

Στην “Ελευθεροτυπία” της Κυριακής 24 Φεβρουαρίου δημοσιεύτηκε το ακόλουθο κείμενο του Ηλία Καφάογλου που πραγματεύεται τις τελευταίες εξελίξεις στη Λέσχη. Ένα κείμενο που δεν με βρίσκει απόλυτα σύμφωνο στο σύνολό του, πλην όμως θεωρώντας το ως μια μελετημένη και συγκροτημένη άποψη με ισχυρά ερείσματα, ασμένως το αναρτώ, αφού ασφαλώς, εζήτησα και έλαβα την άδεια του συγγραφέα. Ιδού λοιπόν το σχόλιο, σε πλήρη ανάπτυξη.

Η άσκηση δίωξης στον επί σειρά ετών πρόεδρο της ΕΛΠΑ, Βασίλη Δεσποτόπουλο, για χρέη της λέσχης προς το ΙΚΑ, υπόθεση για την οποία θα αποφανθεί η ελληνική δικαιοσύνη, αντιμετώπιστηκε από τη συντριπτική μερίδα του Τύπου και από τα παντός καιρού και θέματος μπλογκς είτε ως υπόθεση σκανδαλογίας είτε ως αστυνομικού τύπου ρεπορτάζ, με έντονες πενιές ηθικολογίας, υπερ-ηθικισμού, ίδιον, άλλωστε, των ημερών.



Θυμίζω μόνο πως η ρητορική της υπερ-ηθικολογίας προοικονομεί τη στοίχιση των άλλων στους δικούς μας κανόνες. Βολικό, μα την αλήθεια, μέσω της κατεδάφισης προσώπων, να κατακρημνίζουμε θεσμούς.

Φαίνεται πώς τούτη η στάση πολλούς βολεύει.

Έτσι, η μνήμη υπνώττει και η ιστορία φαλκιδεύεται, αν δεν απουσιάζει.

Αντίστροφα, ακριβώς χωρίς μνήμη και ιστορικές διαδρομές, το παρόν αναδεικνύεται στο μόνο και μοναδικό πεδίο των δραστηριοτήτων μας. Και τούτο το παρόν προβάλλει δύστηνο για την ΕΛΠΑ.



Η συζήτηση που οφείλουμε να κάνουμε, αν μας ενδιαφέρει η αυτοκίνηση στην Ελλάδα, είναι ποιος ήταν και είναι ο ιστορικός ρόλος της ΕΛΠΑ και πώς αποτιμάται η συνεισφορά της στον ελληνικό κοινωνικό σχηματισμό, και όχι η «χρεολογία». Πώς, δηλαδή, μπορούμε να συζητάμε σήμερα για την ΕΛΠΑ.

Η ΕΛΠΑ, ύστερα και από πρόσφατη έρευνα, η οποία εντόπισε το πρώτο της καταστατικό του 1924 και το κατά ένα έτος πρόδρομό του, αλλά και μέρος του αρχείου της λέσχης που απόκειται σε ιδιωτικά αρχεία, μετά από τα στοιχεία που αποκ
αλύπτονται για το ρόλο της στην ανάπτυξη ενός εθνικού οδικού δικτύου, αλλά και της οδικής σήμανσης και της σύνταξης του πρώτου εν Ελλάδι ΚΟΚ στις αρχές του '60, συνιστά προνομιακό πεδίο για να συζητήσουμε για τους τόπους του πολιτικού, του οικονομικού και του πολιτισμικού από τη δεκαετία του 1920 μέχρι σήμερα σε τούτη την κατακρημνιζόμενη χώρα.

Η ιστορία της ΕΛΠΑ συγκροτεί, συγχρόνως, ερευνητικό πεδίο για να αντιληφθούμε τον κεντρικό ρόλο ένιων επιχειρηματικών δικτύων και υποδικτύων στην οικονομική ιστορία τούτης της χώρας, εφοπλιστικών οικογενειών, των Γιαννουλάτων, των Σταθάτων ή, λόγου χάριν, των Καμπάδων και της οικογένειας Νειάδα.

Ιδού, με τις δύο τελευταίες αναφορές περάσαμε στους αγώνες, δεν χρειάζεται να επιμείνω στην κοινωνική σημασία του Ράλλυ Ακρόπολις, άλλο πεδίο, το οποίο όσο αντιμετωπίζεται ως αποκλειστικά αγωνιστική εκδήλωση, τόσο στενεύει μέχρι εξαϋλώσεως, γίνεται παρακολούθημα ενός ορισμένου λάιφσταϊλ.

Και εδώ, πάλι δρώντες, ο εμβληματικός Καθηγητής της Φυσικομαθηματικής Δημήτριος Χόνδρος, λόγου χάριν, αλλά και ο Αλέξανδρος Κανελλόπουλος, ο της ΕΟΝ, ή η Λουκία Πάππου, διαχειρίστρια της γνωστής στοάς, πρώτη νικήτρια αγώνα στην Ελλάδα,

για την οποία, επιτέλους διαθέτουμε στοιχεία, ύστερα από τον εντοπισμό του φωτογραφικού αρχείου της, μας δίνουν μπόλικη τροφή να στοχαστούμε για το παρελθόν με τα εργαλεία εκτεταμένων επιστημονικών πεδίων.

Η ΕΛΠΑ κατά τον Μεσοπόλεμο υποκατέστησε κρατικές δομές σε ό,τι αφορά στη διαμόρφωση ατομικών συμπεριφορών και συλλογικών νοοτροπιών για την αυτοκίνηση, παρενέβη στη διαμόρφωση της νομοθεσίας, πρότεινε, επομένως, τρόπους ελέγχου του δημόσιου χώρου και του οδικού δικτύου ως Τεχνολογικού Συστήματος.

Έτσι, λειτούργησε ως ιδεολογικός μηχανισμός, όπως, άλλωστε, και οι ομόλογες λέσχες στην Ευρώπη, και οι εντός του πλαισίου της δρώντες ως συλλογικός διανοούμενος.

Γιατί ο έλεγχος, η ρύθμιση του δημόσιου χώρου είναι ζήτημα κατεξοχήν πολιτικό.

Ύστερα από την Ανασυγκρότηση, χάρη τόσο στους ακούραστους προέδρους της όσο και στον εντελή μηχανισμό της, μέσω της οργάνωσης των διεθνών αγώνων, με δικαίωμα που κατ' αποκλειστικότητα της έχει δοθεί από τη Διεθνή Ομοσπονδία από τον Οκτώβριο του 1929, η ΕΛΠΑ έπαιξε αναμφίλεκτα ρόλο στη διαμόρφωση ενός ορισμένου λαϊκού φαντασιακού, συλλογικών (ανα)παραστάσεων για τη νεοελληνική ταυτότητα.

Σήμερα, βέβαια, μπορούμε να συζητήσουμε για μια λέσχη εν κρίσει.

Καλύτερα, η κρίση στην ΕΛΠΑ, πολυσχιδής, όπως κάθε κρίση, ως εν εσόπτρω, αντανakλά την κρίση της χώρας.

Από αυτή την άποψη, η συζήτηση μπορεί να αποδειχτεί κρίσιμη και για αυτό χρήσιμη.

Γιατί κάθε συζήτηση για έναν θεσμό σε κρίση συνιστά μέρος της ιστορίας της κρίσης.

Η ιστορία, ίσως, να μην είναι τίποτε άλλο από διαδοχικές ερμηνείες του παρελθόντος, με κάθε φορά συγκρότηση, άξονα, κέντρο βάρους.

Έτσι, χωρίς μνήμη, ιστορία δεν υπάρχει.

Υπάρχει, όμως, τετράτροχη μνησικακία.

Η ΕΛΠΑ ελάχιστα έχει κάνει στην κατεύθυνση της ανάδειξης της ιστορικής διαδρομής της. Από αυτή την άποψη, η ιστορία την εκδικείται.

Έχει καταστεί προνομιακό δέρας έμμοχθων προσπαθειών άλωσής της.

Η τοποθέτησή της, λοιπόν, σε ιστορική προοπτική επείγει, ενώ, κατά τη γνώμη μου, το Ράλλυ Ακρόπολις, όπως, κατ' αντιστοιχία ο ποδηλατικός Γύρος της Γαλλίας, συστήνει πεδίο διδακτορικής διατριβής, ως συντελεστής διαμόρφωσης της νεοελληνικής ταυτότητας. Πώς, δηλαδή, μέσα από ένα αγώνα αυτοκινήτου βλέπουμε εμείς τον εαυτό μας, πώς οι άλλοι μας βλέπουν.

Επείγει, επίσης, η συγκρότηση ενός καταθετήριου προφορικών μαρτυριών.

Κατά τα λοιπά, ακριβώς ο δημιουργικός διάλογος στο πλαίσιο τέτοιων προσπαθειών ή η ακύρωσή του συνιστούν πρόκριμα για όλους όσοι ασχολούνται με τα της αυτοκινήσεως στην Ελλάδα.