

ερευνητική εργασία

Κωνσταντίνος Σκουτέρης

Επιβλέπων καθηγητής  
Ανδρέας Νικολοβγένης

# Μαύρος Χρυσός

*η κορινθιακή σταφίδα  
ως καταλύτης για την παραγωγή του χώρου  
στη Βορειοδυτική Πελοπόννησο*

Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων  
Πολυτεχνική Σχολή  
Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών  
Ακαδημαϊκό έτος 2021-2022  
Ιωάννινα 2022





# Μαύρος Χρυσός

Κωνσταντίνος Σκουτέρης

Επιβλέπων καθηγητής: Ανδρέας Νικολοβγένης

Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων | Πολυτεχνική Σχολή | Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών

Ακαδημαϊκό έτος 2021-2022

Ιωάννινα, Φεβρουάριος 2022

*η κορινθιακή σταφίδα*

*ως καταλύτης για την παραγωγή του χώρου*

*στη Βορειοδυτική Πελοπόννησο*

# Περίληψη |

Δεν υπάρχει πλέον περιβάλλον, το οποίο η ανθρώπινη δραστηριότητα δεν μπορεί να επηρεάσει. Ο χώρος στον οποίο δραστηριοποιείται ο άνθρωπος, χαρακτηρίζεται από τη μεταβολή του, από κάτι που έμοιαζε με φύση, σε κάτι που αξιοποιείται άμεσα ή έμμεσα στη συνέχιση της ζωής πάνω στη γη.

Στην Ελλάδα, ένα κράτος στο οποίο από την αφετηρία του η οικονομία βασίστηκε στον πρωτογενή τομέα, η εξημέρωση της φύσης της προβιομηχανικής περιόδου εκφράστηκε με διάφορους τρόπους. Η αγροτική παραγωγή, κύριο όχημα της ανάπτυξης, την καθόρισε και εκκίνησε τις μεταβολές του χώρου.

Έναν από τους στυλοβάτες της αγροτικής παραγωγής αποτέλεσε η κορινθιακή σταφίδα, εξαγωγικό προϊόν, στο οποίο το κράτος, αλλά και όλα τα κοινωνικά στρώματα έδωσαν ιδιαίτερα μεγάλο βάρος. Για τις ανάγκες της αξιοποίησης του προϊόντος και την κερδοφορία, ήταν απαραίτητο να πραγματοποιηθούν μια σειρά από υποδομές που εξυπηρέτησαν την παραγωγή και το εμπόριο του στις περιοχές που το παρήγαγαν. Κατ'αυτόν τον τρόπο, η βορειοδυτική Πελοπόννησος, που ήταν ένα από τα ήδη ανεπτυγμένα τμήματα του νεοσύστατου κράτους αλλά και από τα λίγα εδάφη του, ήταν η περιοχή όπου όλες αυτές οι υποδομές, που λειτούργησαν ενισχυτικά ως προς την διεύρυνση του επικερδούς χαρακτήρα της σταφιδοπαραγωγής, θα τοποθετούνταν.

Στην ερευνητική εργασία παρουσιάζεται, πως αυτή η σημαντική οικονομική δραστηριότητα, λειτούργησε σαν καταλύτης για την παραγωγή του χώρου, σε επίπεδο πόλης και υπαίθρου, και πως οδικά, σιδηροδρομικά, θαλάσσια δίκτυα, υποδομές που σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με την παραγωγή του προϊόντος, αλλά και υποδομές που απορρέουν από την αξιοποίηση των κερδών από την εξαγωγή του, που τοποθετήθηκαν στον χώρο και εν τέλει τον μετέβαλλαν.



1. Τρυγητές σταφίδας, Τάσος  
Ξυλογραφία, 1953.



Τη μέρα κείνη, της Κοίμησης της Παναγίας, 15 Αυγούστου, οι εργάτες δε δούλευαν κι ο πατέρας μου κάθονταν στη ρίζα μιας ελιάς και κάπνιζε. Είχαν έρθει γύρα οι γειτόνοι, που είχαν απλώσει κι αυτοί τη σταφίδα τους, κάπνιζαν πλάι στον πατέρα μου, αμίλητοι. Φαίνονταν στενοχωρημένοι. Όλοι είχαν καρφώσει τα μάτια σ' ένα σύννεφακι που 'χε προβάλει στον ουρανό, κατασκότεινο, βουβό, και προχωρούσε. Είχα καθίσει κι εγώ κοντά στον πατέρα μου και κοίταξα το σύννεφο. Μου άρεσε, σκούρο, μολυβί, χνουδάτο, κι ολοένα μεγάλωνε, άλλαζε πρόσωπο και κορμί, τότε σα γεμάτο ασκί, τότε σα μαυροφτέρουγο όρνιο και τότε σαν τον ελέφанта που είχα δει σε ζωγραφιά, κουνούσε την προβοσκίδα του κι έψαχνε ν' αγγίξει κάτω τη γης. Αεράκι χλιαρό φύσηξε, τα φύλλα της ελιάς ανατρίχιασαν. Ένας γείτονας πετάχτηκε όρθιος, άπλωσε το χέρι κατά το σύννεφο που προχωρούσε.

–Ανάθεμά το, μουρμούρισε, ο Θεός να με βγάλει ψεύτη, φέρνει τον κατακλυσμό!

–Δάγκασε τη γλώσσα σου, του 'καμε ένας γέρος θεοφοβούμενος, δε θα το αφήσει η Παναγιά, σήμερα είναι η χάρη της.

Ο πατέρας μου έγρουξε, μα δεν έβγαλε άχνα, πίστευε στην Παναγιά, μα δεν πίστευε πως η Παναγιά μπορεί να κουμαντάρει τα σύννεφα. Εκεί που μιλούσαν, ο ουρανός σκεπάστηκε, οι πρώτες στάλες, χοντρές, ζεστές, άρχισαν να πέφτουν. Τα σύννεφα χαμήλωσαν, κίτρινες βουβές αστραπές καταξέσκιζαν τον ουρανό.

–Παναγιά μου, φώναζαν οι γειτόνοι, βοήθεια!

Όλοι πετάχτηκαν απάνω, κατασκόρπισαν, καθένας έτρεχε κατά το αμπέλι του, όπου είχε απλώσει τη σταφίδα της χρονιάς. Κι ως έτρεχαν, ολοένα και σκοτείνιαζε ο αγέρας, κρεμάστηκαν μαύρες πλεξούδες από τα σύννεφα, ξέσπασε η μπόρα. Γέμισαν τα αυλάκια, πήραν να τρέχουν οι δρόμοι σαν ποταμοί, φωνές ακούστηκαν γοερές από το κάθε αμπέλι.



Ξέφυγα από το σπιτάκι, έτρεξα μέσα στη νεροποντή, παράξενη χαρά με είχε συνεπάρει, σα μεθύσι. Είχα φτάσει ως το δρόμο, δεν μπόρεσα να τον περάσω, ήταν ποταμός, και στάθηκα και κοίταξα: μαζί με τα νερά κυλούσαν αγκαλιές αγκαλιές τα μισοξεραμένα σταφύλια, ο μόχτος της χρονιάς, έτρεχαν κατά τη θάλασσα και χάνονταν. Ο θρήνος δυνάμωνε, μερικές γυναίκες είχαν χωθεί ως τα γόνατα μέσα στο νερό και μάχονταν να περισώσουν λίγη σταφίδα, άλλες όρθιες στην άκρη του δρόμου, είχαν βγάλει τις μπολίδες τους και συρομαδιούνταν.

Είχα γίνει μουσκίδι ως το κόκαλο, πήρα δρόμο κατά το σπιτάκι και μάχουμουν να κρύψω τη χαρά μου, βιαζόμουν να δω τι θα 'κανε ο πατέρας μου, θα 'κλαιγε, θα βλαστημούσε, θα φώναζε; Περνώντας από τον οψιγιά είδα πως όλη μας η σταφίδα είχε φύγει.

Τον είδα να στέκεται στο κατώφλι, ακίνητος, και δάγκανε τα μουστάκια του. Πίσω του, όρθια, η μητέρα μου έκλαιγε.

–Πατέρα, φώναξα, πάει η σταφίδα μας!

–Εμείς δεν πάμε, μου αποκρίθηκε, σάπα!

*Ποτέ δεν ξέχασα τη στιγμή ετούτη, θαρρώ μου στάθηκε στις δύσκολες στιγμές της ζωής μου μεγάλο μάθημα. Αναθυμόμουν τον πατέρα μου ήσυχο, ασάλευτο, να στέκεται στο κατώφλι, μήτε βλαστημούσε μήτε παρακαλούσε μήτε έκλαιγε. Ασάλευτος κοίταζε τον όλεθρο κι έσωζε, μόνος αυτός, ανάμεσα σ' όλους τους γειτόνους, την αξιοπρέπεια του ανθρώπου.*

απόσπασμα από το “Αναφορά στον Γκρέκο” \_ Νίκος Καζαντζάκης



# Ευχαριστίες

Αναφέρει ο Καρλ Μαρξ πως : “οι φιλόσοφοι εξηγούσαν μόνο τον κόσμο με διάφορους τρόπους. Το ζήτημα είναι να τον μεταβάλουμε”.

Η ρήση του Μαρξ όμως μπορεί να πάρει μορφή σε κάθε ιδιότητα και επιστημονικό αντικείμενο. Ανακυκλώνοντας την ιστορία με τρόπο ο οποίος όχι μόνο δεν μπορεί να σε οδηγήσει μπροστά αλλά είναι αντιδραστικός ως προς την αλλαγή, όσο κόπο και μεράκι έχει αφιερώσει κανείς, δεν θα έχει καταφέρει κάτι σημαντικό.

Ολοκληρώνοντας τις σπουδές μου αναγνωρίζω πως η ερευνητική εργασία είναι το συνοθήλευμα όλου του θεωρητικού υποβάθρου αυτών των τεσσάρων χρόνων στο οποίο εκτέθηκα τόσο εντός, όσο και εκτός του πλαισίου της αρχιτεκτονικής εκπαίδευσης. Το αντικείμενο του αρχιτέκτονα είναι ο σχεδιασμός του χώρου, η αλλαγή της κατάστασής του. Γι’ αυτό ανατρέχει σε όλες τις υπόλοιπες επιστήμες διαρκώς, προσπαθώντας να προσεγγίσει καλύτερα το κάθε ζήτημα.

Το ζήτημα που εξετάζεται στην ερευνητική εργασία, συγκεντρώνει το πλήθος των πεδίων με τα οποία καταπιάστηκα όλο αυτό το διάστημα αλλά και προσεγγίζει τον τόπο που μεγάλωσα με έναν διαφορετικό τρόπο από ότι τον βίωσα, εξάλλου η εμπειρική ματιά δεν θα έφτανε για ένα ολοκληρωμένο συμπέρασμα.

Στο ταξίδι αυτό πολλοί συνέβαλλαν με τον δικό τους τρόπο και τους ευχαριστώ θερμά. Ιδιαίτερα, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή και φίλο μου, Ανδρέα Νικολοβγένη, που όλα αυτά τα χρόνια σε επίπεδο σχολής είχαμε μια σχέση γιού-πατέρα και σε ένα βαθμό πέρα από τα στενά πλαίσια της θεωρητικής εργασίας με βοήθησε να αντιληφθώ τις δυνατότητες που μας δίνονται σαν αρχιτέκτονες. Σε συνέχεια, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον συνοδοιπόρο μου όλα αυτά τα χρόνια στη σχολή, Άγγελο, με τον οποίο αφιερώσαμε μαζί ατελείωτες ώρες και μοιραστήκαμε την αγάπη για το αντικείμενο. Τέλος, σημαντική για μένα ήταν η προσφορά της “Ο” που ήταν πάντα δίπλα μου από την πρώτη στιγμή και με έκανε να δω διαφορετικά τον κόσμο.



2. Το λιμάνι της Πάτρας κατά την περίοδο της εξαγωγής της σταφίδας  
Φωτογραφία εποχής.

“

Κι έτσι από το χωριό γίνεται μια μικρή πόλη και από τη μικρή πόλη μια μεγάλη. Κι όσο μεγαλύτερη είναι η πόλη τόσο περισσότερα είναι τα πλεονεκτήματα της συσσωμάτωσης [“Ansiedlung”, εποικισμός]. Έχουν σιδηρόδρομους, κανάλια και δρόμους. Η επιλογή ανάμεσα στους έμπειρους εργάτες γίνεται όλο και μεγαλύτερη... [“neue Etablissements”, νέες εγκαταστάσεις, νέα οικήματα] εξαιτίας του συναγωνισμού [“Konkurrenz”] που διεξάγουν μεταξύ τους οι άνθρωποι της οικοδομής καθώς και οι κατασκευαστές μηχανών... Απ’ εδώ προκύπτει και η εκπληκτικά γρήγορη ορμή ανάπτυξης [“Vermehrung”, πλήθωμα] των μεγάλων βιομηχανικών πόλεων. Ασφαλώς η ύπαιθρος έχει, σ’ αντιστάθμισμα, το πλεονέκτημα ότι το μεροκάματο [“Lohn”] είναι συνήθως χαμηλότερο, έτσι τα αγροτικά διαμερίσματα [“Land”, ύπαιθρος] και οι βιομηχανικές πόλεις παραμένουν σε διαρκή ανταγωνισμό...

”

*Friederich Engels,  
Η κατάσταση της εργατικής τάξης στην Αγγλία.*



3. Εργάτες χτίζουν μια σειρά από γερανογέφυρες, Λονδίνο, από τον Henry Flather, περίπου το 1861.

# Περιεχόμενα |

Κεφάλαιο 1   Η σταφίδα	16
Κεφάλαιο 2   Η σταφίδα στην Ελλάδα	22
Κεφάλαιο 3   Οι χώροι της σταφίδας	32
3.1   Τα μετόγια	33
3.2   Οι χώροι ξήρανσης	36
3.3   Σιδηροδρομικό δίκτυο	38
Το κτίριο του σταθμού	
3.4   Το λιμάνι	46
3.5   Η ύπαιθρος	52
3.6   Οι πόλεις	58
Η περίπτωση της Πάτρας	59
Η περίπτωση του Αιγίου	70
Η περίπτωση του Πύργου	76
Επίλογος	80
Βιβλιογραφία	94
Πίνακας εικόνων	98



# Κεφάλαιο 1 | Η σταφίδα





1. βλ. Συλλογικό έργο, Πρόγραμμα: Επιστημονική υποστήριξη νέων αγροτών της Γενικής Γραμματείας Νέας Γενιάς, Τ.Ε.Ι Μεσολογγίου, Τμήμα Μηχανολογίας και Υδάτινων Πόρων, Νοέμβριος 2011, σελ. 6.

2. Σύμφωνα με στοιχεία της βάσης δεδομένων του ΟΠΕΚΕΠΕ, η έκταση που αναλογεί στην καλλιέργεια σταφίδας φτάνει τα 149.000 στρέμματα στη κορινθιακή και τα 120.000 στρέμματα στη σουλτανίνα, ήτοι η συνολική έκταση αγγίζει τα 269.000 στρέμματα, ο δε αριθμός των σταφιδοπαραγωγών υπολογίζεται ότι κυμαίνεται περίπου σε 35.000.

3. πηγή: <http://www.gaiapedia.gr/gaiapedia/index.php>

Η σταφίδα ορίζεται ως «το αποξηραμένο, με οποιοδήποτε τρόπο, προϊόν της αμπέλου, ενώ η εμπορική της ονομασία σχετίζεται με την αποξήρανση του καρπού ορισμένων και μόνο ποικιλιών του αμπελιού.»<sup>1</sup> Η καλλιέργεια ξηρής σταφίδας στην Ελλάδα αφορά σε δύο τύπους: την Κορινθιακή (μαύρη σταφίδα), η καλλιέργεια της οποίας εντοπίζεται στις περιοχές της Βόρειας και Δυτικής Πελοποννήσου, καθώς και στη Ζάκυνθο, και τη Σουλτανίνα (ξανθιά σταφίδα), η οποία εντοπίζεται κυρίως στην Κρήτη και στην Κορινθία.<sup>2</sup> Γενικά η σταφίδα μπορεί να καλλιεργηθεί και να αποδώσει σε όλους τους τύπους των εδαφών, εκτός των πολύ υγρών και αλατούχων. Προτιμώνται όμως τα μέσης σύστασης εδάφη τα οποία έχουν ελαφρά μηχανική σύσταση και είναι καλά στραγγιζόμενα. Δίνει άριστο προϊόν καλλιεργούμενη σε λόφους και πλαγιές με εδάφη ασβεστούχα, ενώ σε πλούσιους και γόνιμους κάμπους αποδίδει καρπό κατώτερης ποιότητας. Λόγω της μη γονιμοποίησης των ανθέων υπόκειται σε ανθόρροια και η καρπόδεση επιτυγχάνεται με την **χαραγή**.<sup>3</sup>

Η σταφίδα βλασταίνει νωρίς τον Μάρτιο, ανθίζει μετά τα μέσα Μαΐου και ωριμάζει τον καρπό της από αρχές μέχρι και τέλος του Αυγούστου. Κατά την διάρκεια της ενεργής ζωής και ιδίως από την άνθηση ως τον τρύγο, δεν πρέπει να βρέχει και να υπάρξει υψηλή θερμοκρασία στην ατμόσφαιρα. Βροχές κατά τον μήνα Μάιο και το τέλος του καλοκαιριού επιδρούν δυσμενώς στην ποιότητα αλλά και στην ποσότητα της παραγωγής.

Οι παραγωγοί καθορίζουν εμπειρικά το χρόνο του τρύγου από το χρώμα του ποδίσκου (στα ώριμα σταφύλια ανοικτό καφέ) και της ράγας (βαθύ μαύρο, λουλακί), ή από τη γεύση. Σε οργανωμένους

αμπελώνες χρησιμοποιούνται συγκεκριμένοι δείκτες.

Στην Κορινθιακή σταφίδα το χρώμα των ραγών έχει εξαιρετική σημασία στην ποιότητα της παραγόμενης σταφίδας και γι' αυτό ο τρύγος, τουλάχιστον παλιότερα, γινόταν σε δύο ή περισσότερες φορές. Οι απώλειες σε σάκχαρα, από τραυματισμούς, μπορούν να φτάσουν το 15%, πέραν από το γεγονός ότι αυτά που μένουν στην επιφάνεια της ράγας, αποτελούν εστία μόλυνσης του προϊόντος.<sup>4</sup>

Η ξήρανση της σταφίδας, γίνεται σήμερα με άμεση ηλιακή ξήρανση, δηλαδή με άμεση έκθεση του προϊόντος στην ηλιακή ακτινοβολία, διαδικασία επίπονη για τους παραγωγούς και χωρίς ιδιαίτερο ποιοτικό αποτέλεσμα για το προϊόν. Η ηλιακή ξήρανση γίνεται με ξήρανση στον ήλιο, η οποία είναι η πιο διαδεδομένη, σε ακάλυπτα χωμάτινα ξηραντήρια (αλώνια) πάνω σε «σταφιδόχαρτο», σε ξηραντήρια από σκυρόδεμα και σε «τζιβιέρες» (σιδερένια ή ξύλινα πλαίσια με συρμάτινη επιφάνεια). Επίσης μπορεί να γίνει σε «χαμωτά» (αυτά που βρίσκονται στο έδαφος-χάμω, πάνω στο έδαφος) ξηραντήρια με κάλυψη. Η διάρκεια της ξήρανσης στα ακάλυπτα ξηραντήρια κυμαίνεται από 10-12 ημέρες. Επιπλέον ξήρανση μπορεί να επιτευχθεί και στη σκιά, όπου έχουμε σταφίδα ανώτερης ποιότητας και συνίσταται συνήθως στην ανάρτηση των σταφυλιών σε σύρματα, σε μόνιμο ξηραντήριο - στέγαστρο.<sup>5</sup>

4. πηγή:<https://blog.farmacon.gr/kategories/tehniki-arthrografia/kalliergitikes-praktikes/item/2144-trygos-tis-ampelou-di-adikasies-kai-kindynoi-tis-ep-oxis-syglykomidis>

5. βλ. Σταματοπούλος Β., *Μελέτη, κατασκευή και λειτουργία, έμμισου ηλιακού ξηραντηρίου, για την αποξήρανση σταφίδας στη περιοχή του Αγίου, Πανεπιστήμιο Πατρών, Πάτρα, 2006, σελ. 26.*



4. Σταφιδοπαραγωγοί, Ανδράγουστα Αγίου, 1930.

6. βλ. <https://agrosimvoulos.gr/kalliergeia-stafidas/>

7. βλ. Κουνάβη Ν., *Η καλλιέργεια της σταφίδας στην Αιγαίαια*, Τ.Ε.Ι Μεσολογίου, Τμήμα Μηχανολογίας και Υδάτινων Πόρων, 2010, σελ. 52-53.

Μετά την αποξήρανση της σταφίδας, γεγονός που πραγματοποιείται όταν η περιεχόμενη υγρασία γίνει 14-15%, ο παραγωγός τη μαζεύει και την καθαρίζει, κατατάσσοντάς την ταυτόχρονα με βάση το μέγεθος της ράγας, με τη βοήθεια ενός μηχανικού συστήματος κόσκινων (μάκινα), που παράγει και ρεύμα αέρα. Στη συνέχεια την αποθηκεύει, μέχρι να την παραδώσει στο σταφιδεργοστάσιο και να αρχίσει η βιομηχανική επεξεργασία. Η βιομηχανική επεξεργασία περιλαμβάνει κατά σειρά την απαλλαγή από τα συσσωμάτωματα, το λίκνισμα και τη διαλογή, την πλύση, την απομίσχωση, τη στράγγιση, τη χειροδιαλογή και τη συσκευασία.<sup>6</sup>

Η Κορινθιακή Σταφίδα, με βάση το μέγεθος κατατάσσεται σε 5 κατηγορίες (bold, medium, small, siftings, ungraded), ενώ με βάση την ποιότητα σε τρεις (extra choicest, choicest, choice). Η ποιοτική διαλογή γίνεται με κριτήρια το χρώμα, την υγρασία, την παρουσία, ξένων υλών, μη υγιών ραγών, πολύ μεγάλων ραγών, πολύ μικρών ραγών, με πλημμελή απομίσχωση κτλ. Από παλιά είναι γνωστό ότι, οι ορεινές σταφίδες έχουν καλύτερους χαρακτήρες από τις πεδινές, καθώς και οι σταφίδες «σκιάς» από τις αποξηραμένες στον ήλιο. Τέλος οι σταφίδες φέρουν τοπωνυμικά σήματα, όπως Vostizza, Gulf, Zante, Cephalonika, Amalias, Pyrgos, Patras, Kalamata.<sup>7</sup>



5. Μουλάρια φορτωμένα με τσουβάλια σταφίδας κατά τον τρύγο.

Για την εγκατάσταση μιας νέας φυτείας, ο παραγωγός θα πρέπει να κάνει μια σειρά εργασιών από τη φύτευση, ως την είσοδο της φυτείας στην καρποφορία. Αυτές είναι η επιλογή μοσχευμάτων και η διατήρηση τους ως τη φύτευση, η εκλογή τοποθεσίας, η εκλογή υποκειμένου και η διατήρηση υποκειμένου, η βαθιά άροση, η ελαφριά άροση, το φρεζάρισμα, η σήμανση και οι αποστάσεις φύτευσης, το άνοιγμα λάκκων, ο εμβολιασμός, η φύτευση, η άρδευση (λίγο νερό μετά το νιτρικό λίπασμα), η κάλυψη (εάν πρόκειται για αντιφυλλοξηρικά υποκείμενα), τα χλωρά κλαδέματα – θερινοί και φθινοπωρινοί ψεκασμοί και η κοπή ριζιδίων κατά τον Αύγουστο από τα εμβόλια.<sup>8</sup>



6. Τυπική εγκατάσταση για τη ξήρανση της σταφίδας (αποθήκη, "ισκιάδα", αλώνια με σταφιδόπανα).

# Κεφάλαιο 2 | Η σταφίδα στην Ελλάδα



9. βλ. Ευελπίδης, Χ., *Γεωργική έρευνα του νομού Αργαυλίδος*, "Τόπος", Αθήνα, 1919, σελ. 109.

10. βλ. Αρόνη-Τσίτλη, Κ., *Το Σταφιδικό Ζήτημα και οι Κοινωνικοί Αγώνες*, Παπαζήση, Αθήνα, 1999, σελ. 23.

11. Η Αγγλία έχει τη μεγαλύτερη κατανάλωση από τον 14ο αιώνα όπου και ξεκινάει μια μακρόχρονη παράδοση μέχρι και τα τέλη ουσιαστικά του σταφιδικού περσιού τον 19ο αιώνα.

Από εκεί η σταφίδα γίνεται γνωστή σε Γαλλία, Ολλανδία και στη συνέχεια στη Γερμανία. Είναι οι ινε rantes των Ενετών, οι curants των Άγγλων, οι raisins de Corinthe των Γάλλων, οι corantken των Ολλανδών, βλ. Μπακουνάκης, Ν., *Πάτρα 1828-1860 - μια ελληνική προेतειουσα στον 19ο αιώνα*, Καστανιώτης, Αθήνα, 1995, σελ. 23.

12. Γι' αυτό και ως μέτρο βάρους κατά το ζύγισμα, καθιερώθηκε το σύστημα της ενετικής λίτρας ( W. Heyd, *Histoire du Commerce du Levant au Moyen age*): 1000 ενετικές λίτρας= 375 οκάδες ή 480 χιλιόγραμμα ή 9,3 αγγλικοί στατήρες (Ευελπίδης ο.π. σελ.109.). Επίσης στην Αγγλία το καντάρι= 44 οκάδες και στην Γαλλία τα εκατό κιά= 78 οκάδες. Μια οκά είναι ίση με 2,6 ενετικές λίτρας (Ευελπίδης ο.π. σελ.110.).

13. Όπως συμβαίνει και για όλους τους τομείς της δημόσιας ζωής του βενετικού κράτους, έτσι και για το εμπόριο υπάρχουν αυστηροί νόμοι που καθορίζουν τον τρόπο της διεξαγωγής του. Κέντρο του εμπορίου όλης της αυτοκρατορίας είναι η μητρόπολη. Με βάση την αρχή της "κυριαρχου" (Dominante), όλα τα εμπορεύματα που εισέρχονται ή εξέρχονται από το κράτος πρέπει προηγουμένως να περάσουν από την Βενετία. Με τον τρόπο αυτό ασκείται συνεχής έλεγχος και κατακρατούνται για τις ανάγκες της μητροπόλεως τα απαραίτητα ή τα καλύτερα είδη, πριν επανεξαχθούν στα άλλα εδάφη της επικρατείας ή στο εξωτερικό. Η διακίνηση των εμπορευμάτων δια μέσου της μητροπόλεως επιτρέπει την είσπραξη διπλών φόρων εισαγωγής και εξαγωγής. Σταθεροί κανόνες ρυθμίζουν και τα χερσαία δρομολόγια των εμπορών και την κίνηση των πλοίων.

βλ. Πλουμιδής, Σ. Γ., *Πρακτικά Α' Συνεδρίου 'Επτανησιακού Πολιτισμού': Κοινωνία, Οικονομία και Πολιτισμός στα Επτάνησα (1386-1864)*, Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων, Επιστημονική Επιτελής Φιλοσοφικής Σχολής, Δωδώνη: παράρτημα αρ.4, 1974, Ιωάννινα, σελ. 92.

14. βλ. Καλαφάτης, Θ., "Όψεις του σταφιδικού ζητήματος στα βενετοκρατούμενα Επτάνησα", Τα Ιστορικά, τεύχος αρ.5, Ιούνιος 1986, σελ.66.

Η καλλιέργεια της σταφίδας εισήχθη την περίοδο 1212-1360 μ.Χ. από τους Φράγκους αρχικά στην Ηλεία και τη Πάτρα (Δουκάτο Γλαρέντζας)<sup>9</sup>, ενώ από το 1389 με τη κατάληψη της Πελοποννήσου από τους Βενετούς αποτέλεσε κύριο εξαγωγικό προϊόν προς τις χώρες της Ευρώπης<sup>10,11</sup>. Το 1540 παραδόθηκε η Πελοπόννησος στον Σουλεϊμάν τον Α', οπότε και οι Βενετοί ενθάρρυναν την καλλιέργεια του σταφιδάμπελου στα Ιόνια νησιά.<sup>12</sup> Στη Πελοπόννησο ελαττώθηκε κατά πολύ η παραγωγή, λόγω της γενικότερης ερήμωσης και οικονομικής εξάντλησης της περιοχής. Τα μέτρα προστατευτισμού της Αγγλίας, καθώς και οι εξωτερικοί πόλεμοι των Βενετών ανέκοψαν τη σχετική με τη σταφίδα εμπορική δραστηριότητα την περίοδο 1500-1520. Το 1523 όμως παρατηρήθηκε μια νέα άνοδος της δραστηριότητας αυτής, στην οποία συνέβαλε η ατονία της «αρχής της Κυρίαρχου» (Dominante)<sup>13</sup>, που απαγόρευε την πρόσβαση μη βενετικών πλοίων στα λιμάνια του Ιονίου<sup>14</sup>, το μεθοδευμένο ενδιαφέρον των Άγγλων στην Ανατολή και οι αντιδράσεις των Επτανησίων στις οικονομικές πολιτικές των Βενετών. Η κρίση υπερσυσσώρευσης κεφαλαίου στον κλάδο της σταφίδας φάνηκε ήδη από το 1655, στα νησιά του Ιονίου, που οδήγησε τους Βενετούς σε μια σειρά από διάφορα μέτρα ώστε να την αναχαιτίσουν. Ένα από αυτά ήταν η καταστροφική παραγωγικών δυνάμεων με την αναγκαστική εκρίζωση μέρους των σταφιδάμπελων ώστε να προωθήσει τη σιτοπαραγωγή.



Με την κατάληψη της Πελοποννήσου από τους Βενετούς, έγινε προσπάθεια ανάπτυξης της καλλιέργειας της σταφίδας, αλλά με την ανάκτηση της από τους Οθωμανούς, οι προσπάθειες αυτές ανακόπηκαν. Βέβαια στα τέλη του 18ου η ραγδαία εκβιομηχάνιση της Αγγλίας και η αύξηση της ζήτησης της σταφίδας, συνέβαλαν στη γρήγορη εξάπλωση της καλλιέργειας του προϊόντος στα βορειοδυτικά παράλια του Μοριά.<sup>15</sup> Κατά αυτόν τον τρόπο στις αρχές του 19ου αιώνα η μεγάλη ζήτηση του προϊόντος το μετέβαλε σε ένα από τα κυριότερα εμπορεύματα εξαγωγής από την Πελοπόννησο και σε πραγματική μονοκαλλιέργεια για τη περιοχή, όπου παράγονταν η μεγαλύτερη ποσότητα.<sup>16</sup>

Την περίοδο της Επανάστασης του 1821, η παραγωγή της σταφίδας περιορίζεται. Από το τέλος του 1830 ως τις αρχές της δεκαετίας του 1860 ο όγκος της παραγωγής υπερδεκαπλασιάστηκε. Σε αυτό συμβάλλουν αφενός η πολιτική ενίσχυσης του κλάδου αλλά και η ελευθερία συναλλαγών που υιοθέτησε η Αγγλία από το 1825 έως το 1846. Το τέραςμα από διαδοχικές κρίσεις και αναιμικές ανακάμψεις οδηγούν από την μία σε μεγάλη πτώση της τιμής του προϊόντος, αλλά και από την άλλη στην καταστροφή μεγάλων ποσοτήτων αφού, τον Οκτώβριο του 1847 μόλις το 1/3 της σοδειάς είχε εξαχθεί.<sup>17</sup>

17. Η Αγγλία, πλήττεται από το 1839 με οικονομική κρίση, ενώ το 1841 περνάει σε μια σχετική ανάκαμψη, αυτό δεν κρατάει πολύ και διακόπτεται από νέα οικονομική κρίση. Η κρίση με ευθύνη του κράτους που με άναρχο τρόπο, σχεδίασε την οικονομική αυτή πολιτική του, αλλά και η μεγάλη εξάρτηση από την μοναδική αγορά της Αγγλίας, οδηγούν σε επιπλέον πτώση των τιμών, αλλά και συμπαράσφουρον σε οικονομική κρίση και την Ελληνική οικονομία. Το 1851 μεγάλες ποσότητες αντιμετώπιζουon δυσκολίες εξαγωγής και χαρακτηριστικό είναι πως δύο μικροί αγγλικοί εξαγωγικοί οίκοι κηρύσσουon πτώχευση στην Πάτρα. Το έτος αυτό, για πρώτη φορά, η παραγωγή υπερβαίνει τη ζήτηση σε σημαντικό βαθμό και λόγω της αθρόας φύτευσης σταφιδάμπελων.

15. βλ. Αγραντόνη, Χ., *Οι απαρχές της εκβιομηχάνισης στην Ελλάδα τον 19ο αιώνα*, Ιστορικό Αρχείο-Εμπορική τράπεζα της Ελλάδος, Αθήνα, 1986, σελ. 62.

16. Για την περίοδο αυτή προκύπτει το συμπέρασμα πως τα περίχωρα της Πάτρας, του Αγίου και των Καλαβρύτων είχαν μονοκαλλιέργεια την Κορινθιακή σταφίδα, ενώ μια σχετικά μικρή παραγωγή παρατηρείται στη Κορινθία και στην περιοχή Γαστούνης-Πύργου. βλ. ο.π. Ευελπίδης, (1919), σελ.110.

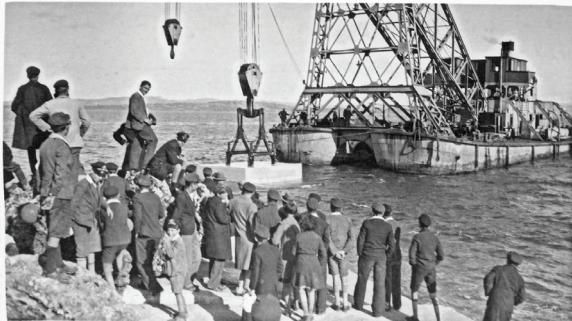
18. "...Γενικώς το Κράτος ενύησε την επέκταση των φυτειών των αμπελώνων και του καπνού για τους εξής λόγους: α) τα προϊόντα των φυτειών απέφεραν μια οιογκοίμνη εισροή συναλλάγματος, β) εκ παραλλήλου, οι αυξανόμενες εξαγωγές απέφεραν αυξανόμενα δημόσια έσοδα εκ των τελωνειακών δασμών εξαγωγής και γ) η εξ αυτού πληρέστερη ενσωμάτωση της αγροτικής παραγωγής επέτρεπε στο Κράτος να επιβάλλει τον έλεγχό του επί των αγροτών, κατά τρόπο πολύ πιο ολοκληρωτικό απ' ό τι θα του ήταν δυνατόν στην περίπτωση μια δημοκρατικής ή αυτόρκους οικονομίας..."

βλ. Βεργόπουλος, Κ., *Το Αγροτικό ζήτημα στην Ελλάδα, -Η κοινωνική ενσωμάτωση της γεωργίας*, Εξάντας, Αθήνα, 1975, σελ. 112.

19. βλ. Πιζανιάς, Π., *Η οικονομική ιστορία της ελληνικής σταφίδας, 1851-1912*, Ίδρυμα έρευνας και παιδείας της Εμπορικής τράπεζας της Ελλάδος, Αθήνα, 1988, σελ. 31-32

Η προσάρτηση των Επτανήσων, και η επέκταση των παραγωγικών δυνάμεων του αστικού κράτους, το 1864, βοήθησε στην αύξηση της παραγωγής, και σε έσοδα έως το 1871 τις 150 εκατομμύρια λίτρες. Η σταφίδα το 1845 αντιπροσώπευε το 1/3 των ελληνικών εξαγωγών και το μισό σχεδόν το 1870-74.<sup>18</sup> Ως τις αρχές της δεκαετίας του 1860, η νέα καλλιέργεια κέρδισε περίπου 120-150.000 στρέμματα, στην Πελοπόννησο που, σε μεγάλο ποσοστό πρόκειται για νέες ακαλλιέργητες ως τότε γαίες.<sup>19</sup>

Διακρίνονται δύο στάδια με κριτήριο τον προορισμό των εξαγωγών: Το πρώτο εκτείνεται ως το τέλος της δεκαετίας του 1870 και σχεδόν αποκλειστικός αγοραστής είναι η Αγγλία, ενώ το δεύτερο από το τέλος της δεκαετίας του 1870 ως την κρίση υπερπαραγωγής των ετών 1892-93, με σημαντική την εμφάνιση της Γαλλίας ως νέου «πελάτη».<sup>20,21</sup>



*Ὁ Γερανός "Κύνηφι" μεταφέρει δημόσιον ἔργο 100 τόνων παρασκευαστικῆς ἐξοπλισμῶν καὶ μηχανικῶν θυροδύων ἐπίσειμῶν ἐκπορῆ πύργου.*

### 7. Από την κατασκευή κυματοθραύστη στο λιμάνι του Κατακόλου.

20. Σχεδόν όλη η βιβλιογραφία η οποία πραγματεύεται το σταφιδικό ζήτημα, απαντά σαν αιτία της κρίσης την με εφαρμογή του νόμου της προσφοράς και της ζήτησης, με αποτέλεσμα να μην διαφαίνεται ουσιαστικά το πρόβλημα, και να συναντώνται δυσκολίες στην κατανόηση ακόμα και του ζητήματος του χώρου που πραγματευόμαστε εμείς.

21. Η εμφάνιση του νόμου της προσφοράς και της ζήτησης ιστορικά ανάγεται στον απόδηο του ύστερου μερκαντιλισμού (θεωρία του «μερκανοικού ισοζυγίου») και αποτελεί μια προσπάθεια απάντησης στο ερώτημα του καθορισμού της τιμής ενός εμπορεύματος. Σε εκείνη την εποχή, ωστόσο, του πρώιμου καπιταλισμού που ο ελεύθερος ανταγωνισμός υφίστατο ακόμη τις στρεβλώσεις του καθορισμού των τιμών από τη μερκαντιλιστική ρυθμιστική πολιτική, τις συντεχνίες και τα μονοπωλιακού τύπου δικαιώματα των αποικιακών εμπορικών εταιριών, η απάντηση στο ερώτημα της τιμής, μέσω της πρώτης, τουλάχιστον, εκδοχής του νόμου της προσφοράς και της ζήτησης, οδηγήθηκε στην επίκληση του τυχαίου. «Οι οικονομολόγοι που παρατηρούσαν το χάος των πολυποίκιλων παραγόντων που προσδιόριζαν από κοινού τη διαδικασία σχηματισμού της τιμής στις συνθήκες του πρώιμου καπιταλισμού, παραινόταν συχνά από κάθε προσπάθεια ανακάλυψης της νομοτελικής κανονικότητας που βρίσκεται στη βάση της. Οι συνεχείς και απότομες διακυμάνσεις στις τιμές της αγοράς, υπέβαλαν την ιδέα ότι οι τιμές των εμπορευμάτων εξαρτώνται αποκλειστικά από τις υπάρχουσες σε μια δεδομένη στιγμή

τιχαιές σχέσεις μεταξύ της προσφοράς και της ζήτησης»

βλ. Rubin, I. I., *Ιστορία Οικονομικών Θεωριών*, Αθήνα, Κριτική, 1994, σελ. 88.

*“ Εκεί που υπάρχουν πολλοί πωλητές και λίγοι αγοραστές, όποιο τέχνασμα και αν χρησιμοποιήσετε, η τιμή θα είναι φθηνή. Αν, από την άλλη, αντιστρέψετε τη σχέση, και φέρετε σε επαφή ένα μεγάλο αριθμό αγοραστών και ένα μικρό αριθμό πωλητών, το ίδιο πράγμα θα ακριβύνει ”.*<sup>22</sup>

βλ. ο.π. Rubin (1994), σελ.88-89.

Οι τιμές της σταφίδας στο πρώτο μισό της δεκαετίας του 1830 κινήθηκαν σε εξαιρετικά υψηλά επίπεδα (400 δραχμές το χιλιόλιτρο). Το 1844-46 οι τιμές ανέκαψαν και μειώθηκαν τα τέλη εισαγωγής στην Αγγλία με αποτέλεσμα να προκύψουν εκ νέου καλλιέργειες. Βέβαια με τη κρίση του 48-49 και μέχρι την περίοδο 1852-56, η παραγωγή μειώθηκε κατά 90%. Για ένα χρόνο αυξήθηκαν οι τιμές αλλά γρήγορα στο 2ο εξάμηνο του 1857 ξέσπασε νέα οικονομική κρίση η οποία παρέσυρε τον κλάδο. Η κατάσταση αυτή με τις περιόδους μέσης διάρκειας και την μεγάλη διακύμανση των τιμών κράτησε μέχρι το 1877. Βραχυπρόθεσμα, τιμές και παραγωγή φαίνεται να συμπορεύθηκαν και οι διακυμάνσεις των τιμών, όπου σε ένα βαθμό αντανακλούν τη σχέση της προσφοράς και ζήτησης χρόνο με το χρόνο επηρέασαν άμεσα τους παραγωγούς. Μακροπρόθεσμα όμως, τα 2 μεγέθη ακολουθούσαν αντίρροπες τάσεις με την παραγωγή να ακολουθούσε ανοδική τάση και τις τιμές να ακολουθούσαν πτωτική τάση.<sup>23</sup>

23. Η τιμή παραγωγής ρυθμίζεται στην κάθε σφαίρα παραγωγής, και ρυθμίζεται επίσης σύμφωνα με τις ιδιαίτερες συνθήκες. Η ίδια όμως, αποτελεί πάλι το κέντρο, γύρω από το οποίο περιστρέφονται οι καθημερινές αγοραίες τιμές και πάνω στη βάση του οποίου εξισώνονται σε ορισμένες περιόδους. Η τιμή παραγωγής συμπεριλαμβάνει [πλην του κόστους παραγωγής --τιμή κόστους] το μέσο κέρδος. Αν για ένα δοσμένο είδος εμπορευμάτων η ζήτηση είναι μεγαλύτερη από την προσφορά, τότε -μέσα σε ορισμένα όρια- ο ένας αγοραστής πλειοδοτεί έναντι του άλλου και ακριβαίνει έτσι το εμπόρευμα. Αν αντίθετα, η προσφορά είναι μεγαλύτερη από τη ζήτηση, τότε αρχίζει ένας από τους πωλητές να ξεπουλά πιο φθηνά και οι άλλοι υποχρεώνονται να ακολουθήσουν [...]. Όταν καλύπτονται η ζήτηση και η προσφορά, τότε η αγοραία τιμή του εμπορεύματος ανταποκρίνεται στην τιμή παραγωγής του, αυτό θα πει πως στην περίπτωση αυτή η τιμή του φαίνεται να ρυθμίζεται από τους εσωτερικούς νόμους της κεφαλαιοκρατικής παραγωγής, ανεξάρτητα από τον συναγωνισμό, μια και οι διακυμάνσεις της ζήτησης και της προσφοράς δεν εξηγούν παρά μόνον τις αποκλίσεις των αγοραίων τιμών από τις τιμές παραγωγής -αποκλίσεις που ισοσταθμίζονται αμοιβαία, ώστε σε ορισμένες μεγαλύτερες χρονικές περιόδους οι μέσες αγοραίες τιμές είναι ίσες με τις τιμές παραγωγής. Οι εσωτερικοί λοιπόν νόμοι της κεφαλαιοκρατικής παραγωγής, του ίδιου του τρόπου παραγωγής, καθορίζουν το κέντρο περιστροφής των [αγοραίων τιμών].

24. "Στις διάφορες σφαίρες παραγωγής δημιουργούνται πολύ διαφορετικά ποσοστά κέρδους, ανάλογα με τη διαφορετική οργανική σύνθεση των μαζών του κεφαλαίου που έχουν τοποθετηθεί σ' αυτές. Το κεφάλαιο, όμως, αποσύρεται από τη σφαίρα με χαμηλό ποσοστό κέρδους και ρίχνεται σε άλλες, που αποφέρουν μεγαλύτερο κέρδος. Με αυτή την ακατάπαυτη μετανάστευσή του, με δυο λόγια, με την κατανομή του ανάμεσα στις διάφορες σφαίρες παραγωγής, ανάλογα με την άνοδο εδώ ή την πτώση εκεί του ποσοστού του κέρδους, το κεφάλαιο επιφέρει μια τέτοια σχέση της προσφοράς προς τη ζήτηση, που στις διάφορες σφαίρες παραγωγής το μέσο κέρδος γίνεται το ίδιο, δηλαδή συγκροτούνται οι τιμές παραγωγής."

βλ. Marx, K., Το κεφάλαιο, Τόμος 1ος, Σύγχρονη Εποχή, 2002, σελ. 247-8 και 199, 229, 242-43.

Ποιά είναι, ωστόσο, η αιτιώδης συνθήκη του καπιταλιστικού ανταγωνισμού και πώς αυτή διαπλέκεται ερμηνευτικά με την προσφορά, τη ζήτηση και τις τιμές παραγωγής;<sup>24</sup>

Το μέσο κέρδος του κεφαλαίου είναι ανεξάρτητο του καπιταλιστικού ανταγωνισμού. Ο καπιταλιστικός ανταγωνισμός και οι δυνάμεις έκφρασής του, η προσφορά και η ζήτηση, ρυθμίζονται από το κέρδος του κεφαλαίου αποτελώντας το μηχανισμό και μόνο υλοποίησης του μέσου κέρδους στις τιμές παραγωγής στις διάφορες σφαίρες της παραγωγής. Η προσφορά και η ζήτηση επομένως συνιστούν τον αναγκαίο μηχανισμό ανάδυσης των τιμών παραγωγής, ως του κέντρου της ίδιας της διακύμανσής τους, όντας ο αναγκαίος διαμεσολαβητικός μηχανισμός σύμπτωσης των αγοραίων τιμών προς τις τιμές παραγωγής.

*«Κανείς δεν ξέρει πόσο από το προϊόν που αυτός παράγει θα εμφανιστεί στην αγορά, και γενικά σε ποια ποσότητα μπορεί ο καταναλωτής να το βρει στην αγορά. Κανείς δεν ξέρει, αν υπάρχει πραγματική ανάγκη για την παραγωγή του προϊόντος αυτού, αν θα βγάλει τα έξοδα παραγωγής του, και αν γενικά θα πωληθεί το προϊόν του. Στην κοινωνική παραγωγή κυριαρχεί η αναρχία»<sup>25</sup>*

βλ. Marx, K, Engels, F., *Η εξέλιξη του σοσιαλισμού από ουτοπία σε επιστήμη*, Έργα, τ. 19, σελ. 215.



8. Το υπερωκεάνιο "Σατούρνια". Πλοίο που μετέφερε μετανάστες στην Αμερική.

Η κρίση της σταφίδας, ήταν μια κρίση της καπιταλιστικής παραγωγής που σχετίζεται με την υπερπαραγωγή του προϊόντος. Χαρακτηριστικό της παραγωγής αυτής παγκοσμίας, είναι η κυκλικότητά της, δηλαδή η περιοδική πτώση της παραγωγής, όταν τα συσσωρευμένα εμπορεύματα δεν βρίσκουν αγοραστής.<sup>26,27</sup> Συνεπώς, το σταφιδικό ζήτημα, οι σταφιδικές οικονομικές κρίσεις και αυτές που είδαμε όπου ο αντίκτυπός τους φάνηκε είτε με διαφοροποιήσεις στη ζήτηση, ή στις τιμές, ή στην καταστροφή παραγωγικών δυνάμεων, ή στον κρατικό παρεμβατισμό, οφείλονταν πρώτα και κύρια στις αντιθέσεις του ίδιου του συστήματος.



### 9. Διαφήμιση πρακτόρων για το ταξίδι Πάτρα-Νέα Υόρκη.

26. Στις συγκεκριμένες συνθήκες του καπιταλισμού, οι όροι πραγματοποίησης του κοινωνικού προϊόντος συνεχώς παραβιάζονται, δεν τηρούνται οι αντίστοιχες αναλογίες μεταξύ των διαφόρων κλάδων της οικονομίας. Αλλά δεν μπορεί να γίνει και διαφορετικά, γιατί στο κοινωνικό αυτό σύστημα η επιβολή των αναλογιών καθίσταται εφικτή μόνο διαμέσου των δυσαναλογιών. Οι οικονομικές κρίσεις γίνονται πραγματικότητα, όταν εμφανίστηκε η μεγάλη μηχανική βιομηχανία: α) Όπου οι διακλαδικές και ενδοκλαδικές σχέσεις γίνονται εξαιρετικά σύνθετες, β) Όπου η παραγωγή αποτάει όλο και περισσότερο κοινωνικό χαρακτήρα, ενώ συνεχίζει να υπάρχει η ατομική καπιταλιστική ιδιοκτησία στα Μέσα Παραγωγής.

Οι οικονομικές κρίσεις άρχισαν να συγκλονίζουν περιοδικά τον καπιταλισμό από το 1825, όταν ξέσπασε η πρώτη οικονομική κρίση υπερπαραγωγής στην Αγγλία, που ήταν τότε η χώρα όπου ο καπιταλισμός είχε αναπτυχθεί νωρίτερα από τις άλλες χώρες. Παράλληλα με τη διαμόρφωση της διεθνούς αγοράς και της παγκόσμιας οικονομίας, δημιουργούνται οι συνθήκες εμφάνισης και παγκόσμιων οικονομικών κρίσεων. Η πρώτη κρίση αυτού του είδους, που είναι και πολύ καταστροφική, είναι εκείνη του 1857, την οποία ακολουθούν οι κρίσεις του 1866 και του 1873.

27. Οι οικονομικές κρίσεις είναι: «Υπερπαραγωγή, παραγωγή εμπορευμάτων που δεν μπορούν να πραγματοποιηθούν, δεν μπορούν να βρουν ζήτηση»

βλ., Lenin, V. I., *Χαρακτηρισμός του οικονομικού ρομαντισμού*, Άπαντα, τ. 2, σελ. 170.

28. Συγκεκριμένα στο διάστημα 1875-1880 διακρίνεται μια διαφοροποίηση στη δομή των κυρίαρχων κοινωνικών στρωμάτων. Με τις εξής μεταβολές: Την εμφάνιση μιας βιομηχανικής αστικής τάξης, με περιορισμένες δυνατότητες αλλά μεγάλη επίδραση στη κοινωνική και πολιτική ζωή της χώρας.

Την εμφάνιση μια νέας επιχειρηματικής γκρουπας, προερχόμενης από τον ελληνοισμό της διασποράς, όπου εξαιτίας της ύφεσης στην Ευρώπη, τοποθετεί κεφάλαια στο ελληνικό κράτος. Και τέλος τη δυναμική εμφάνιση, των σταφιδεμπόρων, οι οποίοι λόγω της μεγάλης ανάπτυξης του εξωτερικού εμπορίου της σταφίδας, ενισχύουν επιπλέον τη θέση τους. Αυτοί ζουν στις μεγάλες πόλεις της ΒΔ Πελοποννήσου και είναι οι δυναμικότεροι εκφραστές των ντόπιων συσσωρευτικών διαδικασιών. Η εμφάνιση αυτού του στρώματος προκύπτει και με την άνοδο του Χαρ. Τρικούτη στην εξουσία.

βλ. Αρώνη-Τσίγλη, Κ., *Το σταφιδικό ζήτημα και οι κοινωνικοί αγώνες*, εκδ. Παπαζήση, Αθήνα, 1999, σελ.62.

Προφανώς με την άνθιση του εμπορίου της σταφίδας άρχισε να δημιουργείται και να εξελίσσεται μια νέα αστική τάξη στα μεγάλα αστικά κέντρα της εποχής, που συντίθεται από τους κεφαλαιούχους-μεγαλοεπιχειρηματίες, οι οποίοι διέθεταν διεθνείς διασυνδέσεις και ευρύ πεδίο δραστηριοτήτων.

Έχοντας πλήρη επίγνωση της δύναμης της, αυτή η τάξη εισέβαλε δυναμικά και επηρέασε την κοινωνική ζωή. Δεν είναι τυχαίο πως πέραν της οικονομικής εξουσίας, η νέα αστική τάξη παρείσφρησε και στην πολιτική, αφού ένας μεγάλος αριθμός ηγετικών πολιτικά οικογενειών προέκυψε από τον άξονα Κόρινθος-Πάτρα και Πύργος-Καλαμάτα.<sup>28</sup>

Στο εξαγωγικό εμπόριο όμως, είχε διαρθρωθεί και ένα αρκετά διευρυμένο δίκτυο επαγγελματιών όπου όπως θα διατυπωθεί και στη συνέχεια, για την εξυπηρέτηση του πραγματοποιήθηκε κάθε φορά και μια διαφορετική παρέμβαση στο χώρο.<sup>29</sup> Αυτός ο κόσμος, ο οποίος πλαισίωνε την οικονομία της σταφίδας, αποτελούσε ένα πυκνό αστικό δίκτυο, εξαπλωμένο σε όλες τις πόλεις της Βορειοδυτικής Πελοποννήσου. Μάλιστα, με το άνοιγμα της γαλλικής αγοράς<sup>30</sup> και την επέκταση της σταφιδοκαλλιέργειας στις επαρχίες Ηλείας, Τριφυλίας και Μεσσηνίας κατά την εικοσαετία 1870-1890, παρατηρείται και μεγάλη αύξηση του αστικού πληθυσμού των πόλεων. Αυτή η εποχή, σηματοδότησε και από την ταυτόχρονη ανάπτυξη πόλης-υπαίθρου αλλά και της μεταξύ τους επικοινωνίας.

29. Μετά τους καλλιεργητές και τους παραγωγούς υπήρχαν μεταπωλητές που συγκέντρωναν τη σταφίδα και την εξήγαγαν οι ίδιοι ή συνήθως την μεταπλούσαν σε ξένους ή Έλληνες εξαγωγείς στην Πάτρα, οι μεσίτες, οι παραγγελιοδότες, οι αποθηκάριοι, οι ασφαλιστές, οι φομπιστές που αναλάμβαναν να συγκεντρώνουν και να φορτίο σταφίδας, οι κεραγωγείς, οι σημειωτές, οι φορτωτές λιμένας, οι μαιουνιέρηδες, όσοι ασχολούνταν με την τεχνική επεξεργασία σταφίδας. Ακόμη υπήρχαν και άλλοι τεχνίτες που σχετίζονταν με τη καλλιέργεια της σταφίδας, όπως αυτοί που κατασκευάζαν τα αγροτικά εργαλεία. Επίσης χρειαζόνταν σταφιδιοπθήκες που τις επέβλεπαν οι σταφιδιοπθήκαιοι, καθώς και εκείνοι που προμήθευαν τους αγρότες θείο και θειικό νάτριο. Πολύς κόσμος εργαζόταν και στα εργοστάσια κατασκευής ξύλινων κιβωτίων για τη σταφίδα.  
βλ. ο.π. Αρώνη-Τσίγλη, (1999), σελ.68-69.

30. Αναφορικά με τις περιόδους εμπορικής δραστηριότητας: στασιμότητα (1857-1864), σχετική ανάκαμψη (1868-1875), σταφιδικός πυρετός (1876-1886) και κάμψη (1887-1897). Στην διάρκεια αυτών των φάσεων βλέπουμε επίσης δύο κρίσεις του σταφιδικού εμπορίου (1877-78 κ' 1884-85) αλλά και την κρίση της ελληνικής οικονομίας την περίοδο 1887-97.

βλ. Καλαφάτης, Θ., *Αγροτική πίστη και οικονομικός μετασχηματισμός στη Β. Πελοπόννησο*, τόμος Α', Μ.Ι.Ε.Τ., Αθήνα, 1990, σελ.251-52.



10. Ζυγαριά στο λιμάνι της Πάτρας, περ. 1900.



11. Ξυλοκιβώτια με σταφίδα πριν την εκφόρτωση σε πλοία, περ. 1900.

# Κεφάλαιο 3 | Οι χώροι της Σταφίδας



# 3.1 | Τα μετόχια



12. Το δώροφο, αρχοντικό μετόχι του κτηματία-σταφιδέμπορου Δ. Ανδρουτσόπουλου στο Καταράχι, στα Λεχαινά Ηλείας (φωτ. Ρωμύλος Παρίσης, 1983).



13. Μετόχι μεταξύ Καρδιακαυρίου-Νεοχωρίου, 1985.

Σε μία εποχή όπου οι μετακινήσεις ήταν δύσκολες, και όλες έπρεπε να γίνονται με ζώα, οι σταφιδοπαραγωγοί αναγκάστηκαν να οργανώσουν χώρους ξήρανσης κοντά στα αμπέλια. Εξαιτίας της μεγάλης χρονικής διάρκειας της διαδικασίας, που εκκινούσε από τον τρύγο και διαρκούσε μέχρι την ξήρανση, οδηγήθηκαν να μετακομίζουν από το σπίτι τους και τον οικισμό τους και να ζουν για δύο με τρεις μήνες σε αγροικίες.<sup>31</sup> Το οίκημα στο κτήμα βέβαια εξυπηρετούσε και πολλές άλλες ανάγκες του καλλιεργητή, λειτουργώντας είτε σαν οικογενειακό κατάλυμα και θέρετρο, είτε για τη στέγαση εποχιακών εργατών, σαν αποθήκη εργαλείων, λιπασμάτων, κ.λπ. Αυτό τον ρόλο είχε το μετόχι, ένα κατά κανόνα μικρό κτίσμα. Ο όρος συχνά χαρακτήριζε ολόκληρο το κτήμα και όχι μόνο το συγκεκριμένο κτίσμα. Όσοι δεν είχαν τη δυνατότητα να αποκτήσουν ούτε αυτό το μικρό οίκημα, κατασκεύαζαν πρόχειρες καλύβες από καλάμιές ή φτέρες, τις τραγάτες.

Ο όρος μετόχι, προέρχεται από το ρήμα μετέχω και δηλώνει κάτι ανάλογο με τον ίδιο όρο που χρησιμοποιείται και στη μοναστηριακή ορολογία και αφορά τα οικήματα ή τους ναούς που ανήκουν στο μοναστήρι, αλλά είναι απομακρυσμένα από αυτό. Έτσι και τα αγροτικά μετόχια μετέχουν, ανήκουν δηλαδή στην οικιακή μονάδα αλλά βρίσκονται εκτός του οικιστικού ιστού, στα μικρά ή μεγάλα χτήματα της οικογένειας, σε μικρότερες ή μεγαλύτερες αποστάσεις από την κύρια κατοικία.<sup>32</sup>

31. Η ετήσια, περιοδική χρήση τους έδενε τους ανθρώπους συλλογικά με τη γη και τον κύκλο του χρόνου και της βλάστησης. Το Μάη οι γυναίκες άρχιζαν τις ετοιμασίες. Καθάριζαν το χώρο γύρω από το μετόχι από τα αγριόχορτα. Επιδιόρθωναν ή έφτιαχναν νέους καλάμένιους φράχτες, συχνά περιτεχνούς, που οριοθετούσαν την ευρύτερη αυλή και προστάταναν τα εποχιακά λαχανικά και τους μπαζέδες από τα οικόσιτα ζώα. Πλουτίζαν με φουσκί το γόμα των μπαζέδων και του λαχανόκηπου και φύτευαν τα εποχιακά λαχανικά και τα καλλωπιστικά και μυρσικά λουλούδια, με ιδιαίτερη προτίμηση στα ταετσάκια, τις τζίνιες, τα ηλιοτρόπια, το «λεριό του κόκορα», τους κόσμους, τις ντάλιες κ.ά. Σε γκαζοντενεκέδες και γλάστρες φύτευαν βασιλικούς, γαρφαλλιές, φούλια, υάκινθους (ίντιτσι), κοράλια κ.ά. για να στολίσουν το χαγιάτι, την αυλή, τα φιλιατρά του πηγαδιού. Οι γυναίκες και ιδιαίτερα οι νεαρές κόρες κάθε οικογένειας, συναγωνίζονταν με τα γειτονικά μετόχια για το ποιο θα είχε τον ωραιότερο μπαζέ, τους πιο φροντιστούς βασιλικούς. Το μετόχι μαζί με το καλλιεργημένο κτήμα ήταν μια κυνέλη εργασίας και αλληλοβοήθειας για την διευρυμένη οικογένεια, όπου ο καθένας είχε καθήκον να προσφέρει, αλλά και να δέχεται υπηρεσίες, σύμφωνα με τον παραδοσιακό καταμερισμό της προσφοράς ανάλογα με το φύλο, την ηλικία και το status των μελών της.

βλ. Ψυχογιού, Ε., *Αϊκιά αρχιτεκτονική και αγροτική ζωή: Τα μετόχια στα χτήματα της σταφίδας στη ΒΔ Πελοπόννησο*, Προϊνή, Πύργος, 16/08/2018, από το βιβλίο: Λεχανιά. Ο τόπος, τα σπίτια, Λεχανιά, 1987, σ. 224-232.

Υπάρχουν 2 ειδών μετόχια: τα μικρά πλιθόχτιστα οικήματα με δίριχτη στέγη, που αποτελούν και την πλειονότητα και ανήκαν σε φτωχά λαϊκά στρώματα και τα διάροφα, πέτρινα ή πλιθίνα σπίτια που ανήκαν στους πλούσιους κτηματίες και τους σταφιδέμπορους. Τα μετόχια, ανάλογα με την κατηγορία στην οποία ανήκουν και τις ανάγκες που δημιουργούν οι οικονομικές δυνατότητες, η κοινωνική επιφάνεια και ο αριθμός των μελών της οικογένειας των ιδιοκτητών τους, περιλαμβάνουν, εκτός από το κυρίως οίκημα, ένα ή περισσότερα, οργανικά συνδεδεμένα με αυτό, κλειστά ή ημιυπαίθρια δωμάτια-κτίσματα, με ποικιλία τοποθέτησης, χτιστά ή με φυτικά υλικά, κυρίως με την τεχνική *τσατουμά*<sup>33</sup> : χαγιάτια, αποθήκες, στάβλους, μαγεριά, φούρνους, χώρους προσωπικής υγιεινής, πέργκολες, κοτέτσια κ.ά., ενώ απαραίτητο ήταν και το πηγάδι ή μεταγενέστερα το αρτεσιανό, για οικιακή όσο και αγροτική χρήση. Εκτός από τις κύριες καλλιέργειες του κτήματος που απαιτούν έντονη φροντίδα, βρίσκονταν στο χώρο και εποχικοί κήποι με τα καλοκαιρινά λαχανικά, οι μπαξέδες με τα λουλούδια, οι κληματαριές, τα περιβόλια με λίγα ή περισσότερα οπωροφόρα δέντρα, καθώς και τα καλλωπιστικά ή σκιερά δέντρα.<sup>34</sup>

33. Τεχνική με χόμα και άγυρο.

34. βλ. Σταματόπουλος, Β., *Μελέτη, κατασκευή και λειτουργία, έμμεσου ηλιακού ζεραντηρίου, για την αποξήρανση σταφίδας στη περιοχή του Αγίου, Πανεπιστήμιο Πατρών, Πάτρα, 2006, σελ. 25.*



14. Σταφιδάλανο του Μάχου, στο βάθος το μετόχι, 1985.

## 3.2 | Οι χώροι ξηράνσης

*“Η αποξήρανση των σταφυλιών γίνεται εις αλώνι, όπερ είναι επικλινές και λείον δια να ρέουν τα ύδατα. Το κατασκευάζουν με κόπρον ανάμικτον με αίμα βοός και άχυρα και το όλον διαλελυμένον στο νερό. Η μίξη όλων αυτών δίνει ένα υγρό παχύ και γλοιώδες, το οποίον διαχεόμενον επί της επιφάνειας του αλωνίου και θερμαινόμενον από τας ηλιακάς ακτίνας, σχηματίζει χονδράν κόλλα ομοιόμορφη η οποία έχει την ιδιότητα και την εμφάνιση βερνικίου. Τούτο χρησιμεύει εν πρώτοις να εμποδίζει το χώμα να ανακατεύεται με τας ράγας, έπειτα να ξηραίνεται το τσαμπί ταχύτερον, διότι επισύρει και διατηρεί θερμότητα.”*<sup>35</sup>

βλ. Σταυρακάκης, Β., «Σταφίδοποιία», έκδοση Γεωπονικού Πανεπιστημίου, Αθήνα 1986.

Οι χώροι ξήρανσης, τα αλώνια, όπως χαρακτηριστικά περιγράφονται στο παραπάνω απόσπασμα, στόχευαν στην επίτευξη ταχύτερης και αποδοτικότερης διαδικασίας ξήρανσης.

Μια μέθοδος, που εφαρμόστηκε μέχρι και λίγο μετά τα μέσα του προηγούμενου αιώνα, κυρίως στην περιοχή της Αιγιαλείας, και έδωσε προϊόν με άριστη ποιότητα, ήταν η «Σκιά». Ένας ανοικτός, στεγασμένος χώρος, στον οποίο κρεμούσαν από τεντωμένα σύρματα τη νωπή σταφίδα και μέσω του φυσικού αερισμού γινόταν η ξήρανσή της. Η μέθοδος αυτή δεν αποδείχτηκε βιώσιμη, για λόγους που έχουν σχέση με τον μεγάλο απαιτούμενο χρόνο ξήρανσης (30-40 μέρες), το μεγάλο λειτουργικό κόστος που απορρέει από αυτόν, καθώς και με προβλήματα σχετιζόμενα με τη μείωση του δυναμικού της αγοράς, καθώς και κάποιο ανταγωνισμό από άλλες χώρες (ΗΠΑ, Αυστραλία, κ.τ.λ. αφού εξήγαγαν πιο γρήγορα).<sup>36</sup>

36. βλ. ο.π. Σταματοπούλος (2006), σελ. 26.



15. Λιάσιμο σταφίδας στο αλώνι.

## 3.3 | Σιδηροδρομικό δίκτυο

Αφού η σταφίδα είχε αποξηρανθεί και είχε εκκαθαριστεί, τοποθετούταν σε τσουβάλια ή κιβώτια και μεταφερόταν στα εκάστοτε λιμάνια για την εξαγωγή της. Το ζήτημα της μεταφοράς όμως από την ύπαιθρο και τις αγροτικές περιοχές, στα κέντρα της εποχής που χαρακτηρίζονταν από το λιμάνι τους, ήταν σύνθετο και απαιτητικό.

Ο σιδηρόδρομος ήρθε να λύσει το ζήτημα και ουσιαστικά άλλαξε όλη τη χώρα και ειδικότερα την Πελοπόννησο, όπου η εμφάνιση του πρώτου τρένου, εξυπηρέτησε τη διακίνηση της αγροτικής παραγωγής, αλλά και των ανθρώπων. Το 1887 συνδέθηκε η Αθήνα με την Πάτρα, ενώ ένα χρόνο νωρίτερα είχε εγκαινιαστεί η σιδηροδρομική σύνδεση της Κορίνθου με το Άργος, το Ναύπλιο και τους Μύλους Αργολίδας. Το 1890 ολοκληρώθηκε και η σύνδεση της Πάτρας με τον Πύργο. Ο σταθμός της Πάτρας κατασκευάστηκε στην περιοχή του Αγίου Διονυσίου. Το κτίριο του σταθμού δεν ήταν πολύ κοντά στο λιμάνι, γι' αυτό η μεταφορά επιβατών και αποσκευών μέχρι τα ατμόπλοια και αντιστρόφως γινόταν με ιππήλατες άμαξες, οι οποίες συνεργάζονταν με τον σιδηρόδρομο. Αργότερα, και με σκοπό τη συνένωση με την γραμμή Πάτρας-Πύργου, χορηγήθηκε άδεια για την επέκταση προς την παραλία.

Οι πρώτες ενέργειες για το Πελοποννησιακό Δίκτυο<sup>37</sup> άρχισαν να διαφαίνονται στις αρχές του 1881 όταν ο πρωθυπουργός Αλέξανδρος Κουμουνδούρος εξέφρασε τις προθέσεις του για κατασκευή 2 βασικών δικτύων και μάλιστα με γραμμές «διεθνούς» πλάτους. Το σχέδιο όμως της κατασκευής του Πελοποννησιακού Δικτύου μπήκε σε εφαρμογή από τη κυβέρνηση του Χαρίλαου Τρικούπη. Το όραμά του για την κατασκευή του σιδηροδρόμου είχε ως γνώμονα την αυτονόμηση της μετακίνησης του στρατού, των εμπορευμάτων και μετέπειτα των πολιτών. Ο Τρικούπης οραματιζόταν την ουσιαστική ανεξαρτητοποίηση της χώρας με χρήση σιδηροδρόμων σε περιοχές με σημαντική παραγωγή. Το σχέδιό του περιλάμβανε σύνδεση των γραμμών αυτών με την ενδοχώρα και τα λιμάνια. Τα εγκαίνια της κατασκευής του δικτύου έγιναν στον Πειραιά, τον Νοέμβριο του 1882.

Την ίδια περίοδο όμως κατασκευάστηκε και η σιδηροδρομική γραμμή Πύργου-Κατακόλου.<sup>38</sup> Συγκεκριμένα, στις 22/9/1778, ο Πέτρος Αυγερινός, δήμαρχος Λετρίνων<sup>39</sup>, εισηγήθηκε στο δημοτικό συμβούλιο τον προϋπολογισμό τού κόστους κατασκευής του πρώτου δημοτικού σιδηροδρόμου στη χώρα, της πρώτης σιδηροδρομικής γραμμής στην Ελλάδα εκτός Αττικής, τη σύνδεση δια σιδηροδρόμου του Πύργου με το λιμάνι του Κατακόλου<sup>40</sup>.

37. Το σιδηροδρομικό δίκτυο της Πελοποννήσου στην ακμή του, το 1905, μετέφερε 1.740.000 επιβάτες ετησίως και 251.000 τόνους εμπορευμάτων. Κάλυπτε 750 γλ.μ. διέθετε 159 σταθμούς και συνέδεε σημαντικές πόλεις όπως οι: Αθήνα, Μέγαρα, Ελευσίνα, Λαυραΐκη, Κόρινθος, Κιάτο, Ξυλόκαστρο, Διακοφτό, Αίγιο, Πάτρα, Καβάσιλα, Κυλλίνη, Αμαλιάδα, Κατάκολο, Πύργο, Ολυμπία, Κυπαρισσία, Καλαμάτα, Μεσσήνη, Μεγαλόπολη, Τρίπολη, Άργος, Ναύπλιο, Νεμέα. βλ. Ανδρουλιδάκης, Κώστας, *Οι σιδηρόδρομοι της Πελοποννήσου 1882 - 1962*, Μουσείο Φωτογραφίας "Χρήστος Καλεμκερής" Δήμου Καλαμαριάς, Θεσσαλονίκη, 2003

38. Σταθμοί:Νοσοκομείο, Άγιος Κωνσταντίνος, Άγιος Ιωάννης, Νέος Δρόμος, Εκκλησία, Συκιά, Κατάκολο

39. Δήμος Λετρίνων ήταν το όνομα του δήμου που σχηματίστηκε το 1834 και περιλάμβανε την πόλη του Πύργου και τα γύρω χωριά. Το όνομα του δήμου διατηρήθηκε έως τη δεκαετία του 1980, οπότε άλλαξε σε Δήμος Πύργου.

40. Στις 29-7-1855, αποφασίζεται η κατασκευή λιμένα στο Κατάκολο, αντί του όρμου του Αγ. Ανδρέα. Το εν λόγω έργο ήταν συλλογικό αίτημα των Πυργίων, από το έτος 1830. Η απόφαση ενισχύθηκε και από την πολιτική επιρροή των Πυργίων αστών, οι οποίοι κατά το έτος 1853, επέλεξαν να επενδύσουν στην υπό δημιουργία εμπορική ατμοπλοία. βλ. *Εφημερίδα της Κυβέρνησης*, 28 Ιουλίου, φύλλο αριθμ. 55

Στην Πάτρα το 1853, γίνεται προσπάθεια για την συγκρότηση Ανώνυμου Ατμοπλοϊκής Εταιρείας. Εξαιτίας της κρίσης της ιστοφόρου ναυτιλίας, της ύφεσης του διεθνούς εμπορίου, της ασθένειας των αμπελών και των σταφιδαμπελών που πλήττει γύρω στο 1850 τις καλλιέργειες, καθώς και η απουσία ευζερών μέσων συγκοινωνίας και εμπορευματικών μεταφορών και η παντελής έλλειψη εγχώριας ατμοπλοίας ως οικονομικοκοινωνικοί αποτέλεσαν παράγοντες για την προσέλκυση κεφαλαίων στην επένδυση. Στις 13-5-1856 ξεκινούν τα έργα κατασκευής του λιμένα Κατακόλου. Στις 9-2-1857, ολοκληρώνεται και η κατασκευή του δρόμου Πύργου-Κατακόλου, η οποία χαρακτηρίζεται εθνική.

41. Ο Μίκης Θεοδωράκης, που πέρασε αρκετά από τα μαθητικά του χρόνια στον Πύργο, σε συνέντευξη που έδωσε το 1983 στο Στάδιο του Πύργου, είπε ότι το ρυθμό του τραγουδιού του "Μαργαρίτα-Μαργαρί" τον επεπνεύσε από τον ήχο της μηχανής του Κωλοσούρη, ο οποίος είναι βαθιά χαραγμένος στη μνήμη του!

Η σκοπιμότητα της κατασκευής αυτής σχετιζόταν με την ανάγκη να συνδεθεί ο Πύργος, σημαντικό γεωργικό και εμποροβιομηχανικό κέντρο της πλούσιας Ηλείας, με το επίγειό του, το Κατάκολο, προκειμένου να διευκολυνθούν οι εξαγωγές γεωργικών προϊόντων και ειδικά της σταφίδας. Κατά αυτόν τον τρόπο παραχωρήθηκε στο Δήμο Λετρινών το δικαίωμα κατασκευής και εκμετάλλευσης της σιδηροδρομικής γραμμής (μήκους 13 χλμ.). Τον Ιανουάριο του 1882 ξεκίνησε η κατασκευή της γραμμής, ενώ μέσα σε λίγους μήνες ολοκληρώθηκε το έργο και γίνεται η πρώτη δοκιμή κίνησης αμαξοστοιχίας. Έξι μήνες μετά, ιδρύθηκε η Σ.Π.Κ. Α.Ε. (Σιδηρόδρομος Πύργου-Κατακόλου), στην οποία μέτοχος ήταν και ο Δήμος Λετρινών. Η σιδηροδρομική γραμμή ξεκινούσε από το σταθμό του Πύργου, ο οποίος στεγαζόταν σε νεοκλασικό κτίριο, το οποίο σώζεται μέχρι και σήμερα και εκεί βρίσκονταν τα εκδοτήρια και παγκάκια αναμονής. Επίσης το κτίριο λειτούργησε και σαν υπνωτήριο για τους εργαζόμενους που είχαν νυχτερινά δρομολόγια. Πλησίον του σταθμού βρίσκονταν οι αποθήκες του Αυτόνομου Σταφιδικού Οργανισμού, απ' όπου φορτωνόταν η σταφίδα στους συρμούς. Τόσο στον Πύργο όσο και στο Κατάκολο η γραμμή διείσδυε σαν τραμ μέσα στους οικισμούς για να φτάσει στους δυο σταθμούς. Για αυτό, αλλά και για να προστατευθούν από την άμμο οι ατμάμαξες, επιλέχθηκαν να είναι τροchioδρομικού τύπου ("Κωλοσούρη") με προστατευτικούς ποδιές.<sup>41</sup>

16. Σιδηροδρομικός σταθμός Λεχαινών.





Το 1890 η εταιρεία εξαγοράστηκε από την “Εταιρεία Μεσημβρινών Σιδηροδρόμων Ελλάδος”, η οποία είχε αναλάβει την κατασκευή και εκμετάλλευση 220 χλμ. σιδηροδρομικής γραμμής στην Πελοπόννησο. Το 1891 οι Σιδηρόδρομοι Πειραιώς - Αθηνών - Πελοποννήσου (ΣΠΑΠ) επεκτείνουν την γραμμή τους και φτάνει μέχρι την Αρχαία Ολυμπία αφού την περασμένη χρονιά κατασκευάστηκαν τα τμήματα : Αχαΐα - Λεχαινά - Αμαλιάδα - Πύργος.<sup>42</sup>

Τον Μάρτιο του 1889 παραχωρήθηκε στους ΣΠΑΠ η κατασκευή και εκμετάλλευση της γραμμής από τα Καλάβρυτα στο Διακοφτό μήκους 22,7 χλμ. Θα χρειαστεί να περάσουν 5 χρόνια για να ολοκληρωθεί το έργο. Το 1891 η γραμμή έφτανε μέχρι την Αρχαία Ολυμπία αφού την περασμένη χρονιά κατασκευάστηκαν τα τμήματα : Αχαΐα - Λεχαινά - Αμαλιάδα - Πύργος. Η γραμμή Βαρθολομιού-Λουτρών Κυλλήνης εγκαινιάστηκε την 1η Ιουνίου<sup>43</sup> 1892. Η κατασκευή της συνδυάστηκε από τους ΣΠΑΠ με την ανάληψη εκ μέρους τους του προνομίου εκμετάλλευσης των ιαματικών λουτρών των Λουτρών Κυλλήνης, όπου κατασκεύασαν εγκαταστάσεις λουτροθεραπείας, ξενοδοχεία και πάρκα. Ήταν σιδηροδρομική γραμμή των Σιδηροδρόμων Πειραιώς - Αθηνών - Πελοποννήσου. Αποτελεί ουσιαστικά διακλάδωση από τη σιδηροδρομική γραμμή Καβασιλών - Κυλλήνης που ξεκινούσε από το Βαρθολομιό. Ήταν γραμμή μετρικού εύρους.

Τον Μάρτιο του 1896 άρχισε η εκμετάλλευση της γραμμής Διακοφτού - Καλαβρύτων. Την τριετία 1897-1899 το σιδηροδρομικό δίκτυο επεκτάθηκε σε ολόκληρη την Κεντρική Πελοπόννησο. Το 1902 ολοκληρώθηκε η γραμμή Πύργου - Κυπαρισσίας - Μελιγαλά (συνολικό μήκος 750 χλμ.).

42. Σταθμοί:Ολυμπία, Κοσκινάς, Πλάτανος, Πελόπιο, Μπρούμα, Στρέφι, παραπόταμος Αλφειού, Σαλιμάνη, γραμμή προς Καλαμάτα, Αλφειός, Βαρβάσινα, Λαμπέτι, Πύργος

43. Στοιχεία γραμμής:Μήκος: 9,250 km, Εύρος: 1.000 mm, Σταθμοί: 5,Μονή γραμμή Σταθμοί: Βαρθολομιό,Βρανάς, Λυγιά, Αρκοῦδι, Λουτρά Κυλλήνης (παλιότερα: Λιντζί)

Είναι δεδομένο, πως η επιδίωξη για την περαιτέρω αύξηση του κέρδους οδήγησε σε ανάπτυξη πολλούς τομείς της κοινωνίας, και διαμόρφωσε στην αργοπορημένη σε υποδομές και σε βιομηχανία Ελλάδα, μια νέα κατάσταση, αλλά και έναν νέο δημόσιο χώρο. Ο σιδηρόδρομος τόσο ως δίκτυο αλλά ως σύνολο κτιρίων, που περιλαμβάνουν τους σταθμούς, τις αποθήκες, τα υπνωτήρια κ.λπ., εμφυτεύεται στο περιβάλλον, τόσο της υπαίθρου, όσο και της πόλης.



16. Σταθμός Αρχαίας Ολυμπίας το 1896.

## Το κτίριο του σταθμού

Χωρίς υπερβολή, ο σταθμός, τόσο σε φυσικό όσο και σε συμβολικό επίπεδο μπορεί να θεωρηθεί ως το επόμενο σημαντικότερο δημόσιο κτίριο μετά την εκκλησία της πόλης, της κωμόπολης ή και του χωριού. Χαρακτηρίζει την πόλη και την περιφέρειά της, συμπυκνώνει το κοινωνικοοικονομικό της χαρακτήρα και την ιστορική της πορεία. Οι σιδηροδρομικοί σταθμοί που κατασκευάστηκαν στην πρώτη ηπειρωτική γραμμή του σιδηροδρόμου ταυτίστηκαν με την αρχή της βιομηχανικής επανάστασης στη χώρα μας. Είναι κτίρια επώνυμα για το λαό, που η εμβέλεια τους μπόρεσε να δημιουργήσει μνήμες, να χωρίσει ή να ενώσει ανθρώπους και να λειτουργήσουν σαν εκφραστές της νεότερης ιστορίας του ελληνικού κράτους, τόσο στην περίοδο που πραγματευόμαστε, αλλά και αργότερα, όπως οι παγκόσμιοι πόλεμοι, η μικρασιατική καταστροφή, ο ταξικός πόλεμος κ.α.

Τα κτίσματα αυτά σηματοδοτούν και την εμφάνιση του νέου τύπου κτιρίου, που χαρακτηρίζεται ως απλό, συμπαγές και γερό, εύχρηστο, αναγνωρίσιμο και εύκολο στη συντήρησή του, το κτίριο του σιδηροδρομικού σταθμού υπήρξε γνήσιο προϊόν της πρώτης περιόδου των βιομηχανικών χρόνων. Το κτίριο του σταθμού σχεδιάζοταν με τις αρχετυπικές γεωμετρίες του τετραγώνου, του τριγώνου και του κύκλου και κατασκευαζόταν με τις τεχνικές μεθόδους, που η εμπειρία της αρχιτεκτονικής προσέφερε.

Έτσι σταθεροποιήθηκε ο οικοδομικός τύπος και η επανάληψη της κατασκευής, διακεκριμένη σε βασικούς τύπους κτιρίων-σταθμών σε ιεράρχηση μεγέθους, καθώς και σε σχέση με τον τρόπο ένταξης του σταθμού στην πολεοδομική περιοχή του, όπως την οριοθετεί η χάραξη των σιδηροδρομικών γραμμών, σταθμοί διέλευσης (παράλληλα με τις γραμμές) ή σταθμοί κεφαλής (κάθετα στις γραμμές-τέρμιναλ). Η επιλογή του κτιρίου, που σε κάθε περίπτωση κατασκευάστηκε, προέκυψε από το εύρος του κυκλοφοριακού φόρτου και τη σημασία του κάθε τόπου όπου ο σταθμός εγκαθίστατο, δηλαδή πρωτεύουσα, πόλη, κωμόπολη, χωριό, στάση.<sup>44</sup>

44. Τα βασικά μορφολογικά στοιχεία, που ορίζουν την τυπολογία των περισσότερων σιδηροδρομικών σταθμών είναι η επιμήκης στοά της αποβάθρας, τα μικρά μεταλλικά κοσμήματα των υποστυλωμάτων, τα εμφανή αγκονάρια στις γωνίες και τα πρέκια των ανοιγμάτων, το νεοκλασικό λεξιλόγιο της τετράρας κεραμοσκεπής στέγης, της ανάγλυφης περιγραφής των ανοιγμάτων με διαφορετικά πάχη επιχρισμάτων και των βαρέων μεταλλικών στοιχείων στις εισόδους. Τέλος ένα στοιχείο που δεν παραλείπεται είναι το ρολόι, το οποίο δηλώνει τη σχέση μεταξύ του επιβάτη και του τρένου.

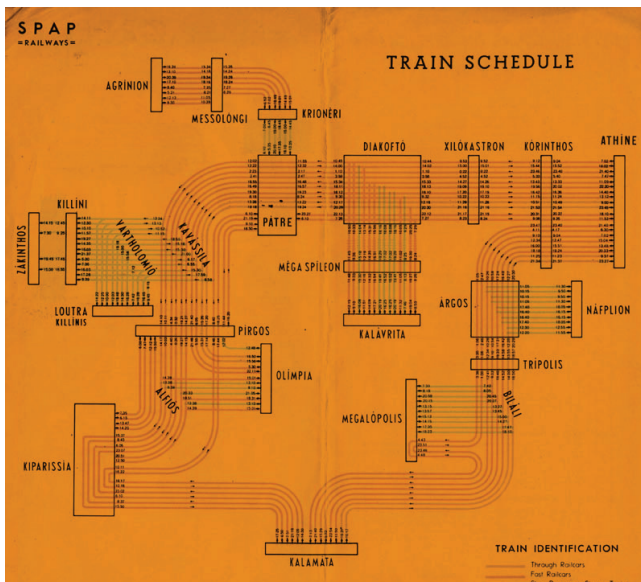
Είναι χαρακτηριστική η απουσία των αρχιτεκτόνων από τη μεγάλη πλειοψηφία των σιδηροδρομικών σταθμών, τόσο επειδή στην Ελλάδα δεν υπήρχαν αλλά και καθώς οι παλαιότεροι εξαντλούσαν τις συνθετικές τους ικανότητες, στην εποχή κιάλας του εκλεκτικισμού, στο σχεδιασμό των κεντρικών σιδηροδρομικών σταθμών των πόλεων, ανταγωνιζόμενοι μεταξύ τους, αφήνοντας έτσι τους μικρότερους και πολυπληθέστερους επαρχιακούς σταθμούς στους μηχανικούς, οι οποίοι εφαρμόζοντας στοιχειώδεις γεωμετρικές μορφές θέσπισαν τη τυπολογία του κάθε δικτύου. Και είναι ακριβώς αυτή η ομοιότητα στους τυπικούς σταθμούς κάθε δικτύου, που προβάλλει την εγγύτητα των πολιτισμών. Ένα δίκτυο ορίζεται από τη γεωγραφική περιοχή, που εξυπηρετεί, μόνο που αυτή, μπορεί να είναι για παράδειγμα τα Βαλκάνια, όπου τα σύνορα μετακινήθηκαν πολλές φορές, όμως η γειτονία των πολιτισμών των λαών των Βαλκανίων μαρτυρείται από την κοινή τυπολογία σιδηροδρομικών σταθμών, μια τυπολογία, που είναι ιστορικό τεκμήριο.

Η τυπολογία των παλιών ελληνικών σταθμών είναι ευανάγνωστη: απλές, λειτουργικές κατόψεις στην εμπειρία της εφαρμοσμένης στρατιωτικής αρχιτεκτονικής και συμμετρικές όψεις σε βασικά γεωμετρικά σχήματα (τετράγωνο, κύκλος, τρίγωνο) με στοιχεία των αρχιτεκτονικών τάσεων της εποχής (νεοκλασική, παραδοσιακή, κεντρο-ευρωπαϊκή και οθωμανική αρχιτεκτονική). Η ιεράρχησή τους σε Α', Β', Γ' και Δ' τάξη καταδεικνύει τον επιβατικό φόρτο που καλούνταν να εξυπηρετήσουν. Στην Πελοπόννησο η ιδιαίτερη γεωμορφολογία, ενσωμάτωσε ένα ιδιαίτερο δίκτυο μετρικού πλάτους με σημαντικά τεχνικά έργα, όπως η διώρυγα της Κορίνθου, γέφυρες και σήραγγες. Οι σταθμοί της Πελοποννήσου, ιεραρχημένοι σε τάξεις, ήταν κτίρια που συνδύαζαν το λιτό νεοκλασικό ύφος με την παραδοσιακή τεχνολογία της κάθε περιοχής, καθιερωμένες έναν καθαρά δικό τους τύπο στα σιδηροδρομικά χρονικά. Αλλά και εδώ υπάρχουν κτίρια που ξεχωρίζουν: ο σταθμός της Αρχαίας Ολυμπίας, ύμνος στο καθαρόαίμα νεοκλασικισμό, ο σταθμός Πύργου επίσης νεοκλασικός, οι τυπικοί χωριάτικοι μονόροφοι σταθμοί (Καϊάφα, Παρθένιο, Παραδεισίον κ.ά.), αλλά και σταθμοί στους οποίους παραλλάσσεται σύμφωνα και με το τοπικό στοιχείο, η γενική τυπολογία.

βλ. Πιπίνης, Κ., *Οδοπορικό στους ελληνικούς σιδηροδρομικούς σταθμούς*, περιοδικό Αρχιτέκτονες, εκδ. ΣΑΔΑΣ-Π.Ε.Α, τεύχος 51-περίοδος Β, Μάιος/Ιούνιος 2005, Αθήνα, σελ.47.



18. Πύργος, πίσω από το σιδηροδρομικό σταθμό διακρίνεται το οινοποιείο της ΕΑΣ Ηλείας - Ολυμπίας, 1937.



19. Διάγραμμα δρομολογίων σιδηροδρομικής γραμμής Σ.Π.Α.Π.

# 3.4 | Το λιμάνι

45. Τα λιμάνια του Άμστερνταμ, του Λονδίνου, του Λίβερπουλ, της Μασσαλίας, της Τεργέστης και της Οδησού ήταν ο προορισμός των πλοίων που έφευγαν φορτωμένα με σταφίδα από τα ελληνικά λιμάνια. Από εκεί το προϊόν διοχετευόταν οδικώς ή σιδηροδρομικώς στα μεγάλα αστικά κέντρα για να καταναλωθεί σαν ξηρός καρπός, για την παρασκευή πουτιγκας και σταφιδόψωμου ή πικρακι, σαν υλικό ζαχαροπλαστικής και από το 1850 και μετά για την παρασκευή φθηνού σταφιδίτη οίνου και άλλων οινόπνευματοδόν ποτών. βλ. Μουλιάς Χρ., *Το λιμάνι της σταφίδας*, Πάτρα 1820-1900, εκδ. Περί Τεχνών, 2000, Αθήνα, σελ. 212-13.

46. Συλλογικό έργο, *Πάτρα 1880-1920, Οικονομία, κοινωνία, πολιτισμός. Η εικόνα της πόλης την όμορφη εποχή*, ερευνητική εργασία, σελ. 15.

Πηγή: <https://blogs.sch.gr/2lyk-pat/files/2013/06/architektonikh-topiou.pdf>

Το τελευταίο κομμάτι της διαδρομής από το χωράφι στις ξένες αγορές ήταν το λιμάνι. Ουσιαστικά ήταν και αυτό που εξυπηρετεί την υπεραστική σύνδεση των ελληνικών πόλεων με αυτές της δύσης.<sup>45</sup> Η Πάτρα αποτέλεσε το μεγαλύτερο λιμάνι εξαγωγής σταφίδας και το μεγαλύτερο κέντρο διακίνησης του προϊόντος αυτού στις αρχές του 20ου αιώνα. Ενδεικτικά το 1899-1900 εξήχθησαν από το λιμάνι της Πάτρας 108.919 τόνοι και το 1900-1901, 48.201 τόνοι σταφίδα.<sup>46</sup> Η Πάτρα από νωρίς βέβαια έγινε το κατ' εξοχήν εξαγωγικό κέντρο της σταφίδας, όπου συγκέντρωνε την παραγωγή από 66 συνολικά σταφιδοπαραγωγικά κέντρα της Αχαΐας και των γειτονικών περιοχών του Αιγίου,<sup>47</sup> της Ήλιδος, της Αιτωλοακαρνανίας και της Μεσσηνίας.<sup>48</sup>

47. Στις αρχές του 19ου αιώνα το λιμάνι, ο Μόλος όπως τον αποκαλούσαν τότε, ήταν γεμάτο ζωή και κίνηση χάρη σ' εκείνους που ασχολούνταν με το εμπόριο της σταφίδας, αλλά και σ' όσους έπαιρναν εκεί τον περιπάτο τους ή κατέβαιναν για να συμμετάσχουν στο πανηγύρι στα «πριμαρόλια». Οι Αιγιώτες κατέβαιναν στην παραλία όλες τις ώρες της ημέρας. Το πρωί για να πάρουν εκεί τον πρώτο τους καφέ, το απόγευμα, για τον περίπατο τους στον λιμενοβραχίονα. Η παραλία είχε τη δική της ζωή. Δημιουργήθηκαν επαγγέλματα και καταστήματα που εξυπηρετούσαν όλους όσους ασχολούντο με την σταφίδα, εκείνους που κατέβαιναν στην παραλία για ψυχαγωγία και τους μόνιμους κατοίκους της. Είχε αστυνομικό σταθμό, εστιατόρια, λαϊκές ταβέρνες, εργατικά μαγειρεία, ζαχαροπλαστείο, στην πλατεία με τον αιωνόβιο πλάτανο του «Παυσανία» υπήρχε καφεενίο – αναψυκτήριο. Στο παραλιακό μέτωπο επίσης συναντάμε και αποθήκες σταφίδας. Η σταφιδιοθήκη του Ανδρέα Πετρόπουλου, βρισκόταν στην παραλιακή οδό Ποσειδώνος δίπλα από την σιδηροδρομική γραμμή και με εναέρια γέφυρα με άλλη αποθήκη που βρισκόταν απέναντί της. Μία άλλη σταφιδιοθήκη είναι αυτή του Μιλτιάδη Μαθιά ή οποία χτίστηκε σε μεικτό σχέδιο αποθήκης και σπιτιού το τελευταίο τέταρτο του περασμένου αιώνα. Πολλές φορές τα ογκώδη και απλά, όσον αφορά τη διακοσμητική τους, κτίρια των αποθηκών της παραλίας, δανείζονται στοιχεία από την νεοκλασική αρχιτεκτονική, τα οποία συναντάμε στα αρχοντικά σπίτια κυρίως της Άνω Πόλης. Ένα τέτοιο δανεισμένο στοιχείο, είναι η φυτόμορφη σιδερά του μπαλκονιού της σταφιδιοθήκης Μαθιά. Η ελισσόμενη ανάπτυξη της απάλεινε τον αυστηρό γεωμετρικό της πρόσοψη του κτιρίου και της προσδίδει ένα γλυκό τόνο διακοσμησης. Στην αποθήκη αυτή, όπως συμβαίνει γενικά στα κτίρια τέτοιου τύπου, τα παράθυρα και οι πόρτες έχουν κατανομηθεί με αυστηρή συμμετρία. Τα παράθυρα καταλήγουν στις τρεις διρρηχτες στέγες που επιστρέφουν στην πρόσοψη. Τα σχηματιζόμενα τρία αετώματα που βρίσκονται κάτω από τις διρρηχτες στέγες της αποθήκης είναι μεταξύ τους άνισα, επειδή ακολουθούν την ίδια διακοσμητική λογική που συναντάμε σε αετώματα σε κάποια νεοκλασικά σπίτια της πόλης του Αιγίου. Οι διρρηχτες στέγες σε ρυθμική οριζόντια επανάληψη, είναι κάτι που χαρακτηρίζει τη βιομηχανική αρχιτεκτονική και τις συναντάμε και σε αρκετές άλλες αποθήκες της παραλίας του Αιγίου. Στην αποθήκη αυτή, η διάταξη δευτερευόντων στοιχείων που φέρουν οι προσόψεις της, όπως τα παράθυρα, τα μπαλκόνια, οι σιδεράς και οι πόρτες, είναι αναπληρωμένη σε συνάρτηση με το μέγεθος και το ρυθμό των αετωμάτων που σχηματίζουν οι διρρηχτες στέγες του κτιρίου. Κάθε αέτωμα διακοσμείται στο μέσον από ένα στρογγυλό τυφλό φεγγίτη.

βλ. Ξυνομητίης Κ., *Η αρχιτεκτονική φυσιογνωμία του Αιγίου*, Σχολή Τεχνολογικών Εφαρμογών, Τμήμα Πολιτικών Δομικών Έργων, Αθήνα, 2013, σελ. 58-59.

48. βλ. Πιζανίας Π., Μητράφανης Γ. Ν., *Κίνηση των τιμών στην Ελλάδα 18<sup>ο</sup>-αρχές κ' αιώνα*, τόμος Β', 1991, Αθήνα, σελ. 1080-84, πν. 55.2.

Συμπληρωματικό ρόλο στην οικονομία έπαιξαν τα λιμάνια του Κατακόλου<sup>49</sup> και του Αιγίου. Κατά αυτόν τον τρόπο συγκροτήθηκε ένα δίκτυο από το κεντρικό λιμάνι της Πάτρας, και τα υπόλοιπα που λειτουργούσαν ως σκάλες, στα οποία συγκεντρωνόταν η παραγωγή της ενδοχώρα και στελνόταν στην Πάτρα δια θαλάσσης, με μικρά ιστιοφόρα πλοία.<sup>50</sup>

βλ. ο.π., Μουλιάς, Χ., 2000, σελ. 213.

Την περίοδο των εξαγωγών, το λιμάνι γέμιζε με ξυλοκιβώτια με σταφίδα, άμαξες, κόσμο, και πλοία. Εξαιτίας της περιοδικότητας αυτής της αύξησης της κίνησης, το εμπόριο έμοιαζε σαν ένα πανηγύρι.<sup>51</sup> Κατά αυτόν τον τρόπο στο χώρο της προβλήτας και στους γύρω δρόμους που οδηγούσαν σε αυτή, λάμβανε χώρα ένα κοινωνικό φαινόμενο, με τις διάφορες κοινωνικές-οικονομικές του διαστάσεις που εξέφραζε απολύτως τη δυναμική του προϊόντος της σταφίδας, για το σύνολο της κοινωνίας, άσχετα αν κάποιος σχετιζόταν άμεσα με την παραγωγή και την εμπορία του.



20. Καρτ Ποσταλ του λιμένα της Πάτρας.

51. Στην πραγματικότητα υπήρχε εορτασμός, τα Πριμαρόλια (από το όνομα των καϊκιών της σταφίδας), όπου τα πρώτα πλοία που εξήγαγαν σταφίδα, έφευγαν υπό τον ήχο τιμητικών κανονιοβολισμών και άλλων εκδηλώσεων.

Με την πάροδο του χρόνου, ιδίως από την δεκαετία του 1880, τα "πριμαρόλια" λειτουργήσαν ανασταλτικά στο σταφιδεμπόριο, με τη δημιουργία κλίματος ανταγωνισμού, για το ποιος θα φορτώσει πρώτος για κάθε λιμάνι, ώστε να επιτύχει καλύτερη τιμή, με αποτέλεσμα να αδιαφορούν για την ποιότητα. Έτσι για να προλάβουν τρυγούσαν νωρίτερα- κατά παράβαση του άρθρου 69 του σταφιδικού νόμου του 1836, που εν τω μεταξύ ατόνησε, ο οποίος προέβλεπε ότι η ημερομηνία έναρξης της συγκομιδής θα οριζόνταν με αστυνομική διάταξη, που θα εκδιδόταν κάθε χρόνο ανάλογα με το τόπο και τις καιρικές συνθήκες- ο καρπός κοβόταν άωρος και μαζευόταν νωπός, κάτι που δελέαζε και τους παραγωγούς, αφού αύξανε το βάρος του κατά 15-20%, αλλά υποβάθμιζε την ποιότητα. βλ. εφ. Φορολογούμενος, φφ. 718/2.12.1888 και 719/9.12.1888.

Στις 29-7-1855 αποφασίζεται η κατασκευή λιμένα στο Κατάκολο, αντί του όρμου του Αγ. Ανδρέα. Το εν λόγω αίτημα ήταν συλλογικό αίτημα των Ηλείων από το 1830. Η απόφαση αυτή προφανώς ενισχύθηκε από την πολιτική επιτροπή των Ηλείων αστών, οι οποίοι κατά το έτος 1853, επέλεξαν να επενδύσουν στην υπό δημιουργία εμπορική ατμοπλοία. Τα έργα ξεκίνησαν στις 13-5-1856 και στις 16-6-1858 ένα μεγάλο μέρος των έργων είχε τελειώσει. Στις 14-2-1861, αποφασίζεται και η βάση σχεδίου για την ανέγερση οικισμού στο Κατάκολο, ενώ στις 31-5-1869, πάρθηκε απόφαση για επιπλέον επέκτασή του. Ακόμα και αν τα έργα στο λιμάνι τελειώνουν το 1884 ήδη το Κατάκολο από τα 1870 προσμετράται στα 3 μεγαλύτερα λιμάνια της Ελλάδος. Σημαντικό στοιχείο επίσης είναι πως με φορμική το εμπόριο της σταφίδας το οποίο λειτουργήσε καταλυτικά για την ανάπτυξη λιμένα, σε αυτόν δεν ελλειμενάζοντο μόνο εμπορικά πλοία αλλά και επιβατικά. Συγκεκριμένα η Ατμοπλοϊκή εταιρεία "Φρασιάνέ", εκτελούσε τη γραμμή: Μασσαλία-Πάτρα-Κατάκολο-Καλαμάτα. βλ. Ηλεία (Αγορά-Οικονομία-Ιστορία-Πολιτισμός): 1821-1935. Επιμελητήριο Ηλείας, Πύργος, 2016, σελ. 26-36.

52. Για την σημασία του θαλάσσιου μετώπου στον πολεοδομικό σχεδιασμό της πόλης, θα αναφερθούμε σε παρακάτω κεφάλαιο.

53. πηγή: [https://www.patra-sport.gr/?section=2116&language=el\\_GR](https://www.patra-sport.gr/?section=2116&language=el_GR)

54. Σε όλη τη δεκαετία του '30 το λιμάνι και η παραλιακή περιοχή μετατρέπονται σε ένα απέραντο εργοτάξιο, με τη βαθυκόρο "Adria", τους γερανούς, τα ρυμουλκά αλλά και τα συνεργεία των εργατών.

Όσον αφορά την πολεοδομική δραστηριότητα στο χώρο του λιμανιού της Πάτρας, οι πρώτες δραστηριότητες μετά την απελευθέρωση ξεκίνησαν από τα τέλη Οκτωβρίου του 1828. Τα παράλια της Πάτρας μέχρι τότε ήταν ερημικά αφού δεν είχε ξεκινήσει ακόμα κανένας πολεοδομικός σχεδιασμός.<sup>52</sup> Έτσι εμφανίστηκαν οι πρώτοι πρόχειροι χώροι, στεγασμένα παραπήγματα διασκεδάσης και τροφοδοσίας, κυρίως των Γάλλων. Σε μερικές περιπτώσεις οι χώροι αυτοί λειτουργούσαν και σαν αυτοσχέδια θέατρα που πρόσφεραν ψυχαγωγία στους Γάλλους στρατιώτες.<sup>53</sup> Η νεότερη περίοδος του λιμανιού άρχισε από το 1836 με το ξεκίνημα των ενεργειών κατασκευής τεχνητού λιμένα, που αποφάσισε το Δημοτικό Συμβούλιο της πόλης. Το 1838 κατασκευάστηκε το πρώτο μέρος του (ξύλινου) μώλου Καλαβρύτων, μήκους 35 μ. (χωρίς φάρο). Δύο χρόνια αργότερα επεκτάθηκε κατά 20μ., χωρίς όμως να ικανοποιεί τις ανάγκες της ναυσιπλοΐας.<sup>54</sup> Φάρος κατασκευάστηκε το 1858 παρότι η κατασκευή του είχε κριθεί από νωρίτερα αναγκαία. Τα λιμενικά έργα συνεχίστηκαν και τη δεκαετία του 1850 (λιμενοβραχίονας, αποβάθρα), αλλά ήταν αναποτελεσματικά λόγω του μικρού βάθους της θάλασσας όπου δεν επέτρεπε την προσέγγιση μεγάλων ιστιοφόρων.

21. Φωτογραφία εποχής, ανοιχτά του λιμένα Πατρών.





Το 1872 τα πρώτα μεγάλα λιμενικά έργα ανατέθηκαν στον Γάλλο μηχανικό Pascal ο οποίος κατέθεσε τις προτάσεις του για την διαμόρφωση του φυσικού όρμου σε σύγχρονο τεχνητό λιμάνι με την δημιουργία επιπροσθέτως ενός κυματοθραύστη.<sup>55</sup> Τελικά το έργο ολοκληρώθηκε το 1889 σε διάστημα 9 χρόνων, 8διάστημα μικρό για τις απαιτήσεις της εποχής. Το 1872 ολοκληρώθηκαν και άλλα 112 μ. του μώλου της Αγίου Νικολάου που στοίχισαν 80 χιλιάδες δραχμές. Συνολικά τα λιμενικά έργα της περιόδου 1850-1870 κόστισαν 680 χιλιάδες δραχμές, και παρέμειναν ανεπαρκή.<sup>56</sup> Το 1889 υπογράφηκε νέα σύμβαση με τον Saint για την κατασκευή των απαραίτητων για την λειτουργία του λιμανιού κρηπιδωμάτων μεταξύ των μώλων Αγίου Νικολάου και Καλαβρύτων, ίδρυσης πλατείας για το νέο Τελωνείο, και δημιουργία κρηπιδώματος που θα αποτελούσε συνέχεια του άνω κρηπιδώματος του μηχανικού του λιμανιού της Πάτρας. Το έργο απέτυχε πριν ακόμα ξεκινήσει λόγω τεχνικών δυσκολιών και ακολουθεί δικαστική οικονομική διαμάχη με τον εργολάβο του έργου. Τα κρηπιδώματα δεν κατασκευάστηκαν, με αποτέλεσμα τα πλοία να μην μπορούν να πλευρίσουν και να προσεγγίσουν τις αποβάθρες για να φορτώσουν ή να ξεφορτώσουν εμπορεύματα. Αποτέλεσμα αυτού ήταν να δημιουργηθεί χάος στο λιμάνι κατά την προσέγγιση των πλοίων και πολλά θανατηφόρα ατυχήματα.<sup>57</sup>

55. Ύστερα από μακρές συζητήσεις και με βάση τα σχέδια του Pascal σε διάστημα 6 ετών από την δημοπρασία τους ανέλαβε το έργο ο Γάλλος μηχανικός Maniak συνεταιρικά με μια εταιρία από το Παρίσι, έναντι του ποσού των 6.000.000 δρχ., ποσό που θεωρήθηκε υπέρογκο από τους Πατρινούς και ξεσήκωσε αντιδράσεις. Τελικά συμφωνήθηκε το ποσό των 4.932.000 δρχ. Ο Maniak απέρριψε την παλιά τοποθεσία προσδόρισης των πλοίων στην περιοχή του Αγίου Ανδρέα, εντός της πόλεως. Οι εργασίες ξεκίνησαν και το έργο βρισκόταν σε εξέλιξη. Η τελετή των εγκαινίων όμως επισκιάστηκε από διάφορα δυσάρεστα γεγονότα. Η καταβύθιση ογκόλιθων στην θάλασσα γέμισε τους Πατρινούς με συγκρατημένο ενθουσιασμό, οργή και αγανάκτηση για το έργο αυτό. Ακολούθησαν καταγγελίες κατά του εργολάβου της εταιρίας για αυθαιρεσίες και προχειρότητες στην εκτέλεση του. Ο Maniak εξοργίστηκε και χρειάστηκαν 5 χρόνια και η υπογραφή συμπληρωματικής σύμβασης ικανοποίησης των απαιτήσεων του Maniak για να αρχίσει ξανά το έργο.

βλ. Παντίσας Κ., *Η κίνηση κεφαλληνιακών πλοίων στη γραμμή Κεφαλληνίας – Πατρών κατά τα έτη 1846-1849*, Πρακτικά 4ου Συνεδρίου Παμπελοποννησιακών Σπουδών, Κόρινθος 1990: Από του Λογαρά Κ., 1828 - 1945 *Η Πάτρα και το λιμάνι της*, εκδ. Λιμενικού Ταμείου Πατρών.

56. βλ. Συναρέλλη Μ., *Δρόμοι και λιμάνια στην Ελλάδα 1830 – 1880*, Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Αθήνα, 1989: Από του Λογαρά Κ., 1828 - 1945 *Η Πάτρα και το λιμάνι της*, εκδ. Λιμενικού Ταμείου Πατρών

57. βλ. Κοκκοβίκα, Κ., *Η Πάτρα και το λιμάνι της, 1828 – 1945*, έκδοση Λιμενικού Ταμείου Πατρών, Πάτρα 2001: Από του Λογαρά, Κ., 1828 - 1945 *Η Πάτρα και το λιμάνι της*, εκδ. Λιμενικού Ταμείου Πατρών

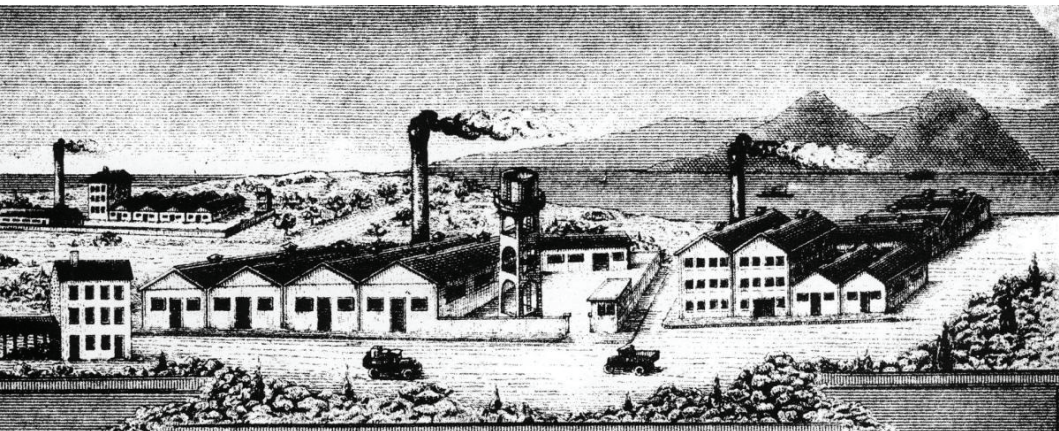
58. βλ. ο.π., Μουλιάς, Χ., 2000, κεφ.13 και Ζολότας Ξ., *Η Ελλάς εις το στάδιον της εκβιομηχανήσεως*, β' εκδ., Αθήνα, 1964, σελ. 40

Σε κτιριακό επίπεδο, στο παραθαλάσσιο μέτωπο βρίσκονταν ήδη από το 1830 πρεσβείες και προξενεία, ενώ προοδευτικά, μέχρι και την περίοδο προ της σταφιδικής κρίσης, στεγαζόνταν τα γραφεία των σταφιδεμπόρων και των μεσιτών του σιταριού. Μετά από τα 1892 και τη σταφιδική κρίση, το λιμάνι αποτέλεσε σταθμό για τη μετανάστευση των Ελλήνων προς τις Η.Π.Α. Κατά αυτόν τον τρόπο άλλαξε και ο χαρακτήρας των επιχειρήσεων και των γραφείων που βρίσκονταν εκεί και αντικαταστάθηκαν από αντιπροσώπους μεταφοράς μεταναστών, και μεσιτικά γραφεία. Η μετανάστευση αποτελούσε μια γιορτή για τους εστιάτορες, τους εμπόρους και τους μεταναστευτικούς πράκτορες. Οι εταιρείες εκεί δημιουργούσαν καταυλισμούς αλλά και ιατρεία για τις διάφορες εξετάσεις και τους εμβολιασμούς.<sup>58</sup>

Παράλληλα, με όλα αυτά, όπως και στα άλλα λιμάνια της περιόδου στο χώρο βρίσκονται και τα εργοστάσια και οι αποθήκες που σχετίζονται με την σταφίδα. Στην καμπή του αιώνα λειτουργούσαν στην Πάτρα οκτώ σταφιδοκαθαριστήρια, πέντε μεγάλα εργοστάσια πρότυπων σταφιδομηχανών που χώριζαν τον σταφιδόκαρπο σε τέσσερις-πέντε ποιότητες, τέσσερα οινοπνευματοποιεία, έξι μεγάλα εργοστάσια οινοποιίας και δεκαέξι μικρά.<sup>59</sup> Το τοπίο αυτό συμπληρώνεται από το σιδηρόδρομο που φτάνει έως τις παρυφές του λιμανιού και μεταφέρει ανθρώπινο δυναμικό και σταφίδα.

59. Από τα σπουδαιότερα σταφιδεργοστάσια ήταν του Στεφ. Βουρλούμη, που απασχολούσε 130 εργάτες και παρήγαγε ημερησίως 65.000 λίτρες, του Δ.Αρσένη με 50 εργάτες και παραγωγή 30.000, του Δαμ. Πάσκουα με 45 εργάτες και 50.000, του Th.Hamburger με πάνω από 100 εργάτες και 90.000 λίτρες, κ.λπ. βλ. ο.π. Μουλιάς, Χ., (2000), σελ.230.

## 22. Το σταφιδεργοστάσιο Bary



Τέλος, οι σταφιδαποθήκες της παραλίας ήταν μεγάλα κτίρια, κυβικοί όγκοι, που συγκαταλέγονται στα κτίρια της βιομηχανικής αρχιτεκτονικής. Οι εξωτερικές τους επιφάνειες, αλλά πολλές φορές και οι εσωτερικές τους, παρέμεναν χωρίς επιχρίσματα με εμφανή την αργολιθοδομή τους, πράγμα εξαιρετικά μελετημένο. Η αργολιθοδομή της κατασκευής τους, στις περισσότερες περιπτώσεις διανθιζόταν με ένθετα κεραμικά ή σιδερένια διακοσμητικά στοιχεία και με ποικιλία της αρμολόγησης και προσέφερε στις εξωτερικές όψεις των αποθηκών αισθητικό πλούτο. Αντίστοιχο πλαστικό ενδιαφέρον απαντάται και στις εξωτερικές όψεις των πετρόκτιστων κτιρίων.<sup>60</sup>

60.βλ. Σταυρόπουλου Α., *Ιστορία της Πόλεως Αιγίου*, Κουλουμπή, Πάτρα, 1954, σελ. 648 - 652.



23. Σταφιδαποθήκη στο μέτωπο του λιμανιού του Αιγίου. (Ανδρέα Πετρόπουλου)

51

Κεφάλαιο 3 | Οι χώροι της σταφίδας



24. Σταφιδαποθήκη στο μέτωπο του λιμανιού του Αιγίου. (Μιλτιάδη Μαθιά)

# 3.5 | Η ύπαιθρος

Η ύπαιθρος μετά την Επανάσταση δεν ανήκε σε κανέναν, συνεπώς η πολιτική που θα καθόριζε το μοίρασμα της γης θα έπαιξε σημαντικό ρόλο στο πως θα διαμορφωνόταν ο χώρος.

Με τον νόμο «περί προικοδότησης» των εθνικών γαιών<sup>61</sup> του 1835 έγινε το πρώτο βήμα, και οι ισχυροί κοινωνικά και οικονομικά πολίτες στην περιοχή δεν το άφησαν να πάει χαμένο. Το επενδυτικό τους ενδιαφέρον στράφηκε αρχικά σε τμήματα γης που βρίσκονταν κοντά στην πόλη, ενώ στην πορεία σε εδάφη που βρίσκονταν πιο μακριά. Παρόμοια απήχηση είχαν και οι νόμοι περί «φθαρτών κτημάτων» του 1836 και των «φαλαγγίτικων προικοδοτήσεων», δύο χρόνια αργότερα. Το 1871, η Πολιτεία επιχείρησε να λύσει οριστικά το πρόβλημα διάθεσης των εθνικών γαιών και φυτειών. Στην περίπτωση διανομής της γης για εμπορευματικού τύπου καλλιέργειες, όπως η σταφίδα, σύμφωνα με την εργασία του Α. Φραγκιαδάκη, (εντοπισμένη μελέτη για την περιοχή της Αμαλιάδας)<sup>62</sup>, εστιάζοντας στις ευρείες οικογενειακές μονάδες, συμπεραίνεται ότι τα μέλη τους κατόρθωσαν την συνένωση μεγάλου αριθμού αγροτεμαχίων μέσα από διαφορετικές εκποιήσεις εθνικής γης και συνεπεία του συστήματος διανομής και μέσα από διαφορετικούς μηχανισμούς και τακτικές ενισχύθηκε η μεσαία και μεγάλη ιδιοκτησία.

61. «Εθνική γη» χαρακτηριζόταν κάθε τουρκική δημόσια γη (miri), κάθε ιδιόκτητη τουρκική γη (mulk) ή γη που ήταν βακουφική, ανήκε δηλαδή σε «εναγή» ιδρύματα και πέρασε στο ελληνικό δημόσιο «επαναστατικό δικαίωμα». Αυτά τα κτήματα διακρίνονταν σε φθαρτά δηλαδή όσα διέθεταν οικήματα και άφθαρτα, δηλαδή όλα τα υπόλοιπα. Υπάρχει μια ακόμα μεταβατική κατηγορία γαιών οι εθνικοιδιότητες φυτείες. Αυτές αφορούν φυτείες που είτε δημιουργήθηκαν σε γη μουσουλμάνων από Έλληνες καλλιεργητές, είτε εμφυτεύτηκαν με μια απλή άδεια από τις επαναστατικές κυβερνήσεις, ή ήταν αποτέλεσμα καταπάτησης χωρής καμιά άδεια. Τελικά στα 1871 επιλέχτηκε, η διανομή αυτών των φυτειών στους ήδη καλλιεργητές και εμφυτευτές τους. Η βιβλιογραφία σχετικά με αυτό το θέμα είναι ιδιαίτερα πλούσια και περιλαμβάνει ενδιαφέρουσες μελέτες,

62. βλ. Franghiadis, A., *Peasant Agriculture and Export Trade: Currant Viticulture in Southern Greece, 1830-1893*, (αδ. διδ. διατ.), Φλωρεντία 1990 και του ίδιου «*Reforme agraire et developement de la propriete individuelle en Grece au XIX siecle. La distribution des domaines Nationaux 1871-1887*», (επιμ.) Stuart Woolf, *Espaces et Familles dans l' Europe du Sud a l' age moderne*, Paris 1993, σ. 53-75.

Η επέκταση των σταφιδικών καλλιεργειών συνέβη σε τρεις κυρίως διαφορετικές φάσεις. Η πρώτη χρονικά επέκταση των σταφιδικών καλλιεργειών σημειώθηκε απότομα· σε διάστημα μόλις δέκα χρόνων, έως το 1843, οι εκτάσεις με σταφιδοκαλλιέργεια αυξήθηκαν από τα 4.000 στρέμματα στα 21.000 στρέμματα. Σημαντικό ρόλο στην εξέλιξη αυτή, διαδραμάτισαν οι νόμοι που αφορούσαν τις εκποιήσεις των εθνικών γαιών και ιδιαίτερα ο νόμος της προικοδότησης. Με βάση τα στοιχεία του Ελεγκτικού Συνεδρίου, καταγράφεται το είδος της εθνικής γης που παραχωρείται. Υπάρχουν πέντε είδη εθνικής γης τα οποία εκποιούνται μέσω του νόμου: «γαία», «αγρός», «σταφίδαγρός», «οικόπεδο», «υδρόμυλος», «γηπέδων». Από τις διαθέσιμες κατηγορίες γης το μεγαλύτερο τμήμα ανήκει στην κατηγορία των γαιών, περίπου 15.593 στρέμματα.<sup>63</sup> Η κατηγορία των παραχωρημένων γηπέδων κάλυπτε μόλις τα 342 στρέμματα και αφορούσε μεγάλα αστικά οικόπεδα, τα οποία προορίζονταν για χώρους αποθήκευσης της σταφίδας και μεταποιητικών δραστηριοτήτων. Η δεύτερη φάση επέκτασης της καλλιέργειας εντοπίζεται στα μέσα του αιώνα, όταν η καλλιεργημένη με σταφίδα έκταση, προσέγγισε το 38,30% της συνολικής γης της επαρχίας.

63. ΙΑΕΤΕ, Παραχωρητήρια εθνικών γαιών του νόμου της προικοδότησης (1835), Υλκό του Ελεγκτικού Συνεδρίου, 1835-1910 (3 τόμοι). Το υλικό αυτό βρίσκεται μικροφωτογραφημένο (μ.φ. 32-35).



25. Πάτρα, άποψη προς το Παναχαϊκό.

64. Κουτρουβίδης, Σ., *Κοινωνική κυριαρχία και έργεες σχέσεις στον νομό Αχαΐας* του 19ο αιώνα : οικονομικές και πολιτιστικές διαστάσεις, Πανεπιστήμιο Κρήτης, Τμήμα Ιστορίας και Αρχαιολογίας, Τόμος 1ος, 2008, Ρέθυμνο, σελ.70.

Η συνολική έκταση του Δήμου Πατρών υπολογιζόταν περίπου στα 136.500 στρέμματα, από τα οποία τα καλλιεργημένα με σταφίδα ήταν περίπου 73.710 στρέμματα, δηλαδή τα μισά.

Σε αυτήν την έκταση, αν προσθέσουμε και το ποσοστό καλλιέργειας άλλων ειδών αμπελιού, τότε προσεγγίζουμε το συντριπτικό, από κάθε άποψη μερίδιο, 70% επί της συνολικής έκτασης. Από το 1861 βέβαια, το ποσοστό καλλιέργειας της σταφίδας επί της συνολικής καλλιεργούμενης γης της χώρας, πλησίαζε το 43,12%.<sup>64,65</sup> Η τρίτη μεγάλη αύξηση της σταφιδοκαλλιέργειας παρατηρήθηκε στο πλαίσιο διανομής της εθνικής γης μετά το 1871, και κίνητρό της ήταν η ασθένεια της φυλλοξήρας, η οποία έπληξε την ίδια περίοδο τους γαλλικούς σταφίδαμπελώνες και η οποία διήρκεσε περίπου δέκα χρόνια. Σε αυτήν την τρίτη φάση, η κάλυψη με σταφίδα αφορούσε κυρίως τις περιοχές των αδιάθετων και παρθένων εκτασιών των γύρω δήμων.<sup>66</sup>

Μετά την εφαρμογή αυτών των νόμων, παρατηρήθηκε σημαντική συγκέντρωση γης στα χέρια ορισμένων ισχυρών κεφαλαιούχων, αλλά κυρίως η γη μετατράπηκε σε εμπορεύσιμο είδος. Η παρουσία τους επηρέασε σε σημαντικό βαθμό τη δομή και τη μορφή που έλαβε η αγροτική ιδιοκτησία και ευρύτερα η οικονομία στην περιοχή. Εκτός όμως των οικονομικών όρων, άλλαξε και ο οικιστικός χάρτης της περιοχής, όπως συνέβη στην περίπτωση του Δήμου Δύμης. Οι οικισμοί που «εμφυτεύθηκαν» στην περιοχή μετά το 1871, υπερβαίνουν κατά πολύ τη συχνότητα εμφάνισης οικισμών του προηγούμενου διαστήματος. Η ονοματοδοσία κάθε νέου, αυτόνομου οικισμού ακολουθούσε δύο λογικές, η μία βασιζόταν στο χώρο προέλευσης της πλειονότητας των κατοίκων

65. «Όλη η παραλία της Κορινθίας, της Αιγαιαίας και της Αχαΐας, και μέρη αρκετά των εκτεταμένων επίσης παραλίων της Ηλείας, της Ολυμπίας και της Τριφυλλίας είναι κατάφυτα μέχρι μεγάλης από της θαλάσσης αποστάσεως. Η ζήτηση της σταφιδοκάργου, καταναλισκόμενου εις την Αγγλίαν, παρεκίνησεν όλους τους εις την γεωργίαν νεηλίδας να επιδοθώσι μετά ζέσεως απαραιτηγματού εις το είδος τούτου των καλλιεργειών. Θεωρήσαντες δε ότι η εξόδευσις του προϊόντος είναι βεβαία, και μη λαβόντες υπ' όφιν ότι αι τιμαί δύνανται να έχωσιν αυξομειώσεις, αναλόγους εις το μέγεθος της παραγωγής, ηγόρασαν τας γαίας εις δεκαπλάσιους τιμάς».

βλ. Περί της ελληνικής γεωργίας. Έδαφος και κλίμα. Πληθυσμός της Ελλάδος. Ελληνικά καλλιεργητά, στην «Εφημερίδα της Ελληνικής Γεωργίας», αρ. 2, Αθήνα 1855, σ. 77.

66. «Ο νομός Αχαΐας, καθό ορεινός τα πλείστα, έχει ολίγας και ουχί μεγάλας πεδιάδας. Μεγίστη πασών είναι η της Μανωλάδος, (το Αχαϊκόν αυτής τμήμα) ανήκουσα εις τον δήμον Δύμης της επ. Πατρών μήκους 15 περίπου γλμ. και ίσου πλάτους, χωριζομένη από του Ηλείακτου τμήματος δια του ποταμού Λαρισσού».

βλ. Κορύλλος, Χ., Χωρογραφία της Ελλάδος, Α' Νομός Αχαΐας, Αθήνα 1903, σ. 11.

και η δεύτερη βασιζόταν στο ρόλο που διαδραμάτισε στην περιοχή η ισχυρή οικογένεια. Στην πρώτη κατηγορία, έχουμε χαρακτηριστικά παραδείγματα τα Βραχνείκα, τα Σουδενείκα, Σκιαδέϊκα, τα Μποντέικα, ενώ στην δεύτερη κατηγορία έχουμε τα Σαγείκα, τα Καραϊίκα, τα Γερουσεϊκα κ.α.

Όσον αφορά στα έργα υποδομών που υποστήριζαν την καλλιέργεια της σταφίδας, όπως αυτά της άρδευσης, των μηχανημάτων αλλά και των αγροτικών δρόμων, η κατάσταση που επικρατούσε ήταν πρωτόγονη. Όπως και σε έργα υποδομών που εξυπηρετούσαν άλλες οικονομικές και διοικητικές δραστηριότητες, έτσι και εδώ αυτά είτε δεν υπήρχαν, είτε βρισκόνταν σε κακή κατάσταση. Βάσει αυτών, το κράτος προσπάθησε να ανταποκριθεί στις ανάγκες, αλλά οι οικονομικοί πόροι δεν επαρκούσαν.

26. Οικογένεια στο νερόμυλό της, περίχωρα Πατρών.



67. Μαργαρίτης, Γ., *Θέματα Νεοελληνικής Ιστορίας (Γ Λυκείου Ανθρωπιστικών Σπουδών)*, ενότητα Α: Από την αγροτική οικονομία στην αστικοποίηση, κεφάλαιο Β: Η Ελληνική οικονομία κατά τον 19ο αιώνα, μ.7: Τα δημόσια έργα, Ινστιτούτο Τεχνολογίας Υπολογιστών & Εκδόσεων «Διόφαντος», σελ. 31.

Στις χερσαίες συγκοινωνίες αλλά και στα περισσότερα από τα δημόσια έργα που είχε ανάγκη η χώρα, η έλλειψη του ιδιωτικού ενδιαφέροντος ήταν δεδομένη, καθώς οι επενδύσεις στις βασικές αυτές υποδομές δεν ήταν ιδιαίτερα κερδοφόρες. Το κράτος είτε απ' ευθείας, είτε μέσω των δήμων, προσπάθησε να ξεπεράσει τις δυσκολίες αυτές με τις δικές του δυνάμεις. Η δραστηριότητα του ήταν μάλλον υποτονική, τουλάχιστον μέχρι τη δεκαετία του 1870, καθώς τα χρήματα έλειπαν και οι μέθοδοι που υιοθετήθηκαν δεν ήταν δημοφιλείς (για παράδειγμα, οι αγγαρείες των αγροτών στην κατασκευή δρόμων). Το οδικό δίκτυο πύκνωσε μετά το πέραςμα από τον 19ο στον 20ο αιώνα, όπου σε αυτό συνέβαλε, η οικονομική ανάπτυξη, οι πιο γρήγοροι ρυθμοί αστικοποίησης, η δημιουργία των κεντρικών σιδηροδρομικών αξόνων και η ανάπτυξη του εσωτερικού εμπορίου. Στους ανασταλτικούς παράγοντες θα πρέπει να συμπεριλάβουμε το μεγάλο κόστος της κατασκευής δρόμων σε ορεινά εδάφη αλλά και τον «ανταγωνισμό» των θαλάσσιων συγκοινωνιών που κυριαρχούσαν στις μεταφορές κοντά στα παράλια, δηλαδή σε πολύ μεγάλο τμήμα της χώρας.<sup>67</sup>

Στο επίπεδο της άρδευσης, τα γεμάτα λίμνες και έλη κομμάτια γης της Βορειοδυτικής Πελοποννήσου μπορούσαν να εξυπηρετήσουν σε ένα μεγάλο βαθμό τις καλλιέργειες. Βέβαια, το κράτος προχώρησε στην αποξήρανση πολλών από αυτά εξαιτίας της ελονοσίας που μάστιζε το λαό εκείνη την περίοδο. Παράλληλα με αυτό όμως προστέθηκαν νέα εύφορα καλλιεργήσιμα εδάφη. Το πιο πιθανό, είναι να βρίσκονταν πηγάδια εντός των κτημάτων που εξυπηρετούσαν το πότισμα.

Σε αυτές τις προ πάντων οικονομικές εξελίξεις, αλλά



και γενικότερα στην αναδιαμόρφωση της εικόνας της υπαίθρου-αγρού, η πόλη των Πατρών και η περιοχή γύρω από αυτήν, αποτέλεσαν πόλο έλξης, μεταξύ άλλων, των εμπόρων και των μεσαζόντων, ανθρώπων που ασχολούνταν με το εμπόριο και προέρχονταν από τα Ιόνια νησιά αλλά και από τις χώρες της Ευρώπης.



27. Υδραγωγείο στη Νέα Πηγή, Πατρών.

## 3.6 | Οι πόλεις

68. Marx, K., Engels, F., 2004. *Το Μανιφέστο του Κομμουνιστικού Κόμματος*. (Εισαγωγή: Eric Hobsbawm, μετάφραση Γ. Κόττης, μετάφραση εισαγωγής Β. Καπετανγιάννης), Θεμέλιο, σελ. 51-52.

*Η αστική τάξη υπέταξε την ύπαιθρο στην κυριαρχία της πόλης. Δημιούργησε τεράστιες πόλεις, αύξησε σε μεγάλο βαθμό τον αστικό [“staedtisch”] πληθυσμό σε σύγκριση με τον πληθυσμό της υπαίθρου, αποσπώντας έτσι ένα μεγάλο μέρος του πληθυσμού από την ηλιθιότητα [“Idiotismus”] της αγροτικής ζωής [“Landlebens”, της ζωής στην ύπαιθρο].<sup>68</sup>*

Με το πέρασμα από το φεουδαλισμό στον καπιταλισμό, η πόλη τοποθετήθηκε στο επίκεντρο. Η ύπαιθρος λειτούργησε σαν κινητήριος δύναμη για την πόλη, η οποία στην περίπτωση των πόλεων της σταφίδας, λειτούργησε σαν «πυκνωτής». Οι πόλεις με πρόσβαση στη θάλασσα και ταυτόχρονα άμεση σχέση με τις καλλιεργήσιμες εκτάσεις, ήταν αυτές που κατάφεραν να αναπτυχθούν με πιο γοργούς ρυθμούς. Ο καταμερισμός της εργασίας μεταξύ της παραγωγής και του εμπορίου είναι συνεπώς η αιτία της ανάπτυξης αυτής, και συγκεκριμένα στην περίπτωση της παραγωγής και του εμπορίου της σταφίδας, ξεχωρίζουν οι περιπτώσεις της Πάτρας, του Αγίου και του Πύργου.

## Η περίπτωση των Πατρών

*«Η εμπορική θέσις, επαναλέγομεν της πόλεως των Πατρών, όχι μονάχα της μνημονευθείσας εκ της Ηπείρου οικογενείας (ενν. την οικογένεια Πετσάλη) προσεκάλεσεν, αλλά και Χίων, Σμυρναίων, Επτανησίων, και τινων μερών διαφόρων συνεκέντρωσεν ενταύθα, όπου κατασταθείσαι απέκτησαν σύμπασαι κτήματα, ωκοδόμησαν οικίας, δια της αποκαταστάσεως των, όχι ολίγον στόλισαν και στολίζουν»<sup>69</sup>*

69. Εφημ. *Ηχώ των Επαρχιών*, 11 Φεβ. 1844. Φαίνεται να θεωρεί η εφημερίδα, ότι οι έμποροι δεν μεταφέρουν στην πόλη μόνο μέρος των σημαντικών τους κεφαλαίων, αλλά και στοιχεία ενός ευρωπαϊκού κοσμοπολιτισμού ή την πολύτιμη εμπειρία τους σε τομείς όπως η οικονομία ή η εκπαίδευση.

### Το πολεοδομικό σχέδιο

Η Πάτρα, ένα αναδυόμενο οικονομικό, κοινωνικό, πολιτιστικό κέντρο, με επαυξημένο το ευρωπαϊκό στοιχείο ήδη και μετά από το τέλος της Επανάστασης, λόγω της παρουσίας γαλλικών στρατευμάτων αλλά και προξένων λόγω του εμπορίου, βρισκόταν στο στόχο του νεοσύστατου κράτους, για την περαιτέρω αναβάθμισή της, και τη δημιουργία μιας ελκυστικής τοποθεσίας, για την προσέλκυση ξένων επενδύσεων.

Είναι κοινά παραδεκτό πως το κράτος όφειλε να ανοικοδομηθεί, και να αναδυθεί μέσα από τα συντρίμια του “απελευθερωτικού” αγώνα, και σίγουρα μέσα από τα ιστορικά και πολιτιστικά ερείπια αιώνων. Η εθνική συνείδηση που αποτέλεσε τον κρίκο του νέου αστικού κράτους με το παράδειγμα όλων των υπολοίπων αστικών κρατών και των επαναστάσεων τους, οδήγησε, πρώτα και κύρια σε επίπεδο πόλεων, στην αναζήτησης μιας εθνικής, τοπικής αρχιτεκτονικής έκφρασης, η οποία αναζήτησε έμπνευση στο κλασικό παρελθόν και το αρχαίο πνεύμα.

Σε αυτό το κλίμα ο Κυβερνήτης, Ιωάννης Καποδίστριας, με ψήφισμα τον Απρίλιου του 1829, όριζε: «Όσοι θέλουν οικοδομήσει εις τόπους παλαιών, εθνικών ή ιδιοκτητών οικοδομών ή εις άλλους κενούς τόπους, επί των οποίον είχαν νόμιμον δικαίωμα, θέλουν κτίζει κατά τας διασταθμίσεις και το σχέδιον, άτινα ο αρχιτέκτων της πόλεως θέλει διαταχθή να διαγράψει εις αυτούς.», εισαγάγωντας το κράτος σε ένα πολεοδομικό πρόγραμμα, που έμελλε να ανοικοδομήσει τις σημαντικότερες πόλεις της τότε Ελλάδος. Αφού πρώτα πραγματοποιήθηκαν τα σχέδια του Ναυπλίου και της Τρίπολης, στις 29/10/1828 δόθηκε εντολή στον σύμβουλο για πολεοδομικά θέματα Σταμάτη Βούλγαρη, να προχωρήσει στην σύνταξη του σχεδίου της Πάτρας. Αφού εργάστηκε στην Πάτρα, ο Βούλγαρης, δημοσίευσε το πολεοδομικό του σχέδιο, στο βιβλίο του “*Souvenirs de Stamati Bulgari*”, Paris 1835. Η μελέτη του, αφορούσε την αναμόρφωση της Άνω Πόλης. Εκτός όμως από αυτό, αποφάσισε και πρότεινε, ένα εντελώς νέο παραθαλάσσιο τμήμα στον δυτικό χώρο. Ακόμα, και αν είχε προηγηθεί μια εντελώς διαφορετική προσέγγιση από τον ίδιο στο σχέδιο του Ναυπλίου, με μετρημένες κινήσεις, ελέγχου της υφιστάμενης κατάστασης και προσαρμογής στα νέα δεδομένα, στη Πάτρα διαφαίνεται μια υποψία αναγεννησιακής πολεοδομίας, η οποία εξαιτίας της διαμορφωμένης κατάστασης δεν πραγματώθηκε.<sup>70</sup>

70. Στο σχέδιο της Πάτρας ο Βούλγαρης, ολοκληρώνει μια προσπάθεια που είχε ξεκινήσει ήδη από την Τρίπολη. Η μεθοδολογία, που εκεί μόλις διαφαίνεται, εδώ παίρνει σάρκα και οστά και γίνεται μια ολοκληρωμένη πρόταση. Βέβαια δεν υπάρχει η δομή ενός ολοκληρωμένου αρχιτέκτονα καθότι ο ίδιος δεν ήταν.

βλ. Παπαδάτου-Γιαννοπούλου, Χ., *Ο Σταμάτης Βούλγαρης και η ανάπτυξη των Πατρών στα νεότερα χρόνια* (άρθρο), Τεχνικά Θέματα, Τμήμα Δυτικής Ελλάδας, Τ.Ε.Ε, τεύχος 33, Φεβρουάριος 1998, σελ.33

Το σχέδιο του Βούλγαρη αποτέλεσε μια βάση για την συνέχεια, αλλά αλλοιώθηκαν κατά πολύ με τις επεμβάσεις και τις τροποποιήσεις στα τρία βασικά σημεία: Μείωση πλατειών και ζωνών πρασίνου, την αλλαγή της πολεοδομικής μονάδας<sup>71</sup>, και τις στοές.<sup>72</sup>

Η κατάργηση των στοών που προωθήθηκε σε διάφορες χρονικές περιόδους, συνέβαλε στο να μειωθεί η αντίληψη της οργανικής σύνδεσης με όλο το πολεοδομικό σύστημα, της επανάληψης των ρυθμών των κιόνων. Όσον αφορά την κατάργηση της οργανωμένης δόμησης των οικοδομικών τετραγώνων, είχε αποτέλεσμα την διάσπαση των αρχικών οικοδομικών τετραγώνων σε μικρότερα, τη μετατροπή των εσωτερικών αυλών σε ενδιάμεσους δρόμους ή και την χρήση τους για διάφορους άλλους λόγους. Εξαιτίας διαφόρων καθυστερήσεων, με την αδυναμία εισαγωγής ενός νομοθετικού πλαισίου, η μεγάλη διάρκεια των απαλλοτριώσεων και η καθυστερημένη εφαρμογή του σχεδίου, αναπόφευκτα οδήγησαν στην τροποποίηση ώστε να εξυπηρετηθούν άμεσα οι ανάγκες, που προέκυψαν αφού τελικά το σχέδιο εγκρίθηκε το 1858 και ήδη η Πάτρα είχε μια ανοδική τάση τόσο σε πληθυσμιακό επίπεδο αλλά προ πάντων σε οικονομικό.

71. Η πολεοδομική μονάδα στο σχέδιο Βούλγαρη είναι το οικοδομικό τετράγωνο και όχι η μεμονωμένη ιδιοκτησία. Το κάθε ένα ορίζεται από δύο οικοδομικές γραμμές: την εξωτερική, που συμπίπτει με τη ρυμοτομική και την εσωτερική που οριοθετεί τον ακάλυπτο χώρο, ο οποίος προσδιορίζεται σε έναν ενιαίο κοινόχρηστο. Η διαμόρφωση αυτή έχει καταβολές από την αναγέννηση, και η χρήση του γενικεύεται όχι μόνο από τη συσσώρευση πληθυσμού στα αστικά κέντρα, αλλά κυρίως από την αδυναμία απόκτησης ίδιας στέγης από μεγάλο μέρος του πληθυσμού.

72. Οι στοές που χαρακτηρίζουν το σχέδιο του Βούλγαρη, και τις προτείνει σε όλους τους βασικούς δρόμους Άνω και Κάτω Πόλης, στοιχείο και αυτό της αναγεννησιακής πολεοδομίας, αντιγράφοντας τα αρχαιοελληνικά πρότυπα στη χωροθέτηση και τη μορφολογική θεώρηση των αγορών και πλατειών επεκτείνει την χρήση των στοών σαν ενοποιητικό στοιχείο και στις περιοχές κατοικίας. Πρότεινε αυτά τα γνωστά “βόλτα” γύρω από τις πλατείες και τους κεντρικούς δρόμους, για την προστασία των πεζών από τις βροχοπτώσεις και την ζέση των καλοκαιρινών μηνών και για την διευκόλυνση των εμπορικών συναλλαγών κάτω από οποιαδήποτε συνθήκες. Τότε τα μόνα οικοδομημένα τετράγωνα ήταν η συνοικία Βλατερού και υπήρχαν και μερικά σπίτια στη περιοχή γύρω από τη θέση που χτίστηκε αργότερα ο ναός της Παντάνασσας, ενώ ολόκληρος ο χώρος γύρω από τον οποίο εκτείνεται σήμερα η Κάτω πόλη ήταν έλος.

βλ. ο.π. Παπαδάτου-Γιαννοπούλου, Χ., Φεβρουάριος 1998, σελ.35

## Λιμάνι

Όπως αναφέρθηκε και σε προηγούμενο κεφάλαιο η ζώνη της παραλίας αποδόθηκε για τη διέλευση της σιδηροδρομικής γραμμής, ενώ οι πέντε πλατείες που προτάθηκαν αρχικά έγιναν δύο. Το άνοιγμα της πόλης προς την θάλασσα και η σημασία του αισθητικού σημείου αναφοράς της πόλης εγκαταλείφθηκαν. Βέβαια αυτό δείχνει πως τελικά η πρόθεση για την αισθητική σημασία του λιμανιού ως σημείου αναφοράς, παραμελήθηκε ακριβώς λόγω της σημασίας του για τη διευκόλυνση της εμπορικής του χρήσης. Το βάρος προφανώς, δόθηκε στην ανάπτυξη της οικονομίας και στην επίτευξη μεγαλύτερου κέρδους παρά στη βελτίωση της εμπειρίας της πόλης.



28. Πολεοδομικό σχέδιο Πατρών, Σταμάτης Βούλγαρης, 1828.

## Δημόσια Κτίρια

Εκτός των άλλων, στα σχέδια εμφανίζονται πολλά δημόσια κτίρια (εκκλησία, θέατρο, χρηματιστήριο, τελωνείο, λαζαρέτο, κυβερνείο κ.λπ.), πρόβλεψη για τη δημιουργία ζωαγοράς στο βορειοανατολικό άκρο της Άνω Πόλης και αγορά δημητριακών στη θέση που σήμερα βρίσκεται η πλατεία Βασ. Όλγας. Παρόλα αυτά ως χώροι αγορών επικράτησαν, το Τασί το 1829, που παραδοσιακά χρησιμοποιούνταν ως λαϊκή αγορά και το Μαρκάτο<sup>73</sup> στην Κάτω Πόλη, το οποίο προοριζόταν κατά το σχέδιο Βούλγαρη για τον σκοπό αυτό.<sup>74</sup> Μάλιστα, στα μέσα Σεπτεμβρίου του 1829 ξεκίνησε η ανοικοδόμηση αγοράς σε σχήμα Π, η οποία θα διέθετε 38 καταστήματα και η κατασκευή στοάς, πλατείας μπροστά και δεξαμενής στο κέντρο. Οι χώροι αυτοί, αποτελούσαν όλη την εβδομάδα σημεία πώλησης των προϊόντων παραγωγών, αγροτών και κτηνοτρόφων από την ενδοχώρα, συμπεριλαμβανομένης της σταφίδας. Στις 27 Μαΐου 1835 αποφασίστηκε η ανοικοδόμηση αποθηκών που προέκυψε ως πρόβλημα και το οποίο γρήγορα διευθετήθηκε.



73. Η λέξη Μαρκάτο είναι λατινογενής και σημαίνει αγορά. Η ονομασία αυτή δόθηκε από Ενετούς από τους οποίους χτίστηκε και λειτουργήσε ήδη από το 1699 συγκεντρώνοντας μεγάλο μέρος της εμπορικής και κοινωνικής κίνησης στην Πάτρα.

74. Η αγορά αυτή τα χρόνια αποτελεί το εμπορικό και κοινωνικό κέντρο μιας πόλης και είναι βασικό στοιχείο του αστικού εξοπλισμού. Η θέση στην οποία τοποθετείται σε σχέση με την πολιτισμική δομή και τη λειτουργία της πόλης αναδεικνύει την ιδιαίτερη σημασία της. Τα μεγάλα οικονομικά κέντρα της Νέας Ελλάδας (Αθήνα, Ερμούπολη, Πύργος, Αίγιο) αποκτούν γρήγορα τις δικές τους δημοτικές αγορές βλ. Καρδάμιτση-Αδάμη, Μ., *Ερνστ Τσίλλερ 1837-1923, Η τέχνη του κλασικού*, 2006

30. Δημοτικό Θέατρο  
Πατρών «Απόλλων»,  
κύρια όψη, 1872.

Η πόλη της Πάτρας, ιδιαίτερα μάλιστα στο δεύτερο μισό του 19ου αιώνα, είναι εμφανές ότι δεν είχε τα χαρακτηριστικά της βιομηχανικής πόλης, σε αντίθεση ενδεχομένως με τον Πειραιά ή την Ερμούπολη. Στην περίπτωση των παραπάνω, παρουσιάστηκε ένα διαφορετικό παράδειγμα ανάπτυξης. Εκεί η οικονομία επικεντρώθηκε αρχικά στον τομέα της ναυτιλίας και ύστερα- σε σύντομο διάστημα- επεκτάθηκε στον τομέα της μεταποίησης και της βιομηχανίας. Σ' αυτές τις κοινωνίες, οι διαχωριστικές γραμμές ανάμεσα στις διαφορετικές κοινωνικές κατηγορίες των ανθρώπων είναι περισσότερο ευδιάκριτες· αντίθετα στην περίπτωση της Πάτρας είναι δύσκολο να διερευνηθεί με έναν εμπειριστατωμένο και ακριβή τρόπο το ζήτημα της κοινωνικής θέσης, ιδίως των κατώτερων στρωμάτων και των κοινωνικών σχέσεων, που διέπουν τη λειτουργία της κοινωνίας. Για την περιοχή της Πάτρας επιβάλλεται η συνεχής και διαλεκτική διερεύνηση δύο κρίσιμων για την έρευνα στοιχείων, της γαιοκτησίας και της χρήσης γης από τη μία, και από την άλλη των παραγωγικών σχέσεων που διαμορφώνονται στην περιοχή.<sup>75</sup>



75. Το στοιχείο που καθιστά την περίπτωση του νομού εξαιρετική, συγκριτικά με τα άλλα αστικά κέντρα του νεοσύστατου ελληνικού κράτους, έχει άμεση σχέση με τις οικονομικές, κατά κύριο λόγο, επιλογές των μελών του ανώτερου κοινωνικού στρώματος της πόλης. Οι τελευταίοι αφού αποσπάσουν τα πιο εύφορα τμήματα γης μέσω των συνεχών και διαφορετικών νόμων αγροτικής μεταρρύθμισης της ελληνικής πολιτείας, επεκτείνουν τις αγροτικές τους ιδιοκτησίες και επιβάλλουν συγκεκριμένες μορφές εκμετάλλευσης της γης και παραγωγής. βλ. Κουτρουβίδης, Σ., *Κοινωνική κυριαρχία και έργιες σχέσεις στον νομό Αχαιοίδη τον 19ο αιώνα : οικονομικές και πολιτιστικές διαστάσεις*, Πανεπιστήμιο Κρήτης, Τμήμα Ιστορίας και Αρχαιολογίας, Τόμος 1ος, 2008, Ρέθυμνο, σελ.3.



## Αγορά Γης

Ο εμπορικός χαρακτήρας της Πάτρας, σε συνδυασμό με το ότι η πόλη ήταν, αν όχι η μοναδική, οπωσδήποτε μία από τις κύριες στον ελληνικό χώρο, στις οποίες η ύπαιθρος έπαιζε τόσο καθοριστικό ρόλο στην οικονομική της εξέλιξη, διαμόρφωσε πολύ πιο σαφείς και ξεκάθαρες επιλογές για τους κυρίαρχους του οικονομικού και παράλληλα κοινωνικού «παιχνιδιού». Με βάση αυτό το σκεπτικό, η περίπτωση της Πάτρας δεν μπορεί να ειπωθεί αποκομμένη από τον οικονομικό και κοινωνικό της περίγυρο, όπως για παράδειγμα επιχειρείται στην προσέγγιση που ακολουθούν οι Resat Kasaba, Caglar Keyder και Faruk Tabak.<sup>76</sup> Τα μέλη της αστικής τάξης που σχετίζονταν με την σταφιδοπαραγωγή δεν δίστασαν να στραφούν και σε άλλους επιχειρηματικούς τομείς του δευτερογενούς τομέα. Το στοιχείο της επιδεικτικής κατανάλωσης, το οποίο παρουσιάζεται ιδιαίτερα ανάγλυφα στις επιλογές των ισχυρών παραγόντων της πόλης των Πατρών στο οικονομικό και κοινωνικό πεδίο, δεν φαίνεται να λειτουργεί αντιθετικά στην επενδυτική πολιτική που χαρακτηρίζει τις επιλογές τους. Η αγορά οικοπέδων σε κεντρικά σημεία της πόλης και η κατασκευή σε αυτά μεγαλόπρεπων οίκων δεν μπορεί να ειπωθεί αποκομμένα, αλλά χρειάζεται να συνδυαστεί με πλήθος άλλων στοιχείων που αφορούν και άλλες, επιμέρους επιλογές των οικονομικά ισχυρών πολιτών. Οπότε, φαίνεται πως ασφαλείς επικερδείς τομείς αποτελούσαν εξίσου το εμπόριο της σταφίδας αλλά και η αγορά γης, με το ένα να τροφοδοτεί το άλλο.

76. R. Kasaba, C. Keyder, F. Tabak, «Eastern Mediterranean Port Cities and Their Bourgeoisies: Merchants, Political Projects and Nations-States», Review, v. 10, Καλοκαίρι 1980, σ. 121-135.



31. Η πλατεία Βασ. Γεωργίου.

77. ΦΕΚ, 15 Μαΐου 1835.

78. βλ. Μπούκας Μ., *Οδηγός εμπορικός, γεωγραφικός και ιστορικός των κλείστων κυριωτέρων πόλεων της Ελλάδος του έτους 1875*, Αθήνα 1875, σ. 278.

79. βλ. ο.π. Μπούκας, Μ., σ. 262-282.

80. βλ. Μούλιας, Χ., *Το λιμάνι της σταφίδας*, Πάτρα 1828-1900, Πάτρα 2000, σ. 319. και ο.π. Κουτρουβίδη, (2008), σελ.53.

## Υγειονομική ζώνη

Ο αστικός χώρος μεταβαλλόταν διαρκώς, ενώ σε αυτόν οι ισχυροί της πόλης επιχειρήσαν τη δημιουργία μιας «υγειονομικής» ζώνης. Στην πραγματικότητα, η εξυγίανση αφορούσε την απομάκρυνση των οικονομικά ασθενέστερων από το κέντρο της πόλης. Έθεσαν για αυτό το σκοπό σε εφαρμογή το διάταγμα που δημοσιεύτηκε με τίτλο: «*Διάταγμα περί υγιεινής οικοδομής πόλεων και κωμών*», το οποίο αν και δεν αφορούσε αποκλειστικά την πόλη της Πάτρας, είχε ωστόσο στον τόπο αυτόν ουσιαστική εφαρμογή.<sup>77</sup> Σύμφωνα με αυτό, η πόλη χωρίζεται σε περιφέρειες: στο κέντρο της, στο οποίο συνυπήρχαν τα πιο σημαντικά δημόσια κτήρια της, το σχολείο, η εκκλησία, το ξενοδοχείο, το Δημαρχείο. Στον ίδιο χώρο, στο κέντρο της πόλης αναπτύχθηκε το σύνολο των οικονομικών δραστηριοτήτων της. Στα 1875 οι πλούσιοι σταφιδέμποροι είχαν συγκεντρωθεί στους κεντρικούς οδικούς άξονες της πόλης.<sup>78</sup> Από τους 26 σταφιδεμπόρους, οι 16 εντοπίζονται στην Αγίου Ανδρέου και οι υπόλοιποι διασκορπίζονται στους γύρω μεγάλους κάθετους άξονες.<sup>79</sup> Περιμετρικά της πόλης, μπορούσαν οι χωρικοί να χτίσουν τις ιδιωτικές τους κατοικίες, στους «μαχαλάδες». Πρόκειται για περιοχές στις οποίες επιτρεπόταν να χτιστούν εργαστήρια, «οσμίν δυσώδη ή βαρείαν απόζοντα ή θόρυβον προξενούντα, τοπίζονται εις απόκεντρους συνοικίας της πόλεως», για υποβαθμισμένες συνοικίες της πόλης στις οποίες εγκαταστάθηκαν τα πρώτα ατμοκίνητα εργοστάσια, όπως ήταν του Αγίου Διονυσίου και τα Μαγουλιανίτικα.<sup>80</sup>

## Εξοχές

Ταυτόχρονα με τις κατοικίες εντός της πόλης που διαμόρφωσαν την εικόνα της, προέκυψε και η ανάγκη για εξοχικά των σταφιδεμπόρων και των οικογενειών τους. Τα παραθαλάσσια εξοχικά, εντοπίζονται στην περιοχή από τις Ιτιές μέχρι χαμηλότερα από το Μιντιλόγλι και στην περιοχή Τσαούση, ενώ τα περισσότερα βρίσκονται στο ενδιάμεσο εκείνης της απόστασης, δηλαδή στην Παραλία Πατρών. Η περιοχή που κατασκευάστηκαν οι βίλες, ονομάστηκε Εγγλέζικα, λόγω της προέλευσης των πρώτων κατοίκων της. Εκείνη την εποχή η περιοχή ήταν εξοχή και βρισκόταν αρκετά έξω από την πόλη της Πάτρας, καθότι ο πολεοδομικός ιστός της δεν είχε ακόμα επεκταθεί όπως σήμερα, έτσι ώστε να εξελιχθεί σύντομα σε τόπο παραθερισμού. Οι κατοικίες, είναι κατασκευασμένες στα πρότυπα των αγγλοσαξονικών εξοχικών και μαρτυρούν την οικονομική ισχύ της αγγλικής αστικής τάξης των Πατρών, αφού δεν είναι καθόλου τυχαία η χρήση της αποικιακής αρχιτεκτονικής, όπως εφαρμόζεται σε διάφορα μέρη του κόσμου εκείνη την εποχή. Συνεπώς, γίνεται σαφές πως από το εμπόριο της σταφίδας, το περιβάλλον της υπαίθρου που έως πριν χρησιμοποιούνταν πλήρως για την αγροτική οικονομία, έλαβε επιπλέον χαρακτήρα, αυτόν του παραθερισμού, πρόγονου του τουρισμού. Εξάλλου, τα δίκτυα που είχαν εν τω μεταξύ δημιουργηθεί, μπορούσαν να εξυπηρετήσουν και να λειτουργήσουν ως πυρήνες για την εγκατάσταση ξενοδοχειακών μονάδων αλλά και άλλων λειτουργιών εστίασης. Στην περίπτωση των «Εγγλέζικων», απαντάται και η δημιουργία αρκετών καταστημάτων εστίασης (ταβέρνες, εστιατόρια, καφεστιατόρια, μπυραρίες, κ.α.) τα οποία εξυπηρετούσαν την νέα

81. Χαρακτηριστικές είναι καρτ ποστάλ της εποχής που μαρτυρούν την ύπαρξη διαφόρων επιχειρήσεων εστίασης, μπροστά στην παραλία με προβλήτα και τραπεζάκια, όπου από την ενδυμασία των πελατών καταλαβαίνουμε πως πρόκειται είτε για άγγλους είτε για αυτόχθονες αστούς, που κατοικούσαν στην περιοχή.

αυτή χρήση γης, κατά μήκος του παραλιακού άξονα στον οποίο εκτείνονται οι κατοικίες.<sup>81</sup>

Βέβαια, η διαμόρφωση του τόπου για τις ανάγκες του τουρισμού ή του πολιτισμού άλλες φορές, που καταλυτικά η οικονομία της σταφίδας κατάφερε να προωθήσει, συνέβη σε μεγαλύτερο βαθμό στις περιοχές της Ηλείας, και συγκεκριμένα στην Ολυμπία, την Κυλλήνη και νοτιότερα στον Καϊάφα.



32. Εξοχή Ιτέας, Πάτρα.

33. Εξοχή Τσαούση, Πάτρα.





34. Η έπαυλη Birgfeld.



35. Σχέδιο της όψης του Ναού της Φανερωμένης, Ε.Τσίλλερ.

## Η περίπτωση του Αιγίου

Από το 1843 το Αίγιο ήταν σταθμός στη γραμμή του δρομολογίου των ατμόπλοιων μεταξύ Πειραιά και Τεργέστης.<sup>82</sup> Μετά την κρίση του 1890, σημαντικό μέρος από τα εισοδήματα των καλλιεργητών διοχετεύθηκε στην κατασκευή κατοικιών, σε ρυθμό που μιμήθηκε τον αθηναϊκό νεοκλασικισμό. Το χαρακτηριστικό της πολεοδομικής ιστορίας του Αιγίου είναι η διάσταση μεταξύ του μη εγκεκριμένου σχεδίου του 1834 με το αυστηρό γεωμετρικό σχήμα<sup>83</sup> αφενός και του ακανόνιστου οδικού δικτύου της αυθόρμητα εξελιγμένης πόλης αφετέρου. Είναι επίσης εντυπωσιακή η πρόθεση εφαρμογής και άλλων εισαγόμενων ρυθμίσεων, εκτός από τη γεωμετρικότητα: Αν και η πόλη περιβάλλεται από πλούσια βλάστηση<sup>84</sup>, προτείνεται να ορίζεται στην περίμετρό της από δενδροφυτείες. Η πόλη των πρώτων δεκαετιών μετά την Ανεξαρτησία είχε τη χαρακτηριστική ακανόνιστη μορφή, περιλάμβανε εκτεταμένες εθνικές γαίες και διέθετε οικοδομήματα από την εποχή της Τουρκοκρατίας, όπως το Διοικητήριο.

Αργότερα, μετά τον σεισμό που έπληξε την πόλη το 1861 και κατέστρεψε όλα σχεδόν τα σπίτια της, έγινε αποτύπωση των δρόμων, χαράχτηκε νέο ρυμοτομικό σχέδιο και εγκρίθηκε το πρώτο σχέδιο πόλης. Σύμφωνα με την υφιστάμενη πόλη, διαπλατύνθηκαν οι δρόμοι στο ιστορικό κέντρο (από την οδό Κανελλοπούλων μέχρι την οδό Παναγιωτοπούλων), ενώ ταυτόχρονα διανοήθηκαν νέοι δρόμοι, πλάτους δέκα μέτρων (από την οδό Παναγιωτοπούλων μέχρι την οδό Σολωμού) εκεί όπου υπήρχαν μόνο χωράφια.<sup>85</sup>

85. Η εφαρμογή όμως του σχεδίου αυτού προκαλεί αντιδράσεις στους θιγόμενους οικοπεδούχους, οι οποίοι καταφέρνουν να επιβάλουν περισσότερες από πενήντα τροποποιήσεις με αποτέλεσμα να αλλοιώσουν το αρχικό σχέδιο.

82. Το πλοίο προσέγγιζε την Αγκόνα, την Κέρκυρα, την Πάτρα, το Αίγιο και το Λουτράκι. Από εκεί, επειδή δεν είχε γίνει ακόμα η διόρυξη του Ισθμού της Κορίνθου, επιβάτες και εμπορεύματα μεταφέρονταν δια ξηράς στο Καλαμάκι, από όπου άλλο ατμόπλοιο αναλάμβανε τη μεταφορά τους στον Πειραιά.  
βλ. Μονιούδη-Γαβαλά, Δ., *Πολεοδομία στο Ελληνικό κράτος 1833-1900*, εκδ. Έκδοση Τμήματος Διαχείρισης Πολιτισμικού Περιβάλλοντος και Νέων Τεχνολογιών του Πανεπιστημίου Δυτικής Ελλάδας, 2012, Αργίτιο, σελ. 83.

83. Αίγιο, 1834. «*Σχέδιον δια την νέαν πόλιν Βοστίτζαν ή Αίγιον*». Approuvé par L' Ordonnance Royale du 22 juillet/30 août 1834. 47X41.5. Κλίμακα 1/ 2.000. Πηγή: Αρχείο Χαρτών Υ.Π.Ε.Κ.Α.

84. Σε πολλά σημεία των επιστολών της η Αμαλία αναφέρεται με θαυμασμό στο φυσικό περιβάλλον της Βοστίτσας: «*Εκεί είδαμε τον αρχαίο πλάτανο για τον οποίο μιλάει ο Παυσανίας. Το μέρος είναι πολύ ωραίο. Μείναμε σε ένα πολύ ωραίο σπίτι, όμορρα επιπλωμένο, με υπέροχη θέα*». Επιστολή της Αμαλίας στον πατέρα της.

86. Αίγιο, 1872. Πρόκειται για τη ρυμοτομία της οδού Φανερωμένης, που ξεκινά από την εκκλησία των Εισοδίων.

87. βλ. ο.π. Μονιούδη-Γαβαλά, Δ. (2012), σελ.84.

## Το σχέδιο

Το σχέδιο του 1872 αφορούσε επέκταση της πόλης στην περιοχή Υψηλών Αλωνιών, με ορθογώνιο κάναβο. Στα παρακείμενα της πλατείας οικοδομικά τετράγωνα κατασκευάστηκαν δημοτικό σχολείο και κρήνη, ενώ προσδιορίστηκαν οι χώροι για την ανέγερση δημοτικού καφενείου και δημοσίων και δημοτικών καταστημάτων. Το γεωμετρικό σχήμα εφαρμόστηκε τελικά σε αυτήν, την αντιδιαμετρική προς την παραλία, περιοχή. Επίσης, το 1872 εγκρίθηκε σχέδιο που αφορούσε στη ρυμοτομία της οδού Φανερωμένης<sup>86</sup>, που ξεκινούσε από την εκκλησία των Εισοδίων. Χαρακτηριστική ήταν η παρέμβαση για αλλαγή του σχήματος του υφιστάμενου δρόμου σε ευθεία γραμμή.

Η ιστορία των σχεδίων του Αιγίου εμφανίζει τις προθέσεις του κράτους για την πολεοδομική οργάνωση των οικισμών του. Αρχικά προτείνεται ένα αυστηρό γεωμετρικό σχήμα που αγνοεί πλήρως τη διαμορφωμένη κατάσταση, το οποίο στη συνέχεια περιορίζεται στα νέα τμήματα της πόλης, ενώ συνεχίζεται να καταβάλλεται προσπάθεια για την ευθυγράμμιση έστω του βασικού δρόμου ή δρόμων.

Το σχέδιο του 1834 υπήρξε ένα ακραίο παράδειγμα της σχεδιαστικής πολιτικής των πρώτων χρόνων. Το γεγονός ότι δεν εγκρίθηκε ποτέ αποκαλύπτει τη σταδιακή προσαρμογή του κράτους στις πραγματικές καταστάσεις. Αντίστροφα, η κανονικότητα του ρυμοτομικού σχεδίου της νεότερης πόλης πιστοποιεί τις προσαρμογές και προσπάθειες της κοινωνίας.<sup>87</sup>



## Το λιμάνι

Το λιμάνι του Αιγίου, δορυφόρος αυτού των Πατρών στο εμπόριο σταφίδας, ήταν γεμάτο ζωή και κίνηση. Στο λιμάνι αυτό ελάμβαναν χώρα και οι γιορτές κατά την αναχώρηση των πρώτων караβιών του έτους με τη νέα σοδειά, τα «πριμαρόλια». Στο «πριμαρόλια» γινόταν μεγάλη γιορτή με επικεφαλής τη Δημοτική Αρχή και τη Φιλαρμονική που παιάνιζε διάφορα εύθυμα μουσικά κομμάτια με ευχές για καλά κέρδη στους σταφιδέμπορους. Οι Αιγιώτες κατέβαιναν στην παραλία όλες τις ώρες της ημέρας. Το πρωί για να πάρουν εκεί τον πρωινό τους καφέ και το απόγευμα για τον περίπατο τους στον λιμενοβραχίονα. Η ανάπτυξη της σταφίδας, δημιούργησε επαγγέλματα και καταστήματα που την εξυπηρετούσαν. Το λιμάνι διέθετε αστυνομικό σταθμό, εστιατόρια, λαϊκές ταβέρνες, εργατικά μαγειριά, ζαχαροπλαστείο και στην πλατεία με τον αιωνόβιο «πλάτανο του Παισανιά» υπήρχε καφενείο –αναψυκτήριο.

36. Λιμάνι Αιγίου στα τέλη του 18ου αιώνα



88. Ο Πύργος (Υψηλών Αλωνίων) χτίστηκε για να καλύψει τις ανάγκες δημοτικού καφενείου. Το ισόγειο του κτιρίου αυτού, ανέκαθεν χρησίμευε για κυλικείο. Ο πύργος του λειτούργησε ως Μετεωρολογικός Σταθμός εξοπλισμένος και με σεισμογράφο και έστειλε το ημερήσιο σχετικό δελτίο στο Αστεροσκοπείο της Αθήνας. Αργότερα έπαψε να λειτουργεί εκεί ο σταθμός.

## Κτίσματα

Σε κτιριακό επίπεδο το πιο σημαντικό οικοδόμημα είναι αυτό της Δημοτικής αγοράς. Η τυπολογία της κάτοψης, η οποία αναγνωρίζεται και σε άλλες αγορές που χτίστηκαν τη περίοδο αυτή, είναι περίκεντρο ορθογωνικό κτίριο, με αίθριο στη μέση, όπου τα καταστήματα αναπτύσσονται κατά μήκος των μακρών πλευρών, η κίνηση πραγματοποιείται στον άξονα, και η είσοδος συνήθως τοποθετείται στο κέντρο της μιας μεγάλης πλευράς. Η Δημοτική Αγορά του Αιγίου που οικοδομήθηκε το 1899 σε σχέδια του Ε. Τσίλλερ, ακολουθεί τη νεοκλασική μορφολογία. Τα καταστήματα αναπτύσσονται εσωτερικά γύρω από ορθογώνιο αίθριο, αλλά υπάρχουν και δέκα εξωτερικά. Οι προσπελάσεις βρίσκονται κατά μήκος του μεγάλου άξονα στις στενές πλευρές του οικοδομήματος. Η κατωφέρεια του δρόμου και το ασύμμετρο οικόπεδο έδωσαν στον Τσίλλερ το έναυσμα να εγκαταλείψει την αυστηρή συμμετρία και να επιχειρήσει μια πιο ελεύθερη σύνθεση. Ιδιαίτερα στοιχεία του κτιρίου είναι η κεντρική είσοδος με το αέτωμα, ο πύργος στην επάνω γωνία, τα φατώματα του γείσου και η ζωγραφική διακόσμηση στα θωράκια της πάνω ζώνης στις πρόσοψη.

Στο Αίγιο όμως βρίσκεται και ο Πύργος στη Πλατεία των Υψηλών Αλωνίων, το οποίο είναι το μοναδικό μικρό κτίριο, νεογοτθικού-νεομεσαιωνικού ρυθμού, στην Ελλάδα. Διακρίνουμε τις πολλές νεογοτθικής γραμμής - διακόσμησης πόρτες με υαλοστάσια στο ισόγειο, τον πυργίσκο, που στενεύει ελαφρά προς τα πάνω και έχει αποτμήσεις στις γωνίες και τα στενά του νεογοτθικά ανοίγματα, καθώς και τις περίτεχνες καστροειδείς απολήξεις και σχετικές διακοσμήσεις περιμετρικά των επίπεδων στεγών.<sup>88</sup>

Άλλα κτίρια δημόσιου χαρακτήρα που χτίστηκαν την ίδια εποχή, και ακολούθησαν το ύφος της νεοκλασικής αρχιτεκτονικής είναι η δημοτική βιβλιοθήκη, το δημοτικό μέγαρο (πρώην αρχοντικό) και οι διάφορες εκκλησίες.<sup>89</sup>

Στο επίπεδο των ιδιωτικών κατοικιών απαντάται η ίδια τυπολογία αρχοντικών με την πόλη της Πάτρας αλλά και του Πύργου. Πρόκειται για διώροφα κτίρια, τα οποία στο ισόγειο διαθέτουν έναν χώρο που προοριζόταν είτε για κατάστημα, είτε για αποθήκη, ενώ η κατοικία και οι ιδιωτικοί χώροι τοποθετούνταν στον όροφο. Ο διάκοσμος προφανώς των κατοικιών στο Αίγιο και στον Πύργο, δεν συγκρίνεται με αυτόν στα κτίρια της Πάτρας, αλλά η συνθετική λογική είναι η ίδια, καθώς και τα διάφορα νεοκλασικά στοιχεία που τα συνοδεύουν. Τα ακροκέραμα στην στέγη, οι παραστάδες με τα κορινθιακά κιονόκρανα, τα αετώματα πάνω από τα μακρόστενα παράθυρα, η συμμετρία της όψης, καθώς και τα μεταλλικά κιγκλιδώματα των εξωστών με τις οργανικές μορφές, συνθέτουν ένα λεξιλόγιο το οποίο επαναλαμβάνεται σχεδόν ίδιο και σε όλα τα ιδιωτικά κτίρια της περιόδου.

89. Συγκεκριμένα έχουμε τον Ιερό Ναό της Φανερωμένης, θεμελίωση της οποίας ξεκίνησε το 1899 σε σχέδια του Τσίλλερ, και ακολουθεί την τυπολογία, της εγγεγραμμένης σταυροειδούς μετά τρούλου. Η κάτοψη του ναού της Φανερωμένης αφήνει να προβληθούν τα τέσσερα πλάγια κλίτη στη συμβολή των οποίων εγγράφεται ο τρούλος. Το δυτικό κλίτος είναι πιο επιμηκές από τα υπόλοιπα, σχηματίζοντας ελληνικό σταυρό και ενισχύοντας το πομπικό και δρομικό στοιχείο στο εσωτερικό του ναού. Ένας άλλος ναός είναι αυτός των Εισοδίων, που κτίστηκε το 1893. Η κάτοψη του έχει σχήμα ελεύθερου σταυρού. Τέσσερα σφαιρικά τρίγωνα μεταφέρουν τα φορτία του τρούλου στους τέσσερις τετράγωνους κεντρικούς πεσσούς. Ο τρούλος του είναι ψηλότερος από άλλους ναούς π.χ του ιερού ναού στο Βέλος Κορινθίας, με διπλό και πάλι κέλυφος, τοξόυλλα και νευρώσεις. Σειρά παράθυρα στο τύμπανο φωτίζουν από ψηλά τον κύριο ναό. Πολλά στοιχεία του ναού αποτελούν αντίγραφο, από το παρεκκλήσιό του δούκα Forsten Stizbey, που κτίστηκε από τον Θ. Χάνσεν (δάσκαλο του Τσίλλερ) το 1880 στην Αυστρία και το οποίο γνώριζε καλά ο Τσίλλερ (αρχιτέκτονας του ναού). βλ. Ξυνομήτις, Κ., *Αρχιτεκτονική φυσιογνωμία του Αγίου*, 2013, Αθήνα, σελ. 27,28.

90. Αναφορά στο Δάβος Β., *Στον Πύργο και στην Ηλεία του 1821-1930*, εκδ. εφ. Πατρίς, Πύργος, 1983, σελ. 69.

Συζητάμε για την περίοδο του 1855, συγκεκριμένα 27-5-1855 όπου γίνεται μνεία για τη ρύθμιση της τιμής της σταφίδας στο φύλλο της Εφ. Κυβερνήσεως 21.

91. Στις 28-12-1861 γίνεται μετάθεση της επιστασίας του λιμένος Κυλλήνης στο Κατάκολο με τοποθέτηση επιστάτη στο λιμάνι του Κατακόλου.

92. βλ. ο.π., Δάβος, 1983, σελ. 74.

## Η περίπτωση του Πύργου

*“Το προϊόν της σταφίδας στην Ηλεία την εποχή εκείνη ήταν στο μεσουράνημα του.”<sup>90</sup>*

Όπως αναφέρει ο Βασίλης Δάβος: “ήδη από την προηγούμενη χρονιά (1855), η επαρχία της Ηλείας, είχε αρχίσει να αναπτύσσεται πολιτιστικά και ο Πύργος σαν πρωτεύουσα, όπου εκεί συγκεντρωνόταν η τοπική φορολογία των εισοδημάτων, αποκτούσε χαρακτηριστικά κεντρικής πόλης. Παράλληλα, βέβαια δεν γίνεται να παραμεριστεί ο ρόλος της κωμόπολης της Κυλλήνης<sup>91</sup>, το λιμάνι της οποίας είχε εξελιχθεί σε σοβαρό ναυτιλιακό κόμβο μεταφοράς του εισοδήματος της σταφίδας προς την Πάτρα. Σε αυτό το πλαίσιο, όπως αναφέραμε και προηγουμένως χτίστηκε και το λιμάνι του Κατακόλου, που λόγω της απόστασης του από την πόλη του Πύργου, διευκόλυνε την μεταφορά σε σχέση με αυτού της Κυλλήνης.” Σε συνέχεια αυτού κατασκευάστηκε και ο οδικός άξονας Πύργου-Κατακόλου για την εξυπηρέτηση της σταφιδοπαραγωγής<sup>92</sup>

Το 1862 συντάχθηκε το πρώτο σχέδιο πόλης, ως εμπορικού κέντρου συγκέντρωσης και εξαγωγής της σταφίδας, ενώ το 1863 αποφασίστηκε η τροποποίηση του, εξαιτίας της αναρχίας που επικρατούσε στις ως τότε ανεγειρόμενες οικοδομές και στην αυθαιρεσία των αρχών και των κατοίκων της πόλης.<sup>93</sup> Το 1865 εγκρίθηκε το διάγραμμα της ρυμοτομίας του Πύργου σε οικοδομικά τετράγωνα. Το Δεκέμβριο της ίδιας χρονιάς ο Πύργος άρχισε να εξωραϊζεται, και μέχρι το φθινόπωρο του 1868 ολοκληρώθηκαν το υδραγωγείο, μαρμάρινες βρύσες, η ξύλινη τότε αγορά στο Σταυροπάζαρο, η οδός Λαμπετίου, πεζοδρόμια, κ.α.

Στην αρχή της δεκαετίας του 1870, ξεκινούσαν σημαντικά έργα που θα άλλαζαν κατά πολύ τη

93. “Υπ’ όψη λαβόντας ότι έλλειψης πάσης κανονικότητα και οικοδομικής τάξεως μεθ’ ης εγείρεται η πόλις του Πύργου της Ηλείας βλέπει ουσιωδώς εν αυτή την υφειμένην, προξενεί δόμορμον όφιν και καθιστά αφανή την ανάπτυξη της πόλεως ταύτης, μεγάλως προοδευσάσης από της συστάσεως του λιμένος Κατακόλου θεωρούμεν την ανάγκην να ορισθώσι οικοδομικοί γραμμαί” βλ. ο.π., Δάβος, 1983, σελ. 83.

περιφέρεια του Πύργου. Αλλαγές στα ρυμοτομικά σχέδια γίνονταν διαρκώς σχεδόν κάθε χρονιά, αφού η πόλη αναπτυσσόταν και οι νόμοι δεν μπορούσα να προβλέψουν την ανάπτυξη αυτή. Σημαντικό γεγονός εκτός από την κατασκευή της οδού Πατρών-Πύργου, ήταν και η ίδρυση οινοποιητικής εταιρείας με έδρα την πόλη του Πύργου.

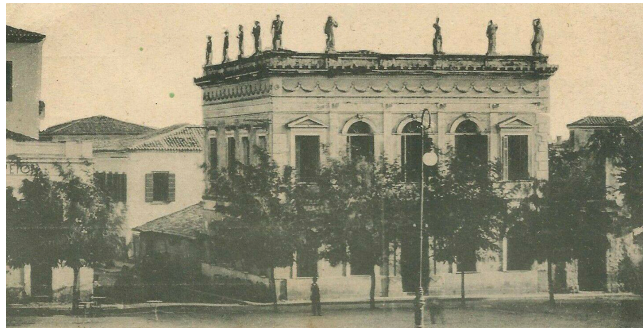


36. Οδός Ερμού, Πύργος, 1896.

94. Το πρώτο θέατρο της πόλης ήταν ένα ξύλινο πολυτελέστατο κατασκευασμα το οποίο είχε δημιουργήσει ένας Ελληνοαγγλίπος επιχειρηματίας. Για πολλά χρόνια εξυπηρετούσε τις καλλιτεχνικές ανάγκες του λαού μέχρι που το 1878, ύστερα από άδραά του κτηματία Σωκράτη Συλλαϊδόπουλου, κατασκευάστηκε το λιθόκτιστο θέατρο "Απόλλων" πιθανόν βασισμένο σε σχέδια του Έρνστ Τσίλλερ.  
πηγή: <https://diathrhtea.blogspot.com/2021/06/4.html>

Στο κλίμα αυτό της ανάπτυξης γίνονταν προσπάθειες για την περαιτέρω πολιτιστική ανάπτυξη της πόλης με διάφορα έργα για τη διασκέδαση των κατοίκων όπως το Ξύλινο Θέατρο με την πρωτοβουλία ενός επιχειρηματία και την αντικατάσταση του το 1878 από το θέατρο Απόλλων, νεοκλασικό κτίσμα με μνημειακή όψη και επιμελημένη μορφολογία (μαρμαρεπένδυτες παραστάσεις με μαρμάρινα επίκρανα διακοσμημένα με ανθέμια).<sup>94</sup>

Άλλα δημόσια κτίρια υποδομής ήταν το νοσοκομείο<sup>95</sup> και η λιθόκτιστη δημοτική αγορά<sup>96</sup>, που αντικατέστησε την παλαιότερη ξύλινη, έργα και τα δύο του Ε. Τσίλλερ, τα οποία ακολουθούσαν αυτά του Αιγίου, ως προς την τυπολογία και τη μορφή τους. Τα αρχοντικά και εδώ, όπως αναφέρθηκε και στην περίπτωση του Αιγίου ακολουθούσαν την τυπολογία του δώροφου με το κατάστημα-αποθήκη στο ισόγειο και την κατοικία στον όροφο.



38. Πύργος, 1908

95. Στις 28 Φεβρουαρίου 1888 ο Αθανάσιος Μανολόπουλος έθεσε το θεμέλιο λίθο στο νοσοκομείο το οποίο πήρε την τελική την απόφαση να ανεγείρει με δικά του έξοδα, το Μανολοπούλειο νοσοκομείο Πύργου, το οποίο δόρισε στο δήμο Λετρίνων (αργότερα Πύργου). Μηχανικός της κατασκευής του έργου ήταν ο στρατιωτικός μηχανικός Νικόλαος Σχοινάς. Το κτίριο ήταν τόσο μεγαλοπρεπές και ακριβό στην κατασκευή του, που ο Αθανάσιος Μανολόπουλος διέθεσε όλα τα χρήματά του για ανέγερσή του και λίγο αργότερα πτώχευσε. Στην ολοκλήρωση της ανέγερσης του νοσοκομείου συνεισέφεραν, το κληροδότημα Λυρή με 20 χιλιάδες δραχμές το 1890, και ο σταφιδέμπορος Αγγελής Παπαδόπουλος, ο οποίος χρηματοδότησε τα πρώτα 20 κρεβάτια, αλλά και πλήθος ανώνυμων ευεργετών που βοήθησαν με την μικρή ή μεγαλύτερη προσφορά τους, στην αποπεράτωση του μεγαλύτενου αυτού έργου. Το συνολικό κόστος του ανήλθε στο μυθώδες για την εποχή ποσό των 150.000 δραχμών στο οποίο θα πρέπει να προστεθεί και το ποσό των 147.000 δραχμών για την αγορά του οικοπέδου. Το νοσοκομείο εγκαινιάστηκε τον Ιανουάριο του 1894 και λειτουργήσε για πάνω από 110 χρόνια.

πηγή: <https://www.iliaoikonomia.gr/manoloupoleio-nosokomeio-pyrgou/>

96. Το 1889 και ως ένα γενικευμένο φαινόμενο που παρατηρείται σε πολλές επαρχιακές πόλεις της χώρα, τίθεται στο δημοτικό συμβούλιο το ζήτημα κατασκευής λιθόκτιστης Δημοτικής Αγοράς από τον Δήμο Πύργου. Στις 13-1-1890 αποφασίζεται από το Δημοτικό Συμβούλιο της Πόλης η ανέγερση Δημοτικής Αγοράς στην θέση της παλιάς ξύλινης Αγοράς. Πρόκειται για το κτήριο το οποίο σήμερα στεγάζει το Αρχαιολογικό Μουσείο του Πύργου και είναι Αρχιτεκτονικό έργο του Τσίλλερ. Το κτίριο που σχεδιάζει ο Τσίλλερ καταλαμβάνει ένα ολοκλήρω οικοδομικό τετράγωνο. Παρά τον επιβλητικό του χαρακτήρα, ο όγκος του κτιρίου εισχωρεί διακριτικά χωρίς να διαταράσσει με το ορθογώνιο συμμετρικό νεοκλασικό του περίγραμμα τα παράγωγα σχήματα του προϋπάρχοντος ακανόνιστου πολεοδομικού ιστού.

Λειτουργεί με τα αιθρία του και τις τέσσερις εισόδους του ανοιχτό σε μια γειτονιά που ήταν όλη μια αγορά.  
βλ. Σκοντέρης Κ., Δημοτική Αγορά Πύργου, Ιοάννινα, 2018, σελ. 4-6.

Η γεωγραφική θέση της πόλης, σε σχέση με τον ηλειακό κάμπο που γινόταν η καλλιέργεια της σταφίδας, η σχέση με το επίνειο της πόλης, Κατάκολο, και η περαιτέρω ενίσχυση των δικτύων της με αυτό του σιδηρόδρομου, την κατέστησε μια πόλη πέρασμα, τόσο από τα βόρεια και τα νότια αλλά και προς αυτά. Τα δημόσια τμήματα της πόλης με τις υπηρεσίες και τις μεγάλες υποδομές διαρθρώθηκαν κατά μήκος, των οδών Πύργου-Πατρών και Πύργου-Κατακόλου, και παραμένουν έτσι μέχρι και σήμερα, όπου οι ανάγκες σε εμπορικά δίκτυα δεν είναι οι ίδιες με τότε. Κάθετα στις βασικές αρτηρίες, τοποθετήθηκαν ιεραρχικά, από το δημόσιο στο ιδιωτικό, όλες οι υπόλοιπες λειτουργίες. Για παράδειγμα η οδός Ερμού (βασικός άξονας συνέχεια της Πύργου-Πατρών), η οποία κατέληγε στην οδό Πύργου-Ολυμπίων (από όπου έφθαναν οι μεγαλύτερες ποσότητες σταφίδας) διέθετε όλα τα εμπορικά καταστήματα. Κάθετα σε αυτή βρισκόταν το Σταυροπάζαρο (όπου και χτίστηκε η Δημοτική Αγορά) και προοδευτικά, όσο απομακρύνεται κανείς από την οδό Ερμού βρίσκονται οι κατοικίες όσων είχαν εμπορικά καταστήματα εκεί, των εργατών και λαϊκών οικογενειών. Ακόμα και αν υπήρχε ποικιλομορφία μεταξύ των διαφόρων κοινωνικών στρωμάτων, η οποία διαφαίνεται και στα κτίσματα (με τα αρχοντικά αλλά και τις «παράγκες»), ο «δρόμος» της σταφίδας και η κοντινή απόσταση από αυτόν, υπέβαλε την ανάγκη να βρίσκονται όλοι αυτοί που συσχετίζονται με το εμπόριο της κοντά του. Λίγο αργότερα και με την διεύρυνση του σιδηροδρομικού δικτύου η πόλη «ανοίχθηκε», παράλληλα με την εκβιομηχάνιση της παραγωγής της σταφίδας, πάλι όμως κάθετα του άξονα της οδού Πατρών-Πύργου, όπου και οι γραμμές του τραίνου φτάνουν στο «κατώφλι» των μεγάλων αποθηκών.<sup>97</sup>

97. Με το πέρασμα από το 19ο στον 20ο αιώνα ουσιαστικά δημιουργούνται και όλα τα μεγάλα εργοστάσια, που σχετίζονται με την αποθήκευση και την επεξεργασία της σταφίδας και συγκεντρώνουν ολόκληρη την παραγωγή η οποία πλέον δεν αποτελεί μονοεξαγωγή της Ελλάδας.

# Επίλογος







39. Συγκέντρωση κατοίκων στην αγορά,  
Φιγαλεία, 1880.

Η οικονομική δραστηριότητα, που αναπτύχθηκε γύρω από το προϊόν της σταφίδας, όπως παρουσιάστηκε παραπάνω, λειτούργησε ως καταλύτης για την ανάπτυξη. Ένα προϊόν με τέτοια δυναμική στο νεοσύστατο ελληνικό κράτος, δημιούργησε τις συνθήκες για την ανάπτυξη υποδομών για τις διαδικασίες που σχετίζονταν άμεσα ή έμμεσα, με τη διάθεση του προϊόντος στην εξαγωγική αγορά, όπως τα αγροτικά κτίσματα, οι δρόμοι, τα οδικά και ναυτιλιακά δίκτυα, οι αποθήκες, τα εργοστάσια, κ.ά.. Βέβαια, η οικονομία, η οποία είναι συνδεδεμένη με τις σχέσεις παραγωγής και ιδιοκτησίας, και ταυτόχρονα σχετίζεται με τους περισσότερους τομείς της ζωής του ανθρώπου, καθώς και ο ίδιος ο δυναμικός τρόπος με τον οποίο λειτουργεί, έδρασε προοδευτικά, για ένα αναπτυσσόμενο κράτος, σε βαθμό τέτοιο που η εξέλιξη φάνηκε ένα φυσικό φαινόμενο, αλλά και μπόρεσε να επηρεάσει το σύνολο της εικόνας του τόπου, αφού και η παραγωγή του χώρου, δεν είναι παρά ένας τομέας της.

Το ζήτημα της σταφίδας, εξετάζεται ως μια μελέτη περίπτωσης (case study), που αποδεικνύει πως από την καλλιέργεια της γης και τη δημιουργία αξίας αλλάζει η μορφή της υπαίθρου, σχηματίζονται οι πόλεις, αναπτύσσονται τα δίκτυα, κτίζονται δημόσια και ιδιωτικά κτίρια.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον σε όσα παρουσιάζονται, έχει η ύπαιθρος, και το πως τροφοδότησε την πόλη, κυριολεκτικά και μεταφορικά. Σε όλες τις κοινωνίες, είτε ήταν σε πρώιμο βιομηχανικό στάδιο, είτε σε πιο ανεπτυγμένο, και σύμφωνα με τον Lefebvre, « (...) ο καπιταλισμός (επιχειρήσεις, δίκτυα επικοινωνίας και ανταλλαγών) θεμελιωνόταν τότε στο φυσικό χώρο, τον γεωγραφικό, στον χώρο της πρώτης φύσης. Δεν έχει ακόμη τροποποιήσει τον χώρο σε βάθος και, ακόμη λιγότερο, δεν τον έχει ενσωματώσει μεταβάλλοντάς τον (...)».<sup>98</sup> Ο διαχωρισμός της γης κατά τα πρώτα χρόνια μετά τις αστικές επαναστάσεις, με διαφορές ανά την επικράτεια, και μάλιστα στη συγκεκριμένη περιοχή αναφοράς, με τον σχηματισμό της μεγάλης γαιοκτησίας, ήταν ένα από τα πρώτα βήματα, για τη μετάλλαξη του φυσικού τοπίου. Το παράδειγμα της Ιταλίας που μας δίνει ο Gramsci, όπου η αντίθεση καπιταλισμού-φεουδαλισμού, με την κυριαρχία των πόλεων του βιομηχανικού Βορρά στον αγροτικό Νότο, δηλαδή με την προσπάθεια της αστικής τάξης των πόλεων να ηγεμονεύσει την αγροτική τάξη της υπαίθρου, διαφέρει σε κλίμακα από τη μορφή των σχέσεων των κοινωνικών στρωμάτων στην Ελλάδα.<sup>99</sup> Η σχέση πόλης-υπαίθρου στην Ελλάδα μπορεί είτε να μεταφραστεί περισσότερο σαν μια σχέση συνεργασίας, παρά ανταγωνισμού. Στην πραγματικότητα, η διάχυτη ύπαιθρος, εκπολιτίζεται, χάνει κατά κάποιον τρόπο την ταυτότητα της αλλά και τα χαρακτηριστικά της. Μεταβάλλεται σε ένα πεδίο εκμετάλλευσης και κατανάλωσης αφού τα στοιχεία που παράγει καταναλώνονται πρώτα και κύρια από την πόλη. Η σχέση μεταξύ υπαίθρου και πόλης είναι διαλεκτική και εκφράζεται μέσω της αντίφασης ανταγωνισμού-συναγωνισμού, με τον πρώτο να στηρίζει τον δεύτερο.

98. βλ. Λεφέβρ, Α., *Μια σκέψη που έγινε κόσμος (Πρέπει να εγκαταλείψουμε τον Μαρξ?)*. (Μετάφραση Ε. Κορομηλιά), Κένταυρος, 1987, σελ. 234.

99. Χαστάογλου Β., *Η σχέση πόλης υπαίθρου στον Γκράμσι (μια απογραφή των κυριότερων θεμάτων)*. Πόλη και Περιφέρεια, 1982, σελ. 7-35.

100. Κωτσάκης Δ., *Η γαιοπρόσδος σαν στοιχείο της οικονομικής λειτουργίας του χώρου (Μελέτη στη θεωρία της αξίας του Μαρξ)*, διδ. διατριβή, 1987, ΑΠΘ, 270 σελ. (επίσης στο: <http://thesis.ekt.gr/thesisBookReader/id/0635#page/1/>

mode/2up 30.6.2011)

Στη διδακτορική διατριβή του Δημήτρη Κωτσάκη, “Η γαιοπρόσδος σαν στοιχείο της οικονομικής λειτουργίας του χώρου” διακρίνονται οι εξής κατηγορίες εδάφους:

## 0. φυσικός χώρος (γη)

### 1. αρχικό έδαφος

### 2. ενδιάμεσα εδάφη

### 3. τελικός χώρος

Η ιεράρχηση αυτή έχει την εξής χρησιμότητα: ορίζει το «έδαφος» ως έναν χώρο που παράγεται (παραγόμενος χώρος) και μπορεί να παραγάγει έναν νέο χώρο (μέσο παραγωγής). Ο υπόλοιπος χώρος –ό,τι δεν είναι έδαφος– είναι είτε μη-παραγόμενος χώρος (φυσικός χώρος) είτε παραγόμενος χώρος που δεν μπορεί να λειτουργήσει πλέον ως μέσο παραγωγής ενός νέου χώρου (τελικός χώρος).<sup>100</sup> Δηλαδή διακρίνουμε έναν «τεχνητό» χώρο, τον χώρο που δεν είναι φυσικός, και επομένως έχουμε: αρχικά εδάφη, ενδιάμεσα εδάφη και τελικό χώρο.

Ειδικά για την περίπτωση της σταφίδας:

α. τα ακαλλιέργητα εδάφη (εθνικές γαίες),

β. τα καλλιεργούμενα εδάφη (αφού μοιράστηκαν οι εθνικές γαίες και έγιναν χωράφια για την καλλιέργεια της σταφίδας)

γ. ότι προέκυψε από το κέρδος του εμπορίου της σταφίδας και επενδύθηκε στο πλαίσιο υποδομών, τόσο της υπαίθρου (οδικά δίκτυα, εγκαταστάσεις, σιδηρόδρομος), αλλά και της πόλης (κατοικίες, δημόσιες υπηρεσίες, πολιτισμός, λιμάνια, βιομηχανία, εμπόριο).

Επομένως προκύπτουν και οι συνδυασμοί:

1-α, 2-β, 3-γ

0. φυσικός χώρος (γη)

1. αρχικό έδαφος

α. ακαλλιέργητα εδάφη

2. ενδιάμεσα εδάφη

β. καλλιεργημένα εδάφη

3. τελικός χώρος

γ. τελικός χώρος

Ειδικά στην περίπτωση γ, το οποίο αντιστοιχίζεται στον τελικό χώρο, στην πραγματικότητα διακρίνονται άλλες δύο κατηγορίες βάσει και όλων των προηγούμενων.

Γιατί από τη μία μπορεί να παράχθηκε από έναν ενδιάμεσο χώρο άρα να είναι τελικός χώρος αλλά μπορεί από την άλλη να αποτελέσει τον ενδιάμεσο χώρο ενός άλλου χώρου. Με άλλα λόγια ο τελικός χώρος που έχουμε από την κυκλική διαδικασία, καλλιέργεια-εμπόριο-επένδυση είτε θα μπορεί να παράγει επιπλέον κέρδος το οποίο θα επενδυθεί ξανά, ή δεν θα δύναται για έναν τέτοιο σκοπό.

Για παράδειγμα: δύο χώροι που ανήκουν στο γ μπορεί να είναι το θέατρο και μια κατοικία ενός μεγάλεμπορου. Το πρώτο μπορεί να παράγει κέρδος, σε έναν θιασάρχη, αλλά το δεύτερο δεν μπορεί να αποφέρει παραπάνω στον ιδιοκτήτη του.

Συνεπώς, ο τελικός χώρος, θα είναι το προϊόν μας και μόνο διαδικασίας, κατά την οποία ο ίδιος παράχθηκε, ενώ σε μια άλλη θα μπορούσε να αποτελέσει το ενδιάμεσο έδαφος.



παράδειγμα 1 χωράφι σταφίδας <sup>εμπόριο προϊόντος</sup> αποθήκη <sup>ενοικίαση χώρου</sup> κατοικία 1

παράδειγμα 2 χωράφι σταφίδας <sup>εμπόριο προϊόντος</sup> αποθήκη <sup>ενοικίαση χώρου</sup> κατοικία 2

ενοικίαση κατοικίας |  
εξοχική κατοικία

Όσον αφορά στον μεταβολισμό και τη μετάβαση από το (α) στο (β) και εν τέλει στο (γ), τα συγκεντρωμένα κεφάλαια, επενδύονται, με σκοπό αφενός να καλυφθούν οι κοινωνικές ανάγκες (σε υγεία, παιδεία, πολιτισμό) ,και αφ' ετέρου για να δημιουργηθεί το «έδαφος» για νέες επενδύσεις. Οι έμποροι μεταπηδούν χαρακτηριστικά από το κλάδο της σταφίδας, στην ιδιοκτησία αστικών οικοπέδων (μάλιστα εγκαθίστανται στο κέντρο της πόλης - απολαμβάνοντας και όλες τις κοινωνικές παροχές σε κοντινή απόσταση). Οι εργάτες και όσοι κατέβηκαν από ορεινές περιοχές προς την αναζήτηση εργασίας, παραγκωνίζονται προς τα προάστια. Επομένως, συγκεκριμένα στην Πάτρα, εμφανίζεται τόσο η αντίφαση του κεφαλαίου-εργασίας αλλά και η κοινωνική της έκφραση, με τις διαστρωματώσεις. Με αυτά να λειτουργούν συμπληρωματικά, διαμορφώνεται η πόλη, όπου στο κέντρο εμφανίζονται τα νεοκλασικά, μεγαλοπρεπή κτίρια και στα προάστια, οι ευτελείς κατοικίες. Αυτά διακρίνονται σε μεγαλύτερο βαθμό στην Πάτρα, που αποτελεί το αστικό κέντρο της περιοχής και λιγότερο στις πόλεις δορυφόρους της (όπως στην περίπτωση του Πύργου), που αναπτύσσονται παράλληλα αλλά όχι στον ίδιο βαθμό.

101. βλ. Βουδρισλής, Ν., *Σημειώσεις στο Γεωγραφία και η διδασκαλία της στο δημοτικό σχολείο*, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Παιδαγωγικό Τμήμα Δημοτικής Εκπαίδευσης.

Οι πόλεις και η ύπαιθρος υπόκεινται σε μια βίαιη επέκταση από τη μία, όπως ακριβώς παρατηρείται και σε περιπτώσεις που η βιομηχανία είναι η κύρια οικονομική δραστηριότητα, και από την άλλη τα ιδιοκτησιακά καθεστώτα αλλάζουν. Ο τελικός χώρος, που παράχθηκε όμως από την αγροτική οικονομία και την προέκταση της, το εμπόριο, στη συγκεκριμένη περίπτωση, παρουσιάζει κύριες διαφορές από τις πόλεις της εκβιομηχάνισης. Σε αυτές, ο αστικός ιστός διακρίνεται σε ζώνες, από το κέντρο με τον υπερπληθυσμό και τη φτώχεια (κατώτερη τάξη), στην περιφέρεια με τη μεσαία τάξη και στις παρυφές της πόλης η ελίτ, με αποτέλεσμα η πορεία από το κέντρο της πόλης στην περιφέρεια, εκφράζεται με την αυξανόμενη κοινωνικοοικονομική θέση των κατοίκων. Αντίθετα, στην περίπτωση των πόλεων της σταφίδας, εμφανίζεται το ακριβώς αντίθετο. Υπάρχουν μεν τα προάστια και το κέντρο, που χωροθετούνται από την ίδια την αστική τάξη αλλά ακολουθείται ένα μοντέλο όπως αυτό των πόλεων του μεσαίωνα, όπου στα περίχωρα κατοικούσαν οι περιθωριοποιημένες κοινωνικές ομάδες, πιο κοντά ωστόσο, στον αστικό ιστό.<sup>101</sup> Κατά αυτόν τον τρόπο, επειδή ακριβώς οι τομείς της οικονομίας είναι διαφορετικοί και έχουν διαφορετικό χωρικό αποτόπωμα, η πόλη ακολουθεί αντίστοιχα την κατανομή των διαφόρων στοιχείων που την απαρτίζουν (κτίρια, κοινωνικές ομάδες, δίκτυα, εμπόριο, βιομηχανία κ.λπ.).



40. Παραλία Πατρών, περ. 1890



41. Μάντσεστερ, Αγγλία, περ. 1870



«(...) η πολιτική, νομική, φιλοσοφική, θρησκευτική και καλλιτεχνική ανάπτυξη στηρίζεται πάνω στην οικονομική εξέλιξη. Άλλες όμως επιδρούν η μία πάνω στην άλλη και πάνω στην οικονομική βάση, μα δε σημαίνει ότι η οικονομική κατάσταση είναι το μόνο ενεργητικό αίτιο και όλα τα άλλα παθητικό αποτέλεσμα. (...) Οι οικονομικές σχέσεις όσο γερή και αν είναι η επίδραση που ασκούν οι άλλες σχέσεις πολιτικής και ιδεολογικής φύσης, ωστόσο αυτές εξασκούν μια αποφασιστική επίδραση και αποτελούν το καθοδηγητικό νήμα για την κατανόηση ολόκληρου του Συστήματος (...)»<sup>102</sup>

*Marx-Engels, Correspondence, Moscou 1980, επιστολή αρ. 243, στον A.J.Bloch, 21-22 Σεπτ. 1890, σελ. 440.*

Στη συζήτηση περί αρχιτεκτονικής, δεν μπορεί να απουσιάζει η πόλη, η οικονομία, η πολιτική θεωρία, η φιλοσοφία. Το ζήτημα στο πλαίσιο που τέθηκε δεν ήταν η ερμηνεία της μορφής της αρχιτεκτονικής, αλλά η διερεύνηση της προέλευσης του τελικού χώρου, της αφετηρίας και του αποτελέσματος. Η αρχιτεκτονική, όπως και όλες οι τέχνες, ανήκει στο εποικοδόμημα<sup>103</sup> και συνεπώς εξαρτάται από το επίπεδο της υλικής παραγωγής και τις γενικότερες κοινωνικές και οικονομικές συνθήκες κάθε εποχής. Κατά αυτόν τον τρόπο οι ορισμοί που εντοπίζονται, εμφανίζουν αυτή τη σύνδεση ενός προϊόντος με τη δημιουργία της πόλης και εν τέλει την αρχιτεκτονική, αφού προϋπόθεση για τη δημιουργία του τελικού χώρου, είναι ο μεταβολισμός των αρχικών-ακαλλιέργητων εδαφών σε καλλιεργημένα. Δηλαδή από τη σταφίδα, εν προκειμένω, στο «κτισμένο» περιβάλλον των περιοχών της βορειοδυτικής Πελοποννήσου.

103. Βάση είναι οι σχέσεις στην παραγωγή και εποικοδόμημα είναι οι θεσμοί, οι ιδέες, οι οργανώσεις και οι μηχανισμοί που εξυπηρετούν τη βάση. Οι ηθικές, πολιτικές, φιλοσοφικές απόψεις κάθε εποχής αντιστοιχούν στη βάση του κοινωνικού συστήματος μέσα στο οποίο λειτουργεί. Κάθε κοινωνικό σύστημα έχει δική του βάση και ένα εποικοδόμημα που αντιστοιχεί σ' αυτή τη βάση. Οι αλλαγές που πραγματοποιούνται στη βάση ενός κοινωνικού συστήματος κατά την εξέλιξή του οδηγούν σε αλλαγές και στο εποικοδόμημά της. Ταυτόχρονα όμως το εποικοδόμημα επιδρά πάνω στη βάση και τη διαμορφώνει.

βλ. Marx K., *Κριτική της Εγγελιανής φιλοσοφίας του Κράτους και του Δικαίου*, Παπαζησης, Αθήνα, 1978. του ίδιου: *Κριτική της Πολιτικής Οικονομίας*, Θεμέλιο, Αθήνα, 1978.

“Αν όλες οι τέχνες περιορίζονται κατά κάποιο τρόπο από τα μέσα παραγωγής και αναπαραγωγής τους, αυτό ισχύει διπλά στην περίπτωση της αρχιτεκτονικής, που καθορίζεται όχι μόνο από τις δικές της τεχνικές μεθόδους, αλλά και από παραγωγικές δυνάμεις που βρίσκονται έξω από αυτή.”<sup>104</sup>

Frampton K. [1981], *Μοντέρνα Αρχιτεκτονική. Ιστορία και κριτική, τίτλος προτοτόπου: Modern Architecture. A critical history*, Thames and Hudson Ltd, μτφρ. Ανδρουλάκης Θ.- Παγκάλου Μ., Αθήνα, 1999, εκδ. Θεμέλιο, σελ. 19.



93

42. Σιδηροδρομική γραμμή Πύργου-Κατακόλου

# Βιβλιογραφία

- 1.Αγριαντόνη Χ., *Οι απαρχές της εκβιομηχάνισης στην Ελλάδα τον 19ο αιώνα*, Ιστορικό Αρχείο-Εμπορική τράπεζα της Ελλάδος, Αθήνα, 1986.
- 2.Ανδρουλιδάκης, Κώστας, *Οι σιδηρόδρομοι της Πελοποννήσου 1882 - 1962*, Μουσείο Φωτογραφίας “Χρήστος Καλεμεkerής” Δήμου Καλαμαριάς, Θεσσαλονίκη, 2003.
- 3.Αρώνη-Τσίγλη Κ., *Το Σταφιδικό Ζήτημα και οι Κοινωνικοί Αγώνες*, Παπαζήση, Αθήνα, 1999.
- 4.Βεργόπουλος Κ., *Το Αγροτικό ζήτημα στην Ελλάδα, -Η κοινωνική ενσωμάτωση της γεωργίας*, Εξάντας, Αθήνα, 1975.
- 5.Δάβος Β., *Στον Πύργο και στην Ηλεία του 1821-1930*, εκδ. εφ. Πατρίς, Πύργος, 1983.
- 6.Ένγκελς, Φρ., *Η κατάσταση της εργατικής τάξης στην Αγγλία*. (Εισαγωγικό σημείωμα Ε.Ι. Hobsbawm, μετάφραση Λ. Αποστόλου), μέρος Α΄, Άπαντα, τ. 2, Μπάϋρον, 1974.
- 7.Ευελπίδης Χρ., *Γεωργική έρευνα του νομού Αχαΐοήλιδος*, “Τύπος”, Αθήνα, 1919.
- 8.Καλαφάτης Θ., *“Όψεις του σταφιδικού ζητήματος στα βενετοκρατούμενα Επτάνησα”*, Τα Ιστορικά, τεύχος αρ.5, Ιούνιος 1986.
- 9.Καλαφάτης, Θανάσης, *Αγροτική πίστη και οικονομικός μετασχηματισμός στη Β. Πελοπόννησο*, τόμος Α΄, Μ.Ι.Ε.Τ., Αθήνα, 1990 .
- 10.Καρδαμίτση-Αδάμη, Μ., *Ερνστ Τσίλλερ 1837-1923*, Η τέχνη του κλασικού, 2006.
- 11.Κίζης Γ., *Στους σταθμούς και τις γέφυρες* (άρθρο), ένθετο περιοδικό Επτά Ημέρες, εφημερίδα Καθημερινή, Αθήνα, 15/10/1995.
- 12.Κοκκοβίκα Κ., *Η Πάτρα και το λιμάνι της, 1828 – 1945*, έκδοση Λιμενικού Ταμείου Πατρών, Πάτρα, 2001.
- 13.Κορύλλος, Χρήστος, *Χωρογραφία της Ελλάδος*, Α΄ Νομός Αχαΐας, Αθήνα 1903.
- 14.Κουνάβη Ν., *Η καλλιέργεια της σταφίδας στην Αιγιαλεία*,

Τ.Ε.Ι Μεσολογγίου, Τμήμα Μηχανολογίας και Υδάτινων Πόρων, 2010.

15.Κουτρουβίδης, Σ., *Κοινωνική κυριαρχία και έγχειες σχέσεις στον νομό Αχαΐοηλίδος τον 19ο αιώνα : οικονομικές και πολιτιστικές διαστάσεις*, Πανεπιστήμιο Κρήτης, Τμήμα Ιστορίας και Αρχαιολογίας, Τόμος 1ος, Ρέθυμνο, 2008.

16.Κωτσάκης Δ., *Η γαιοπρόσοδος σαν στοιχείο της οικονομικής λειτουργίας του χώρου* (Μελέτη στη θεωρία της αξίας του Μαρξ). διδ. διατριβή, ΑΠΘ, 1987.

17.Λένιν, Β. Ι., *Χαρακτηρισμός του οικονομικού ρομαντισμού*, Άπαντα, τ. 2.

18.Λεφέβρ, Α., *Μια σκέψη που έγινε κόσμος (Πρέπει να εγκαταλείψουμε τον Μαρξ;)*. (Μετάφραση Ε. Κορομηλά), Κένταυρος, 1987.

19.Μαργαρίτης, Γ., *Θέματα Νεοελληνικής Ιστορίας* (Γ Λυκείου Ανθρωπιστικών Σπουδών), ενότητα Α: Από την αγροτική οικονομία στην αστικοποίηση, κεφάλαιο Β: Η Ελληνική οικονομία κατά τον 19ο αιώνα, μ.7: Τα δημόσια έργα, Ινστιτούτο Τεχνολογίας Υπολογιστών & Εκδόσεων «Διόφαντος».

20.Μαρξ, Κ., Ένγκελς, Φ., *Το Μανιφέστο του Κομμουνιστικού Κόμματος*. (Εισαγωγή: Eric Hobsbawm, μετάφραση Γ. Κόττης, μετάφραση εισαγωγής Β. Καπετανγιάννης), Θεμέλιο, 2004.

21.Μαρξ, Κ. - Ένγκελς Φ., *Η εξέλιξη του σοσιαλισμού από ουτοπία σε επιστήμη*, Έργα, τ. 19.

22.Μαρξ, Κ., *Το κεφάλαιο*, Τόμος 1ος, Σύγχρονη Εποχή, 2002.

23.Μονιούδη-Γαβαλά, Δ., *Πολεοδομία στο Ελληνικό κράτος 1833-1900*, εκδ. Έκδοση Τμήματος Διαχείρισης Πολιτισμικού Περιβάλλοντος και Νέων Τεχνολογιών του Πανεπιστημίου Δυτικής Ελλάδας, Αγρίνιο, 2012.

24.Μούλιας, Χ., *Το Λιμάνι της σταφίδας, Πάτρα 1828-1900*, Πάτρα, 2000.

25.Μπακουνάκης, Ν., *Πάτρα 1828-1860 - μια ελληνική πρωτεύουσα στον 19ο αιώνα*, Καστανιώτης, Αθήνα, 1995

26.Μπούκας, Μ., *Οδηγός εμπορικός, γεωγραφικός και ιστορικός των πλείστων κυριωτέρων πόλεων της Ελλάδος του έτους 1875*, Αθήνα, 1875.

27. Ξυνομήτης, Κ., Αρχιτεκτονική φυσιογνωμία του Αιγίου, Αθήνα, 2013.
28. Παπαδάτου-Γιαννοπούλου, Χ., Ο Σταμάτης Βούλγαρης και η ανάπτυξη των Πατρών στα νεώτερα χρόνια (άρθρο), Τεχνικά Θέματα, Τμήμα Δυτικής Ελλάδας, Τ.Ε.Ε, τεύχος 33, Φεβρουάριος 1998.
29. Πιζανίας, Π., Μηταφάνης, Γ. Ν., Κίνηση των τιμών στην Ελλάδα ιθ' -αρχές κ' αιώνα, τόμος β', Αθήνα, 1991.
30. Πιζανίας Π., Η οικονομική ιστορία της ελληνικής σταφίδας, 1851-1912, Ίδρυμα έρευνας και παιδείας της Εμπορικής τράπεζας της Ελλάδος, Αθήνα, 1988.
31. Πιπίνης Κ., Οδοιπορικό στους ελληνικούς σιδηροδρομικούς σταθμούς, περιοδικό Αρχιτέκτονες, εκδ. ΣΑΔΑΣ-Π.Ε.Α, τεύχος 51-περίοδος Β, Αθήνα, Μάιος/ Ιούνιος 2005.
32. Πλουμίδης, Σ. Γ., Πρακτικά Α' Συνεδρίου 'Επτανησιακού Πολιτισμού': Κοινωνία, Οικονομία και Πολιτισμός στα Επτάνησα (1386-1864), Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων, Επιστημονική Επετηρίς Φιλοσοφικής Σχολής, Δωδώνη: παράρτημα αρ.4, 1974, Ιωάννινα.
33. Σκουτέρης Κ., Δημοτική Αγορά Πύργου, Ιωάννινα, 2018.
34. Σταματόπουλος Β., Μελέτη, κατασκευή και λειτουργία, έμμεσου ηλιακού ξηραντηρίου, για την αποξήρανση σταφίδας στη περιοχή του Αιγίου, Πανεπιστήμιο Πατρών, Πάτρα, 2006.
35. Σταυρακάκης, Μ., Σταφιδοποιία, έκδοση Γεωπονικού Πανεπιστημίου, Αθήνα 1986.
36. Σταυρόπουλου, Α. , Ιστορία της Πόλεως Αιγίου, Κουλουμπή, Πάτρα, 1954
37. Ψυχογιού, Ε., Λεχαινά, "Ο τόπος, τα σπίτια", Λεχαινά, 1987
38. Τραμπαδώρος, Ι. Δ., Το σταφιδικό ζήτημα: το χρονικό της κρίσης και οι συνέπειές της, εκδ. Λύχνος, Αθήνα, 2012.
39. Χαστάογλου Β., Η σχέση πόλης υπαίθρου στον Γκράμσι (μια απογραφή των κυριότερων θεμάτων). Πόλη και Περιφέρεια, 1982.
40. Frampton Κ. [1981], Μοντέρνα Αρχιτεκτονική. Ιστορία και κριτική, τίτλος πρωτοτύπου: Modern Architecture. A critical history, Thames and Hudson Ltd, μτφρ. Ανδρουλάκης



Θ.- Παγκάλου Μ., Αθήνα ,1999, εκδ. Θεμέλιο.

41.Franghiadis A., Peasant Agriculture and Export Trade: Currant Viticulture in Southern Greece, 1830-1893, (αδ. διδ. διατ.), Φλωρεντία 1990 .

42.Franghiadis, A., Reforme agraire et developement de la propriete individuelle en Grece au XIX siecle. La distribution des domaines Nationaux 1871-1887, (επιμ.) Stuart Woolf, Espaces et Familles dans l' Europe du Sud a l' age moderne, Paris, 1993.

43.Kasaba, R., Keyder, C., Tabak, F., Eastern Mediterranean Port Cities and Their Bourgeoisies: Merchants, Political Projects and Nations-States, Review, v. 10, Καλοκαίρι 1980.

44. Marx-Engels, Correspondence, Moscou 1980, επιστολή αρ. 243, στον Α.Ι. Bloch, 21-22 Σεπτ. 1890.

45.Rubin, I. I. , Ιστορία Οικονομικών Θεωριών, Αθήνα, Κριτική, 1994.

Άλλα:

46.ΙΑΕΤΕ, Παραχωρητήρια εθνικών γαιών του νόμου της προικοδότησης (1835), Υλικό του Ελεγκτικού Συνεδρίου, 1835-1910.

47.εφ. Φορολογούμενος, φφ. 718/2.12.1888 και 719/9.12.1888.

48.Συλλογικό έργο, Πάτρα 1880-1920, Οικονομία, κοινωνία, πολιτισμός. Η εικόνα της πόλης την όμορφη εποχή, ερευνητική εργασία

49.Ηλεία (Αγορά-Οικονομία-Ιστορία-Πολιτισμός): 1821-1935, Επιμελητήριο Ηλείας, Πύργος, 2016.

50.Συλλογικό έργο, Πρόγραμμα: Επιστημονική υποστήριξη νέων αγροτών της Γενικής Γραμματείας Νέας Γενιάς, Τ.Ε.Ι Μεσολογγίου, Τμήμα Μηχανολογίας και Υδάτινων Πόρων, Νοέμβριος 2011.

# Πίνακας Εικόνων

98

1. Τρυγητές σταφίδας, Τάσσος. Ξυλογραφία σε χαρτί, 41,5 x 60 εκ., 1953. Δωρεά Α. Τάσσου και Λουκίας Μαγγιάρου. Εθνική Πινακοθήκη.  
πηγή:<https://www.nationalgallery.gr/el/sulloges/collection/sulloges/trugos.html>
2. Το λιμάνι της Πάτρας κατά την περίοδο της εξαγωγής της σταφίδας, φωτογραφία εποχής.  
πηγή:<https://www.thebest.gr/article/453448->
3. Εργάτες χτίζουν μια σειρά από γερανογέφυρες, Λονδίνο, από τον Henry Flather, περίπου το 1861.
4. Σταφιδοπαραγωγοί, Ανδράγουστα Αιγίου, 1930.  
πηγή:[https://primarolia.com/corinthian\\_currant/product\\_history\\_culture/](https://primarolia.com/corinthian_currant/product_history_culture/)
5. Μουλάρια φορτωμένα με τσουβάλια σταφίδας κατά τον τρύγο.  
πηγή:<https://tempo24.news/eidisi/117478/i-kalliergeia-tis-stafidas-kai-i-dimioyrgia-ton-oikismon-sti-dyti-ki-ahaia-monadiko>
6. Τυπική εγκατάσταση για τη ξήρανση της σταφίδας (αποθήκη, “ισκιάδα”, αλώνια με σταφιδόπανα).  
πηγή:[https://nemertes.library.upatras.gr/jspui/bitstream/10889/1144/1/Nimertis\\_Stamatopoulos%28b%29.pdf](https://nemertes.library.upatras.gr/jspui/bitstream/10889/1144/1/Nimertis_Stamatopoulos%28b%29.pdf)
7. Από την κατασκευή κυματοθραύστη στο λιμάνι του Κατακόλου.  
πηγή:<https://odisseasm1.blogspot.com/2019/11/500-site.html?m=0>
8. Το υπερωκεάνιο “Σατούρνια”. Πλοίο που μετέφερε μετανάστες στην Αμερική.
9. Διαφήμιση πρακτόρων για το ταξίδι Πάτρα-Νέα Υόρκη.  
πηγή:<http://www.gousias.eu/?p=866>
10. Ζυγαριά στο λιμάνι της Πάτρας, περ. 1900. Λήψη: Έφορος του Μουσείου Νίκολσον, Γουίλιαμ Τζέι

Γουντγάουζ, μεταξύ 1890 και 1935.

πηγή: <https://www.thebest.gr/article/453448->

11. Ξυλοκιβώτια με σταφίδα, πριν την εκφόρτωση σε πλοία, περ. 1900. Λήψη: Έφορος του Μουσείου Νικόλσον, Γουίλιαμ Τζέι Γουντγάουζ, μεταξύ 1890 και 1935.

12. Το διώροφο, αρχοντικό μετόχι του κτηματία-σταφιδέμπορου Δ. Ανδρουτσόπουλου στο Καταράχι, στα Λεχαινά Ηλείας (φωτ. Ρωμύλος Παρίσης, 1983).

πηγή: <http://psychogiou.blogspot.com/2012/06/blog-post.html>

13. Μετόχι μεταξύ Καρδιακαυρίου-Νεοχωρίου, 1985.

(Καρδιακαύτι Ηλείας, 1985), φωτ. Ελένη Ψυχογιού, από το Ελένη Ψυχογιού, Λεχαινά. Ο τόπος, τα σπίτια, καλλιτεχνική επιμέλεια Σωσώς Κατσούφη-Σεβδαλή, εκ παραδρομής, Λεχαινά 1987.

πηγή: <http://psychogiou.blogspot.com/2012/06/blog-post.html>

14. Σταφιδάλωνο στου Μάχου, στο βάθος το μετόχι, 1985.

φωτ. Ελένη Ψυχογιού, από το Ελένη Ψυχογιού, Λεχαινά.

Ο τόπος, τα σπίτια, καλλιτεχνική επιμέλεια Σωσώς Κατσούφη-Σεβδαλή, εκ παραδρομής, Λεχαινά 1987.

πηγή: <http://psychogiou.blogspot.com/2012/06/blog-post.html>

15. Λιάσιμο σταφίδας στο αλώνι.

πηγή: <http://www.kolivas.de/archives/274939>

16. Σιδηροδρομικός σταθμός Λεχαινών.

πηγή: <https://sidirodromikanea.blogspot.com/>

17. Σταθμός Αρχαίας Ολυμπίας το 1896. φωτ. Γιώργος Νάθενας

πηγή: <https://all.gr/?p=66765>

18. Πύργος, πίσω από το σιδηροδρομικό σταθμό διακρίνεται το οινοποιείο της ΕΑΣ Ηλείας - Ολυμπίας, 1937.

19. Διάγραμμα δρομολογίων σιδηροδρομικής γραμμής Σ.Π.Α.Π. αρχ. The Restoration & Archiving Trust Piraeus, Athens & Peloponnese Railway.

πηγή: <https://www.gwrarchive.org/site/sitel2pg/Greece/spap/spap.php>

20. Καρτ Ποσταλ του λιμένα της Πάτρας. Διαδικτυακή συλλ. Λίζας Κουτσαπλή. εκδ. Βαριαντζάς Χρ.

πηγή: <https://www.mixanitouxronou.com.cy/i-istoria-mias-fotografias/poso-orees-itan-eparchiakes-polis-ti-dekaetia-tou-%CE%8450-deka-fotografies-apo-tin-elladapou-katedafistike/>

21. Φωτογραφία εποχής, ανοιχτά του λιμένα Πατρών.
22. Το σταφιδεργαστάσιο Barry.  
πηγή: <https://explore.patras.gr/listing/raisin-storage-barry/>
23. Σταφιδαποθήκη στο μέτωπο του λιμανιού του Αιγίου. (Ανδρέα Πετρόπουλου). από το Ξυνομπίτης, Κ., Αρχιτεκτονική φυσιογνωμία του Αιγίου, Αθήνα, 2013.  
πηγή: <https://docplayer.gr/2926446-Sholi-tehnologikon-efarmogon-stef-tmima-politikon-domikon-ergon-ptyhiaki-ergasia-i-arhitektoniki-fysiognomia-toy-aigioy-a.html>
24. Σταφιδαποθήκη στο μέτωπο του λιμανιού του Αιγίου. (Μιλτιάδη Μαθιά). από το Ξυνομπίτης, Κ., Αρχιτεκτονική φυσιογνωμία του Αιγίου, Αθήνα, 2013.  
πηγή: <https://docplayer.gr/2926446-Sholi-tehnologikon-efarmogon-stef-tmima-politikon-domikon-ergon-ptyhiaki-ergasia-i-arhitektoniki-fysiognomia-toy-aigioy-a.html>
25. Πάτρα, άποψη προς το Παναχαϊκό.  
πηγή: <https://www.thebest.gr/article/353143>
26. Οικογένεια στο νερόμυλό της, περίχωρα Πατρών.  
Αρχείο δήμου Πατρέων.
27. Υδραγωγείο στη Νέα Πηγή, Πατρών. Φωτ. αρχείο Δ. Γ. Λύρα.  
πηγή: [https://lyrasi.blogspot.com/2012/07/blog-post\\_06.html?m=1](https://lyrasi.blogspot.com/2012/07/blog-post_06.html?m=1)
28. Πολεοδομικό σχέδιο Πατρών, Σταμάτης Βούλγαρης, 1828. Αρχείο ΥΠΕΚΑ.  
πηγή: <https://tempo24.news/eidisi/200066/dimotiki-pinakothiki-patron-harton-mnimes-patra-1831-1943>
29. Μαρκάτο, Πάτρα. Φωτ. αρχείο Δ. Γ. Λύρα.  
πηγή: [https://lyrasi.blogspot.com/2012/07/blog-post\\_06.html?m=1](https://lyrasi.blogspot.com/2012/07/blog-post_06.html?m=1)
30. Δημοτικό Θέατρο Πατρών «Απόλλων», κύρια όψη, 1872. από το Kassimati M (2010) Ερνέστος Τσίλλερ, αρχιτέκτων (1837-1923) (Ernest Ziller, architect (1837-1923). Athens: National Gallery and Alexander Soutzos Museum Publications, σελ. 97.  
πηγή: [https://jaas.science-line.com/attachments/article/14/J%20Art%20Arch%20Stud.%202\(2\)%2005-10.pdf](https://jaas.science-line.com/attachments/article/14/J%20Art%20Arch%20Stud.%202(2)%2005-10.pdf)
31. Η πλατεία Βασ. Γεωργίου. Εκδ. Ελληνικής ταχυδρομικής υπηρεσίας.  
πηγή: <https://patratv.gr/index.php/features/61-πάτρα-δυτ-ελλάδα/50728-η-πλατεία-γεωργίου-έχει-την-δική-της-ιστορία-απο-το-τότε-στο-σήμερα>

- 32.Εξοχή Ιτέας, Πάτρα. Εκδ. Α. Πάσχας  
πηγή:<https://docplayer.gr/39691391-Ptyhiaki-ergasia-ta-neoklasika-spitia-tis-patras.html>
- 33.Εξοχή Τσαούση, Πάτρα.
- 34.Η έπαυλη Μπίρκφελδ, 1906. Εκδ. Α. Πάσχας  
πηγή:<https://docplayer.gr/39691391-Ptyhiaki-ergasia-ta-neoklasika-spitia-tis-patras.html>
- 35.Σχέδιο της όψης του Ναού της Φανερωμένης,  
Ε.Τσίλλερ. Ναός Φανερωμένης, Αίγιο. Δυτική όψη, 1890.  
Μελάνι σε χαρτί, 45 x 46 εκ., Συλλ. Εθνικής Πινακοθήκης.  
πηγή:<https://www.nationalgallery.gr/el/sulloges/collection/sulloges/naos-phaneromenis--aigio--dutiki-opsi-1.html>
- 36.Λιμάνι Αιγίου στα τέλη του 18ου αιώνα  
πηγή:[https://primarolia.com/corinthian\\_currant/product\\_history\\_culture/](https://primarolia.com/corinthian_currant/product_history_culture/)
- 37.Οδός Ερμού, Πύργος, 1896.  
πηγή:<https://www.kringla.nu/kringla/objekt?text=Grekland&filter=thumbnailExists%3Dj&sid=6&referens=LSH%2Fobjects%2F9868&fbclid=IwAR1vQoPql-bhwGu1ilUMznrnhOScqEZfORBZIEqG9Z-F7-yYzf-pk07en7U00>
- 38.Πύργος, 1908. Εκδ.Τερζόπουλος, Μ. Πύργος  
Ηλείας, Πάλλης και Κοτζιάς (Pallis & Cotzias) Αθήνα. Ψηφ.  
Συλλ. ΕΛΙΑ  
πηγή:[http://archives.elia.org.gr:8080/LSelia/images\\_View/CP.CPS.CPSPAL2.195.JPG](http://archives.elia.org.gr:8080/LSelia/images_View/CP.CPS.CPSPAL2.195.JPG)
- 39.Συγκέντρωση κατοίκων στην αγορά, Φιγαλεία, 1880.
- 40.Καρτ Ποσταλ του λιμένα της Πάτρας. εκδ. Βαριαντζάς Χρ.  
πηγή: <http://2gym-patras.ach.sch.gr/to-limani-ke-i-ikonomia-tou/>
41. Μάντσεστερ, Αγγλία, περ. 1870  
πηγή: <https://municipaldreams.wordpress.com/2014/02/18/municipal-housing-in-manchester-before-1914-improving-the-unwholesome-dwellings-and-surroundings-of-the-people/>
- 42.Σιδηροδρομική γραμμή Πύργου-Κατακόλου.  
Προσωπική συλλογή του συγγραφέα.

Δεν υπάρχει πλέον περιβάλλον, το οποίο η ανθρώπινη δραστηριότητα δεν μπορεί να επηρεάσει. Ο χώρος στον οποίο δραστηριοποιείται ο άνθρωπος, χαρακτηρίζεται από τη μεταβολή του, από κάτι που έμοιαζε με φύση, σε κάτι που αξιοποιείται άμεσα ή έμμεσα στη συνέχιση της ζωής πάνω στη γη.

Στην Ελλάδα, ένα κράτος στο οποίο από την αφετηρία του η οικονομία βασίστηκε στον πρωτογενή τομέα, η εξημέρωση της φύσης της προβιομηχανικής περιόδου εκφράστηκε με διάφορους τρόπους. Η αγροτική παραγωγή, κύριο όχημα της ανάπτυξης, την καθόρισε και εκκίνησε τις μεταβολές του χώρου.

Έναν από τους στυλοβάτες της αγροτικής παραγωγής αποτέλεσε η κορινθιακή σταφίδα, εξαγωγικό προϊόν, στο οποίο το κράτος, αλλά και όλα τα κοινωνικά στρώματα έδωσαν ιδιαίτερα μεγάλο βάρος. Για τις ανάγκες της αξιοποίησης του προϊόντος και την κερδοφορία, ήταν απαραίτητο να πραγματοποιηθούν μια σειρά από υποδομές που εξυπηρέτησαν την παραγωγή και το εμποριό του στις περιοχές που το παρήγαγαν. Κατ'αυτόν τον τρόπο, η βορειοδυτική Πελοπόννησος, που ήταν ένα από τα ήδη ανεπτυγμένα τμήματα του νεοσύστατου κράτους αλλά και από τα λίγα εδάφη του, ήταν η περιοχή όπου όλες αυτές οι υποδομές, που λειτούργησαν ενισχυτικά ως προς την διεύρυνση του επικερδούς χαρακτήρα της σταφιδοπαραγωγής, θα τοποθετούνταν.

Στην ερευνητική εργασία παρουσιάζεται, πως αυτή η σημαντική οικονομική δραστηριότητα, λειτούργησε σαν καταλύτης για την παραγωγή του χώρου, σε επίπεδο πόλης και υπαίθρου, και πως οδικά, σιδηροδρομικά, θαλάσσια δίκτυα, υποδομές που σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με την παραγωγή του προϊόντος, αλλά και υποδομές που απορρέουν από την αξιοποίηση των κερδών από την εξαγωγή του, που τοποθετήθηκαν στον χώρο και εν τέλει τον μετέβαλλαν.