

Çështja shqiptare dhe gjeopolitika e korridoreve tokësorë



Nga Xhavit Shala

Çështja shqiptare në Ballkan dhe zgjidhja e saj, në vazhdimësi, në një masë të konsiderueshme, përveç luftës dhe përpjekjeve të popullit shqiptar, ka qenë e ndikuar ndërmjet të tjerave edhe nga pozicioni gjeostrategjik i hapësirës shqiptare dhe, sidomos, nga gjeopolitika e korridoreve tokësorë dhe e Detit Adriatik.

Gjeohapësira shqiptare përshkohet prej luginave të mëdha tërthore të cilat, për të kaluar nga Adriatiku në Egje, përbënin korridoret më të mira në tërë Gadishullin Ballkanik (Boucart 2004: 23). Hapësira gjeopolitike shqiptare, me një pozicion strategjik të lakmueshëm buzë Adriatikut, u bë një vend ku përplaseshin jo vetëm interesat e shteteve rajonale dhe interesat e Fuqive të Mëdha, por dhe të aleancave më të mëdha të kohës. Krahas luftës dhe përpjekjeve të popullit shqiptar për liri dhe pavarësi, përplasja e këtyre interesave, do të ndikonte në shkallën dhe mënyrën e zgjidhjes së çështjes shqiptare në rajon dhe në raportet e saj me kompleksin rajonal të sigurisë në Ballkan.

Studiuesi Ami Boué shumë kohë më parë kishte evidentuar rëndësinë strategjike të territoreve shqiptare për kalimin e linjave hekurudhore nga Adriatiku nëpër Ballkan dhe që mund të lidhnin në mënyrën më të shkurtër Evropën Perëndimore me Stambollin (1852:25-35).

Interesimi i aktorëve kryesorë gjeopolitikë ndërkombëtarë dhe rajonalë të kohës për korridoret tokësorë dhe linjat e transportit hekurudhor që parashikohej të kalonin nëpërmjet territorit shqiptar bëri që këta aktorë, në prag të shpërbërjes së Perandorisë Osmane, të interferojnë në çështjen shqiptare dhe të ndikojnë në mënyrën dhe shkallën e zgjidhjes së saj. Por si dhe sa ka ndikuar gjeopolitika e korridoreve tokësorë në çështjen shqiptare në rajon?

Pas ndryshimit të hartës gjeopolitike të rajonit të Ballkanit në Kongresin e Berlinit të vitit 1878, Serbia mbeti shteti i vetëm i Ballkanit që nuk kishte dalje në det (Miličević 2011: 292). Për këtë, menjëherë pas atij Kongresi, Serbia hartoi plane për ta zgjidhur këtë çështje mjaft të rëndësishme për sigurinë e saj kombëtare. Për serbët dalja në Adriatik, kishte rëndësi ekonomike dhe politike, pasi do të lidhej me tregjet botërore dhe do t'i jepte Serbisë mundësi të ishte aktore me rëndësi jo vetëm në kompleksin ballkanik të sigurisë, por edhe në atë evropian. Por, në kushtet kur fuqitë kryesore evropiane mbronin akoma status quone në Ballkan, shtrirja e territoreve serbe deri në Detin Adriatik ishte e pamundur. Dhe, në këto kushte, që të dilte në Adriatik, Serbisë i duhej të ndërtonte një hekurudhë nëpër territoret shqiptare. Projekti serb i hekurudhës së Adriatikut, parashikonte në fazën përfundimtare të tij trasenë e hekurudhës përgjatë Luginës së Drinit në Veri të Shqipërisë. Hekurudha parashikohej të dilte në Detin Adriatik në portin e Shëngjinit (Drashkiç 2000:137-138).

Dalja në det për Serbinë ishte e rëndësishme edhe për jetësimin e planeve të saj ekspansioniste ndaj territoreve shqiptare. Duke kaluar nëpër Kosovë e deri në Detin Adriatik, hekurudha do të shërbente si një arterie që do të përgatiste bashkimin e kësaj pjese të gjeohapësirës shqiptare me Serbinë.

Por, përpjekjet e përsëritura të qeverisë serbe në vitet 1898-1912 për të siguruar lejen nga Stambolli për të ndërtuar hekurudhën e Adriatikut nuk patën sukses (Miličević 2011: 12), pavarësisht lobimit të saj dhe me Rusinë (Drashkiç 2000, f.139-140).

Ndërkohë, austro-hungarezët i ndiqnin nga afër përpjekjet serbe për hekurudhën e Adriatikut dhe ishin të bindur se realizimi i projektit serb do të zvogëlonte nga ana strategjike peshën e ndikimit austro-hungarez jo vetëm në ekonominë e politikën serbe, por edhe në rajonin e Ballkanit. Për këtë austro-hungarezët që në vitin 1900, kishin bërë projektin e tyre të hekurudhës në sanxhakun e Novi Pazarit. Pasi sakrifkuan programin e reformave që Fuqitë e Mëdha i kishin imponuar Turqisë për të zbatuar në Maqedoni (Marrëveshja Austro-Ruse e Myrcshtegut, 24 Tetor 1903), Vjena më 31 janar 1908 arriti të marrë nga Stambolli lejen për ndërtimin e kësaj hekurudhe.

Projekti austro-hungarez i hekurudhës së Novi Pazarit u vlerësua nga ana e Rusisë si një tentativë për prishje të status quos në Ballkan, të vendosur në marrëveshjet mes Austro-Hungarisë dhe Rusisë më 17 Maj 1897 (Pribram 1923:107-113). Për këtë rusët shtuan

mbështetjen për serbët dhe projektin e tyre për ndërtimin e hekurudhës së Adriatikut. Në këtë mënyrë, projekti serb i hekurudhës së Adriatikut, i projektuar të kalonte nëpërmjet territorit shqiptar, u bë pjesë e rivalitetit politik për dominim në Ballkan mes Ruisë dhe Austro-Hungarisë (Drashkic 2000:146), dy ndër fuqitë më të mëdha të kohës. Ky rivalitet do të ndikonte negativisht në çështjen shqiptare dhe në kompleksin ballkanik të sigurisë. Kështu, çështja e hekurudhës së Adriatikut u ndërkombëtarizua. Ajo u bë një çështje evropiane. Për këtë, më 3 shtator 1908, me propozim të fuqive të mëdha, Stambolli miratoi një firmë franceze për kryerjen e studimit të fizibilitetit në të gjithë gjurmën e hekurudhës që do të kalonte nëpër territorin shqiptar, nga Merdarja në Shëngjin. Por kryengritjet e njëpasnjëshme të shqiptarëve për të fituar të drejtat e tyre, e bënë të pamundur jetësimin e planit serb për ndërtimin e hekurudhës së Adriatikut.

Në të vërtetë projekti i hekurudhës së Adriatikut jo vetëm që u bë faktor politik mes Ruisë e Austro-Hungarisë në Ballkan, por së bashku me projektet e tjera hekurudhore rajonale që palët e interesuara kishin publikuar që në vitin 1903, hyri në qendër të përplasjeve mes Fuqive Qendrore dhe atyre të Antantës. Meqenëse projektet kryesore hekurudhore rajonale ishin planifikuar të kalonin nëpër territorin shqiptar dhe, duke qenë se prapa tyre qëndronin aktorët më të fuqishëm gjeopolitikë shtetërorë të kohës, këta aktorë do të ndikonin dhe në çështjen shqiptare, në mënyrën dhe përmasat e zgjidhjes së saj si dhe në raportet e saj me kompleksin ballkanik të sigurisë.

Ndërkohë, ngjarjet në rajon po precipitonin me shpejtësi. Kryengritjet e vazhdueshme shqiptare për autonomi e më pas për pavarësi, kishin luajtur rol të rëndësishëm në dobësimin e Perandorisë Osmane në Ballkan. Shtetet e pavarura ballkanike, Mali Zi, Serbia, Bullgaria dhe Greqia kishin nënshkruar aleanca mes tyre dhe prisnin vetëm momentin për t'i shpallur luftë Stambollit me qëllim që të ndanin mes tyre zotërimet osmane në Ballkan.

Në këtë kuadër, aleanca serbo-bullgare e 13 Marsit të vitit 1912, ka qenë një vazhdim i planeve serbe, tashmë jo për ndërtimin e hekurudhës së Adriatikut, por për pushtimin e territoreve shqiptare e për të siguruar daljen e Serbisë në Detin Adriatik. Kjo nënkuptohet qartë në përcaktimin e nenit 2 të shtojcës sekrete të asaj marrëveshje se : “Bullgaria i njeh Serbisë të drejtën mbi territorët në veri e në perëndim të Malit të Sharrit- si zonë e padiskutueshme serbe” (Puto 1984:370-376). Me rastin e bisedimeve me Bullgarinë në

vitin 1912, për lidhjen e aleancës kundër Turqisë, kryeministri i atëhershëm i Serbisë, Millovan Millovanovic, kishte qëllim kryesor politik daljen e Serbisë në det (Drashkic 2000:176).

Me shpërthimin e Luftës I Ballkanike, më 8 tetor 1912, aleatët ballkanas filluan kundër Turqisë veprimet luftarake në bashkëpunim, sikurse kishin rënë dakord më parë. Kur trupat ushtarake serbe, pas përlëshjeve të ashpra me luftëtarët shqiptarë, arritën në Prizren, Austro-Hungaria paralajmëroi qeverinë serbe me anë të një note që trupat serbe të mos avanconin më shumë në perëndim përtej Prizrenit, “vijës së kuqe” të përcaktuar prej tyre. Por, ushtria serbe tashmë ishte vetëm 120 kilometra larg detit Adriatik. Serbia mendoi se kishte ardhur koha të hiqte dorë nga projekti i hekurudhës së Adriatikut dhe të pushtonte territoret shqiptare deri në Adriatik (Miličević 2011:292). Kryeministri serb Nikolla Pashiq shpërfilli paralajmërimin austro-hungarez dhe urdhëroi ushtrinë serbe të vazhdonte me shpejtësi në perëndim drejt Detit Adriatik, për të bërë fakt të kryer daljen në det, i cili ishte dhe qëllimi kryesor i angazhimit të Serbisë në Luftën Ballkanike.

Forcat serbe më 29 nëntor arritën në Durrës. Këtu ata organizuan një ceremoni fetare kurorëzimi të ushtarëve serbë me Detin Adriatik, duke e quajtur “Det serb”. Në atë kohë, më 25 nëntor, në gazetën “Times” të Londrës, u botua deklarata e kryeministrit serb Pashiq se Serbia e kërkon Durrësin me hinterlandin më të madh (Islami 2003).

Dalja tokësore e Serbisë në Adriatik cenonte interesat dhe synimet austro-italiane për kontroll në këtë pjesë të gjeohapësirës shqiptare. Prandaj Austro-Hungaria reagoi me ashpërsi. Ajo i dërgoi ultimatum fuqive të Marrëveshjes Trefishe që Serbia duhej të tërhiqej menjëherë nga bregdeti. Fuqitë e Marrëveshjes Trefishe u detyruan ta merrnin seriozisht kërcënimin austro-hungarez. Për këtë, për afrimin e pikëpamjeve dhe për gjetjen e zgjidhjeve të pranueshme nga palët për çështjen shqiptare u zhvilluan bisedime të fshehta. Më në fund Rusia, e cila më parë kundërshtonte hapur krijimin e një etniteti politik shqiptar, u detyrua të pajtohet me propozimin austro-italian për krijimin e një shteti autonom shqiptar. Ajo u detyrua të kënaqet vetëm me daljen tregtare të Serbisë në detin Adriatik dhe e detyroi Serbinë të tërhiqte menjëherë trupat e saj nga Shqipëria. Edhe kundërshtarja e Ruisë, Austro-Hungaria u tërhoq nga projekti për krijimin e një shteti të pavarur shqiptar dhe u bashkua me kërkesën e Ruisë dhe të Francës, për formimin e një shteti autonom shqiptar. Por përsëri projekti serb i hekurudhës së

Adriatikut gjeti mbështetjen e Fuqive të Mëdha në Konferencën e Ambasadorëve në Londër në vitin 1913 që në seancën e parë të 17 dhjetorit 1912. Konferenca vendosi që “një dalje tregtare do t’i lihet Serbisë nëpërmjet një porti shqiptar të lirë dhe neutral, i shërbyer nga një hekurudhë ndërkombëtare nën kontrollin evropian dhe nën kujdesin e një force të posaçme ndërkombëtare, me liri transiti për të gjithë mallrat, duke përfshirë dhe municionet e luftës” (Pol Kambon, raport datë 17.12.1912). Premtimi për hekurudhën dhe daljen tregtare në detin Adriatik, iu rikonfirmua Serbisë nga Fuqitë e Mëdha edhe në vendimin e 29 Korrik 1913, vendim në të cilën ato njohën pavarësinë e Shqipërisë (Procesverbali i Konferencës Londrës, 29 Korrik 1913).

Pasi dështoi të dilte me territore deri në Adriatik, ndonëse siguroi mbështetjen e Fuqive të Mëdha për projektin e saj të hekurudhës së Adriatikut, Serbia synoi të siguronte mbështetje edhe nga brenda Shqipërisë për këtë projekt. Kështu sipas marrëveshjes së Nish-it, nënshkruar mes Pashiqit dhe Esat Toptanit “Shqipëria pranon detyrimin se nuk do të kundërshtojë ndërtimin e hekurudhës së Adriatikut deri në Durrës”(neni IX i Marrveshjes Nish-it, 4 shtator 1914). Në formë zhdëmtimi të territoreve të nevojshme për ndërtimin e hekurudhës së Adriatikut deri në Durrës, Serbia do t’i jepte Shqipërisë pesëdhjetë mijë dinarë në muaj, deri në zgjedhjen e qeverisësit të ri të Shqipërisë. Ndihma jepej menjëherë, ndërsa çështja e ndërtimit të hekurudhës i takonte një të ardhmeje të papërcaktuar. Ky zhdëmtim është në të vërtetë ndihma e fshehtë për mbulimin e shpenzimeve të Esat Pashës për ta mbajtur atë në pushtet (Drashkic 2000:257-259).

Edhe pas Luftës së I Botërore, në Konferencën e Paqes së Parisit, fuqitë fituese të luftës nuk i harruan pretendimet serbe për hekurudhën e Adriatikut. Për këtë, në memorandumun e miratuar në lidhje me çështjet e Adriatikut më 9 dhjetor 1919, në promemorien mbi çështjen shqiptare, vendosën t’i jepnin mundësi mbretërisë serbo-kroato-slllovene “të kishte të drejtë të ndërtojë dhe shfrytëzojë vija hekurudhore në Shqipërinë e Veriut...si dhe të gëzojë çdo lloj lehtësie në sektorin e transportit ndërkombëtar në Shqipërinë e Veriut”(La Question Adriatique Recueil de documents officiels. Paris, 1920, f.57-58,65-67). Por vendimi i Kongresit të Lushnjës se shqiptarët nuk pranonin asnjë mandat ose protektorat të huajnë Shqipëri, arkivoi përgjithmonë këtë endërr serbe(AQH i RPSH,F.K.L.,D.3,Dok Nr.51.157,kopje) .

Si përfundim, Çështja shqiptare në Ballkan dhe zgjidhja e saj, në vazhdimësi, në një masë të konsiderueshme, përveç luftës dhe përpjekjeve të popullit shqiptar, ka qenë e ndikuar dhe nga përplasjet e mes aktorëve ndërkombëtarë dhe rajonalë të kohës dhe aleancave që mbështesnin ato, për të përfituar pjesë të gjeohapësirës shqiptare apo për korridoret tokësorë të transportit që parashikohej të kalonin nëpërmjet saj.