). Εκ του κόσμου των ποδηλατιστών. Ο κ. Γκέδριχ αγωνιζόμενος μεμονωμένως –Νέαι προσκλήσεις. *Εφ. Εστία*, 2.
- [Ανώνυμος] (1894, 9 Αυγούστου). *Εφ. Εστία*, 2.
- [Ανώνυμος] (1895, 13 Δεκεμβρίου). *Εφ. Σκριπ*, 1.
- [Ανώνυμος] (1896, 28 Απριλίου). Γυναίκαι ποδηλάτριαι. *Εφημερίς των Κυριών*, 2-3.
- [Ανώνυμος] (1898, 1 Οκτωβρίου). Ποδηλατική και Αθλητική Επιθεώρησις της Ανατολής. *Ποδηλατική και Αθλητική Επιθεώρησις της Ανατολής*, 2.
- [Ανώνυμος] (1899, 1-15 Άγουστου) Έργα και ημέραι ποδηλατικού Συλλόγου Αθηνών. *Ποδηλατική και Αθλητική Επιθεώρησις της Ανατολής*, 356-359.
- [ΤΑΣΗΣ] (1898, 1-15 Ιουλίου). Υπαίθριος Ζωή. Όμιλος Εκδρομών. *Ποδηλατική και Αθλητική Επιθεώρησις της Ανατολής*, 324-326.
- [Το Συμβούλιον του Ποδηλατικού Συλλόγου Αθηνών] (1889, 1-15 Οκτωβρίου). Η άγνωστος Ελλάς. *Ποδηλατική και Αθλητική Επιθεώρησις της Ανατολής*, 25-28.
- Coubertin, Pd. (1898, 1 Οκτωβρίου). Επιστολή του βαρώνου Πέτρου του Κουβερτέν. *Ποδηλατική και Αθλητική Επιθεώρησις της Ανατολής*, 6-8.
- Αδάμας, Β. (1896). Το ποδήλατον εν Ελλάδι. Σύντομος Επιθεώρησις. Στο Γεώργιος Κασδόνης & Γεώργιος Δροσίνης, *Νέα Ελλάς: εικονογραφημένον εθνικόν ημερολόγιον κατ' έτος εκδιδόμενων: έτος δεύτερον 1896* (σελ. 473-478). Εν Αθήναις.
- Βιγγοπούλου, Ι. (2003). Οι ταξιδιώτες τον 19ο αιώνα. Ένα πολυμορφικό αφήγημα. Στο Β. Παναγιωτόπουλος (Επιμ.), *Ιστορία του νέου ελληνισμού. Τα χρόνια της σταθερότητας (1871-1909)*, τόμ. 5 (σελ. 385-398). Ελληνικά Γράμματα.
- Βλαβιανού, Α. (Επιμ.) (2008). *Ιστορία της Ευρωπαϊκής Λογοτεχνία από τις αρχές του 18ου αιώνα έως τον 20ό αιώνα*, τόμ. β'. Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο.

- Βλάχος, Φ. Α. (2016). *Τουρισμός και δημόσιες πολιτικές στη σύγχρονη Ελλάδα (1914-1950). Η ανάδυση ενός νεωτερικού φαινομένου*. Economía.
- Βοβολίνης, Α. Κ. (1951). *Το χρονικόν του “Παρνασσού” (1865-1950)*. Φιλολογικός Σύλλογος Παρνασσός.
- Βρατσάνος, Ι.Μ. (1899, 1 Ιανουαρίου). Πρόχειρον Σημείωμα. Τω κυρίω Μιλτ. Νεγροπόντη Προέδρω του Ποδηλατικού Συλλόγου μετά πολλών ευχών επί τω νέω έτει υπέρ Αυτού και των Εταίρων. *Αθλητική και Ποδηλατική Επιθεώρησις της Ανατολής*, 114-115.
- Δρίτσα, Μ. & Παπαδουλάκη, Κ. (2019). *Ψηφίδες ιστορίας του ελληνικού τουρισμού*. Εκδ. Κέρκυρα-Economía Publishing.
- Δρούλια, Λ. (Επιμ.) (1993). *Περιηγητικά θέματα. Υποδομή και προσεγγίσεις*. Κέντρο Νεοελληνικών Ερευνών/Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών (ΚΝΕ/ΕΙΕ).
- Κουλούρη, Χρ. (1997). *Αθλητισμός και όψεις της αστικής κοινωνικότητας, γυμναστικά και αθλητικά σωματεία 1870-1922*. Ιστορικό Αρχείο Ελληνικής Νεολαίας/Γενική Γραμματεία Νέας Γενιάς (ΙΑΕΝ/ΓΓΝΓ).
- Κουρουζίδης, Σ.(1999). Φυσιολατρικά περιοδικά του μεσοπολέμου. Στο *Ο Περιοδικός Τύπος στον Μεσοπόλεμο*. Πρακτικά Επιστημονικού Συμποσίου: 26 και 27 Μαρτίου 1999. Εταιρεία Σπουδών Νεοελληνικού Πολιτισμού και Γενικής Παιδείας, <https://www.evonymos.org/greek/viewarticle.asp?id=5208>
- Κωνσταντινίδης, Κ. (1930). Η φυσιολατρία τον περασμένο αιώνα. *Εκδρομικά*, 12, 13.
- Κωνσταντινόπουλος, Β. (1959). *Στοιχεία από την ιστορία του ελληνικού εκδρομισμού*. Εκδ. Ομοσπονδίας Εκδρομικών Σωματείων της Ελλάδος.
- Νιρβάνας, Π. (1895). Με το ποδήλατον. *Όμιλος Ποδηλατητών Πειραιώς. Ημερολόγιον 1895*, 24-26.
- Ντάσιος, Α. (2020). *Αναζητώντας τον ελληνικό χαρακτήρα: Οι μαρτυρίες των Βρετανών περιηγητών κατά τον μακρύ 19ο αιώνα*. Μ.Δ. Τμήμα Ιστορίας Αρχαιολογίας, Φιλοσοφική Σχολή, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης.
- Πολέζε, Χ. (2006). *Ετερότητα και περιηγητική γραμματεία. Η περίπτωση της Λάρισας κατά τον 19ο αιώνα μέσα από τα κείμενα Ευρωπαίων περιηγητών*. Αδημοσίευτη διδακτορική διατριβή, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης.
- Ράλλη, Γ. Ι. (2019). *Δημόσια Υγεία στην Αθήνα κατά την περίοδο 1870-1920*. Αδημοσίευτη διδακτορική διατριβή, Ιατρική Σχολή, Εθνικό Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών.
- Συναρέλλη, Μ. (1989). *Δρόμοι και λιμάνια στην Ελλάδα, 1830 – 1880*. Αθήνα, ΕΤΒΑ.
- Τσιμπιρίδου, Φ. (Επιμ.) (2008). *Οριενταλισμός στα όρια: Από τα οθωμανικά Βαλκάνια στη σύγχρονη Μέση Ανατολή*. Εκδ. Κριτική.
- Φεράλδης, Ε. Θ. (1895). Αι διάφοροι της Ελλάδος οδοί. Περιγραφή και αποστάσεις αυτών. *Όμιλος Ποδηλατητών Πειραιώς. Ημερολόγιον 1895*. Εκ του Τυπογραφείου της Εστίας, 48- 60.

Ξενόγλωσση

- Allen, G. T. & Sachtleben, W. (1894). *Across Asia on a bicycle: the journey of two American students from Constantinople to Peking*. The Century Co.
- Corbin, A. (Ed.) (1995). *L' avènement des loisirs 1850-1960*. Paris, Aubier.

- Dauncey, H. & Hare, G. (2003) The Tour de France: A pre-modern contest in a post-modern context. *The International Journal of the History of Sport*, doi: 10.1080/09523360412331305613
- Griffin, B. (2016). “Bad roads will absolutely nip in the bud the new development’’: cycling tourism in Ireland in the late nineteenth and early twentieth centuries’. In L. Lane & W. Murphy (Eds.), *Leisure and the Irish in the nineteenth century* (pp. 187-206). Liverpool University Press.
- Jungnickel, K. (2015). “One needs to be very brave to stand all that’’: Cycling, rational dress and the struggle for citizenship in late nineteenth century Britain. *Geoforum*, 64, 362-371.
- Lynch, M. (1993). *Scientific practice and ordinary action*. Cambridge University Press.
- Pypeć, M. & Uściński, P. (Eds.) (2022). *Travel and otherness in nineteenth-century British writing*. Wydawnictwa Uniwersytetu Warszawskiego.
- Schut, P. & Delalandre, M. (2016). Un arbre, une forêt, un paysage. La contribution du Touring Club de France en faveur du reboisement. *Natures Sciences Sociétés*, 24, 230-241. doi: 10.1051/nss/2016031
- Thompson, C. (2008). *The Tour de France. A Culture History*, University of California Press.
- Urry, J. (2007). *Mobilities, polity*. Cambridge –Malden.
- Walton, J. (1997). Taking the history of tourism seriously. *European History Quarterly*, 27(4), 563-571.
- Young, C. D. (1996). *The Modern Olympics: A struggle for revival*. The John Hopkins University Press.
- Zuelow, E. (2015). *A history of modern tourism*. Palgrave Macmillan.

Cycling in Greece at the end of the 19th century: sport and leisure

Thanasis Tsoumas

Abstract

In this paper, an overview of the history of cycling in Greece, between the 19th and 20th centuries, is attempted in order to highlight the different ways in which cycling was adopted and developed as a recreational and sporting practice in urban space. Essentially, it explores, on the one hand, cycling as a modern sporting practice and, on the other hand, the recreational use of the bicycle and the development of bicycle touring. Individual or group cycling trips to nearby and remote areas, led to the association of cycling with nature and leisure. As a means of personal transport, it offered the possibility for unrestricted movement and allowed its users to enjoy the wholesome environment of the countryside. This visit was often accompanied by interesting facts about the history and monuments of the area. The study of early cycling excursion narratives highlights the fact that the bicycle, one of the technological achievements of the time, uniquely balanced contradictory notions of progress, while satisfying the urban elites' adoption of technological innovations, physical exercise, and recreation as a counterbalance to the rather fast-paced rhythm of modern cities.

Keywords: cycling, excursions, sport, tourism

Ναυταθλητισμός, θαλάσσια σπορ και τουριστική ανάπτυξη στην ανατολική Κρήτη, 1960-1967

Σπύρος Δημανόπουλος

Περίληψη

Η Κρήτη σήμερα αποτελεί ένα από τα πιο σημαντικά θέρετρα της Ελλάδας υποδεχόμενη ετησίως εκατομμύρια τουρίστες. Η καθιέρωση της Κρήτης στα τέλη της δεκαετίας του 1960 ως μεσογειακού παραθεριστικού προορισμού συνοδεύτηκε από επενδύσεις στα παράλια του νησιού, τα οποία μετατράπηκαν σε χώρους επιτέλεσης σωματικών πρακτικών αναψυχής και διασκέδασης. Στη βιβλιογραφία για την τουριστική ανάπτυξή της, η ύπαρξη εκτεταμένης αμμώδους ακτογραμμής συνδέεται άμεσα με την μετατροπή του νησιού σε παραθαλάσσιο θέρετρο. Υπονοείται ότι οι ακτές ήταν πάντα εκεί περιμένοντας την ανακάλυψη και αξιοποίησή τους από την τουριστική βιομηχανία και τους επιτελείς του κρατικού σχεδιασμού. Υποστηρίζω ότι η ύπαρξη αμμώδους ακτογραμμής δε συνεπαγόταν αυτόματα την τουριστική ανάπτυξη του νησιού. Αντίθετα, η τουριστική αξιοποίηση των ακτών είχε προϋπόθεση μια κοινωνική – πολιτισμική διεργασία στην οποία η τοπική κοινωνία έπαιξε ενεργό ρόλο. Στο κείμενό μου εξετάζεται η δράση ναυταθλητικών σωματείων και θαλασσόφιλων συλλόγων της ανατολικής Κρήτης εντός του κοινωνικού δικτύου που ήταν υπεύθυνο για τον τοπικό τουριστικό σχεδιασμό. Η δράση τους αποτέλεσε παράγοντα που διαμόρφωσε τη σχέση της τοπικής κοινωνίας με τον (παρα)θαλάσσιο χώρο και ταυτόχρονα καταλύτη της τουριστικής αξιοποίησης ακτών.

Λέξεις κλειδιά: τουριστικός σχεδιασμός, ναυταθλητισμός, θαλασσοφιλία, αναψυχή, τοπικότητα, σωματεία

Εισαγωγή

Τον χειμώνα του 2021, ενώ η πανδημία COVID-19 δεν εμφάνιζε σημάδια αποκλιμάκωσης, πολιτικά στελέχη, επιχειρηματικοί και αθλητικοί παράγοντες της ανατολικής Κρήτης κινήθηκαν για τη διεκδίκηση της διοργάνωσης στο νησί των Παράκτιων Μεσογειακών Αγώνων¹. Μέσω της «μεταφοράς» στον παράλιο και θαλάσσιο χώρο αθλημάτων που είχαν μικρή σύνδεση με αυτόν η Διεθνής Επιτροπή Μεσογειακών Αγώνων φιλοδοξεί να συνδυάσει την καθιέρωση ενός διεθνούς αθλητικού γεγονότος με πρακτικές αναψυχής και απολαύσεις ταυτισμένες με το μεσογειακό καλοκαίρι².

Η διεκδίκηση απέβη επιτυχής και τον Σεπτέμβριο του 2023 οι Γ΄ Μεσογειακοί Παράκτιοι Αγώνες διεξήχθησαν στην Κρήτη. Ο Τύπος υιοθέτησε την επιχειρηματολογία των οργανωτών, η οποία πρόβαλε την «ευκαιρία» για ένταξη της Κρήτης στο χάρτη διεθνών αθλητικών συναντήσεων και για την ενίσχυση της θέσης της ως μεσογειακού τουριστικού προορισμού³. Η καμπάνια της οργανωτικής επιτροπής έδινε έμφαση στη διεθνή προβολή του νησιού, στη γνωριμία και κατανόηση των λαών των παράκτιων μεσογειακών χωρών αλλά και στην παρακίνηση των ντόπιων σε εθελοντικές δράσεις, οι οποίες θα επιβεβαίωναν τους δεσμούς συνοχής της τοπικής

Εικόνα 1: Οι μασκότ των Παράκτιων Μεσογειακών Αγώνων του Ηρακλείου



κοινωνίας και θα εξυπηρετούσαν το κοινό συμφέρον του «κρητικού» τουρισμού⁴.

Οι επιλογές των διοργανωτών αποτυπώνονταν στο μήνυμα που συνόδευσε και ταυτίστηκε με τους αγώνες. Στο logo, στην τελετή έναρξης και λήξης της διοργάνωσης ήταν ευκρινής η αναφορά στη μινωική κληρονομιά της περιοχής, το μεσογειακό

1 «Παρουσιάζεται η υποψηφιότητα του Ηρακλείου για τους Μεσογειακούς Παράκτιους Αγώνες 2023». <https://www.cretalive.gr/sports/paroyisiazetai-i-yposifiotita-toy-irakleioy-gia-toys-mesogeiaikoys-paraktioys-agonas-2023> (ανακτήθηκε 22.10.2024).

2 «Μεσογειακοί Beach Games». <https://cijm.org.gr/mediterranean-beach-games/?lang=el> «Αθλήματα στους Μεσογειακούς Παράκτιους Αγώνες». <https://cijm.org.gr/athlimata-stous-mesogiakous-paraktious-agonas/?lang=el> (ανακτήθηκε 26.9.2024).

3 Ενδ. «Ν. Νταμπακάκης: Οι Μεσογειακοί Παράκτιοι Αγώνες ευκαιρία για την Κρήτη». <https://www.cretalive.gr/kriti/n-ntampakakis-oi-mesogeiakoi-paraktioi-agonas-eykairia-gia-tin-kriti> (ανακτήθηκε 4.10.2024).

4 «Λαμπερή παρουσίαση των Μεσογειακών Παράκτιων Αγώνων “Ηράκλειο 2023”». <https://capitano.gr/articles/lamperh-paroyisiashton-mesogeiakon-paraktion-agonon-hrakleio-2023> (ανακτήθηκε 4.10.2024) «Αναζητούνται εθελοντές για τους 3ους Μεσογειακούς Παράκτιους Αγώνες». <https://www.cretalive.gr/kriti/anazitoyntai-ethelontes-gia-toys-3oys-mesogeiaikoys-paraktioys-agonas-irakleio-2023> (ανακτήθηκε 7.10.2024).

θαλάσσιο – παράλιο τοπίο και η προσπάθεια να συνδεθούν με τον αθλητισμό και να αποτελέσουν ένα ενιαίο και εύληπτο αφήγημα για ντόπιους, επισκέπτες και μέλη των εθνικών αποστολών⁵.

Οι διοργανωτές επιχειρούσαν να προσδώσουν ιστορικό βάθος στην ανάληψη των αγώνων και συμπύκνωναν στο μήνυμά τους τις δύο φάσεις ενσωμάτωσης του νησιού στα τουριστικά δίκτυα – την πρώτη στη διάρκεια του Μεσοπολέμου ως αρχαιολογικού «θερέτρου» και τη δεύτερη από τα τέλη της δεκαετίας του 1960 ως παραθεριστικού προορισμού. Έτσι, τόνιζαν τη σύνδεση της αθλητικής διοργάνωσης με τον τουρισμό του νησιού και τις οικονομικές, ιδεολογικές και πολιτισμικές λειτουργίες που αυτός επιτελεί. Οι ίδιοι δεν άφηναν αμφιβολία ότι η ανάληψη των Μεσογειακών Παράκτιων Αγώνων εξυπηρετούσε την αντιμετώπιση της ανησυχίας επιχειρηματικών και θεσμικών φορέων για την επανάκαμψη της τουριστικής ζήτησης μετά την πανδημία⁶.

Η επιλογή της ακτής του Καρτερού για τη διεξαγωγή των αγώνων δεν ήταν τυχαία, καθώς ήταν ο χώρος που τη δεκαετία του 1960 δημιουργήθηκε η πρώτη οργανωμένη παραλία (πλαζ ΕΟΤ, μοτέλ Ξενία Καρτερού) του νησιού με λουτρικές εγκαταστάσεις και υποδομές αθλοπαιδιών (Πατρίς, 22.12.1961). Ο συμβολισμός ήταν προφανής: η προσπάθεια για την επανάκαμψη της τουριστικής κίνησης μετά την πανδημία «ξεκινούσε» από εκεί που πριν χρόνια η απόλαυση θάλασσας – ήλιου είχε συνδυαστεί με την αναψυχή και τη χαρά των αθλοπαιδιών σηματοδοτώντας την έναρξη της μετατροπής της Κρήτης σε διεθνές θέρετρο.

Στο κείμενό μου επιχειρώ να ιστοριοποιήσω τη διαμόρφωση της σχέσης τουρισμού – αθλητισμού στην ανατολική Κρήτη εντάσσοντάς την στην πολιτική οικονομία της ενσωμάτωσης της περιοχής στα τουριστικά δίκτυα τη δεκαετία του 1960. Θα επικεντρωθώ στους οικονομικούς, πολιτικούς και πολιτισμικούς όρους που ευνόησαν στην ανατολική Κρήτη τη σύνδεση ναυταθλητισμού – θαλάσσιου αθλητισμού με τη μετατροπή της περιοχής σε παραθεριστικό προορισμό μεσογειακού τύπου.

Αθλητικός τουρισμός και τουρισμός με άθληση: ανασυγκροτώντας την ιστορικότητα της πολύπλοκης σχέσης τουρισμού – αθλητισμού

Η ιστοριοποίηση της σχέσης τουρισμού – αθλητισμού μέχρι πρόσφατα δεν είχε αποτελέσει προτεραιότητα ούτε της ιστοριογραφίας του τουρισμού ούτε και αυτής

5 «3^ο Μεσογειακοί Παράκτιοι Αγώνες: Με την υπογραφή του Σταύρου Λίτινα οι τελετές έναρξης και λήξης». <https://www.cretalive.gr/kriti/3oi-mesogeiakoi-paraktioi-agonis-me-tin-ypografi-toy-stayroy-litina-oi-teletes-enarxis-kai> (ανακτήθηκε 18.10.2024).

6 «Αθλητικός τουρισμός και Μεσογειακοί Παράκτιοι Αγώνες». <https://cretanbusiness.gr/αθλητικός-τουρισμός-μεσογειακοί-πα/> (ανακτήθηκε 18.10.2024).

του αθλητισμού. Οι αναφορές στον αθλητισμό σε μελέτες που καθόρισαν την ιστοριογραφία του τουρισμού ήταν περιορισμένες, όπως ακριβώς και οι αναφορές στον τουρισμό σε κείμενα που σημάδεψαν την ιστοριογραφία του αθλητισμού (Huggins, 2013, σελ. 110).

Μόλις την πρώτη δεκαετία του 21ου αιώνα ξεκίνησαν οι απόπειρες επιστημονικής παρατήρησης της ιστορικότητας της σχέσης τουρισμού – αθλητισμού με βασικό ερώτημα τη συμβολή του τελευταίου στην ανάδυση από τα μέσα του 19ου αιώνα των σύγχρονων παραθαλάσσιων θέρετρων (Huggins, 1997, σελ. 213-32· Durie & Huggins, 1998, σελ. 173-87· McDermott, 2009, σελ. 2069-85). Την πρόθεση να ξεκινήσει ο διάλογος μεταξύ των ιστορικών εξέφραζε και το ειδικό τεύχος που αφιέρωσε το *Journal of Tourism History* στη σχέση τουρισμού – αθλητισμού το 2013. Οι συμβολές στο ειδικό τεύχος επιχειρούσαν να προδιαγράψουν μια πορεία ενηλικίωσης για το νέο ιστοριογραφικό πεδίο υπό το πρίσμα και τα αναλυτικά εργαλεία της κοινωνικής και πολιτισμικής ιστορίας και στόχο την ολιστική σύλληψη της σχέσης τουρισμού – αθλητισμού.

Στο κεντρικό άρθρο του τεύχους, αφού χαρτογραφούνταν η σχετική βιβλιογραφία, εμφανής ήταν η αγωνία του συγγραφέα να αποφύγει ο αναδυόμενος ιστοριογραφικός κλάδος τον εμπειρισμό και τις μονιστικές προσεγγίσεις, είτε από τη μεριά της προσφοράς είτε της ζήτησης, συσχετίζοντας «(αθλητικές) δραστηριότητες, τόπο, ανθρώπους» (Huggins, 2013, σελ. 108). Στο κείμενο αυτό μένω στην παράθεση παραδειγμάτων που συσχέτισαν «δραστηριότητες, τόπο, ανθρώπους», χρησιμοποιώντας αναλυτικά εργαλεία της κοινωνικής ιστορίας και διαμόρφωσαν προοπτικές για περαιτέρω διερεύνηση της σχέσης τουρισμού – αθλητισμού και εκλέπτυνση της θεωρητικής σύλληψής της.

Στη διεθνή βιβλιογραφία παραδείγματα τα οποία ικανοποιούν την παραπάνω συνθήκη εντοπίζονται σε μελέτες που ανέδειξαν ότι η καθιέρωση περιοχών ως διεθνών brand name και η διαμόρφωση διεθνικών τουριστικών και αθλητικών πρακτικών ταυτίστηκαν με τη δημιουργία νέων συμβολικών γεωγραφιών της αναψυχής και της απόλαυσης. Παραδείγματα τέτοιων μελετών εντοπίζονται στην ιστορικοποίηση της ταυτόχρονης μετατροπής του σκι σε μαζική αθλητική δραστηριότητα και των Άλπεων σε χειμερινό τουριστικό θέρετρο (Denning, 2015· Grob, 2017, σελ. 115-39). Τέτοια μελέτη, επίσης, συνιστά η εξέταση της συμβολής της οργανωμένης πεζοπορίας και αναρρίχησης στον μετασχηματισμό των ορεινών όγκων του Κολοράντο και των πλησίων της Νέας Υόρκης σε τουριστικά αξιοθέατα και χώρους διακοπών αναψυχής (Philpott, 2013· Stradling, 2010). Ανάλογη μελέτη είναι αυτή που εστιάζει στο πώς θαλάσσια και υποθαλάσσια σπορ αναδιαμόρφωσαν τη σχέση του Μοντερέυ (Μεξικό)

με την ακτή και τη θάλασσα και το κατέστησαν συνώνυμο του «εξωτικού» τροπικού προορισμού (Chiang, 2011).

Στη βιβλιογραφία αυτή η σχέση τουρισμού – αθλητισμού προσεγγίστηκε ως διεργασία που προϋποθέτει την ανταλλαγή, υιοθέτηση και μετασχηματισμό προϋπαρχόντων πολιτισμικών, διανοητικών σχημάτων (για το σώμα, την υγεία και τη φύση) και πρακτικών αναψυχής. Εντός της διεργασίας αυτής, η εμπρόθετη ανθρώπινη δράση ήταν ο καταλύτης ο οποίος συντελούσε στην αλληλοδιαπλοκή των πολιτισμικών σχημάτων και πρακτικών με οικονομικούς και πολιτικούς παράγοντες (Ενδ. Denning, 2014, σελ. 78-108· Lekan, 2009, σελ. 824-58).

Ακολούθως, στις μελέτες αυτές στο επίκεντρο των ερμηνειών τοποθετήθηκε η συγκρότηση και η δράση κοινωνικών δικτύων, τα οποία περιελάμβαναν οργανώσεις της κοινωνίας των πολιτών, αθλητικούς συλλόγους και οργανώσεις, ντόπια και εκτός περιοχής επιχειρηματικά συμφέροντα, μέλη της κρατικής και τοπικής γραφειοκρατίας. Όλοι οι προηγούμενοι με διαφορετικά κίνητρα, συναινώντας και διαφωνώντας, ανασυνέθεταν την αναπαράσταση της περιοχής σε ένα ενιαίο αφήγημα που συγχώνευε φυσικά χαρακτηριστικά και πολιτισμική κληρονομιά με την επιτέλεση συγκεκριμένων τουριστικών πρακτικών και αθλητικών δραστηριοτήτων (Denning, 2014, σελ. 82-3· White, 2004, σελ. 557-64). Εξ ου το δίκτυο αυτό άνοιγε το δρόμο στην τουριστική ανάπτυξη διαμορφώνοντας εμπειρίες προς βίωση - κατανάλωση στη βάση της τετραπλής σχέσης τόπου, τουρισμού, αθλητισμού και απόλαυσης.

Οι ερμηνείες αυτές δημιουργούν την προοπτική της εξέτασης της ιστορικότητας της σχέσης τουρισμού – αθλητισμού εντός των οικονομικών, κοινωνικών και πολιτισμικών όρων οι οποίοι καθορίζουν την συνολική αναπαραγωγή μιας συγκεκριμένης κοινωνίας. Η κατεύθυνση αυτή θα μπορούσε να λειτουργήσει συμπληρωματικά σε κενά των προαναφερθέντων ερμηνειών ή και να συντελέσει στην αναθεώρηση κοινών τόπων τους.

Για παράδειγμα η αντιμετώπιση των αθλητικών σωματείων και συλλόγων ως δρώντων που εξαντλούν τη συμμετοχή τους στο κοινωνικό δίκτυο του τουρισμού αποκλειστικά σε πρωτοβουλίες διάχυσης πρακτικών άθλησης, «εκπαίδευσης» των πληθυσμών στις τεχνολογίες των σπορ και στην προώθηση της δημιουργίας αθλητικών – τουριστικών υποδομών είναι περιοριστική. Αθλητικοί και φιλαθλητικοί σύλλογοι είναι φορείς της κοινωνίας των πολιτών που καταστατικά από την ίδρυση τους προτάσσουν και εξυπηρετούν συγκεκριμένες οπτικές για την οργάνωση της κοινωνίας. Ως εκ τούτου, επηρεάζονται και παρεμβαίνουν ενεργά στη πολιτική και κοινωνική συγκυρία και έχουν ρόλο στη διαμόρφωση των (οικονομικών) προσδοκιών των κοινωνιών και στους τρόπους που αυτές σκέφτονται για το μέλλον τους.

Σε αυτό το πλαίσιο, η ιστορική έρευνα της σχέσης τουρισμού – αθλητισμού θα ωφελούνταν από τον διάλογο μεταξύ οικονομικής γεωγραφίας, πολιτισμικής και οικονομικής ανθρωπολογίας και την πρόσφατη σύγκλιση στην παρατήρησή του ως ολιστικού κοινωνικού φαινομένου που ενσωματώνει το πεδίο της παραγωγής και της κατανάλωσης (Ateljevic, 2000, σελ. 369-88· Bianchi, 2018, σελ. 88-102· Perrons, 1999, σελ. 91-112). Οι συμμετέχοντες στο διάλογο συνέκλιναν στην αντιμετώπιση του τουρισμού ως μετωνυμία της κοινωνικής σχέσης του κεφαλαίου, η οποία συμπυκνώνει οικονομικές λειτουργίες (συσσώρευση), πολιτισμικές και ιδεολογικές – πολιτικές διεργασίες ρύθμισης της ενσωμάτωσης των υποτελών στρωμάτων (Ενδ. Ateljevic & Doorne, 2003, σελ. 23-14· Bianchi, 2011, σελ. 41-84).

Υπό το πρίσμα αυτό, η «σύμπλευση» τουρισμού – αθλητισμού κατά τη μετατροπή μιας περιοχής σε θέρετρο – προορισμό μπορεί να ενταχτεί στις συγκεκριμένες οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες της. Εξ ου και να παρατηρηθεί ανιχνεύοντας τις συλλογικές επιλογές και την ανθρώπινη δράση για την επιτάχυνση και υποβοήθησης της διαδικασίας συσσώρευσης, την ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής και την ομαλή αναπαραγωγή των κοινωνικών σχέσεων.

Υπόθεσή μου είναι ότι ναυταθλητικά σωματεία, σύλλογοι θαλάσσιου αθλητισμού και θαλασσοφιλίας στην ανατολική Κρήτη των αρχών της δεκαετίας του 1960 με τις πρωτοβουλίες και τις επιλογές τους συμβάλλουν ποικιλότροπα στην τουριστική ανάπτυξη. Όχι μόνο επειδή εξοικειώνουν την τοπική κοινωνία με την άθληση και την αναψυχή στον (παρα)θαλάσσιο χώρο αλλά και επειδή, με το βλέμμα στραμμένο εκτός τοπικής κοινωνίας, συγκροτούν πεδία δεξίωσης καινοφανών διεθνικών πολιτισμικών πρακτικών για το σώμα και την απόλαυση, τάσεων της διεθνούς τουριστικής αγοράς και δίαυλους επικοινωνίας και διαπραγμάτευσης με τις κρατικές πολιτικές για τον τουρισμό. Συγχρόνως, με το βλέμμα στραμμένο στην εκάστοτε οικονομική, πολιτική και κοινωνική συγκυρία της τοπικής κοινωνίας επενεργούν και συμμετέχουν στους σχεδιασμούς και τις επιδιώξεις της.

Ιστορικοί και κοινωνικοί επιστήμονες στη χώρα μας μελέτησαν την ιστορία του αθλητισμού –περισσότερο– και την ιστορία του τουρισμού –λιγότερο (Κουλούρη, 1998· Ζαϊμάκης & Φουρναράκη, 2015· Βλάχος, 2016· Νικολακάκης, 2017). Ωστόσο, η παρατήρηση από ιστορική σκοπιά της σχέσης τουρισμού – αθλητισμού δεν έχει προχωρήσει. Η σχέση αυτή θεματοποιήθηκε κυρίως από ερευνητές με σπουδές σχετικές με το μάνατζμεντ και τη διοίκηση επιχειρήσεων. Η έμφαση αποδόθηκε στην αποτίμηση (οικονομική κατά κύριο λόγο) γεγονότων που συνδύαζαν τον αθλητισμό και τον τουρισμό και στη διατύπωση προτάσεων για το πώς ή «σύμπραξη» των δύο προηγούμενων θα μπορούσε να εμπλουτίσει και να διαφοροποιήσει την καθιερωμένη

αναπαράσταση της χώρας ως διεθνούς προορισμού (Ενδ. Papadimitriou & Gibson, 2008, σελ. 37-60· Karagiannis, 2006, σελ. 27-31). Όλες οι παραπάνω μελέτες ανοίγουν τον δρόμο σε μια συνθετική προσέγγιση της ιστορικότητας της σχέσης τουρισμού και αθλητισμού.

Αρχαιολογικός περιηγητισμός, (παρα)θαλάσσιος χώρος και αθλητισμός στην ανατολική Κρήτη 1930-1960

Οι μετασχηματισμοί που κινητοποίησε στο τελευταίο τρίτο του 19ου η πρόσδεση της Κρήτης στον προελαύνοντα στην ανατολική Μεσόγειο ευρωπαϊκό καπιταλισμό και η εμπλοκή της στους γεωπολιτικούς και γεωοικονομικούς ανταγωνισμούς των ευρωπαϊκών κρατών στον ευρύτερο χώρο της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας διαμόρφωσαν τους όρους τόσο για την ανάπτυξη του τουρισμού όσο και του αθλητισμού στο νησί. Η ένταξη της Κρήτης στα διεθνή εμπορικά δίκτυα της ανατολικής Μεσογείου, ο σταδιακός προσανατολισμός της στις ευρωπαϊκές αγορές διέρρηξε τις παραγωγικές και ιδιοκτησιακές σχέσεις στις πεδινές και περιαστικές περιοχές και έστρεψε την οικονομία τους προς τις εξαγωγικές εμπορευματικές καλλιέργειες (Περάκης, 2017, σελ. 97-113). Οι ίδιοι μετασχηματισμοί ευνόησαν και την οικονομική και κοινωνική άνοδο των χριστιανικών γαιοκτητικών και εμπορικών στρωμάτων των πόλεων (Περάκης, 2009, σελ. 284-301).

Οι γεωπολιτικοί ανταγωνισμοί οι οποίοι συνόδευσαν την οικονομική διείσδυση των ευρωπαϊκών κρατών στη νοτιανατολική λεκάνη της Μεσογείου υποδαυλίζοντας τις εθνοτικές και εθνικιστικές διαμάχες επιτάχυναν την αποσύνθεση της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας (Perakis, 2013, σελ. 119-29). Με την αρωγή των Αθηνών, τα ανερχόμενα χριστιανικά στρώματα της Κρήτης υιοθετούσαν τον λόγο του εθνικισμού – τοπικισμού και διεκδικούσαν από τον σουλτάνο τη μετατροπή της οικονομικής τους ισχύος σε τοπική πολιτική εξουσία (Περάκης, 2014, σελ. 101-30). Στο γύρισμα του 20ού αιώνα, η παραχώρηση από τον σουλτάνο αυτονομίας στην Κρήτη φανέρωνε τη συγκυρία σύμπλευσης γεωπολιτικών ανταγωνισμών και εθνικιστικών επιδιώξεων και σηματοδοτούσε την πολιτική πρωτοκαθεδρία των ανώτερων χριστιανικών στρωμάτων του νησιού υπό την αίρεση και την εγγύηση των ευρωπαϊκών δυνάμεων (Μαργαρίτης, 2017, σελ. 484-89).

Κατά τη διάρκεια του Αυτόνομου Καθεστώτος, ο έλεγχος της πολιτικής εξουσίας στην Κρήτη από τα ανώτερα χριστιανικά στρώματα συνοδεύτηκε από τη διεργασία συγκρότησης του άρχοντος κοινωνικού συνασπισμού της περιοχής

(Δημανόπουλος, 2023, σελ. 63-72). Η κοινωνική και πολιτισμική ομογενοποίηση των οικονομικά ισχυρών και πολιτικά κυρίαρχων ομάδων των χριστιανών της Κρήτης και η εμπέδωση της εξουσίας τους επί των κατώτερων στρωμάτων της περιοχής ωφελήθηκε κατά πολύ από την παρουσία των διπλωματικών, στρατιωτικών, εμπορικών, αρχαιολογικών αποστολών των εγγυητριών δυνάμεων.

Μέσω των συναναστροφών και του συγχρωτισμού με τους ξένους υπηκόους τα μέλη των χριστιανικών ελίτ υιοθετούσαν δυτικά πολιτισμικά πρότυπα και πρακτικές της καθημερινότητας κατασκευάζοντας τη δική τους αυτοσυνείδηση (Ζαϊμάκης & Petre, 2014, σελ. 201-28). Αντλώντας από τις «ανακαλύψεις» των αρχαιολογικών αποστολών και την ερμηνεία αυτών ως καταλοίπων του «πρώτου ευρωπαϊκού πολιτισμού» αποκτούσαν το δικό τους κοινό παρελθόν και συγκροτούσαν μια αυτοεικόνα συνδεδεμένη με την «ανωτερότητα» και τα «επιτεύγματα» του ευρωπαϊκού πνεύματος (Solomon, 2003, σελ. 31-47).

Ο συγκροτούμενος άρχων κοινωνικός συνασπισμός σε συνέργεια με τη λόγια κοινότητα του νησιού επεξεργάστηκε την αυτοεικόνα του καθιστώντας την συνώνυμο της τοπικότητας. Με αυτόν τον τρόπο, επιχείρησε να κοινωνικοποιήσει τα υποτελή στρώματα του πληθυσμού στη βάση της υποτιθέμενης πολιτιστικής και πολιτισμικής ανωτερότητάς του. Παράλληλα, η λόγια κοινότητα προέβαλλε τη – στενά συνδεδεμένη με την τοπική ταυτότητα και την ευρωπαϊκότητα – προϊστορική αρχαιολογική κληρονομιά του νησιού στους διανοούμενους των Αθηνών διαπραγματευόμενη με αυτούς την ενσωμάτωσή της στις «πηγές» της εθνικής αυτογνωσίας (Δημανόπουλος, 2023, σελ. 90-103).

Στο πλαίσιο των διεργασιών αυτών, διαμορφώθηκαν οι προϋποθέσεις οι οποίες καθόρισαν τη σχέση της Κρήτης με τον τουρισμό και τον αθλητισμό, δύο κατεξοχήν σύμβολα των βιομηχανικών αστικών κοινωνιών της Ευρώπης. Παρά το γεγονός ότι τουρισμός και αθλητισμός εντάχτηκαν στην κοινωνική και πολιτισμική ζωή του νησιού σε διαφορετικές χρονικές περιόδους, η κοινή τους «ρίζα» εντοπίζεται στις διεργασίες αυτές.

Στη διάρκεια του Αυτόνομου Καθεστώτος ιδρύθηκαν οι πρώτοι αθλητικοί – γυμναστικοί σύλλογοι του νησιού και εμφανίστηκαν οργανωμένες αθλητικές δραστηριότητες (Ζαϊμάκης, 2017, σελ. 167-84). Στο ίδιο διάστημα καταγράφηκαν προβληματισμοί για την τουριστική αξιοποίηση του αρχαιολογικού αποθέματος της Κρήτης. Ωστόσο, η ενσωμάτωση του νησιού στα τουριστικά δίκτυα της ανατολικής Μεσογείου εκκίνησε στο γύρισμα της δεκαετίας του 1920, όταν διεθνείς και εθνικές συνθήκες το ευνόησαν και η τοπική συγκυρία το επέτρεψε (Δημανόπουλος, 2023, σελ. 104-10).

Η Κρήτη ενσωματώθηκε στα τουριστικά δίκτυα του Μεσοπολέμου ως σταθμός της κρουαζιέρας στην ανατολική Μεσόγειο και ως προορισμός που προσέφερε μια επιμορφωτική – πολιτισμική εμπειρία επαφής με τον προϊστορικό «πρόγονο» του ευρωπαϊκού πολιτισμού. Η συγκεκριμένη μορφή ενσωμάτωσής της στα τουριστικά δίκτυα είχε ισχνό οικονομικό αποτύπωμα για την τοπική κοινωνία, καθώς οι επισκέπτες κρουαζιέρας παρέμεναν για βραχύ διάστημα. Επιπλέον, η διεθνής καθιέρωση του νησιού ως αρχαιολογικού «θήρετρου» σμίκρυνε τη γεωγραφία του, ταυτίζοντάς το με τα ισχυρά μινωικά τοπόσημα (Κνωσό, Φαιστό) (Δημανόπουλος, 2023, σελ. 127-42). Παρόλα αυτά, η ενσωμάτωση του νησιού στα τουριστικά δίκτυα δημιούργησε τους όρους ώστε η τοπική κοινωνία να εξοικειωθεί με δραστηριότητες (υποδοχή, φιλοξενία) που σχετίζονταν με τον οργανωμένο περιηγητισμό.

Με την κανονικοποίηση των τουριστικών ροών κρουαζιέρας προς την περιοχή οι τοπικοί φορείς επιχείρησαν να παρέμβουν στη συγκεκριμένη ενσωμάτωση του νησιού στα τουριστικά δίκτυα. Από τα πρώτα χρόνια της δεκαετίας του 1930 διαμορφώθηκε ένα κοινωνικό δίκτυο θεσμικών φορέων, συλλόγων και σωματείων υπέρ της τουριστικής ανάπτυξης και καταβλήθηκε προσπάθεια για τη διατύπωση ενός σώματος προτάσεων με στόχο τη διεύρυνση της προσφοράς της Κρήτης και την αύξηση της οικονομικής αποδοτικότητας του τοπικού τουρισμού (Δημανόπουλος, 2023, σελ. 204-13). Παράλληλα, η εκδρομική δραστηριότητα πήρε οργανωμένη και μαζική – με τους όρους του Μεσοπολέμου – μορφή, η οποία προσιδίαζε σε εξόρμηση των κατοίκων των πόλεων προς «ανακάλυψη» και «εξερεύνηση» της υπαίθρου και της ενδοχώρας του νησιού (Μουρέλλο, 1937, σελ. 59-64).

Έτσι, τουρισμός και αθλητισμός εκτός από κοινή «ρίζα» απέκτησαν μια ιδιαίτερα στενή σχέση. Όχι μόνο γιατί αθλητικά σωματεία και σύλλογοι πρωταγωνίστησαν στην εκδρομική δραστηριότητα συνδυάζοντας «ανακάλυψη» της φύσης, αθλητικά θεάματα, άσκηση στην ύπαιθρο και κατασκευή σε σημεία φυσικού κάλλους ελαφριών υποδομών (όχι μόνο αθλητικών)⁷. Αλλά και επειδή αθλητικοί σύλλογοι και σωματεία συμμετείχαν στο κοινωνικό δίκτυο υποστηρίζοντας την τουριστική ανάπτυξη και μέλη τους πρωταγωνίστησαν στη διατύπωση προτάσεων για τον τουρισμό – γεγονός που έχαιρε θεσμικής αναγνώρισης καθώς διοικητικά στελέχη των αθλητικών σωματείων διορίζονταν στην Τοπική Επιτροπή Τουρισμού Ηρακλείου (στο εξής TETH)⁸. Ακόμα,

7 Αρχείο Ορειβατικού Σύνδεσμου Ηρακλείου (στο εξής ΟΣΗ), Εξερχόμενη Αλληλογραφία 1933-1961, Ορειβατικός Σύνδεσμος Ηρακλείου προς Αθλητικόν Σύλλογον «Πατούχας» Βιάννου, 75/15.6.1936.

8 Αρχείο Εφορείας Αρχαιοτήτων Ηρακλείου [στο εξής ΕΦ.Α.Η], Αλληλογραφία, Εισερχόμενα 9ης και 10ης Περιφέρειας, 1930, Νομαρχία Ηρακλείου προς τον Έφορον Αρχαιοτήτων Σπ. Μαρινάτον, α.π. 958/20.12.1929.

γιατί μέσω της ένταξης τους σε εθνικές ομοσπονδίες και την καλλιέργεια σχέσεων με σωματεία της ηπειρωτικής χώρας και του εξωτερικού αποτέλεσαν διαύλους μεταφοράς στην τοπική κοινωνία πολιτισμικών πρακτικών και τεχνογνωσίας που συνδύαζαν τουρισμό και αθλητισμό (*Το Βουνό* 20, 1935, σελ. 230)⁹.

Ακολούθως, δεν θα ήταν υπερβολή να αναφερθεί ότι αθλητικοί σύλλογοι και σωματεία λειτούργησαν ως καταλύτης στο επίπεδο της Κρήτης για την αναδιαπραγμάτευση πρακτικών αναψυχής και πολιτισμικών σχημάτων αναπαράστασης της φύσης και τη σύνδεσή τους με ευρύτερες οικονομικές προσδοκίες και πολιτικές στοχεύσεις της τοπικής κοινωνίας. Η θάλασσα και ο παράλιος χώρος έμειναν στο περιθώριο των διεργασιών αυτών.

Παράλληλα με την ενσωμάτωση στα τουριστικά δίκτυα έγινε προσπάθεια αθλητικοί σύλλογοι να αποκτήσουν ναυταθλητικά και κολυμβητικά τμήματα και να θεσμοθετηθεί κάποια αγωνιστική δραστηριότητα (Φλεριανός, 4.5.1929). Ωστόσο, τα αποτελέσματα ήταν μάλλον πενιχρά. Ναυταθλητικά και κολυμβητικά τμήματα φυτοζωούσαν και δεν κατάφεραν να καθιερώσουν αγωνιστική δραστηριότητα. Παρά το γεγονός ότι από τα μέσα της δεκαετίας του 1930 εμφανίστηκαν σε παραλία της πόλης του Ηρακλείου λουόμενοι που ασκούνταν στην κολύμβηση για λόγους αναψυχής η κίνηση αυτή δε γενικεύτηκε (Αλεξίου, 2010, σελ. 11). Σε καμία περίπτωση η θάλασσα και ο παράλιος χώρος δεν έγινε χώρος εκδρομικής δραστηριότητας και άθλησης.

Επιπλέον, στο σώμα προτάσεων που επεξεργάστηκαν οι τοπικοί φορείς η ιεράρχηση των τουριστικών αναγκών της περιοχής ήταν ξεκάθαρη. Ξεχώριζαν η αξιοποίηση των αρχαιολογικών χώρων (πέρα των καθιερωμένων Αρχαιολογικού Μουσείου, Κνωσού, Φαιστού) και των φυσικών καλλονών (δασυλλίων, πηγών, ορεινών τοποθεσιών, κοινοτήτων της ενδοχώρας)¹⁰. Σε χαμηλή προτεραιότητα τοποθετούνταν η μοναδική αναφορά στον θαλάσσιο χώρο, η οποία σχετιζόταν με την κατασκευή λουτρόπολης σε όρμο της νότιας ακτής της Κρήτης (Λέντας - Καλοί Λιμένες) (*Η Δράσις*, 1-2.10.1937).

Στο πλαίσιο αυτό, η τοπική κοινωνία δεν είχε νοηματοδοτήσει την παραλία και τη θάλασσα ως χώρο αναψυχής και επιτέλεσης πρακτικών σωματικής απόλαυσης

9 ΟΣΗ, Εξερχόμενη Αλληλογραφία 1933-1961, *Προς Ελληνικόν Ορειβατικόν Σύνδεσμον τμήμα Πατρών*. Εις Πάτρας, α.π. 7/25.5.1934

10 Τα κείμενα με το σύνολο των τοπικών προτάσεων τουριστικής αξιοποίησης της ανατολικής Κρήτης που έχω στη διάθεσή μου είναι της περιόδου του σχεδίου Μάρσαλ. Σε αυτό αναφέρεται ότι επανέρχονται προτάσεις που διατυπώθηκαν στα τέλη της δεκαετίας του 1930. Βλ. Αρχείο ΕΦ.Α.Η, Αλληλογραφία, Εξερχόμενα, 1948, [Εφορος Αρχαιοτήτων] προς την *Σεβαστήν Γενικήν Διοίκησιν Κρήτης*. Εις Χανιά, α.π. 2172/10.11.1948· α.π. 2182/22.11.1948.

ώστε να ταυτίσει χώρο και πρακτικές και να «επενδύσει» τη σχέση αυτή με οικονομικές προσδοκίες (Ναναδάκης, 16-21.9.1930· Παρατηρητής, 12-14.5.1929· Μαρινάτος, 7.6.1931). Άλλωστε, στη δεκαετία του 1930 τέτοιες ταυτίσεις μόλις είχαν αρχίσει να δημιουργούνται για τη θάλασσα, την παραλία και τον ήλιο των χωρών της μεσογειακής λεκάνης (Walton, 2009, σελ. 493-511).

Η απουσία στην Κρήτη της συγκεκριμένης ταύτισης θαλάσσιου χώρου και πολιτισμικών πρακτικών αναψυχής, μέχρι και τις αρχές της δεκαετίας του 1960, δεν συνεπαγόταν και την απουσία πρακτικών επαφής των κατοίκων του νησιού με το θαλασσινό νερό. Από τα τέλη του 19ου αιώνα το λουτρό στη θάλασσα αποτελούσε μια πρακτική στενά συνδεδεμένη με τα κατώτερα στρώματα της πόλης του Ηρακλείου και τις αντιλήψεις τους για την υγιεινή και την καθαριότητα (αντίστοιχο παράδειγμα για τον Πειραιά και την Αθήνα βλ., Yannitsiotis, 2022, σελ. 143-166)¹¹. Ακόμα, η σχέση των ανώτερων στρωμάτων του Ηρακλείου με τη θάλασσα σχεδόν αποκλειστικά προσδιοριζόταν από πρακτικές επαφής με την αναζωογονητική θαλάσσια αύρα και την ιαματική διάσταση των λουτρών¹². Ωστόσο, τα ανώτερα στρώματα της πόλης του Ηρακλείου δεν αναζητούσαν την ιαματική διάσταση του θαλασσινού νερού στα παράλια της περιοχής και γενικότερα του νησιού. Σε όλο το διάστημα από τον Μεσοπόλεμο μέχρι και τη δεκαετία του 1960, τα θαλάσσια λουτρά συνδέονταν με το ταξίδι σε μια από τις λουτροπόλεις της ηπειρωτικής χώρας¹³.

Ακόμα, η απουσία της ταύτισης παραλίας και θάλασσας με την αναψυχή και την απόλαυση δεν σημαίνει ότι για το χρονικό διάστημα από τον Μεσοπόλεμο μέχρι την έκτη δεκαετία του 20ού αιώνα δεν υπήρξαν συζητήσεις στο πλαίσιο του δικτύου των φορέων και ότι η τοπική κοινωνία παρέμεινε στεγανή σε πρακτικές, νοοτροπίες και αντιλήψεις που διέρχονταν εθνικά σύνορα και γεωγραφικούς χώρους. Κάτι τέτοιο ήταν αδύνατο για μια κοινωνία με δεσμούς, οικονομικούς και πολιτισμικούς με τις ευρωπαϊκές κοινωνίες. Έτσι, με αφετηρία το σχέδιο Μάρσαλ διεξήχθησαν κάποιες συζητήσεις για τον «αναξιοποίητον θησαυρόν των κρητικών ακτών».

11 Γενικά Αρχεία του Κράτους ν. Ηρακλείου (στο εξής ΓΑΚ), Διοικ. 1, Λιμενικό Ταμείο, Αλληλογραφία, φ. 149, Αλληλογραφία με ΕΒΕΗ, Δήμο, Νομαρχία & ΓΑΚ 1933-1936, Φ-Ε/Ν-2, Δήμος Ηρακλείου προς την Λιμενικήν Επιτροπήν Ηρακλείου. Ενταύθα, α.π. 6947/25.9.1935

12 Ενδ. ΓΑΚ ν. Ηρακλείου, Διοικ. 1, Λιμενικό Ταμείο, Αλληλογραφία, φ. 152, Αλληλογραφία με ιδιώτας 1945-1948, Ν/2, Αίτησις Ευαγ. Κ. Μαλαγαρδή, διεκπεραιωτού προς την Λιμενικήν Επιτροπήν [Αίτηση για τη συγκρότηση εταιρείας δημιουργίας και εκμετάλλευσης πολιτιστικών κέντρων στον χώρο περιπάτου επί του βορειοδυτικού τείχους], 18.6.1946.

13 Προφορική μαρτυρία του Σ.Μ. (πρώην βουλευτή και γόνου οικογένειας με μακρά παρουσία στην πολιτική ζωή της περιοχής). Μου μετέφερε ότι ήταν οικογενειακή παράδοση η επίσκεψη στο Λουτράκι από τη δεκαετία του 1930 και υποστήριξε ότι ήταν κοινή πρακτική των «καλών» οικογενειών του Ηρακλείου.

Στις συζητήσεις αυτές μπορούν να αναγνωριστούν οι εικόνες που είχε αποκομίσει η τοπική κοινωνία στη διάρκεια της γερμανικής Κατοχής. Για πρώτη φορά παράλια και θάλασσες του νησιού είχαν καταληφθεί από ένα σχετικά μαζικό κοινό (νεαρούς Γερμανούς στρατιωτικούς) με σκοπό την επιτέλεση πρακτικών απόλαυσης και σωματικής άσκησης μέσω αθλητικής δραστηριότητας (Δημανόπουλος, 2023, σελ. 462). Όπως, επίσης, στις ίδιες συζητήσεις ανιχνεύονται αντηχήσεις της τουριστικής Ανασυγκρότησης της Ευρώπης και της «κοσμογονίας της ανακάλυψης» των δυτικών μεσημβρινών ακτών της Μεσογείου τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια (Bray & Raitz, 2001, σελ. 34-54· Walton, 2013, σελ. 490-96).

Ωστόσο, οι συζητήσεις πολύ σύντομα «θάφτηκαν» υπό το κράτος των αρνητικών αντικειμενικών συνθηκών (απόσταση της περιοχής από τα κέντρα της ζήτησης με την υπάρχουσα τεχνολογία μεταφορών, έλλειψη υποδομών, εθνική τουριστική πολιτική εστιασμένη σε καθιερωμένους προορισμούς της χώρας)¹⁴. Ενδεικτικό ήταν ότι ο τοπικός τουριστικός σχεδιασμός που υποβλήθηκε σε εκπροσώπους της Αμερικανικής Αποστολής και τους Έλληνες ιθύνοντες δεν περιλάμβανε αναφορά σε θάλασσα και παράλια της ανατολικής Κρήτης¹⁵.

Η περίοδο της ξεχωριστής «κρητικής θάλασσας» δεν είχε φτάσει ακόμα. Ο (παρα)θαλάσσιος χώρος συνέχισε να ταυτίζεται με το άγονο και το έρημο ή σε αρκετές περιπτώσεις με μεταίχμιο ζωής και θανάτου, όπως φανερώνει η πληθώρα των αποπειρών αυτοκτονίας που λάμβαναν χώρα σε ακτές και στις αρχές της δεκαετίας του 1960¹⁶.

14 Περιφερειακή Υπηρεσία Τουρισμού Κρήτης [στο εξής ΠΥΤ Κρήτης], Αρχείο TETH, *Πρακτικόν Συνεδριάσεων Τοπικής Επιτροπής Τουρισμού Ηρακλείου*, Πρακτικόν της TETH 35ης Συνεδριάσεως της 21ης Αυγούστου 1954, Θέμα 2ον, [Κατάληψη μέρους της παραλίας Αμνισού – Καρτερού από την εταιρεία πετρελαιοειδών Πουρφίνα].

15 ΠΥΤ Κρήτης, Αρχείο TETH, *Πρακτικόν Συνεδριάσεων Τοπικής Επιτροπής Τουρισμού Ηρακλείου*, 1ον Πρακτικόν της TETH 8ης Ιουνίου 1949 [Υποβολή στη ΓΓΤ του εγκριθέντος από την TETH σχεδίου προγράμματος νομού Ηρακλείου].

16 Ενδ. ΓΑΚ ν. Ηρακλείου, Δικ. 14.2, Εισαγγελία, Δικογραφίες (αρθρ. 43 στοιχ. Β' Κ.Π.Α), φ. Έτος 1962, *Προς τον Κον Εισαγγελέα των εν Κρήτη Εφετών. Χανιά, α.π. 7278/18.10.1962*. Προς τον Κον Εισαγγελέα των εν Κρήτη Εφετών. Χανιά, α.π. 6074/20.8.1962.

Ανακαλύπτοντας την «κρητική» θάλασσα με το βλέμμα στραμμένο στην Ευρώπη και την Αθήνα: Θαλάσσιος αθλητισμός και τοπικός τουριστικός σχεδιασμός 1960-1967

Στις αρχές δεκαετίας του 1960, η σχέση των πόλεων της ανατολικής Κρήτης με τον παράλιο και θαλάσσιο χώρο άρχισε να αλλάζει. Ενδεικτικό ήταν ότι από τα τέλη της προηγούμενης δεκαετίας ο (παρα)θαλάσσιος χώρος, τα παιχνίδια και η αναψυχή επ' αυτού όλο και συχνότερα αποτελούσαν τη θεματική των τακτικών χρονογραφημάτων του τοπικού Τύπου (Δρυλλεράκης, 9.8.1960· Πατρίς, 12.8.1962· Κορνάρος, 11.8.1961). Παράλληλα, ιδρύθηκαν (ή επαναδραστηριοποιήθηκαν) στο Ηράκλειο σειρά σωματείων και συλλόγων που εξειδικεύονταν στην άθληση και στη σωματική άσκηση – αναψυχή στον παράλιο και θαλάσσιο χώρο (Πατρίς, 9.1.1962· Μεσόγειος, 23.6.1959· Μεσόγειος, 24.9.1958)¹⁷. Η ίδρυση των ναυτικών και θαλασσόφιλων σωματείων συνεπαγόταν και τον εμπλουτισμό της οργανωμένης εκδρομικής δραστηριότητας που εκκινούσε από την πόλη του Ηρακλείου. Εκτός από την ενδοχώρα και τα παράλια εντάσσονταν στον χάρτη της εκδρομικής κίνησης της ανατολικής Κρήτης¹⁸.

Αναμφίβολα επρόκειτο για τάσεις οι οποίες έφταναν στο νησί από το εξωτερικό και από την πρωτεύουσα της χώρας. Ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του 1960, οι νέες τεχνολογικές δυνατότητες των συγκοινωνιών ανασηματοδότησαν τη σχέση ευρύτατων λαϊκών μαζών των ευρωπαϊκών κοινωνιών με τη θάλασσα και τον παραθερισμό (Furlough, 2001, σελ. 121-29). Η Ελλάδα ως αναδυόμενος τουριστικός προορισμός – μέχρι τότε στο περιθώριο των διεθνών τουριστικών ρευμάτων – προσδοκούσε να επωφεληθεί από την κάθοδο των βόρειων λαών προς τα θερμά κλίματα της Μεσογείου¹⁹. Η ελληνική κοινωνία οικονομικά, πολιτικά και πολιτισμικά προσανατολισμένη προς το ευρωπαϊκό κέντρο δεν μπορούσε να μείνει ανεπηρέαστη από τις σύγχρονες τάσεις αναψυχής. Το φανερώνουν τόσο οι συζητήσεις την ίδια περίοδο στο ελληνικό κοινοβούλιο για το μοντέλο τουρισμού

17 Επαναδραστηριοποιήθηκε το ναυταθλητικό και κολυμβητικό τμήμα των Εθνικών Γυμναστικών Οργανώσεων Ηρακλείου και του Ομίλου Φιλάθλων Ηρακλείου, ιδρύθηκε ο Σύλλογος Φίλων της Θάλασσας ο Νέαρχος, ο Σύλλογος Χειμερινών Κολυμβητών, ο Σύλλογος Ερασιτεχνών Αλιέων και ο Ναυτικός Όμιλος Ηρακλείου. Βλ. ΓΑΚ ν. Ηρακλείου, Δικ. 1, Αρχείο Πρωτοδικείου, Πολιτικές Δικογραφίες, φ. Έτος 1957-4, αρ. 301-400, Αναγνώρισις Σωματείου [Σύλλογος Φίλων της Θάλασσας ο Νέαρχος], α.π. 351/22.5.1957.

18 ΠΥΤ Κρήτης, Γραφείο ΕΟΤ Ηρακλείου, φ. Τουριστικοί Τόποι Κρήτης, υποφ. Νομός Ηρακλείου, [κατάλογος] Αμμώδεις παραλίες νομού Ηρακλείου – Όρμοι δια υποβρύχιον ψάρεμα, χ.χ.

19 Ενδεικτική ήταν η παραγγελία από τον ΕΟΤ σε γερμανική εταιρεία έρευνας της τουριστικής αγοράς των χωρών της ΕΟΚ. Η έρευνα δημοσιεύτηκε στη Γερμανία (Heye & Infratest, 1963). Δεν έχω εντοπίσει αντίτυπο στην Ελλάδα. Πληροφορίες για τη μελέτη που παρήγγειλε ο ΕΟΤ και παρουσίαση τμημάτων της σε «Πρώτα αποφασίζουν να έλθουν και κατόπιν ζητούν πληροφορίες», *Ο Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 450, 1962, σελ. 811.

και το καταναλωτικό κοινό στο οποίο έπρεπε να προσανατολιστούν οι κρατικές πολιτικές²⁰. Ακόμα, το επιβεβαιώνουν τα αφιερώματα του Τύπου στη μόδα, τις τεχνολογίες της παραλίας και η καλλιέργεια μιας νέας αντίληψης για το σώμα ταυτισμένης με την απόλαυση και την κατανάλωση (*Εικόνες*, 1963, σελ. 24-27· *Ο Ταχυδρόμος*, 2.7.1960, σελ. 11).

Η επίδραση των εξελίξεων αυτών στην ανατολική Κρήτη και στο Ηράκλειο δεν αμφισβητείται. Ωστόσο, η ερμηνεία που εμμένει στη διάχυση και οικειοποίηση από την τοπική κοινωνία διεθνικών πολιτισμικών πρακτικών και αντιλήψεων για τη θάλασσα, το σώμα και την αναψυχή φαντάζει μονομερής και μερική. Η κίνηση της τοπικής κοινωνίας προς την «ανακάλυψη» του (παρα)θαλάσσιου χώρου μπορεί να ερμηνευτεί πληρέστερα στο πλέγμα ευρύτερων κοινωνικών, οικονομικών και πολιτικών διεργασιών οι οποίες σημάδεψαν την ανατολική Κρήτη στη δεκαετία του 1960. Οι διεργασίες αυτές, εν τέλει, διαμόρφωσαν και τους όρους για την υποδοχή και εξοικείωση της τοπικής κοινωνίας με πολιτισμικά πρότυπα που έρχονταν από το εξωτερικό.

Στη συγκυρία των αρχών της δεκαετίας του 1960, οι διεργασίες αυτές αποτελώντας συνισταμένη τριών επιπέδων, του τοπικού, του διεθνούς και του εθνικού, κινητοποίησαν εκ νέου το ενδιαφέρον των φορέων της ανατολικής Κρήτης για τον τουρισμό και τη συνεισφορά του στην οικονομία της περιοχής. Η συνθήκη αυτή εκφράστηκε με την επαναδραστηριοποίηση του κοινωνικού δικτύου που ενδιαφερόταν για την τουριστική ανάπτυξη και την επικαιροποίηση του προγενέστερου σώματος προτάσεων με σκοπό τη διατύπωσή τους ως ενιαίου και συνεκτικού σχεδίου προς υποβολή στην πολιτική εξουσία και την κρατική διοίκηση (Δημανόπουλος, 2023, σελ. 680-89) .

Σε τοπικό επίπεδο ξεχώριζαν οι δυσχέρειες αναπαραγωγής της τοπικής οικονομίας και η επανεμφάνιση της κοινωνικής διαμαρτυρίας στη δημόσια σκηνή της περιοχής (Δημανόπουλος, 2023, σελ. 410-25). Σε διεθνές επίπεδο εμφανής ήταν η εκρηκτική αύξηση της ζήτησης υπηρεσιών αναψυχής και η συνακόλουθη τάση του ευρωπαϊκού τουριστικού κυκλώματος να επεκτείνει τα δίκτυά του στην ανατολική Μεσόγειο αναζητώντας νέους παραθεριστικούς προορισμούς (Lanfant, 1980, σελ. 14-43· Williams, 1995, σελ. 163-76). Τέλος, σε εθνικό επίπεδο διακρινόταν η πρόθεση των κυβερνήσεων να προσαρμοστούν στην άνοδο του

20 Βιβλιοθήκη της Βουλής [στο εξής ΒτΒ], *Επίσημα Πρακτικά των Συνεδριάσεων της Βουλής 16 Δεκεμβρίου 1957 – 29 Μαρτίου 1958*, Συνεδριάσεις ΝΗ', 3 Φεβρουαρίου 1958, «Α' Συζήτησις επί της αρχής και των άρθρων του σχεδίου νόμου "περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως διατάξεων τινών περί Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού"», σελ. 1142-1145.

βιοτικού επιπέδου στην Ευρώπη διευρύνοντας την προσφορά με τη δημιουργία νέων θέρετρων στην περιφέρεια της χώρας και το νησιωτικό τμήμα της²¹.

Οι παραπάνω συνθήκες δεν οδήγησαν μηχανιστικά στην επαναδραστηριοποίηση του κοινωνικού δικτύου των φορέων του Ηρακλείου και την ανάληψη δράσης για την εφαρμογή του τοπικού τουριστικού σχεδιασμού. Αντίθετα, οι φορείς έκαναν μια επιλογή που βασιζόταν στην ανάγνωση της πολιτικής συγκυρίας σε εθνικό επίπεδο ως ευνοϊκή για δράση.

Το 1958 το υπουργείο Συντονισμού μαζί με τον ΕΟΤ επιμελήθηκαν ένα τριετές πρόγραμμα δημόσιων επενδύσεων για τον τουρισμό. Ως ένας από τους στόχους του περιγραφόταν η διεύρυνση της τουριστικής προσφοράς με τη δημιουργία νέων προορισμών στη νησιωτική περιφέρεια της χώρας²². Το 1961 στις προγραμματικές δηλώσεις του ο πρωθυπουργός Κωνσταντίνος Καραμανλής έθετε ως στόχο την άσκηση πολιτικών περιφερειακής ανάπτυξης τοποθετώντας την Κρήτη σε προτεραιότητα²³. Τη δράση και την απεύθυνση των φορέων της ανατολικής Κρήτης προς την κυβέρνηση της ΕΡΕ ευνοούσε και η σχετική απομόνωσή της μετά τις εκλογές του 1961 και την έναρξη του Ανένδοτου Αγώνα. Η στροφή της αντιπολίτευσης στη λαϊκή κινητοποίηση αμφισβητώντας τη νομιμοποίηση της κυβέρνησης διαμόρφωνε επιπλέον για την τοπική κοινωνία τη δυνατότητα εύρεσης συμμαχιών εντός του κεντρικού κομματικού – πολιτικού συστήματος²⁴.

Ακόμα, ως επιλογή των φορέων της περιοχής πρέπει να ιδωθούν οι στόχοι της διατύπωσης ενός συνεκτικού τουριστικού σχεδιασμού και η λογική που τον συνέιχε. Κεντρικοί στόχοι του σχεδιασμού αυτού ήταν η προσέλκυση ενός εύπορου και μορφωμένου κοινού που θα συνδύαζε την επιμορφωτική εμπειρία επίσκεψης των αρχαιοτήτων με την απόλαυση του φυσικού περιβάλλοντος και η αναδιαμόρφωση της τοπικής αναπαράστασης με την ενσωμάτωση σε αυτήν του (παρα)θαλάσσιου

21 Ενδεικτική προς αυτό ήταν η εκπόνηση μιας σειράς μελετών για την τουριστική ανάπτυξη περιοχών της Μεσογείου (Assessorato Turismo Comunicazione e Trasporti della Regione Siciliana, 1962· Frank Basil Inc & Consulting Engineers, 1967· Societe Centrale pour l' Equipment de Territoire, AGAU & Manuel Baud-Bovy, 1962).

22 Αρχείο ΕΟΤ, Πρακτικά Διοικητικού Συμβουλίου 1957, Συνεδριάσεις 55η της 20ης Δεκεμβρίου 1957, [Μοναδικό] Θέμα, «Πρόγραμμα νέων έργων 1958».

23 ΒτΒ, Επίσημα Πρακτικά των Συνεδριάσεων της Βουλής 4 Δεκεμβρίου 1961 - 27 Φεβρουαρίου 1962, τόμ. Α', Συνεδριάσεις Β' 5 Δεκεμβρίου 1961, «Προγραμματικά δηλώσεις της Κυβερνήσεως», σελ. 9.

24 Αυτό δείχνει και η συστηματική υποστήριξη με ερωτήσεις και επερωτήσεις από την ΕΔΑ και την ΕΚ των τουριστικών αιτημάτων της Κρήτης. Ενδ. ΒτΒ, Επίσημα Πρακτικά των Συνεδριάσεων της Βουλής 28 Φεβρουαρίου 1962 - 21 Μαΐου 1962, τόμ. Β', Συνεδριάσεις ΜΕ' 13 Μαρτίου 1962, «Υπ. αριθ. 3 επερώτησιν αφορώσαν τον Τουρισμόν», σελ. 115· Συνεδριάσεις ΜΖ' 14 Μαρτίου 1962, «Επί ερωτήσεως των βουλευτών κ.κ. Κ. Μητσοτάκη, Κ. Μαρή» [Για το ζήτημα του περιφερειακού προγραμματισμού Κρήτης], σελ. 120.

χώρου και των λαϊκών πολιτισμικών πρακτικών που συνδέονταν με αυτόν²⁵. Η λογική που συνείχε τον σχεδιασμό ήταν η προτεραιότητα του τοπικού κεφαλαίου στην υλοποίησή του και η κατασκευή εγκαταστάσεων και υποδομών εντός των δυνατοτήτων αυτού (Παντουβάκης, 1963, σελ. 13)²⁶.

Οι προτεραιότητες αυτές βρήκαν την αρτιότερη έκφρασή τους στην έκθεση – υπόμνημα που συνέταξε η Περιηγητική Λέσχη Ηρακλείου [στο εξής ΠΛΗ] το 1962 σε συνεργασία με την ΤΕΤΗ και το Εμπορικό Βιομηχανικό Επιμελητήριο Ηρακλείου [στο εξής ΕΒΕΗ]²⁷. Την ίδια στιγμή, όμως, η κυβέρνηση κινούνταν σε μια λογική ως ένα βαθμό ανταγωνιστική προς τις προθέσεις των τοπικών φορέων βλέποντας στην τουριστική ανάπτυξη του νησιού τη δυνατότητα επενδύσεων μεγάλης κλίμακας μέσω σύμπραξης διεθνών αναπτυξιακών οργανισμών, κρατικού μηχανισμού και συγκεντρωμένου σε εθνική κλίμακα τραπεζικού κεφαλαίου. Αυτό εξέφραζε η ανάθεση σε διεθνή οίκο (Frank Basil S.A.) της μελέτης – σχεδιασμού μετατροπής της Κρήτης σε μεσογειακό παραθεριστικό προορισμό μαζικού τουρισμού²⁸.

Επίσης, την ίδια στιγμή φορείς του ευρωπαϊκού τουριστικού κυκλώματος επισκέπτονταν σωρηδόν την ανατολική Κρήτη, περιηγούνταν παράλια και όρμους, συγκροτούσαν αναπαραστάσεις του (παρα)θαλάσσιου χώρου και έθεταν το ζήτημα της αξιοποίησής του (Ενδ. Πατρίς, 16.10.1963· 16.10.1963· 8.5.1963). Υπό αυτούς τους όρους, ο σχεδιασμός του τουριστικού δικτύου της ανατολικής Κρήτης ταυτίστηκε με την τοπικότητα και συνέβαλε στη σύγκλιση ενός μετώπου κοινωνικών δυνάμεων, οικονομικών παραγόντων και εκπροσώπων της κοινωνίας των πολιτών που υπερασπίζονταν την τουριστική ανάπτυξη ως κοινή υπόθεση της περιοχής.

Η πρόθεση αυτή προεικονίστηκε στα τέλη της δεκαετίας του 1950 όταν η επικαιροποίηση των τοπικών προτάσεων για την τουριστική ανάπτυξη ήρθε στο προσκήνιο συμπιπτοντας με τη συγκρότηση ναυταθλητικών, κολυμβητικών και θαλασόφιλων σωματείων. Σταθμός ήταν το Γ' συνέδριο της Ελληνικής Περιηγητικής Λέσχης [στο εξής ΕΠΛ] στο Ηράκλειο τον Οκτώβριο του 1959. Αυτό συνδιοργανώθηκε από την ΕΠΛ και το τουριστικό δίκτυο της ανατολικής Κρήτης με τη συμμετοχή πολιτιστικών και αθλητικών σωματείων της περιοχής (Μεσόγειος, 13.10.1959).

25 ΠΥΤ Κρήτης, Αρχείο ΤΕΤΗ, φ. Συσκέψεις 1960-1961, *Τοπική Επιτροπή Τουρισμού Ηρακλείου Σχέδιον εισηγήσεως επειγούσης φύσεως τουριστικών ζητημάτων*, χ.χ.

26 ΠΥΤ Κρήτης, Αρχείο ΤΕΤΗ, φ. Συσκέψεις 1960-1961, *Σημείωμα Ν. Πλάτωνος Τουριστικά έργα Νομού Ηρακλείου*, χ.χ.

27 Αρχείο ΕΒΕΗ, Βιβλία – Κατάστιχα Έκθεσις επί των αναγκών του Νομού Ηρακλείου δια την τουριστικήν του ανάπτυξιν, Ιανουάριος 1962.

28 ΓΑΚ ν. Ηρακλείου, Διοικ. 38, Υπηρεσία Περιφερειακής Αναπτύξεως Κρήτης, Διοικητική Αλληλογραφία, φ. 263, Έργον 524708 Μελέτη τουριστικής αναπτύξεως Νήσου Κρήτης Fr. Basil.

Εικόνα 2: Το εξώφυλλο του τεύχους της Περιηγητικής



Κοινή διαπίστωση των συμμετεχόντων ήταν ότι το μοντέλο τουρισμού της Κρήτης έπρεπε να αλλάξει με σκοπό την επιμήκυνση της παραμονής των επισκεπτών και την ενίσχυση της οικονομικής αποδοτικότητας της επίσκεψης. Ως τρόποι ενίσχυσης της οικονομικής αποδοτικότητας του τοπικού τουρισμού προτάθηκαν η «αυτόνομη» από την πρωτεύουσα πρόσβαση της Κρήτης στην ευρωπαϊκή τουριστική ζήτηση και η αξιοποίηση των παραλιών με παρεμβάσεις που θα ευνοούσαν την κολύμβηση και την οργάνωση αθλητικών δρώμενων και δραστηριοτήτων αναψυχής (*Τουριστική Κρήτη*, 1959, σελ. 12).

Δεν ήταν συμπτωματικό ότι στο εξώφυλλο του αφιερωμένου στο συνέδριο τεύχους της *Περιηγητικής* φιγουράριζε σκίτσο στο οποίο η απεικόνιση της περιοχής οριζόταν από τις μινωικές κολόνες και τη γαλάζια, ήρεμη θάλασσα στην οποία έπλεε ένα καράβι με το διπλό πέλεκυ. Για πρώτη φορά η περιοχή σηματοδοτούνταν τόσο έντονα από το θαλασσινό στοιχείο μαζί με τις αρχαιότητες. Η σύλληψη αυτή αποτυπώθηκε τα επόμενα χρόνια, όταν ο εορτασμός της Ναυτικής Εβδομάδας παρουσιαζόταν εκτενώς στον Τύπο και τα ναυταθλητικά σωματεία και σύλλογοι θαλασσοφιλίας και θαλάσσιου αθλητισμού διαδραμάτιζαν ιδιαίτερο ρόλο στον καταρτισμό του προγράμματός της (*Ενδ. Πατρίς*, 26.6.1961· 6.7.1965).

Το μοτίβο της μακραίωνης ναυτικής παράδοσης της περιοχής, της ιδιαίτερης σχέσης των Μινωιτών με τη θάλασσα, αναπαράχθηκε κατά κόρον στα κείμενα των συλλόγων και των σωματείων που προωθούσαν την ενασχόληση με τη θάλασσα (*Πατρίς*, 26.6.1962· 26.7.1959). Μάλιστα, πήρε το χαρακτήρα προσκλητηρίου προς όλα τα κοινωνικά στρώματα της περιοχής. Ένα προσκλητήριο που επικαλούνταν

το προϊστορικό παρελθόν του νησιού και έθετε τον στόχο της αποκατάστασης της σχέσης της ανατολικής Κρήτης με τη θάλασσα προϋποθέτοντας ότι αυτή είχε ατονήσει στο ρου των αιώνων (Πατρίς, 16.1.1963).

Ταυτόχρονα, τα ίδια κείμενα διατύπωναν προγραμματικό λόγο για τη συγχρονία και για το μέλλον αναδεικνύοντας τον παιδευτικό – εκπολιτιστικό ρόλο που επιθυμούσαν να αναλάβουν τα πρόσφατα ιδρυμένα σωματεία. Για τη συγχρονία, προέβαλαν τα σπορ και τις πρακτικές της θάλασσας ως αιχμή του μοντέρνου, μια αντίληψη για την ευεξία του ανθρώπου προσαρμοσμένη στη σύγχρονη ζωή. Για το μέλλον, η παραλία και η θάλασσα παρουσιάζονταν ως μια διέξοδος για την οικονομία της περιοχής στενά συνυφασμένη με την τουριστική ανάπτυξη (Πατρίς, 2.8.1961· 22.6.1960).

Τα προσκλητήρια προς το κοινό της περιοχής να πυκνώσει τις τάξεις των σωματείων και να συμμετάσχει στις δραστηριότητές τους συνοδεύτηκαν από την εκφορά λόγου που αναγνώριζε τη λαϊκότητα της σχέσης με την θάλασσα στην ανατολική Κρήτη και την αντιπαρέβαλε με την απουσία μιας αντίστοιχης παράδοσης των ανώτερων στρωμάτων της περιοχής (Πατρίς, 1.6.1960). Ο ίδιος λόγος συνέχιζε θέτοντας ως σύγχρονη συνθήκη της παραλίας τη λείανση των κοινωνικών και ταξικών διακρίσεων: «δούλοι και αφένται, πλούσιοι και πτωχοί, γυμνιώντες στην άκρη του κύματος γίνονται ίσοι στη δημοκρατία της παραλίας» (Τσιριγωτάκης, 21.6.1959). Ταυτόχρονα, όμως, η ίδρυση και η δράση των σωματείων αναδείκνυε ότι η απόλαυση της θάλασσας και της παραλίας απαιτούσε πειθαρχία και μια τεχνολογία που θα την έκανε ασφαλή. Κάτι που σύμφωνα με τους επικεφαλής των σωματείων απουσίαζε από τη λαϊκή παράδοση επαφής με το υγρό στοιχείο.

Ήταν προφανές ότι τα σωματεία υπογράμμιζαν το ρόλο τους στην διαμόρφωση ενός νέου τρόπου επαφής με τη θάλασσα και τη παραλία. Διακήρυσσαν την ανάγκη το ευρύ κοινό να αποκτήσει πρακτικές που θα καθιστούσε τη βίωση του παράλιου χώρου ασφαλή και πειθαρχημένη. Εξ ου και η οργάνωση μαθημάτων κολύμβησης και κολυμβητικών αγώνων για το ευρύ κοινό, οι προσκλήσεις για διαγωνισμούς (υποβρύχιου) ψαρέματος και οι επιδείξεις σκαφών αναψυχής στη διάρκεια εκδρομών σε κοντινές παραλίες του Ηρακλείου (Μεσόγειος, 23.6.1959· Πατρίς, 4.8.1965). Οι πρωτοβουλίες αυτές συνοδεύτηκαν από τη δημοσίευση κανονιστικού λόγου στον Τύπο από «ειδικούς» γιατρούς για το θαλασσινό μπάνιο, την ηλιοθεραπεία, τα κατάλληλα και «υγιεινά» μαγιό (Πατρίς, 11.5.1963· 1.6.1963).

« [...] ο ήλιος είναι και φίλος και εχθρός, προσπαθήστε λοιπόν ακολουθώντας τις παρακάτω συμβουλές μου να τον έχετε φίλο και όχι εχθρό της υγείας

σας και τις ομορφιάς σας. [...] Στην αρχή εκθέσετε στον ήλιο μόνο τον κορμό σας [...] στη θάλασσα βουτάτε λίγα λεπτά και όταν το δέρμα σας στεγνώσει ξαναβουτάτε. [...] Μια συνήθεια εντελώς αβάσιμος επικρατεί από χρόνια μένη κανείς ξαπλωμένος ακίνητος για την ηλιοθεραπεία του ενώ όταν παίζει ή κάνει διάφορες κινήσεις μαυρίζει καλλίτερα [...]» (Πατρίς, 28.6.1962).

Οι διοικήσεις των σωματείων αυτών που προέρχονταν από τα ανώτερα και μεσαία στρώματα της πόλης επιχείρησαν να ενσωματώσουν τις λαϊκές παραδόσεις επαφής με την παραλία και το υγρό στοιχείο και ταυτόχρονα να τις μετασχηματίσουν. Ένας μετασχηματισμός που κινούνταν στην αντικατάσταση των αυθόρμητων, εθιμικών και χρηστικών λαϊκών πρακτικών βίωσης της θάλασσας.

Στη θέση αυτών προτεινόταν μια νέου τύπου σωματική επαφή με τη θάλασσα και την παραλία που ενσωμάτωνε τη μαθητεία, την αξία της ανταγωνιστικότητας, την τυποποίηση σωματών και συμπεριφορών και στόχευε την κανονικοποιημένη, πειθαρχημένη απόλαυση – κατανάλωση της θάλασσας και της παραλίας (Πατρίς, 12.5.1961- 12.7.1965). Για να το διατυπώσω αλλιώς, η «δημοκρατία της παραλίας» και η πρόσκαιρη εξάλειψη διακρίσεων και ιεραρχιών προϋπέθετε την περιθωριοποίηση των αντιλήψεων και πρακτικών που είχαν σημαδέψει τη σχέση των λαϊκών μαζών με τη θάλασσα (Μεσόγειος, 20.3.1959).

Οι χώροι που τα σωματεία οργάνωναν τις δραστηριότητές τους αντανακλούσαν την πρόθεση αυτή. Η καθιέρωση αγώνων κολύμβησης δίπλα στο φρούριο του βενετικού λιμανιού (Κούλε), οι εκδρομές με λέμβους για υποβρύχιο ψάρεμα στον όρμο της Αγίας Πελαγίας, το κόψιμο της βασιλόπιτας των Χειμερινών Κολυμβητών στην παραλία των λαϊκών λουτρών Πόρου (Ηράκλειο) μαρτυρούν την πρόθεση «μαρκαρίσματος» με νέα ίχνη του χώρου και την κάλυψη των σημαδιών των λαϊκών πρακτικών επαφής με τη θάλασσα. Όλοι οι παραπάνω χώροι αποτελούσαν ισχυρά τοπόσημα λαϊκών συναναστροφών και εθιμικών δρώμενων και προσδιόριζαν τη σχέση των κατώτερων στρωμάτων της πόλης και της υπαίθρου με τη θάλασσα.

Παράλληλα, η δράση των ναυταθλητικών σωματείων και των συλλόγων φίλων της θάλασσας είχε και μια διάσταση πιο εξωστρεφή και προσανατολισμένη προς την τουριστική ζήτηση. Στο πεδίο αυτό, κυρίως, τα προαναφερθέντα σωματεία συνεργάστηκαν με τους παλαιότερους φορείς αστικής κοινωνικότητας του Ηρακλείου.

Η συνεργασία ξεκινούσε από την «ανακάλυψη» παραλιών και όρμων, την προσπάθεια καθιέρωσής τους ως χώρων εκδρομής και κατέληγε στις τοπικές αρχές και την ΤΕΤΗ ως υπεύθυνων για τη διεκδίκηση κρατικών πιστώσεων και τη

δημιουργία εγκαταστάσεων (Πατρίς, 13.6.1965· 22.8.1962)²⁹. Τέτοιο «επίτευγμα» αποτέλεσε η εκκίνηση της δημιουργίας πλαζ ενταγμένης στο πρόγραμμα των δημόσιων επενδύσεων του ΕΟΤ δίπλα στην πόλη (Καρτερός, 1961).

Το κυριότερο, τα σωματεία προώθησαν τη δημιουργία εγκαταστάσεων με τοπικούς πόρους σε παραλίες για τις οποίες αντιλαμβανόταν ότι δεν θα εκταμιεύονταν κρατικές πιστώσεις. Από τις αρχές της δεκαετίας του 1960 μέχρι και το 1965 σωματεία, Λιμενικό Ταμείο και Νομαρχιακό Ταμείο σχεδίασαν την κατασκευή τουριστικών περιπτέρων και υποτυπωδών λουτρικών εγκαταστάσεων σε αρκετές παραλίες του νομού (Αγία Πελαγία, Κόκκινος Πύργος, Μάταλα, Άρβη, Χερσονήσος, Μάλλια). Ταυτόχρονα, τα ίδια πίεσαν για τη διάνοιξη ή τη βελτίωση μικρών οδών πρόσβασης σε παραλίες (Πατρίς, 13.5.1961)³⁰.

Οι στόχοι αυτοί δεν επιτεύχθηκαν στο ακέραιο. Ωστόσο, πόροι του Λιμενικού Ταμείου και του Νομαρχιακού Ταμείου κατευθύνθηκαν σε τέτοια έργα (τουριστικό περίπτερο Χερσονήσου, Αγίας Πελαγίας)³¹. Το σημαντικότερο παραλίες που είχαν ελάχιστη προσέλευση εντάχθηκαν στην τοπική γεωγραφία της απόλαυσης της θάλασσας (Δρυλλεράκης, 15.9.1959· Πατρίς, 5.7.1962). Επιπλέον, από πόρους που συγκέντρωσε το δίκτυο των φορέων αστικής κοινωνικότητας της περιοχής ιδρύθηκε η πρώτη παραθαλάσσια κατασκήνωση στα ανατολικά παράλια του νομού Ηρακλείου. ΠΛΗ και σωματεία κατασκεύασαν την κατασκήνωση για να προωθήσουν τη διάδοση του παραθερισμού, την εκμάθηση κολύμβησης από τη νεολαία της περιοχής αλλά και τη χρήση από νεαρούς επισκέπτες που θα έβρισκαν φθηνή διαμονή και εξυπηρέτηση (Πατρίς, 15.8.1962· 20.6.1965).

Η διάσταση αυτή της δράσης σωματείων και οργανώσεων δεν αποσκοπούσε σε μια γενική και αφηρημένη τουριστική ανάπτυξη και αξιοποίηση των ακτών αλλά έφερε το σημάδι μιας συγκεκριμένης αντίληψης για τη διαδικασία αυτή. Η θάλασσα ενσωματωνόταν στην τοπικότητα και τη λαϊκότητα της περιοχής αποτελώντας συστατικό στοιχείο της τοπικής αυτό-εικόνας. Στον ίδιο βαθμό το (παρά)θαλάσσιο περιβάλλον μετατρέποταν σε κρίσιμο πόρο η εκμετάλλευση του οποίου κατά

29 ΠΥΤ Κρήτης, Αρχείο ΤΕΤΗ, φ. Συσκέψεις 1960-1961, Σημείωμα Ν. Πλάτωνος Τουριστικά έργα Νομού Ηρακλείου, χ.χ.

30 Αρχείο ΕΒΕΗ, Πρακτικά Διοικητικού Συμβουλίου Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Ηρακλείου 1958- Ιουλίου 1964, Συνεδρίασις 20ής Μαΐου 1960, Θέμα 1ον, «Διάφοροι ανακοινώσεις και λήψεις σχετικών αποφάσεων» [Συζήτηση επί των τουριστικών δυνατοτήτων του τόπου].

31 ΓΑΚ ν. Ηρακλείου, Διοικ. 1, Λιμενικό Ταμείο, φ. 170 Αλληλογραφία μετά ΕΒΕΗ, μετά Δήμου, μετά Νομαρχίας Ηρακλείου, Φ-Ε/Ν-3, Ανακοίνωσις χρηματοδότησεως έργων κατασκευής Τουριστικού Περιπτέρου [Χερσονήσου] Νομαρχία Ηρακλείου προς τον Πρόεδρον της Λιμενικής Επιτροπής Ηρακλείου. Ενταύθα, α.π. 28764/13.5.1963.

προτεραιότητα ανήκε στην τοπική κοινωνία και τους επιχειρηματικούς της φορείς (Ποτηριάδης, 7.5.1963· Αλλαγή, 25-28.5.1965).

Στο πλαίσιο αυτό πρέπει να εντάξουμε τον δημόσιο λόγο που ανέπτυξαν ναυταθλητικά σωματεία και οργανώσεις θαλασσόφιλων για την υπεράσπιση των ακτών από την παρέμβαση εξω-τοπικών επιχειρηματικών συμφερόντων. Δημόσιες εκκλήσεις προς τους χωρικούς να μη πουλάνε τη γη τους σε επιχειρηματίες εκτός νησιού, αντιδράσεις για το άνοιγμα παραρτήματος στο Ηράκλειο του Συλλόγου Μεσιτών της πρωτεύουσας εντασσόταν στο κλίμα αυτό (Πατρίς, 25.8.1962· Αλλαγή, 23.8.1964).

Οι συζητήσεις στο κοινοβούλιο και τον ΕΟΤ την ίδια περίοδο για την προσέλκυση ξένων επενδυτών και η σταυροφορία της ΕΠΛ για την υπεράσπιση των ακτών και την ελληνικότητα του παραθαλάσσιου τοπίου υποδαύλιζαν τις διαμαρτυρίες (Ο Οικονομικός Ταχυδρόμος, 1964, σελ. 1-12)³². Δεν ήταν τυχαίο, όμως, ότι μέλη των σωματείων αυτών συμμετείχαν ενεργά ως ιδιώτες – επιχειρηματίες στην αγορά παραθαλάσσιων γαιών που επιταχύνθηκε από το 1962³³.

Οι διοικήσεις των σωματείων συνόδευσαν στις περιηγήσεις – κατοπτεύσεις τους εκπροσώπους ξένων τουριστικών οργανισμών, απεσταλμένους του ελληνικού και ευρωπαϊκού Τύπου, κινηματογραφικά και διαφημιστικά συνεργεία όταν αυτά μετά τα πρώτα χρόνια της δεκαετία του 1960 έρχονταν συνεχώς στο Ηράκλειο (Πατρίς, 13.9.1963). Παρόλα αυτά, οι αναπαραστάσεις του θαλάσσιου τοπίου που επεξεργάστηκαν οι φορείς της τοπικής κοινωνίας και οι εκτός αυτής δεν συνέκλιναν πάντα. Για τους φορείς της Κρήτης οι παράλιοι χώροι περιγράφονταν ως ειρηνευμένοι χώροι όπου η τοπική κοινωνία επιτελούσε τελετουργικά εκμοντερνισμού και ενίσχυσης της συνοχής και της ταυτότητάς της (Πατρίς, 21.8.1962· 13.7.1963). Οι ξένοι παρατηρητές ενέτασσαν τους ίδιους χώρους στο μεταίχμιο του μοντέρνου και του πρωτόγονου, τους αναπαριστούσαν ως δίπολο του οικείου και του εξωτικού, της ομορφιάς και της δαιμονικής σαγήνης (Μαμαλάκη, 1961, σελ. 20· Kasbauer, 21.11.1963).

Δεν ήταν σύμπτωση η σύμπλευση των τοπικών θαλασσόφιλων σωματείων με τους υπόλοιπους φορείς της περιοχής στην καταγγελία δύο ταινιών (Ζορμπάς,

32 ΒτΒ, Επίσημα Πρακτικά των Συνεδριάσεων της Βουλής 16 Μαρτίου 1964 – 1 Ιουνίου 1964, τόμ. Α', Συνεδριάσεις ΚΘ' 26 Μαΐου 1964, «Υπ' αριθ. 5 επερώτησις των κ.κ. Ηλιού, Εφραιμίδη, Μπριλλάκη, Ηλιόπουλου και Παπά διά την μεγάλην έκτασιν, την οποίαν έλαβεν η πώλησις εθνικής γης εις ξένους υπηκόους», σελ. 671-684.

33 Ενδ. ΠΥΤ Κρήτης, Ξενοδοχεία ν. Ηρακλείου, φ. Νόρα, Έκθεσις ελέγχου τίτλων συνιδιοκτησία επί των εν τω χωρίω Λιμένι Χερσόνησου Πεδιάδος Ηρακλείου Κρήτης κείμενων ακινήτων των 1) Γ.Ν.Μ και 2) Σ.Μ.Κ., 30.10.1968.

Κρόσσια του Φεγγαριού) που γυρίστηκαν στο νησί και περιλάμβαναν πλάνα από τη θαλάσσιο περιβάλλον³⁴. Τα τοπικά σωματεία καταδικάζοντας την παρουσίαση των ντόπιων ως «πρωτόγονων» από τους σκηνοθέτες ταυτόχρονα αντιδρούσαν στην παρουσίαση των κρητικών παραλιών ως χώρων απελευθέρωσης βάρβαρων και άλογων ενστίκτων.

Μετά τα μέσα της δεκαετίας του 1960, η εκφορά πληθωρικού λόγου και οι πρωτοβουλίες από τα ναυταθλητικά και θαλασσόφιλα σωματεία ατόνησαν. Η παρέμβασή τους ήταν σύμφυτη με τον τοπικό τουριστικό σχεδιασμό, ο οποίος είχε ως προϋπόθεση την ενεργή κρατική παρέμβαση υπέρ των συμφερόντων της περιοχής. Ο τοπικός σχεδιασμός μπορούσε να παραμένει ενεργός και να δημιουργεί προσδοκίες στους παράγοντες και τα συμφέροντα της ανατολικής Κρήτης για όσο καιρό οι διακηρύξεις της κυβέρνησης της Ένωσης Κέντρου έθεταν ως προϋπόθεση της τουριστικής ανάπτυξης κάποιας μορφής κρατική παρέμβαση (Δημανόπουλος, 2023^β, σελ. 609-11). Μετά τα γεγονότα της Αποστασίας, όταν οι κυβερνήσεις που ακολούθησαν επαγγέλθηκαν πολιτικές για τον τουρισμό περισσότερο φιλικές προς την ιδιωτική πρωτοβουλία και την επιχειρηματικότητα, ο τοπικός σχεδιασμός υπονομεύτηκε και μαζί του και οι παρεμβάσεις των σωματείων (Δημανόπουλος, όπ.π., σελ. 612)³⁵.

Ωστόσο, όταν η Κρήτη τις επόμενες δεκαετίες κατέστη μεσογειακό παραθεριστικό κέντρο με χιλιάδες λούμενους στις ακτές του, διακρίνονταν αντηχήσεις του λόγου των ναυταθλητικών και θαλασσόφιλων σωματείων. Οι διαμαρτυρίες για τη μόλυνση, την υπερπλήρωση των ακτών και τις μη συμβατές με τα ήθη συμπεριφοράς «γυμνόστηθων κορασίδων και νεαρών λετσοτουριστών» κατέκλυσαν τον τοπικό Τύπο (Κρήτη, 1974, σελ. 12-17). Υποθέτω, ότι ο πληθωρικός αυτός λόγος υπέκρυπτε τους φόβους της τοπικής κοινωνίας για τον «αποχρωματισμό» της «κρητικότητας» των ακτών.

34 Βικελαία Δημοτική Βιβλιοθήκη Ηρακλείου [στο εξής ΒΔΒΗ], *Πρακτικά δημοτικού συμβουλίου Ηρακλείου*, Συνεδριάσεις της 17ης Μαρτίου 1965, [Πρόταση για καταγγελία από το δήμο Ηρακλείου της ταινίας Αλέξης Ζορμπάς].

35 Για τη διάρρηξη του κοινωνικού μετώπου που προωθούσε τον τοπικό σχεδιασμό με αφορμή την ανάθεση της οργάνωσης της περιφερειακής ανάπτυξης της Κρήτης σε ιδιωτική εταιρεία (Litton S.A) βλ. Αρχείο ΕΒΕΗ, *Πρακτικόν Διοικητικού Συμβουλίου Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Ηρακλείου 1964-1980*, Συνεδριάσεις της 10ης Μαΐου 1966, «Συζήτηση επί της συμβάσεως Λίττον».

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

- [Ανώνυμος] (1929, 14 Μαΐου). Ο εν Ελλάδι τουρισμός και η Κρήτη. *Παρατηρητής*, 12.
- [Ανώνυμος] (1935). Το Club Alpine Francaise στα ελληνικά βουνά. *Το Βουνό*, 20, 230.
- [Ανώνυμος] (1937, 1-2 Οκτωβρίου). Η Κρήτη ως τουριστικόν κέντρον. Τι έγινε και τι πρέπει να γίνη. Α'-Β'. *Η Δράσις*.
- [Ανώνυμος] (1959). Το τρίτο Πανελλαδικό Συνέδριο της Ελληνικής Περιηγητικής Λέσχης στο Ηράκλειο. *Τουριστική Κρήτη*, 4-5, 12.
- [Ανώνυμος] (1959, 23 Ιουνίου). Οι φίλοι της θάλασσας. *Μεσόγειος*.
- [Ανώνυμος] (1959, 26 Ιουλίου). Θαλασσινό. *Πατρίς*.
- [Ανώνυμος] (1959, 13 Οκτωβρίου). Διά την 25 – 28 Οκτωβρίου. Οργανούται πυρετωδώς το Πανελλήνιον Συνέδριον Περιηγητικής εις Ηράκλειον. *Μεσόγειος*.
- [Ανώνυμος] (1960, 1 Ιουνίου). Η Μαλλιαρή. *Πατρίς*.
- [Ανώνυμος] (1960, 22 Ιουνίου). Λίντο: το παραθαλάσσιο κέντρο με την ιδεώδη αμμουδιά. Τι επιβάλλεται να γίνη. *Πατρίς*.
- [Ανώνυμος] (1960, 2 Ιουλίου). Τι τύπος διακοπών είσθε. *Ο Ταχυδρόμος*, 11.
- [Ανώνυμος] (1961, 12 Μαΐου). Παρουσιάζεσθε πολιτισμένα. *Πατρίς*.
- [Ανώνυμος] (1961, 13 Μαΐου). Κατάστασις επειγόντων τουριστικών έργων ν. Ηρακλείου. *Πατρίς*.
- [Ανώνυμος] (1961, 26 Ιουνίου). Ο σημερινός εορτασμός εις τον λιμένα μας. Επιστολή του Συλλόγου Φίλων της Θάλασσας. *Πατρίς*.
- [Ανώνυμος] (1961, 2 Αυγούστου). Οδεύοντας προς το Λιβυκόν. *Πατρίς*.
- [Ανώνυμος] (1961, 21 Δεκεμβρίου). Η χθεσινή τελετή θεμελιώσεως των λουτρικών εγκαταστάσεων Καρτερού. *Πατρίς*.
- [Ανώνυμος] (1962, 1 Ιουνίου). Όργιο χρωμάτων χαρακτηρίζει την εφετινή μόδα των μαγιό. *Πατρίς*.
- [Ανώνυμος] (1962, 26 Ιουνίου). Η Κρήτη και η θάλασσα. *Πατρίς*.
- [Ανώνυμος] (1962, 28 Ιουνίου). Ηλιοθεραπεία και μαύρισμα χωρίς κινδύνους. *Πατρίς*.
- [Ανώνυμος] (1962, 5 Ιουλίου). Εις παραλιακά χωριά ιδρύονται ξενώνες δια την ανάπτυξιν τουρισμού. *Πατρίς*.
- [Ανώνυμος] (1962, 12 Αυγούστου). Παρά θιν' αλός. *Πατρίς*.
- [Ανώνυμος] (1962, 15 Αυγούστου). Η Περιηγητική. *Πατρίς*.
- [Ανώνυμος] (1962, 21 Αυγούστου). Άρβη Bella. *Πατρίς*.
- [Ανώνυμος] (1962, 22 Αυγούστου). Ρογδιά - Αηλάδα - Αγία Πελαγία. *Πατρίς*.
- [Ανώνυμος] (1962, 25 Αυγούστου). Τα ζητήματα κτηματομεσιτών. *Πατρίς*.
- [Ανώνυμος] (1963). Η αγάπη της θάλασσας κερδίζει τώρα τους αγρότες. *Εικόνες*, 413, 24-27.
- [Ανώνυμος] (1963, 16 Ιανουαρίου). Διά να αγαπήσωμεν τη θάλασσαν. Σύλλογος Φίλων Θαλάσσης ο Νέαρχος. *Πατρίς*.
- [Ανώνυμος] (1963, 8 Μαΐου). Αμερικανικόν συνεργείον τηλεοράσεως αφίχθη χθες εις την πόλιν μας. *Πατρίς*.

- [Ανώνυμος] (1963, 11 Μαΐου). Διά την εκμάθησιν της κολυμβήσεως. *Πατρίς*.
- [Ανώνυμος] (1963, 13 Ιουλίου). Η Μεσόγειος λίκνο πολιτισμού και τουρισμού. *Πατρίς*.
- [Ανώνυμος] (1963, 13 Σεπτεμβρίου). Η χθεσινή άφιξις κ. Σπήγκλερ. *Πατρίς*.
- [Ανώνυμος] (1963, 16 Οκτωβρίου). Γερμανοί πράκτορες τουριστικών γραφείων εις την πόλιν μας. *Πατρίς*.
- [Ανώνυμος] (1963, 16 Οκτωβρίου). Βρεττανοί διευθυνταί ταξιδιωτικών γραφείων εις την πόλιν μας. *Πατρίς*.
- [Ανώνυμος] (1964). Η ελληνική γη εις το σφυρί. *Ο Οικονομικός Ταχυδρόμος*, 519, 1-12.
- [Ανώνυμος] (1964, 23 Αυγούστου). Λυμαίνονται τα κρητικὰς ακτὰς ξένοι κεφαλαιούχοι διά εντόπιων πρακτόρων των. *Αλλαγή*.
- [Ανώνυμος] (1965, 25-28 Μαΐου). Ολοκληρώθη υπό του οίκου Frank Basil η μελέτη τουριστικής αναπτύξεως Κρήτης. *Αλλαγή*.
- [Ανώνυμος] (1965, 13 Ιουνίου). Ανακοίνωσις προς τους φίλους της θάλασσας. *Πατρίς*.
- [Ανώνυμος] (1965, 20 Ιουνίου). Ήρχισεν η περίοδος κατασκηνώσεων ΠΙΚΠΑ στο Κοκκίни Χάνι. *Πατρίς*.
- [Ανώνυμος] (1965, 6 Ιουλίου). Κατηρτίσθη χθες το πρόγραμμα εκδηλώσεων της Ναυτικής Εβδομάδος. *Πατρίς*.
- [Ανώνυμος] (1965, 12 Ιουλίου). Τι πρέπει να ξέρωμεν διά τα θαλάσσια λουτρά. *Πατρίς*.
- [Ανώνυμος] (1965, 4 Αυγούστου). Προβλέπεται λαμπρά η επιτυχία των αγώνων υποβρυχίου αλιείας. *Πατρίς*.
- [Ανώνυμος] (1974). Έρευνα: Κρήτη – τουρισμός. *Κρήτη*, 12-17.
- Αλεξίου, Σ. (2010). *Κείμενα φιλίας και μνήμης*. Εκδόσεις Δοκιμάκης.
- Βλάχος, Α. (2016). *Τουρισμός και δημόσιες πολιτικές στη σύγχρονη Ελλάδα (1914-1950). Η ανάδυση ενός νεοτερικού φαινομένου*. Economia.
- Δημανόπουλος, Σ. (2023). *Τοπική οικονομία και τουριστική ανάπτυξη. Ο αρχαιολογικός περιηγητισμός στο νομό Ηρακλείου 1930-1962*. Διδακτορική διατριβή, Πανεπιστήμιο Κρήτης.
- (2023^β). Κρατικές πολιτικές και τοπικές ελίτ: Η πολιτική της περιφερειακής ανάπτυξης και η Κρήτη, 1960-1967. Στο Α. Μαχαιρά, Σ. Μπουρνάζος & Α. Παπαστεφανάκη (Επιμ.), *Το πνεύμα πρωτοξάδελφος του γιακωβινισμού... Κείμενα αφιερωμένα στον Χρήστο Χατζηιωσήφ* (σελ. 591-616). ΠΕΚ.
- Δρουλλεράκης, Γ. (1959, 15 Σεπτεμβρίου). Αποχαιρετισμός στη Σταλίδα. *Μεσόγειος*.
- (1960, 9 Αυγούστου). Τα παληά και τα καινούργια. *Μεσόγειος*.
- Ζαϊμάκης, Γ. (2017). Βιοπολιτική, σωματική κουλτούρα και αθλητισμός στην περίοδο της Αυτονομίας της Κρήτης. Στο Μ. Γ. Ανδρουλιδάκης (Επιμ.), *Το Ηράκλειο και η Κρήτη από την τελευταία περίοδο της Οθωμανικής κυριαρχίας ως την Ένωση με την Ελλάδα (1866-1913)* (σελ. 385-396). Βικελαία Δημοτική Βιβλιοθήκη.
- Ζαϊμάκης, Γ. & Petre, B. (2014). Πολιτισμικός ιμπεριαλισμός και σπορ στην ανατολική Μεσόγειο και την Κρήτη: Ο ρόλος των βρετανικών στρατευμάτων (1880-1912). Στο Σ. Πετμεζάς & Α. Τζεδάκη-Αποστολάκη (Επιμ.), *Κυριαρχίες και συνειδήσεις στην Ανατολική Μεσόγειο [1880-1920]* (σελ. 201-228). ΕΚΙΜ.

- Ζαϊμάκης, Γ. & Φουρναράκη, Ε. (Επιμ.) (2015). *Κοινωνία και αθλητισμός στην Ελλάδα. Κοινωνιολογικές και ιστορικές προσεγγίσεις*. Αλεξάνδρεια.
- Ιερωνυμάκης, Μ. (1959, 20 Μαρτίου). Δια την παραλίαν Γιόφυρο, *Μεσόγειος*.
- Kasbauer, L. (1963, 21 Νοεμβρίου). Προσγείωσις στην Κρήτη. *Πατρίς*.
- Κορνάρος, Μ. (1961, 11 Αυγούστου). Ακρογιαλιές, *Πατρίς*.
- Κουλούρη, Χρ. (1998). *Αθλητισμός και όψεις της αστικής κοινωνικότητας. Γυμναστήρια και αθλητικά σωματεία στην Ελλάδα 1870-1922*. Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών.
- Μαμαλάκη, Ζ. (1961). Γοητευτικά ταξίδια στο νησί της ελευθερίας. Στα παράλια του Λιβυκού. *Τουριστική Κρήτη*, 16, 20.
- Μαργαρίτης, Γ. (2017). Η Αντούα, το Οντουρμάν, η Φασόντα, τα Χανιά και το Ηράκλειο: η διεθνής συγκυρία στη γέννηση της Κρητικής Πολιτείας. Στο Μ. Γ. Ανδρουλιδάκης (Επιμ.), *Το Ηράκλειο και η Κρήτη από την τελευταία περίοδο της Οθωμανικής κυριαρχίας ως την Ένωση με την Ελλάδα (1866-1913)* (σελ. 484-489), Βικελαία Δημοτική Βιβλιοθήκη.
- Μαρινάτος, Σ. (1931, 7 Ιουνίου). Η ανάπτυξις του τουρισμού εις την Ελλάδα. *Ελεύθερον Βήμα*.
- Μουρέλλος, Γ. Δ. (1937). Στην κορφή του Ψηλορείτη και τις ομορφιές της Κρήτης. *Υπαιθρον*, 27, 59-64.
- Ναναδάκης, Ι. (1930, 16-21 Σεπτεμβρίου). Ο τουρισμός και η Κρήτη. *Παρατηρητής*.
- Νικολακάκης, Μ. (2017). «Μοντέρνα Κίρκη». *Τουρισμός και ελληνική κοινωνία την περίοδο 1950-1974*. Αλεξάνδρεια.
- Παντουβάκης, Μ. (1963). Η τουριστική ανάπτυξις και το συγκοινωνιακό πρόβλημα της Κρήτης. *Τουριστική Κρήτη*, 28, 13-15.
- Περάκης, Μ. (2017). *Κρήτη: το νησί των προσαρμογών. Οικονομία και κοινωνία τον 19ο αιώνα [1830-1913]*, ΕΚΙΜ–Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών και Μελετών Ελευθέριος Κ. Βενιζέλος.
- (2009). Μεταβίβαση γαιών και πιστωτικό σύστημα κατά την περίοδο της Αυτονομίας (1898-1913). Στο Γ. Μανουσάκης & Β. Βαρουχάκη (Επιμ.), *Θέρισσον 1905. 100 χρόνια* (σελ. 284-301). Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών και Μελετών Ελευθέριος Κ. Βενιζέλος.
 - (2014). Επιστροφή στην οθωμανική κυριαρχία και απο-οθωμανοποίηση των Χριστιανών στην Κρήτη (1889-1895). Στο Σ. Πετμεζάς & Λ. Τζεδάκη-Αποστολάκη (πιμ.), *Κυριαρχίες και συνειδήσεις στην Ανατολική Μεσόγειο [1880-1920]* (σελ. 101-130), ΕΚΙΜ.
- Ποτηριάδης, Γ. (1963, 7 Μαΐου). Η μελέτη του τουριστικού προγραμματισμού Κρήτης, *Πατρίς*.
- Τσιριγωτάκης, Τ. (1959, 21 Ιουνίου). Κοντά στην υγρή κοινωνία. *Πατρίς*.
- Φλεριανός, Φ. (1929, 4 Μαΐου). Η ιστορία του αθλητισμού εν Ηρακλείω 1897-1928, *Ελευθέρα Σκέψις*.

Ξενόγλωσση

- Ateljevic, I. (2000). Circuits of tourism: stepping beyond the «production/consumption» dichotomy. *Tourism Geographies*, 2(4), 369-88.
- Ateljevic, I. & Doorne, S. (2003). Culture, economy and tourism commodities: social relations of production and consumption. *Tourist Studies*, 3(2), 23-141.

- Bianchi, R. (2011). Tourism, capitalism and Marxist political economy. In J. Modesale (Ed.), *Political economy of tourism: A critical perspective* (pp. 41-84). Routledge.
- Bianchi, R. (2018). The political economy of tourism development: a critical review. *Annals of Tourism Research*, 70, 88-102. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2017.08.005>
- Bray, R. & Raitz, V. (2001). *Flight to the sun. The story of the holiday revolution*, Continuum.
- Chiang, C. Y. (2011). *Shaping the shoreline: Fisheries and tourism on the Monterey Coast*. University of Washington Press.
- Denning, A. (2014). From sublime landscapes to «White Gold»: How skiing, transformed the Alps after 1930. *Environmental History*, 19 (1), 78-108. <https://doi.org/10.1093/envhis/emt105>
- (2015). *Skiing into modernity: A cultural and environmental history*. University of California Press.
- Durie, A. & Huggins, M. (1998). Sport, Social tone and the seaside sports of Great Britain 1850-1914. *International Journal of the History of Sport*, 15(1), 173-87.
- Furlough, E. (2001). Vacations and citizenship in Post-war France. *Contemporary French and Francophone Studies: Sites*, 5(1), 121-29.
- Grob, R. (2017). Uphill and downhill histories. How winter tourism transformed alpine regions in Vorarlberg, Austria – 1930 to 1970. *Zeitschrift für Tourismuswissenschaft*, 9(1), 115-39. <https://doi.org/10.1515/tw-2017-0006>
- Huggins, M. (1997). Sport and the English seaside resort 1800-1914. *International Journal of Maritime Studies*, 9(1), 213-32.
- (2013). Sport, tourism and history: current historiography and future prospects. *Journal of Tourism History*, 5(2), 107-30. <https://doi.org/10.1080/1755182X.2013.828782>
- Karagiannis, S. (2006). Widening tourism policy: The prospects of sport activities for recreation in Crete, a primary investigation. *Tourism Review*, 61(4), 27-31. <https://doi.org/10.1108/eb058484>
- Lanfant, M. F. (1980). Introduction. Tourism in the process of internationalization. *International Social Science Journal*, XXXII (1), 14-43.
- Lekan, T. (2009). A «Noble Prospect»: Tourism, heimat, and conservation on the Rhine, 1880-1914. *Journal of Modern History*, 81(4), 824-858. <https://doi.org/10.1086/605487>
- McDermott, M. (2009). Leisure, tourism, swimming, sustainability and the Ocean Baths of New South Wales. *International Journal of the History of Sport*, 26(14), 2069-2085.
- Moranda, S. (2014). *The people's own landscape: Nature, tourism, and dictatorship in East Germany*. University of Michigan Press.
- Papadimitriou, D. & Gibson, H. (2008). Benefits sought and realized by active mountain sport tourists in Epirus, Greece: Pre- and post-trip analysis. *Journal of Sport & Tourism*, 13(1), 37-60. <https://doi.org/10.1080/14775080801972056>
- Perakis, M. (2013). An ineffective attempt at implementing Tanzimat in ottoman empire. Ethno-religious and socio-political dispute in Crete during the Chalepa era (1878-1889). In M. Baramova et al. (Eds.), *Power and influence in south-eastern Europe, 16th-20th century* (pp. 119-129). Lit Verlag.
- Perrons, D. (1999). Reintegrating production and consumption, or why political economy matters. In R. Munck & D. O' Hearn (Eds.), *Critical development theory: contributions to a new paradigm* (pp. 91-112). Zed Books.

- Philpott, W. (2013). *Vacationland: tourism and environment in the Colorado High Country*. University of Washington Press.
- Solomon, E. (2003). Constructing local identity through archaeological finds: the case of Knossos (Crete, Greece). *Museological Review*, 10, 31-47.
- Stradling, D. (2010), *Making Mountains: New York City and the Catskills*. University of Washington Press.
- Walton, J. (2009). Balnearios marítimos, turismo de playa y espacios del ocio: España y México, siglos XIX y XX. In C. Contreras Cruz & C.P. Pardo Hernandez (Eds.), *La modernización urbana en México y España, siglos XIX y XX* (pp. 493-511). Benemerita Universidad Autónoma de Puebla.
- (2013). Another face of «mass tourism»: San Sebastián and Spanish beach resorts under Franco, 1936-1975. *Urban History*, 40(3), 483-506.
- White, R. (2004). From wilderness to hybrid landscapes: the cultural turn in environmental history. *Historian*, 66(3), 557-564.
- Williams, A. M. (1995). Capital and the transnationalisation of tourism. In A. Montanari & A.M. Williams (Eds.), *European tourism: regions, spaces and restructuring* (pp. 163-76). John Wiley.
- Yannitsiotis, Y. (2022). Bodies at the beach: sea bathing on the Athenian seafront 1870–1940. *Journal of Tourism History*, 14(2), 143-166. <https://doi.org/10.1080/1755182X.2022.2128903>

Πηγές

Αρχεία

Βιβλιοθήκη της Βουλής των Ελλήνων

Επίσημα Πρακτικά των Συνεδριάσεων της Βουλής 16 Δεκεμβρίου 1957 – 29 Μαρτίου 1958, 4 Δεκεμβρίου 1961 - 27 Φεβρουαρίου 1962, 28 Φεβρουαρίου 1962 – 21 Μαΐου 1962, 16 Μαρτίου 1964 – 1 Ιουνίου 1964

Βικελαία Δημοτική Βιβλιοθήκη

Πρακτικά Δημοτικού Συμβουλίου Ηρακλείου, 1965

Γενικά Αρχεία του Κράτους ν. Ηρακλείου

Δικ. 1, Αρχείο Πρωτοδικείου, Πολιτικές Δικογραφίες, φ. Έτος 1957-4

Δικ. 14.2, Εισαγγελία, Δικογραφίες (αρθρ. 43 στοιχ. Β' Κ.Π.Α), φ. Έτος 1962

Διοικ. 1, Λιμενικό Ταμείο, Αλληλογραφία, φ. 149, φ. 152

Διοικ. 38, Υπηρεσία Περιφερειακής Αναπτύξεως Κρήτης, Διοικητική Αλληλογραφία, φ. 263

Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού

Πρακτικά Διοικητικού Συμβουλίου ΕΟΤ, 1957

Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Ηρακλείου, Βιβλία – Κατάστιχα

Έκθεσις επί των αναγκών του Νομού Ηρακλείου δια την τουριστικήν του ανάπτυξιν, Ιανουάριος 1962.

Πρακτικά Διοικητικού Συμβουλίου Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Ηρακλείου 1958-1964, 1964-1980

Εφορεία Αρχαιοτήτων Ηρακλείου
Αλληλογραφία, Εισερχόμενα 9ης και 10ης Περιφέρειας, 1930
Αλληλογραφία, Εξερχόμενα, 1948
Ορειβατικός Σύνδεσμος Ηρακλείου
Εξερχόμενη – Εισερχόμενη Αλληλογραφία, 1933-1961
Περιφερειακή Υπηρεσία Τουρισμού Κρήτης
Αρχείο Τοπικής Επιτροπής Τουρισμού Ηρακλείου, Πρακτικόν Συνεδριάσεων Τοπικής Επιτροπής
Τουρισμού Ηρακλείου, 1949-1958
Αρχείο Τοπικής Επιτροπής Τουρισμού Ηρακλείου, φ. Συσκέψεις 1960-1961
Γραφείο ΕΟΤ Ηρακλείου, φ. Τουριστικοί Τόποι Κρήτης, χ.χ.
Ξενοδοχεία ν. Ηρακλείου, φ. Νόρα

Εφημερίδες – Περιοδικά

Πατρίς, 1959-1965
Το Βουνό, 1935
Ελευθέρα Σκέψις, 1929
Η Δράσις, 1937
Παρατηρητής, 1929-1930
Ελεύθερον Βήμα, 1931
Μεσόγειος, 1958-1960
Ο Ταχυδρόμος, 1960
Τουριστική Κρήτη, 1959,1961,1963
Αλλαγή, 1964-1965
Κρήτη, 1974
Ο Οικονομικός Ταχυδρόμος, 1962

Ηλεκτρονικές διευθύνσεις

<https://cretanbusiness.gr>

<https://www.cretalive.gr>

<https://cijm.org.gr>

<https://capitano.gr>

Water sports and tourism development in eastern Crete, 1960-1967

Spyros Dimanopoulos

Abstract

In the contemporary era, Crete has emerged as one of Greece's preeminent tourist destinations, attracting millions of visitors annually. In the late 1960s, Crete was established as a Mediterranean holiday destination, accompanied by investments in the island's coastline. This transformation has led to the coastal area becoming a popular destination for physical recreation and entertainment. The extant literature pertaining to the development of tourism in Crete has been found to establish a direct correlation between the presence of a substantial sandy coastline and the island's metamorphosis into a seaside resort. The implication is that the coastline was always present, awaiting "discovery" and subsequent exploitation by the tourism industry and state planners. Nevertheless, it can be argued that the presence of a sandy coastline does not automatically imply the development of tourism on the island. Conversely, the evolution of the coastline into a tourism destination was driven by a socio-cultural process in which the local community played an active role. The present study examines the activities of nautical clubs and sea lovers' associations in eastern Crete within the social network responsible for local tourism planning. The actions of these groups had a profound influence on the local community's relationship with coastal and marine spaces, thereby catalysing the development of coastal tourism.

Keywords: tourism planning, nautical sports, recreation, localism, clubs

Μηχανοκίνητος αθλητισμός και τουρισμός στην Ελλάδα κατά την περίοδο 1950-1970

Αλεξία-Σοφία Παπαζαφειροπούλου

Περίληψη

Το άρθρο παρουσιάζει τη σχέση του μηχανοκίνητου αθλητισμού και του τουρισμού στην Ελλάδα κατά την περίοδο 1950-1970. Αφετηρία του συνιστά η υπόθεση ότι η αυτοκίνηση είναι ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες ανάπτυξης του τουρισμού στην ελληνική επικράτεια κατά τον 20ό αιώνα, τόσο σε επίπεδο ανακατασκευής του χώρου μέσω των κατάλληλων υποδομών όσο και σε συμβολικό και ιδεολογικό επίπεδο. Σε αυτό το πλαίσιο, η σημασία του μηχανοκίνητου αθλητισμού υπήρξε καταλυτική. Αν και μεγαλοαστικό σπορ, οι αγώνες αυτοκινήτου εκείνη την εποχή υπήρξαν ένα λαοφιλές θέαμα, το οποίο αποθέωνε την τεχνολογία του αυτοκινήτου και πρόβαλλε στο συλλογικό φαντασιακό δύο εμβληματικά πολιτισμικά πρότυπα της νεωτερικότητας: την ατομική κινητικότητα ως έκφραση «ελευθερίας» και την ταχύτητα. Επιπλέον, ο μηχανοκίνητος αθλητισμός συνέβαλε στην προβολή της ελληνικής υπαίθρου ως εγχώριου και διεθνούς τουριστικού προορισμού. Η έρευνα βασίστηκε σε αρχειακές πηγές του ειδικού Τύπου της εποχής για το αυτοκίνητο καθώς και σε πηγές δευτερογενούς βιβλιογραφίας για τον τουρισμό, την αυτοκίνηση και τον ελληνικό μηχανοκίνητο αθλητισμό.

Λέξεις κλειδιά: μηχανοκίνητος αθλητισμός, κινητικότητες, αυτοκίνηση, οδικές υποδομές, ταχύτητα

1. Εισαγωγή

«Μια φορά κι έναν καιρό, πριν από πολλά-πολλά χρόνια, ο κόσμος γέμισε με μηχανές, που τρέχανε γρήγορα, όλο και πιο γρήγορα, κυνηγώντας να ξεπεράσουν η μια την άλλη. Οι άνθρωποι που προσπαθούσαν να τις θαυμάσουνε, τσακίζόντουσαν, και χάνανε και τη ζωή τους καμιά φορά, στην απελπισία τους να τις συγκρατήσουν. Αφού είδαν κι απέιδαν, κατάλαβαν ότι ο κόσμος πια τούς ανήκει κι έπαψαν να ελπίζουν ότι θα γλιτώσουν από αυτές. Σκαρφάλωσαν, λοιπόν, επάνω τους, κι άρχισαν να παίζουν το παιχνίδι τους. Δεν τους έμενε τίποτα άλλο, απ' το να γίνουν ένα με αυτές, και να ριχτούν στη μάχη. Βρέθηκε και ο αντίπαλος, ο χρόνος, και φυσικά βρέθηκαν και οι υποστηρικτές, οι οργανωτές, που τρίβανε τα χέρια τους με την καινούργια αγελάδα που βρήκανε τώρα ν' αρμέξουν. Αυτοκίνητα και μοτοσυκλέτες από εργαλεία γίνονται σπορ, αρκεί να ανοίξεις λίγο το γκάζι, και βέβαια, να το δηλώσεις ότι κάνεις σπορ».

Το παραπάνω απόσπασμα προέρχεται από το ντοκυμανταίρ του Νίκου Γραμματικόπουλου για το Ράλλυ Ακρόπολις, με τίτλο *Η Ακρόπολη... σε τροχούς* (1981). Συνιστά την κατατοπιστικότερη, ίσως, εισαγωγή στον κόσμο του μηχανοκίνητου αθλητισμού. Σε αυτό εντοπίζουμε όλα τα συστατικά που απαρτίζουν τη κουλτούρα του μηχανοκίνητου αθλητισμού: τον ενθουσιασμό για τα καινούργια επιτεύγματα της τεχνολογίας, τα αυτοκίνητα και τις μοτοσυκλέτες, που, από τις αρχές του 20ού αιώνα και εξής κυριαρχούν -σταδιακά ολοένα και περισσότερο- στον δημόσιο χώρο, και τη γοητεία του επικίνδυνου παιχνιδιού της ταχύτητας, για χάρη του οποίου κάποιοι διακινδυνεύουν ακόμη και τη ζωή τους. Αντίστοιχα στοιχεία που εντοπίζουμε είναι η εννοιολογική πρόσληψη του χρόνου ως «αντιπάλου» με τον οποίο μάχονται οι αγωνιζόμενοι, αλλά και η μετατόπιση της τεχνολογίας από την εργαλειακή της χρηστικότητα σε δραστηριότητα αναψυχής. Σημαντικό στοιχείο της κουλτούρας του μηχανοκίνητου αθλητισμού είναι, ακόμα, το γεγονός ότι το σπορ αυτό προσφέρεται ως επικερδής επιχείρηση. Σημαντικότερο όλων, όμως, είναι ότι, όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται παραπάνω, οι άνθρωποι κατάλαβαν ότι πλέον ο κόσμος ανήκει στις μηχανές, επομένως, «έγιναν ένα με αυτές». Στο σημείο αυτό, εντοπίζεται η ειδοποιός διαφορά του μηχανοκίνητου αθλητισμού από τις άλλες μορφές αθλητισμού: εν προκειμένω ο αγώνας δεν επικεντρώνεται στις σωματικές ανθρώπινες ικανότητες, αλλά διεξάγεται μεταξύ υβριδίων οδηγών και οχημάτων. Το ζήτημα αυτό είναι καίριο προκειμένου να κατανοήσουμε την κουλτούρα του

μηχανοκίνητου αθλητισμού, εξ ου και θα επανέλθουμε σε αυτό στη συνέχεια, διεξοδικότερα.

Ο μηχανοκίνητος αθλητισμός έχει διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην Ελλάδα της περιόδου 1950-1970 για πολλούς λόγους. Καταρχάς, υπήρξε σημαντικός φορέας διάχυσης της αυτοκίνησης, η οποία, με τη σειρά της, συνέβαλε στην ανακατασκευή του ελλαδικού χώρου μέσω των οδικών υποδομών, στην αναδιοργάνωσή του ως γεωγραφικής επικράτειας, στην πολιτισμική αναδιαμόρφωση της ελληνικής κοινωνίας, αλλά και στον κοινωνικοοικονομικό εκμοντερνισμό της, με τους όρους, τουλάχιστον, του 20ού αιώνα.

Η αυτοκίνηση, από τις απαρχές της διάδοσής της τον 20ό αιώνα, έχει συνυφανθεί άρρηκτα με τον τουρισμό. Ο κεντρικός ρόλος των οδικών υποδομών στην ανασημασιοδότηση συγκεκριμένων τόπων ως τουριστικών προορισμών κατά τη νεωτερικότητα είναι διεθνές φαινόμενο. «Το βλέμμα του τουρίστα», όπως εύγλωττα υποστηρίζει ο John Urry (1990), έχει καίριο ρόλο στην αναδιοργάνωση του χώρου σύμφωνα με τα πρότυπα του καταναλωτισμού και του φιλελευθερισμού ώστε να εξυπηρετεί τόσο τις ανάγκες της βιομηχανίας του τουρισμού όσο και της αυτοκίνησης. Εξ ου και, όπως έχει χαρακτηριστικά ειπωθεί, κατά τη νεωτερική εποχή ο πλανήτης μέσω των μεταφορικών μέσων έχει μετατραπεί σε ένα παγκόσμιο πολυκατάστημα αξιοθέατων (Schivelbusch, 1986).

Ειδικά, όμως, στην ελληνική περίπτωση, η σχέση αυτοκίνησης και τουρισμού είναι ακόμη εγγύτερη και, κυρίως, αμφίδρομη. Και αυτό διότι συχνά, δεν ήταν απλώς η κατασκευή οδικών υποδομών αυτή που έδωσε το έναυσμα για την ανάπτυξη του τουρισμού, αλλά και το αντίθετο. Η ανάδειξη, δηλαδή, του τουρισμού σε κεντρικό πυλώνα μεταπολεμικής οικονομικής ανάκαμψης και ενίσχυσης της ευρωπαϊκής προοπτικής της Ελλάδας θεωρήθηκε νευραλγικής σημασίας για τη διεύρυνση του οδικού δικτύου στην ελληνική περιφέρεια, για τη γεωγραφική ενοποίηση της νοούμενης ως εθνικής επικράτειας και για τον εκσυγχρονισμό της, σύμφωνα με τα θεωρούμενα ως ευρωπαϊκά πρότυπα.

Σε αυτό το πλαίσιο, η σημασία του μηχανοκίνητου αθλητισμού υπήρξε καταλυτική. Μέσω ενός πλήθους αθλητικών διοργανώσεων, που πραγματοποιούνται κατά την περίοδο που εξετάζουμε, ο ελληνικός χώρος χαρτογραφείται ως «μηχανικός» χώρος ή «αυτοκινητοχώρος», όπως υποστηρίζεται στη σχετική βιβλιογραφία, δηλαδή ως χώρος που οφείλει να κατακτηθεί μέσω οδικών υποδομών ώστε να εξυπηρετεί τις διαδρομές της αυτοκίνησης (Horvath, 1974, σελ. 167-168· Freund, 1993). Η διεξαγωγή των αγώνων αυτοκινήτου στην ελληνική ύπαιθρο προσφέρει μια νέου είδους πατριδογνωσία, καθότι οι καλλονές του ελληνικού τοπίου ξαναανακαλύπτονται μέσα

από ένα νέο πρίσμα. Ταυτόχρονα, το διεθνές ενδιαφέρον κάποιων διοργανώσεων, με διασημότερο όλων, το Ράλλυ Ακρόπολις, θεωρείται ότι διαφημίζει τις ομορφιές της Ελλάδας ως τουριστικού προϊόντος.

Με αφετηρία τα παραπάνω, το παρόν άρθρο παρουσιάζει τον μηχανοκίνητο αθλητισμό σε σχέση με τον τουρισμό κατά την περίοδο 1950-1970. Στο πρώτο μέρος, θα εξετάσουμε τη σχέση αυτοκίνησης και τουρισμού. Στο δεύτερο μέρος, θα εστιάσουμε τη ματιά μας στον μηχανοκίνητο αθλητισμό ώστε να επισημάνουμε τη σχέση του με την κουλτούρα του τουρισμού, ενώ στο τρίτο μέρος θα εμβαθύνουμε στην έμφυλη διάσταση της κουλτούρας τόσο της αυτοκίνησης εν γένει, όσο και ειδικότερα του μηχανοκίνητου αθλητισμού. Η έρευνα στηρίζεται σε αρχειακές πηγές του ειδικού Τύπου της εποχής για το αυτοκίνητο, καθώς και σε δευτερογενή βιβλιογραφία για τον τουρισμό, την αυτοκίνηση και τον ελληνικό μηχανοκίνητο αθλητισμό.

2. Το ιστορικό πλαίσιο: τουρισμός και αυτοκίνηση στην Ελλάδα κατά την περίοδο 1950-1970

Ο τουρισμός και η αυτοκίνηση έχουν παράλληλους βίους. Η ιδιοκτησία αυτοκινήτου στις αρχές του 20ού αιώνα αφορούσε, σχεδόν αποκλειστικά, στη μεγαλοαστική τάξη. Συνδεόταν, επομένως, με πρακτικές της κουλτούρας του ελεύθερου χρόνου και της αναψυχής. Ο τουρισμός, άλλωστε, κατά τα πρώτα χρόνια της εμφάνισής του, κατά τον 19ο αιώνα, ήταν μία πρακτική των ανώτερων οικονομικών στρωμάτων, συνδεδεμένη με την ανάπτυξη της τεχνολογίας των μεταφορικών μέσων (Schipper, 2009, σελ. 48-67). Από τα πρώτα στάδια ανάπτυξης του τουρισμού μέχρι και τις αρχές περίπου του 20ού αιώνα, τα τουριστικά ταξίδια εξυπηρετούνταν κυρίως μέσω των σιδηροδρομικών δρομολογίων, όπως το διάσημο Orient Express, ή λεωφορείων. Σταδιακά, ωστόσο, επικρατεί η ιδέα ότι οι δεσμεύσεις που επιβάλλουν τα ωράρια δρομολογίων των συγκοινωνιών, και κυρίως του σιδηροδρόμου, αντίκεινται στο ελεύθερο πνεύμα του τουρισμού. Ειδικά, μάλιστα, όπως υποστηριζόταν, τα σιδηροδρομικά ταξίδια είχαν το μειονέκτημα ότι υποχρέωναν τους επιβάτες ανώτερων εισοδηματικών στρωμάτων να συνταξιδεύουν με τις κατώτερες τάξεις, έστω και σε διαφορετική θέση (Schipper, 2009, σελ. 122). Εξ ου και κατά τη διάρκεια της Belle Époque, εμφανίζονται σε δυτικοευρωπαϊκές χώρες, όπως η Γαλλία, η Ιταλία και η Ολλανδία, περιηγητικές λέσχες που διοργάνωναν ποδηλατικές εκδρομές. Σταδιακά, τα ηνία στην κουλτούρα αυτών των ανεξάρτητων περιηγήσεων παίρνει το αυτοκίνητο.

Ενδεικτικό γεγονός της διασύνδεσης της αυτοκίνησης με τον τουρισμό είναι ότι οι πρώτοι σύλλογοι αυτοκινητιστών που ιδρύονταν εκείνη την περίοδο, όπως το Touring Club de France (1890) ή το Automobile Club de France (1895), είχαν ως κύρια δραστηριότητά τους τον περιηγητισμό. Ο ρόλος των συλλόγων αυτών υπήρξε ιδιαίτερα σημαντικός. Ελλείπει κρατικής νομοθεσίας για την κυκλοφορία των αυτοκινήτων, σύλλογοι όπως οι παραπάνω είναι οι πρώτοι που καταπιάνονται για πρώτη φορά με γραφειοκρατικά ζητήματα που αφορούν στην κυκλοφορία των αυτοκινήτων, όπως η έκδοση αδειών οδήγησης ή ειδικών τριπτύχων, τα οποία βεβαίωναν ότι το όχημα για το οποίο εκδίδονταν είχε άδεια εισόδου και εξόδου από τη χώρα για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, ώστε να διευκολυνθούν οι διεθνείς μετακινήσεις των αυτοκινητιστών. Ενδιαφέρον είναι, επίσης, ότι οι πρώτοι υπερεθνικοί οργανισμοί με αντικείμενο την αυτοκίνηση και τον τουρισμό, όπως το Permanent Association of Road Congress (1909) ή το International Road Federation (1948), προκύπτουν από τη συνένωση των αυτοκινητιστικών συλλόγων διαφόρων χωρών (Schipper, 2009, σελ. 176).

Στην Ελλάδα, από τα τέλη του 19ου αιώνα, τον καθοριστικό ρόλο για την καλλιέργεια του μεγαλοαστικού περιηγητισμού είχε το ποδήλατο. Εξ ου και συγκροτούνται εταιρείες, όπως η Ποδηλατική Εταιρεία, η οποία ιδρύεται το 1895, υπό την προστασία του τότε διαδόχου Κωνσταντίνου (Καφάογλου, 2013, σελ. 338-340). Από τις αρχές του 20ού αιώνα, ωστόσο, χάρη στην ανάπτυξη της αυτοκίνησης ο τουρισμός σταδιακά εντάσσεται στην κουλτούρα ευρύτερων κοινωνικών ομάδων. Επιπλέον, συνδέεται με ευρύτερα αναπτυξιακά αιτήματα, όπως η κατασκευή υποδομών που καθιστούν τους τουριστικούς προορισμούς προσβάσιμους.

Προς αυτήν την κατεύθυνση ιδιαίτερα καταλυτικός ήταν ο ρόλος της Ελληνικής Λέσχης Περιηγήσεων και Αυτοκινήτου (ΕΛΠΑ), η οποία ιδρύθηκε το 1924 από 117 επιφανή μέλη της ελληνικής κοινωνίας, όπως επιχειρηματίες και πανεπιστημιακοί συστάθηκε στα πρότυπα αντίστοιχων λεσχών αυτοκινήτου του εξωτερικού. Όπως ανέφερε χαρακτηριστικά το 1969 στο σεμινάριο κριτών της ΕΛΠΑ, ο Π. Σαργολόγος, ο οποίος εκτός μέλος του ΔΣ του σωματείου αυτού, είχε πρωτοστατήσει στη διοργάνωση αγώνων μηχανοκίνητου αθλητισμού από τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια:

«[...το 1923] (ν)εαροί Έλληνες επιστήμονες, οι οποίοι έχουν σπουδάσει εις το εξωτερικόν επιθυμούν να οργανωθούν διά να ικανοποιήσουν κατά συστηματικώτερον τρόπον την αγάπην τους προς το αυτοκίνητον και ακόμη να διαδώσουν το σχετικώς νέον επίτευγμα της τεχνικής εις τον πολύν κόσμον.

Κοντά τους έρχονται και άλλοι Αθηναίοι, οι οποίοι έχουν και εκείνοι την ίδια κοινή αγάπη. Έτσι γεννάται η ιδέα της δημιουργίας ενός ομίλου φίλων του αυτοκινήτου, η οποία καταλήγει το 1924 εις την ίδρυση της Ελληνικής Λέσχης Αυτοκινήτου και Περιηγήσεων, της Εθνικής μας Λέσχης, την οποίαν όλοι γνωρίζομεν περισσότερο ως ΕΛΠΑ. Μεταξύ των ιδρυτών της είναι ο καθηγητής του Πανεπιστημίου Μπένσης, ο οποίος εχρημάτισε και πρώτος πρόεδρος αυτής, ο καθηγητής του Πανεπιστημίου Χόνδρος, ο καθηγητής του Πολυτεχνείου Λαμπαδάριος, ο εν ενεργεία στρατηγός Βλαχόπουλος, ο Ι. Ψύχας και άλλοι» (Αποστολίδης, 2002, σελ. 172).

Όπως έχει καταδείξει η σχετική έρευνα του Η. Καφάογλου, η ΕΛΠΑ από τα πρώτα της βήματα λειτουργούσε παράλληλα με το Υπουργείο Συγκοινωνιών, διαδραματίζοντας κομβικό ρόλο τόσο για την αυτοκίνηση όσο και για τον τουρισμό (Καφάογλου, 2013, σελ. 344-354). Επί παραδείγματι, το 1925 η ΕΛΠΑ σε συνεργασία με την Ένωση Αυτοκινητιστών υπέβαλαν νομοσχέδιο στο ΥΠΕΘΟ για τη χρηματοδότηση δραστηριοτήτων που αφορούσαν στον τουρισμό. Επιπλέον, η ΕΛΠΑ σε συνεργασία με παράγοντες της αγοράς υπέβαλε στην κυβέρνηση του Βενιζέλου πρόταση για την ανάπτυξη μέσω συγκοινωνίας (αμαξιτούς δρόμους, σιδηροδρόμους, μέσα ατμοπλοΐας) ώστε να καταστούν προσβάσιμοι πολλοί τόποι τουριστικού ενδιαφέροντος (Βλάχος, 2016, σελ. 167, 174-175).

Περιστατικά όπως τα παραπάνω καταδεικνύουν τη συνάφεια αυτοκίνησης και τουρισμού. Για ποιον λόγο, όμως, η σχέση αυτή έχει ιδιαίτερη σημασία για την Ελλάδα; Με άλλα λόγια, γιατί πέρα από το ότι η αυτοκίνηση συνέβαλε στην ανάπτυξη του τουρισμού, όπως άλλωστε συνέβη στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες, παρατηρείται και η αντίστροφη πορεία, δηλαδή ο τουρισμός να συντελεί στη διάδοση της αυτοκίνησης στις περισσότερες περιοχές της χώρας και κυρίως στην ύπαιθρο; Η ιδιαίτερη αυτή σχέση μπορεί να αναζητηθεί σε δύο, κυρίως, αίτια. Αφενός, στην ελλειμματική ανάπτυξη μεταφορικών υποδομών σε πολλές ελληνικές περιοχές, η οποία καθιστούσε επιτακτική την ανάγκη για τη συγκοινωνιακή ενοποίηση της ελληνικής επικράτειας. Αφετέρου, στο γεγονός ότι ο τουρισμός συνέβαλε στην οικοδόμηση ενός συλλογικού αφηγήματος με καίριο ρόλο για την εθνική αυτοεικόνα της ελληνικής μεταπολεμικής κοινωνίας.

Ας δούμε, όμως, πιο συγκεκριμένα, πώς ο τουρισμός χρησιμοποιείται ως όχημα για την ανάπτυξη των οδικών υποδομών στην Ελλάδα. Ήδη από τον Μεσοπόλεμο, οι διάφορες υπηρεσίες που είχαν συγκροτηθεί με αντικείμενο την τουριστική ανάπτυξη περιλάμβαναν, μεταξύ άλλων, τη δημιουργία συγκοινωνιακών διασυνδέσεων σε

περιοχές τουριστικού ενδιαφέροντος. Τον σημαντικότερο ρόλο όλων είχε ο ΕΟΤ, ο οποίος λειτούργησε αρχικά κατά την περίοδο 1929-1935, και επανασυστάθηκε μεταπολεμικά το 1950 (Νικολακάκης, 2017, σελ. 47-49). Στις δραστηριότητες του ΕΟΤ της μεσοπολεμικής περιόδου συγκαταλεγόταν η έκδοση χαρτών και οδηγών, ενώ ακόμη στο πλαίσιο της συνεργασίας του με την ΕΛΠΑ πραγματοποιήθηκαν σημαντικές πρωτοβουλίες με στόχο τη χωροταξική αναδιοργάνωση όχι μόνο της υπαίθρου και των επαρχιακών ελληνικών πόλεων αλλά και της ίδιας της πρωτεύουσας: οργανώθηκε η λειτουργία Τμημάτων Τροχαίας σε αρκετές ελληνικές πόλεις, τοποθετήθηκε οδοσήμανση στο υπάρχον οδικό δίκτυο, καταρτίστηκαν χάρτες με προτάσεις για κατασκευή οδών τουριστικού ενδιαφέροντος, και ιδρύθηκε συμβουλευτική επιτροπή για να συνδράμει τους αυτοκινητιστές στην αντιμετώπιση διαφόρων θεμάτων του κλάδου τους (Βλάχος, 2016, σελ. 178-179, 191). Επιπλέον, ο ΕΟΤ συνέβαλε στην εκπόνηση οικονομοτεχνικών μελετών με αντικείμενο την τουριστική ανάπτυξη διαφόρων περιοχών, για τις οποίες, στη συνέχεια, εισηγείτο προς τα αρμόδια Υπουργεία την ανάπτυξη τεχνικών υποδομών και, κυρίως, οδών, που θα καθιστούσαν εφικτή την ανάπτυξη αυτή (Μάνος, 1935, σελ. 347-355· Απέργης, 1938, σελ. 563).

Οι πολιτικές που εισηγούνταν παράγοντες, όπως οι παραπάνω, υιοθετήθηκαν σε μεγάλο βαθμό κατά τη διάρκεια του Μεσοπολέμου τόσο από τις δημοκρατικές κυβερνήσεις, όπως του Βενιζέλου, όσο και από τη δικτατορική κυβέρνηση του Μεταξά. Η ανάπτυξη του οδικού δικτύου με σκοπό την εξυπηρέτηση -μεταξύ άλλων- του τουρισμού είχε σημαντικό ρόλο στο πλαίσιο των αναπτυξιακών πολιτικών εκείνης της περιόδου. Μεταπολεμικά, ωστόσο, ο ρόλος αυτός αναβαθμίζεται περαιτέρω. Η σταδιακή ανάδυση των μεσαίων οικονομικοκοινωνικών στρωμάτων οδηγεί στη μαζοποίηση του τουρισμού. Η αναψυχή και ο ελεύθερος χρόνος εντάσσονται πλέον στην κουλτούρα ευρύτερων κοινωνικών στρωμάτων. Κατά συνέπεια, η νέα τάση στον τουρισμό δεν ήταν πλέον η εξυπηρέτηση μιας ελίτ, αλλά πολυάριθμων Βορειοευρωπαίων, κυρίως, ταξιδιωτών οι οποίοι αποζητούσαν τη μαζική κατανάλωση αυτών που προβάλλονται ως τα κερδοφόρα «τουριστικά προϊόντα» της Μεσογείου: ήλιος και θάλασσα (Νικολακάκης, 2017, σελ. 59-90· Papazafeiropoulou, Vattes, & Zacharopoulou, 2017, σελ. 299-326).

Επομένως, η κατασκευή συγκοινωνιακών υποδομών που θα επέτρεπαν σε αυτές τις «ειρηνικές ορδές» να έχουν πρόσβαση σε τουριστικούς προορισμούς καθίσταται μεταξύ των συμβατικών υποχρεώσεων του ελληνικού κράτους, προκειμένου αυτό να ανταποκριθεί στην πρόκληση της οικονομικοκοινωνικής του ανάπτυξης, σύμφωνα με τα πρότυπα του μεταπολεμικού κόσμου (Νικολακάκης, 2017, σελ. 59-90). Μάλιστα,

το οδικό δίκτυο τίθεται στην πρώτη προτεραιότητα των τεχνοκρατικών στοχεύσεων των ελληνικών κυβερνήσεων που θα εκσυγχρόνιζαν το ελληνικό κράτος, σύμφωνα με τα δυτικοευρωπαϊκά πρότυπα. Αυτό συμβαίνει επειδή το αυτοκίνητο, κατά τις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες, θεωρείται η επιτομή του εκδημοκρατισμού των πολιτισμικών πρακτικών του ελεύθερου χρόνου. Μία χαρακτηριστική τοποθέτηση σχετικά με αυτήν την αντίληψη διατυπώνει ο Κ. Κιτσίκης, ένας από τους μηχανικούς της εποχής με ενεργό ρόλο στη διαμόρφωση των τεχνοκρατικών στοχεύσεων των μεταπολεμικών κυβερνήσεων:

«...[Τ]ο σπουδαιότερο έργο προσελκύσεως νέων περιηγητών θά είναι η λήψις όλων εκείνων των μέτρων, τα οποία θα καταστήσουν ευχερή την δι' αυτοκινήτου επίσκεψιν της Ελλάδος. Γιατί ο σημερινός τουρίστας έχει βρει πως το οικονομικώτερο συγκοινωνιακό μέσον είναι το αυτοκίνητο που διαθέτει» (Τσολάκης, 1965, σελ. 182).

Διαφαίνεται, λοιπόν, ότι η μεν αυτοκίνηση αναδεικνύεται σε κρίσιμο παράγοντα για την τόνωση του τουρισμού. Ο δε τουρισμός αναδεικνύεται, κυρίως από τη δεκαετία του 1960 και εξής ως ο παράγοντας οικονομικής ανάκαμψης της ελληνικής υπαίθρου, η οποία μετά τον Εμφύλιο έφθινε οικονομικά και πληθυσμιακά, λόγω των αστυφιλικών ρευμάτων κυρίως προς την πρωτεύουσα (Νικολακάκης, 2017, σελ. 92-99). Κατά συνέπεια, τα οδικά δίκτυα θεωρούνται νευραλγικής σημασίας στο πλαίσιο των μεταπολεμικών αναπτυξιακών πολιτικών τόσο των δημοκρατικών κυβερνήσεων όσο και της δικτατορίας των Συνταγματαρχών την περίοδο 1967-1973 (όπ.π., σελ. 128-130). Θεωρούνται ως η κατεξοχήν τεχνική υποδομή που υλοποιούσε τους μελλοντικούς αναπτυξιακούς οραματισμούς με απώτερο στόχο τον εκσυγχρονισμό του ελληνικού κράτους σύμφωνα με τις θεωρούμενες ως ευρωπαϊκές προδιαγραφές. Αν, μάλιστα, λάβουμε υπόψιν την ιδιαιτερότητα της Ελλάδας, όπου, αφενός, το έντονο γεωφυσικό ανάγλυφο δημιουργούσε περιοχές συγκοινωνιακά και κατ' επέκταση οικονομικοκοινωνικά απομονωμένες, όπως την Ήπειρο, αφετέρου, η σιδηροδρομική τους διασύνδεση ήταν οικονομοτεχνικά ασύμφορη, καταλαβαίνουμε ότι η επέκταση των οδικών δικτύων ήταν ζωτική για τη γεωγραφική ενοποίηση της ελληνικής επικράτειας από οικονομικής και κοινωνικής πλευράς. Κατά συνέπεια, η επέκταση οδικών και ταυτόχρονα τουριστικών δικτύων σε κάθε γωνιά της Ελλάδας θεωρήθηκε ταυτόσημος στόχος.

Αφού περιγράψαμε το πώς η ελλειμματική συγκοινωνιακή διασύνδεση πολλών περιοχών της Ελλάδας μέσω μεταφορικών υποδομών κατέστησε τον τουρισμό

παράγοντα επέκτασης του οδικού δικτύου σε απομονωμένες περιοχές της ελληνικής υπαίθρου, μπορούμε τώρα να εστιάσουμε στον λόγο για τον οποίο η στενή συνάφεια τουρισμού και αυτοκίνησης είχε μεγάλη σημασία για τη συγκρότηση μιας εθνικής αυτοεικόνας που επιχειρείται να προβληθεί και διεθνώς. Στα τέλη του 19ου αιώνα, ο τουρισμός αφορούσε ένα στενό κύκλο μεγαλοαστών διανοουμένων, οι οποίοι, κατά τα πρότυπα αντίστοιχων ευρωπαϊκών κύκλων πραγματοποιούσαν φυσιολατρικές εξορμήσεις με στόχο την ανακάλυψη της «ελληνικότητας» του τοπίου. Σε αυτό το πλαίσιο, η φύση, οι ακρογιαλιές, το φως, τα μνημεία στοιχειοθετούνται ως συστατικά της ελληνικής ταυτότητας (Ξιφαράς, 1995, σελ. 1-14).

Επεκτείνοντας το παραπάνω ιδεολόγημα, το μεταξικό καθεστώς επιχειρεί να συνδέσει το εθνικιστικό με το τεχνοκρατικό ιδεώδες. Έτσι, έδωσε έμφαση σε κατασκευαστικά έργα, με κυριότερο την οδοποιία, σύμφωνα με τα πρότυπα των ολοκληρωτικών καθεστώτων της εποχής που προέτασαν την τεχνολογική ως μέρος της εθνικής προόδου, και κατασκεύαζαν μεγαλεπήβολα έργα, όπως η Autostrada στην τότε φασιστική Ιταλία και η Autobahn στη ναζιστική Γερμανία. Ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος που μεσολάβησε κατέστρεψε σχεδόν ολοκληρωτικά το μεγαλύτερο μέρος των υποδομών που είχαν κατασκευαστεί ως τότε. Έκτοτε, μεγάλο μέρος των μεταπολεμικών αναπτυξιακών προγραμμάτων έχουν ως γνώμονα την ανάδειξη συγκεκριμένων χώρων ως αξιοθέατων. Ο στόχος αυτός εντάσσεται στα πενταετή αναπτυξιακά προγράμματα μεταπολεμικών κυβερνήσεων, όπως σε αυτό του Καραμανλή (Παπαζαφειροπούλου, 2024, σελ. 136-149, 153-190).

Ειδικά το ελληνικό οδικό δίκτυο αναπτύσσεται, σε μεγάλο βαθμό, βάσει διαδρομών που συνδέονται με αυτό που περιγράψαμε παραπάνω ως διαδικασία επέκτασης του «τουριστικού βλέμματος». Στο πλαίσιο αυτό, πραγματοποιείται η ιδεολογική και τεχνική ανακατασκευή του ελληνικού τοπίου με όρους τουριστικής βιομηχανίας: συγκεκριμένα τοπόσημα, όπως τα αρχαιολογικά μνημεία και οι παραλίες, ανακατασκευάζονται ως τουριστικά προϊόντα και ταυτόχρονα ως μετωνυμικά σύμβολα της εικόνας που προβάλλεται για την Ελλάδα διεθνώς. Με τον τρόπο αυτόν, η επιδιωκόμενη τουριστική ανάπτυξη εξυπηρετεί το ελληνικό κράτος διττά: πέρα από την οικονομική συνεισφορά λειτουργεί ως παράγοντας ανύψωσης της εθνικής εικόνας, προσφερόμενης τόσο για εγχώρια όσο και για διεθνή κατανάλωση (Νικολακάκης, 2017, σελ. 79-87).

3. Μηχανοκίνητος αθλητισμός και τουρισμός στην Ελλάδα

Κατά την πρώτη διοργάνωση του Διεθνούς Ράλλυ Ακρόπολις το 1957 η εφημερίδα *Η Καθημερινή* αποτύπωσε το αθλητικό αυτό γεγονός ως εξής:

«...[H] περιοδεία που αρχίζανε εκείνο το ξημέρωμα μερικοί διαλεχτοί ξένοι, επρόκειτο να βάλει πραγματικά την Ελλάδα σ' ένα καινούργιο χάρτη. Ήταν οι αυτοκινητισταί που ελάμβαναν μέρος εις τό πρώτο διεθνές ελληνικό ράλλυ, Γάλλοι, Γερμανοί, Γιουγκοσλάβοι, Ελβετοί, Καναδοί, Αιγύπτιοι, Άγγλοι, Ολλανδοί και ξένοι άσσοι, πρωτίστης κατηγορίας, νικηταί παγκοσμίων πρωταθλημάτων, ονόματα τρανταχτά εις την ειδικότητά τους, φίρμες άνεγνωρισμένες, ελάμβαναν μέρος με άμάξια πολυτελείας, όχι με τζίπ, ή με τάνκς... “Πού τρέξατε; Στην Ελλάδα;” Όλοι αυτοί μεθαύριο θα γυρίσουν πίσω εις τις πατρίδες τους και θα δώσουν συνεντεύξεις σε εφημερίδες και περιοδικά και θα γράψουν άρθρα και περιγραφές επαγγελματικές και θα βάλουν την Ελλάδα εις τον χάρτη των κρατών που βρίσκονται σε σημείο αρκετά εξελιγμένο, ώστε να διοργανώνουν αυτοκινητιστικούς αγώνες [...]Είναι σημεία και εκδήλωσις πολιτισμού αυτή η εφετεινή πρόσκλησις και η αντανάκλασίς της από τουριστικής απόψεως μπορεί να είναι ανυπολογίστου αξίας, μπορεί να μας στείλη του χρόνου χιλιάδες αυτοκίνητα με χιλιάδες χρησίμους περιηγητάς [...] Αυτοί οι επισκέπται είναι το νέο και πλούσιο αίμα που θα ζωντανέψη τις αναιμικές αρτηρίες της Ελλάδας. Όχι οι άλλοι που κατεβαίνουν σε οργανωμένα μπουλούκια από το υπερωκεάνειο και περνούν λίγες βιαστικές και αξόδευτες ώρες εις τα αξιοθέατα» (Η Καθημερινή, 28.4.1956, σελ. 9-10).

Το παραπάνω απόσπασμα είναι χαρακτηριστικό δείγμα του δημόσιου λόγου της εποχής για τον μηχανοκίνητο αθλητισμό. Όπως βλέπουμε, οι αγώνες αυτοκινήτου συνδέονται με την εξιδανίκευση του ελληνικού τοπίου και του αρχαιολογικού παρελθόντος. Συνδέονται, ταυτόχρονα, με τον εκσυγχρονισμό του κράτους μέσω, αφενός, των οδικών υποδομών και, αφετέρου, της οικειοποίησης τεχνολογικών προϊόντων αιχμής, όπως τα αυτοκίνητα. Τα στοιχεία αυτά συγκροτούν την εικόνα που επιθυμεί να προβάλλει διεθνώς η Ελλάδα ως λίκνο του ευρωπαϊκού πολιτισμού, και ταυτόχρονα ως εκσυγχρονισμένο κράτος που συμμετέχει στη χορεία των δυτικοευρωπαϊκών κρατών. Επιπλέον, όπως αναλύσαμε στην προηγούμενη ενότητα, τα στοιχεία αυτά συγκροτούν το εθνικό αφήγημα, στο πλαίσιο του οποίου η αυτοκίνηση και ο τουρισμός αποκτούν εργαλειώδη ρόλο για τη μεταπολεμική οικονομική ανάπτυξη. Στην ενότητα αυτή θα δούμε πιο συγκεκριμένα το πώς επέδρασε ο μηχανοκίνητος αθλητισμός στην ελληνική μεταπολεμική κουλτούρα.

Οι αγώνες αυτοκινήτων διοργανώνονταν στην Ελλάδα, όπως και στο εξωτερικό, ήδη από τα πρώτα χρόνια που τα αυτοκίνητα κυκλοφόρησαν στους δρόμους των

πόλεων. Οι πρώτοι επίσημοι αυτοκινητιστικοί αγώνες διεξήχθησαν στην Ελλάδα το 1926, με πρωτοβουλία της ΕΛΠΑ (Αποστολίδης, 2002, σελ. 173). Με δεδομένο ότι η αυτοκίνηση ήταν μια πολιτισμική πρακτική αναψυχής της μεγαλοαστικής τάξης, ήταν αναμενόμενο οι ιδιοκτήτες αυτοκινήτων να επιδίδονται σε επίδειξη των τεχνικών δυνατοτήτων των οχημάτων τους. Άλλωστε, εκείνη την εποχή, η κυκλοφορία αυτοκινήτων συνιστούσε από μόνη της θέαμα στους δρόμους των πόλεων. Σε κάθε περίπτωση, με δεδομένο ότι η αυτοκίνηση συνδέεται στις απαρχές της με την κοινωνική επίδειξη, μπορούμε να κατανοήσουμε το πώς η αποθέωση της ταχύτητας καθίσταται συστατικό της κουλτούρας της (Karampatsos, 2017, σελ. 255-280).

Μεταπολεμικά, ο πρώτος αγώνας αυτοκινήτων που διεξήχθη ήταν το «Ελληνικόν Ράλυ 1951» ή «Ράλυ Shell» (*Επιθεώρησις Shell*, 1951, σελ. 19-20). Το 1952 ύστερα από εισήγηση του Αποστόλου Νικολαΐδη αντιπροέδρου της ΕΛΠΑ και προέδρου της μόνιμης επιτροπής αγώνων διεξήχθη ο πρώτος αγώνας αυτοκινήτων της ΕΛΠΑ (*Επιθεώρησις Shell*, 1952, σελ. 6-7). Την ίδια χρονιά ο αγώνας αυτός μετονομάστηκε σε Ράλλυ Ακρόπολις, και έκτοτε, για την περίοδο που εξετάζουμε, διοργανωνόταν σε ετήσια βάση, με εξαίρεση το 1974, που δεν πραγματοποιήθηκε λόγω της υφιστάμενης, τότε, πετρελαϊκής κρίσης (Ζαλμάς, 2003, σελ. 91). Στα χρόνια που ακολουθούν, πληθαίνουν οι διοργανώσεις αγώνων αυτοκινήτων, πολλές εκ των οποίων, όμως, είχαν ευκαιριακό χαρακτήρα: Σιρκουί Τατοΐου, Σιρκουί Χανίων, Σιρκουί Ρόδου, Σιρκουί Κέρκυρας, Ανάβαση Ριτσώνας, το Ράλλυ «Γύρος Πελοποννήσου», το Ράλλυ Θερμαϊκού κ.λπ. (Το Βολάν, 1964, σελ. 13-15· Νέο Αυτοκίνητο, 1966, σελ. 138-140· Νέο Αυτοκίνητο, 1971, σελ. 52-55· 4 Τροχοί, 1978, σελ. 84-86).

Σε κάθε περίπτωση, κορωνίδα όλων των ελληνικών διοργανώσεων μηχανοκίνητου αθλητισμού ήταν, όπως και σήμερα, παρά τις όποιες αντιξοότητες υπήρξαν κατά καιρούς, το Διεθνές Ράλλυ Ακρόπολις ή το «Ράλλυ των Θεών», όπως χαρακτηριζόταν στον ειδικό Τύπο. Ενδεικτικό της αίγλης του ήταν ότι ο αγώνας τελούσε υπό την προστασία του τότε βασιλιά της Ελλάδας Παύλου Α', ο οποίος πραγματοποιούσε, συχνά, αυτοπροσώπως τις απονομές των επάθλων. Το παράδειγμά του ακολούθησαν ο διάδοχός του Κωνσταντίνος Γλύξμπουργκ, και ο τότε πρωθυπουργός Κωνσταντίνος Καραμανλής (Το Ιδιωτικόν Ι.Χ. Αυτοκίνητον, 1960, σελ. 14-16· Το Βολάν, 1964, σελ. 15-17· Νέο Αυτοκίνητο, σελ. 184-187).

Η διεθνής απήχηση του Ράλλυ Ακρόπολης οφειλόταν, αφενός, στο ότι διέθετε εντυπωσιακές διαδρομές από πλευράς φυσικού περιβάλλοντος αλλά, ταυτόχρονα, στο ότι παρουσίαζε αυξημένο βαθμό δυσκολίας. Η δυσκολία αυτή αφορούσε πρωτίστως στο ελληνικό οδικό δίκτυο, το οποίο λόγω του έντονου γεωφυσικού

ανάγλυφου της χώρας ήταν σε πολλά σημεία ιδιαίτερα δύσβατο. Ο Τύπος της εποχής εξήρε τις προσπάθειες των συμμετεχόντων να φέρουν σε πέρας τη δύσκολη διαδρομή (*Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον I.X.*, 1963, σελ. 11-15). Η ουσία του αγώνα, λοιπόν, βρισκόταν στην αναμέτρηση των οδηγικών ικανοτήτων και των αντοχών των συμμετεχόντων, με δεδομένο ότι ο αγώνας διαρκούσε δύο συνεχόμενα εικοσιτετράωρα (Ζαλμάς, 2003, σελ. 8). Επιπλέον, ο αγώνας αφορούσε στην αναμέτρηση της τεχνολογίας των αυτοκινήτων με τις συνθήκες του ελληνικού οδικού δικτύου. Μπορεί μεν στο απόσπασμα, που είδαμε παραπάνω να αναφέρεται ότι οι ελληνικοί δρόμοι δεν είναι πλέον δύσβατοι ή επικίνδυνοι «αλλά απλώς μέτριοι», στην πραγματικότητα, όμως, η οδήγηση σε αυτούς ήταν πραγματική πρόκληση. Εξ ου και σε πολλές πηγές η Κατάρα, για παράδειγμα, παρομοιαζόταν με «θηρίο», το οποίο έπρεπε να δαμάσουν οι οδηγοί (*Το Βολάν*, 1957, σελ. 4).

Η διαδρομή εκκινούσε από την Αθήνα, συνήθως διερχόταν από Πελοπόννησο, Δυτική Ελλάδα και Ήπειρο, κατευθυνόταν στη Θεσσαλονίκη και επέστρεφε στην Αθήνα. Σε αυτήν τη διαδρομή υπήρχαν κατά καιρούς παραλλαγές, ενώ ακόμη υπήρχαν και οι λεγόμενες ειδικές διαδρομές αυξημένης δυσκολίας που προσετίθεντο στο βασικό δρομολόγιο. Ιδιαίτερη θέση στη διαδρομή είχαν η δοκιμασία ανάβασης Πάρνηθας και το σιρκουί του Τατοΐου. Συνήθως, η εκκίνηση πραγματοποιείτο σε κάποιο κεντρικό σημείο της Αθήνας, όπως η Ακρόπολη ή το Παναθηναϊκό Στάδιο, και το τέρμα ήταν και πάλι στην Ακρόπολη, όπου κάποιες χρονιές οι διαγωνιζόμενοι έπρεπε να φέρουν σε πέρας μία δοκιμασία δεξιτεχνίας (Ζαλμάς, 2003, σελ. 4-15).

Κατά την πρώτη δεκαετία της διεξαγωγής του, η δυσκολία του αγώνα συνίστατο στη μεγάλη διάρκεια της διαδρομής του. Κατά τ' άλλα, η αυστηρότητα των ποινών δεν ήταν μεγάλη, εξ ου και κατόρθωναν να τερματίσουν περισσότερα από τα μισά πληρώματα. Σταδιακά, και κυρίως, κατά τη δεκαετία του 1970, η οποία έχει χαρακτηριστεί ως «η χρυσή εποχή του Ράλλυ Ακρόπολις», το επίπεδο δυσκολίας του αγώνα αυξάνει σημαντικά. Με δεδομένο ότι το κύρος του έχει πλέον καθιερωθεί διεθνώς, το θέαμα που προσφέρει οφείλει να είναι αντάξιο της φήμης του ώστε να παρουσιάζει ενδιαφέρον στους χιλιάδες ξένων επισκεπτών. Εξ ου και ο αγώνας γίνεται διαρκώς γρηγορότερος και απαιτητικότερος, ενώ η τεχνολογία των αυτοκινήτων εξελίσσεται περαιτέρω προκειμένου να ανταποκριθεί στις ανάγκες των διαδρομών. Η ανάγκη για διαρκώς νέες τεχνολογικές καινοτομίες στα αγωνιστικά αυτοκίνητα αυξάνει τόσο τον ανταγωνισμό των εταιρειών ως προς τα χρήματα που επενδύουν, αλλά και ως προς τους οδηγούς αγώνων που επιλέγουν. Γι' αυτό και κυριαρχούν μεγάλα ονόματα τόσο σε κατασκευαστές όσο και σε πληρώματα, τα οποία είναι στην πλειονότητά τους γαλλικά, βρετανικά και

σκανδιναβικά. Ο σχετικά αυθόρμητος χαρακτήρας των πρώτων χρόνων υποχωρεί, καθώς ο αυξημένος αριθμός των ξένων πληρωμάτων που συμμετέχουν δίνει έναν πιο επαγγελματικό χαρακτήρα στον μηχανοκίνητο αθλητισμό. Αυτό σημαίνει ότι ο σχεδιασμός της οργάνωσης γίνεται αρτιότερος, ωστόσο δεν παύει να είναι και μια επικερδής επιχείρηση, η οποία συνδέεται με τα οικονομικά συμφέροντα των αυτοκινητοβιομηχανιών. Κατά συνέπεια, οι πιθανότητες να πάρουν καλή θέση ανεξάρτητοι συμμετέχοντες που δεν χρηματοδοτούνται από εταιρείες σταδιακά καταλήγουν να είναι μηδαμινές (όπ.π., σελ. 73-81).

Μάλιστα, από τα μέσα της δεκαετίας του 1960 μειώνεται ο αριθμός ελληνικών πληρωμάτων που τερματίζουν στην πρώτη δεκάδα. Παρ' όλα αυτά, οι Έλληνες οδηγοί που συμμετείχαν στους αγώνες αυτοκινήτων, και ειδικά στο Ράλλυ Ακρόπολις απολάμβαναν μεγάλη αναγνωρισιμότητα στην εποχή τους. Ήδη από τον πρώτο αγώνα του Ράλλυ Ακρόπολις που διεξήχθη το 1953, διακρίθηκαν οδηγοί αυτοκινήτου οι οποίοι θα καθιερώνονταν ως ονόματα σε πολλές επόμενες διοργανώσεις, όπως ο Τζώνυ Πεσμαζόγλου, διευθυντής της ιστορικής αντιπροσωπείας αυτοκινήτων ΕΛΦΙΝΚΟ, ο Νίκος Παπαμιχαήλ και ο Αλέξανδρος Δαρδούφας (*Το Βολάν*, 1964, σελ. 3-7· Αποστολίδης, 2002, σελ. 34-45).

Τη δεκαετία του 1960 αναδεικνύονται πολλά ακόμα ονόματα Ελλήνων οδηγών: ο Σταύρος Ζαλμάς, ο Γιώργος Μοσχούς, ο Σωτήρης Σοφιανόπουλος, ένας εκ των ιδιοκτητών της χημικής βιομηχανίας «Χρωπεί», ο οποίος χρησιμοποιούσε το ψευδώνυμο «Ειπώρχ», ο Παύλος Κανελλάκης ή «Ναυτίλος», ο Αλέξανδρος Μανιατόπουλος ή «Ύψηλάντης», ο οποίος διηύθηγε την αντιπροσωπεία αυτοκινήτων ΜΑΒΑ, και ο Γιάννης Μεϊμαρίδης, επίσης επιχειρηματίας, ο οποίος αγωνιζόταν με το ψευδώνυμο «Μαύρος» και ήταν ένας από τους «πесόντες» στον βωμό του επικίνδυνου σπορ, καθότι έχασε τη ζωή του το 1971 κατά τη διάρκεια του Σιρκουί Ρόδου. Στη μεγάλη τους πλειονότητα οι Έλληνες οδηγοί αγώνων ήταν επιχειρηματίες ή γόννοι της εγχώριας ελίτ, ενώ πολλοί από αυτούς δραστηριοποιούνταν στον χώρο της εμπορείας αυτοκινήτου. Ιδιαίτερο ταλέντο θεωρείτο ο Γιώργος Ραπτόπουλος, ο οποίος ήταν από τις ελάχιστες περιπτώσεις οδηγών μηχανοκίνητου αθλητισμού που δεν προερχόταν από τα ανώτερα κοινωνικά στρώματα. Οι επιδόσεις του ήταν αξιοσημείωτες δεδομένου ότι καταλάμβανε πρώτες θέσεις παρότι είχε να ανταγωνιστεί με αυτοκίνητα πολύ πιο προηγμένα τεχνολογικά, κυρίως από τους ξένους συμμετέχοντες (*Το Βολάν*, 1964, σελ. 10-14· *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, 1964, σελ. 13· Αποστολίδης, 2002, σελ. 38-128). Αργότερα, κατά τη δεκαετία του 1970, αναδεικνύεται ο «Ιαβέρης», κατά κόσμον Γάσος Μαρκουΐζος, ο οποίος καθιερώνεται στο ελληνικό κοινό ως ένας από τους δημοφιλέστερους οδηγούς

μηχανοκίνητου αθλητισμού. Την ίδια δεκαετία, σημαντικές διακρίσεις κατέκτησε και ο Τάσος Λιβιεράτος ή «Σιρόκο» (*Νέο Αυτοκίνητο*, 1971, σελ. 52-55· *Νέο Αυτοκίνητο*, 1971, σελ. 75-78).

Σε κάθε περίπτωση, όπως βλέπουμε από τις περιπτώσεις των περισσότερων οδηγών αγώνων, ο μηχανοκίνητος αθλητισμός ήταν ένα κοσμικό γεγονός της μεγαλοαστικής κοινωνίας. Όπως αναφερόταν χαρακτηριστικά στο περιοδικό *Εικόνες* του 1961, η συμμετοχή σε αγώνες αυτοκινήτων ήταν υπόθεση μιας «κάστας μηχανοκίνητης αριστοκρατίας» (Ζαλμάς, 2003, σελ. 43). Ελάχιστη προϋπόθεση συμμετοχής ήταν η ιδιοκτησία αυτοκινήτου τελευταίας τεχνολογίας, κάτι που για την πλειονότητα των Ελλήνων της εποχής ήταν απαγορευτικό. Περιπτώσεις όπως αυτή του Γιώργου Ραπτόπουλου ήταν εξαιρέσεις. Παρ' όλα αυτά, ο μηχανοκίνητος αθλητισμός κατέστη λαοφιλές θέαμα με απήχηση πολύ μεγαλύτερη απ' ό,τι σήμερα. Οι κάτοικοι των περιοχών τις οποίες διέσχιζαν οι αγωνιστικές διαδρομές συνέρρεαν στις άκρες του δρόμου και περίμεναν με τις ώρες να δουν για λίγα δευτερόλεπτα το σύννεφο σκόνης που σηκωνόταν από τα διερχόμενα αυτοκίνητα, τα οποία οδηγούσαν τα μεγάλα ονόματα της εποχής. Όπως χαρακτηριστικά ανέφερε ο Σαράντης Αποστολίδης, ο οποίος είχε εκτελέσει χρέη αλυτάρχη αγώνων το 1966 στην Ανάβαση Ριτσώνας:

«Το πρόβλημα με όλες τις αναβάσεις ήταν (και είναι) ο μεγάλος αριθμός των θεατών που στήνονται κατά μήκος της διαδρομής για να παρακολουθήσουν τον αγώνα [...] Όσο πιο πολύς ο κόσμος, τόσο και μεγαλύτερα τα προβλήματα ελέγχου [...] Το πιο ενοχλητικό και επικίνδυνο όμως είναι τούτο: ο πολύς κόσμος έρχεται να δει τους πρωταθλητές. Έχουν κι αυτοί τη Θύρα τους και τους οπαδούς τους. Γιατί όχι; Οι πρωταθλητές, όμως, την εποχή στην οποία αναφερόμαστε, ξεκινούσαν πρώτοι, και οι θεατές, όταν έβλεπαν τον «δικό» τους, βαριούνταν να μείνουν ώσπου να τελειώσει ο αγώνας και ξεχύνονταν στον δρόμο για να πάνε να φάνε στην πλησιέστερη ψησταριά. Κυριακή, γαρ. Έτσι διακοπτόταν ο αγώνας για πολλή ώρα, ώσπου να καθαρίσει ο δρόμος, να τον κλείσει ο Αλυτάρχης και να μπορέσουν οι υπόλοιποι αγωνιζόμενοι να ξεκινήσουν τον αγώνα» (Αποστολίδης, 2002, σελ. 93-94).

Η δημόσια επίδειξη των τεχνολογικών δυνατοτήτων των αυτοκινήτων στο πλαίσιο του μηχανοκίνητου αθλητισμού καθιερώνει την αυτοκίνηση ως ένα τεχνοκοινωνικό σύστημα που συνδέεται με την κατασκευή δύο κατεξοχήν νεωτερικών προτύπων: της κινητικότητας και της αποθέωσης της ταχύτητας. Έτσι, βάζει τη σφραγίδα

του στο συλλογικό φαντασιακό της μεταπολεμικής μαζικής κουλτούρας. Συνεπώς, οι αγώνες αυτοκινήτου συνέβαλαν στο να καταστεί η ιδιοκτησία αυτοκινήτου καταναλωτικό πρότυπο για το σύνολο της κοινωνίας, και ιδίως για την αναδυόμενη -τότε- μεσαία τάξη.

Πώς, όμως, επηρέασε τη μεταπολεμική ελληνική κοινωνία ο μηχανοκίνητος αθλητισμός; Υπάρχουν δύο σημαντικές πτυχές της, στις οποίες οι αγώνες αυτοκινήτων υπήρξαν επιδραστικοί: η διάχυση τεχνολογικής κουλτούρας, η οποία συνδέεται με την άνοδο της ιδιοκτησίας -κυρίως μεταχειρισμένων- αυτοκινήτων, και η διάδοση της πρακτικής του εσωτερικού τουρισμού ως μίας νέας μορφής πατριδογνωσίας.

Οι αγώνες αυτοκινήτων έχουν λειτουργήσει ανέκαθεν για τους αυτοκινητοβιομηχανίες ως πεδίο πειραματισμού για καινοτομίες. Προκειμένου να μπορούν να αντεπεξέλθουν στις διαρκώς αυξανόμενες απαιτήσεις των αγώνων, οι οδηγοί έφθαναν κάθε φορά τα οχήματά τους στα όρια των τεχνολογικών τους δυνατοτήτων. Για τον λόγο αυτόν, οι μηχανικοί των διαφόρων εταιρειών επιδίδονταν σε έναν ανταγωνισμό ως προς τις κατασκευαστικές προδιαγραφές των αυτοκινήτων για ταχύτητα, αντοχή και ασφάλεια. Παράλληλα, προέβαιναν διαρκώς στη δοκιμή τεχνολογικών λύσεων για το πλήθος των προβλημάτων που προέκυπταν κατά τη διάρκεια των αγώνων. Επομένως, οι αγώνες μηχανοκίνητου αθλητισμού στάθηκαν αφορμή για σημαντικές τεχνολογικές εξελίξεις και ρηξικέλευθες καινοτομίες, τις οποίες στη συνέχεια εφαρμόζαν οι αυτοκινητοβιομηχανίες και στα μη αγωνιστικά αυτοκίνητα. Λειτουργούσαν, δηλαδή, ως ένα πεδίο καλλιέργειας τεχνογνωσίας.

Πέρα από αυτό, όμως, ειδικά για την ελληνική αγορά, υπήρχε ένας επιπλέον λόγος για τον οποίον, η τεχνογνωσία που καλλιεργείτο στο πλαίσιο των αγώνων μηχανοκίνητου αθλητισμού είχε εξέχουσα σημασία. Ο λόγος αυτός ήταν ότι εκείνη την εποχή, μέχρι περίπου και τις αρχές της δεκαετίας του 1980, η ελληνική αγορά κυριαρχείτο από μεταχειρισμένα αυτοκίνητα (Καφάογλου, 2013, σελ. 490-497· *Το Ιδιωτικόν Ι.Χ. Αυτοκίνητον*, 1963, σελ. 8· *Το Ιδιωτικόν Ι.Χ. Αυτοκίνητον*, 1963, σελ. 5· *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, 1964, σελ. 16). Παρά την αλματώδη αύξηση των αυτοκινήτων που κυκλοφορούσαν στους ελληνικούς δρόμους, η αγορά καινούργιου αυτοκινήτου ήταν πέρα από τις δυνατότητες του μέσου καταναλωτή. Για τον λόγο αυτόν, η αγορά αυτοκινήτου μέχρι τουλάχιστον τις αρχές της δεκαετίας του 1980 κυριαρχείται από μεταχειρισμένα οχήματα.

Η επισκευή μεταχειρισμένων αυτοκινήτων απαιτούσε ιδιαίτερες δεξιότητες τεχνογνωσίας. Οι κατεξοχήν, λοιπόν, φημισμένοι μηχανικοί αυτοκινήτων που είχαν μεγάλη εμπειρία σε επισκευές αλλά και σε μετασκευές ήταν εκείνοι που είχαν θητεύσει στο σημαντικό φυτώριο τεχνογνωσίας που λεγόταν αγώνες αυτοκινήτων.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα τεχνίτη, ο οποίος μέσω των μετατροπών που έκανε σε οχήματα κατόρθωσε να διακριθεί σε ελληνικές και ξένες διοργανώσεις αγώνων, υπήρξε ο Γιώργος Ραπτόπουλος, στον οποίο αναφερθήκαμε παραπάνω. Ο Ραπτόπουλος, ο οποίος άφησε εποχή στον ειδικό Τύπο της εποχής με τις επιδόσεις που σημείωνε με το θρυλικό DKW του, εκτός από επιτυχημένος οδηγός αγώνων ήταν και μηχανικός. Είχε ξεκινήσει ως μαθητευόμενος τεχνίτης σε συνεργεία, κατά τη διάρκεια της Κατοχής, ενώ μεταπολεμικά εκπαιδεύτηκε στο εργοστάσιο της BMW στη Γερμανία και αργότερα εργάστηκε στις μονάδες συναρμολόγησης της ΒΙΑΜΑΞ στην Αθήνα. Ο Ραπτόπουλος χρησιμοποιούσε τις τεχνικές του γνώσεις και την εφευρετικότητά του στη μετασκευή απλών επιβατικών αυτοκινήτων όπως το αγαπημένο του DKW ή ένα BMW σε αγωνιστικά. Ο ίδιος, μάλιστα, επισημαίνει ότι, περισσότερο και από τα μετάλλιά του ακόμη, ήταν περήφανος κυρίως επειδή οι συναγωνιζόμενοί του οδηγούσαν εργοστασιακών προδιαγραφών αγωνιστικά αυτοκίνητα. Μάλιστα, προκειμένου να ανταποκριθούν στις διαφορετικές απαιτήσεις που είχε το είδος της διαδρομής του κάθε αγώνα πολλοί ξένοι κατά κανόνα αγωνιζόμενοι χρησιμοποιούσαν συχνά διαφορετικό αγωνιστικό όχημα σε κάθε διοργάνωση. Από την άλλη, αρκετοί Έλληνες οδηγοί αγώνων μετέτρεπαν και βελτιώναν κάθε φορά τα αυτοκίνητά τους ανάλογα με το είδος και τις απαιτήσεις της κάθε διαδρομής (Καφάογλου, 2013, σελ. 504-515).

Ένα ακόμη παράδειγμα Έλληνα μηχανικού αυτοκινήτου με μεγάλη συμβολή στην τεχνογνωσία των επισκευών είναι ο Χρήστος Βαλασσόπουλος. Οι ευρεσιτεχνίες του τον είχαν καταστήσει διάσημο μεταξύ των οδηγών, ενώ, μάλιστα, χάρη σε αυτές κέρδισε βραβεία στη Διεθνή Εμπορική Έκθεση της Γενεύης. Ο Βαλασσόπουλος, γνωστός και ως «Μπούμπης», ήταν αυτοδίδακτος. Είχε ξεκινήσει να εργάζεται, όντας έφηβος ακόμη, στο 301 Εργοστάσιο Βάσεως, το οποίο ιδρύθηκε το 1945 στους Αγίους Αναργύρους και ήταν το πρώτο εργοστάσιο του Τεχνικού Σώματος του Ελληνικού Στρατού. Αντικείμενο του εργοστασίου αυτού ήταν η επισκευή και μετασκευή τεχνικών υλικών και, κυρίως, ανταλλακτικών. Στη συνέχεια ο Βαλασσόπουλος εργάστηκε σε ένα συνεργείο που εξειδικευόταν σε Alfa Romeo, ενώ, στο τέλος, άνοιξε δικό του συνεργείο με εξειδίκευση στην κατασκευή ή μετασκευή εκκεντροφόρων αξόνων. Μάλιστα, είχε κατασκευάσει και δικά του πρωτότυπα μοντέλα αγωνιστικών αυτοκινήτων με μηχανικά μέρη που προέρχονταν κυρίως από Alfa Romeo και BMW (όπ.π., σελ. 337, 471-482).

Η μαρτυρία του Βαλασσόπουλου είναι χαρακτηριστική αναφορικά με τις καινοτομίες που πραγματοποιούσαν οι Έλληνες μηχανικοί, στο πλαίσιο των πρακτικών τεχνουργίας:

«Επειδή οι ελληνικοί δρόμοι είναι σπαστήρια, το πρώτο πράγμα που είχαμε στο νου μας και με το οποίο ασχολούμαστε ήταν να τοποθετούμε ποδιά κάτω από το αυτοκίνητο, να προστατεύσουμε τα μηχανικά μέρη, γιατί από τις πέτρες έσπαγαν. Φτιάχναμε ποδιές από μπακλαβαδωτή λαμαρίνα. Στο σημείο αυτό, η εμπειρία του Ράλλυ Ακρόπολις είναι πολύ σημαντική. Επίσης ενισχύσαμε σε πολλά σημεία την καρότσα, να μη διαλύσει, τη ράβαμε. Ασχολιόμαστε και με την σκόνη, στα χωνιά των καρμπυρατέρ λόγου χάριν» (Καφάογλου, 2013, σελ. 472).

Διαφαίνεται ότι πολλές από τις τεχνολογικές λύσεις που εφαρμόζονταν στα συνεργεία ως προς τις επισκευές, μετασκευές, συναρμολογήσεις ή «βελτιώσεις» -σύμφωνα τουλάχιστον με τη σχετική ιδιόλεκτο- των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων, ήταν απότοκος της τεχνογνωσίας που είχε προκύψει στο πλαίσιο των αγώνων. Με αυτόν τον τρόπο, ολοένα και περισσότεροι Έλληνες μεσαίων ή κατώτερων τάξεων μπορούσαν να εκπληρώσουν το όνειρο απόκτησης αυτοκινήτου, έστω και αν αυτό ήταν μετασκευασμένο ή επανασυναρμολογημένο.

Οι αγώνες αυτοκινήτου συνέβαλαν σημαντικά και σε μία ακόμη πτυχή της μεταπολεμικής κουλτούρας την Ελλάδα: την ανάπτυξη του εσωτερικού τουρισμού. Η προβολή των αυτοκινητιστικών διαδρομών στα μέσα της εποχής ως προς τις φυσικές ομορφιές της ελληνικής υπαίθρου συντελεί στην εκ νέου ανακάλυψή της ως τόπου αναψυχής. Άλλωστε, το γεγονός ότι τονίζεται επανειλημμένα, όπως είδαμε και προηγουμένως, η σημασία των αγώνων στη διεθνή προβολή της χώρας ως τουριστικού προορισμού συμβάλλει στη «διαφήμισή» της και στο εγχώριο κοινό. Με τον τρόπο αυτόν, οι περιηγήσεις και δη οι οδικές εντάσσονται ως πολιτισμική πρακτική στην κουλτούρα σχεδόν του συνόλου της μεταπολεμικής ελληνικής κοινωνίας (Nikolakakis, 2015, σελ. 5-17).

Οι αυξανόμενες ροές εσωτερικής τουριστικής κινητικότητας ενθαρρύνονται από δύο, κυρίως, παράγοντες. Κατ' αρχάς, η ελληνική επικράτεια σταδιακά αναδιοργανώνεται ως προς τις οδικές και τις τουριστικές της υποδομές. Πολλοί τόποι τουριστικού ενδιαφέροντος γίνονται προσβάσιμοι οδικά. Επιπλέον, κατά μήκος των δρόμων που κατασκευάζονται, συναντά πλέον κανείς πρατήρια καυσίμων, σταθμούς ανεφοδιασμού αλλά και κέντρα διασκέδασης και ξενοδοχεία. Εμβληματική είναι, βέβαια, η περίπτωση των ξενοδοχείων «Ξενία» που κτίζονται σε πολλές περιοχές της Ελλάδας (*Το Βολάν*, 1964, σελ. 24. *Εμπρός*, 29.7.1953· Papazafeiropoulou, Vattes & Zacharopoulou, 2017, σελ. 299-326).

Ο δεύτερος παράγοντας που συμβάλλει στην ανάπτυξη του εσωτερικού

τουρισμού είναι η διάχυση πληροφορίας για τα μνημεία, τα αξιοθέατα, και τις φυσικές καλλονές, αλλά και την οδική πρόσβαση σε αυτά. Η έκδοση τουριστικών οδηγών και οδικών χαρτών συμβάλλει αποφασιστικά στην επαναπρόσληψη του εθνικού χώρου ως αντικειμένου συμβολικής και ταυτόχρονα γνωστικής κατάκτησης μέσω της τουριστικής περιήγησης. Η εκφορά του λόγου σε αυτούς τους οδηγούς, μάλιστα, παρουσιάζει ενδιαφέρον, διότι σε αυτήν μπορεί να εντοπίσει κανείς δύο ιδεολογήματα. Αφενός, η ελληνική φύση προβάλλεται ως τόπος απόδρασης από τις ασφυκτικές συνθήκες ζωής της πόλης. Αφετέρου, ο εσωτερικός τουρισμός προβάλλεται ως εργαλείο πατριδογνωσίας για τους Έλληνες, αλλά και μιας μορφής προσκυνηματική διαδικασία μέσω της οποίας τονωνόταν το εθνικό φρόνημα.

Όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται σε έναν τουριστικό οδηγό του 1965:

«Θα συνιστούσα σ' έναν κουρασμένο κι εκνευρισμένο από την καθημερινή ζωή Αθηναίο, αν δεν μπορή να ταξιδέψη, να πάρη να διαβάση λίγες σελίδες από τον Οδηγό... Με τον Τουριστικό Οδηγό του 1962 προσφέρεται στον τόπο μας... γνώση που χρειάζεται ... για να της δώσουμε τον εαυτό μας, σ' ένα ταξίδι χαράς, επιστροφής στη φύση και τους προγονικούς μας ανθρώπους, γνωριμίας με την Ελληνική γη, που θα μας κάμη περισσότερο Έλληνες!»
(Τουριστικός Οδηγός για την Ελλάδα, 1965, σελ. 7-8).

Σημαντική πηγή τουριστικής προβολής της Ελλάδας, αλλά και διάχυσης της κουλτούρας του τουρισμού σε ευρύτερα κοινωνικά στρώματα ήταν, ακόμη, τα περιοδικά αυτοκινήτων, τα οποία εκδίδονταν ως επί το πλείστον από ανθρώπους που δραστηριοποιούνταν είτε στον χώρο της διοργάνωσης αγώνων αυτοκινήτου είτε στην εμπορεία αυτοκινήτων. Στα περιοδικά αυτά, η οδική πρόσβαση σε κάθε γωνιά της Ελλάδας συνδυάζει την εθνική αυτογνωσία με τα νέα καταναλωτικά πρότυπα ευμάρειας και κινητικότητας. Στα περιοδικά αυτά συναντούμε για πρώτη φορά μια θεματική ενότητα που καθιερώθηκε αργότερα σε πολλά περιοδικά ποικίλης ύλης: τα αφιερώματα σε διάφορα τουριστικού ενδιαφέροντος μέρη, είτε σε μόνιμες στήλες είτε σε ειδικά ένθετα. Πολλά από τα μέρη που προβάλλονται αναδείχθηκαν μεταπολεμικά σε προορισμούς μαζικής τουριστικής προσέλευσης, όπως τα Μετέωρα, το φαράγγι της Σαμαριάς, τα Καλάβρυτα, το Ναύπλιο, και το Σούνιο.

Πέρα, όμως, από αυτούς τους δημοφιλείς προορισμούς, χάρη στο αυτοκίνητο, οι «λάτρες της περιπέτειας», όπως αναφέρεται χαρακτηριστικά στα περιοδικά αυτοκινήτου, έχουν την ευκαιρία να ανακαλύψουν ακόμη και τα πιο απομακρυσμένα

και «απόρθητα» μέρη. Μέσα από σχετικά άρθρα, τα περιοδικά αυτά φιλοδοξούσαν να ενημερώσουν τους κινούμενους καταναλωτές ακόμα και για την πιο άγνωστη γωνιά και το απομακρυσμένο χωριό της Ελλάδας (4 *Τροχοί*, 1979, σελ. 116). Κατά το πρότυπο, μάλιστα, των αγώνων μηχανοκίνητου αθλητισμού, ακόμη και το κακό οδικό δίκτυο περιγραφόταν ως μέρος αυτής της περιπέτειας, για την οποία βέβαια τα περιοδικά μπορούν να προσφέρουν και τεχνικές συμβουλές. Άλλωστε, είναι χαρακτηριστικό ότι στα άρθρα τουριστικού ενδιαφέροντος διατυπώνονται όχι μόνο ιδέες για διαδρομές και προορισμούς διακοπών αλλά και συστάσεις για τα προληπτικά μέτρα που πρέπει να λάβουν οι οδηγοί σε σχέση με το αυτοκίνητό τους πριν ξεκινήσουν το ταξίδι τους. Στο πλαίσιο της μαζικής τουριστικής κουλτούρας που καλλιεργείται στα περιοδικά αυτοκινήτου εντοπίζονται ακόμη νέες πρακτικές που απευθύνονται σε ευρέα οικονομικοκοινωνικά στρώματα: η διαμονή σε κάμπινγκ και η ιδιοκτησία τροχόσπιτου. Οι σχετικές διαφημίσεις αυξάνονται ιδίως από τα τέλη της δεκαετίας του 1960 και καθ' όλη τη διάρκεια της δεκαετίας του 1970 (*Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον I.X.*, 1960, σελ. 6-7· *Νέο Αυτοκίνητο*, 1966, σελ. 127-128· *Νέο Αυτοκίνητο*, 1971, σελ. 75-78· *Νέο Αυτοκίνητο*, 1971, σελ. 30· 4 *Τροχοί*, 1978, σελ. 84-86).

Βλέπουμε, επομένως, ότι η διάχυση της αυτοκίνησης πλαισιώνει ένα πλήθος νέων πολιτισμικών πρακτικών που εντάσσονται στην κουλτούρα του ελεύθερου χρόνου των μεσαίων και κατώτερων οικονομικοκοινωνικά τάξεων. Τα πρότυπα που διέπουν την ανάπτυξη των πρακτικών αυτών προέρχονται κατά κόρον από τον χώρο του μηχανοκίνητου αθλητισμού: την ανάπτυξη της κινητικότητας, τη δεξίωση των νέων τεχνολογιών και της σχετικής τεχνογνωσίας που απαιτεί η ιδιοκτησία αυτοκινήτου, τη γοητεία της ταχύτητας, το στοιχείο περιπέτειας και της απόδρασης από την αστική ζωή και, κυρίως, τη χρήση της αυτοκίνησης ως μέσου επαναπρόσληψης της φύσης και των αξιοθέατων της Ελλάδας ως τόπων αναψυχής και, ταυτόχρονα, αντικειμένων πατριδογνωσίας.

4. Αγώνες έμφυλων υβριδίων

Στα προηγούμενα κεφάλαια του κειμένου, παρουσιάσαμε συνοπτικά κάποια καίρια σημεία της κουλτούρας του μηχανοκίνητου αθλητισμού. Όπως υποστηρίξαμε, οι αγώνες αυτοκινήτου ως δημόσια επίδειξη της τεχνολογίας αιχμής της εποχής συνέβαλαν στη νοηματοδότηση του αυτοκινήτου ως αθλητικού και ψυχαγωγικού μέσου, στην καθιέρωσή του ως κατεξοχήν καταναλωτικού προτύπου της μεταπολεμικής κουλτούρας, καθώς και στον επαναπροσδιορισμό της ελληνικής υπαίθρου ως τουριστικού προορισμού.

Πέρα, όμως, από τα παραπάνω, ένα καίριο στοιχείο του μηχανοκίνητου αθλητισμού είναι το ότι ο αγώνας δεν διεξάγεται μεταξύ ανθρώπων που θέτουν σε δοκιμασία τις σωματικές ικανότητές τους, αλλά μεταξύ υβριδίων οδηγών και οχημάτων. Επιπλέον, παρά το γεγονός ότι υπάρχει μια μειοψηφία γυναικών που συμμετέχουν στα πληρώματα των αγώνων αυτοκινήτου, ο μηχανοκίνητος αθλητισμός θεωρείται αδιαμφισβήτητα ένα ανδρικό άθλημα. Στην ενότητα αυτή, θα εξετάσουμε, επομένως, το ζήτημα της έμφυλης και ταυτόχρονα υβριδικής ταυτότητας των συμμετεχόντων στον μηχανοκίνητο αθλητισμό.

Στο πλαίσιο της μαζικής μεταπολεμικής κουλτούρας, η σχέση που καλλιεργείται μεταξύ οδηγού και αυτοκινήτου είναι ιδιαίτερα στενή, καθότι το αυτοκίνητο συνιστά κεντρικό στοιχείο της δημόσιας υλικής αναπαράστασης της ταυτότητας των σύγχρονων καταναλωτών. Επομένως, οι κοινωνικές σχέσεις διαμεσολαβούνται σε πολύ μεγάλο βαθμό από τεχνολογίες, όπως από τα αυτοκίνητα. Πέρα από το γεγονός ότι η αυτοκίνηση κυριαρχεί στην οργάνωση του σύγχρονου χώρου, η σύγχρονη δημοκρατία νοηματοδοτείται σε μεγάλο βαθμό βάσει των αξιών του φιλελευθερισμού και του καταναλωτισμού. Γι' αυτό και οι σύγχρονες κοινωνίες θεωρείται ότι έχουν μετατραπεί από κοινωνίες πολιτών σε κοινωνίες οδηγών (Seiler, 2009). Η καταλυτική επίδραση των αυτοκινήτων στις υλικές και σημειωτικές ταυτότητες των καταναλωτών υποστηρίζεται ότι συγκροτεί μια νέα ταξινομική κατηγορία: το υβρίδιο ανθρώπου και οδηγού (Dant, 2004, σελ. 61-80)

Η αλληλεπίδραση, ωστόσο, μεταξύ οδηγού και αυτοκινήτου είναι ακόμη στενότερη στο πλαίσιο του μηχανοκίνητου αθλητισμού. Η νίκη καθορίζεται σε μεγάλο βαθμό από τη δυνατότητα των οδηγών να λειτουργούν πλήρως εναρμονισμένα με το αυτοκίνητό τους ως ένα ενιαίο κιναισθητικό σύνολο. Στην προκειμένη περίπτωση, τα αυτοκίνητα συνιστούν υλικοτεχνική προέκταση του ανθρώπινου νευρικού συστήματος, καθότι μεγαλύτερη σημασία από τη φυσική κατάσταση του ανθρώπινου σώματος έχουν δεξιότητες που σχετίζονται με τα ανθρώπινα αντανακλαστικά.

Ωστόσο, τα ανθρώπινα σώματα, τα οποία αλληλεπιδρούν με τα οχήματα στο πλαίσιο διεξαγωγής των αγώνων, είναι σχεδόν κατ' αποκλειστικότητα ανδρικά. Στο σημείο αυτό, θα πρέπει να διευκρινίσουμε ότι η έννοια του φύλου, εδώ, δεν εξετάζεται ουσιοκρατικά ως μία οντολογική κατηγορία, αλλά ως κοινωνική κατασκευή, η οποία αλληλοδιαμορφώνεται ως προς τη δημόσια αναπαράστασή της με τη χρήση συγκεκριμένων τεχνολογικών προϊόντων, των οποίων η κυρίαρχη νοηματοδότηση συνδέεται με έμφυλα χαρακτηριστικά. Με αυτό το δεδομένο, λοιπόν, η κουλτούρα της αυτοκίνησης συνιστά κεντρικό στοιχείο της δημόσιας αναπαράστασης της ανδρικής έμφυλης ταυτότητας (Jain, 2005, σελ. 186-214). Η αντίληψη αυτή είναι διάχυτη στις

σελίδες των περιοδικών ειδικού Τύπου για το αυτοκίνητο, καθώς θεωρείται αυτονόητο το γεγονός ότι το αναγνωστικό κοινό στο οποίο απευθύνονται είναι ανδρικό, ενώ για τις γυναίκες αναγνώστριες υπάρχουν ειδικές στήλες που προσφέρουν συμβουλές οδήγησης, με δεδομένο ότι θεωρούνται πιο αδέξιες ή άπειρες (*Το Ιδιωτικόν Ι.Χ. Αυτοκίνητον*, 1964, σελ. 4· *Νέο αυτοκίνητο*, 1966, σελ. 61· *Νέο Αυτοκίνητο*, 1973, σελ. 42-43).

Με βάση τα παραπάνω, εάν υποθέσουμε ότι στο πλαίσιο των αγώνων μηχανοκίνητου αθλητισμού η σχέση μεταξύ οδηγού και οχήματος είναι τόσο στενή ώστε να περιγράφονται ως μηχανοκίνητα υβρίδια, μπορούμε να εξάγουμε το συμπέρασμα ότι τα έμφυλα χαρακτηριστικά που αποδίδονται στα υβρίδια αυτά είναι κατεξοχήν ανδρικά. Η δυνατότητα για ταχύτητα, επί παραδείγματι, ή ο όγκος του αυτοκινήτου λειτουργούν προσθετικά στη συγκρότηση των νοούμενων ως χαρακτηριστικών ανδρισμού κατά την κοινωνική τους επίδειξη (Lucsko, 2008). Επιπροσθέτως, με δεδομένο ότι παραδοσιακά ο άνδρας έχει συνδεθεί με την οικονομοπαραγωγική διαδικασία, η χρήση του αυτοκινήτου ως μέσου δημόσιας εκδήλωσης της κοινωνικής επιφάνειας και της οικονομικής ισχύος φέρει σχεδόν κατ' αποκλειστικότητα τα έμφυλα χαρακτηριστικά της ανδρικής ταυτότητας. Τέλος, σύμφωνα με την κρατούσα καταναλωτική κουλτούρα του αυτοκινήτου, το τέχνημα αυτό θεωρείται ότι φέρει στοιχεία θηλυκής ομορφιάς γι' αυτό και νοηματοδοτήθηκε ως φαντασιακό υποκατάστατο της ερωμένης για τον άνδρα, άρα συμπλήρωμα της ανδρικής ταυτότητας (Barthes, 1970· Scharff, 1992· Lerman, Oldenzel & Mohun, 2003). Ωστόσο, με δεδομένη τη δυναμική είσοδο των γυναικών ως καταναλωτριών στην αγορά αυτοκινήτου, τέτοιου είδους νοηματοδοτήσεις τείνουν να γίνονται ολοένα και περισσότερο υπαινικτικές και υπόρρητες, ιδίως στις διαφημίσεις αυτοκινήτου. Παρ' όλα αυτά, ακόμη και σήμερα, σύμφωνα με την κρατούσα αντίληψη, ακόμη και αν η πρακτική και χρηστική νοηματοδότηση του αυτοκινήτου εμφανίζεται ως ουδέτερη, τα περιοδικά αυτοκινήτου απευθύνονται ως επί το πλείστον στο ανδρικό καταναλωτικό κοινό, ενώ οι αγώνες μηχανοκίνητου αθλητισμού εξακολουθούν να είναι ανδροκρατούμενοι.

Κατά την περίοδο 1950-1970, ωστόσο, σημειώνεται ένα ιδιαίτερα ενδιαφέρον φαινόμενο. Σε μια εποχή που οι αριθμοί των Ελληνίδων με δίπλωμα οδήγησης ανέρχονταν σε μονοψήφιο ποσοστό επί του συνολικού, οι συμμετοχές των γυναικών οδηγών σε αγώνες αυτοκινήτου είναι αξιοσημείωτες σε αριθμό (*Το Βολάν*, 2, 1956, σελ. 8-12). Ως πρώτη συμμετέχουσα σε ελληνικούς αγώνες αυτοκινήτου καταγράφεται, ήδη από τον Μεσοπόλεμο, η Λουκία Πάππου, εγγονή του πρωθυπουργού Δημητρίου Ράλλη. Η Πάππου ήταν λάτρης αλλά και ιδιοκτήτρια αρκετών αυτοκινήτων, γεγονός

σπάνιο για την εποχή της. Κατά τη διάρκεια του πολέμου οδηγούσε φορτηγά του Ερυθρού Σταυρού, ενώ μεταπολεμικά λαμβάνει μέρος στον αγώνα αυτοκινήτων του 1952 (Καφάογλου, σελ. 399-400).

Κατά τις δεκαετίες 1950-1960, στις σελίδες του περιοδικού Το Βολάν, το οποίο κάλυπτε εκτενώς τις διοργανώσεις αγώνων αυτοκινήτων, εκτός από τα ονόματα ανδρών οδηγών αυτοκινήτων που είδαμε στην προηγούμενη ενότητα, συναντούμε και ονόματα γυναικών οδηγών. Αξίζει, μάλιστα, να σημειώσουμε ότι εκδότρια του συγκεκριμένου περιοδικού ήταν η Έφη Ποθουλάκη, η οποία συμμετείχε και η ίδια σε διοργανώσεις αγώνων ως αγωνιζομένη. Εκτός από την Ποθουλάκη, καταγράφονται τα ονόματα αρκετών ακόμη γυναικών που συμμετείχαν σε αγώνες αυτοκινήτου, όπως η Σπηλιωτάκη, η Αδοσίδου, η Κανελλοπούλου, η Κουρτάκη, η Σεβαστοπούλου, η Γκολλιοπούλου, η Νειάδα, η Σκλαβούνου, η Κεχαγιά, και η Μόρφη. Οι παραπάνω διαγωνίζονταν είτε ως συνοδηγοί είτε ως οδηγοί σε πολλές διοργανώσεις, όπως το Διεθνές Ράλλυ Ακρόπολις, η ανάβαση Χαλκίδας, ο αγώνας δεξιοτεχνίας Τατοΐου, η ανάβαση Πάρνηθας. Επί παραδείγματι, η Σπηλιωτάκη, η οποία συμμετείχε ως οδηγός σε αγώνες δεξιοτεχνίας, είχε συμμετάσχει και ως συνοδηγός μαζί με τον σύζυγό της στους αγώνες αυτοκινήτου του Μόντε Κάρλο. (*Το Βολάν*, 1956· *Το Βολάν*, 1958· *Το Βολάν*, 1959, σελ. 20-22). Βλέπουμε, επομένως, ότι όπως και στην περίπτωση της Πάππου, που αναφέραμε παραπάνω, οι γυναίκες που συμμετείχαν σε αγώνες αυτοκινήτου προέρχονταν από τους ίδιους κοινωνικούς κύκλους της αθηναϊκής ελίτ που ανήκαν και οι άνδρες, οι οποίοι δραστηριοποιούνταν στον ελληνικό μηχανοκίνητο αθλητισμό είτε ως μέλη αυτοκινητιστικών λεσχών που διοργάνωναν τους εν λόγω αγώνες είτε ως οδηγοί.

Η σημαντικότερη, πάντως, διοργάνωση που αποτέλεσε, τρόπον τινά, ορόσημο αναφορικά με την κατασκευή της δημόσιας εικόνας της γυναίκας οδηγού υπήρξε το Ράλλυ Αμαζών, το οποίο διοργανώθηκε για πρώτη φορά το 1958 και συνέχισε να διεξάγεται σε μη τακτά χρονικά διαστήματα μέχρι και τις αρχές της δεκαετίας του 1970 (*Το Βολάν*, 1958, σελ 11-12· *Το Βολάν*, 1958· *Το Νέο Αυτοκίνητο*, 1968, σελ. 49· *Το Νέο Αυτοκίνητο*, 1971, σελ. 41-43). Η πρώτη διοργάνωση του Ράλλυ Αμαζών σχολιάζεται στον ειδικό Τύπο ως εξής:

«Η είδησις γνωσθείσα έχει προκαλέσει αναστάτωσιν κυρίως μεταξύ των Ελληνίδων οδηγών, αι οποίαι ετοιμάζονται πυρετωδώς να λάβουν το βάπτισμα της αγωνίστριας, αγωνιζόμεναι μεταξύ των, άνευ της παρεμβολής του ανδρικού φύλου που τους προκαλεί τρακ» (*Το Βολάν*, 1958, σελ. 11-12).

Το Ράλλυ Αμαζών ήταν βραχύβιο, καθότι για τελευταία φορά διεξήχθη στις αρχές της δεκαετία του 1970. Αυτό, ενδεχομένως, οφειλόταν στο μειωμένο ενδιαφέρον συμμετοχής γυναικών οδηγών. Την ίδια περίοδο, στα περιοδικά ειδικού Τύπου για το αυτοκίνητο από τη δεκαετία του 1970 και εξής, οι αναφορές για Ελληνίδες οδηγούς που λαμβάνουν μέρος σε αγώνες εκλείπουν σχεδόν εντελώς.

Οι γυναικείες συμμετοχές σε αγώνες αυτοκινήτου κατά την περίοδο 1950-1970 παραμένουν εξαίρεση στον κανόνα που θέλει τον μηχανοκίνητο αθλητισμό ανδροκρατούμενο. Άλλωστε, όπως και για τους άνδρες οδηγούς, έτσι και για τις γυναίκες, οι αγώνες αυτοκινήτου ήταν ένα μεγαλοαστικό σπορ, επομένως αφορούσαν μια κοινωνική μειοψηφία. Παρόλα αυτά, οι αγώνες μηχανοκίνητου αθλητισμού δεν έπαυαν να είναι εκείνη την εποχή δημοφιλείς στο ευρύ κοινό, επομένως, οι έστω λίγες γυναικείες συμμετοχές δεν είχαν αμελητέα σημασία για τα έμφυλα σημαινόμενα με τα οποία συνδεόταν η δημόσια αναπαράσταση του αυτοκινήτου. Είναι, πάντως, αξιοσημείωτο το γεγονός ότι η παρουσία γυναικών στον μηχανοκίνητο αθλητισμό εξαλείφεται παράλληλα με την αύξηση των γυναικών οδηγών αυτοκινήτων που κυκλοφορούν στους δρόμους. Το γεγονός αυτό επιβεβαιώνει, ενδεχομένως, τη διαφορά νοσηματοδότησης της αυτοκίνησης σε σχέση με την ανδρική και γυναικεία ταυτότητα: εάν για τους άνδρες το αυτοκίνητο θεωρείται ψυχαγωγικό μέσο στο πλαίσιο μιας κουλτούρας με έμφυλες προεκτάσεις, για τις γυναίκες περιορίζεται στη χρήση του ως μεταφορικού μέσου.

5. Συμπεράσματα

Ο μηχανοκίνητος αθλητισμός στην Ελλάδα, όπως και στις περισσότερες χώρες, είχε αυστηρά μεγαλοαστικό πρόσημο. Οι συμμετέχοντες, τουλάχιστον για την εποχή που εξετάζουμε, ανήκαν στα ανώτερα κοινωνικά στρώματα. Παρ' όλα αυτά, όπως υποστηρίξαμε στο παρόν άρθρο, η επίδραση που άσκησε ευρύτερα στην κοινωνία ήταν σημαντική.

Κατ' αρχάς, οι αγώνες αυτοκινήτου υπήρξαν παράγοντας επαναχαρτογράφησης του ελληνικού χώρου σύμφωνα με τους όρους της μεταπολεμικής καταναλωτικής κουλτούρας. Η επέκταση των οδικών υποδομών σε ολόκληρη την ελληνική επικράτεια ανασηματοδοτεί την ύπαιθρο ως αντικείμενο πατριδογνωσίας και τουριστικής εκμετάλλευσης, αλλά και ως χώρο «απόδρασης» από τον αστικό «κλοιό», όπως σχολιάζεται στον δημόσιο λόγο. Ταυτόχρονα, η δημόσια επίδειξη των τεχνολογικών δυνατοτήτων του αυτοκινήτου συνιστά παράγοντα διάχυσης εμβληματικών πολιτισμικών και καταναλωτικών προτύπων του μεταπολεμικού

καπιταλισμού στο συλλογικό φαντασιακό: της ένταξης των πρακτικών ελεύθερου χρόνου και της τεχνολογίας στην καθημερινή ζωή ευρέων κοινωνικών στρωμάτων, και της αποθέωσης της ταχύτητας, και της περιπέτειας, ως πολιτισμικών στερεοτύπων με έμφυλη νοηματοδότηση.

Στη σημερινή εποχή τα πρότυπα κινητικότητας έχουν σαφώς αλλάξει χάρη σε νέες συνθήκες: το αίτημα για σύνδεση της τεχνολογίας με τη μακροβιωσιμότητα και την αειφορία, η αμφισβήτηση της πρωτοκαθεδρίας της πετρελαϊκής οικονομίας στην αυτοκινητοβιομηχανία, η μετάθεση σε νέα μοντέλα κινητικότητας που περιλαμβάνουν τη χρήση αλλά όχι απαραίτητα την ιδιοκτησία αυτοκινήτου (μέσω βραχυχρόνιας μίσθωσης που είναι διαθέσιμη μέσω εφαρμογών λογισμικού), ο κλωνισμός -κατ' επέκταση- του προτύπου του αυτοκινήτου ως εμβληματικού καταναλωτικού προϊόντος, και η προβολή προτύπων συμπερίληψης ως προς τις έμφυλες νοηματοδοτήσεις των κινητικότητων. Σε αυτό το πλαίσιο, οι αγώνες αυτοκινήτου σίγουρα δεν διαθέτουν την αίγλη που διέθεταν κατά την εποχή που εξετάζουμε. Υπό αυτήν την έννοια, ο μηχανοκίνητος αθλητισμός της περιόδου 1950-1970 συνιστά εμβληματική περίπτωση ενός παραδειγματικού μοντέλου κινητικότητων που κυριάρχησε κατά τον προηγούμενο αιώνα, αλλά πλέον βρίσκεται σε διαδικασία μετάβασης, αν όχι υπέρβασης. Για τον λόγο αυτόν, όπως προσπαθήσαμε να δείξουμε στο παρόν άρθρο, παρουσιάζει ιδιαίτερο ερευνητικό ενδιαφέρον.

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

- Αποστολίδης, Σ. (2002). *Ειδική μου διαδρομή*. Ύψιλον/βιβλία.
- Βλάχος, Α. (2016). *Τουριστική ανάπτυξη και δημόσιες πολιτικές στην σύγχρονη Ελλάδα (1914 – 1950): η ανάδυση ενός νεωτερικού φαινομένου*. Κέρκυρα-Economia Publishing.
- Γραμματικόπουλος, Ν. (1981). *Η Ακρόπολη ... σε τροχούς*. <https://www.youtube.com/watch?v=Gq9kPbggQM4&t=165s> (ανακτήθηκε 19/8/2024).
- Ζαλμάς, Ν. (2003). *50 Χρόνια Acropolis rally και άλλες ιστορίες*.
- Καφάογλου, Η. (2013). *Ελληνική αυτοκίνηση. Άνθρωποι, οχήματα, αγώνες. 1900 – 1940*. Ύψιλον/βιβλία.
- Νικολακάκης, Μ. (2017). *Μοντέρνα Κίρκη. Τουρισμός και ελληνική κοινωνία την περίοδο 1950-1974*. Αλεξάνδρεια.
- Ξιφαράς, Δ. (1995). Η ελληνική εθνικιστική ιδεολογία στο Μεσοπόλεμο. *Θέσεις*, 53, 1-14.
- Παπαζαφειροπούλου, Α.Σ. (2024). *Οδικά δίκτυα και κουλτούρα του αυτοκινήτου στην Ελλάδα, 1940-1980. Χώρος, κινητικότητα, τεχνολογίες*. Ύψιλον/βιβλία.
- Ladd, B. (2012). *Αυτοκινητοφοβία. Αγάπη και μίσος στον αιώνα της αυτοκίνησης* (μετάφρ.: Γ. Ιωαννίδης). Εκδόσεις του Εικοστού Πρώτου.

Ξενόγλωσση

- Barthes, R. (1970). *The Eiffel Tower and other mythologies*.
- Dant, T. (2004). The driver-car. *Theory, Culture and Society*, 21, 61-80.
- Freund, F. (1993). *The ecology of the automobile*. Black Rose Books.
- Horvath, R. (1974). Machine-space. *The Geographical Review*, 64, 167-168.
- Jain, S.S. (2005). Violent submission: Gendered automobilities. *Cultural Critique*, 61, 186-214.
- Karampatsos, C. (2017). Efrosini crossing Syngrou Avenue. Automobile accidents and the introduction of the automobile in Greece (1900-1910). In S. Arapostathis & T. Tympas (Eds.), *History of Technology. Special Issue: History of Technology in Greece from the Nineteenth to the Twenty-first Century*, 33, 255-280.
- Lerman, N. E., Oldenziel, R. & Mohun, A. P. (Eds.) (2003). *Gender and technology*. The Johns Hopkins University Press.
- Lucsko, D. (2008). *The business of speed. The Hot Rod Industry in America, 1915-1990*. The Johns Hopkins University Press.
- Nikolakakis, M. (2015). Representations and social practices of alternative tourists in post-war Greece to the end of the Greek military Junta. *Journal of Tourism History*, 7, 5-17.
- Papazafeiropoulou, A.S., Vattes K., & Zacharopoulou K. (2017). Technology for travelling pleasures and experiences: Transportation and the construction of postwar Greece as a tourist destination. In S. Arapostathis & T. Tympas (Eds.), *History of Technology. Special Issue: History of Technology in Greece from the Nineteenth to the Twenty-first Century*, 33, 299-326.

- Scharff, V. (1992). *Taking the wheel: Women and the coming of the motor age*. University of New Mexico Press.
- Schipper, F. (2009). *Driving Europe. Building Europe on roads in the twentieth century*. Foundation for the History of Technology, Technical University of Eindhoven, Alkmaar.
- Schivelbusch W. (1986). *The railway journey: trains and travel in the nineteenth century*. Blackwell.
- Seiler, C. (2009). *Republic of drivers. A cultural history of automobility in America*. The University of Chicago Press.
- Urry, J. (1990). *The tourist gaze*. Sage.

Πηγές

- Ανυπόγραφο (1951). Χ.τ., *Επιθεώρησις Shell*, 19-20.
- Ανυπόγραφο (1952). Χ.τ., *Επιθεώρησις Shell*, 6-7.
- Ανυπόγραφο (1953). Χ.τ., *Εμπρός*, 29.7.1953
- Ανυπόγραφο (1956). Χ.τ., *Το Βολάν*, 2, 8-12.
- Ανυπόγραφο (1956). Χ.τ., *Το Βολάν*, 6, 4.
- Ανυπόγραφο (1957). Χ.τ., *Το Βολάν*, 18-19, 5.
- Ανυπόγραφο (1958). Χ.τ., *Το Βολάν*, 33-34, 11-12.
- Ανυπόγραφο (1958). Χ.τ., *Το Βολάν*, 37-38, 8.
- Ανυπόγραφο (1958). Χ.τ., *Το Βολάν*, 39-40, 6.
- Ανυπόγραφο (1959). Χ.τ., *Το Βολάν* 58-59, 20-22.
- Ανυπόγραφο (1960). Χ.τ., *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, 49, 6-7.
- Ανυπόγραφο (1960). Χ.τ., *Το Ιδιωτικόν Ι.Χ. Αυτοκίνητον*, 14-16.
- Ανυπόγραφο (1963). Χ.τ., *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, 87, 11-15.
- Ανυπόγραφο (1963). Χ.τ., *Το Ιδιωτικόν Ι.Χ. Αυτοκίνητον*, 91, 8.
- Ανυπόγραφο (1963). Χ.τ., *Το Ιδιωτικόν Ι.Χ. Αυτοκίνητον*, 92-93, 5.
- Ανυπόγραφο (1964). Χ.τ., *Το Βολάν*, 109-110, 10-14.
- Ανυπόγραφο (1964). Χ.τ., *Το Βολάν*, 112, 15-17.
- Ανυπόγραφο (1964). Χ.τ., *Το Βολάν*, 114, 13-15.
- Ανυπόγραφο (1964). Χ.τ., *Το Βολάν*, 118, 24.
- Ανυπόγραφο (1964). Χ.τ., *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, 100, 16.
- Ανυπόγραφο (1964). Χ.τ., *Το Ιδιωτικόν Αυτοκίνητον Ι.Χ.*, 99, 13.
- Ανυπόγραφο (1964). Χ.τ., *Το Ιδιωτικόν Ι.Χ. Αυτοκίνητον*, 98, 4.
- Ανυπόγραφο (1966). Χ.τ., *Νέο Αυτοκίνητο*, 133-134, 61.
- Ανυπόγραφο (1966). Χ.τ., *Νέο Αυτοκίνητο*, 135-136, 127-128.
- Ανυπόγραφο (1968). Χ.τ., *Το Νέο Αυτοκίνητο*, 165-166, 49.
- Ανυπόγραφο (1971). Χ.τ., *Νέο Αυτοκίνητο*, 192, 52-55.
- Ανυπόγραφο (1971). Χ.τ., *Νέο Αυτοκίνητο*, 193, 184-187.
- Ανυπόγραφο (1971). Χ.τ., *Νέο Αυτοκίνητο*, 198, 75-78.
- Ανυπόγραφο (1971). Χ.τ., *Νέο Αυτοκίνητο*, 206, 75-78.
- Ανυπόγραφο (1971). Χ.τ., *Νέο Αυτοκίνητο*, 207, 30.

Ανυπόγραφο (1971). Χ.τ., *Το Νέο Αυτοκίνητο*, 198, 41-43.

Ανυπόγραφο (1973). Χ.τ., *Νέο Αυτοκίνητο*, 218, 42-43.

Ανυπόγραφο (1978). Χ.τ., *4 Τροχοί*, 98, 84-86.

Ανυπόγραφο (1979). Χ.τ., *4 Τροχοί*, 106, 116.

Απέργης, Ν. Ι. (1938). Η οδός Βύρωνος προς την Ελλάδα. *Τεχνικά Χρονικά*, 13, 563-565.

Λουκάτος, Δ. (1965). Πρόλογος στην έκδοση του 1962. *Τουριστικός οδηγός για την Ελλάδα*.
Οργανισμός Τουριστικών Εκδόσεων Ο.Ε.

Μάνος, Α. (1935). Ο τουρισμός εν Ελλάδι. *Τεχνικά Χρονικά*, 78, 347-355.

Τσολάκης, Π. (1965). *50 Ετών Δράσις του κ. Κώστα Κιτσίκη. 1913 – 1963*.

Motorsports and tourism in Greece, during 1950-1970

Alexia-Sofia Papazafeiropoulou

Abstract

The paper presents the relationship between motor sports and tourism in 1950-1970, Greece. It uses the hypothesis that automobility was one of the most important factors for tourism development in the 20th century, concerning both space reconstruction through road infrastructure and ideological and symbolic reconstruction. Within this context, motorsports have played an important role. Even though is mainly an upper-class sport, car races have been a popular spectacle that celebrated automobile technology and promoted two emblematic modernity cultural standards in collective imagination: individual mobility as a form of freedom, and speed. Moreover, motorsports have contributed to fostering Greek nature as a destination, for both internal and international tourism. The paper's research has been based on archive sources of car magazines, as well as on sources of literature for tourism, automobility, and motorsports.

Keywords: motor sports, mobilities, automobility, road infrastructure, speed

Σκανδαλόπετρα: Από τη σπογγαλιεία στον αθλητικό τουρισμό

Μανόλης Τζανάκης

Περίληψη

Η κατάδυση με σκανδαλόπετρα, παραδοσιακή τεχνική σπογγαλιείας των Δωδεκανήσων, κατά την οποία δύτες χρησιμοποιούσαν πέτρα ως μεταβλητό βάρος χωρίς αναπνευστική συσκευή, εγκαταλείφθηκε το δεύτερο μισό του 20ού αιώνα λόγω της έλευσης τεχνολογικών καινοτομιών που επέτρεψαν την υποβρύχια αναπνοή, όπως τα σκάφανδρα. Στο άρθρο εξετάζεται η αναβίωση και μετατροπή της κατάδυσης με σκανδαλόπετρα σε σύγχρονη αθλητική και τουριστική πρακτική, από τα τέλη του 20ού αιώνα, αναγνωρισμένη πλέον από διεθνείς ομοσπονδίες (AIDA, CMAS). Σκοπός του άρθρου είναι η ανάδειξη των πολιτιστικών και συμβολικών μετασχηματισμών της σκανδαλόπετρας από σπογγαλιευτική μέθοδο σε σύμβολο τοπικής κληρονομιάς και τουριστικό προϊόν. Βασικό συμπέρασμα αποτελεί πως η κατάδυση με σκανδαλόπετρα μετατράπηκε σε διακύβευμα μεταξύ νησιωτικών κοινοτήτων που επιδιώκουν τη συμβολική της οικειοποίηση αλλά και ενίσχυση πρακτικών που αποφέρουν οικονομικά οφέλη, ιδίως μέσω του τουρισμού. Η αθληματοποίηση της κατάδυσης με σκανδαλόπετρα συνοδεύεται από αυστηρά πρωτόκολλα ασφαλείας και τυποποίησή της, ταυτόχρονα με την ανάδειξη των ιστορικών στοιχείων της πρακτικής μέσω ποικίλων μνημονικών εκδηλώσεων. Οι σύγχρονοι αγώνες και τα αντίστοιχα φεστιβάλ αναδεικνύουν τον υβριδικό χαρακτήρα της σκανδαλόπετρας αφενός ως συμβόλου πολιτισμικής κληρονομιάς και αφετέρου ταυτόχρονα ως σύγχρονου αθλητικού τύπου θεάματος, συνδυάζοντας ανταγωνισμό, αναψυχή και τουριστική εμπορευματοποίηση.

Λέξεις κλειδιά: σκανδαλόπετρα, ελεύθερη κατάδυση, τουρισμός, σπογγαλιεία, αθληματοποίηση

1. Εισαγωγή: η κατάδυση με σκανδαλόπετρα με σκοπό τη σπογγαλιεία και η παρακμή της

Η σκανδαλόπετρα υπήρξε ένα καταδυτικό εργαλείο που χαρακτήριζε τη σπογγαλιεία στο Αιγαίο, ιδιαίτερα στις σπογγαλιευτικές κοινότητες της Σύμης, της Καλύμνου αλλά και της ευρύτερης περιοχής των Δωδεκανήσων. Η πρακτική αυτή, ενσωματωμένη στην αλιευτική κουλτούρα αυτών των νησιών, ασκούνταν έως τα μέσα του 19ου αιώνα αποκλειστικά από ελεύθερους δύτες, τους «γυμνούς δύτες», που κατέβαιναν γρήγορα και σε μεγάλα βάθη χρησιμοποιώντας τη σκανδαλόπετρα, μια βαριά πέτρα, προκειμένου να συλλέξουν σφουγγάρια. Η σκανδαλόπετρα, λειτουργώντας ως υποβοηθητικό βάρος, διευκόλυνε το «γυμνό» δύτη να καταδυθεί και να παραμείνει για ένα διάστημα στο βυθό, κρατώντας την ανάσα του, δηλαδή χωρίς να αξιοποιεί καμία αναπνευστική συσκευή, προκειμένου να συλλέξει σφουγγάρια για εμπορική χρήση. Πρόκειται για ένα είδος «κατάδυσης με μεταβλητό βάρος», μιλώντας με σύγχρονους όρους της αθλητικής κατάδυσης, η οποία βασίζεται στη χρησιμοποίηση μίας πέτρας δεμένης με ένα σχοινί. Η άλλη άκρη του σχοινιού ελέγχεται από ένα άλλο άτομο, το οποίο βρίσκεται πάνω σε μια βάρκα ή καΐκι. Ο σύντροφος αυτός του δύτη, ο «κολαουζέρης», τον παρατηρεί από τη βάρκα και τον ανασύρει μαζί με την πέτρα και τα υποβρύχια λάφυρα, τα σφουγγάρια (Terzi, 2020, σελ. 11).

Η χρήση της σκανδαλόπετρας περιορίστηκε σταδιακά από τα τέλη του 19ου αιώνα και εγκαταλείφθηκε μεταγενέστερα, στις πρώτες δεκαετίες μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Αιτία αποτέλεσε η έλευση αρχικά των καταδυτικών σκαφάνδρων, τα οποία χρησιμοποιήθηκαν στα Δωδεκάνησα από τα τέλη του 19ου αιώνα και αργότερα άλλων συναφών τεχνολογικών καινοτομιών που επέτρεψαν την υποβρύχια αναπνοή και βελτίωσαν την παραγωγικότητα της σπογγαλιείας (Ολυμπίτου, 2014). Η Κάλυμνος, κυρίως, και η Σύμη, και άλλες περιοχές των Δωδεκανήσων, δευτερευόντως, συνιστούσαν την περίοδο από τα μέσα του 19ου αιώνα έως και το τρίτο τέταρτο του 20ού ένα κέντρο σπογγαλιείας, επεξεργασίας και εμπορίας σπόγγων με διεθνείς απολήξεις. Οι δύτες που χρησιμοποιούσαν τη σκανδαλόπετρα έγιναν σύμβολα της αντοχής και της βαθιάς σχέσης της περιοχής με τη θάλασσα, παρά το ότι σταδιακά η χρήση της σκανδαλόπετρας εγκαταλείπονταν προς όφελος των προηγμένων τεχνικοεπιστημονικών εφαρμογών. Τα βάθη κατάδυσης με σκανδαλόπετρα κυμαίνονταν συνήθως μεταξύ 40 και 50 μέτρων, με τους δύτες να διακινδυνεύουν συχνά τη ζωή τους σε βαθύτερες καταδύσεις,

χωρίς άλλο εξοπλισμό, πλην της σκανδαλόπετρας¹. Η χρήση της πέτρας επέτρεπε ταχείες καταβάσεις, και η υποστήριξη από τον κολαουζέρη, που ήλεγχε το σχοινί που ήταν συνδεδεμένο με τον δύτη, γρήγορες και στο μέτρο του δυνατού ασφαλείς αναβάσεις.

Εικόνα 1: Πίνακας ζωγραφικής ο οποίος αναπαριστά κατάδυση με σκανδαλόπετρα με σκοπό τη σπογγαλιεία. Στον γυμνό δύτη επιτίθεται ένας καρχαρίας. Έργο του Ιωάννη Χειλά, Ναυτικό Μουσείο Καλύμνου.



Ήδη από τα μέσα του 19ου αιώνα, εν μέσω της βιομηχανικής επανάστασης, οι μηχανικοί ενέτειναν τις προσπάθειές τους για την κατασκευή ολοκληρωμένων, αποτελεσματικών και εμπορικά βιώσιμων τεχνικών εφαρμογών που θα επέτρεπαν την υποβρύχια αναπνοή για διάφορους οικονομικούς σκοπούς. Ο πρόδρομος του σύγχρονου εξοπλισμού κατάδυσης εμφανίστηκε με τη μορφή των καταδυτικών σκαφάνδρων. Πολλαπλοί τύποι καταδυτικών σκαφάνδρων αναπτύχθηκαν και χρησιμοποιήθηκαν σταδιακά σε οικονομικούς, επαγγελματικούς και αλιευτικούς

¹ Μια ενδεικτική και ιστορικά τεκμηριωμένη διάσημη κατάδυση με σκανδαλόπετρα είναι αυτή του Γεώργιου Χατζή του Στάθη, γνωστού και ως Χατζηστάθη. Στις 14 Ιουλίου 1913, βούτηξε με μια σκανδαλόπετρα 14 κιλών στα ανοιχτά της Καρπάθου, σε βάθος 83 μέτρων, προκειμένου να ανασύρει τη χαμένη άγκυρα του ιταλικού θωρηκτού Reggina Margherita. Ο γιατρός του πλοίου παρέχει λεπτομερείς πληροφορίες για το περιστατικό καθώς και για τη φυσιολογία του Χατζηστάθη, ενός μέσου σωματότυπου άνδρα από την περιοχή με πολλά προβλήματα στα αυτιά λόγω των πολλών καταδύσεων.

τομείς, όπως η σπογγαλιεία (Γεράκης, 2019· Ολυμπίτου, 2014). Η εισαγωγή του κλασικού καταδυτικού σκαφάνδρου αρχικά, αργότερα του συστήματος Fernex και του συστήματος τύπου ναργιλέ -συστήματα και τα δύο αναπνοής μέσω σωλήνα που τροφοδοτεί τον δύτη με αέρα υπό πίεση από την επιφάνεια, χωρίς τη χρήση του σκαφάνδρου που είχε μεγάλο βάρος και δυσκόλευε τις κινήσεις (Ολυμπίτου, 2014)- στη σπογγαλιεία των Δωδεκανήσων, μετασχημάτισε ολόκληρη την κοινωνική οργάνωση των σπογγαλιευτικών κοινοτήτων και μετέτρεψε τη δραστηριότητα σε έντονα επαγγελματική και μεγάλης κλίμακας, ενταγμένη, όπως ειπώθηκε παραπάνω, σε ένα παγκόσμιο κύκλωμα συλλογής, επεξεργασίας και εμπορίας σπόγγων (Russel, 1965· 1967·1968· 1976).

Οι καταδύσεις για σφουγγάρια οργανώθηκαν σταδιακά σε μεγάλες ομάδες, βασισμένες σε στολίσκους σκαφών, με πληρώματα που αποτελούνταν αποκλειστικά από άνδρες, οι οποίοι μετανάστευαν περιοδικά στις μακρινές ακτές της βόρειας Αφρικής και σε άλλες ακμάζουσες σε σφουγγάρια περιοχές στη Μεσόγειο Θάλασσα (Ολυμπίτου, 2014, σελ. 24). Παράλληλα, παρήκμασε σταδιακά η πρακτική της κατάδυσης με σκανδαλόπετρα, η οποία δεν μπορούσε να ανταγωνιστεί την κατάδυση με τη χρήση των νέων τεχνολογικών εφαρμογών. Οι κίνδυνοι των παρατεταμένων καταδύσεων σε μεγάλα βάθη με τη χρήση προηγμένων τεχνολογικών εφαρμογών, η παράλυση και οι αιφνίδιοι θάνατοι, ήταν αποτέλεσμα της άγνοιας ή της μη τήρησης των κανόνων αποσυμπίεσης, υπερβάσεις που επιβάλλονταν από ανάγκη, καθώς επρόκειτο κυρίως για μια οικονομική βιοποριστική δραστηριότητα (Ζώτος, 1904· Catsaras, 1888, 1889· Ολυμπίτου, 2012, σελ. 16· Kalafatas, 2003, σελ. 32-32). Η σπογγαλιεία μπόλιασε το συλλογικό φαντασιακό με ιστορίες ηρώων των βυθών, ανεξάρτητα από τα τεχνικά μέσα που κατά καιρούς χρησιμοποιήθηκαν, και τροφοδότησε με ιστορίες, μύθους, κατορθώματα και πολλά δράματα (θανάτους και αναπηρίες λόγω της «νόσου των δυτών», δηλαδή της εμβολής αζώτου) που αργότερα έγιναν η πρώτη ύλη για μια ποικιλοτρόπως υπό διακύβευση κληρονομιά.

2. Η αθληματοποίηση της σκανδαλόπετρας

Από τα τέλη του 20ού αιώνα και εφεξής η πρακτική της κατάδυσης με σκανδαλόπετρα αποκτά νέες σημασίες και χρήσεις, αρχικά στο πλαίσιο της ανταγωνιστικής κατάδυσης, όταν αναγνωρίζεται και τυπικά από την CMAS (Confédération Mondiale des Activités Subaquatiques)² ως ιδιαίζουσα μορφή ελεύθερης κατάδυσης, αλλά

² Όπως αναφέρεται στην επίσημη ιστοσελίδα της, στην κατηγορία «Ελεύθερη κατάδυση. «Η σκανδαλόπετρα αποτελεί ένα είδος ελεύθερης κατάδυσης αναψυχής με ιστορικές ρίζες. Η ονομασία προέρχεται από τις ελληνικές λέξεις “σκανδάλι” (trigger) και “πέτρα” (stone). Αυτή ακριβώς η πέτρα (συνήθως μια μαρμάρινη

και από την Ελληνική Ομοσπονδία Υποβρύχιας Δραστηριότητας και Αθλητικής Αλιείας (Ε.Ο.Υ.Δ.Α.)³. Στα τέλη του 20ού αλλά κυρίως στις αρχές του 21ου αιώνα, η σκανταλόπετρα γνώρισε μια απρόσμενη αναγέννηση, όχι πια ως μέθοδος σπογγαλιείας, αλλά ως μορφή αγωνιστικής ελεύθερης κατάδυσης. Η ανανέωση του ενδιαφέροντος για αυτή την, όπως κατανοήθηκε, «αυθεντικά ελληνική» τεχνική οφείλεται πρωτίστως σε Έλληνες ελεύθερους δύτες και ανθρώπους που ασχολούνταν με τη θάλασσα και τον πολιτισμό της, οι οποίοι αναγνώρισαν σε αυτήν μια ζωντανή γέφυρα της σύγχρονης παγκοσμιοποιημένης αθλητικής δραστηριότητας με την εγχώρια πολιτισμική κληρονομιά, αλλά και μια νέα πρόκληση για την αναγέννηση της τοπικής ναυτικής κουλτούρας των νησιών.

Προηγήθηκαν σποραδικές προσπάθειες αναβίωσης της εν λόγω τεχνικής, κυρίως στην Κάλυμνο, με ανεπίσημες επιδείξεις κατάδυσης με σκανδαλόπετρα, μετά την παρακμή της χρήσης της στη σπογγαλιεία, αρχικά λόγω της εισαγωγής τεχνολογικών εφαρμογών αιχμής όπως αυτή του σκάφανδρου αλλά και λόγω της γενικότερης παρακμής της σπογγαλιείας εξαιτίας της μείωσης της ζήτησης για φυσικά σφουγγάρια και της ασθένειας που οδήγησε στον περιορισμό του πληθυσμού τους στη Μεσόγειο (Voultsiadou, Koutsoubas & Achparaki, 2008). Αυτές οι πρώιμες εκδηλώσεις αναβίωσης ήταν εστιασμένες στη σύνδεση αυτής της καταδυτικής πρακτικής με την τοπική κουλτούρα, ήταν εκείνες επίσης που φαίνεται να έθεσαν τις βάσεις για τη μεταγενέστερη αθλητική της μετουσίωση. Απόμαχοι αλλά και εν ενεργεία σπογγαλιείς επιδείκνυαν τις δεξιότητές τους, διατηρώντας την τεχνική ζωντανή στη συλλογική μνήμη.

Σταδιακά, έγινε προσπάθεια από Δωδεκανήσιους λόγιους που αγαπούσαν τη θάλασσα και τις τοπικές ναυτικές παραδόσεις να αναβιώσει η χρήση της σκανδαλόπετρας στο πλαίσιο του καταδυτικού αθλητισμού. Ένας τρόπος ήταν η θέσπιση άτυπων, στην αρχή, αγώνων κατάδυσης με σκανδαλόπετρα, προσκαλώντας θρύλους των καταδύσεων να βουτήξουν στα ελληνικά νερά χρησιμοποιώντας σκανδαλόπετρα. Ο διάσημος Ιταλός δύτες Umberto Pelizzari καταδύθηκε στις 12 Σεπτεμβρίου 1988, στο ίδιο σημείο που ανασύρθηκε η άγκυρα του ιταλικού πλοίου

πλάκα) αποτελεί τη βάση της συγκεκριμένης πρακτικής. Ο/η αθλητής/τρια καταδύεται με τη βοήθεια της πέτρας, η οποία είναι δεμένη σε σχοινί. Η σκανδαλόπετρα είναι ομαδικό άθλημα: ένας/μία αθλητής/τρια καταδύεται, ενώ ο/η δεύτερος/η παραμένει στην επιφάνεια. Όταν ο/η πρώτος/η φτάσει στο επιθυμητό βάθος, ο/η δεύτερος/η ξεκινά να τον/την ανασύρει» (μετάφραση του συγγραφέα, βλ. <https://archives.cmas.org/apnoea/about-2012032621> ανακτήθηκε 13.5.2025).

3 Στο τρέχον καταστατικό της (2010) στο άρθρο 2 «Σκοπός -Μέσα επίτευξης του σκοπού- Αυτοτέλεια Ομοσπονδίας», αναφέρεται ρητά ότι «Η Ομοσπονδία έχει για σκοπό την καλλιέργεια και ανάπτυξη...» μεταξύ άλλων και της σκανδαλόπετρας.

από τον Χατζηστάθη, σε βάθος 100 μέτρων, μόνο με το μαγιά του και κρατώντας στα χέρια μια σκανταλόπετρα 7 κιλών, προς τιμή των Ελλήνων σφουγγαράδων⁴. Τον Σεπτέμβριο του 2007, η Κάλυμνος φιλοξένησε τους πρώτους σύγχρονους Αγώνες Ελεύθερης Κατάδυσης με Σκανδαλόπετρα, συνοδευόμενους από σεμινάρια για την εκπαίδευση των συμμετεχόντων στην παραδοσιακή αυτή τεχνογνωσία. Η διοργάνωση βασίστηκε στην ιδέα ότι μια αρχαία τεχνική μπορεί να εφαρμοστεί με ασφάλεια, υπό την προϋπόθεση κατάλληλης εκπαίδευσης και επίβλεψης, με σαφή προσδιορισμό των τεχνολογικών βοηθημάτων, τα οποία παρέπεμπαν στη παραδοσιακή χρήση της στη σπογγαλιεία.

Το 2010, το άθλημα γνώρισε διεθνή αναγνώριση με τη διεξαγωγή του πρώτου Διεθνούς Τουρνουά Ελεύθερης Κατάδυσης με Σκανταλόπετρα, στον κόλπο του Αγίου Παύλου, στη Λίνδο της Ρόδου, με τη συμμετοχή ελεύθερων δυτών από όλο τον κόσμο («Open Games Skandalopetra 2010»)⁵. Οι διαγωνιζόμενοι αγωνίζονταν σε ζευγάρια, βουτηχτής και κολαουζέρης, μια μορφή δυαδικής ομάδας που παρέπεμπε στην παραδοσιακή δυάδα σπογγαλιεία και μέλος του πληρώματος επιφανείας των σπογγαλιευτικών καϊκιών. Σε αυτούς τους αγώνες ο Αυστριακός δύτες Herbert Nitsch, ο οποίος κατέχει έως σήμερα πλείστα παγκόσμια ρεκόρ κατάδυσης, καταδύθηκε με σκανδαλόπετρα στα 107 μέτρα, γεγονός που αναγνωρίστηκε ως το πρώτο παγκόσμιο ρεκόρ αυτού του τύπου κατάδυσης. Χρησιμοποιώντας πέτρα 11 κιλών, καταδύθηκε για 3 λεπτά και 57 δευτερόλεπτα. Η επίσης ήδη παγκόσμια πρωταθλήτρια σε άλλα είδη κατάδυσης Βραζιλιάνα Karol Meyer σημείωσε ομοίως το πρώτο παγκόσμιο ρεκόρ γυναικών κατάδυσης με σκανδαλόπετρα, στα 61,5 μέτρα, διάρκειας ενός λεπτού και 48 δευτερολέπτων. Απέδωσε την επιτυχία της στην παρουσία και καθοδήγηση του Καλύμνιου γιατρού Νίκου Τρικοίλη (με ειδικότητα στην καταδυτική-υπερβαρική ιατρική), ο οποίος πρωτοστάτησε στην αναβίωση της εν λόγω καταδυτικής τεχνικής ως σύγχρονου αθλήματος⁶.

4 Βλ. <https://www.youtube.com/watch?v=7Dx-RF1jy6c>

5 <https://www.deeperblue.com/everything-old-is-new-again-skandalopetra/> (ανακτήθηκε 10.6.2025).

6 Οι δηλώσεις της αναφέρονται στην αρχαία καταδυτική παράδοση, με σαφείς ιστορικές αναφορές: «Το ρεκόρ υπήρξε επίσης μια μεγάλη περιπέτεια, μια βουτιά στην ιστορία του αθλητισμού και στους προγόνους μας, οι οποίοι καταδύονταν με μία πέτρα, σε συνθήκες άπνοιας, αναζητώντας τροφή και πλούτη από τον βυθό της θάλασσας. Η ελεύθερη κατάδυση με σκανδαλόπετρα είναι μια τόσο παλαιά πρακτική, που επέζησε μέσα στον χρόνο και παραμένει ίδια όπως την εποχή του Μεγάλου Αλεξάνδρου. Στην Ελλάδα καταγράφηκε το πρώτο παγκόσμιο ρεκόρ στην ελεύθερη κατάδυση, και συγκεκριμένα σε αυτήν τη μορφή της, τη σκανδαλόπετρα, όταν ο Έλληνας σφουγγαράς Χατζής Στάθης, στις 14 Ιουλίου 1913, κατάφερε να ανασύρει μια χαμένη άγκυρα από τον βυθό, που ανήκε στο ιταλικό πολεμικό πλοίο “Regina Margherita”. Ο Χατζής Στάθης καταδύθηκε με μία πέτρα σε βάθος 83 μέτρων, επίδοση που θεωρείται το πρώτο καταγεγραμμένο ρεκόρ ελεύθερης κατάδυσης στην ανδρική κατηγορία.» (μετάφραση του συγγραφέα, βλ. <https://www.deeperblue.com/everything-old-is-new-again-skandalopetra/> ανακτήθηκε 13.5.2025)

Τα τρέχοντα, επίσημα από την παγκόσμια ομοσπονδία (CMAS), ρεκόρ είναι στους άνδρες αυτό του Γερμανού Andreas Güldner, στα 112 μέτρα, και στις γυναίκες στα 68,9 μέτρα, από την Βραζιλιάνα Karol Meyer. Όπως η τελευταία αναφέρει στην επίσημη ιστοσελίδα της⁷, με αφορμή το νέο της παγκόσμιο ρεκόρ που πέτυχε στα νερά της Καραϊβικής το 2012 με κολαουζέρη τον Marcelo Helmers, πρόκειται για μια τεχνική που παραπέμπει στην ιστορία της ελεύθερης κατάδυσης και των αρχαίων Ελλήνων σφουγγαράδων. Έτσι, το αγωνιστικό πλαίσιο κατάδυσης με σκανδαλόπετρα εξελίχθηκε, με θεσμοθέτηση κανόνων και διαδικασιών ασφαλείας, υλοποιώντας το πρότυπο της αθληματοποίησης (Elias και Dunning, 2010), ιδίως μέσω της τυποποίησής της (CMAS, 2015). Η συνεργασία με διεθνείς φορείς επέτρεψε τη δημιουργία επίσημων κατηγοριών ανά ηλικία και βάθος, με αυστηρό πλαίσιο επιτήρησης των αγώνων. Ο εξοπλισμός παρέμεινε μινιμαλιστικός, με χρήση μόνο κλιπ μύτης για την εξίσωση της πίεσης, ώστε να διατηρηθεί η αναφορά στην αυθεντικότητα της καταδυτικής μεθόδου⁸.

Ο ρόλος της CMAS και των συνδεδεμένων με αυτήν ομοσπονδιών υπερβαίνει την απλή επικύρωση του αθλήματος. Μέσω της αναγνώρισής της, προσφέρεται ένα θεσμικό πλαίσιο για την ομοιογενή αξιολόγηση, την τήρηση προτύπων ασφαλείας και την επίσημη επικύρωση των ρεκόρ. Ενδεικτικά, αξιωματούχοι της CMAS ήταν παρόντες σε καταδύσεις υψηλού κύρους, όπως το ρεκόρ των 107 μέτρων του Herbert Nitsch, προκειμένου να διασφαλίσουν τη συμμόρφωση με τους κανονισμούς και να πιστοποιήσουν επίσημα το επίτευγμα. Παράλληλα, εθνικές ομοσπονδίες έχουν ενσωματώσει τη σκανδαλόπετρα στα πρωταθλήματά τους ή σε ειδικές διοργανώσεις. Ως αποτέλεσμα, οι αθλητές μπορούν να προπονούνται και να αγωνίζονται επίσημα στο άθλημα υπό την αιγίδα των σχετικών ομοσπονδιών, ενώ καταγράφονται παγκόσμια και επί μέρους εθνικά ρεκόρ. Το 2016, ο Έλληνας δύτες Χρόνης Χλίτσιος κατέρριψε το τότε εθνικό ρεκόρ φτάνοντας τα 80,7 μέτρα.

Η υποστήριξη της CMAS και εθνικών ομοσπονδιών μετέτρεψε τη σκανταλόπετρα από μια περιθωριακή αναβίωση σε αναγνωρισμένο αγώνισμα ελεύθερης κατάδυσης. Εξίσου σημαντική είναι η θεσμική αναγνώριση ως παράγοντας που άνοιξε τον δρόμο για τη χρηματοδότηση και την προβολή των αγώνων. Διοργανώσεις μπορούν πλέον να συγχρηματοδοτούνται από τοπικές αρχές ή ακόμη και από ευρωπαϊκά προγράμματα, καθώς εντάσσονται επισήμως στο πλαίσιο, αφενός, του αθλητισμού και, αφετέρου, της ποικιλοτρόπως αξιοποιήσιμης τοπικής πολιτισμικής κληρονομιάς

7 Βλ. <https://www.karolmeyer.com.br/post/2016/02/12/karol-meyer-skandalopetra-world-record-female-category>.

8 Βλ. Δελτίο Τύπου: «Τι χρειάζομαι; Αγώνες Ε/Κ με σκανταλόπετρα», 1-5 Σεπτεμβρίου, Κάλυμνος, 2007.

(πράγματι, ορισμένοι πρόσφατοι αγώνες σκανταλόπετρας έχουν βασιστεί εν μέρει σε κονδύλια προερχόμενα από την ΕΕ με σκοπό την πολιτιστική προβολή).

Κατά τη δεκαετία του 2010, διάφορα νησιά, πρώτα απ' όλα η Κάλυμνος, η Σάμος, η Κάρπαθος και η Ρόδος, φιλοξένησαν διοργανώσεις, υπό μορφή φεστιβάλ, βασισμένα στην ώσμωση της αθληματοποίησης της εν λόγω καταδυτικής πρακτικής και της θεώρησής της ως σημαντικής πολιτιστικής κληρονομιάς. Η θεώρησή της ως σημαντικού πολιτισμικού πόρου που μπορεί να αξιοποιηθεί εμπορικά, καθώς και ως πρακτικής που συνάδει με τις πλέον σύγχρονες, επίσης εμπορεύσιμες, πολυαισθητηριακές εμπειρίες, θα την εντάξει σταδιακά στον κόσμο του τουρισμού. Πριν από αυτό, όμως, η σκανδαλόπετρα θα έπρεπε να καθιερωθεί ως αξιομνημόνευτο σύμβολο του παρελθόντος.

3. Από την αθληματοποίηση στην κληρονομοποίηση της σκανδαλόπετρας

Η διαδικασία του κληρονομοποίησης είναι εμφανής στην περίπτωση της αξιοποίησης της σκανταλόπετρας ως τμήμα της άυλης πολιτισμικής κληρονομιάς των πρώην αλιευτικών κοινοτήτων. Όπως αναφέρει η σελίδα Visit Greece⁹, η σκανταλόπετρα αποτελεί σύμβολο της σύνδεσης του παρελθόντος με το μέλλον, αναδεικνύοντας την καταδυτική ιστορία, ιδίως της Καλύμνου, μέσα από νέες μορφές:

Η θάλασσα της Καλύμνου απέραντη· βαθυγάλανη· γεμάτη κρυμμένα μυστικά και ιστορίες ναυτοσύνης στα όρια του μύθου, αντρώνει στα σπλάχνα της τους φημισμένους σφουγγαράδες. Ατρόμητα παλικάρια, που παλεύουν με τα στοιχεία της για να ανακαλύψουν, εκεί στα άδυτα των βυθών, τους κρυμμένους της θησαυρούς.

Η νέα αυτή συμβολική πλαισίωση, η οποία συνδέεται οργανικά με την αθληματοποίηση της εν λόγω μορφής κατάδυσης, υποτίθεται ότι αναφέρεται στην αυθεντικότητα της παράδοσης, ενώ, παράλληλα, την προσαρμόζει στις σύγχρονες αξιακές απαιτήσεις του τουρισμού και του αθλητισμού, όπως η βιωσιμότητα και η οικολογική ευαισθησία, ως μίας πρακτικής που δεν διαταράσσει το υποβρύχιο οικοσύστημα. Πρόκειται για μια σύνδεση, τυπική στον 21ο αιώνα, η οποία αποτελεί στοιχείο μιας επιταχυνόμενης μετατροπής δραστηριοτήτων με πρακτικό προσανατολισμό σε αξιομνημόνευτες πρακτικές του παρελθόντος (Handler & Linnekin, 1984). Πρακτικές που συνδράμουν στη συγκρότηση τοπικών συλλογικών

⁹ https://www.visitgreece.gr/el/inspirations/sponge_harvesters_from_kalymnos/ (ανακτήθηκε 10.6.2025).

ταυτοτήτων με τη διαμεσολάβηση του αθλητισμού (Giulianotti, 2015).

Η ανάπτυξη θεσμών, κανονισμών και δράσεων, ειδικών εκδόσεων και ενεργών κοινωνικών δικτύων με στόχο όχι την «εξερεύνηση» των βυθών αλλά τη «διατήρηση» των καταδυτικών και αλιευτικών παραδόσεων (που νοούνται ως θεμελιώδη στοιχεία της πολιτιστικής κληρονομιάς), πολλαπλασιάστηκε από τα τέλη του 20ού και τις αρχές του 21ου αιώνα (Dahles, 2004). Συχνά, το ενδιαφέρον για τη διατήρηση της καταδυτικής κληρονομιάς έχει άλλοτε τοπική εμβέλεια, όπως στην περίπτωση της σπογγαλιείας στην Κάλυμνο, άλλοτε εθνική και ενίοτε παγκόσμια. Η καταδυτική κληρονομιά αποτελεί ιδεοτυπική περίπτωση αυτού που οι Hobsbawm και Ranger (2004) περιγράφουν ως επινοημένη παράδοση¹⁰. Ωστόσο, αν και αποτελεί μέρος της μακράς ιστορίας της δημιουργίας παραδόσεων κατά τους νεώτερους χρόνους, η επινοήση της καταδυτικής κληρονομιάς έχει τις ιδιαιτερότητές της, καθώς ενσωματώνεται σε μια ενεργή και συνεχώς διευρυνόμενη αθλητική καταδυτική πραγματικότητα, η οποία, με τη σειρά της, αποτελεί τμήμα μιας παλέτας δυνάμει ενσώματων εμπειριών προς εμπορευματοποίηση στο πλαίσιο του τουρισμού.

Τα τελευταία χρόνια, έχουν πολλαπλασιαστεί τα μουσεία, τα ιδρύματα και οι οργανισμοί που ασχολούνται με την καταδυτική κληρονομιά, σε πολλές περιοχές του κόσμου. Οι περισσότερες από αυτές τις προσπάθειες ενίσχυσης της συλλογικής καταδυτικής μνήμης έχουν σχετικά πρόσφατο ορίζοντα, είναι μια σχετικά πρόσφατη ανθρώπινη περιπέτεια. Σύγχρονοι οδηγοί περιλαμβάνουν ενότητες για την ιστορία της κατάδυσης και παρέχουν πληροφορίες για τον πρώιμο εξοπλισμό,

¹⁰ Οι εμπειρίες κατάδυσης που προκύπτουν από προηγμένες τεχνολογικές εφαρμογές, εν μέρει φυσικές, κοινωνικο-οικονομικές και μηχανολογικές. Υβρίδια φυσικών εμπειριών και συναισθημάτων, ενσωματωμένα σε πρακτικούς σκοπούς και αποτέλεσμα τεχνολογικών εφαρμογών, εν ολίγοις, συνδυασμοί πραγμάτων και ανθρώπινων δραστηριοτήτων, φύσης και πολιτισμού (Latour, 1991a, 1991b, 2000). Αργότερα θα τροφοδοτήσουν την έμπνευση για τη δημιουργία τραγουδιών και χορών που θα γίνουν αναπόσπαστο τμήμα της λαϊκής κουλτούρας, ως μνημονικές τελετουργίες, όπως οι καλυμνιακές χορογραφίες που σχετίζονται με την ασθένεια των δυτών, μεταφράζοντάς την σε καθημερινή γλώσσα, συμβάλλοντας στη διαμόρφωση μιας ολοένα και πιο αβέβαιης (Ehrenberg, 1991, 1995) και ρευστής υποκειμενικότητας. Ο «χορός του μηχανικού» συμπυκνώνει και συμβολίζει αυτή τη σύγκλιση των ανθρώπων, ως έμβιων όντων, και των πραγμάτων (Hodder, 2014), ως ανθρώπινων τεχνουργημάτων που εγγράφονται σε διαδικασίες νέων μορφών σχέσης με τον εαυτό.

Ο χορός του μηχανικού έχει την αφετηρία του στην έμπνευση ενός Καλύμνιου απόφοιτου της Γυμναστικής Ακαδημίας Φυσικής Αγωγής. Πρωτοεμφανίστηκε το 1952, βάσει της υπόθεσης για το πώς θα χόρευαν οι «πιασμένοι», δηλαδή όσοι πρώην δύτες είχαν χτυπηθεί από τη «νόσο των δυτών», αν ήθελαν να χορέψουν: ο «πιασμένος μηχανικός» μπαίνει στον αποκλειστικά ανδρικό χορευτικό κύκλο, στον οποίο, όμως, δεν μπορεί να ανήκει πλήρως. Σέρνει τα πόδια του, κρατώντας ένα μπαστούνι, ακολουθεί το ρυθμό μόνος του. Στη μέση του κύκλου, οι συγχορευτές τον στηρίζουν όταν σκοντάφτει και κινδυνεύει να πέσει. Ο υποτιθέμενος ημιπαράλυτος σφουγγαράς σέρνει τον χορό με το μπαστούνι του, ενώ τα πόδια του τρέμουν καθώς προσπαθεί να κινηθεί. Πέφτει και σηκώνεται πολλές φορές. Στο τέλος όμως συνέρχεται, πετάει το μπαστούνι και χορεύει δυναμικά όπως οι υπόλοιποι (Ολυμπίτου, 2014, σελ. 368). Σύμβολο επιμονής και αντίστασης στη μοίρα, σύμβολο, επίσης, μιας καταδυτικής πρακτικής που χάνεται στον κόσμο των αξιών χρήσης για να διεκδικήσει τον χώρο της στον κόσμο της εμπορευματοποίησης των εμπειριών.

συμπεριλαμβανομένων των σκαφάνδρων και της σκανδαλόπετρας. Σε κάθε χώρα με καταδυτικό παρελθόν, επίσημοι ή μη κυβερνητικοί φορείς που προωθούν συγκεκριμένες πτυχές της πολιτιστικής κληρονομιάς συμμετέχουν σε δραστηριότητες που ερμηνεύονται ως μορφές διατήρησης της αλιευτικής πολιτιστικής κληρονομιάς (Μυλωνάς κ.ά., 2021), στο πλαίσιο μιας ευρύτερης στροφής προς το παρελθόν υπό μορφή προσπαθειών «διατήρησης της μνήμης (Huyssen, 2003), ανάδειξης της σημασίας της «τοπικότητας» (Edensor, Kalandides, & Kothari, 2020). Η καταδυτική παράδοση αποτελεί επιμέρους διάσταση αυτής της διαδικασίας κληρονομοποίησης του αλιευτικού παρελθόντος.

Σε όλο τον κόσμο έχουν δημιουργηθεί φορείς διατήρησης και προώθησης της τοπικής καταδυτικής κληρονομιάς, οι οποίοι επικεντρώνονται στις σχετικές πρακτικές συγκεκριμένων περιοχών. Οι περισσότερες από αυτές τις οντότητες αξιοποιούνται για τουριστικούς σκοπούς, οργανικά ενταγμένες στην ανάπτυξη του θεματικού τουρισμού, στο πλαίσιο του οποίου αναπτύσσεται ένα «νέο καθεστώς πολιτιστικής κληρονομιάς» (Graburn, 2000· Gravari-Barbas, 2017, 2020). Η εξειδίκευση της πολιτιστικής διάστασης του κοινωνικού και η αντίστοιχη τάση θεματοποίησης, μέσω της οποίας αξιοποιούνται τουριστικά οι επιμέρους τάσεις της πολιτιστικής κληρονομιάς, αποτελούν συνιστώσες της «μεταμοντέρνας πολιτιστικής λογικής» του καπιταλισμού (Jameson, 1999· Triantis, 2018, 2020· Νικολακάκης, 2017). Η «αναβίωση» των μετασηματισμένων παραδοσιακών καταδυτικών πρακτικών τις μεταφέρει αρχικά στη σφαίρα του ανταγωνιστικού αθλητισμού των ρεκόρ, ταυτόχρονα, όμως, της αναψυχής και του τουρισμού.

Οι καταδυτικοί αγώνες της σκανδαλόπετρας είναι μία από τις πιο χαρακτηριστικές αναβιώσεις παραδοσιακών καταδυτικών πρακτικών, μετασηματισμένων σε ένα σύγχρονο πλαίσιο (Gross, 1992), στην περίπτωση μας του αθλητισμού, της αναψυχής και της τουριστικής προβολής συγκεκριμένων περιοχών, στη μεγάλη τους πλειονότητα νησιωτικών. Στην ευρύτερη προσπάθεια διατήρησης της μνήμης των παλαιότερων καταδυτικών πρακτικών, που θεωρούνται μέρος της ελληνικής πολιτιστικής κληρονομιάς, και ιδιαίτερα της χρήσης της Σκανδαλόπετρας (Kalafatas, 2003), έχουν αναληφθεί αρκετές πρωτοβουλίες για τη θεσμοθέτηση παρόμοιων αγώνων και δημόσιων τελετουργιών. Έτσι, τη ρομαντική απεικόνιση της μετάβασης από τη σπογγαλιεία με σκανδαλόπετρα στην κατάδυση αρχικά με σκάφανδρο και αργότερα με άλλες τεχνολογικές εφαρμογές, όπως το σύστημα Fernex ή το σύστημα ναργιλέ (Sambanis, 2015), διαδέχεται η επιστροφή στο παρελθόν σε μια συστηματική προσπάθεια μετατροπής της χρήσης της σε άθλημα (αγωνιστική ελεύθερη κατάδυση με σκανδαλόπετρα, καταδυτικοί αγώνες) ή αναψυχή (φεστιβάλ), που απευθύνονται

σε ένα ευρύτερο κοινό επισκεπτών που μπορεί να μην έχουν καμία σχέση με τη θάλασσα, αλλά που, ωστόσο, αναζητούν νέες ενσώματες εμπειρίες, ακολουθώντας τα μονοπάτια που διαμορφώνει ο σύγχρονος ακραία εμπορευματοποιημένος τουρισμός (Tzanakis, 2024).

Έτσι, η σκανδαλόπετρα δεν έχει μόνο παρελθόν αλλά και μέλλον, είτε στο πλαίσιο του αθλητισμού είτε στο πλαίσιο της εμπορευματοποίησης μιας νοούμενης ως τοπικής καταδυτικής κληρονομιάς (Sutton, 2008). Τα καταδυτικά φεστιβάλ με επίκεντρο τη σκανδαλόπετρα, ως υλικότητα που συμβολίζει το εκάστοτε καταδυτικό παρελθόν, απευθύνονται όχι μόνο σε έμπειρους δύτες, που ανταγωνίζονται για τα ρεκόρ και τις νίκες, αλλά στον καθένα και την καθεμία που επιθυμεί «να δοκιμάσει μια βουτιά και να συμμετάσχει». Η δημιουργία κοινού -τοπικού και διεθνούς- αντικατοπτρίζει την εμπορευματοποίηση του αθλήματος, με χορηγίες από εταιρείες εξοπλισμού κατάδυσης και τουριστικές επιχειρήσεις να ενισχύουν τη βιωσιμότητά του. Ο Wheaton (2013) υποστηρίζει ότι τέτοια «εναλλακτικά» αθλήματα προσελκύουν κοινό που αναζητά εμπειρίες πέρα από τα mainstream αθλήματα. Επιπλέον, όμως, η αναβίωση της κατάδυσης με σκανδαλόπετρα επωφελείται από τη σύνδεσή της με την ελληνική παράδοση. Η οργάνωση των αγώνων με φεστιβαλική ατμόσφαιρα, συνοδεία φαγητού και μουσικής, ενισχύει τη διάδραση μεταξύ αθλητών και θεατών, δημιουργώντας ένα «κοινωνικό θέαμα» (Debord, 2016). Η παραδοσιακή χρήση της σκανδαλόπετρας μετατράπηκε έτσι σε αθλητική και τουριστική δραστηριότητα, συνδυάζοντας τη διατήρησή της ως μνημονικού αποθέματος της τοπικής ταυτότητας με την εμπορευματοποίησή της, μέσω της ένταξής της στο πεδίο του τουρισμού της αθλητικής πολιτισμικής κληρονομιάς (Redmond, 1973) και ειδικότερα της αθλητικής νοσταλγίας (Snyder, 1991).

Η κληρονομοποίηση της σκανδαλόπετρας ευθυγραμμίζεται με την αυξανόμενη τάση της πολιτιστικής εμπορευματοποίησης στον παγκόσμιο τουρισμό, όπου οι τοπικές παραδόσεις αναδιαμορφώνονται για κατανάλωση από το διεθνές κοινό. Είναι αυτονόητο ότι η μετατροπή της σκανδαλόπετρας σε τουριστική δραστηριότητα συνδέεται με οικονομικά οφέλη, ιδίως για τις τοπικές σχολές κατάδυσης, τα ξενοδοχεία και τους τουριστικούς πράκτορες, και ευρύτερα όλο το τουριστικό κύκλωμα.

4. «Να δοθεί στη σκανδαλόπετρα η θέση που της ανήκει, τόσο σαν αγώνισμα όσο και σαν ιδέα»

Η κληρονομοποίηση της κατάδυσης με σκανδαλόπετρα αφορά τόσο τη διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς όσο και τη μετατροπή της σε εμπορευματοποιημένη

εμπειρία για τους τουρίστες και τους λάτρεις του αθλητισμού. Αυτή η διπλή διαδικασία εξασφαλίζει ότι η πρακτική παραμένει ζωντανή, αλλάζοντας την ίδια στιγμή το νόημά της, τους συμβολισμούς της. Αυτό που κάποτε ήταν μια επικίνδυνη και οικονομικά αναγκαία επαγγελματική πρακτική είναι τώρα μια αθλητική δραστηριότητα με υψηλό ρίσκο και ταυτόχρονα μια ψυχαγωγική δραστηριότητα υπό μορφή θεάματος, ελκυστική τόσο για τους ντόπιους όσο και για τους επισκέπτες, σύμβολο ταυτόχρονα ναυτοσύνης, όχι μόνο των νησιών.

Στον Βόλο έλαβαν χώρα το 2018 από τον οργανισμό «Skandalopetra Diving», μια ασαφή νομική οντότητα, οι «Διεθνείς Αγώνες Βόλος 2018», με σκοπό να δοθεί «στη σκανταλόπετρα η θέση που της ανήκει, τόσο σαν αγώνισμα όσο και σαν ιδέα»¹¹. Σε αυτούς τους αγώνες οι «αθλητές» θα είχαν, σύμφωνα με τους διοργανωτές, την ευκαιρία να αγωνιστούν,

*απολαμβάνοντας πλήρη ασφάλεια την οποία θα παρέχουν: 15μελή ομάδα δυτών ασφαλείας αποτελούμενη από επαγγελματίες αυτοδύτες εξειδικευμένων καταδύσεων για μεγάλα βάθη (trimix diver). Αυτοδύτες με ατμοσφαιρικό αέρα και δύτες με ελεύθερη κατάδυση. Η προσπάθειά σας θα καταγράφεται από σύστημα βιντεοσκόπησης το οποίο θα μεταδίδεται σε ζωντανό χρόνο*¹².

Οι αθλητές θα είχαν επίσης «την ιδιότητα του τουρίστα». Σύμφωνα με το κάλεσμα στα κοινωνικά δίκτυα:

*Ταυτόχρονα με τους αγώνες μπορείτε να απολαύσετε ένα τριήμερο με διάφορες δράσεις, όπως γαστριμαργικές απολαύσεις και ψυχαγωγικά δρώμενα που θα οργανωθούν για όλους εσάς*¹³.

Η διαφημιστική καμπάνια υπερβαίνει, ωστόσο, την αθλητική δραστηριότητα και την μετατροπή της κατάδυσης με σκανδαλόπετρα σε τουριστική εμπειρία, αναφέροντας το ναυτικό πολιτισμό και τα ταυτοτικά στοιχεία της εν λόγω πρακτικής, καθώς:

11 Βλ. <https://www.facebook.com/skandalopetra/> (ανακτήθηκε 25.2.2025).

12 Ibid.

13 Ibid.

Η σκανταλόπετρα δεν είναι μόνο ένα άθλημα. Είναι πολιτισμός, είναι ιστορία, είναι μέρος της ναυτοσύνης του λαού μας. Είναι ο ελληνικός τρόπος κατάδυσης ο οποίος χάνεται στα βάθη της αρχαιότητας. Εκεί που ο μύθος και η πραγματικότητα δεν είναι απόλυτα διακριτά, εκεί που ο Γλαύκος συναντά το Σκυλία και όλα αυτά μαζί δημιουργούν την δική μας παράδοση. Μια παράδοση την οποία έχουμε χρέος να συνεχίσουμε¹⁴.

Πριν όμως διεκδικηθεί από άλλους φορείς, με διαφορετικές τοπικές ή και εθνικές αναφορές, η αθλητική επανανοηματοδότηση της πρώην αλιευτικής πρακτικής και η θεώρησή της ως ενός τουριστικά αξιοποιήσιμου πολιτιστικού προϊόντος, το εγχείρημα αυτό αναπτύχθηκε στον τόπο που η κατάδυση με σκανδαλόπετρα έχει ριζώσει στο συλλογικό φαντασιακό, στα Δωδεκάνησα και ιδιαίτερα στην Κάλυμνο.

Η πιο εμβληματική μορφή αυτού του τύπου των δράσεων είναι το Καταδυτικό Φεστιβάλ Καλύμνου, με διάφορες μορφές και παραλλαγές, το οποίο σχεδιάστηκε αρχικά και οργανώθηκε από Καλύμνιους με στόχο την ανάδειξη της ντόπιας καταδυτικής κληρονομιάς. Ενδεικτική είναι η ομώνυμη ομάδα σε κοινωνικά δίκτυα, με σκοπό την κινητοποίηση μελών που να «μπορούν να προτείνουν εκδηλώσεις, να δηλώσουν εθελοντική συμμετοχή, να συζητούν τους προβληματισμούς τους»¹⁵. Ένας διαδικτυακός τόπος ο οποίος μπολιάζει διαφημίσεις για τουριστικά προϊόντα, όπως εισιτήρια για ημερήσιες εκδρομές, καταδυτικά κέντρα και κάθε λογής υπηρεσίες αναψυχής, με οικολογικά προτάγματα για τη διάσωση των θαλασσών όσο και με αναφορές στον τοπικό πολιτισμό και τις αξίες του. Όπως ειπώθηκε παραπάνω, το 2008 διοργανώθηκαν οι πρώτοι αγώνες σκανταλόπετρας στην Κάλυμνο, με στόχο την αναβίωση αυτής της παράδοσης. Οι οργανώσεις αυτές προσέλκυσαν συμμετέχοντες από όλο τον κόσμο. Έτσι, κατά τη διάρκεια αυτών των φεστιβαλικού τύπου αγώνων, διοργανώνονται σεμινάρια για να εξοικειωθούν οι συμμετέχοντες με την τεχνική της σκανταλόπετρας, νοούμενης ως δυνατότητας προσβάσιμης στον καθένα και την καθεμία, ακόμα και σε άτομα με αναπηρία.

Η διασύνδεση της καταδυτικής κληρονομιάς με τη ζωντανή τουριστική πραγματικότητα του παρόντος ευθυγραμμίζεται οργανικά με τις παγκόσμιες δυνάμεις της ύστερης καπιταλιστικής νεωτερικότητας (Avrami, Bennet & Da Silva, 2021), συμβάλλοντας στη διαμόρφωση της αντίστοιχης τοπικής ναυτικής ταυτότητας. Έτσι, τη ρομαντική απεικόνιση της μετάβασης από τη σπογγαλιεία με σκανδαλόπετρα στην

14 Ibid.

15 <https://www.facebook.com/groups/164308700275766/> (ανακτήθηκε 25.2.2025).

κατάδυση με σκάφανδρο και συναφείς τεχνολογικές εφαρμογές (Sambanis, 2015) διαδέχεται η επιστροφή στο παρελθόν, σε μια συστηματική προσπάθεια μετατροπής της χρήσης της σε άθλημα (αγωνιστική ελεύθερη κατάδυση με σκανδαλόπετρα) ή αναφυχή (καταδυτικοί αγώνες υπό μορφή φεστιβάλ). Ως αξιοποιήσιμος συμβολικός πόρος σε αυτά τα διαφοροποιημένα πλαίσια, η κατάδυση με σκανδαλόπετρα, άμεσα συνδεδεμένη στο συλλογικό φαντασιακό με τη σπογγαλιεία, γίνεται στην ελληνική ύστερη νεωτερικότητα ένας στόχος με πολλούς διεκδικητές, μια επινοημένη παράδοση υπό διακύβευση.

5. Μια παράδοση υπό διακύβευση

Η σκανδαλόπετρα ως δυνάμει αξιοποιήσιμος για ποικίλους σκοπούς συμβολικός πόρος, αποτελεί στις μέρες μας ένα διακύβευμα, καθώς εντάσσεται σε διαφορετικά θεσμικά πλαίσια (αθλητισμός, παράδοση, τουρισμός), με ποικίλα γεωγραφικά πλαίσια αναφοράς: συγκεκριμένα νησιά (Κάλυμνος, Σύμη, Ρόδος, κ.ά.), ευρύτερα νησιωτικά συμπλέγματα (Δωδεκάνησα), αλλά και εθνικές συνεπαγωγές (ελληνική ναυτική παράδοση) και παγκόσμιες προεκτάσεις (εμπορευματοποίηση και συμβολοποίηση της σχέσης με τη θάλασσα και τους βυθούς της). Η επανοηματοδότηση της σκανδαλόπετρας συνιστά, όπως είδαμε, μια διαδικασία πολυσήμαντη στην ίδια την αρχή της, καθώς αναπτύσσεται ως σύγκλιση επιμέρους επινοήσεων συγγενούς αλλά διαφορετικού τύπου παραδόσεων. Έτσι, από την ένταξή της ως διακριτής μορφής ελεύθερης κατάδυσης και την τυποποίησή της στο πλαίσιο των πλέον αναγνωρισμένων καταδυτικών παγκόσμιων ομοσπονδιών έως την τουριστικά αξιοποιήσιμη παράδοση που επιτελείται ως τέτοια στα καταδυτικά φεστιβάλ, ένα συμπίλημα συμβολισμών δημιουργεί ένα, σε πρώτη ανάγνωση, ετερόκλητο παζλ σημασιών, το οποίο ωστόσο μετεξελίσσεται και διαφοροποιείται διαρκώς τα τελευταία χρόνια, με διάφορες τοπικές εκφάνσεις αλλά και εθνικές ή και διεθνείς αποχρώσεις.

Αξιοσημείωτος είναι ο διαγωνισμός κατάδυσης που έλαβε χώρα το 1917, με σαφή αναφορά, αφενός, στην «ελληνική» καταδυτική παράδοση και, αφετέρου, στη σύγχρονη κινηματογραφική βιομηχανία (επαναλήφθηκε το 2024) και ιδιαίτερα στην ταινία *Το Απέραντο γαλάζιο*. Πρόκειται για μια γαλλική ταινία του 1988 (πρωτότυπος τίτλος στα γαλλικά: *Le Grand Bleu*, σε σκηνοθεσία Luc Besson) που αξιοποιεί την επιλεκτική αξιοποίηση καταδυτικών πρακτικών οιονεί αθλητικών (ανταγωνισμός βάθους δύο θρύλων της σύγχρονης καταδυτικής κουλτούρας, του Γάλλου Jacques Mayol και του Ιταλού Enzo Maiorca) έγινε σύμβολο στις καταδυτικές κοινότητες σε όλον το

δυτικό κόσμο, σαφώς και στην Ελλάδα όπου και γυρίστηκε¹⁶. Όπως αναφέρουν οι διοργανωτές του συγκεκριμένου διαγωνισμού:

Το 2017 με έμπνευση από τη θρυλική ταινία ΑΠΕΡΑΝΤΟ ΓΑΛΑΖΙΟ (LE GRAND BLEU), οργανώσαμε ένα διεθνή αγώνα ελεύθερης κατάδυσης στην Αμοργό. Μια ιστορία αγάπης για τη θάλασσα, η κλασική πλέον ταινία, έγινε σημείο αναφοράς για την κοινότητα της ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΚΑΤΑΔΥΣΗΣ σε όλο τον κόσμο. [...] Το Authentic Big Blue που είναι η μοναδική καταδυτική διοργάνωση στην Ελλάδα, διαφημίζει τις καθαρές και ασφαλείς θάλασσες της χώρας μας και υμνεί την αυθεντικότητά της με παράλληλες δράσεις για την ελληνική κουζίνα, τα έθιμα, την παράδοση και τον πολιτισμό. Ταξιδευτές στο ΜΠΛΕ μεταφέρουμε το μήνυμα πως η ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΚΑΤΑΔΥΣΗ είναι εκτός από αγώνισμα, φιλοσοφία ζωής και το Authentic Big Blue κάτι περισσότερο από μια αθλητική διοργάνωση. [...] Στην προσπάθειά μας να αναζητήσουμε και να αναδείξουμε τις ρίζες και την ιστορία της ελεύθερης κατάδυσης αλλά και να προωθήσουμε το άθλημα, στις δραστηριότητές μας περιλαμβάνουμε τη ΣΚΑΝΤΑΛΟΠΕΤΡΑ και αγώνες επίδειξης¹⁷.

Οι διοργανωτές μάς ζητούν να πάρουμε «μια βαθιά ανάσα» και να καταδυθούμε από κοινού στο «απέραντο γαλάζιο, στην Ιόνια εκδοχή του («Authentic Big Blue West - The Ionian Sea Edition»). Πρόκειται για μια προσπάθεια πολλαπλής οικειοποίησης, της ταινίας που γυρίστηκε εν μέρει στην Αμοργό, της πραγματικής ιστορίας του καταδυτικού ανταγωνισμού των ρεκόρ βάθους της περιόδου εκείνης και της πρώιμης σπογγαλιευτικής παράδοσης των Δωδεκανήσων. Αυτή η πολλαπλή οικειοποίηση επιμέρους επινοημένων παραδόσεων καθιστά εύθραυστη την αναφορά στην αυθεντικότητα, η οποία, ωστόσο, φαίνεται να εδράζεται στο σκληρό υλικό του συμβολικού αγώνα για το νόημα και τις αναφορές της σκανδαλόπετρας. Η

16 Το *Απέραντο Γαλάζιο (Le Grand Bleu)* αποτελεί εκτεταμένη δραματοποιημένη και επίσης μυθοπλαστική διασκευή της πραγματικής ιστορίας δύο φίλων και ανταγωνιστών ελεύθερων δυτών, οι οποίοι ήταν πρωταθλητές της ελεύθερης κατάδυσης στον 20ό αιώνα, του Jacques Mayol (τον υποδύεται ο Jean-Marc Barr) και του Enzo Maiorca (τον υποδύεται ο Jean Reno, και στην ταινία ονομάζεται Enzo Molinari), και την επινοημένη για τις ανάγκες της ταινίας σχέση του Jacques Mayol με τη φίλη του Enzo Maiorca, την Johana Baker (την υποδύεται η Rosanna Arquette). Η ταινία ξεκινά με την παιδική τους ηλικία στο νησί της Αμοργού στην Ελλάδα του 1960, και ολοκληρώνεται με τον θάνατό τους στη θάλασσα της Ταορμίνα, στη Σικελία κατά τη διάρκεια διαγωνισμού κατάδυσης. Το έργο αναδείχθηκε σε ένα από τα πλέον επιτυχημένα φιλμ του γαλλικού κινηματογράφου και σημείο αναφοράς. Ο ίδιος ο Jacques Mayol συμμετείχε ως σεναριογράφος στην ταινία.

17 Βλ. <https://www.authenticbigblue.gr> (ανακτήθηκε 10.5.2024). Το φεστιβάλ, η δεύτερη εκδοχή του, έλαβε χώρα το 2024 (2-7 Σεπτεμβρίου).

σκληρότητά της γίνεται το σύμβολο της αυθεντικότητας που έχει επιβιώσει, όντας εργαλείο επιβίωσης των πληθυσμών των Δωδεκανήσων του παρελθόντος. Ως άθλημα καλείται να υπηρετήσει αυτόν τον πολύσημο σκοπό:

Αν η ελεύθερη κατάδυση είναι μαγική τότε η σκανδαλόπετρα είναι μοναδικά αυθεντική. Ένα άθλημα βγαλμένο από την ανάγκη για επιβίωση και την αγάπη για τη θάλασσα. Μια ελληνική υπόθεση, κομμάτι της Δωδεκανήσιας ιστορίας. Ένα άθλημα που κουβαλά αντοχή, θάρρος, επιδόσεις αλλά και ιστορία χιλιάδων χρόνων, παράδοση και σεβασμό. Μια αναμέτρηση του αθλητή με τον εαυτό του, τη βαρύτητα και το μυστήριο του βυθού¹⁸.

Διακηρυγμένος στόχος των εμπνευστών της πρώτης διοργάνωσης ήταν:

η επαναφορά αυτού του αρχέγονου αθλήματος στο σήμερα, για να μείνουμε δεμένοι με το αυθεντικό και την παράδοση και να θυμηθούμε τις ρίζες της ελεύθερης κατάδυσης¹⁹.

Τα επιμέρους σλόγκαν αναφέρονται σε σύγχρονες μορφές σχέσης με τον εαυτό, υιοθετώντας τα εξατομικευμένα πρότυπα τα οποία σε μεγάλο βαθμό ενσωματώνουν και εμπορευματοποιούν εκδοχές του σύγχρονου τουρισμού:

Ο αγώνας είναι αφιερωμένος σε όλους αυτούς που πήγαν τον εαυτό τους πέρα από τα όρια.

ANAMETPΗΣΟΥ ΜΕ ΤΟΝ ΕΑΥΤΟ ΣΟΥ. MEINE AYΘENTIKOS²⁰

Η ιδέα αξιοποιεί τη ρευστή και μετατοπιζόμενη εννοιολόγηση της ίδιας της σκανδαλόπετρας, της χρήσης και των συμβολισμών της, κάτι που αποτυπώνεται στην πληθώρα των θεσμών υπό την αιγίδα των οποίων λαμβάνει χώρα η διοργάνωση:

Στην προσπάθειά μας να αναζητήσουμε και να αναδείξουμε τις ρίζες και την ιστορία της ελεύθερης κατάδυσης αλλά και να προωθήσουμε το άθλημα, στις δραστηριότητές μας περιλαμβάνουμε τη ΣΚΑΝΤΑΛΟΠΕΤΡΑ και αγώνες

¹⁸ Ibid.

¹⁹ Ibid.

²⁰ Ibid.

επίδειξης. Πάρτε μια βαθιά ανάσα και καταδυθείτε μαζί μας στο απέραντο γαλάζιο... Με την έγκριση της παγκόσμιας ομοσπονδίας CMAS και υπό την αιγίδα του Υπουργείου Παιδείας, Θρησκευμάτων και Αθλητισμού, και χορηγούς πάμπολλους φορείς, ιδιωτικούς και δημόσιους, έλαβε χώρα μια πρώτη πλήρως αγωνιστική διοργάνωση. Με εκπαίδευση στην άπνοια για μία εβδομάδα, με το αντίστοιχο αντίτιμο, 90 ευρώ για την «αγωνιστική βουτιά»²¹.

Η ρητορική που πλαισιώνει τις παράλληλες εκδηλώσεις έχει σταθερή αναφορά στην αυθεντικότητα μιας σειράς πρακτικών και αντίστοιχων τοπικών μυθολογιών που φαίνεται να είναι δυνητικά αξιοποιήσιμες ως τουριστικά προϊόντα:

Η φιλοξενία στην Ελλάδα έχει ως αναπόσπαστο κομμάτι της, το φαγητό. Γι' αυτό και εμείς συνδέουμε κάθε διοργάνωση με την τοπική κουζίνα. Εκτός από τα υλικά που χρειάζονται για το μαγείρεμα, στην κατσαρόλα μπαίνει με έναν μαγικό τρόπο, το συναίσθημα, το πιο ΑΥΘΕΝΤΙΚΟ, το πιο δυνατό συστατικό. Στη διάρκεια του Authentic Big Blue West - The Ionian Sea Edition ετοιμάζουμε παράλληλες εκδηλώσεις με επίκεντρο την τοπική κουζίνα και τον πολιτισμό²².

Είναι ενδιαφέρον ότι υπό μορφή τοπικών πολιτιστικών φεστιβάλ, η σκανδαλόπετρα κλήθηκε να διαδραματίσει μια σειρά από επιπλέον ρόλους και αντίστοιχες συμβολοποιήσεις. Στον Άι Στράτη ένα αντίστοιχο φεστιβάλ το 2024 θα μπορούσαμε να υποθέσουμε ότι συμβάλλει στο δυνητικά αξιοποιήσιμο τουριστικά εξευγενισμό του νησιού, από τόπο εξορίας σε αξιοποιήσιμο τουριστικά τόπο αναφοράς της εθνικής καταδυτικής κληρονομιάς. Ο διακηρυγμένος σκοπός του εν λόγω φεστιβάλ είναι αρκετά σαφής:

Σκοπός της εκδήλωσης είναι η αναβίωση μιας παράδοσης που ξεκίνησε από την εποχή του Μεγάλου Αλεξάνδρου, η προώθηση της ελεύθερης κατάδυσης σε όσους θελήσουν να παρακολουθήσουν αλλά και να συμμετάσχουν στην εκδήλωση και φυσικά η τουριστική προβολή του νησιού. Η εκδήλωση κινείται στα πλαίσια του οράματος της νέας δημοτικής αρχής για την σταδιακή ανάδειξη του νησιού σε εξέχοντα προορισμό εναλλακτικού (αειφόρου) τουρισμού υψηλού επιπέδου²³.

21 Ibid.

22 Ibid.

23 Βλ. <https://agios-efstratios.gov.gr/ai-stratis-skandalopetra-2024/> (ανακτήθηκε 10.6.2025).

Την οργάνωση ανέλαβε ο σύλλογος ελεύθερης κατάδυσης και υποβρύχιων δραστηριοτήτων «Νηρίτης», με την υποστήριξη του Δήμου Αγίου Ευστρατίου και της Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου, με την επίκληση των κανονισμών και τις διαδικασίες της Παγκόσμιας Συνομοσπονδίας CMAS, με τη συμμετοχή κάθε παρευρισκόμενου/ης.

Πλάι στα καταδυτικά φεστιβάλ σκανδαλόπετρας της Καλύμνου, κοινωνικοί δρώντες σε άλλα νησιά, όπως η Ρόδος, η Σύμη, ο Άι Γιωργης, η Σάμος κ.ά. επιχείρησαν να οικειοποιηθούν μέρος από το εμπορευματικά-τουριστικά αξιοποιήσιμο συμβολικό κεφάλαιο (Bourdieu, 1978) της σκανδαλόπετρας. Η σκανδαλόπετρα δεν μετατράπηκε απλά σε αθλητικό γεγονός, εξελίχθηκε σε τουριστικό αξιοθέατο και εμπορεύσιμη πολυαισθητηριακή εμπειρία. Η Κάλυμνος, η Σύμη και άλλα νησιά, αξιοποίησαν την παράδοση των σφουγγαράδων για να προσελκύσουν επισκέπτες, συνδυάζοντας τους αγώνες με πολιτιστικές εκδηλώσεις. Αυτή η στρατηγική εντάσσεται σαφώς στον «πολιτιστικό τουρισμό», όπου η «αυθεντικότητα» γίνεται εμπορεύσιμο προϊόν (MacCannell, 1973). Οι τουρίστες δεν παρακολουθούν μόνο τους αγώνες, αλλά συμμετέχουν σε εργαστήρια ελεύθερης κατάδυσης ή επισκέπτονται μουσεία σφουγγαράδων, ενισχύοντας την τοπική οικονομία. Ο Urry (1990) περιγράφει αυτή τη διαδικασία ως μέρος του «τουριστικού βλέμματος», όπου οι επισκέπτες αναζητούν εμπειρίες που διαφέρουν από την καθημερινότητά τους. Η σκανδαλόπετρα, με τη φυσική της απλότητα και την ιστορική της φόρτιση, ικανοποιεί αυτή την ανάγκη, μετασημασιάζοντας τους συμβολισμούς που τη συνοδεύουν κατά τη διάρκεια της κατανάλωσής της (Cohen, 1988), πολλαπλασιάζοντας την υβριδικότητα των πολιτισμικών αναφορών της (Hjalager, 2020) την ίδια στιγμή που το νόημά της διαρκώς αναπλαισιώνεται.

6. Αντί συμπερασμάτων: η σκανδαλόπετρα ως συμβολικό διακύβευμα μεταξύ αθλητισμού και τουρισμού

Η ενσωμάτωση της σκανδαλόπετρας στις σύγχρονες αθλητικές δραστηριότητες και στους διεθνείς διαγωνισμούς ελεύθερης κατάδυσης συνδέεται, επίσης, με μια ευρύτερη πολιτιστική στρατηγική για την ανάδειξη και διαίωνιση των παραδοσιακών πρακτικών ως αξιοποιήσιμους συμβολικούς πόρους, σε ένα άκρως διεθνοποιημένο και εμπορευματοποιημένο περιβάλλον ανταλλαγών. Αυτή η προσαρμογή εξυπηρετεί πολλαπλούς σκοπούς: υπογραμμίζει παραδοσιακές ενσώματες έμφυλες πρακτικές, με την επίκληση της αυθεντικότητας ως πολιτιστικής κληρονομιάς, η οποία εκτίθεται μέσω εμπορευματοποιημένων διαδικασιών σε ένα παγκόσμιο κοινό. Κατά μία έννοια, αυτή η μετατροπή καταδυτικών πρακτικών, που προκύπτει ως απάντηση σε

ανάγκες και ανάλογες τεχνικές γνώσεις σε ανταγωνιστικά αθλήματα, είναι τυπική διαδικασία αθληματοποίησης (Tzanakis, 2024). Το ενδιαφέρον εδώ, στην περίπτωση της σκανδαλόπετρας, είναι οι προσπάθειες αναβάθμισης εντόπιων πολιτιστικών σημαίνουσών σε σύμβολα τοπικής, δύναμει εθνικής, υπερηφάνειας σε ένα παγκοσμιοποιημένο πλαίσιο συμβολικών ανταλλαγών. Αυτά τα αθλητικά γεγονότα δεν αφορούν μόνο τη δοκιμασία των φυσικών ορίων, του σώματος και της κατάκτησης των βυθών, αλλά και τη δημιουργία ενός θεάματος που επικοινωνεί αξιοποιήσιμες εμπορικά μέσω του τουρισμού πολιτιστικές αφηγήσεις σε ένα παγκόσμιο κοινό (Giddens, 1984).

Η σημασία της σκανδαλόπετρας, υπερβαίνοντας την πρακτική της χρήση ήδη μετά το πρώτο μισό του εικοστού αιώνα, ενσωματώνεται στη συνέχεια στην πολιτιστική ταυτότητα διαφόρων ελληνικών νησιών. Τα νησιά αυτά, ορισμένα με πλούσια ιστορία σπογγαλιείας, όπως η Σύμη και η Κάλυμνος, και άλλα έχοντας περιφερειακή σχέση με αυτήν, διεκδικούν τη σκανδαλόπετρα ως αναπόσπαστο κομμάτι της κληρονομιάς τους. Αυτός ο ανταγωνισμός μεταξύ των τοπικών κοινοτήτων για την πολιτιστική αναγνώριση και την τουριστική προσέλκυση είναι ενδεικτικός της ευρύτερης δυναμικής της πολιτιστικής πολιτικής, όπου οι παραδόσεις συχνά κινητοποιούνται για τη σφυρηλάτηση μιας ξεχωριστής ταυτότητας. Όπως σημειώνει η Ολυμπίτου (2012), το καταδυτικό-σπογγαλιευτικό παρελθόν ηγεμονεύει στην διαδικασία κατασκευής μιας τοπικής ταυτότητας που ενσωματώνει το παρελθόν αποβλέποντας την ίδια στιγμή στο μέλλον:

Έτσι η Κάλυμνος παραμένει «το νησί των σφουγγαράδων», ακόμη και σήμερα (ίσως κυρίως σήμερα) που η σπογγαλιεία έχει περιοριστεί δραστικά. Με αυτή τη διαδικασία η καλυμνιακή κοινωνία επιχειρεί όχι μόνο να διαχειριστεί την ιστορική της μνήμη, να διαχωριστεί από τους νησιώτες γείτονές της Κώους και Λεριούς, τους παλαιότερους ανταγωνιστές της τους Συμιακούς, αλλά να εναποθέσει σε αυτήν τις στρατηγικές της μελλοντικής της ανάπτυξης. Έχοντας ουσιαστικά αφήσει πίσω της τη σπογγαλιεία, η Κάλυμνος αναπολεί τις «παλιές μέρες», αφαιρώντας από το παρελθόν κάθε μελανό του σημείο, ενώ τροφοδοτεί το παρόν με επιλεκτικά στοιχεία του παρελθόντος, αφηγήσεις, συνήθειες και πρακτικές, «μνημονικούς τόπους» που συγκροτούν την τοπική της ταυτότητα.» (Ολυμπίτου, 2012).

Ο Cohen (1985) υποστηρίζει ότι το παρελθόν νοούμενο ως πολιτιστική κληρονομιά, είναι ένα βασικό εργαλείο για την κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη,

καθώς τα πολιτιστικά σύμβολα έχουν στρατηγική σημασία στην αξιοποίηση του παρελθόντος στον τουρισμό. Η διεκδίκηση της σκανδαλόπετρας ως τοπικού συμβόλου δεν αντανακλά απλώς την ιστορική συνέχεια. Αποτελεί, επίσης, μια στρατηγική προσπάθεια αξιοποίησης της πολιτιστικής κληρονομιάς για το τουριστικό μάρκετινγκ, με στόχο την προσέλκυση επισκεπτών, που υποτίθεται ότι ενδιαφέρονται να βιώσουν αυθεντικές και μοναδικές πολιτιστικές εκφράσεις. Η αθληματοποίησή της συνιστά, αφενός, ένα πρώτο βήμα στην ενσωμάτωσή της στο αξιοποιήσιμο τουριστικά πολιτιστικό παρελθόν των Δωδεκανήσων, ιδίως της Καλύμνου και της Σύμης, και, αφετέρου, μηχανισμό που την καθιστά ακραιφνώς μοντέρνα σωματική πρακτική, πηγή εμπορεύσιμων εμπειριών.

Η αναβίωση της σκανδαλόπετρας επιχειρείται συνήθως μέσω συμμετοχικών συμπεριληπτικών διοργανώσεων, οι οποίες λειτουργούν ως πλατφόρμες για τη διατήρηση της μνήμης, της χρήσης της και τη μετάδοση πρακτικών γνώσεων στις νεότερες γενιές αλλά και σε πρόθυμους επισκέπτες. Τέτοιες πρωτοβουλίες συχνά περιλαμβάνουν τη διοργάνωση φεστιβάλ και καταδυτικών εκδηλώσεων όπου, αφενός, επιδεικνύεται η χρήση της από δύτες που ποτέ δεν τη χρησιμοποίησαν για σπογγαλιεία και, αφετέρου, αρχάριοι εκπαιδεύονται προκειμένου να βιώσουν την αυθεντική εμπειρία της κατάδυσης με σκανδαλόπετρα, στο μέτρο του δυνατού, ακολουθώντας αυστηρά πρωτόκολλα ασφαλείας (Moira & Mylonopoulos, 2019). Η υλικότητά της, η όψη της, η επίδειξη της χρήσης της, λειτουργεί έτσι ως ένα τεκμήριο της ύπαρξής της κατά το παρελθόν, την ίδια στιγμή που προτάσσεται ως αξιοποιήσιμος συμβολικός πόρος για εμπορικούς σκοπούς.

Όπως ο MacCannell (1999· Nikolakakis, 2025) τονίζει, το παρελθόν σκηνοθετείται στο πλαίσιο της οργάνωσης της τουριστικής εμπειρίας ως κάτι αυταπόδεικτα σημαντικό. Οι παλιοί σφουγγαράδες μπορεί να μην ηγούνται πλέον αυτών των εκδηλώσεων, εν μέρει αγωνιστικών εν μέρει τελετουργικών μνημονεύσεων ενός απολεσθέντος παρελθόντος, αλλά αυτό που νοείται ως «ουσία» των φεστιβάλ είναι η βιωματική συμμετοχή στην τελετή της αναβίωσης. Ένα συμβάν με αναμφισβήτητη τουριστική αξία χρήσης. Όπως τονίζει ο Bruner (1991), ο τουρισμός λειτουργεί συχνά ως διαδραστικός χώρος όπου η γνώση των πολιτιστικών πρακτικών του παρελθόντος προβάλλεται στο δημόσιο χώρο την ίδια στιγμή που επιτελείται, ενισχύοντας την σημασία της μέσω συμμετοχικών εμπειριών. Αυτές οι δραστηριότητες όχι μόνο εξασφαλίζουν τη συμβολική επιβίωση μιας δεξιότητας χωρίς πρακτική πλέον αξία, αλλά και θεωρείται ότι εμπλουτίζουν την τουριστική εμπειρία, παρέχοντας μια πρακτική κατανόηση της πολιτιστικής και ιστορικής σημασίας της κατάδυσης με σκανδαλόπετρα.

Η διεθνοποίηση της αναβίωσης της κατάδυσης με σκανδαλόπετρα υποβοηθήθηκε από τη μετατροπή της σε επίσημα αναγνωρισμένους διαγωνισμούς ελεύθερης κατάδυσης με διεθνή συμμετοχή. Εξέχουσες προσωπικότητες του κόσμου της κατάδυσης, όπως ο Umberto Pelizzari, συμμετείχαν σε διαγωνισμούς ή φεστιβάλ κατάδυσης με σκανδαλόπετρα. Με αυτόν τον τρόπο, η αθληματοποίηση της σκανδαλόπετρας λειτουργεί ως γέφυρα μεταξύ παράδοσης και νεωτερικότητας, η πρώτη νοούμενη ως σπογγαλιευτική πρακτική και η δεύτερη ως τουριστικός πόρος προς αξιοποίηση. Από οικονομική άποψη, η κληρονομοποίηση της σκανδαλόπετρας συνέβαλε στη διαφοροποίηση του τουρισμού στα Δωδεκάνησα. Προσφέροντας στους επισκέπτες, αφενός, μια μνημόνευση ενός ιδιαίτερου παρελθόντος και, αφετέρου, μέσω των φεστιβάλ, τη δυνατότητα βίωσης μιας «μοναδικής» και «αυθεντικής» εμπειρίας, τόσο στους ντόπιους όσο και στους επισκέπτες, ξένους και εγχώριους παλινοστούντες, η εμπορευματοποίηση του παρελθόντος διευρύνεται μέσω της επιτέλεσης μιας εγκαταλελειμμένης εδώ και καιρό καταδυτικής πρακτικής, νοούμενης ως μέρος της ευρύτερης ναυτικής-αλιευτικής ιστορίας της Ελλάδας.

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

- Γεράκης, Γ. (1999). *Σφουγγαράδικες ιστορίες από την Κάλυμνο του 1900*. ETPbooks.
- Debord, G. (2016). *Η κοινωνία του θεάματος*. Μεταίχμιο.
- Elias, N. & Dunning, E. (2010). *Αθλητισμός και ελεύθερος χρόνος στην εξέλιξη του πολιτισμού*. Κατάρτι.
- Hobsbawm, E. & Ranger, T. (Επιμ.). (2004). *Η επινόηση της παράδοσης*. Θεμέλιο.
- Hodder, I. (2014). *Συνύφανση: Μια αρχαιολογία των σχέσεων μεταξύ ανθρώπων και πραγμάτων*. Εκδόσεις του Εικοστού Πρώτου.
- Jameson, F. (1999). *Μεταμοντερνισμός ή η πολιτισμική λογική του ύστερου καπιταλισμού*. Νεφέλη.
- Ζώτος, Π. (1904). Έκθεσις περί της ανά τας Αφρικανικάς ακτάς διά σκαφάνδρου σπογγαλιείας. Αθήνα.
- Latour, B. (2000). *Ουδέποτε υπήρξαμε μοντέρνοι: Δοκίμιο συμμετρικής ανθρωπολογίας*. Σύναλμα.
- Μυλωνά, Δ., Κουτράκης, Μ., Γκουμπίλη, Χ., Τσαντηρόπουλος, Α. & Σαπουνίδης, Α. (2021). *Τι είναι για σένα αλιευτική πολιτισμική κληρονομιά;*. Ινστιτούτο Αλιευτικής Έρευνας – ΕΛΓΟ ΔΗΜΗΤΡΑ.
- Νικολακάκης, Μ. (2017). *Μοντέρνα Κίρκη. Τουρισμός και ελληνική κοινωνία την περίοδο 1959-1974*. Αλεξάνδρεια.
- Ολυμπίτου, Ε. (2012). Σπογγαλιευτική δραστηριότητα και κοινωνική συγκρότηση στο νησί της Καλύμνου, 19ος–20ός αιώνας. *Μνήμων*, 31, 247-266. <https://doi.org/10.12681/mnimon.30>
- Ολυμπίτου, Ε. (2014). *Σπογγαλιευτική δραστηριότητα και κοινωνική συγκρότηση στο νησί της Καλύμνου (19ος–20ός αι.)*. Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών – Ινστιτούτο Νεοελληνικών Ερευνών.
- Terzi, E. (2019). Πρόλογος. Στο Γ. Γεράκης, *Σφουγγαράδικες ιστορίες από την Κάλυμνο του 1900*. ETPbooks.

Ξενόγλωσση

- Avrami, A., Bennet, S. & Da Silva, M. (2021). Contested spaces: Tourism, heritage, and commercialization in the Mediterranean. *Journal of Tourism Development*.
- Bourdieu, P. (1978). Sport and social class. *Social Science Information*, 17(6), 819-840. <https://doi.org/10.1177/053901847801700603>
- Bruner, E. M. (1991). Transformation of self in tourism. *Annals of Tourism Research*, 18(2), 238-250.
- Catsaras, M. (1888). *Les hématomyelies des pêcheurs d'éponges de l'Archipel*. Self-published.
- Catsaras, M. (1889). Recherches cliniques et expérimentales sur les accidents survenant par l'emploi des scaphandres. *Archives de Neurologie*, 17, 392-437.
- CMAS (2015). *Skandalopetra apnea rules (without fins), version 2015/05 CA-190 1/19*.
- Cohen, E. (1985). The tourist guide: The origins, structure and dynamics of a role. *Annals of Tourism*

- Research*, 12(1), 5-29.
- Cohen, E. (1988). Authenticity and commoditization in tourism. *Annals of Tourism Research*, 15(3), 371-386. [https://doi.org/10.1016/0160-7383\(88\)90028-X](https://doi.org/10.1016/0160-7383(88)90028-X)
- Dahles, H. (2004). *Tourism, heritage and national culture in Java: Dilemmas of a local community*. Curzon Press.
- Edensor, T., Kalandides, A. & Kothari, U. (Eds.). (2020). *The Routledge handbook of place*. Routledge.
- Ehrenberg, A. (1991). *Le culte de la performance*. Calmann-Lévy.
- Ehrenberg, A. (1995). *L'individu incertain*. Calmann-Lévy.
- Giddens, A. (1984). *The constitution of society: Outline of the theory of structuration*. University of California Press.
- Giulianotti, R. (2015). *Sport: A critical sociology (2nd ed.)*. Polity Press.
- Graburn, N. (2000). Learning to consume: What is heritage and what is traditional. In N. AlSayyad (Ed.), *Consuming tradition, manufacturing heritage* (pp. 30-39). Routledge.
- Gravari-Barbas, M. & Guinand, S. (Eds.). (2017). *Tourism and gentrification in contemporary metropolises: International perspectives*. Routledge.
- Gravari-Barbas, M. (Ed.). (2020). *A research agenda for heritage tourism*. Edward Elgar.
- Gross, T. (1992). Cultural revivals in tourism: The case of Skandalopetra diving competitions. *Tourism and Heritage Studies*.
- Handler, R. & Linnekin, J. (1984). Tradition, genuine or spurious. *Journal of American Folklore*, 97(385), 273-290.
- Hjalager, A.-M. (2020). Tourism and cultural change: Hybridity and authenticity. *Tourism Management Perspectives*, 35, 100702. <https://doi.org/10.1016/j.tmp.2020.100702>
- Huysen, A. (2003). *Present pasts: Urban palimpsests and the politics of memory*. Stanford University Press.
- Kalafatas, G. (2003). Skandalopetra and sponge diving in the Dodecanese. *Journal of Mediterranean Studies*.
- Latour, B. (1991a). Technology is society made durable. In J. Law (Ed.), *A sociology of monsters: Essays on power, technology and domination* (pp. 103-132). Routledge.
- Latour, B. (1991b). The Berlin key or how to do words with things. In P. Graves-Brown (Ed.), *Matter, materiality and modern culture* (pp. 10-21). Routledge.
- MacCannell, D. (1973). Staged authenticity: Arrangements of social space in tourist settings. *American Journal of Sociology*, 79(3), 589-603. <https://doi.org/10.1086/225585>
- MacCannell, D. (1999). *The tourist: A new theory of the leisure class*. University of California Press.
- Moira, P. & Mylonopoulos, A. (2019). Specialty products in Greek tourism: The case of diving. *Greek Economic Review*.
- Nikolakakis, M. (2025). On Dean MacCannell's shrouded sociology of tourism. *Tourist Studies*, 0(0). <https://doi.org/10.1177/14687976251345561>
- Redmond, G. (1973). A plethora of shrines: Sport in the museum and hall of fame. *Quest*, 19(1), 41-48.
- Russel, B. (1965). Greek sponge boats in Florida. *Anthropological Quarterly*, 38(2), 41-54.
- Russel, B. (1967). Kalymnian sponge diving. *Human Biology*, 39(2), 103-130.

- Russel, B. (1968). *Kalymnos – Economic and cultural change on a Greek sponge fishing island* (PhD thesis). University of Illinois, Urbana.
- Russel, B. (1976). Sponge markets of Kalymnos. *Anthropologica*, 18(1), 81-96.
- Sambanis, P. (2015). From helmet diving to Skandalopetra: A history of Greek sponge divers. *Greek Nautical Press*.
- Snyder, E. E. (1991). Sociology of nostalgia: Sport halls of fame and museums in America. *Sociology of Sport Journal*, 8, 228-238.
- Sutton, D. (2008). Tradition and modernity revisited: Existential memory work on a Greek island. *History & Memory*, 20(2), 84-105.
- Triantis, L. (2018). The post-socialist restitution of property as dispossession: Social dynamics and land development in Southern Albania. *Land Use Policy*, 71, 584-592.
- Triantis, L. (2020). Public land privatisation and commodification as a field of changing social relations: The making of the Albanian Riviera. *Land Use Policy*, 99, 105065.
- Tzanakis, M. (2024). *Scuba diving practices in Greece: A historical ethnography of technology, self, body, and nature*. Palgrave Macmillan.
- Urry, J. (1990). *The tourist gaze: Leisure and travel in contemporary societies*. Sage.
- Voultsiadou, E., Koutsoubas, D. & Achparaki, M. (2008). The sponge divers of Kalymnos: A historical perspective. *Mediterranean Marine Science*, 9(2), 121-130. <https://doi.org/10.12681/mms.147>
- Wheaton, B. (2013). *The cultural politics of lifestyle sports*. Routledge.

Skandalopetra: From Sponge Fishing to Sports Tourism

Manolis Tzanakis

Abstract

Skandalopetra diving, a traditional sponge-fishing technique from the Dodecanese islands, involved divers using a stone as a variable weight without any breathing apparatus. This practice was abandoned in the second half of the 20th century due to technological innovations, such as diving helmets, enabling underwater breathing. This article explores the revival and transformation of skandalopetra diving into a modern sport and tourist activity, gaining international recognition by federations such as AIDA and CMAS since the late 20th century. The purpose of the article is to highlight the cultural and symbolic transformations of skandalopetra diving from a sponge-fishing method into a symbol of local heritage and a tourism product. A central conclusion is that skandalopetra diving has become a contested practice among island communities competing for its symbolic appropriation and the enhancement of economically beneficial practices, particularly through tourism. The sportization of skandalopetra diving is accompanied by strict safety protocols and standardization, alongside commemorative events promoting the historical aspects of the practice. Contemporary competitions and related festivals illustrate the hybrid nature of skandalopetra as both a symbol of cultural heritage and a contemporary sports spectacle, blending competition, leisure, and touristic commercialization.

Keywords: skandalopetra, freediving, tourism, sponge fishing, sportization

Εναλλακτικός τουρισμός: Ανάδειξη αθλητικών δράσεων ήπιου περιβαλλοντικού αποτυπώματος – η περίπτωση της ποδηλασίας

Νικόλαος Βαγιονής

Περίληψη

Οι φυσικές και αθλητικού τύπου δραστηριότητες αποτελούν δυναμικά ανερχόμενα τουριστικά θέλγητρα για διάφορους τόπους. Το ίδιο ισχύει και για την Ελλάδα, με το πρόσθετο πλεονέκτημα ότι δρουν εναλλακτικά σε σχέση με το εδραιωμένο στερεότυπο του μαζικού τουρισμού ήλιου, θάλασσας και αμμουδιάς. Οι δραστηριότητες αυτές έχουν σημαντικό δυναμικό εμπλουτισμού του τουριστικού προϊόντος και προσέλκυσης ποιοτικού και υπευθύνου τουρισμού. Στην Ελλάδα, όμως, ενώ οι αθλητικές δραστηριότητες είναι ενσωματωμένες στην εθνική κουλτούρα, στη θεωρία τουλάχιστον, και συνδέονται με την παράδοση και το φυσικό περιβάλλον, δεν έχουν ενταχθεί στο τουριστικό προϊόν στον βαθμό που θα ήταν δυνατό, ενώ μόνο πολύ πρόσφατα τείνουν ίσως να αποκτήσουν την αναγνώριση και την κοινωνική αποδοχή που θα τους άξιζε.

Στο άρθρο αυτό, μετά την οριοθέτηση ενός βιώσιμου αναπτυξιακού προσανατολισμού για τον τουρισμό και ιδίως για τον αθλητικό τουρισμό, γίνεται αναδρομή στην εξέλιξη της ποδηλασίας ως αθλητικού και κοινωνικού φαινομένου, αναλύονται εφαρμοσμένες περιπτώσεις ποδηλατικών εκδηλώσεων στην Ελλάδα και επιτυχημένες πρακτικές σε άλλες χώρες. Διοργανώσεις που, ενώ δεν είναι αθλητικοί αγώνες ενταγμένοι στα διεθνή ή εθνικά πρωταθλήματα, έχουν πιστοποιητικά ποιότητας και συνδυάζουν τόσο την αθλητική όσο και την τουριστική διάσταση, μαζί με μια εξωστρέφεια και διεθνή αναγνωρισιμότητα που εδραιώνουν μια τοπική αναπτυξιακή και ταυτότητα. Το ερευνητικό ερώτημα του άρθρου είναι το κατά πόσο και υπό ποιες συνθήκες είναι δυνατή και εφικτή η αποτελεσματική ένταξή τους στο τουριστικό προϊόν.

Λέξεις κλειδιά: Εναλλακτικός τουρισμός, αθλητικός τουρισμός, ποδηλασία, ποδηλατοτουρισμός, τουρισμός ήπιου περιβαλλοντικού αποτυπώματος

1. Οι στόχοι ενός βιώσιμου αναπτυξιακού προσανατολισμού για τον τουρισμό

Η κύρια κατεύθυνση μιας βιώσιμης αναπτυξιακής στρατηγικής στον χώρο και σε σχέση με τον τουρισμό θα μπορούσε να συνοψισθεί στη διατήρηση και βελτίωση της κοινωνικής ευημερίας των τόπων υποδοχής και την προστασία τους από τις δυσμενείς επιπτώσεις του υπερτουρισμού στο περιβάλλον, στους οικισμούς, στην υγεία, στους φυσικούς πόρους και στον πολιτισμό. Ως επιμέρους στόχοι μπορούν να αναφερθούν η ενίσχυση της οικονομικής και πολιτιστικής ανθεκτικότητας των κοινωνιών υποδοχής και η διατήρηση ολόκληρης της πυραμίδας του πληθυσμού στις απομακρυσμένες περιοχές υποδοχής.

Στην κατεύθυνση αυτή ζητούμενο είναι η ανάπτυξη, ο εμπλουτισμός και η ενδυνάμωση του τοπικού κοινωνικού κεφαλαίου, μέσω της δημιουργίας εισοδήματος από τον τουρισμό και της ανταποδοτικής φορολογίας, στη διατήρηση και ανάπτυξη δομών και κοινωνικών παροχών στην εκπαίδευση και κατάρτιση, στις τέχνες και τον πολιτισμό, με μουσεία, θέατρο, μουσική, στην υγεία, με πρόληψη, νοσηλεία, συμβουλευτική, στη στέγαση για όλους, στη φροντίδα ηλικιωμένων και ΑμΕΑ και στον αθλητισμό, μαζικό και αγωνιστικό. Παράλληλα, πρέπει να προωθείται ο σεβασμός στο περιβάλλον, φυσικό και ανθρωπογενές (Stavrinoudis et al., 2010). Όσον αφορά τον τουρισμό, είναι καίριας σημασίας η χρήση των τοπικών πολιτιστικών πόρων, υλικών και άυλων, με τρόπο που όχι μόνο να μην προσβάλλει αλλά να εγγυάται την ανάδειξη και την προστασία τους.

Στο παραπάνω πλαίσιο, μπορούν να υιοθετούνται και να ενθαρρύνονται τύποι και μορφές τουριστικής ανάπτυξης που συνδέουν το τουριστικό προϊόν με την τοπική παραγωγική βάση (Korres et al., 2017), με την τοπική κουλτούρα, παραδόσεις, τέχνες, ικανότητες, και με τη χρήση και προώθηση τοπικών προϊόντων, με ειδική διαφήμιση (branding) στην τουριστική αγορά (Belias et al., 2017). Η παραπάνω διασύνδεση συμβάλλει στη μείωση της εποχικότητας με ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών αυξημένης τοπικής προστιθέμενης αξίας και δωδεκάμηνης ελκυστικότητας (Koenig-Lewis et al., 2005). Στην κατεύθυνση αυτή, εντάσσονται στο τοπικό τουριστικό προϊόν αθλητικού τύπου δράσεις ήπιου περιβαλλοντικού αποτυπώματος (Gibson et al., 2011).

2. Ανάδειξη και ένταξη στο τουριστικό προϊόν αθλητικού τύπου δράσεων

2.1. Αθλητισμός και τουρισμός

Οι φυσικές και αθλητικού τύπου εκδηλώσεις είναι δυναμικά ανερχόμενες τουριστικές δραστηριότητες, εναλλακτικές σε σχέση με το στερεότυπο του μαζικού τουρισμού

(3s/4s). Σε όλη την Ευρώπη, αλλά και στον ανεπτυγμένο κόσμο γενικότερα, η διάδοση της ευζωίας και των σπορ ξεκίνησε διστακτικά στις αρχές του 20ού αιώνα αφορώντας κυρίως ορισμένες ελίτ. Αναπτύχθηκε στο δεύτερο μισό του 20ού αιώνα, παρουσιάζοντας έντονη αυξητική τάση και μαζικοποίηση στο πρώτο τέταρτο του 21ου αιώνα, που κορυφώθηκε κατά και μετά την πανδημία Covid19 (2020-2022)¹ με αμείωτη ένταση μέχρι και σήμερα (Meditinos et al., 2020).

Οι φυσικές και αθλητικού τύπου δραστηριότητες εναρμονίζονται με την ελληνική κουλτούρα και δένουν με την παράδοση και το φυσικό περιβάλλον. Η αναβίωση των Ολυμπιακών Αγώνων και του Μαραθωνίου Δρόμου το 1896, στο ανακαινισμένο Παναθηναϊκό Στάδιο, αμέσως μετά τη χρεωκοπία του Δεκεμβρίου 1893 και τον Διεθνή Οικονομικό Έλεγχο που ακολούθησε², αποτέλεσε έναυσμα για την ενίσχυση της μέχρι τότε ασήμαντης επισκεψιμότητας της Ελλάδας (Kitroeff, 2005).

Η θεσμική ανάδειξη και στήριξη αθλητικού τύπου δράσεων ήπιου περιβαλλοντικού αποτυπώματος έχει επιχειρηθεί από δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς και σε άλλες περιόδους, με εναλλαγές επιτυχιών αλλά και πληθώρας οργανωτικών και επιχειρησιακών προβλημάτων, σε τομείς όπως η ιστιοπλοΐα, η ορειβασία, η ιππασία, οι μαραθώνιοι³, το δρομικό κίνημα και η ποδηλασία (Gkarane et al., 2024). Η κοινωνική αποδοχή των αθλητικών δράσεων είναι το πιο βασικό κριτήριο, αλλά και το ζητούμενο, για την αποτελεσματική ενσωμάτωσή τους στο σύγχρονο κοινωνικό, οικονομικό και επιχειρηματικό περιβάλλον. Όπως θα δούμε στη συνέχεια, όπου αυτό επετεύχθη, η μετέπειτα δυναμική και τα αποτελέσματα ήταν θεαματικά.

2.2. Η ποδηλασία στην Ευρώπη και στην Ελλάδα

Η Ευρώπη μετά το 1890 βιώνει ένα κίνημα αντίστοιχο ενός «νέου διαφωτισμού», που αφορά περισσότερο το «εν σώματι υγείη» τμήμα του ρωμαϊκού ρητού του Ιουβενάλη⁴, μια περίοδο γενικότερης αθλητικής άνθισης, και σ' αυτό το πλαίσιο

1 Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας (WHO) σημείωσε την έναρξη της "Public Health Emergency of International Concern" στις 30 Ιανουαρίου 2020 και τη λήξη της στις 5 Μαΐου 2023.

2 Η Βουλή κηρύσσει χρεοστάσιο στις 10 Δεκεμβρίου 1893 και ο Χ. Τρικούπης αναφωνεί το: «Δυστυχώς επτωχεύσαμεν!». Τα επόμενα χρόνια η χώρα θα τεθεί υπό Διεθνή Οικονομικό Έλεγχο, με μονοπώλια στο οινόπνευμα, τα σπύρτα, το αλάτι κ.λπ., οι επιπτώσεις του οποίου θα φθάσουν μέχρι την είσοδο της Ελλάδας στην ΕΟΚ το 1980, καθώς τα δάνεια του 1893 εξοφλήθηκαν το 1978.

3 Ο Μαραθώνιος της Αθήνας είναι χαρακτηριστική περίπτωση. Ξεκίνησε το 1896 και έκτοτε αποτελεί αθλητικό τοπόσημο της Αθήνας. Ενώ διεξάγεται σχεδόν αδιάλειπτα για 120 και πλέον χρόνια, ο Μαραθώνιος του 2024 είχε τίτλο «41ος Αυθεντικός Μαραθώνιος της Αθήνας», γεγονός που συνοψίζει τις οργανωτικές περιπέτειες του αγώνα.

4 Η φράση ανήκει στον σατιρικό ποιητή Ιούνιο Ιουβενάλη (60 – 127 μ.Χ.). Στο έργο του Σάτιρες υπάρχει η φράση «orandum est ut sit mens sana in corpore sano» («πρέπει να προσευχόμαστε ώστε να υπάρχει υγής

δημιουργούνται και οι προϋποθέσεις της πρώτης Ολυμπιάδας του 1896, στην Αθήνα (Goh, 2021· IOC, 2023).

Κατά τα τέλη του 19ου αιώνα η Ευρώπη δημιουργεί μεγάλους και καλά οργανωμένους διεθνείς ποδηλατικούς αγώνες, που διατηρούνται ως σήμερα και έχουν παγκόσμια απήχηση. Χαρακτηριστικοί είναι οι ημερήσιοι αγώνες – «μνημεία» όπως ο Liege-Bastogne-Liege (1892) στο Βέλγιο, που αναφέρεται και ως «La Doyenne», καθότι ο παλαιότερος (Di Meo, 2024). Στη Γαλλία εμβληματικός είναι ο αγώνας Paris-Roubaix (1896). Το Ρουμπαί είναι η βορειότερη πόλη πριν τα σύνορα με το Βέλγιο και ο αγώνας αναφέρεται και ως «l' Enfer du Nord» λόγω της διέλευσής του έως και σήμερα από σειρά πετρόστρωτων οδικών τμημάτων (Εικόνα 1), τα οποία διαφυλάσσονται λόγω της ιστορικής τους σύνδεσης με τον αγώνα και προσελκύουν σε όλο το μήκος τους πολλές χιλιάδες θεατών απ' όλο τον κόσμο.

Στην Ιταλία ξεχωρίζουν οι αγώνες Giro di Lombardia (1905), και ο Milano – San Remo (1907) ή La Classicissima, στις Κάτω Χώρες το περίφημο Tour of Flanders (1913), επίσης με τμήματα πετρόστρωτων δρόμων και υψηλότερη δημοφιλία θεατών (Εικόνα 2), το Gent – Wevelgem (1934), και αρκετοί ακόμα φημισμένοι ημερήσιοι αγώνες. Ο Mignot (2015· 2016· 2022) φωτίζει με ενδελέχεια τη θεματική των «αγώνων – μνημείων».

Εικόνα 1: Paris - Roubaix, 2017. Οι ποδηλάτες αγωνίζονται σε πετρόστρωτους δρόμους



Πηγή: Kotek (2017). Paris-Roubaix 2017, 57 26 km. Η φωτογραφία δημοσιεύεται με άδεια CC BY-SA 4.0 <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=57860471> Copyright Felouch Kotek 2017.

Εικόνα 2: *Tour of Flanders, 2010, The Muur*. Οι ποδηλάτες αγωνίζονται σε πετρόστρωτους δρόμους με πυκνό πλήθος θεατών



Πηγή: Ireland (2010). *Tour of Flanders 2010 - The Muur*. Η φωτογραφία δημοσιεύεται με άδεια CC BY 2.0. <https://www.flickr.com/photos/42101352@N07/4498493310>

Copyright Louise Ireland 2010.

Όλοι οι παραπάνω αγώνες αποτελούν τον ερασιτεχνικό αγώνα που διεξάγεται την παραμονή του επίσημου αγώνα, στην ίδια διαδρομή ή σε μέρος αυτής, προσφέροντας στους ερασιτέχνες ποδηλάτες τη δυνατότητα να ποδηλατήσουν οργανωμένα στις ίδιες διαδρομές με τα ποδηλατικά ινδάλματά τους. Για παράδειγμα, στην Ιταλία η ιδέα του αντίστοιχου ερασιτεχνικού αγώνα, του «Milano-San Remo Amatori» (Milano-San Remo, 2025), υλοποιείται από το 1970, ενώ το 2025 διοργανώνεται για 54η φορά. Στη Γαλλία, το Paris Roubaix Challenge (Paris-Roubaix Challenge, 2025) προσφέρει στους ερασιτέχνες ποδηλάτες τρεις διαδρομές, των 70, των 145 και των 170 χιλιομέτρων. Αντίστοιχα, στο Βέλγιο διοργανώνεται για ερασιτέχνες το «Liège-Bastogne-Liège Challenge». Στο πλαίσιο αυτό, φίλοι της ποδηλασίας αγοράζουν τουριστικά πακέτα συμμετοχής στον ερασιτεχνικό «αγώνα» και παρακολουθούν τον επίσημο αγώνα των επαγγελματιών αθλητών ή της «elite». Θα αναφέρουμε για παράδειγμα τον αγώνα Strade Bianche στην Ιταλία, που διεξάγεται σε χωμάτινους δρόμους (Εικόνα 3), ο οποίος, επίσης, έχει διοργάνωση για ερασιτέχνες Grand Fondo (UCI, 2025a) την προηγούμενη του αγώνα (Strade Bianche, 2025a) σε δύο μήκη διαδρομών, 87 και 134 χιλιομέτρων με κόστος εγγραφής στα 109 €. Ο ερασιτεχνικός αγώνας έχει θέσει οροφή συμμετοχών τις 6500 (Strade Bianche, 2025b) και έχει ζήτηση που υπερκαλύπτει τις διαθέσιμες θέσεις.

Εικόνα 3: *Strade Bianche, 2022. Ποδηλασία σε χωμάτινους δρόμους στην ύπαιθρο της Ιταλίας*



Πηγή: Betteridge (2022). *Strade Bianche*. Η φωτογραφία δημοσιεύεται με άδεια CC BY 2.0. <https://openverse.org/image/10e0e784-8d1b-4fc6-bd3b-527a7849e20c?q=strade+bianche&p=20>
Copyright Adrian Betteridge 2022.

Το 1900 ιδρύεται στη Ρώμη η Παγκόσμια Ομοσπονδία Ποδηλασίας (Union Cycliste Internationale – UCI) από τις ποδηλατικές ομοσπονδίες του Βελγίου, της Γαλλίας, της Ιταλίας, της Ελβετίας και των ΗΠΑ (ΕΟΠ, 2025). Η UCI σήμερα εποπτεύει και συντονίζει 205 εθνικές ποδηλατικές ομοσπονδίες. Διοικεί και προάγει το σπορ σε παγκόσμιο επίπεδο διατηρώντας τόσο την παράδοση, την περιβαλλοντική ευαισθησία όσο και τη δημοφιλία του (UCI, 2025b). Συγκεκριμένα, επιβλέπει, προβάλλει και υποστηρίζει, αφενός, ποδηλατικά αγωνίσματα, όπως την ποδηλασία δρόμου (road), πίστας (track), βουνού (mountain bike), την ποδηλασία αγώνων επίδειξης (bmx) και τους ηλεκτρονικούς εξ αποστάσεως αγώνες (e-sports) (UCI, 2025c). Αφετέρου, προωθεί εκδηλώσεις που εντάσσονται στην «ποδηλασία για όλους» (cycling for all) (UCI, 2025d), όπως είναι το «σήμα ποδηλατούπολης» (UCI-bike city label), η πιστοποίηση ποδηλατοδρόμων ή ποδηλατικών διαδρομών (UCI-pathways) και οι ανοικτοί ερασιτεχνικοί αγώνες (UCI-grand fondos) (UCI, 2025a).

Ταυτόχρονα, δημιουργούνται και πολυήμεροι αγώνες, εθνικοί ή περιφερειακοί γύροι, όπως το Tour De France (1903), το Giro d' Italia (1909), η Volta a Catalunya

(1911), που θα ακολουθηθούν από δεκάδες ακόμα αγώνες παγκόσμιας εμβέλειας, η Vuelta al Pais Vasco (1924), ο Paris-Nice (1933), το Tour de Suisse (1933), το Deutschlandtour (1913/1934), αρχικά σε κρατίδια της Γερμανίας και σε δεύτερη φάση παγγερμανικά, η Vuelta a Espana (1935) (Mignot, 2016).

Στην Αγγλία το 1894, όπως περιγράφει ο Messenger (1998), στη διάρκεια ενός ποδηλατικού αγώνα στα βόρεια του Λονδίνου τρόμαξε ένα άλογο και κατόπιν καταγγελίας στην αστυνομία απαγορεύθηκαν οι ποδηλατικοί αγώνες σε δημόσιο δρόμο μέχρι και το 1942. Εν μέσω του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, το 1942, δημιουργείται η British League of Racing Cyclists (BLRC) σε αντιπαράθεση με την Βρετανική Ποδηλατική Ομοσπονδία, που νομότυπα διεξήγγε αγώνες μόνο σε ποδηλατοδρόμια. Η BLRC και χωρίς την συγκατάθεση της UCI διοργάνωσε το 1945 το Victory Cycling Marathon από το Μπράϊτον στη Γλασκώβη σε πέντε ετάπ. Συμμετείχαν Βρετανοί ποδηλάτες αλλά και Γάλλοι, από μία επίσης μη αναγνωρισμένη, ελεγχόμενη από τους κομμουνιστές, ποδηλατική ένωση, την «Fédération Sportive et Gymnastique du Travail» (St. Pierre, 1978· Hood, 2012). Ο αγώνας υποστηρίχθηκε από εφημερίδες από το 1947 μέχρι το 1951, οπότε και ονομάστηκε Tour of Britain. Από το 1958 ονομάστηκε Milk Race, από το 1987 Kellogg's Tour, από το 1998 PruTour και από το 2004 και πάλι Tour of Britain (Fotheringham, 2003). Οι αγώνες αυτοί αρχικά και εν πολλοίς μέχρι τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο ήταν ανοικτοί σε όλους, δηλαδή σε κάθε ενδιαφερόμενο ποδηλάτη.

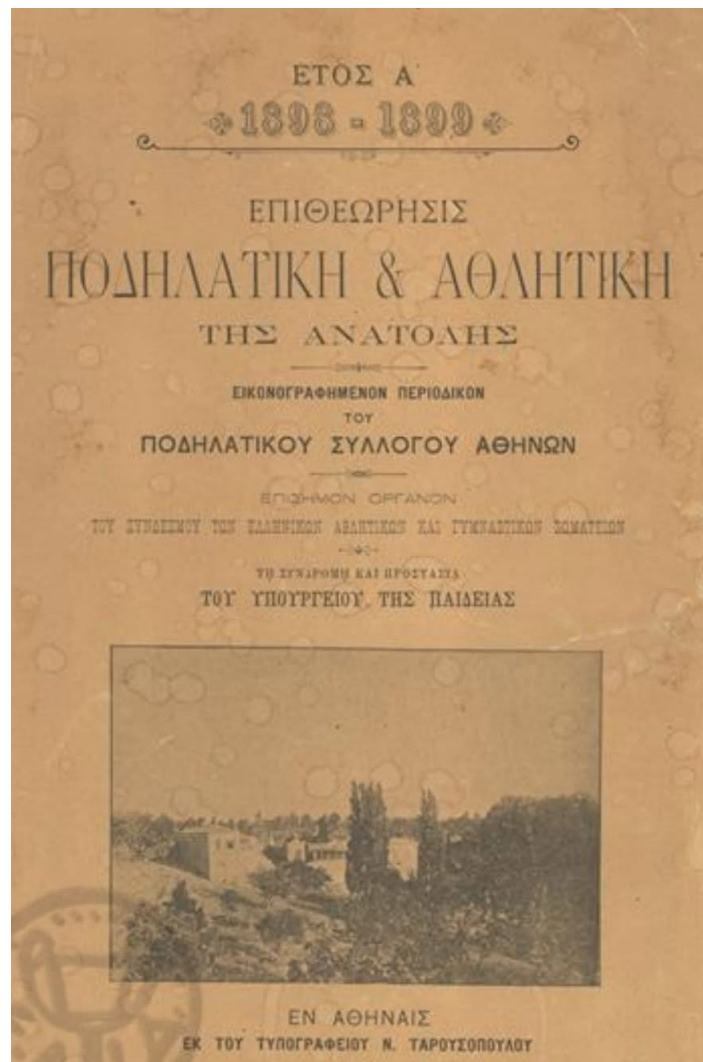
Σταδιακά και μετά το 1947 οι αγώνες εντάσσονται στο πρόγραμμα της UCI, κατηγοριοποιούνται και οι κορυφαίοι απευθύνονται σε ποδηλατικές ομάδες. Οι ομάδες αυτές, λόγω της εντονότατης δημοφιλίας της ποδηλασίας στην Ευρώπη σύντομα αποκτούν ισχυρή χρηματοδοτική στήριξη, από επιχειρήσεις κάθε είδους, (διατροφής, ένδυσης, δομικών υλικών, τραπεζών κ.λπ.) και μετεξελίσσονται σε επαγγελματικές, με αντίστοιχη οργάνωση και συμβόλαια υψηλών αμοιβών για τους διακριθέντες ποδηλάτες.

Το 1958 η UCI διοργανώνει για πρώτη φορά παγκόσμιο πρωτάθλημα ποδηλασίας γυναικών. Σταδιακά, αλλά όχι άμεσα όπως θα δούμε, όλοι οι μεγάλοι αγώνες περιλαμβάνουν και συμμετοχή γυναικών, είτε ταυτόχρονα είτε σε παράλληλη διοργάνωση. Για παράδειγμα το Tour de France Feminin ξεκίνησε το 1971, ενώ η πρώτη Ολυμπιάδα που συμπεριέλαβε αγωνίσματα γυναικών στην ποδηλασία ήταν αυτή του 1984 στο Λος Άντζελες (KX3, 2025). Σήμερα όμως η γυναικεία ποδηλασία σε όλα τα επίπεδα είναι πλήρως ανεπτυγμένη, καθώς η UCI διοργανώνει Παγκόσμια Πρωταθλήματα Γυναικών (που τροφοδοτούνται από αντίστοιχα εθνικά, ηπειρωτικά κ.λπ.) σε όλες τις κατηγορίες ποδηλασίας, όπως Δρόμου, Πίστας, Βουνού (Mountain),

Επίδειξης/Δεξιοτεχνίας (BMX Freestyle), Ανωμάλου Δρόμου (Cyclocross) κ.ά. (UCI 2025e).

Στην Ελλάδα το 1885 είναι η χρονιά που το ποδήλατο κάνει για πρώτη φορά την εμφάνισή του. Μεγάλος ενθουσιασμός εκδηλώνεται για τη νέα εφεύρεση και αγκαλιάζεται το ποδήλατο τόσο τουριστικά όσο και αθλητικά. Πέντε χρόνια αργότερα, το 1890, διοργανώνονται οι πρώτοι αγώνες ποδηλασίας στη χώρα μας. Το 1898-99 υπάρχουν ήδη ποδηλατικοί σύλλογοι και εκδίδεται το περιοδικό του Ποδηλατικού Συλλόγου Αθηνών (Εικόνα 4).

Εικόνα 4: Περιοδικό του Ποδηλατικού Συλλόγου Αθηνών στο τέλος του 19ου αιώνα



Πηγή: ΕΛΙΑ/ΜΙΕΤ (2025), Εξώφυλλο του περιοδικού *Επιθεώρησις Ποδηλατική και Αθλητική της Ανατολής*. Ψηφιακό φωτογραφικό αρχείο. Υδατοσημασμένο ψηφιακό αρχείο ελεύθερης χρήσης. https://lekythos.library.ucy.ac.cy/bitstream/handle/10797/26095/pod_issue1.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Μέσα σ' αυτό το ευνοϊκό κλίμα, στους Ολυμπιακούς Αγώνες του 1896 επιτυγχάνονται μεγάλες αθλητικές επιτυχίες. Χρυσός Ολυμπιονίκης στον αγώνα δρόμου αντοχής στέφεται στις 31 Μαρτίου 1896 ο Αριστείδης Κωνσταντινίδης⁵ (ΕΟΠ, 2025a). Οι αγώνες ποδηλασίας πίστας το 1896 διεξάγονται στο Ποδηλατοδρόμιο του Φαλήρου⁶ (σημερινό «Γ. Καραϊσκάκης»), και υπάρχουν και άλλες μεγάλες ελληνικές επιτυχίες: Ο Γιώργος Κωλέττης παίρνει το ασημένιο μετάλλιο στα 100χλμ. πίστας, ο Παναγιώτης Παρασκευόπουλος το χάλκινο μετάλλιο στον αγώνα 12 ωρών πίστας και ο Σταμάτης Νικολόπουλος κερδίζει 2 ασημένια μετάλλια, στα 2 χλμ. Ατομικής Χρονομέτρησης και στην Ταχύτητα (ΕΟΠ, 2025).

Τα επόμενα, όμως, χρόνια δημιουργούνται προβλήματα και ασυνέχειες όσον αφορά την ποδηλασία, άλλα σχετικά και άλλα όχι με τις πολιτικοστρατιωτικές περιπέτειες της χώρας⁷. Το πρώτο Πανελλήνιο Πρωτάθλημα Ποδηλασίας πραγματοποιείται μόλις το 1929, 40 σχεδόν χρόνια μετά τους πρώτους αγώνες. Να σημειωθεί, επίσης, ότι το ποδηλατοδρόμιο Φαλήρου κατεδαφίζεται το 1934-1935 και για 70 χρόνια η Αθήνα δεν έχει ποδηλατοδρόμιο μέχρι τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004, ούτε βέβαια ποδηλατικές διακρίσεις. Ποδηλατοδρόμιο υπάρχει μόνο στη Ρόδο, που, όπως είναι γνωστό, ως νησί των Δωδεκανήσων δεν ανήκει στην ελληνική επικράτεια ως το 1948. Το ποδηλατοδρόμιο στο Δημοτικό Στάδιο Ρόδου «Διαγόρας», με την αρχική ιταλική του ονομασία «Arena Del Sole» κατασκευάστηκε το 1932 από τις ιταλικές Αρχές (Ροδιακή, 2023) με αρχιτέκτονα τον Armando Bernabiti και η πίστα του παραμένει μέχρι σήμερα τσιμεντόστρωτη, ενώ όλα τα σύγχρονα –ή τα εκσυγχρονισμένα– ποδηλατοδρόμια έχουν ξύλινη πίστα (παρκέ) από ξύλο πεύκου (Capo Velo, 2016).

Το 1937, σχεδόν πενήντα χρόνια μετά τους πρώτους αγώνες ποδηλάτου στη χώρα, ιδρύεται η Ποδηλατική Ομοσπονδία Ελλάδος (ΠΟΕ), η οποία σύντομα διαλύεται εξαιτίας του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Το 1947 η ποδηλασία ενσωματώνεται στον Σύνδεσμο Ελληνικών Γυμναστικών και Αθλητικών Σωματείων (ΣΕΓΑΣ) και παραμένει εκεί έως το 1973, όπου ιδρύεται η Ελληνική Ομοσπονδία Ποδηλασίας (ΕΟΠ) (ΕΟΠ, 2025).

5 Ο Κωνσταντινίδης παραμένει μέχρι σήμερα ο μοναδικός Έλληνας ποδηλάτης με χρυσό μετάλλιο σε Ολυμπιακούς. Τερμάτισε πρώτος την διαδρομή 87 χιλιομέτρων, που ξεκινούσε από την Αθήνα, έφτανε έως το Μαραθώνα και κατέληγε στο Φάληρο.

6 Το Ποδηλατοδρόμιο Φαλήρου κατασκευάστηκε το 1895 για τους πρώτους Ολυμπιακούς Αγώνες της επόμενης χρονιάς. Ήταν στα πρότυπα του αντίστοιχου ποδηλατοδρομίου της Δανίας και κόστισε συνολικά 100.000 δραχμές. Τα σωματεία του Ολυμπιακού Σ.Φ.Π. και του Εθνικού Ο.Φ.Π.Φ. το 1934 προχώρησαν στην δημιουργία μίας «Διαχειριστικής Επιτροπής Γηπέδου», που ανέλαβε την ευθύνη της μελέτης για την νέα μορφή του χώρου και το 1935 το ποδηλατοδρόμιο κατεδαφίστηκε.

7 Με τους πολέμους 1912-13, 1914-17, 1919-22 κ.λπ..

Στην ελληνική ποδηλασία τα τελευταία 70 χρόνια, υπό αντίξοες συνθήκες και με μόνιμο έλλειμμα υποδομών και χρηματοδότησης, υπάρχουν ορισμένες διεθνείς διακρίσεις και επιτυχίες αθλητών, αλλά η ποδηλασία ποτέ δεν αποκτά περίοπτη θέση στην Ελλάδα. Ως παραδείγματα, και με δεδομένη την παράλειψη κι άλλων αξιόλογων αθλητών λόγω χώρου, θ' αναφέρουμε ορισμένους ποδηλάτες που διακρίνονται σε Βαλκανικούς, Μεσογειακούς και άλλους διεθνείς αγώνες δρόμου, όπως τους Γιάννη Νταουσανάκη (1938), Σταμάτη Ρηγούτσο (1940), Γιώργο Πρίφτη (1942) και Κώστα Μητσάκη (1946), τους Στέλιο Βάσκο, Θωμά Τιμαμόπουλο και Γιώργο Βασιλάκη (1952), τους Νίκο Λουλούκο και Ηλία Κελεσίδη (1953), τον Κανέλλο Κανελλόπουλο (1957), τον Βαγγέλη Παπαδάκη (1960) τον Βασίλη Αναστόπουλο (1975) (νικητή Διεθνούς Γύρου Ελλάδας 2003, κ.α.), τον Ιωάννη Ταμουρίδη (1980) (2ο και 3ο Διεθνή Γύρο Ελλάδας 2011 και 2012, κ.α.). Η εντυπωσιακή εμφάνιση της καλύτερης ίσως ιστορικά εθνικής ομάδας ποδηλασίας Markompotsaris (2019), στο Bergamo το 1980 παρατίθεται στην Εικόνα 5.

Εικόνα 5: Η Ελληνική Εθνική Ομάδα ποδηλασίας στο Tour of Bergamo, 1980



Διακρίνονται από αριστερά: Κανέλλος Κανελλόπουλος, Ηλίας Κελεσίδης, Βαγγέλης Παπαδάκης, Θωμάς Τιμαμόπουλος και μπροστά δεξιά Νίκος Λουλούκος.

Πηγή: Triantafyllou (1980). Η Ελληνική Εθνική Ομάδα ποδηλασίας στο Tour of Bergamo. Η φωτογραφία ελήφθη από τον Nassos Triantafyllou το 1980 και δημοσιεύεται με γραπτή άδεια του φωτογράφου. <https://thecyclingjournal.gr/historica-greece/>. Copyright Nassos Triantafyllou / Cyclingphotos.gr 1980

Στη σύγχρονη εποχή διακρίνονται οι Βασίλης Αναστόπουλος (1975), Περικλής Ηλίας (1986), Πολυχρόνης Τζωρτζάκης (1989) (Νικητής Γύρου Αιγύπτου 2019, Βουλγαρίας 2019, κ.α.), Γιάννης Ταμουρίδης (1990) (2ος Γύρος Ρουμανίας, 2010, 2011, Ταιβάν 2014, Εσθονίας 2015), και Γιώργος Μπούγλας (1990). Επίσης, στην ποδηλασία πίστας αναφέρουμε τον Γιώργο Χειμωνέτο (1972) από τη Ρόδο (με 3 ευρωπαϊκούς και 3 παγκόσμιους τίτλους) και πιο πρόσφατα, μετά τη δημιουργία του ολυμπιακού ποδηλατοδρομίου στην Αθήνα, τον Χρήστο Βολικάκη (1988) (παγκόσμιο τίτλο πίστας εφήβων 2005, κ.α.) και τον Κωνσταντίνο Λιβανό (παγκόσμιο τίτλο πίστας 2019, πανευρωπαϊκό τίτλο 2020 κ.α.). Τέλος, τον Περικλή Ηλία (1986) (παγκόσμιο τίτλο ορεινής ποδηλασίας, 2012), και τον Νίκο Παπαγγελή (6η θέση Παραολυμπιακοί Τόκυο 2021) (ΕΟΠ, 2025· Cycling Ranking, 2025).

Η γυναικεία ποδηλασία στην Ελλάδα παλαιότερα δεν είχε καταφέρει να έχει διεθνείς διακρίσεις, αλλά αξίζει να αναφερθεί η Ελληνίδα πρωταθλήτρια Ελένη Κλαπανάρα (1973), η οποία συμμετείχε σε παγκόσμιο πρωτάθλημα πίστας το 2010. Πρόσφατα, όμως, επετεύχθησαν σημαντικές διεθνείς διακρίσεις, όπως με το χάλκινο μετάλλιο στο «Tandem» (ποδήλατο δύο αθλητών) της Ελένης Καλατζή και Αργυρώς Μηλάκη το 2019 στο Κεμπέκ. Οι επιτυχίες συνεχίστηκαν με χρυσό Βαλκανικό μετάλλιο από τη Βαρβάρα Φασόη (1991) στο Bacau της Ρουμανίας το 2019, με εντυπωσιακή επανάληψη στις 23 Μαΐου 2025 και πάλι στο Βαλκανικό Πρωτάθλημα ποδηλασίας στο Bacau της Ρουμανίας, όπου η Βαρβάρα Φασόη κατέκτησε ξανά το χρυσό Βαλκανικό μετάλλιο δρόμου και η Αργυρώ Μηλάκη το ασημένιο (ΕΟΠ, 2025^β).

Παρόλα αυτά, να σημειωθεί ότι η Ελλάδα, με την πρώιμη άνθιση του αθλήματος και με επιτυχίες στο ποδήλατο, εδώ και 130 χρόνια δεν έχει κατακτήσει άλλο ολυμπιακό μετάλλιο σε οποιοδήποτε αγώνισμα ποδηλασίας δρόμου, πίστας ή άλλου, πέρα από αυτά του Κωνσταντινίδη και των αθλητών πίστας των Ολυμπιακών του 1896.

3. Η ποδηλασία ως ειδική μορφή αθλητικού τουρισμού στην Ελλάδα: κοινωνικό κεφάλαιο και καλές πρακτικές

Στην Ελλάδα, όπως είναι γνωστό, το κλίμα είναι ήπιο όλους τους μήνες του χρόνου και οι βροχερές μέρες είναι λίγες σχετικά με την Ευρώπη. Υπάρχουν πολλοί επαρχιακοί δρόμοι που μπορούν να φιλοξενήσουν ποδηλάτες και ποδηλατικές διοργανώσεις. Οι όποιοι περιορισμοί στην ευρύτατη ανάπτυξη της ποδηλασίας πηγάζουν μόνο από θέματα σχετικά με την κουλτούρα των οδηγών, την ελλιπή εξοικείωσή τους με

την κυκλοφορία των ποδηλατιστών και όχι σχετικά με τις φυσικές συνθήκες ή την κατάσταση των οδικών υποδομών.

Στην Ελλάδα, όμως, του 21ου αιώνα στο πλαίσιο της ανάπτυξης έξυπνων πόλεων (Αγγελίδης, 2022) καταγράφεται μια επιστροφή στην ποδηλασία, αθλητική, ήπιας άθλησης, αναψυχής, και σε περιπτώσεις, αστικής μετακίνησης. Στα θετικά καταγράφεται η στοχευμένη ανάπτυξη της αστικής ποδηλασίας σε ορισμένες πρωτοπόρες οικολογικά και ποδηλατικά πόλεις όπως τα Τρίκαλα (Made in Trikala, 2018), η Καρδίτσα (Δήμος Καρδίτσας, 2003), ο Βόλος, η Λάρισα, η Πάτρα, η Αλεξανδρούπολη, η Κως και η Ρόδος και σε άλλες πόλεις, στις οποίες έχουν γίνει εκτεταμένες παρεμβάσεις αστικής αναζωογόνησης και δημιουργίας ελεύθερων χώρων και ποδηλατοδρόμων.

Η ενσωμάτωση ποδηλατικών συνηθειών και δικτύων στον τρόπο ζωής των πόλεων ενισχύει το τοπικό κοινωνικό κεφάλαιο. Η συναδελφικότητα, η κοινωνική συνοχή και η αλληλεγγύη που δημιουργούνται ανάμεσα στους ποδηλάτες είναι αξιοσημείωτες. Η εμπιστοσύνη, η συνεργασία και η ενσωμάτωση άγραφων αλλά και θεσμοθετημένων κανόνων οδηγικής συμπεριφοράς αναμφίβολα συμβάλλουν στη βελτίωση της ποιότητας ζωής, της οικονομικής ανάπτυξης και της ευημερίας των κοινωνιών.

3.1. Οι ποδηλατοτουριστικοί σύλλογοι

Παράλληλα με τους καθαρά αθλητικούς ποδηλατικούς συλλόγους που συνεχίζουν και υφίστανται τις συνέπειες της υποχρηματοδότησης, κρατικής και ιδιωτικής, τα τελευταία χρόνια έχουν ιδρυθεί και λειτουργούν παράλληλα πολλές δεκάδες σύλλογοι ποδηλατοτουριστικού χαρακτήρα. Αυτοί παρουσιάζουν μεγάλη ανάπτυξη την τελευταία εικοσαετία και μάλιστα σε όλους τους νομούς της χώρας, με ανοιχτό προσανατολισμό στην κοινωνία.

Οι σύλλογοι αυτοί επικοινωνούν τις δράσεις τους μέσα από τα κοινωνικά δίκτυα, και έχουν χιλιάδες ακολούθους. Τέτοιοι στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας είναι οι «Ble» με 3,9 χιλιάδες ακολούθους στο Facebook (Ble, 2025), οι «Ποδηλατοβόλτες Φίλων» με 3,4 χιλιάδες ακολούθους (ΠΟΦΙ, 2025), οι «Άγιοι» που το 2025 γιορτάζουν τα 12 χρόνια ύπαρξης και 1700 ακολούθους (Άγιοι, 2025), οι «Ινδιάνοι Sioux» που εξειδικεύονται στην ποδηλασία βουνού με 1200 ακολούθους (Sioux, 2025), ενώ υπάρχουν και αρκετές δεκάδες μικρότερες ομάδες, όπως και αντίστοιχες σε άλλες πόλεις. Οι ποδηλατοτουριστικοί σύλλογοι ομαδοποιούν ποδηλάτες σε «ποδηλατοβόλτες» ή και «βολτονήσεις» (βόλτα-προπόνηση), όπως κάποιοι τις

ονομάζουν στη σχετική αργκό, σε ποικιλία από αστικές και περιαστικές διαδρομές, σε βουνά, σε αρχαιολογικούς χώρους, σε παραλίες, με τήρηση της ομαδικότητας στην κίνηση και της ασφάλειας της ομάδας. Αυτό τους κάνει αρκετά δημοφιλείς στο τοπικό κοινό, αλλά δεν είναι εύκολη η ενσωμάτωσή τους σε κάποιο τοπικό τουριστικό προϊόν παρά μόνο σε ad-hoc βάση. Κι αυτό γιατί, ενώ είναι ασμένως ανοιχτοί στο κοινό και σε νέους ακόλουθους, δεν έχουν επιλέξει να προωθούνται προς το τουριστικό κύκλωμα. Ένας ίσως λόγος είναι ότι οι ομάδες αυτές λειτουργούν κατά βάση χωρίς οικονομικό ενδιαφέρον, και σε κάθε περίπτωση μη κερδοσκοπικά, ενώ το τουριστικό κύκλωμα μέσω γραφείων, ακόμα και μη μαζικού τουρισμού αλλά ειδικών και εναλλακτικών ενδιαφερόντων, λειτουργεί με όποιο επιχειρηματικό ή οικονομικό στόχο. Θα ήταν, επομένως, ζητούμενο οι ομάδες αυτές να αποκτήσουν μεγαλύτερη εξωστρέφεια, για παράδειγμα εκφράζοντας εμφανέστερα την «ανοικτότητα», χρησιμοποιώντας δίγλωσσες σελίδες κ.λπ., ώστε να αποτελέσουν τουριστικό κίνητρο τόσο για εσωτερικό όσο και για ενδεχόμενο διεθνή τουρισμό, χωρίς τη μεσολάβηση επιχειρηματικών μεσαζόντων, πράγμα που διευκολύνεται μέσα από τα κοινωνικά δίκτυα και ήδη εξελίσσεται, με αργό πάντως ρυθμό.

3.2. Τα Brevets

Ορισμένοι απ' τους προαναφερόμενους συλλόγους αλλά και πολλοί αθλητικοί ποδηλατικοί σύλλογοι μικρότερων ελληνικών πόλεων διοργανώνουν μεγαλύτερες σε απόσταση και πιο απαιτητικές ποδηλατικές διαδρομές, τα Brevets⁸ (ACP, 2025a). Πρόκειται για πιστοποιημένες και χαρτογραφημένες ποδηλατικές διαδρομές, ανοικτές στο κοινό. Για να συμμετάσχει ένας ποδηλάτης αρκεί έγγραφα να δεσμευτεί ότι θα οδηγεί σεβόμενος τα σήματα κυκλοφορίας, φορώντας κράνος, με φώτα, και ποδηλατώντας ολόκληρη την εκάστοτε διαδρομή, αυτάρκης, σε ορισμένο χρόνο, που αντιστοιχεί συνήθως σε μέση ταχύτητα 15 χλμ./ώρα. Τα Brevets δεν έχουν οικονομική επιβάρυνση για τους/-ις συμμετέχοντες/-ουσες, ενώ υπάρχει ένα συμβολικό αντίτιμο της τάξης των 5-10€ για την κάλυψη εξόδων των εθελοντών/-ντριών βοηθών της κάθε διοργάνωσης.

8 Οι πιο γνωστοί από τους συλλόγους που οργανώνουν Brevets αναφέρονται ενδεικτικά με τους κωδικούς μητρώου τους από την Audax Parisien. Η ΠΕΠΑ (GR650001), το Ble Cycling Club (GR650031), η Λε.Μ.Α. Θέρμου (GR650032), ο Π.Ο. Λάρισας (GR650053), ο Π.Σ. Λέσβου (GR650060), ο ΠΑΣ Θεσσαλονίκης (GR650062), οι Greek Randonneurs (GR650063), το σωματείο AMEA Τάλως (GR650064), οι Ποδηλάτες Χίου (GR650065), οι «Οψόμεθα εις Φιλίππους» (GR650067), η BioRacer Hellas (GR650069), ο Γ. Σ. Λευκάδας (GR650080), οι Ποδηλάτες Χίου (GR0065), ο ΠΣ Καστοριάς 620 (GR650062), ο Π.Α.Σ. Αλεξανδρούπολης (GR650076), ο ΣΦΠΠΠ Μεσολογγίου (GR650078), ο Ορειβατικός Όμιλος Γιαννιτσών (GR650085), το Komotini Sports Centre (GR650087) αλλά και επιχειρήσεις όπως οι Aphrodite Lingerie (GR650088), το ActionBike Club (GR650083), οι Μπιτσάκης-Καλαϊτζιδάκις (GR650092), και αρκετοί ακόμα.

Η Γαλλική Λέσχη Audax Club Parisien (ACP, 2025b) που ιδρύθηκε το 1904, πιστοποιεί και καταγράφει όλα τα Brevets παγκοσμίως, από την έναρξή τους, την 11η Σεπτεμβρίου 1921 έως σήμερα, που ανέρχονται σε πολλές χιλιάδες (ACP, 2025c). Ο/η κάθε συμμετέχων/-ουσα εφοδιάζεται με ειδική κάρτα, όπου πιστοποιούνται οι χρόνοι διέλευσης από τα σημεία ελέγχου και η οποία μετά τον τερματισμό πιστοποιείται και καταγράφεται (ομολογάζεται) με μοναδικό αριθμό αναφοράς στην ανωτέρω παγκόσμια βάση δεδομένων. Κάρτες συμμετοχής διαφορετικών συλλόγων-οργανωτών σε διάφορα Brevets, όπου φαίνεται και η πιστοποίηση (homologation) εμφανίζονται στην Εικόνα 6.

Εικόνα 6: Κάρτες συμμετοχής Brevets, 2016-2023



Πηγή: Φωτογραφία και υλικό του συγγραφέα. Copyright Νικόλαος Βαγιονής 2025.

Τα Brevets κατηγοριοποιούνται σε αποστάσεις 200, 300, 400, 600 και 1000 χιλιομέτρων, και έχουν διαφορετικούς βαθμούς δυσκολίας ανάλογα με τα υψομετρικά της κάθε διαδρομής, αλλά και την περίοδο του έτους που έχουν προγραμματισθεί. Σαφώς, αυτά με τη μαζικότερη συμμετοχή είναι τα Brevets των 200 χλμ.

Τα Brevets επελέγησαν με τη λογική μιας αντιπροσωπευτικής δυνατότητας ένταξης της ποδηλασίας στο τουριστικό προϊόν της χώρας. Οι διοργανωτές αναδεικνύουν τις φυσικές ομορφιές και τα πολιτιστικά θέλγητρα των περιοχών τους, ενώ οι εκκινήσεις και τερματισμοί γίνονται σε τοπόσημα της κάθε πόλης (Εικόνα 7).

Εικόνα 7: Τερματισμός αθλητή στο Πολιτιστικό Κέντρο του Δήμου Αθηναίων 'Γκάζι' σε Brevet του 2015



Πηγή: Φωτογραφία και υλικό του συγγραφέα. Copyright Νικόλαος Βαγιονής.

Τα τοπία του κάθε τόπου αναδεικνύονται από την ποδηλασία, αφού οι ταχύτητες είναι αρκετά χαμηλές ώστε ο ποδηλάτης να απολαμβάνει το τοπίο με όλες του τις αισθήσεις, με ρυθμό, όμως, πολύ ταχύτερο της πεζοπορίας, ώστε να καλύπτονται σημαντικές αποστάσεις σε μια μέρα. Στην Ελλάδα και σε χώρες που ευνοούνται από το ήπιο κλίμα όλο το χρόνο αλλά και τη μειωμένη κίνηση στους επαρχιακούς δρόμους είναι σημαντικός πόρος τουριστικής έλξης και μάλιστα σε περιόδους εκτός τουριστικής αιχμής. Το κοινωνικό κεφάλαιο στις διοργανώσεις Brevets στην Ελλάδα είναι ήδη σημαντικό. Υπάρχουν διοργανώσεις σε όλους σχεδόν τους νομούς της χώρας. Ο αριθμός των Brevets κάθε χρόνο είναι πολύ πάνω από 50, το οποίο σημαίνει ότι κάθε εβδομάδα διοργανώνονται παράλληλα Brevets σε διαφορετικούς νομούς. Στην Εικόνα 8 παρουσιάζεται η αφίσα με τα Brevets του 2019.

Εικόνα 8: Ετήσιο πρόγραμμα ελληνικών Brevets, 2019

BREVETS 2019

ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΜΕΓΑΛΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ



ΛΕΣΧΗ
ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΟΥ
ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ
ΕΛΛΑΔΑΣ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ 2019

12-01	200κμ	"Γύρος Εβρου - Ροδόης" - Αλεξανδρούπολη (Ble Cycling Club)
19-01	300κμ	"Στα Ικνη του Περασά" - Ελευσίνα (Bioracer Hellas)
27-01	200κμ	"Νεμέα" - Ελευσίνα (Π.Ε.Π.Α.)
03-02	200κμ	"Σούσιο" - Κηφισιά (Greek Randonneurs)
10-02	300κμ	"Αταλάντη" - Αγ.Στέφανος (Ble Cycling Club)
16-02	200κμ	"Νέα Ραιδεσάς - Κασσάνδρα" - Νέα Ραιδεσάς (Ble Cycling Club)
23-02	300κμ	"Αίγινη Δόξα" - Ελευσίνα (Greek Randonneurs)
02-03	300κμ	"Π.Ο.Κ. 300" - Καρδίτσα (Π.Ο. Καρδίτσας)
03-03	200κμ	"Tre Colli - Γρηγόρης Φύτρος" - Αθήνα (Α.Ο. Αιόλος)
09-03	200κμ	"Λευκάδα ...το Στεριανό Νησί" - Νυδρί Λευκάδας (Α.Σ.Α. Φιλανδρος)
10-03	300κμ	"Tour of Evros (reverse)" - Αλεξανδρούπολη (Ble Cycling Club)
16-03	400κμ	"Clockwise 400" - Θεσσαλονίκη (Ble Cycling Club)
16-03	400κμ	"Counterclockwise 400" - Λάρισα (ΠΑΣ Πηγιάς)
16-03	200κμ	"Γουσί 2019" - Γουδί (Kassimatis Cycling)
17-03	200κμ	"Νότιος Ευβοϊκός" - Μαρμάρη (Π.Ε.Π.Α.)
23-03	400κμ	"Brevet 5 Νομών" - Λαμία (Greek Randonneurs)
29-03	400κμ	"Πάτρα" - Ελευσίνα (Π.Ε.Π.Α.)
30-03	300κμ	"Παρόθυρο στη Γαλλία" - Χίος (Ble Cycling Club)
30-03	300κμ	"Θέρμο 300" - Θέρμο (Λε.Μ.Α. Θέρμου)
06-04	200κμ	"Brevet Πύργου - Ολυμπιακά μοναστήρια" - Πύργος (Ble Cycling Club)
06-04	400κμ	"Π.Ο.Κ. 400" - Καρδίτσα (Π.Ο. Καρδίτσας)
12-04	600κμ	"Πύργος-Κατάκολο" - Ελευσίνα (Π.Ε.Π.Α.)
13-04	400κμ	"Αγ. Θεόδωροι-Θέρμο-Αγ. Θεόδωροι" - Αγ. Θεόδωροι (Λε.Μ.Α. Θέρμου)
13-04	200κμ	"Γύρα ται Κέρκυρας" - Δασοί-Κέρκυρα (Corfu, GEO-bicycling)
21-04	360+κμ	24 ώρες Fleche "Γιώργος Βίδος" - Θεσσαλονίκη (Ble Cycling Club)
03-05	600κμ	"Κόρινθος-Λευκάδα" - Κόρινθος (Greek Randonneurs)
04-05	400κμ	"Χίος 400" - Χίος (Ble Cycling Club)
04-05	200κμ	"Giro Acaeanic-Περιδέρησις" - Αγρίνιο (Γ.Π.Σ. Αγρινίου)
04-05	600κμ	"Π.Ο.Κ. 600" - Καρδίτσα (Π.Ο. Καρδίτσας)
11-05	400κμ	"Παρνασσός" - Αθήνα (Ble Cycling Club)
11-05	300κμ	"Γή των Θρακικών 300" - Αλεξανδρούπολη (Π.Α.Σ. Αλεξανδρούπολης)
11-05	200κμ	"Brevet Πηλίου" - Βόλος (Bike Service)
12-05	200κμ	"Ευλοκάστρο" - Ελευσίνα (Π.Ε.Π.Α.)
18-05	200κμ	"Brevet Θήβας" - Θήβα (Σύλλογος Θεατρική Ζώνη)
18-05	600κμ	"Ναύπλιο 600" - Ναύπλιο (Λε.Μ.Α. Θέρμου)
18-05	200κμ	"Θεσσαλονίκη" - Θεσσαλονίκη (Π.Α.Σ.Θ)
25-05	200κμ	"Εκπληξη" - Σκινιάς (Ble Cycling Club)
25-05	200κμ	"Lesvos Brevet" - Ελιό & Πεύκο" - Μυτιλήνη (Π.Σ. Λέσβου)
25-05	200κμ	"Brevet Ι.Π.Μεσολογγίου 2019" - Μεσολόγγι (Σ.Φ.Π.Π.Μεσολογγίου)
01-06	300κμ	"Διακοπτό" - Ελευσίνα (Π.Ε.Π.Α.)
01-06	200κμ	"Η κόπια του Πυθαγόρα" - Σίμος (Σύλλογος Αυτοδιτών Σίμου)
09-06	200κμ	"Χίος HOT" - Χίος (Ble Cycling Club)
15-06	600κμ	"@Καλομάτα" - Αθήνα (Ble Cycling Club)
16-06	200κμ	"Orestiada North Evros" - Ορεστιάδα (Keramitsis Bikes)
16-06	200κμ	"Kefalonia Bike Challenge" - Πόρος Κεφαλονιάς (yourbike.gr)
16-06	200κμ	"Γύρος Κισσάβου" - Στάμια (ΠΑΣ Πηγιάς)
22-06	200κμ	"Ble Ζαγόρι" - Πάπιγγο (Ble Cycling Club)
29-06	200κμ	"By Night" - Αχαρνές (Π.Ε.Π.Α.)
04-07	1000κμ	"2 Capitals 4" - Αθήνα (Ble Cycling Club)
13-07	200κμ	"Γύρος Γράμμου" - Καστοριά (Π.Σ. Καστοριάς 620)
27-07	200κμ	"Δασοχώρι" - Δασοχώρι (Π.Ε.Π.Α.)
27-07	200κμ	"Όρμητός" - Όρμητός (Α.Ο. Αιόλος)
04-08	200κμ	"Γύρος της Μεσσηνίας" - Καλαμάτα (Bioracer Hellas)
07-09	200κμ	"Teixio Brevet" - Τειχίο Δωριδός (Gosport)
07-09	300κμ	"Στα κνάρια του Μεγάλου Αλεξάνδρου" - Θεσσαλονίκη (Π.Α.Σ.Θ)
08-09	200κμ	"Σκληροπυρηνικό" - Αθήνα (Ble Cycling Club)
14-09	200κμ	"Brevet Κως - Κάλυμνος" - Κως (Π.Ο. Κω)
15-09	200κμ	"Αττικής" - Αθήνα (Π.Ε.Π.Α.)
21-09	200κμ	"Κούκος 200" - Κούκος (Λε.Μ.Α. Θέρμου)
28-09	200κμ	"Εθνικό Πάρκο Δοδιάς 200" - Αλεξανδρούπολη (Π.Α.Σ. Αλεξανδρούπολης)
29-09	200κμ	"Μέγαρα-Ναύπλιο" - Μέγαρα (Greek Randonneurs)
19-10	200κμ	"Γύρος του Ψηλορείτη" - Ηράκλειο (Αθλητικό Σωματείο ΑμεΑ ΤΑΛΩΣ)
19-10	200κμ	"Brevet Philippi" - Αρχαιολογικός χώρος Φιλίππων (Οψόμεθο εις Φιλίππους)
03-11	200κμ	"Αρχαία Αργολική Γη" - Ναύπλιο (Α.Σ. Αργολίδος Αγεύς)
16-11	200κμ	"Βόρεια Εύβοια" - Χαλκίδα (Α.Ο. Αιόλος)

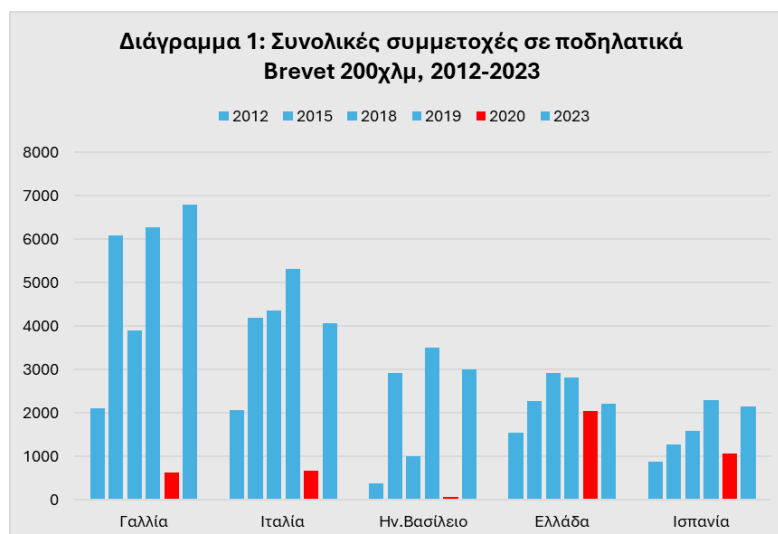


Πηγή: ΛΕΠΟΤΕ (2019) Αφίσα: Πρόγραμμα Brevets 2019. Ελεύθερη πρόσβαση, διανομή και χρήση για το κοινό.

Τα Brevets παρουσιάζουν μια αξιοσημείωτη αναγνωρισιμότητα στην αντίστοιχη τοπική κοινωνία, καθώς ο διοργανωτής σύλλογος, σε συνεργασία με τον δήμο, τοπικούς συνεταιρισμούς, εφημερίδα ή ραδιοφωνικό σταθμό αλλά και τοπικές ή υπερτοπικές εμπορικές επιχειρήσεις, διοργανώνει υποδοχή και κεράσματα στους συμμετέχοντες στον τερματισμό, οι οποίοι, με τη σειρά τους επισκέπτονται τις τοπικές ταβέρνες και διανυκτερεύουν σε τοπικά καταλύματα, συχνά συνοδευόμενοι και από τις οικογένειές τους.

Η συμμετοχή στα επαρχιακά Brevets είναι μικρή, τυπικά 40-100 άτομα, αλλά η αρχή έχει γίνει. Η ενσωμάτωση στο κύριο τοπικό τουριστικό προϊόν και η ανάδειξή και μεγέθυνσή τους είναι απλά θέμα προσπάθειας προώθησης, ποιότητας, και αποτελεσματικότητας προσέλκυσης ποδηλατών/-τριών από ολόενα και ευρύτερες περιοχές και φυσικά από το εξωτερικό. Οι αριθμοί μητρώου εγγεγραμμένων «μπρεβετάδων» πλησιάζουν σήμερα τις 6000.

Συγκριτικά με άλλες χώρες, οι συμμετοχές σε Brevets στην Ελλάδα και σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες παρουσιάζονται στο Διάγραμμα 1. Για την Ελλάδα την τελευταία εικοσαετία ο αριθμός των συμμετοχών κυμαίνεται από 2 ως 3 χιλιάδες ετησίως, και συνολικά έχουν υπάρξει πάνω από 30000 συμμετοχές σε Brevets όλων των αποστάσεων. Στο ίδιο σχήμα παρατηρείται η ανθεκτικότητα των διοργανώσεων στην Ελλάδα σε σύγκριση με τις άλλες χώρες. Στο ίδιο διάγραμμα εμφανίζεται με κόκκινο η χρονιά του 2020 των lockdown λόγω COVID. Το γεγονός υπογραμμίζει την αφοσίωση των ποδηλατών/-τριών στο άθλημα στην Ελλάδα και τις δυνατότητες που υπάρχουν, εάν υπάρξει κατάλληλη οργάνωση και σχεδιασμός.



Πηγή δεδομένων: (ACP, 2025c) Γραφική επεξεργασία του συγγραφέα.

3.3. Η Σπαρτακιάδα

Η Ποδηλατική Ένωση Παλαιμάχων Αθλητών, ΠΕΠΑ (ΠΕΠΑ, 2025a) ιδρύθηκε το 1990 και έχει ως στόχο τη διάδοση της ποδηλασίας και την επαφή μεταξύ των παλαιμάχων και των φίλων της ποδηλασίας. Δεν έχει κερδοσκοπικό χαρακτήρα ούτε επιχορηγείται από το κράτος. Η ΠΕΠΑ ξεκίνησε έχοντας 28 μέλη και πλέον έχει ξεπεράσει τα 1000. Η ΠΕΠΑ διοργανώνει τα τελευταία 35 χρόνια την παλαιότερη και γνωστότερη μη αγωνιστική εθνικής εμβέλειας ποδηλατική διοργάνωση, τη «Σπαρτακιάδα»⁹. Πρόκειται για μια ημερήσια ποδηλατική διαδρομή από την Αθήνα στη Σπάρτη που διοργανώνεται το πρώτο Σάββατο κάθε Οκτώβρη. Η Σπαρτακιάδα, ανοικτή σε άνδρες και γυναίκες, αποτελεί την πιο γνωστή και πιο παλιά διοργάνωση της ΠΕΠΑ, με τους συμμετέχοντες/-ουσες να διανύουν ανεξαρτήτως καιρικών συνθηκών την ιστορική διαδρομή Αθήνας-Σπάρτης των 257 χιλιομέτρων. Από το 1988 μέχρι και το 2024, που διοργανώθηκε η 35η Σπαρτακιάδα, περισσότεροι από 1.500 ποδηλάτες και ποδηλάτισσες έχουν συμμετάσχει και τερματίσει εντός ορίου χρόνου σε μία ή περισσότερες Σπαρτακιάδες με συνολικό αριθμό τερματισμών που ξεπερνά τις 5500 (ΠΕΠΑ, 2025b).

Η συμμετοχή στη Σπαρτακιάδα έχει μια σχετικά προσιτή οικονομική επιβάρυνση (60-80€), αλλά η διοργανώτρια ΠΕΠΑ έχει σε ισχύ περιορισμούς στη συμμετοχή, οι οποίοι βασίζονται σε επιτυχή συμμετοχή σε προηγούμενους αγώνες πρόκρισης, που διοργανώνει η ίδια λέσχη. Η λέσχη πάντως διατηρεί το δικαίωμα να «προσκαλεί» καταξιωμένους ποδηλάτες χωρίς άλλη διαδικασία.

Η Σπαρτακιάδα στα 35 χρόνια ζωής της θα μπορούσε να έχει αν όχι αντίστοιχη εξέλιξη με τους «κλασικούς ημερήσιους αγώνες», που αναφέρθηκαν πιο πάνω (Paris-Roubaix, Milan-San Remo κ.λπ.), τουλάχιστον να έχει αποκτήσει μια σημαντική διεθνή ακτινοβολία και αναγνωρισιμότητα. Όμως, παρότι χαιρεί μεγάλης εκτίμησης στους ποδηλατικούς κύκλους της Ελλάδας, έχει πολύ μικρή διεθνή απήχηση, καθώς κάθε χρόνο οι διεθνείς συμμετοχές δεν ξεπερνούν τις 10-20 από ένα σύνολο 300-320 περίπου, που παραμένουν σταθερές τα τελευταία αρκετά χρόνια. Για λόγους που εξαρτώνται από τη διοργανώτρια λέσχη, οι συμμετοχές δεν αυξάνονται και η εκδήλωση χάνει τη δυνατότητα να αποτελέσει ένα μνημειακό αγώνα της Ελλάδας με διεθνή ελκυστικότητα, και έτσι να δημιουργήσει την αντίστοιχη μόχλευση τουριστικών ροών και ουσιαστικό οικονομικό ενδιαφέρον τόσο για τη λέσχη όσο και για την περιοχή της Σπάρτης.

⁹ Κλασική περίπτωση λάθους ονομασίας, μιας και η Σπάρτη καμία σχέση δεν έχει με τον Θρακικής καταγωγής σκλάβο, μονομάχο και επαναστάτη Σπάρτακο στη ρωμαϊκή εποχή, ή τις αθλητικές Σπαρτακιάδες που γίνονταν στις Σοσιαλιστικές χώρες στο πρόσφατο παρελθόν.

3.4. Το L' Étape Greece (Ολυμπία)

Το L' Étape Greece διεξήχθη το 2023 για πρώτη φορά, όταν με επιτυχημένη συνεργασία ο Δήμος Ήλιδας, ο Δήμος Πύργου, ο Δήμος Αρχαίας Ολυμπίας, η Ελληνική Ομοσπονδία Ποδηλασίας, η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας, και πολλοί επιχειρηματικοί όμιλοι και υποστηρικτές, αποφάσισαν να ενώσουν προσπάθειες και με την τεχνογνωσία του Tour de France, να συνδέσουν το θρύλο του κορυφαίου ποδηλατικού αγώνα του κόσμου με την γενέτειρα των Ολυμπιακών Αγώνων, την Αρχαία Ολυμπία (L' Étape Greece, 2025).

Με φιλική στον πελάτη/ποδηλάτη προσέγγιση, η διοργάνωση απευθύνεται τόσο στους έμπειρους και ανταγωνιστικούς ποδηλάτες όσο και στους κυριακάτικους αναβάτες, με διαδρομές κατάλληλες τόσο για αθλητές όσο και για ερασιτέχνες. Η οργάνωση σχεδιάζεται κατά τα πρότυπα του Tour de France, ώστε οι ποδηλάτες να βιώσουν την ατμόσφαιρα του γαλλικού ποδηλατικού αγώνα. Στόχος είναι να προσφέρει τόσο τον ανταγωνισμό ανάμεσα στους αθλητές και αθλήτριες, όσο και την ευκαιρία μιας πιο αβίαστης ομαδικής κυκλικής διαδρομής στις δασωμένες πλαγιές γύρω από την Αρχαία Ολυμπία.

Προσφέρονται δύο επιλογές διαδρομών: η μικρότερη απόστασης 85 χλμ. με 1400 μ. υψομετρικά, επονομαζόμενη «The Ride» και η μεγαλύτερη, και πιο απαιτητική, των 150 χλμ. με 2500 υψομετρικά, με ονομασία «The Race». Η διοργάνωση έχει οικονομική συμμετοχή (2025) της τάξης των 110€ για τη μικρότερη διαδρομή και 140€ για τη μεγαλύτερη.

Από την πρώτη χρονιά, το 2023, περισσότεροι από 600 ποδηλάτες, άνδρες και γυναίκες, από την Ελλάδα και τον κόσμο μοιράστηκαν στην Ολυμπία παρόμοια συναισθήματα με τους επαγγελματίες ποδηλάτες του Tour de France. Το 2024 το L' Étape Greece επέστρεψε πιο δυναμικό και οργανωμένο, με τη συμμετοχή του να πλησιάζει τους 1000 ποδηλάτες από όλο τον κόσμο, αφήνοντας τη σφραγίδα του πλέον ως η μακράν μαζικότερη ποδηλατική-τουριστική διοργάνωση στην Ελλάδα. Η διοργάνωση συνέβαλε καθοριστικά στην ενσωμάτωση του αθλητισμού στο τουριστικό προϊόν και αναδεικνύει δυναμικά την ποδηλασία, τον ελληνικό αθλητικό τουρισμό, τον Ολυμπισμό και το φυσικό κάλλος της Ελλάδας. Στις 12 Απριλίου 2025, έγινε με επιτυχία η 3η διοργάνωση του θεσμού.

3.5. Το Tour of Crete (Κρήτη)

Η Cretan Sports Cycling (2025a) είναι μια ιδιωτική εταιρεία ποδηλατικού τουρισμού, ένα τουριστικό γραφείο που ειδικεύεται σε «εκδρομές» - μικρογραφίες

επαγγελματικών ποδηλατικών γύρων, πολυήμερων δηλαδή αγώνων με τουριστικό προσανατολισμό. Οι αγώνες αυτοί είναι πολύ δημοφιλείς στην Ευρώπη και τον κόσμο και εδώ συνδυάζονται με πακέτο διακοπών. Η εταιρεία, με ποιοτική και πελατοκεντρική επιχειρηματικότητα διοργανώνει τουριστικούς ποδηλατικούς γύρους σε όλη την Ελλάδα σε ετήσια βάση, που φυσικά απευθύνονται σε άνδρες και γυναίκες. Παρουσιάζουμε στη συνέχεια την πιο γνωστή τους διοργάνωση.

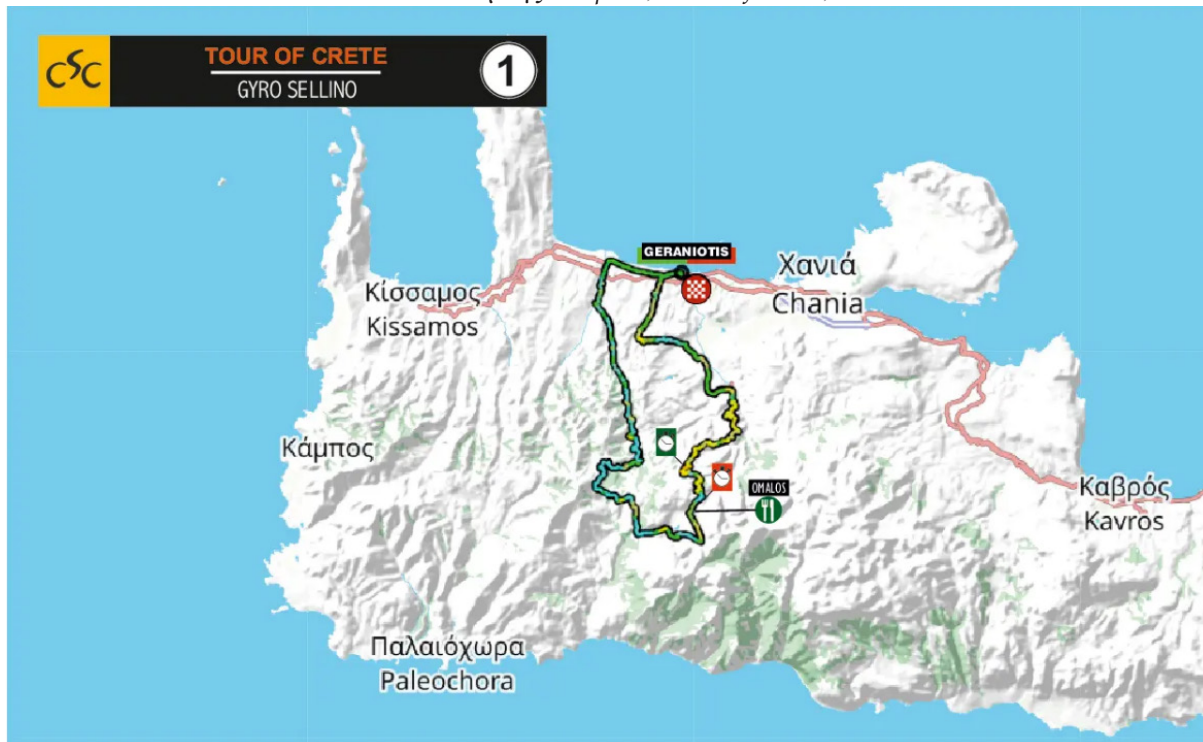
Το 8ο Tour of Crete 2025 αποτελεί ένα εξαιρετικό παράδειγμα καλής πρακτικής. Θα διεξαχθεί την εβδομάδα 20 – 26 Σεπτεμβρίου 2025, σε 5 ημερήσιες ειδικές διαδρομές (étape) συνολικής απόστασης 397 χλμ., με συνολικά υψομετρικά +7.171 μ. Το αναλυτικό πρόγραμμα είναι ως εξής: Πρώτη étape: «Γύρος Σελλίνου», 95 χλμ. υψομετρικά 1.684μ. Δεύτερη étape: «Φαράγγι Θερίσσου» 55,5 χλμ. υψομετρικά 811 μ. Τρίτη étape: «Γύρος Κάντανος», 100,5 χλμ. υψομετρικά 1.438 μ. Τέταρτη étape: «Γύρος Μιράμπελο», 56χλμ., υψομετρικά 1.135 μ. Πέμπτη étape: «Γύρος Κριτσά», 90,3 χλμ., υψομετρικά 2.103 μ. (Cretan Sports Cycling, 2025b).

Το Tour of Crete ξεκίνησε με μια δεκάδα συμμετοχών και έφτασε να ξεπερνά τις 80 για το 2025. Ποδηλάτες μόνοι, με συνοδούς ή και οικογένειες, που προέρχονται από περισσότερες από 10 διαφορετικές χώρες, από τις ΗΠΑ έως και την Κίνα. Όπως δηλώνουν στην ιστοσελίδα τους οι διοργανωτές: «Ποδηλάτες από όλο τον κόσμο συμμετέχουν κάθε χρόνο ξανά και ξανά και έτσι σήμερα, μετά από επτά χρόνια ετήσιων συναντήσεων, είμαστε πλέον μια κοινότητα φίλων» (Cretan Sports Cycling, 2025b).

Απευθύνεται σε ποδηλάτες όλων των επιπέδων, από αθλητές που αναζητούν μια ευκαιρία προπόνησης, λάτρεις της ποδηλασίας που αγαπούν τις ομαδικές βόλτες αντοχής αλλά και αρχάριους, που θέλουν να ανταποκριθούν στην πρόκληση και να ανακαλύψουν οικολογικά και σε δύο τροχούς τη γεωγραφία, το κλίμα και τον πολιτισμό της Κρήτης. Το Tour διασχίζει δεκάδες χωριά, φαράγγια, ανεβαίνει βουνά και διέρχεται από ιστορικές περιοχές. Το Tour of Crete συνοδεύεται από λεπτομερή τεκμηρίωση για τη διαδρομή και τα υψομετρικά. Στις Εικόνες 9 και 10 φαίνονται ο χάρτης και το γράφημα υψομετρικών της πρώτης ειδικής διαδρομής.

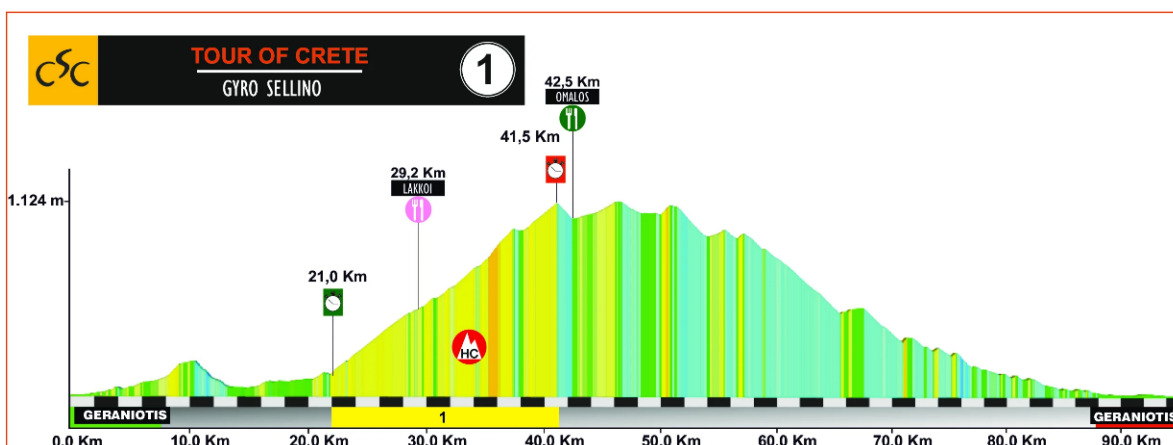
Η καλή οργάνωση και η εμπειρία και τεχνογνωσία που συσσωρεύεται καθιστούν την εταιρεία και το Tour of Crete μια ιδιαίτερα επιτυχή «καλή πρακτική» ένταξης αθλητικών (ποδηλατικών) δράσεων στο τοπικό τουριστικό προϊόν. Παράλληλα, η εταιρεία δημιουργεί προηγούμενο και για άλλες αντίστοιχες εταιρείες με αντίστοιχο προϊόν.

Εικόνα 9: Χάρτης Etape 1, Tour Of Crete, 2025



Πηγή: Cretan Sports Cycling (2025b). Χάρτης διαδρομής Etape 1, Tour of Crete 2025. Η φωτογραφία δημοσιεύεται με γραπτή άδεια της εταιρείας. Copyright Cretan Sports Cycling 2025.

Εικόνα 10: Γράφημα υψομετρικών, Etape 1, Tour Of Crete, 2025



Πηγή: Cretan Sports Cycling (2025b). Γράφημα υψομετρικών Etape 1, Tour of Crete 2025. Η φωτογραφία δημοσιεύεται με γραπτή άδεια της εταιρείας. Copyright Cretan Sports Cycling 2025.

3.6. Grand Fondo Delta (Αλεξανδρούπολη)

Ο ποδηλατικός αγώνας δρόμου Grand Fondo Delta Αλεξανδρούπολη οργανώνεται για πρώτη φορά το 2025, από τον Δήμο Αλεξανδρούπολης σε συνεργασία με την εταιρία διοργάνωσης αθλητικών και πολιτιστικών εκδηλώσεων «Misc+Sport Media» και με συμμετοχή της Race-ID, της ΤΙΕΔΑ (Τουριστική Ιαματική Επιχείρηση Δήμου Αλεξανδρούπολης), της Democritus Travel, και της Alexandroupolis Bike Team.

Πρόκειται για μια ποδηλατική εκδήλωση – αγώνας κατηγορίας «Ποδηλασίας για Όλους», όπως αυτή περιγράφεται από τους κανονισμούς της UCI, και απευθύνεται σε ποδηλάτες με ή χωρίς αγωνιστικό δελτίο. Προσφέρεται επιλογή δύο διαδρομών, το Grand Fondo και το Medio Fondo, στην Περιφερειακή Ενότητα Έβρου, που γίνονται με την άδεια, υπό την αιγίδα και σύμφωνα με τους κανονισμούς της ΕΟΠ και της Παγκόσμιας Ομοσπονδίας Ποδηλασίας UCI. Ειδικότερα η διαδρομή Grand Fondo είναι απόστασης 134 χλμ., έχει 1525μ. υψομετρικά, ξεκινάει από Αλεξανδρούπολη και διέρχεται από Φέρες, Πυλαία, Λουτρό, Πεύκα, Κίρκη, Συκορράχη, Αύρα, Νέα Χιλή, με τερματισμό στο Φάρο της Αλεξανδρούπολης. Η διαδρομή Medio Fondo, απόστασης 70 χλμ., με 575μ. υψομετρικά, ξεκινά επίσης από Αλεξανδρούπολη και διέρχεται από Φέρες, Πυλαία, Λουτρό, Πεύκα, Νίψα – ΒΙΠΕ Αλεξανδρούπολης, Άβα με τερματισμό και πάλι στο Φάρο.

Διεξήχθη την Κυριακή, 4 Μαΐου 2025 και περιλαμβάνεται στο αγωνιστικό πρόγραμμα της Ελληνικής Ομοσπονδίας Ποδηλασίας (ΕΟΠ). Οι ποδηλάτες και οι ποδηλάτισσες συμμετέχουν σε καθορισμένα ηλικιακά γκρουπ, και συγκεκριμένα: Άνδρες, (17-18), (19-29), (30-34), (35-39), (40-44), (45-49), (50-54), (55-59), (60-64) και (65+). Γυναίκες, (19-39) και (40+).

Το πακέτο εγγραφής κυμαίνεται σε προσιτές τιμές 60-120€ και περιλαμβάνει αριθμό συμμετοχής, ηλεκτρονική χρονομέτρηση, τροφοδοσία στις ζώνες τροφοδοσίας, τεχνική βοήθεια από οχήματα ουδέτερου σέρβις, ιατρική – παραϊατρική βοήθεια, αναμνηστικό μετάλλιο τερματισμού, πακέτο φωτογραφιών, gift bag υποδοχής και δώρα χορηγών, και ποδηλατική φανέλα Gran Fondo Delta. Η τελευταία και μόνο αποσβένει το μισό κόστος εγγραφής. Σύμφωνα με το δελτίο τύπου, παράλληλα με τον αγώνα, διοργανώνονται πλήθος παράλληλων εκδηλώσεων, δημιουργώντας μια ολοκληρωμένη εμπειρία για όλους τους επισκέπτες της Αλεξανδρούπολης. Η διοργάνωση στοχεύει να προάγει τη συμμετοχικότητα φέρνοντας κοντά ανθρώπους κάθε ηλικίας στον συναρπαστικό κόσμο της ποδηλασίας.

Το Grand Fondo Delta Alexandroupoli δεν είναι μόνο ένας αγώνας υψηλού επιπέδου, αλλά και μια σημαντική ευκαιρία να αναδειχθεί η Αλεξανδρούπολη ως

διεθνής προορισμός αθλητικού τουρισμού. Η εκδήλωση προάγει την Αλεξανδρούπολη σε κέντρο της ποδηλασίας με απήχηση στα Βαλκάνια αλλά και στην Ευρώπη. Εκατοντάδες αθλητές και αθλήτριες καταφθάνουν για να ζήσουν την εμπειρία του Grand Fondo και να γνωρίσουν τις φυσικές ομορφιές και τον πολιτισμό της περιοχής.

Οι τρεις τελευταίες πρωτοβουλίες που παρουσιάστηκαν, στην Ολυμπία, την Κρήτη και τον Έβρο, και άλλες παρόμοιες που ξεκινούν ή σχεδιάζονται, αποτελούν καλές πρακτικές ενσωμάτωσης του αθλητικού –ποδηλατικού στη συγκεκριμένη περίπτωση– τουρισμού στο τουριστικό προϊόν της χώρας και παράδειγμα για μίμηση. Αποδεικνύεται στην πράξη ότι, αφενός, είναι εφικτή η ενσωμάτωση της ποδηλασίας για άνδρες και γυναίκες στο τουριστικό προϊόν και, αφετέρου, τα καλύτερα αποτελέσματα επιτυγχάνονται όταν συνεργάζονται γνώστες της ποδηλασίας, με τη σχετική εξειδικευμένη τεχνογνωσία, γνώστες του τουρισμού με εμπειρία στο αθλητικό marketing, και θεσμοί της τοπικής κοινωνίας υποδοχής, οι οποίοι μπορούν να συνεισφέρουν σε θέματα διάθεσης άυλων και φυσικών υποδομών αλλά και δημοσιότητας, με κοινό στόχο την τοπική ανάπτυξη.

4. Διεθνή παραδείγματα καλών πρακτικών τουριστικής αξιοποίησης της ποδηλασίας

4.1. Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Ποδηλατικού Τουρισμού (Ευρώπη)

Η Ευρωπαϊκή Ένωση Ποδηλατοτουρισμού - Union Européenne de Cyclotourisme (UECT, 2025) είναι ένας μη κερδοσκοπικός οργανισμός που δημιουργήθηκε το 2002 στη Γαλλία. Είναι ένα φόρουμ συνάντησης, ανταλλαγής και συνεργασίας μεταξύ ευρωπαϊκών ομοσπονδιών και ενώσεων ποδηλασίας, αφιερωμένος στην οργάνωση, ανάπτυξη και προώθηση όλων των μορφών ποδηλατικού τουρισμού στην Ευρώπη. Η UECT με τους εταίρους της, αναπτύσσοντας τον οικολογικό και πολιτιστικό τουρισμό και προωθώντας την τουριστική ποδηλασία, συμβάλλει στην προστασία των τοπίων, των τουριστικών περιοχών, της φύσης, του περιβάλλοντος, εγγυάται την προστασία της κληρονομιάς και το σεβασμό για τους ανθρώπους που ζουν στην Ευρώπη.

Μεταξύ των εκδηλώσεων της UECT, η πιο σημαντική είναι η Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Ποδηλασίας με παράλληλες Δραστηριότητες Νέων Ευρωπαίων Ποδηλατών. Αυτές οι διοργανώσεις πραγματοποιούνται κάθε χρόνο σε διαφορετική ευρωπαϊκή χώρα. Η διοργάνωση δέχεται συμμετοχές από ποδηλάτες κάθε ηλικίας φύλου και κατηγορίας και έχει εξαιρετικά οργανωμένο ιστότοπο με λεπτομερείς πληροφορίες για κάθε διοργάνωση. Ενδεικτικά αναφέρουμε:

Η 17η Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Ποδηλατικού Τουρισμού (ECTW, 2023), οργανώθηκε από την 1η έως τις 8 Ιουλίου 2023, στην Plasencia, μια πόλη 41.000 κατοίκων και υψόμετρο 408μ. που βρίσκεται στα νοτιοδυτικά της Ισπανίας, στην Extremadura και στα βόρεια της επαρχίας Càceres. Η αυτόνομη κοινότητα της Εξτρεμαδούρα διαθέτει πλούσια ιστορία με μνημειώδη και καλλιτεχνικά κατάλοιπα, μερικά από τα οποία χρονολογούνται από τη ρωμαϊκή εποχή. Η Plasencia βρίσκεται στη Ruta de la Plata και στις όχθες του ποταμού Jerte. Είναι μια πόλη με μεσαιωνικό παρελθόν που εξακολουθεί να διατηρεί τα τείχη και τους πύργους της, ενώ οι πεζόδρομοι του ιστορικού κέντρου της πόλης είναι γεμάτοι με παλάτια και εμβληματικά σπίτια με κύρια αξιοθέατα το Parador de Plasencia, την Plaza Mayor και τους δύο καθεδρικούς ναούς, τον Vieja και τον Nueva.

Η 18η Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Ποδηλατικού Τουρισμού (ECTW, 2024) διοργανώθηκε από 29 Ιουνίου έως 6 Ιουλίου 2024 στη Vila Pouca de Aguiar της Πορτογαλίας, μια πόλη 13.000 κατοίκων, που βρίσκεται σε υψόμετρο 771 μέτρων. Η Vila Pouca de Aguiar είναι κοντά στον ποταμό Douro, ευνοϊκή για τον ποδηλατικό τουρισμό με τους μικρούς της δρόμους σε μια βουκολική φύση. Η πόλη αυτοαποκαλείται πρωτεύουσα του γρανίτη, από την εξαιρετική ποιότητα του μαρμάρου από τα ορυχεία που εκμεταλλεύονται στην περιοχή. Τα ιαματικά λουτρά Pedras Salagas, από όπου αντλούνται τα νερά της διάσημης μπύρας Bock, απέχουν 6,5 χιλιόμετρα και φιλοξένησαν την τελετή έναρξης της εκδήλωσης. Το κλίμα είναι ωκεάνιο με εύκρατα καλοκαίρια λόγω του κοντινού Ατλαντικού Ωκεανού, με μέσες καλοκαιρινές θερμοκρασίες περίπου 20°C – 27°C τον Ιούλιο.

Η 19η Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Ποδηλατικού Τουρισμού (ECTW, 2025) (Εικόνα 11) θα διοργανωθεί στο Prayssac (Γαλλία) - από 5 έως 12 Ιουλίου 2025. Η προθεσμία εγγραφής και πληρωμής έχει οριστεί για τις 8 Ιουνίου 2025. Ο αριθμός των συμμετεχόντων που μπορούν να φιλοξενηθούν σε καλές συνθήκες ορίζεται από τους διοργανωτές στα 2.500 άτομα. Η ζήτηση αναμένεται μεγαλύτερη αλλά μόλις συμπληρωθεί ο προαναφερόμενος αριθμός, οι εγγραφές κλείνουν. Για τους/τις συνοδούς προβλέπεται πρόγραμμα επισκέψεων που θα επικεντρωθεί σε τουριστικούς χώρους με τη συνοδεία γαλλόφωνων και αγγλόφωνων ξεναγών.

Εικόνα 11: Λογότυπο 19ης Εβδομάδας ποδηλατικού Τουρισμού, 2025



Πηγή: (ECTW, 2025) European Cycle Touring Week. Λογότυπο, ελεύθερο για χρήση. <https://uect.org/fr/semaine-europeenne/vila-pouca-de-aguiar-2024/infos-generales>

Η ανάδειξη των παραπάνω τουριστικών προορισμών με την ποδηλατοτουριστική πρωτοβουλία είναι προφανής και αποτελεί μια εξαιρετική πρακτική. Οι 19 επαναλήψεις δείχνουν ότι στην Ευρώπη υπάρχει ένα σταθερό και αυξανόμενο τμήμα τουριστικής ζήτησης για ποδηλατικό τουρισμό. Η επιλογή διαφορετικής πόλης κάθε χρονιά στον ευρωπαϊκό χώρο δίνει τον τόνο της ενότητας των χωρών και κοινωνιών υποδοχής κάτω από την ομπρέλα των κοινών αξιών και ενδιαφερόντων, και εν προκειμένω της περιβαλλοντικά συνειδητοποιημένης άθλησης, της ποδηλασίας. Η επιτυχία του εγχειρήματος επιβεβαιώνεται σε βαθμό τέτοιο που οι διοργανωτές αναγκάζονται να δημιουργούν οροφές συμμετοχών, οι οποίες βέβαια καθορίζονται από τη φέρουσα ικανότητα της κάθε περιοχής, αλλά και αποδεικνύουν στην πράξη την υπερβάλλουσα ζήτηση για το τουριστικό αυτό προϊόν.

4.2. Maratona dles Dolomites (Ιταλία)

Κοιτάζοντας πίσω στο χρόνο, καταλαβαίνει κανείς το ιστορικό βάθος των θεσμών που σχετίζονται με τον ποδηλατοτουριστικό τουρισμό. Το 1987, μια ομάδα επιχειρηματιών άρχισαν έναν ποδηλατικό αγώνα που, ξεκινώντας από την Alta Badia, θα διερχόταν από τα ορεινά περάσματα στους Δολομίτες, περάσματα που έχουν αποτελέσει ορόσημο στην παγκόσμια ποδηλασία, με οργάνωση και ασφάλεια, χωρίς την παρενόχληση μηχανοκίνητων οχημάτων.

Όταν έγινε ο πρώτος ποδηλατοτουριστικός Μαραθώνιος, «Maratona» (Maratona, 2025^a) δεν υπήρχε αναγνώρισή του από την UCI ως Granfondo, ενώ η ζωντανή τηλεοπτική μετάδοση ήταν αδιανόητη. Η επιτυχία του εγχειρήματος υπερέβη, ωστόσο, τις προσδοκίες των διοργανωτών του. Σύντομα το «Maratona dles Dolomites» θα γινόταν ένα από τα πιο διάσημα Granfondo παγκοσμίως και θα έφτανε να θέτει όριο τις 10.000 συμμετοχές.

Για παράδειγμα, στον Maratona dles Dolomites του 2019, συμμετείχαν 9038 ποδηλάτες και ποδηλάτισσες και τερμάτισαν 8849, εξ αυτών 926 γυναίκες. Ιταλοί ήταν οι 4572 και διεθνείς επισκέπτες οι 4466, ήτοι το 50%. Εξ αυτών Γερμανοί 1099, Εγγλέζοι 987, Ολλανδοί 723, κλπ., Τούρκοι 3, Έλληνες 2, με τους/τις συνοδούς τους να κατακλύζουν τα υπέροχα ορεινά χωριά στους Δολομίτες, τα οποία συμβάλλουν και συντηρούν, εδώ και 37 χρόνια, την τουριστική ανάπτυξη της περιοχής.

Στην Εικόνα 12 παρουσιάζονται οι νικητές, άνδρες και γυναίκες, των τελευταίων ετών.

Εικόνα 12: Πίνακας νικητών και νικητριών Maratona dles Dolomites

Έτος	Διαδρομή	Νικητής και Χώρα / Φύλο	Χρόνος
2024	138 km	Orlando Giuseppe (Ita)	4h 30'
		Simenc Laura (Slo)	5h 30'
2023	138 km	Ruffaut Loïc (Fra)	4h 29'
		Arnaudo Samantha (Ita)	5h 05'
2022	138 km	Stagni Stefano (Ita)	4h 27'
		Maltha Martha (Ned)	5h 12'
2021	138 km	Cini Fabio (Ita)	4h 31'
		Maltha Martha (Ned)	5h 17'
2020	Δεν διεξήχθη λόγω του Covid-19		
2019	138 km	Elettrico Tommaso (Ita)	4h 36'
		Rausch Christina (Ger)	5h 22'

Πηγή: Maratona (2025b) Hall of Fame.

Ο 38ος Maratona dles Dolomites 2025 (Alta Badia, 2025) είναι ημερήσιος και προγραμματίζεται για τις 6 Ιουλίου 2025. Η διάρκεια καθορίζεται από 06.30 έως 17.00. Ο αγώνας διεξάγεται σε δύο διαδρομές, η μεγάλη, «Maratona» των 138 χιλιομέτρων και η μεσαία των 106 χιλιομέτρων. Υπάρχει και μικρή διαδρομή των 55 χλμ. Οι αθλητές ομαδοποιούνται ανάλογα με την ποδηλατική τους επίδοση, είτε σε προηγούμενη διοργάνωση του ίδιου αγώνα, είτε με αντίστοιχες επιδόσεις. Οι ταχύτεροι αθλητές εκκινούν στο πρώτο γκρουπ και ακολουθούν τα επόμενα με διαφορά ενός λεπτού. Το πρόγραμμα προβλέπει τους χρόνους και όλες τις λεπτομέρειες του αγώνα. Ειδικότερα, στις 6.30 π.μ. δίδεται η εκκίνηση από τη La Villa. Από τις 8.30 π.μ. οι πρώτοι αναβάτες περνούν από την Corvara. Από τις 10:00 αναμένεται η άφιξη των πρώτων ποδηλατών της μεσαίας διαδρομής. Από τις 11:00 αναμένεται η άφιξη των πρώτων συμμετοχών στη διαδρομή του Maratona. Από τις 12 το μεσημέρι και μετά γίνεται Pasta Party στον χώρο άφιξης στην Corvara. Ο αγώνας κλείνει στις 17:00 με όσους ποδηλάτες έχουν καθυστερήσει να μεταφέρονται με οχήματα «σκούπα».

Στον Maratona δεν γίνονται δεκτές εγγραφές από συμμετέχοντες στους οποίους έχει επιβληθεί κύρωση από την αθλητική και/ή την τακτική δικαιοσύνη για λόγους που σχετίζονται με το ντόπινγκ. Ο Maratona 2025 έχει, όπως και οι προηγούμενοι αγώνες, έναν κλειστό αριθμό εγγραφών που κατανέμονται εξίσου μεταξύ Ιταλών και διεθνών διαγωνιζομένων, γεγονός που διασφαλίζει και συντηρεί τη διεθνή απήχηση του αγώνα τόσο στην αθλητική όσο και τουριστική του διάσταση. Οι βραβεύσεις των πρώτων συνοδεύονται με μουσική και happenings. Η τουριστική

διάσταση του αγώνα υποστηρίζεται από συμβεβλημένους και πιστοποιημένους από τη διοργάνωση tour operators, μέσω των οποίων η πρόσβαση και η διαμονή των συμμετεχόντων και των συνοδών τους διευκολύνεται σημαντικά (Maratona, 2025c).

Παράλληλα με τον οργανωμένο αγώνα στις παραπάνω διαδρομές, υπάρχει σε εξέλιξη η «Dolomites Bike Day» (DBD, 2025) από τις 8:30 π.μ. έως τις 14:30, μια μέρα απόλυτης ποδηλατικής ελευθερίας και απόλαυσης σε εναλλακτικές διαδρομές γύρω από την Alta Badia και την Arabba. Ένα μονοήμερο φεστιβάλ στα ορεινά περάσματα της ιστορίας της ποδηλασίας όπως τα Passo Valparola, Passo Falzarego και Passo Campolongo, μια κυκλική περιήγηση μήκους 51 χιλιομέτρων που τρέχει κατά μήκος των δρόμων που συνδέουν τις κοιλάδες Ladin της Alta Badia στο Νότιο Τιρόλο καθώς και το Livinallongo και το Ampezzo στο Belluno. Αυτή η δωρεάν και μη ανταγωνιστική διοργάνωση απευθύνεται σε ποδηλάτες όλων των επιπέδων, είτε χρησιμοποιούν ποδήλατο δρόμου, ποδήλατο βουνού, ηλεκτρικό ποδήλατο (e-bike), διθέσιο ποδήλατο (tandem), ιστορικό (vintage) ποδήλατο, ή ποδήλατο με τρέιλερ για παιδιά. Σύμφωνα με τη διοργάνωση, «Ο καθένας μπορεί να κάνει πετάλι όπως θέλει».

4.3. Chasing Cancellara (Ελβετία)

Το Chasing Cancellara (Cancellara, 2025) είναι μια αθλητική – τουριστική σειρά εκδηλώσεων για λάτρεις της ποδηλασίας όλων των επιπέδων σε εμβληματικές ποδηλατικές διαδρομές της Ελβετίας. Οι συμμετέχοντες και οι συμμετέχουσες ποδηλατούν σε άμιλλα με συναδέλφους τους από πολλές χώρες και ανακαλύπτουν τις φυσικές ομορφιές της Ελβετίας. Τα διαφορετικά προφίλ διαδρομής προσφέρουν κάτι για όλους στην ελβετική ορεινή ύπαιθρο. Για το 2025 προγραμματίζονται τρεις διοργανώσεις, διαφορετικών απαιτήσεων.

Πρώτη διοργάνωση: Βέρνη – Τσέρματ, στις 28.06.2025. Η διαδρομή είναι η μεγαλύτερη και η πιο δύσκολη. Η απόσταση είναι 275 χλμ. με 5500 μ. υψομετρικά και περιλαμβάνει επικές ποδηλατικές αναβάσεις. Η τοποθεσία εκκίνησης είναι το Turnhalle Rain, Ittigen και η τοποθεσία τερματισμού είναι το Obere Mattenstrasse, Zermatt. Έχουν προγραμματιστεί έξι ζώνες σίτισης στη διαδρομή. Η εκκίνηση είναι στις 02:00 π.μ. και το όριο τερματισμού είναι μετά από 18 ώρες, στις 20:00 μ.μ.

Δεύτερη διοργάνωση: Ζυρίχη – Άντερματ, στις 16.08.2025. Η διαδρομή έχει μήκος 194 χλμ. με 4200 μ. υψομετρικά. Η τοποθεσία εκκίνησης είναι το Saalsporthalle της Ζυρίχης και η τοποθεσία τερματισμού είναι η Piazza Gottardo, Andermatt. Η διαδρομή οδηγεί σε λοφώδες έδαφος κατά μήκος της λίμνης της

Ζυρίχης στο Glarnerland και τέλος πάνω από το πέρασμα Klausen στο Άντερματ. Προγραμματίζονται πέντε ζώνες σίτισης. Η εκκίνηση είναι στις 02:30 π.μ. και το όριο τερματισμού είναι μετά από 12,5 ώρες, στις 17:00 μ.μ.

Η τρίτη διοργάνωση είναι το Granfondo «Vaduz», στις 20.09.2025. Είναι η λιγότερο απαιτητική και πιο προσιτή στο ευρύτερο κοινό από τις τρεις διαδρομές και προσφέρεται σε Granfondo 92 χλμ. και 1700 μ. υψομετρικών, και Mediofondo 60 χλμ. με 1100 μ. υψομετρικά.

Στο πλαίσιο πελατοκεντρικής προσέγγισης και για να υπάρχει ανταπόκριση στις ανάγκες και τις προτιμήσεις διαφόρων κατηγοριών συμμετεχόντων, υπάρχουν οι παρακάτω διαθέσιμες επιλογές συμμετοχής και υποστηρικτικές υπηρεσίες. Οι «Singles» κατακτούν όλη την πορεία μόνοι τους με την προβλεπόμενη μόνο υποστήριξη από τη διοργάνωση. Τα «Ζευγάρια» αποτελούνται από δύο αναβάτες, που ολοκληρώνουν ολόκληρη την πορεία μαζί. Όμως επιτρέπεται να κάνουν αλλαγές στην κεφαλή του ζεύγους και να δημιουργούν ευνοϊκό slipstream. Τα «Relays» αποτελούνται από δύο αναβάτες που σκυταλοδρομούν, δηλαδή ποδηλατούν τη διαδρομή τμηματικά μεταξύ τους. Στις ομάδες αυτές επιτρέπεται ένα αυτοκίνητο υποστήριξης. Το «Happy Threesome» αποτελείται από τρεις αναβάτες, οι οποίοι οδηγούν όλη τη διαδρομή μαζί και επιτρέπεται με αλλαγές να δημιουργούν slipstream για τους άλλους. Τέλος, υπάρχει η δυνατότητα να κλειστεί εταιρικό πακέτο για τις εκδηλώσεις Chasing Cancellara, με τη συμμετοχή τουλάχιστον 8 ατόμων.

Ως γενικές υπηρεσίες στους συμμετέχοντες προσφέρονται parking, υπηρεσίες φωτογράφισης, φύλαξη τιμαλφών, showers, ηλεκτρονικό αρχείο GPX, οδικός χάρτης και κανονισμός. Όσον αφορά τον αγώνα προσφέρονται αριθμός συμμετοχής, συνοδεία μοτοσυκλετών, εθελοντές πρώτων βοθηθειών, ουδέτερο σέρβις αγώνα, προϊόντα διατροφής στην εκκίνηση και κατά μήκος της διαδρομής, ζώνες σίτισης στην πορεία, ηλεκτρονικό τσιπ μέτρησης χρόνου. Στον τερματισμό προσφέρονται μετάλλιο τερματισμού, δίπλωμα τερματισμού, βαθμολογίες, ποτό τερματισμού και γεύμα τερματισμού.

Το Chasing Cancellara έχει δεσμευτεί να παρακινεί όλο και περισσότερες γυναίκες να συμμετάσχουν στην ποδηλασία, σε συνεργασία με το #fastandfemaleSU, μια ελβετική ποδηλατική πρωτοβουλία με στόχο να αυξήσει την παρουσία των γυναικών στην ποδηλασία μειώνοντας τα εμπόδια εισόδου. Στο πλαίσιο αυτό, οι εκδηλώσεις Chasing Cancellara διασφαλίζουν ότι θα υπάρχουν κατηγορίες γυναικών σε όλες τις εκδηλώσεις τους. Οι γυναίκες θα βραβεύονται και θα λαμβάνουν τα ίδια βραβεία και έπαθλα με τους άνδρες τόσο τις ατομικές όσο και ομαδικές κατηγορίες.

Ο Fabian Cancellara είναι Ελβετός πρώην επαγγελματίας ποδηλάτης που αγωνιζόταν από το 2000 ως το 2016, με μεγάλες διακρίσεις. Όπως είδαμε, συνδυάζει αποτελεσματικά την ποδηλατική εμπειρία και τεχνογνωσία του με τις παροχές και διευκολύνσεις των εξειδικευμένων συνεργαζόμενων επιχειρήσεων διαμονής, εστίασης, μετακινήσεων και γενικών υπηρεσιών, που βασίζονται στην ευρύτερη τοπική παραγωγική βάση. Η επαγγελματική διοργάνωση και η άριστη σύζευξη της ποδηλασίας με το τουριστικό προϊόν μιας τουριστικά ανεπτυγμένης και οικολογικά συνειδητοποιημένης χώρας αποτελεί καλή πρακτική σε κάθε επίπεδο.

5. Συμπεράσματα

Όπως είδαμε με την παραπάνω παρουσίαση και ανάλυση διαφορετικών περιπτώσεων, η ενσωμάτωση του αθλητικού τουρισμού, και ειδικότερα της ποδηλασίας, στο τοπικό τουριστικό προϊόν δεν είναι εύκολη, ούτε είναι μια αυτόματη διαδικασία, που γίνεται απλά με τον καιρό. Η αθλητική παράδοση αλλά και η λανθάνουσα θετική προδιάθεση της κοινωνίας δεν αρκούν.

Όπως διαφάνηκε με την παρουσίαση υπαρχόντων θεσμών με περιορισμένη επιτυχία αλλά και ορισμένων καλών πρακτικών στην Ελλάδα και στην Ευρώπη, η επιτυχημένη ένταξη στο τουριστικό προϊόν προϋποθέτει τόσο σχετική με την ποδηλασία τεχνογνωσία, όσο και κοινωνική αποδοχή και ενσωμάτωση, πολιτιστική και οικονομική. Απαιτείται, δηλαδή, η συνεργασία των τοπικών αρχών, φορέων, του τοπικού παραγωγικού ιστού και του κοινού, με εξειδικευμένους tour operators και εξειδικευμένες επιχειρήσεις, με πιστοποίηση ή αναγνώριση από ποδηλατικές αρχές που ενισχύουν τη διεθνοποίηση του προϊόντος, προσφέρουν δέσμευση και εγγύηση για την ασφάλεια, την ποιότητα και την αναγνωρισιμότητα της κάθε διοργάνωσης. Όταν και όπου οι παραπάνω προϋποθέσεις συναντώνται, επιτυγχάνεται ανάπτυξη του αθλητικού τουρισμού, όπως είδαμε με τα προαναφερόμενα επιτυχημένα παραδείγματα.

Με την ανάπτυξη αυτή ενισχύεται η οικονομική και πολιτιστική ανθεκτικότητα των τόπων υποδοχής στον βαθμό που αναπτύσσονται δράσεις που εναρμονίζονται με την κουλτούρα και την τοπική παραγωγική βάση και υποστηρίζουν τοπικές επιχειρηματικές πρωτοβουλίες. Παράλληλα, μειώνεται η εποχικότητα με την επιλογή δραστηριοτήτων δωδεκάμηνης ελκυστικότητας. Η αναπτυξιακή αυτή κατεύθυνση έχει, επίσης, ισχυρή συνιστώσα περιβαλλοντικής ευαισθησίας και ήπιο περιβαλλοντικό αποτύπωμα, τόσο όσον αφορά το αστικό δομημένο περιβάλλον και υποδομές όσο και το φυσικό περιβάλλον. Το είδος αυτού του τουριστικού προϊόντος

απαιτεί ανάπτυξη κυρίως ήπιων (soft) παρά φυσικών (hard) υποδομών και ως εκ τούτου έχει την ελάχιστη περιβαλλοντική επιβάρυνση ανάμεσα σε άλλες αθλητικές-τουριστικές δραστηριότητες, όπως για παράδειγμα χιονοδρομικά κέντρα, γήπεδα γκολφ, ναυταθλητικές εγκαταστάσεις κ.ά., ενώ συμβάλλει στη διατήρηση του αρχιτεκτονικού ύφους και της πολιτιστικής κληρονομιάς. Αναφέρθηκαν στο κείμενο οι «αγώνες-μνημεία» που γίνονται σε τμήματα μεσαιωνικών πετρόστρωτων ή ακόμα και χωμάτινων δρόμων (Strade Bianche), οι οποίοι όχι μόνο διατηρούνται σε άριστη κατάσταση αλλά λειτουργούν ως τοπόσημα με παγκόσμια ακτινοβολία κι ελκυστικότητα. Αγώνες επαγγελματικοί, που οι ερασιτεχνικές / τουριστικές εκδοχές τους προσελκύουν χιλιάδες τουρίστες-αθλητές και αθλήτριες και τις οικογένειές τους, με οικολογικό και πολιτιστικό σεβασμό, και ζήτηση που κατά κανόνα υπερβαίνει την περιβαλλοντικό συνειδητοποιημένη (environmentally conscious) προσφορά. Επίσης, αγώνες ενταγμένοι στην κατηγορία «ποδηλασία για όλους», που με τις κατάλληλες συνεργασίες, όπως σημειώθηκε, γίνονται τοπόσημα περιοχών και λειτουργούν ως πολιτιστικός πόρος, τόσο ως κεφάλαιο όσο και ως τουριστικό αξιοθέατο.

Εν κατακλείδι, η ποδηλασία αποτελεί, όπως είδαμε, μία ταχύτατα αναπτυσσόμενη και πολλά υποσχόμενη αθλητική - τουριστική δραστηριότητα, και, με την προϋπόθεση της κοινωνικής αποδοχής και ενσωμάτωσης στον τοπικό θεσμικό και επιχειρηματικό οικοσύστημα, εντάσσεται αποτελεσματικά στο τουριστικό προϊόν. Λόγω της μαζικότητάς της και της ποικιλίας των τόπων και διαδρομών που μπορεί να καλύψει, έχει αξιόλογη αναπτυξιακή δυναμική τόσο σε μια περιφέρεια όσο και σε μια ολόκληρη χώρα, σεβόμενη τις κοινωνίες υποδοχής και αναδεικνύοντας το τοπικό φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον στο μέγιστο βαθμό.

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

- Αγγελίδης, Μ. (2022). Έξυπνες και ψηφιακές πόλεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση: προκλήσεις και πολιτικές. Πρόταση 7/41 σελ. 430-440.
- Άγιοι (2025) Homepage <https://www.facebook.com/groups/484265904937327/> (ανακτήθηκε 25 Μαρτίου 2025).
- Δήμος Καρδίτσας (2003). Καρδίτσα, η πόλη του ποδηλάτου. <https://dimoskarditsas.gov.gr/karditsa-poli-tou-podilatou/> (ανακτήθηκε 25 Μαρτίου 2025).
- ΕΛΙΑ/MIET (2025). Επιθεώρησης Ποδηλατική και Αθλητική της Ανατολής. Εξώφυλλο περιοδικού https://lekythos.library.ucy.ac.cy/bitstream/handle/10797/26095/pod_issue1.pdf?sequence=1&isAllowed=y (ανακτήθηκε 25 Μαρτίου 2025).
- ΕΟΠ (2025a) Ελληνική Ομοσπονδία Ποδηλασίας. Ιστορική Αναδρομή. <https://hellenic-cycling.gr/istoriki-anadromi/> (ανακτήθηκε 25 Μαρτίου 2025).
- ΕΟΠ (2025b), Χρυσή Βαλκανιονίκης η Φασόη στη Ρουμανία, Αργυρή η Μηλάκη. <https://hellenic-cycling.gr/χρυσή-βαλκανιονίκης-η-φασόη-στη-ρουμα/> (ανακτήθηκε 4 Ιουνίου 2025).
- ΛΕΠΟΤΕ (2019). Πρόγραμμα Brevets 2019 [Αφίσα] www.brevets.gr/istoriko/2019 (ανακτήθηκε 25 Μαρτίου 2025).
- Madeintrikala (2018). Τρίκαλα: Ζωή ποδήλατο. Made in Trikala, 11.11.2018. <https://madeintrikala.gr/trikala-zoi-podilato/> (ανακτήθηκε 25 Μαρτίου 2025).
- Markompotsaris A. (2019). Ιστορία της Ελληνικής Ποδηλασίας: Ελληνική Εθνική Ομάδα Ποδηλασίας, Γύρος Bergamo, 1980 <https://www.facebook.com/groups/938723339814378/search/?q=bergamo> (ανακτήθηκε 25 Απριλίου 2025).
- ΠΕΠΑ (2025a). Ίδρυση. <https://pepa.gr/index.php/topics/topic/605> (ανακτήθηκε 25 Μαρτίου 2025).
- ΠΕΠΑ (2025b). Αρχείο Τερματισμάτων Σπαρτακιάδας. <https://www.pepa.gr/index.php/topics/topic/153> (ανακτήθηκε 25 Μαρτίου 2025).
- ΠΟΦΙ (2025). Ποδηλατοβόλτες Φίλων. <https://www.facebook.com/PodilatovoltesFilon.PoFi/> (ανακτήθηκε 1 Απριλίου 2025).
- Ροδιακή (2023, 26 Οκτωβρίου). Φάκελος Ποδηλατοδρόμιο Ρόδου. <https://mail.rodiki.gr/article/502787/fakelos-podhlatodromio-rodoy-einai-to-monadiko-sthn-ellada-kai-menei-n-axiropoihthei-apo-thn-eop> (ανακτήθηκε 25 Μαρτίου 2025).
- Stavrinoudis, T., Tsartas, P., Zagkotsi, S., Kyriakaki, A. & Vasileiou, M. (2010). *Τουρισμός και Περιβάλλον*. WWF Hellas.
- Τριανταφύλλου, Ν. (2018). Η Ελληνική Εθνική Ομάδα ποδηλασίας στο Tour of Bergamo, 1980. [Photograph by N. Triantafyllou] in *Historica-Greece, The Cycling Journal* <https://thecyclingjournal.gr/historica-greece/> (ανακτήθηκε 25 Μαρτίου 2025).

Ξενόγλωσση

- ACP (2025a). Audax Club Parisien: Clubs Organisateurs. https://www.audax-club-parisien.com/download/2023_BRM_club.pdf (Accessed on March 25, 2025).
- ACP (2025b). Audax Club Parisien: History. <https://www.audax-club-parisien.com/en/our-club/history/> (Accessed on March 25, 2025).
- ACP (2025c). Audax Club Parisien: Brevet des Randonneurs Mondiaux. <https://www.audax-club-parisien.com/en/our-organizations/brm-world/> (Accessed on March 25, 2025).
- ACP (2025c). Audax Club Parisien: Results – Country ranking. <https://www.audax-club-parisien.com/en/our-organizations/brm-world/#BRM-ACP> (Accessed on March 25, 2025).
- Alta Badia (2025). 38th Maratona dles Dolomites <https://www.altabadia.org/en/alta-badia-events/detail/event/38th-maratona-dles-dolomites-enel-luem> (Accessed on April 4, 2025).
- Belias, D., Velissariou, E., Kiriakou, D., Vasiliadis, L., Aspridis, G., Mantas, C., Roditis, A. & Koustelios, A. (2017). Greece as a sports tourism destination. Paper presented at: 4th International Conference of the International Association of Cultural and Digital Tourism (IACuDiT), with the theme “Innovative Approaches to Tourism and Leisure: Culture, Places and Narratives in a Sustainability Context”. Athens, Greece, May 25-27. <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.30533.86242>
- Betteridge, A. (2022, March 5). “Strade Bianche” [Photograph]. <https://openverse.org/image/10e0e784-8d1b-4fc6-bd3b-527a7849e20c?q=strade+bianche&p=20> (Accessed on April 2, 2025).
- Ble (2025). Ble Cycling Club <https://blecyclingclub.gr/> (Accessed on April 1, 2025).
- Cancellara (2025). Chasing Cancellara <https://www.chasingcancellara> (Accessed on March 25, 2025).
- Capo Velo (2016). Capo Velo Cycling Collective: What you should know about Velodromes. <https://capovelo.com/what-you-should-know-about-velodromes/> (Accessed on March 25, 2025).
- Cretan Sports Cycling (2025a). About us. <https://cscycling.gr/about-us-new> (Accessed on March 25, 2025).
- Cretan Sports Cycling (2025b). Tour of Crete. https://cscycling.gr/toc_c_home/ (Accessed on March 25, 2025).
- Cycling Ranking (2025). <https://cyclingranking.com> (Accessed on March 25, 2025).
- Di Meo, G. (2024). The “Monuments” of cycling sport, a new type of mobile heritage. Bulletin of the Geographical Society of Liege. ISSN: 0770-7576 <http://doi.org/10.25518/0770-7576.7276> <https://doi.org/10.25518/0770-7576.7276>
- DBD (2025). Dolomites Bike Day <https://www.dolomitesbikeday.it/en/> (Accessed on April 4, 2025).
- ECTW (2023). European Cycle Touring Week. <https://uect.org/en/europeen-week/plasencia-2023> (Accessed on April 4, 2025).
- ECTW (2024). European Cycle Touring Week. <https://uect.org/fr/semaine-europeenne/vila-pouca-de-aguiar-2024/infos-generales> (Accessed on April 4, 2025).
- ECTW (2025). European Cycle Touring Week. <https://uect.org/en/europeen-week/prayssac-2025/general-informations-2> (Accessed on April 4, 2025).
- Gibson, H. J., Kaplanidou, K. & Kang, S. J. (2011). Small-scale event sport tourism: A case study in sustainable tourism. *Sport Management Review*, 15(2), pp.160–170. <https://doi.org/10.1016/j.smr.2011.08.013>

- Gkarane, S., Gianni, M. & Vassiliadis, C. (2024). Running toward Sustainability: Exploring Off-Peak Destination Resilience through a Mixed-Methods Approach—The Case of Sporting Events. *Sustainability*, 16, 576. <https://doi.org/10.3390/su16020576>
- Hood, E. (2012). Roger St. Pierre – One of Cycling’s Premier Historians and Archivists. *Velo Veritas*, 22 December. <https://www.veloveritas.co.uk/2012/12/22/roger-st-pierre-interview/> (Accessed on March 25, 2025).
- Ireland L. (2010, April 4). Tour of Flanders 2010 - The Muur [Photograph]. <https://www.flickr.com/photos/42101352@N07/4498493310> (Accessed on April 2, 2025).
- Kitroeff, A. (2005). Book review: Olympics in Athens 1896: The invention of the Modern Olympic Games. *Journal of Modern Greek Studies*, 23(1), 209-212. <https://dx.doi.org/10.1353/mgs.2005.0006>.
- Koenig-Lewis, N. & Bischoff, E.E. (2005). Seasonality research: the state of the art. *International Journal of Tourism Research*, 7, 201-219. <https://doi.org/10.1002/jtr.531>
- Korres, G. M., Pavlogeorgatos, G., & Kokkinou, A. (2017). Spatial Planning and Regional Growth: A Benchmarking Study for North-South Aegean and Crete. In G. Korres G, E. Kourliouros & M. Michailidis (Eds.), *Handbook of research on policies and practices for sustainable economic growth and regional development* (pp. 259-296). IGI Global Scientific Publishing. <https://doi.org/10.4018/978-1-5225-2458-8.ch024>
- Kotek, F. (2017, April 17). Paris-Roubaix 2017, S7 26 km [Photograph]. <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=57860471> (Accessed on April 2, 2025).
- KX3 (2025). KX3 Lifestyle and Coaching: The History of Women’s Cycling. <https://www.kx3lifestyleandcoaching.com/blog/the-history-of-women-s-cycling> (Accessed on June 4, 2025).
- L’ Etape Greece (2025). Presentation. <https://greece.letapeseries.com/presentation> (Accessed on March 25, 2025).
- Maditinos, Z., Vassiliadis, C., Tzavlopoulos, Y. & Vassiliadis, S. A. (2020). Sports events and the COVID-19 pandemic: assessing runners’ intentions for future participation in running events – evidence from Greece. *Tourism Recreation Research*, 46(2), 276–287. <https://doi.org/10.1080/02508281.2020.1847422>
- Maratona (2025a). Maratona dles Dolomites <https://www.maratona.it/en/faq2025> (Accessed on April 4, 2025).
- Maratona (2025b). Maratona dles Dolomites <https://www.maratona.it/en/hall-of-fame> (Accessed on April 4, 2025).
- Maratona (2025c). Maratona dles Dolomites <https://www.maratona.it/en/tour-operator-en> (Accessed on April 4, 2025).
- Messenger, Chas (1998). *Ride and be Damned*. Pedal Publishing.
- Milano-San Remo (2025). <https://milano-sanremo.org/en/> (Accessed on April 1, 2025).
- Mignot, J.-F. (2015). The history of professional road cycling. In D. Van Reeth & D. J. Larson (Eds.), *The economics of professional road cycling* (pp.7-31). Springer International. https://doi.org/10.1007/978-3-319-22312-4_2
- Mignot, J.-F. (2022). The history of professional road cycling and its current organizational structure. Paris-Roubaix Challenge (2025). <https://www.parisroubaixchallenge.com/en> (Accessed on April 1, 2025).

- Sioux (2025). <https://www.facebook.com/indians.sioux.mtb.gr/> (Accessed on April 1, 2025).
- St Pierre, Roger (1978). The milk race. *Cycling Year Book 1978*.
- Fotheringham, W. (2003, 13 December). Plans for the Tour of Britain to return. *The Guardian*.
- Strade Bianche (2025a). <https://gfstradebianche.it/en/2025-edition/> (Accessed on April 2, 2025).
- Strade Bianche (2025b). <https://gfstradebianche.it/en/entry-fee-partecipation/>
- UCI (2025a). Gran Fondo <https://www.uci.org/gran-fondo-uci/4WWg0UQUssLquAqXQGDXZ> (Accessed on March 25, 2025).
- UCI (2025b). The UCI <https://www.uci.org/the-uci/2QDMyzhoBXYWbVrsxge0EH> (Accessed on April 1, 2025).
- UCI (2025c). Disciplines <https://www.uci.org/disciplines/all/2tLnZMo6WrUBplRXDxyEi7> (Accessed on March 25, 2025).
- UCI (2025d). Cycling for All <https://www.uci.org/cycling-for-all/15MkCohbZHMmHLfxp2Usue> (Accessed on March 25, 2025).
- UCI (2025e) Le Cyclisme Feminin <https://fr.uci.org/le-cyclisme-feminin/4mLSVS9JjVsfxchbscypD1> (Accessed on June 4, 2025)
- UECT (2025). Union Europeenne de Cyclotourisme <https://uect.org/en/> (Accessed on April 4, 2025).

Alternative Tourism: Promotion of sports activities with a mild environmental footprint – the case of cycling

Nikolaos Vagionis

Abstract

Physical and sports activities are dynamically rising tourist attractions for various places. The same applies to Greece, with the added advantage that they act as an alternative to the established stereotype of mass sun, sea and sand tourism. These activities have significant potential for enriching the tourism product mix and attracting quality and responsible tourism. In Greece, however, while sports activities are integrated into the national culture, at least in theory, being linked to tradition and the natural environment, they have not been integrated into the tourism product to the extent that it would be possible, while only very recently they tend to gain the recognition and social acceptance they deserve.

In this article, after the delimitation of a sustainable development orientation for Tourism and within that of sports tourism, the evolution of cycling as a sports and social phenomenon is reviewed, and cases of cycling events in Greece and successful practices in other countries are analyzed. These events, while not being official athletic championships, have quality certificates and combine both the sports and tourism dimensions, along with an extroversion and international recognition that can consolidate local development and identity. The research question of the article is whether and under what conditions it is possible and feasible to effectively integrate them into the tourism product.

Keywords: alternative tourism, sports tourism, cycling, cyclotourism, tourism of mild environmental footprint

