

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΠΑΤΡΩΝ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΩΝ ΠΑΤΡΩΝ



Άποψη της κεντρικής πλατείας της Πάτρας, Πλατεία Γεωργίου

ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ

ΚΑΛΟΓΡΙΔΟΥ ΜΑΡΙΑ

ΣΑΡΑΜΠΕΛΑ ΝΙΚΟΥΛΑ

ΤΣΟΥΚΑΛΑ ΜΥΡΣΙΝΗ

ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΣΩΤΗΡΙΟΣ

ΠΑΤΡΑ 2012

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Αντικείμενο αυτής της εργασίας είναι η οικονομική αναδρομή της πόλης των Πατρών. Η Πάτρα είναι η πρωτεύουσα του νομού Αχαΐας, της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας και το μεγαλύτερο αστικό κέντρο και λιμένας της Πελοποννήσου. Η δημοτική ενότητα της Πάτρας, που αντιστοιχεί στην κυρίως πόλη, έχει πληθυσμό σύμφωνα με την απογραφή του έτους 2011, 310.580 κατοίκους. Ο νέος Δήμος Πατρέων, σύμφωνα με το πρόγραμμα Καλλικράτης, έχει πληθυσμό 214.580 κατοίκους και αποτελεί τον τρίτο μεγαλύτερο δήμο της χώρας. Το πολεοδομικό συγκρότημα της Πάτρας είναι το τρίτο μεγαλύτερο σε πληθυσμό της Ελλάδας, μετά της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης. Η Πάτρα είναι το μεγαλύτερο οικονομικό, εμπορικό και πολιτιστικό κέντρο της Πελοποννήσου και της Δυτικής Ελλάδας. Κατά την διάρκεια των τεσσάρων χιλιάδων ετών της ιστορίας της και ειδικότερα στην Ρωμαϊκή περίοδο, η Πάτρα αποτέλεσε κοσμοπολίτικο κέντρο της Μεσογείου, ενώ σύμφωνα με την χριστιανική παράδοση είναι ο τόπος του μαρτυρίου του Αγίου Ανδρέα. Αποκαλείται Πύλη της Ελλάδας προς την Δύση, καθώς είναι διεθνές εμπορικό κέντρο, μεγάλο λιμάνι και κομβικό σημείο για το εμπόριο και την επικοινωνία με την Ιταλία και την Ευρωπαϊκή Δύση.

Η πόλη διαθέτει τρία πανεπιστήμια (το Ανώτερο Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα, το Πανεπιστήμιο Πατρών και το Ανοικτό Πανεπιστήμιο Πατρών) και συνδεδεμένα με αυτά ερευνητικά ινστιτούτα, που την καθιστούν επιστημονικό κέντρο με σημαντικές επιδόσεις στην τεχνική εκπαίδευση.

Η γέφυρα Ρίου Αντιρίου συνδέει το προάστιο της Πάτρας Ρίο, με το Αντίρριο, ενώνοντας την Πελοπόννησο με την Στερεά Ελλάδα. Επιπλέον η πόλη είναι πολύ γνωστή για το καρναβάλι, που είναι γνωστό ως το Πατρινό Καρναβάλι, με χαρακτηριστικά γνωρίσματά του τα σατιρικά άρματα και τους θεματικούς χορούς κατά την διάρκεια της μεγάλης παρέλασης. Η τοπική πολιτιστική σκηνή ξεχωρίζει στις θεατρικές και στις πλαστικές τέχνες και την σύγχρονη αστική λογοτεχνία. Η πόλη της Πάτρας ήταν η πολιτιστική πρωτεύουσα της ευρώπης του 2006.

Η Πάτρα βρίσκεται 216 χιλιόμετρα δυτικά της Αθήνας στα βορειοδυτικά παράλια της Πελοποννήσου, στους πρόποδες του Παναχαϊκού όρους και βρέχεται από τον Πατραϊκό κόλπο, ο οποίος στην ουσία είναι μια εγκόλπωση του Ιονίου πελάγους. Η περιοχή έχει ευχάριστο μεσογειακό κλίμα με σχετικά δροσερά, αλλά υγρά καλοκαίρια και πολύ ήπιους χειμώνες.

Η Πάτρα έχει μακρά παράδοση στα πολιτικά πράγματα της χώρας, έχοντας αναδείξει τον μεγαλύτερο αριθμό Πρωθυπουργών στην ελληνική ιστορία: η οικογένεια Ζαΐμη, ο Δημήτριος Γούναρης, ο Παναγιώτης Κανελλόπουλος και η οικογένεια Παπανδρέου είναι μερικά γνωστά παραδείγματα.

Με την ολοκλήρωση της εργασίας αυτής,θα θέλα να εκφράσουμε τις ευχαριστίες μας προς τον καθηγητή μας κο Οικονόμου Σωτήριο, για την αμέριστη συμπαράσταση και βοήθεια που μας παρείχε καθόλη την διάρκεια σύλλογής στοιχείων και πληροφοριών, επεξεργασίας και συγγραφής τους, καθώς επίσης και για τα εύστοχα σχόλιά του και την σωστή καθοδήγησή του κατά την εκπόνηση της παρούσας εργασίας.

Επίσης θεωρούμε πως η συγγραφή της παρούσας εργασίας μας βοήθησε στο να γνωρίσουμε βαθύτερα την πόλη που περάσαμε τα φοιτητικά μας χρόνια, ανακαλύπτοντας στοιχεία και πτυχές της πόλης αυτής που μέχρι πρότινος ελάχιστα και μόνο επιφανειακά γνωρίζαμε.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Την παρούσα εργασία θα θέλαμε να την έχουμε στο νου μας κυρίως ως εξιστόρηση της αναδρομής της πόλης των Πατρών και ως εξερεύνηση και ανασκαφή των σημαντικότερων οικονομικών και μη γεγονότων που με το πέρασμα των ετών την οδήγησαν στο να είναι ο τρίτος μεγαλύτερος δήμος της χώρας καθώς και η πρωτεύουσα της Πελοποννήσου. Προσπαθήσαμε λοιπόν να κάνουμε την αναδρομή στην ιστορία της πόλης έχοντας ως αφετηρία την ημερομηνία σταθμό της, δηλαδή την ημέρα της ίδρυσής της, και παρατηρώντας όλα τα οικονομικά γεγονότα που με το πέρασμα των αιώνων συνέβησαν και σημάδεψαν την πόλη αυτή, να φτάσουμε στο «σήμερα», παρουσιάζοντας την σημερινή οικονομική εικόνα της .

Η συγκεκριμένη εργασία πραγματεύεται τους σημαντικότερους οικονομικούς σταθμούς στην ιστορία της Πάτρας και στο πρώτο κεφάλαιο διαβάζουμε την ιστορία της πόλης κατά την αρχαία Ελληνική και Βυζαντινή εποχή.

Προχωρώντας την μελέτη ο αναγνώστης, μπορεί να βρει πληροφορίες για την εποχή της Τουρκοκρατίας καθώς για την εποχή της απελευθέρωσης.

Πιο κάτω συναντάμε την εξέλιξη της Πάτρας κατά την διάρκεια των δύο παγκοσμίων πολέμων και συνεχίζοντας την ιστορική αναδρομή φτάνουμε στην καταγραφή των οικονομικών γεγονότων μεταπολικά αλλά και μέχρι την σημερινή εποχή.

Θεωρήσαμε απαραίτητο να σταθούμε και να δώσουμε την προσοχή μας στα οικονομικά συμβάντα- στοιχεία σταθμούς της εξέλιξης της πόλης με το πέρασμα των αιώνων, μερικά από τα οποία είναι το εμπόριο της σταφίδας, η κλωστοϋφαντουργία, το λιμάνι, η εξέλιξη της βιομηχανίας, η επίτευξη του σημαντικού έργου της γέφυρας Ρίου – Αντιρίου.

Στην κατακλείδα της εργασίας μας παρουσιάζουμε την σημερινή Πάτρα και ποια είναι η εικόνα και κατά πόσο έχει, δυστυχώς επηρεαστεί από το άσχημο φαινόμενο της οικονομικής κρίσης.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Πρόλογος	1
Περίληψη	3
Περιεχόμενα	4
Εισαγωγή.....	8

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο : Η ΠΑΤΡΑ ΣΤΗΝ ΑΡΧΑΙΑ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΤΟ ΒΥΖΑΝΤΙΟ

1.1 Πως πήρε το όνομά της.....	11
1.2 Ιστορική αναδρομή των πρώτων χρόνων	11
1.3 Α' Αχαϊκή Συμπολιτεία	12
1.4 Η Αχαΐα στην απομόνωση	13
1.5 Β' Αχαϊκή Συμπολιτεία.....	13
1.6 Ρωμαϊκή εποχή	14
1.6.1 Ρωμαϊκή γέφυρα	14
1.6.2 Ρωμαϊκό υδραγωγείο	15
1.6.3 Ρωμαϊκό ωδείο	15
1.7 Βυζαντινή περίοδος.....	16
1.7.1 Η πρωτοβυζαντινή πόλη.....	16
1.7.2 Η ανάπτυξη της μεταξουργίας στην Αχαΐα.....	17
1.8 Φραγκοκρατία.....	18
1.9 Άλωση της Κωνσταντινούπολης (1453 μ.Χ.).....	18
1.10 Το λιμάνι της Πάτρας	19
1.10.1 Το λιμάνι στους αρχαίους χρόνους και μέχρι το τέλος της Τουρκοκρατίας	19

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο : ΤΟΥΡΚΟΚΡΑΤΙΑ ΚΑΙ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ

2.1 Η περίοδος της Τουρκοκρατίας	21
2.1.1 Επιβαλλόμενοι φόροι επί Τουρκοκρατίας.....	22
2.2 Το ξεκίνημα της επανάστασης.....	26

2.3 Η απελευθέρωση από τον Τουρκικό ζυγό	27
--	----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο : ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΕΩΣ Α΄ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΟΛΕΜΟ

3.1 Τα πρώτα χρόνια μετά την απελευθέρωση	28
3.2 Η Πάτρα πρωτεύουσα της σταφίδας	30
3.3 Κοινωνικές ομάδες και επαγγέλματα.....	32
3.3.1 Η γεωγραφική προέλευση	33
3.4 Το λιμάνι της Πάτρας μετά την απελευθέρωση – Κατασκευή του λιμένα Πατρών	37
3.5 Το καρναβάλι της Πάτρας τον 19 ^ο αιώνα	38

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο : Η ΠΑΤΡΑ ΣΤΟΝ 20^ο ΑΙΩΝΑ

4.1 Τα σημαντικότερα γεγονότα του 20 ^{ου} αιώνα	40
4.2 Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος	41
4.3 Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος	42
4.4 Η Πάτρα Μεταπολεμικά	43
4.4.1 Ιερός ναός Αγίου Ανδρέα	44
4.4.2 Πανεπιστήμια της πόλης.....	46
4.5 Η κλωστοϋφαντουργία στην Πάτρα τον 20 ^ο αιώνα	49
4.5.1 Κρητικός Χ.Γ. ΑΕ	52
4.6 Το λιμάνι της Πάτρας κατά τον 20 ^ο αιώνα	52
4.6.1 Συνέχιση των λιμενικών Έργων\	52
4.7 Το καρναβάλι της Πάτρας στον 20 ^ο αιώνα	53

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο : ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

5.1 Η βιομηχανία της Πάτρας	57
5.2 Ιστορική αναδρομή των σημαντικότερων βιομηχανιών της Πάτρας	60
5.2.1 Πατραϊκή εμποροβιομηχανική και Πειραιϊκή – Πατραϊκή ΑΕ	60
5.2.2 Χαρτοποιία Ε.Γ.Λαδοπούλου «ΕΓΛ»	62
5.2.3 Γουσταύος Κλάους ανώνυμος οινοποιητική εταιρεία «Αχαΐα»	63
5.2.4 Μύλοι Αγίου Γεωργίου ΑΕ	64

5.2.5 Βασίλειος Γ. Μαραγκόπουλος : εργοστάσια φανελοποιίας και πλεκτικής.....	65
5.2.6 ΒΕΣΟ : βιομηχανία ελαίων, σαπώνων, οίνων και οινοπνευμάτων	66
5.2.7 Μίσκο : Βιομηχανία Ζυμαρικών	67
5.2.8 PIRELLI Hellas AE : βιομηχανία παραγωγής ελαστικών	68
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο : Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ	
6.1 Η Πάτρα τα τελευταία χρόνια.....	70
6.1.1 Εμπόριο	70
6.1.2 Βιομηχανία	71
6.1.3 Υψηλές τεχνολογίες	71
6.1.4 Τομέας μεταφορών	72
6.2 Γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου	72
6.2.1 Το ιστορικό του έργου	73
6.2.2 Σύντομο ιστορικό.....	73
6.2.3 Σημασία της γέφυρας	75
6.2.4 Σημασία του έργου	76
6.2.5 Ωφέλειες από τη λειτουργία της γέφυρας	76
6.2.6 Ωφέλειες στη διάρκεια της κατασκευής.....	76
6.2.7 Οικονομικά χαρακτηριστικά του έργου	76
6.2.8 Δομή συμβατικών σχέσεων μεταξύ των συντελεστών του έργου.....	77
6.2.9 Ιδιαιτερότητες της γέφυρας	77
6.3 Το σύγχρονο λιμάνι της Πάτρας	78
6.4 Το καρναβάλι της Πάτρας τα τελευταία χρόνια	81
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7^ο : ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ – ΥΠΟΔΕΙΞΕΙΣ – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	
7.1 Γενικά συμπεράσματα	83
7.2 Η επίδραση του λιμένα στην Πάτρα	84
7.3 Παρατηρήσεις για τη γενικότερη οικονομία της πόλης	87
7.4 Η επίδραση της γέφυρας στην πόλη και τις γύρω περιοχές.....	89

7.5 Επίδραση της οικονομικής κρίσης στην Πάτρα	94
ΕΠΙΛΟΓΟΣ	95
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	97
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ.....	98

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η πόλη της Πάτρας βρίσκεται στα βορειοδυτικά παράλια της Πελοποννήσου, ανάμεσα στον Κορινθιακό και Πατραϊκό κόλπο. Χτισμένη σε στρατηγική θέση, παραθαλάσσια, με καλυμμένα τα νώτα της από το Παναχαϊκό όρος, και σε μικρή απόσταση από τις ακτές της Αιτωλοακαρνανίας πολύ κοντά στα Ιόνια νησιά και στο δρόμο προς την Ιταλία, η Πάτρα ήταν προικισμένη με όλες τις προϋποθέσεις για να παίζει ένα σημαντικό ρόλο στην ιστορία.

Μέχρι τις ανασκαφές η ιστορία της Πάτρας ήταν γνωστή μόνο μέσα από τη γραπτή παράδοση. Με βάση αυτή λοιπόν, η Πάτρα ιδρύθηκε από τους Αχαιούς της Σπάρτης, τον Πρευγένη και τον γιο του Πατρέα στο τέλος της Μυκηναϊκής εποχής.

Μετά την Μυκηναϊκή εποχή η Πάτρα λόγω του ότι γεωγραφικά ήταν απομακρυσμένη από τα μεγάλα αστικά κέντρα της εποχής, Αθήνα, Σπάρτη, Κόρινθο κλπ. δεν έπαιξε κανένα ουσιαστικό ρόλο στις πολιτικές εξελίξεις και στα μεγάλα γεγονότα που διαδραματίζονταν στην υπόλοιπη Ελλάδα. (π.χ δεν λαμβάνει μέρος στον Πελοποννησιακό πόλεμο, στους Περσικούς πολέμους κτλ).

Από το 280 π.Χ. και μετά τα πράγματα αλλάζουν και η πρωτοβουλία των κινήσεων μεταφέρεται στη Δυτική Αχαΐα. Πιο συγκεκριμένα μετά τη Ρωμαϊκή κατάκτηση της Ελλάδας το 146 π.Χ. και όταν κατακτήθηκε η Κόρινθος, η Πάτρα έρχεται στο προσκήνιο με την ίδρυση Ρωμαϊκής αποικίας από τον Αύγουστο.

Πολλά κενά στην ιστορία της πόλης καλύπτονται από τις ανασκαφές των σωστικών σε οικόπεδα. Από τα καινούργια στοιχεία που προκύπτουν η Πάτρα πρωτοκατοικείται την Πρωτοελλαδική περίοδο, δηλαδή την 3η χιλιετία π.Χ. και όχι στο τέλος της 2ης.

Τα αρχαία ίχνη βρέθηκαν στην περιοχή της σημερινής Αρόης με τη μορφή μικρού οικισμού. Στην επόμενη Μεσοελλαδική περίοδο, 1ο μισό της 2ης χιλιετίας π.Χ., ιδρύεται ένας ακόμα οικισμός στην περιοχή της.

Την μεγάλη όμως πρώτη ακμή της τη διέρχεται κατά την επόμενη Υστεροελλαδική ή Μυκηναϊκή περίοδο (1580-1100 π.Χ.). Τα πολλά μυκηναϊκά νεκροταφεία καθώς και οι οικισμοί που βρέθηκαν μέσα στην πόλη αλλά και γύρω από αυτή μαρτυρούν την αύξηση του πληθυσμού αλλά και γνωστοποιούν τις σχέσεις που είχαν με άλλες περιοχές.

Στο τέλος της Μυκηναϊκής εποχής, φαίνεται πως ο συνοικισμός της Πάτρας δεν είναι τίποτα άλλο παρά μία θρησκευτική ένωση και ίδρυση μιας κοινής λατρείας προς τιμή της Αρτέμιδος, ο ναός της οποίας θεωρείται πως βρίσκεται στην περιοχή του Βελβιτσίου.

Η ακρόπολη της αρχαίας Πάτρας (μυκηναϊκή και κλασσική) βρίσκεται κάτω από το μεσαιωνικό κάστρο σε βάθος τουλάχιστον 20 μ.

Ακολουθεί η γεωμετρική και η αρχαϊκή εποχή. Από αυτές έχουν εντοπιστεί λίγα στοιχεία τα οποία και μαρτυρούν την βαθμιαία εξασθένηση των οικισμών της Πάτρας. Ωστόσο την κλασσική περίοδο (5ος και 4ος αι. π.Χ.) η Πάτρα οργανώνεται σε πόλη. Στα μέσα του 5ου αι. ιδρύεται το αρχαιότερο νεκροταφείο της γνωστό ως Βόρειο νεκροταφείο.

Η Πάτρα γνωρίζει τη μεγαλύτερη ακμή στην ιστορία της κατά τη Ρωμαϊκή περίοδο. Τούτο συμβαίνει διότι καταστρέφεται η Κόρινθος και το λιμάνι της παίζει μείζονα ρόλο στην επικοινωνία Ελλάδας και Ιταλίας.

Η Ρωμαϊκή αποικία που ιδρύθηκε από τον Αύγουστο βοηθά την πόλη με την εγκατάσταση ρωμαϊκών βετεράνων, την παροχή προνομίων, την ίδρυση βιοτεχνίας με σημαντικότερη εκείνη των πήλινων λυχναριών που εξάγονταν σε όλο τον τότε γνωστό κόσμο, την ανέγερση κτιρίων κλπ.

Οι Ρωμαίοι αυτοκράτορες της παραχωρούν το δικαίωμα να κόβει δικά της νομίσματα. Σε αυτά αναγράφονται τα αρχικά CAAP (Colonia Augusta Aroe Patrensis). Επιπλέον προσφέρονται και άλλες ευεργεσίες όπως το ρωμαϊκό υδραγωγείο, το ρωμαϊκό αμφιθέατρο, το ρωμαϊκό Ωδείο κλπ. Η Πάτρα γίνεται μια κοσμοπολίτικη πόλη.

Με τον καιρό τα πράγματα αρχίζουν να αλλάζουν και από το τέλος του 3ου αι. μ.Χ. ξεκινά η παρακμή της. Γεγονός που πιθανότατα οφείλεται σε έναν ισχυρότατο σεισμό που έπληξε όλη τη βορειοδυτική Πελοπόννησο γύρω στο 300 μ.Χ.

Κατά τον 4^ο με 6^ο αιώνα μ.Χ. ιδρύονται κάποιες βιοτεχνίες και τότε κατά πάσα πιθανότητα, κατασκευάζεται από τον Ιουστινιανό το βυζαντινό κάστρο στη θέση της αρχαίας ακρόπολης. Στα μέσα του 9ου αι. η Πάτρα ακμάζει.

Από τον 13ο αι. και έκτοτε ανήκει άλλοτε στους Φράγκους, άλλοτε στους Βυζαντινούς, άλλοτε στους Ενετούς και άλλοτε στους Τούρκους. Είναι από τις πρώτες πόλεις

που επαναστατούν εναντίον των Τούρκων το 1821. Κατά τη διάρκεια του αγώνα καταστράφηκε σχεδόν ολόκληρη. Η σύγχρονη πόλη χτίστηκε από τον Καποδίστρια.

Σήμερα η Πάτρα είναι μια από τις σημαντικές πόλεις της Ελλάδας. Το λιμάνι της είναι ένα από τα σημαντικότερα στη χώρα και αποτελεί την πύλη προς τη Δύση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο Η ΠΑΤΡΑ ΣΤΗΝ ΑΡΧΑΙΑ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΤΟ ΒΥΖΑΝΤΙΟ

1.1 ΠΩΣ ΠΗΡΕ ΤΟ ΟΝΟΜΑ ΤΗΣ

Οι πρώτοι κάτοικοι της περιοχής όπου εκτείνεται σήμερα ο δήμος Πατρέων ήταν πελασγικά φύλα που είχαν ιδρύσει εκεί την πανάρχαια πόλη Αρόη. Η πόλη εκείνη λέγεται ότι ονομάστηκε έτσι από την άροση της γης, που ο ντόπιος βασιλιάς Εύμηλος τη διδάχθηκε από τον Τριπτόλεμο της Ελευσίνας. Αργότερα προστέθηκαν δύο ακόμα οικισμοί, η Άνθεια και η Μεσάτις. Τους πελασγούς υπέταξαν γύρω στα 1406 π.Χ. οι Ίωνες ενώ μετά το τέλος του Τρωϊκού πολέμου, οι Δωριείς την χρησιμοποίησαν σαν πέρασμα για να εξαπλωθούν σ'ολόκληρη την Πελοπόννησο. Αυτό ανάγκασε τους Αχαιούς της Σπάρτης και του Άργους να αναζητήσουν άσυλο στην χώρα των Ιώνων. Οι Αχαιοί κατέλαβαν τελικά την χώρα το 1088 π.Χ. και της έδωσαν το όνομά τους που διατηρείται μέχρι σήμερα, δηλαδή Αχαΐα. Με προτροπή του Αχαιού σπαρτιάτη Πρευγένη οι οικισμοί Αρόη, Άνθεια και Μεσσάτιδα ενώνονται και το 1082 π.Χ. ιδρύεται νέα πόλη που παίρνει το όνομα του υιού του, Πατρέα.

1.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΩΝ ΠΡΩΤΩΝ ΧΡΟΝΩΝ

Δεν υπάρχουν επαρκείς αναφορές για τα αρχαϊκά χρόνια στην πόλη, και τις περισσότερες πληροφορίες για εκείνη την εποχή τις έχουμε από αρχαιολογικά ευρήματα. Με τη βοήθεια των ανασκαφών γίνεται φανερό ότι η Πάτρα πρωτοκατοικείται την Πρωτοελλαδική Περίοδο, δηλαδή την 3^η χιλιετία π.Χ. Κατά την επόμενη, Μεσοελλαδική Περίοδο, πρώτο μισό της 2^{ης} χιλιετίας π.Χ., ιδρύεται ένας ακόμα οικισμός στην περιοχή της. Όμως την πρώτη μεγάλη ακμή της η Πάτρα διέρχεται κατά την επόμενη Υστεροελλαδική ή Μυκηναϊκή Περίοδο (1580 – 1100 π.Χ.). Η πληθώρα των μυκηναϊκών νεκροταφείων και των οικισμών δείχνουν ότι ο πληθυσμός έχει αυξηθεί σημαντικά και έχουν αναπτυχθεί σχέσεις και με άλλες περιοχές. Ο συνοικισμός της Πάτρας στο τέλος της μυκηναϊκής εποχής αποτελεί μια θρησκευτική ένωση και ίδρυση μιας κοινής λατρείας προς τιμήν της Αρτέμιδος. Ο ναός της Αρτέμιδος τοποθετείται με μεγάλη πιθανότητα στην περιοχή του Βελβιτσίου.

Από τις επόμενες, γεωμετρική και αρχαϊκή εποχή λίγα στοιχεία έχουν εντοπιστεί.

Αντιθέτως την κλασσική περίοδο (5^{ος} και 4^{ος} αι. π.Χ.) φαίνεται ότι γίνεται η οργάνωση της Πάτρας σε πόλη. Την ελληνιστική εποχή, από το 323 – 146 π.Χ., η πόλη απλώνεται προς τη θάλασσα και ο πληθυσμός της μεγαλώνει. Τη μεγαλύτερη, όμως, ακμή στην ιστορία της η Πάτρα διέρχεται κατά τη ρωμαϊκή περίοδο, όταν το λιμάνι της, εξαιτίας της καταστροφής της Κορίνθου, παίζει πλέον πρωτεύοντα ρόλο στην επικοινωνία Ελλάδας και Ιταλίας. Εξάλλου η ίδρυση της ρωμαϊκής αποικίας το 14 π.Χ. από τον Αύγουστο, δίνει ακόμη μεγαλύτερη ώθηση με την εγκατάσταση ρωμαίων βετεράνων, τη δημιουργία κτηματολογίου, την παροχή προνομίων, την ίδρυση βιοτεχνίας, με σημαντικότερη εκείνη των πήλινων λυχναριών που εξάγονται σχεδόν σε όλο τον τότε γνωστό κόσμο, και τη δημιουργία τουλάχιστον δύο βιοτεχνικών ζωνών, την κατασκευή επαρχιακών δρόμων, που την καθιστούν συγκοινωνιακό κέντρο, την επίστρωση των δρόμων της πόλης με λίθινες πλάκες, την ανέγερση ναών και δημοσίων κτιρίων κλπ. Στην Πάτρα εκχωρείται από τους ρωμαίους αυτοκράτορες το δικαίωμα να κόβει και δικά της νομίσματα.

Μεγάλα δημόσια κτίρια και άλλες ευεργεσίες προς την πόλη προσέφεραν οι ρωμαίοι αυτοκράτορες, όπως το ρωμαϊκό αμφιθέατρο, το ρωμαϊκό υδραγωγείο, το ρωμαϊκό Ωδείο κλπ. Η Πάτρα είναι πλέον μία κοσμοπολίτικη πόλη. . Από το τέλος, όμως, του 3^{ου} αι. μ.Χ. αρχίζει να παρακμάζει, πιθανώς εξαιτίας ενός ισχυρότατου σεισμού που έπληξε ολόκληρη τη Β.Δ. Πελοπόννησο γύρω στα 300 μ.Χ.

1.3 Α' ΑΧΑΪΚΗ ΣΥΜΠΟΛΙΤΕΙΑ

Γύρω στο 800 π.Χ. ιδρύθηκε από τους Αχαιούς το “κοινό των Αχαιών” , η ονομαζόμενη Α' Αχαϊκή συμπολιτεία , της οποίας έδρα ήταν η πρωτεύουσα Ελίκη. Αργότερα η πρωτεύουσα μεταφέρθηκε στο Αίγιο. Εκεί συγκεντώνονταν οι αντιπρόσωποι των δώδεκα πόλεων (οι Αχαιοί όταν κατέλαβαν την χώρα των Ιώνων, κράτησαν δύο από τους θεσμούς τους, ένας εκ των οποίων ήταν ο διοικητικός, δηλαδή η ένωση των δώδεκα πόλεων με πρωτεύουσα την Ελίκη) και συσκέπτονταν ώστε να ρυθμίζουν τα κοινά τους συμφέροντα. Ο θεσμός του "Κοινού των Αχαιών" αποτελούσε υπόδειγμα δημοκρατικής ομοσπονδίας των πόλεων τόσο για τους Έλληνες όσο και για τους ξένους, αφού ακόμα και οι Ρωμαίοι ενδιαφέρθηκαν και η Ρωμαϊκή Σύγκλητος τον 5^ο αι. π.Χ. έστειλε πρέσβεις στο "Κοινό" για να παρακολουθήσουν τις διαδικασίες.

1.4 Η ΑΧΑΪΑ ΣΤΗΝ ΑΠΟΜΟΝΩΣΗ

Από τον 7^ο μέχρι τον 5^ο αιώνα π.Χ παρατηρείται παρακμή στην χώρα των Αχαιών και απομόνωση και χαρακτηριστικό είναι το γεγονός πως δεν έλαβαν μέρος στους Περσικούς Πολέμους,οι οποίοι έπαιξαν σημαντικό ρόλο τόσο στον ελληνισμό όσο και στην υπόλοιπη Ευρώπη. Ακόμη και μετά τους Περσικούς Πολέμους ,όταν άρχισε η διαμόρφωση της Αθηναϊκής Ηγεμονίας και της Πελοποννησιακής Συμμαχίας, οι Αχαιοί ήταν και πάλι αποστασιοποιημένοι. Εκείνη την περίοδο ασχολούνταν κυρίως με την οικονομία της χώρας τους, κάτι που είχε ήδη φανεί από το 480 π.Χ., όπου έκοψαν και τα πρώτα ασημένια νομίσματά τους στην πόλη Αιγές, ενώ αργότερα ακολούθησαν η Δύμη, η Πελλήνη, η Αιγείρα και η Ελίκη καθώς και άλλες πόλεις της σημερινής Αχαΐας. Εκείνη την περίοδο η Αχαΐα παρουσιάζει αξιόλογη ακμή στην γλυπτική, την αρχιτεκτονική και σε άλλες μορφές τέχνης.

1.5 Β' ΑΧΑΪΚΗ ΣΥΜΠΟΛΙΤΕΙΑ

Έπειτα από δύο αιώνες στην απομόνωση, οι Αχαιοί, είχαν αρχίσει να συμμετέχουν ενεργά στα ελληνικά δρώμενα, συμμετέχοντας στον Κορινθιακό (395-387 π.Χ.), τον Θηβαϊκό (371-362 π.Χ.) και τον Ιερό πόλεμο (355-345 π.Χ.). Οι Μακεδόνες κατέλαβαν την Αχαΐα με αποτέλεσμα να τοποθετηθούν φρουρές στις διχασμένες τότε αχαϊκές πόλεις, ενώ διαλύθηκε και το πανάρχαιο «Κοινό των Αχαιών». Παράλληλα, άλλαξε το δημοκρατικό πολίτευμα, πολίτες εξορίστηκαν και επήλθε αποσάθρωση στις παραγωγικές διαδικασίες που οδήγησαν στην οικονομική αποδιοργάνωση.Ακολούθησαν οι επιδρομές των Γαλατών οι οποίες εξάντλησαν και αποδυνάμωσαν τον μακεδονικό στρατό, κάτι που εκμεταλλεύτηκαν οι Αχαιοί και επαναστάτησαν εναντίον της μακεδονικής εξουσίας.Τότε με πρωτοβουλία της Δύμης, ιδρύεται νέα ομοσπονδία των Αχαιών, η Αχαϊκή Συμπολιτεία, η οποία στόχευε στην ενοποίηση όλων των ελληνικών πόλεων. Σε αυτή προσχώρησαν μετά από προσπάθειες χρόνων, 43 πόλεις και σχεδόν ολόκληρη η Πελοπόννησος, εκτός από την Σπάρτη η οποία προσχώρησε αργότερα. Οχυρώθηκαν πολλές βασικές πόλεις της περιοχής, εκτός από την Πάτρα η οποία οχύρωσε μόνο την ακρόπολη της.

1.6 ΡΩΜΑΪΚΗ ΕΠΟΧΗ

Όταν στην Σπάρτη επικράτησε ο μεταρρυθμιστής Κλεομένης, το μίσος των Λακεδαιμόνιων προς τους Αχαιούς αναζοπυρώθηκε και ακολούθησε σειρά πολέμων οι οποίοι αποδυνάμωσαν τις ελληνικές πόλεις. Αποτέλεσμα αυτού ήταν η εμπλοκή των Ρωμαίων στα ελληνικά δρώμενα με σκοπό να μειώσουν την δύναμη της Β' Αχαϊκής Συμπολιτείας, της οποίας τις στρατιωτικές δυνάμεις συνέτριψαν το 147 π.Χ. στη Σκάρφεια της Λοκρίδας. Καταστράφηκαν πολλές αχαϊκές πόλεις όπως η Δύμη, αλλά κάποιες άλλες όπως η Πάτρα ωφελήθηκαν ιδιαίτερα.

Η Πάτρα έγινε ρωμαϊκή αποικία το 31 π.Χ. Η ρωμαϊκή αρχιτεκτονική επικράτησε ουσιαστικά στην πόλη. Πολλά δημόσια κτίρια και έργα έγιναν με δαπάνες των ρωμαίων αυτοκρατόρων και ευεργετών της πόλης. Μεταξύ αυτών ήταν η ρωμαϊκή γέφυρα, το ρωμαϊκό αμφιθέατρο, τα ρωμαϊκά νυμφαία, το ρωμαϊκό ωδείο και το ρωμαϊκό υδραγωγείο, έργο απαραίτητο σε μια πολυάνθρωπη πόλη όπως η Πάτρα.

1.6.1 ΡΩΜΑΪΚΗ ΓΕΦΥΡΑ



Εικόνα:1 Πανοραμική θέα της Γέφυρας του Μειλίχου, Πηγή: <http://eneaportal.unile.it/>

Η γέφυρα του Μειλίχου αποτελεί μέρος της στρατιωτικής ρωμαϊκής οδού Via Publica και βρίσκεται στην ανατολική είσοδο της Πάτρας στην οδό Αρέθα. Κατασκευάστηκε κατά το 2^ο προς 3^ο μ.Χ. αιώνα και είναι γνωστή ως γέφυρα του Πausανία καθώς από αυτή πέρασε ο Πausανίας κατά την περιοδεία του στην περιοχή. Η ρωμαϊκή γέφυρα ήταν σημαντική κατασκευή για την εποχή διότι ήταν ενταγμένη στον επαρχιακό δημόσιο δρόμο που ένωνε την Πάτρα με το Αίγιο.

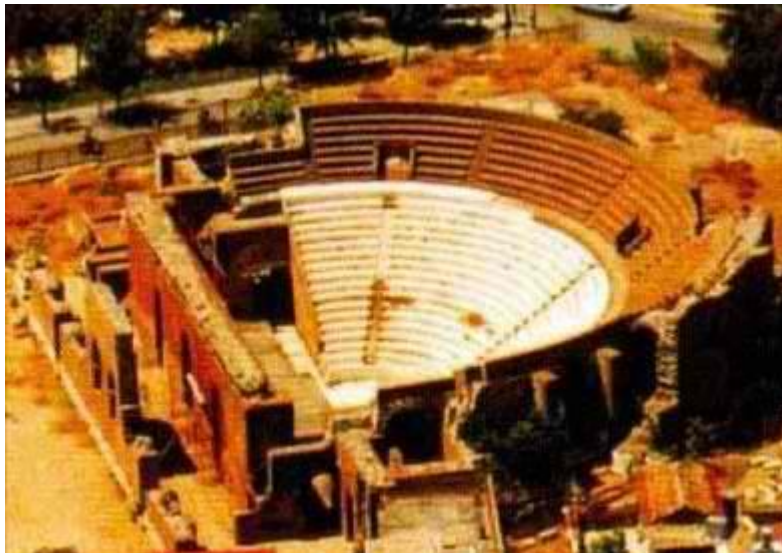
1.6.2 ΡΩΜΑΙΚΟ ΥΔΡΑΓΩΓΕΙΟ

Αυτή είναι η εποχή όπου η Πάτρα βιώνει τη μεγαλύτερη ακμή της ιστορίας της καταλαμβάνοντας την θέση της πύλης της Ελλάδας προς την Ιταλία.

Οι Ρωμαίοι κατασκεύασαν μια μεγάλη δεξαμενή νερού στις πηγές του Ρωμανού, απ' όπου ξεκινά ο χείμαρος του Διακονιάρη. Η δεξαμενή έγινε με τη μορφή τεχνητού φράγματος στην αρχή του λαγκαδιού και σ' απόσταση δέκα μέτρων από τις πηγές. Τμήμα του αρχικού τοίχου του φράγματος βρίσκεται σήμερα ενσωματωμένο στη βάση της σύγχρονης δεξαμενής, ενώ σε απόσταση 20 μέτρων, μέσα στην κοίτη του ποταμού βρίσκονται αρκετά μεγάλα κομμάτια ισχυρού τοίχου. Στις πηγές του Ρωμανού όπως αποδεικνύεται από επιγραφή που βρέθηκε τον περασμένο αιώνα, λατρεύονταν οι Νύμφες, θεότητες των υδάτων.

Το υδραγωγείο της Πάτρας είχε μήκος από τη δεξαμενή έως το κάστρο 6,5 χλμ. Το νερό μεταφερόταν στο μεγαλύτερο τμήμα του με κτιστό υπόγειο αγωγό, ξεπερνώντας τις κοιλάδες και τις χαράδρες πάνω σε επιμελημένες τοξοστοιχίες, τμήματα των οποίων σώζονται έως σήμερα. Υπήρχαν διακλαδώσεις προς διάφορες κατευθύνσεις με μικρότερης διατομής σκεπαστούς αγωγούς. Η συνεχής ροή του νερού επιτυγχανόταν χάρη στην αρχή των συγκοινωνούντων δοχείων που γνώριζαν οι Έλληνες.

1.6.3 ΡΩΜΑΙΚΟ ΩΔΕΙΟ



Εικόνα:2 Πανοραμική θέα του ρωμαϊκού ωδείου, Πηγή: <http://eneaportal.unile.it/>

Σύμφωνα με τον ιστορικό Πανσανία, το Ωδείο της Πάτρας, είναι το πλέον αξιόλογο από όλα τα ωδεία της Ελλάδας, πλην το ωδείο του Ηρώδου του Αττικού στην Αθήνα, το

οποίο είναι μεγαλύτερο σε μέγεθος και καλύτερο σε εμφάνιση . Πρόκειται για κτίσμα του 2^{ου} μ.Χ. αιώνα, ερευνητές όμως το χρονολογούν είτε στο 1^ο π.Χ. αιώνα είτε στον 1^ο μ.Χ αιώνα. Κατατάσσεται στα ρωμαϊκά μνημεία και πιθανότατα ανεγέρθηκε από τον αυτοκράτορα Αύγουστο στα χρόνια του οποίου η Πάτρα έγινε σημαντική καθώς ευνόησε τους κατοίκους της ανακηρύσσοντάς τους «ελεύθερους πολίτες».

Είναι χτισμένο στη νότια πλαγιά του λόφου της ακρόπολης, και ήταν συνέχεια της αρχαίας αγοράς. Στο επάνω μέρος του μνημείου υπήρχε άγαλμα του Απόλλωνα, φτιαγμένο από λάφυρα του πολέμου κατά των Γαλατών, στον οποίο πήρα μέρος η Πάτρα σαν σύμμαχος. Τον 3^ο προς 4^ο αιώνα, μεγάλο μέρος του Ωδείου καταστράφηκε από μία πυρκαγιά κατά την διάρκεια της επιδρομής των Ετρούλων. Δυστυχώς, μετά την πυρκαγιά, το μνημείο σκεπάστηκε και πάνω σε αυτό χτίστηκαν οικήματα. Αργότερα, το 1889 εξαιτίας τυχαίων εκσκαφών για αδρανή υλικά, αποκαλύφθηκε μέρος του μνημείου. Τα έτη 1938, 1943 και 1957 γίνονται σταδιακές ανασκαφές αποτέλεσμα των οποίων είναι η ανακάλυψη μερών του μνημείου έτσι ώστε να πάρει την αρχική του μορφή.

Το ωδείο είναι χωρητικότητας 2.200 ατόμων και αποτελείται από δύο σειρές ειδωλίων ακτινωτής διάταξης. Η σκηνή αποτελείται από υπερυψωμένη εξέδρα με χώρο όπισθεν αυτής για την προετοιμασία των ηθοποιών. Σήμερα, το Ωδείο χρησιμοποιείται για πολιτιστικές εκδηλώσεις και κυρίως για παραστάσεις του διεθνούς Φεστιβάλ της Πάτρας.

1.7 BYZANTINΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

Τα λείψανα των μνημείων της Βυζαντινής περιόδου, βρίσκονται θαμμένα κάτω απ' τα θεμέλια των νεοκλασικών σπιτιών και των μεταπολεμικών πολυκατοικιών της. Έτσι δεν μπορούμε να αντιληφθούμε τη μορφή του οικισμού και την οργάνωση του χώρου της πρωτοβυζαντινής πόλης.

1.7.1 Η ΠΡΩΤΟΒΥΖΑΝΤΙΝΗ ΠΟΛΗ

Η πρωτοβυζαντινή πόλη στηρίζεται στο εμπόριο, τη ναυτιλία, την αγροτική και βιοτεχνική παραγωγή και η σημαντική θέση του λιμανιού της στο βορειοδυτικό τμήμα της Πελοποννήσου τη βοήθησε να αποφύγει την κατάρρευση και να επιβιώσει παρά τις θεομηνίες και τις βαρβαρικές επιθέσεις που την έπληξαν.

Χωρίς αμφιβολία οι επιδρομές του 6^{ου} αιώνα μ.Χ. σε συνδυασμό πάντα με τις πολλές φυσικές καταστροφές ήταν ο καθοριστικός παράγοντας μιας δημογραφικής και οικονομικής κάμψης.

Παρ'όλα αυτά, όπως έδειξαν οι αρχαιολογικές ανασκαφές, η πόλη δεν εγκαταλείφθηκε αλλά εξακολούθησε τη ζωή, την εξέλιξη και την ανανέωσή της μέσα στο χρόνο.

1.7.2 Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΜΕΤΑΞΟΥΡΓΙΑΣ ΣΤΗΝ ΑΧΑΪΑ

Ο μεγάλος σεισμός της 7^{ης} Ιουλίου 551 μ.Χ., που έπληξε πολλές περιοχές της αυτοκρατορίας, ανέκοψε την ανοδική πορεία της Αχαΐας. Προς τα τέλη του 6^{ου} αιώνα, το σκηνικό όμως αλλάζει, όταν αρχίζει ξανά η οικονομική ανάκαμψή της με την παραγωγή του μεταξιού που γρήγορα μεταδίδεται και σε άλλες περιοχές της αυτοκρατορίας. Ωστόσο την μεγαλύτερη έκταση την έλαβε στην Αχαΐα και την Πελοπόννησο, η οποία μετονομάστηκε σε Μορέας ή Μοριάς, από τις πολλές μουριές που καλλιεργήθηκαν για την αναπαραγωγή των μεταξοσκώληκων.

Η ανάπτυξη της μεταξουργίας όμως ανακόπηκε από τους Σλάβους, οι οποίοι εκμεταλλευόμενοι τη μείωση του πληθυσμού, λόγω του λοιμού του 747 μ.Χ., κατέλαβαν τους ερημωμένους οικισμούς, από τους οποίους αργότερα, το 783 μ.Χ., εκδιώχθηκαν. Λίγα χρόνια αργότερα, το 805 μ.Χ., οι Σλάβοι μαζί με τους Σηρακηνούς σημειώνουν νέα εισβολή, η οποία αποκρούστηκε και τελικά τους ανάγκασε να περιοριστούν σε ορισμένες περιοχές της Αχαΐας, τα λεγόμενα Νεζεροχώρια Φαρρών. Οι νέοι άποικοι αφού εκχριστιανίστηκαν, αφομοιώθηκαν πλήρως από τους Αχαϊούς.

Παρά τα όσα έγιναν, η μεταξουργία συνεχίστηκε και κατέστησε την Πάτρα σημαντικό βιοτεχνικό και εξαγωγικό κέντρο του μεταξιού. Ονομαστά ήταν τα εργαστήρια της αρχόντισσας Δανηλίδας, στην περιοχή του Βλαστερού, τα προϊόντα των οποίων ήταν ξακουστά σε ολόκληρη την Αυτοκρατορία.

Φυσικά, η μεγάλη ανάπτυξη της Αχαΐας τον 9^ο, 10^ο και 11^ο αιώνα είχε και τα αρνητικά της αποτελέσματα αφού προσέλκυε διάφορους επιδρομείς, όπως Σηρακινούς, Βούλγαρους, Νορμανδούς και Ενετούς.

1.8 ΦΡΑΓΚΟΚΡΑΤΙΑ (1205 – 1429 μ.Χ.)

Φραγκοκρατία χαρακτηρίζεται η περίοδος που κυριάρχησαν στο Βυζάντιο οι δυτικοευρωπαίοι, καθώς οι Βυζαντινοί ονόμαζαν Φράγκους ή Λατίνους όλους τους μη σλάβους Ευρωπαίους που ζούσαν δυτικά και βόρεια των Βαλκανίων.

Το 1205 μ.Χ. η Πάτρα καταλαμβάνεται από τους Φράγκους. Τότε η Αχαΐα χωρίστηκε σε 48 φέουδα, εκ των οποίων τα 28 ανήκαν στην Βαρωνία των Πατρών και τα υπόλοιπα στις Βαρωνίες Καλαβρύτων και Βοστίτσας.

Το 1257 μ.Χ. ένα μέρος της Βαρωνίας των Πατρών αποσπάστηκε και αποτέλεσε τη Βαρωνία της Χαλανδρίτσας με επικυρίαρχο τον Gui de le Tremoille.

Το 1259 μ.Χ. η Φραγκοκρατία ανατρέπεται όταν στη μάχη της Πελαγονίας (Μακεδονία) ο Γουλιέλμος β' Βιλλεαρδουίνος πνάνεται αιχμάλωτος. Ο Μιχαήλ Β' Παλαιολόγος για να τον ελευθερώσει απαίτησε τα κάστρα της Μονεμβασιάς, της Μάνης και του Μυστρά, τα οποία και πήρε. Έτσι ιδρύθηκε το Ελληνικό – Βυζαντινό « δεσποτάτο του Μυστρά», το οποίο κατηύθυνε τους αγώνες για την απελευθέρωση από τους φράγκους.

Το 1276 μ.Χ. η Πάτρα ως Βαρωνία πια υπάγεται στο πριγκηπάτο της Αχαΐας ή πριγκηπάτο του Μορέως. Με πρωτεύουσα τη Γλαρέτζα (αρχαία Κυλλήνη) του νομού Ηλείας, το πριγκηπάτο του Μορέως κατόρθωσε σε μικρό χρονικό διάστημα ν' ανορθώσει την οικονομία και να επιφέρει την πρόσκαιρη ομόνοια μεταξύ κατακτητών και κατεκτημένων. Αυτή την ομόνοια προσπάθησε να πετύχει και ο Γοδοφρείδος Βιλλεαρδουίνος, ο «πρίγκηπας της Αχαΐας», ο οποίος ήρθε σε ρήξη ακόμα και με την καθολική εκκλησία, το μισαλλόδοξο πνεύμα της οποίας εμπόδιζε την αρμονική συμβίωση ντόπιων και ξένων.

Το 1430 μ.Χ. ο επόμενος αυτοκράτορας Κωνσταντίνος ΙΑ' Παλαιολόγος, κατέλαβε το κάστρο της Πάτρας και την απελευθέρωσε από τους Φράγκους.

1.9 ΑΛΩΣΗ ΤΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗΣ (1453 μ.Χ.)

Την περίοδο που αυτοκράτορας ήταν ο Κωνσταντίνος ΙΑ' Παλαιολόγος ο οθωμανικός στρατός με αρχηγό τον σουλτάνο Μωάμεθ Β' πολιορκήσε την βυζαντινή πρωτεύουσα, την Κωνσταντινούπολη. Η πολιορκία διήρκεσε από τις 6 Απριλίου έως τις 29 Μαΐου 1453 μ.Χ.

(Ιουλιανό ημερολόγιο). Όταν τελικά η Άλωση της Πόλης επήλθε, η Βυζαντινή αυτοκρατορία έπαψε να υπάρχει.

Για εκείνη την περίοδο δεν υπάρχουν πολλές αναφορές για την ανάπτυξη και την εξέλιξη της Πάτρας.

1.10 ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

1.10.1 Το Λιμάνι στους Αρχαίους Χρόνους και μέχρι το τέλος της Τουρκοκρατίας

Τα πρώτα δείγματα ναυτιλιακών και παράκτιων δραστηριοτήτων, κατά τα προϊστορικά χρόνια, έχουν εντοπιστεί στην περιοχή της Αγιάς, η οποία λειτουργούσε ως επίνειο της πόλης Αιγιαλός, που βρισκόταν στη θέση Αμυγδαλιά της Βούντενης. Από το υποτυπώδες λιμάνι της Αγιάς, ωστόσο, απέπλευσαν τα πλοία των Ιώνων Αιγιαλέων με κατεύθυνση το Αίγιο, όπου θα συναντούσαν το μυκηναϊκό στόλο των Αχαιών, για να εκστρατεύσουν από κοινού κατά της Τροίας.

Μετά την ίδρυση της Πάτρας, τον 11ο π.Χ. αιώνα, σε θέση πλέον πιο κοντά στην θάλασσα - σε σχέση με την προϊστορική τοποθεσία της πολίχνης Αιγιαλός - το Λιμάνι της πόλης οργανώθηκε στην ανατολική παραθαλάσσια περιοχή της, εκεί όπου αργότερα ανεγέρθηκε ο ναός της θεάς Δήμητρας, η οποία υπήρξε η προστάτιδα της 'Αχαϊκής Συμπολιτείας'. Σήμερα, στην θέση του αρχαίου ναού ορθώνεται ο περίφημος ναός του Αγίου Ανδρέου, ο οποίος έχει ανακηρυχθεί σε πολιούχο των Πατρών.



Εικόνα:3 Το λιμάνι της Πάτρας τη δεκαετία 1930, Πηγή: <http://traveldailynews.gr/>

Στη θέση αυτή, το Λιμάνι λειτούργησε μέχρι και τα τέλη του 13ου αιώνα, δεχόμενο αρκετές παρεμβάσεις για την προστασία των πλοίων και του διαμετακομιστικού εμπορίου, από τους πειρατές και τους διάφορους εισβολείς.

Επί Φραγκοκρατίας, τον 13ο αιώνα, το Λιμάνι των Πατρών μετατοπίστηκε, προς την Βόρεια πλευρά της Πόλης, στο σημείο εκείνο που κατέληγε η 'Magna Ruga' (η σημερινή οδός Αγίου Νικολάου), έτσι ώστε να βρίσκεται σε ευθεία γραμμή από το Κάστρο της πόλης και υπό την προστασία του.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^Ο ΤΟΥΡΚΟΚΡΑΤΙΑ ΚΑΙ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ

2.1 Η ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΤΗΣ ΤΟΥΡΚΟΚΡΑΤΙΑΣ

Το 1453 με την Άλωση της Πόλης, οι Τούρκοι εισβάλλουν στον ελληνικό χώρο. Η περίοδος της Τουρκοκρατίας διήρκησε περίπου τέσσερις αιώνες. Τα χρόνια αυτά στην Ελλάδα επικράτησε η φτώχεια, οι λεηλασίες και το παιδομάζωμα.

Την Πάτρα οι Τούρκοι την κατέλαβαν στις 15 Μαΐου 1458 με αρχηγό τον Μωάμεθ τον Β'. Κάτω από την οθωμανική κυριαρχία η πόλη ονομαζόταν Παλαιαί Πάτραι. Παρόλο που ο Μωάμεθ έδωσε στην πόλη ειδικά προνόμια και μειώσεις φόρων, δεν έγινε σπουδαίο κέντρο εμπορίου.

Η πρώτη αυτή περίοδος της Τουρκοκρατίας βάσταξε μέχρι το 1658, με κατά καιρούς διαλείμματα από τους Ενετούς (1463 – 1479 μ.Χ.) και τους Ισπανούς (1532 μ.Χ.) όπου με την βοήθεια των υπόδουλων έδιωξαν τους κατακτητές από την πόλη. Το 1533 οι Τούρκοι ξανακατέλαβαν την πόλη και ακολούθησαν βάρβαρες σφαγές και πολλές λεηλασίες.

Στις 7 Οκτωβρίου 1571 πραγματοποιείται στα ανοιχτά του Πατραϊκού Κόλπου η Ναυμαχία της Ναυπάκτου, όπου ο «Ιερός Συνασπισμός» Ισπανών και Ενετών νικάει τον Οθωμανικό στόλο. Το 1572 η Πάτρα υποδουλώνεται για ακόμα μια φορά στους Τούρκους, πληρώνοντας με αίμα τις εξεγέρσεις.

Από το 1685 έως το 1715 μ.Χ. ακολουθεί ακόμα μια περίοδος Ενετοκρατίας. Ο Βενετός αρχιστράτηγος Μοροζίνι αναζητάει εδάφη που θα προσέφεραν στην πατρίδα του οικονομικά οφέλη. Η κατάσταση για τους Πατρινούς δεν αλλάζει ιδιαίτερα και εξακολουθούν να καταπιέζονται.

Το 1715 μ.Χ. η Πάτρα καταλαμβάνεται και πάλι από τους Τούρκους. Αυτή τη φορά οι κατακτητές είναι πιο ελαστικοί απέναντι στους υπόδουλους Πατρινούς και τους επιτρέπουν μεγαλύτερη δραστηριότητα στο εμπόριο, τη βιοτεχνία και την εκμετάλευση γης.

Διοικητικό κέντρο εκείνη την περίοδο ήταν η Γαστούνη. Σε αυτήν εγκαταστάθηκαν ως αρχηγοί, μια πλούσια τουρκική οικογένεια, οι Ottomans. Αυτοί προώθησαν το εμπόριο και σύναψαν φιλικές σχέσεις με τους Τουρκαλβανούς του Λάλα, οι οποίοι όταν οι Ottomans αναχώρησαν για την Κωνσταντινούπολη εκμεταλεύτηκαν τις περιουσίες των ντόπιων.

Το 1768 η αυτοκράτειρα Αικατερίνη Β', που βρισκόταν ήδη σε πόλεμο με τους Τούρκους, προσπάθησε να εξεγείρει τους υπόδουλους χριστιανικούς λαούς της Βαλκανικής και υποσχέθηκε στους Έλληνες ότι σε περίπτωση που εξεγερθούν κατά των Τούρκων θα τους βοηθήσει.

Έτσι το 1770 μ.Χ. τα αδέρφια Ορλώφ απέστειλαν ρωσικό στόλο στη Μάνη, για να ξεκινήσουν την επανάσταση. Οι ντόπιοι ξεσηκώνονται και μαζί τους όλη η Αχαΐα και η Ηλεία. Επαναστάτες αποβιβάζονται στην Κυλλήνη και φτάνουν μέχρι τη Γαστούνη. Εκεί τους κατασφάζει πλήθος Αλβανών. Η ρωσική ηγεσία αντιλαμβάνεται τότε τη ματαιότητα του εγχειρήματος και οι Ορλώφ αναχωρούν άμεσα για τη Ρωσία, αφήνοντας το πλήθος στο έλεος των Τούρκων και των Αλβανών, οι οποίοι τελικώς βάφουν τον Μοριά στο αίμα.

Το 1790 μ.Χ. πέφτει επιδημία πανούκλας, ολοκληρώνοντας τον αφανισμό και την εξαθλίωση.

Μετά τα ορλωφικά ακολούθησε περίοδος ανασυγκρότησης για τους Έλληνες. Ιδρύεται η Φιλική Εταιρεία, στην οποία μετέχουν μεταξύ άλλων και σπουδαίοι Ηλείοι άντρες όπως ο Παναγιώτης Αναγνωστόπουλος, από την Ανδρίτσα, ο Γεώργιος Σισίνης, από την Γαστούνη, και ο Χαράλαμπος Βιλαετής από τον Πύργο.

Η Φιλική Εταιρεία ήταν μία από τις πολλές μυστικές επαναστατικές οργανώσεις της νοτιοανατολικής Ευρώπης κατά το πρώτο τέταρτο του 19^{ου} αιώνα. Στόχος της η απελευθέρωση της πατρίδας.

2.1.1 ΕΠΙΒΑΛΛΟΜΕΝΟΙ ΦΟΡΟΙ ΕΠΙ ΤΟΥΡΚΟΚΡΑΤΙΑΣ

Σύγχρονες πηγές για τη φορολογία του Οθωμανικού κράτους βρίσκονται στην έκθεση του Βενετσιάνου Fransesco Grimani. Οι πληροφορίες του αφορούν τα μέσα του 18^{ου} αιώνα. Η έκθεσή του αναφέρεται στις περιοχές της νότιας Ελλάδας και ειδικότερα στην Πελοπόννησο. Η έκθεση αυτή δημοσιεύτηκε από τον Σ.Λάμπρου.

Γράφει ο Grimani : «.. Οι φόροι ήταν 13 χωρίς τις πλέον επιβαρύνσεις και ίσως δεν μπόρεσα να πληροφορηθώ. Ο πρώτος ονομάζεται χαράτσι και κατανέμεται σε 82.000 οικογένειες προς 5 ¼ ρεάλια η κάθε μία , έτσι το ποσό ανερχόταν συνολικά σε 430.500 ρεάλια, από τα οποία 328.000 καταβάλλονταν στο Σουλτάνο, 82.000 στους φοροεισπράκτορες και 20.500 στους καδήδες.. Ο φόρος πληρωνόταν μόνο από τους

χριστιανούς κατά τρόπο σταθερό από τον αρχηγό κάθε οικογένειας, χωρίς ποτέ να αυξάνεται ή να ελαττώνεται από οποιαδήποτε αιτία, έτσι που αν κάποια οικογένεια, έσβηνε, όσοι έμεναν στο χωριό αναλάμβαναν το βάρος της πληρωμής.

»Η σπέντζα ήταν επίσης ένας κεφαλικός φόρος μόνο για τους χριστιανούς, κατ'αντιστοιχία για κάθε παντρεμένο 1 ρεάλι και μισό ρεάλι για κάθε άλλο μέλος της οικογένειας. Ανέρχονταν συνολικά σε 167.000 ρεάλια, 20.000 δίνονταν στους πασάδες, 12.200 στους σπαχήδες και 25.000 στις φρουρές των οχυρών θέσεων.

»Το αβαρίζι έπεφτε στον καθένα που διατηρούσε υποστατικά ή ζώα, τούρκο ή χριστιανό. Το φόρο αυτό κατέβαλλαν 122.000 οικογένειες προς 4 ½ ρεάλια, η κάθε μία. Το συνολικό ποσό ανέρχονταν σε 549.000 ρεάλια και υπολογίζεται ότι 38.900 πλήρωναν οι χριστιανοί και τα υπόλοιπα οι Τούρκοι. Από το φόρο αυτό ο Σουλτάνος έπαιρνε 366.000 ρεάλια, 122.000 οι εισπράκτορες και 61.000 οι καδήδες.

»Το Sursat πληρωνόταν από όλους κατά 1 ρεάλι κατά οικογένεια, έφτανε τα 122.000 ρεάλια και κατέληγε ολόκληρο στο σουλτανικό ταμείο.

»Το Nalba-Ha ήταν φόρος που πλήρωναν οι χριστιανοί και ανερχόταν σε 6.000 ρεάλια, που εισέπρατταν οι πασάδες για τα έξοδα του πεταλώματος των αλόγων τους.

»Η Istira ήταν φορολογική υποχρέωση των χριστιανών για την προμήθεια ζωοτροφών σε καιρό πολέμου, αλλά κατέληξε να είναι μόνιμη η επιβολή του. Απέφερε στο σουλτανικό ταμείο 12.000 ρεάλια το χρόνο.

»Το τοπιάτικο πληρωνόταν από τους χριστιανούς επίσης κατ'αντιστοιχία 24 σόλδια από κάθε πρόσωπο το οποίο είχε περιουσία σ'έναν τόπο αλλά κατοικούσε σε άλλον. Ο φόρος δινόταν στους σπαχήδες και έφτανε τα 300 ρεάλια το χρόνο.

»Η δεκάτη πληρωνόταν από όλους ανεξάρτητα από το είδος της παραγωγής και έφτανε συνολικά σε 265.000 ρεάλια. Απ'αυτά 30.000 ρεάλια καταβάλλονταν στους πασάδες και στους διοικητές, 2.000 στους σπαχήδες και 35.000 στις φρουρές, τα υπόλοιπα στο σουλτανικό ταμείο.

»Οι μυλωνάδες και οι μαγγανάδες (υφαντουργοί) με αναλογία 3 ρεάλια και 4 σόλδια ο καθένας στους σπαχήδες, κατέβαλλαν 3.000 ρεάλια συνολικά.

»Ακόμη οι κυψέλες και τα ζώα απέδιδαν στους σπαχήδες 22.000 ρεάλια. Το τελωνείο έδινε εισόδημα 20.000 (15.000 στο σουλτάνο και 5.000 στον τελώνη).

»Από τις αλυκές της Θερμυσίας το βασιλικό ταμείο αποκόμιζε 32.000 ρεάλια. Ο ενοικιαστής-διαχειριστής διέθετε με τη μεγαλύτερη δυνατή ωφέλεια το αλάτι κατά τον ακόλουθο τρόπο: Μοίραζε σε κάθε οικογένεια της Πελοποννήσου από ένα «κιλό» (25 οκάδες). Οι χωρικοί πλήρωναν μισό ρεάλι για κάθε κιλό. Από το υπόλοιπο αλάτι πωλούσε την μερίδα προς ¼ του ρεαλιού, κάθε ποσότητα 150 οκάδων, και το περισσότερο το έκανε εξαγωγή με πλοία σε οποιοδήποτε μέρος ή χώρα όπου έβρισκε πιο συμφέρουσα αγορά... Οι τιμές και οι πληρωμές σε υπαλλήλους ανέρχονταν σε 40.000 ρεάλια για πολλά και για ποικίλα πράγματα.

»Οι καδήδες, εκτός απ'τα έσοδα που προαναφέρθηκαν, εξασφάλιζαν και 10% σε κάθε δικαστική ένσταση που γινόταν. Υπολογίζεται ότι η καταβολή του ποσοστού αυτού, στην οποία ήταν υποχρεωμένος κάθε ένας που κέρδιζε ευνοϊκή απόφαση, ανέρχονταν συνολικά σε 50.000 ρεάλια. Η εισφορά των χριστιανών που βρίσκονταν κάτω από τον οθωμανικό ζυγό ανέρχεται συνολικά σε 1.350.000 ρεάλια περίπου. Αν στο ποσό αυτό προστεθούν και 1.350.000 ρεάλια που πλήρωναν οι Τούρκοι, φτάνουμε στο τεράστιο ποσό των 1.699.000 ρεαλίων, χωρίς να συνυπολογισθούν τα έσοδα από εξαναγκασμό, βίαιες αποσπάσεις κτλ...»

Ειδίκευση των κατηγοριών των φόρων

A) ΝΟΜΙΜΟΙ ΦΟΡΟΙ

i) Κεφαλικός φόρος (χαράτσι)

Ήταν φόρος υποτελείας που πλήρωναν οι μη μουσουλμάνοι. Η καταγωγή του φόρου αυτού βρίσκεται στο δουλοκτητικό σύστημα. Είναι ο «επικεφάλαιος» ή χειρονάξιος κατά τον Αριστοτέλη, ο Caput-capitatio των ρωμαϊκών χρόνων και ο «κεφαλιτών» των βυζαντινών.

Η δικαιολογητική βάση του φόρου αυτού βρίσκεται στη ρήση του Κορανίου «...πολεμάτε αυτούς (τους απίστους) ωσότου πληρώσουν τον κεφαλικό φόρο...»

Ο κεφαλικός φόρος προσδιορίζεται με κριτήριο την οικονομικοκοινωνική τάξη του φορολογουμένου. Στην πρώτη τάξη των προεστών και των μεγαλοκτηματιών, την καλούμενη Αλιάν, ήταν 12 γρόσια, στη δεύτερη –αρχιτεχνίτες έμποροι, μικροκτηματίες- την καλούμενη Ερσάτ, ανέρχονταν σε 8 γρ., στην τρίτη –γεωργοί μικροτεχνίτες- την καλούμενη Εζιάν, έφτανε σε 4 γρ. το άτομο.

Πέρα από τον κεφαλικό φόρο (χαράτσι) που εισέπραττε το οθωμανικό δημόσιο, οι σπαχήδες εισέπρατταν και την «σπέντζα» από τους Έλληνες καλλιεργητές ηλικίας άνω των εννέα ετών. Η «σπέντζα» έφθανε στο ½ γρόσι κατ' άτομο.

ii) Φόροι πάνω στην παραγωγή (γεωργική και κτηνοτροφική) – Δεκάτη

Σε όλες τις μορφές της γεωργικής και κτηνοτροφικής παραγωγής επιβαλλόταν φόρος ίσος προς το 10 % της αξίας των προϊόντων και εισπραττόταν σε είδος ή χρήμα.

Ο φόρος αυτός ήταν η «εξαγορά της ιδιοκτησίας», «..το επί της τουρκοκρατίας λαμβανόμενο δέκατο δεν ήταν φόρος αλλά δικαίωμα ιδιοκτησίας, διότι κύριος όλης της γης θεωρείτο ο Σουλτάνος και ο σπαχής ήταν αντιπρόσωπος του κυρίου της γης».

iii) Φόροι μεταβιβάσεως ακινήτων και δωρεών

Το ποσοστό του φόρου ανερχόταν σε 10 % επί της αξίας των μεταβιβαζομένων.

iv) Τελωνειακοί δασμοί

Το ποσοστό των τελωνειακών δασμών επί των εισαγόμενων ή εξαγόμενων προϊόντων ανερχόταν σε ποσοστό 3% της αξίας για τους ευρωπαίους εμπόρους (διομολογήσεις), 4% για τους μουσουλμάνους και 5% για τους ραγιάδες.

Στις αρχές του 18^{ου} αιώνα επιβλήθηκε πρόσθετος φόρος στις εισαγωγές του καφέ, της ζάχαρης και του καπνού.

B) ΕΚΤΑΚΤΟΙ ΦΟΡΟΙ -ΑΒΑΡΙΤΖΙ – ΑΒΑΝΙΕ

Πρόκειται για έκτακτες φορολογικές επιβαρύνσεις που επιβάλλονταν από την κεντρική εξουσία ή τους τοπικούς διοικητές (πασάδες) για την κάλυψη ειδικών – έκτακτων αναγκών (εκστρατειών-κατασκευής δρόμων-δημόσιων κτησμάτων-κτλ). Υπολογίζονται ότι κατά μέσο όρο οι έκτακτοι φόροι – εισφορές απορροφούσαν το 10 % του γενικού εισοδήματος των ραγιάδων.

Γ) ΠΡΟΣΤΙΜΑ

Η αυθαιρέσια του οθωμανικού καθεστώτος οδήγησε στην «νομιμοποίηση» της επιβολής «προστίμων» ως πηγή φορολογίας και πλουτισμού τόσο του σουλτανικού ταμείου όσο και των τοπικών αρχόντων.

2.2 ΤΟ ΞΕΚΙΝΗΜΑ ΤΗΣ ΕΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ

Σημαντικό ρόλο στην Ελληνική Επανάσταση του '21 κατά των Οθωμανών έπαιξε η Πάτρα. Ήταν η πρώτη επαναστατική εστία μαζί με την υπόλοιπη Αχαΐα και τη Μάνη.

Η Πάτρα την εποχή εκείνη ήταν η μεγαλύτερη και πιο ευημερούσα πόλη της Πελοποννήσου. Τα 2/3 του πληθυσμού της ήταν Έλληνες και ένα μικρό ποσοστό απ' αυτούς ασχολούνταν με το εμπόριο. Στην Πάτρα υπήρχαν ακόμα πολλοί Εβραίοι, που ήταν όλοι τους τελωνειακοί υπάλληλοι κι έμποροι στις αγορές και τα παζάρια. Ορισμένοι πλούσιοι Πατρινοί, λόγω της οικονομικής ανάπτυξης της πόλης, είχαν οριστεί πρόξενοι των μεγαλύτερων Ευρωπαϊκών κρατών. Επειδή οι Πατρινοί αρνήθηκαν να καταβάλλουν έκτακτες εισφορές για τον εξοπλισμό και τα πολεμοφόδια των Οθωμανών, η ατμόσφαιρα στην Πάτρα ήταν έντονη ήδη απ' τα μέσα Φεβρουαρίου του '21. Την ίδια περίοδο μέλη της Φιλικής Εταιρείας προετοίμαζαν το έδαφος για την επανάσταση στην Πάτρα συγκεντρώνοντας χρήματα, πυρομαχικά και εξοπλισμό για τον αγώνα τους. Ο Οδυσσέας Ανδρούτσος κρυβόταν στην Πάτρα στην οποία αργότερα έφτασε κι ο Μακρυγιάννης για να συντονίσει την επαναστατική προσπάθεια. Όταν οι Τούρκοι κατάλαβαν τι συνέβαινε, μεταφέρθηκαν στο φρούριο στις 18 Μαρτίου κι οχυρώθηκαν εκεί. Στις 23 Μαρτίου οι Τούρκοι επιτέθηκαν ενάντια στην πόλη και προσπάθησαν να βάλουν φωτιά σε συγκεκριμένα σπίτια με αποτέλεσμα να καταστραφούν ορισμένες συνοικίες. Οι επαναστάτες με αρχηγό τον Καρατζά αντεπιτέθηκαν και έκλεισαν τους Τούρκους στο κάστρο.

Την 25^η Μαρτίου οι επαναστάτες κήρυξαν την επανάσταση στην πλατεία Γεωργίου της Πάτρας, όπου και θεωρείται η επίσημη έναρξη της Ελληνικής Επανάστασης. Ο ορθόδοξος μητροπολίτης και ένδοξο μέλος της Φιλικής Εταιρείας Παλαιών Πατρών Γερμανός Γ', που απουσίαζε από την Πάτρα, επέστρεψε στην πόλη και ευλόγησε τον αγώνα. Την επόμενη ημέρα οι ηγέτες της επανάστασης στην Αχαΐα έστειλαν στις ξένες δυνάμεις έγγραφο που εξηγούσε τους λόγους της επανάστασης.

Στις 3 του Απρίλη μια τουρκική δύναμη 300 στατιωτών ήρθε να ενισχύσει τους Τούρκους του κάστρου. Οι ξένοι πρόξενοι που ήταν ευμενείς προς τους εξεγερμένους, ιδίως αυτοί της Σουηδίας, της Πρωσίας, της Ρωσίας και ο πρόξενος Γάλλος Πουκεβίλ, που είχαν προσφέρει καταφύγιο στους επαναστάτες εγκατέληψαν την πόλη.

Το επαναστατημένο πλήθος άοπλο και ανοργάνωτο καθώς ήταν, δεν μπορούσε να προτάξει σημαντική αντίσταση. Εξαίρεση αποτέλεσε ο Καρατζάς που με τους άντρες του

απέτρεψε τούρκικες επιθέσεις στα γύρω χωριά. Τελικά οι Τούρκοι άντεξαν στο κάστρο εώς το 1828.

2.3 Η ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΑΠΟ ΤΟΝ ΤΟΥΡΚΙΚΟ ΖΥΓΟ

Η Πάτρα απελευθερώθηκε στις 7 Οκτωβρίου 1828 από το γαλλικό εκστρατευτικό σώμα στην Πελοπόννησο με διοικητή τον στρατηγό Μαιζών. Οι πρώτες δραστηριότητες μετά την απελευθέρωση ξεκίνησαν από τα τέλη του Οκτωβρίου του 1828. Τα παράλια της Πάτρας μέχρι τότε ήταν ερημικά αφού δεν είχε ξεκινήσει ακόμα κανένας πολεοδομικός σχεδιασμός. Έτσι ξεκίνησαν να 'στήνονται' οι πρώτοι πρόχειροι χώροι, στεγασμένα παραπήγματα διασκεδάσεως και τροφοδοσίας, κυρίως των Γάλλων. Σε μερικές περιπτώσεις οι χώροι αυτοί λειτουργούσαν και σαν αυτοσχέδια θέατρα που πρόσφεραν ψυχαγωγία στους Γάλλους στρατιώτες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΕΩΣ Α' ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΟΛΕΜΟ

3.1 ΤΑ ΠΡΩΤΑ ΧΡΟΝΙΑ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ

Το 1829 ο κυβερνήτης Ιωάννης Καποδίστριας αναθέτει στον φίλο του Σταμάτιο Βούλγαρη την εκπόνηση πολεοδομικού σχεδίου, καθώς είδε το ρόλο που θα διαδραμάτιζε η Πάτρα στο νεοσύστατο κράτος. Το σχέδιο προέβλεπε την διάνοιξη δρόμων, μεγάλων πλατειών καθώς και την επέκταση της πόλης έως την παραλία.

Τα επόμενα χρόνια στη νεόδμητη και αναπτυσσόμενη πόλη πήγαινε πλήθος κόσμου προς αναζήτηση εργασίας από την Ήπειρο, την Κρήτη, τα Επτάνησα, την Ρούμελη και από πολλά άλλα μέρη ακόμα της Πελοποννήσου.

Από το 1834 στην πόλη αρχίζουν να οικοδομούνται κτίρια με σύνθετο αρχιτεκτονικό ύφος. Επιβλητικές προσόψεις, μαρμάρινα μπαλκόνια, αγάλματα και στοές (ως μια βασική επιρροή από τη Δύση) αρχίζουν να την διακοσμούν. Την ίδια περίοδο ανεγείρονται το θέατρο «Απόλλων», ο Μητροπολιτικός Ναός και το δημόσιο Νοσοκομείο. Στην παραλιακή οδό χτίζονται πέτρινα οικοδομήματα και εγκαταστάσεις για τη λειτουργία των σταφιδεργостаσιών και σταφιδαποθηκών καθώς και άλλα κτίρια που εξυπηρετούν τις εργασίες του διαμετακομιστικού εμπορίου.

Η δημιουργία από τις αρχές του 19^{ου} αιώνα των επιχειρήσεων Μιχαήλ Κόλλα, Αφοί Γερούση, Θεοδώρου Βουρλούμη κ.α. κυρίως για την εξαγωγή της σταφίδας αλλά και άλλων τοπικών προϊόντων, καθιστούν την Πάτρα το βασικό εμπορικό κέντρο της χώρας. Αναπτύσσεται με γρήγορους ρυθμούς η επιχειρηματική δραστηριότητα, αρχικά με την λειτουργία βιοτεχνικών και στη συνέχεια βιομηχανικών μονάδων αλευροποιίας, υφαντηρίων, βαμβακλωστηρίων κ.ά.

Το 1871 με απόφαση του Δήμου Πατρέων, ανατίθεται στον Γάλλο μηχανικό Νικολά Πασκάλ η εκπόνηση μελέτης για την κατασκευή του λιμανιού και του κυματοθραύστη. Το σχέδιο παραδίδεται το 1873 και τα έργα ανέλαβε να εκτελέσει ο Πέτρος Μανιάκ ο Πρεσβύτερος. Όμως η έναρξη των εργασιών, λόγω διαφορετικών εκτιμήσεων και οικονομικών απαιτήσεων, ξεκίνησε το 1881 και ολοκληρώθηκε το 1889. Οι υποδομές αυτές κατέστησαν το λιμάνι κέντρο του διαμετακομιστικού εμπορίου και βασικό μοχλό ανάπτυξης της πόλης.



Εικόνα:4 Έργα κατασκευής κυματοθραύστη 19^ο αιώνα, Πηγή: <http://www.e-patras.gr/>

Παράλληλα από τα τέλη του 19^{ου} αιώνα αρχίζει να εξελίσσεται το Καρναβάλι της Πάτρας. Το 1870 καθιερώνεται η παρέλαση και κατασκευάζονται τα πρώτα άρματα. Το καρναβάλι της Πάτρας αποτελεί το χαρακτηριστικότερο αστικό καρναβάλι με βασικές επιρροές από την επτανησιακή και ευρωπαϊκή παιδεία, που επηρέασε πολύ την κουλτούρα των Πατριτών.

Το 1887 γίνεται σιδηροδρομική σύνδεση της Πάτρας με τον Πειραιά και το 1890 με τον Πύργο. Η σύνδεση αυτή με τις δύο πόλεις επιτρέπει την άμεση επικοινωνία τους και διευκολύνει κατά πολύ τις μετακινήσεις.

Την ίδια περίοδο οι κάτοικοι της πόλης επηρεασμένοι από τα πολιτικά ρεύματα της δύσης αρχίζουν να εκφράζονται με τη δημιουργία εντύπων και εφημερίδων, όπως π.χ. «Η Ελληνική Δημοκρατία» και να διεκδικούν τα δικαιώματά τους στο ασταθές και διαρκώς μεταβαλλόμενο πολιτικό περιβάλλον που επικρατεί.

3.2 Η ΠΑΤΡΑ ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑ ΤΗΣ ΣΤΑΦΙΔΑΣ

Η σταφίδα, καλλιεργήσιμο προϊόν της Πελοποννήσου, από τα πρώτα βήματα του ελεύθερου ελληνικού κράτους, δεν προοριζόταν για την ελληνική αγορά, αλλά για το εξωτερικό. Η ανάπτυξη της σταφιδοκαλλιέργειας γνώρισε δύο μεγάλες φάσεις. Η πρώτη ήταν το 1848 έως το 1870, αποτέλεσμα της διαρκούς αύξησης της ζήτησής της από την Αγγλία. Η δεύτερη φάση ήταν το 1876 έως το 1890, όταν η φυλλοξήρα καταστρέφει τους γαλλικούς αμπελώνες και η ελληνική σταφίδα χρησιμοποιείται ως πρώτη ύλη στην γαλλική οινοποιία.

Τον 19ο αιώνα, δηλαδή κατά την πρώτη φάση, η Πάτρα αναδεικνύεται ως πρωτεύουσα της σταφίδας, επειδή ήταν το μεγαλύτερο κέντρο του εξαγωγικού εμπορίου. Η πόλη προσελκύει επιχειρηματίες Έλληνες και ξένους, οι οποίοι κατάγονταν από Ήπειρο, Μικρά Ασία, Ανατολικό Αιγαίο, Κρήτη, Ιόνιο και από κοινότητες της διασποράς, όπως το Λιβόρνο και Τεργέστη. Από την άλλη πλευρά, οι ξένοι ήταν κυρίως Γερμανοί και Άγγλοι. Αυτοί οι επιχειρηματίες σύντομα θα συγκροτήσουν ένα ισχυρό αστικό στρώμα και ο οικονομικός χώρος, μέσα στον οποίο εγγράφεται αυτή η εμπορική δραστηριότητα υπερβαίνει τα παραδοσιακά όρια της Μεσογείου. Έτσι, δημιουργείται ένα μεγάλο δίκτυο επικοινωνιών, που στο ιδεολογικό πεδίο μεταφράζεται ως **κοσμοπολιτισμός**. Επιπλέον, στην πρώτη φάση, το αστικό δίκτυο που συγκροτείται, βρίσκεται κατά μήκος των βορειοδυτικών παραλιών της Πελοποννήσου.

Στην δεύτερη φάση της σταφιδοκαλλιέργειας, το αστικό δίκτυο εκτείνεται κυρίως στα νότια. Η θάλασσα παρέμεινε η κύρια οδός επικοινωνίας, ακόμη και όταν ο σιδηρόδρομος θα εμφανιστεί στην Πελοπόννησο. Η σταφίδα είχε βέβαια και επιρροή στην δημογραφία, αφού αρκετοί άνθρωποι έρχονταν για να ασχοληθούν με το εμπόριό της και την καλλιέργειά της. Η χρηματοδότηση της σταφίδας από το εμπορικό κεφάλαιο της Πάτρας προσδιορίζει ένα από τα βασικά χαρακτηριστικά του σταφιδεμπορίου, που είναι η συγκέντρωση του σε εξαγωγικούς οίκους, όπως στους Αμβούργερ, στους Φραγκόπουλος, στους Βούδ, στους Κόλλα, στους Γερούσηδες στους Κρεμμύδιδες, στους Τζίνηδες και σε άλλους.

Το 1893, ο εμπορικός κόσμος κλονίζεται με την σταφιδική κρίση, ως κρίση υπερπαραγωγής. Έτσι, το εμπορικό κεφάλαιο της Πάτρας αρχίζει να γίνεται απειλητικό, επειδή οι δημιουργοί αυτής της συγκυρίας εμφανίζονται πλέον ως ένα ασταθές σύνολο, άναρχο, βίαιο και έτοιμο να διαλυθεί τόσο εύκολα, όσο δημιουργήθηκε. Η κρίση αποσυνδέει

τον κοινωνικό ιστό και έτσι προκαλούνται βίαιες αναταραχές. Στις 11 Ιουνίου του 1895, γίνεται στην πλατεία Γεωργίου μεγάλο συλλαλητήριο, για την αναστολή της φορολογίας της σταφίδας. Ύστερα, το πιστωτικό δίκτυο καταρρέει και αρκετοί εμπορικοί οίκοι χρεοκοπούν.

Στις 3 Νοεμβρίου 1896, ο αναρχικός τσαγκάρης Μάτσαλης μαχαιρώνει και σκοτώνει τον έμπορο και τραπεζίτη Φραγκόπουλο και πυροβολεί επίσης, τον έμπορο και τραπεζίτη Ανδρέα Κόλλα. Αυτή η κοινωνική αναταραχή συμβαδίζει με την εμφάνιση και ανάπτυξη αναρχικών και σοσιαλιστικών ομάδων που αναπτύσσονται γρήγορα, αφού εκμεταλλεύονται το κλίμα δυσαρέσκειας που επικρατεί. Σύντομα το λιμάνι της Πάτρας γίνεται πύλη εξόδου πληθυσμών προς την Αμερική. Το τέλος της εποχής της σταφίδας ήταν τον 20ο αιώνα, κατά τον μεσοπόλεμο. Οι οικονομικοί δείκτες μειώνονται, αν και η νοοτροπία των ανθρώπων αρνείται να υπακούσει στις νέες συνθήκες.



Εικόνα:5 Κάρα που μετέφεραν την σταφίδα στο λιμάνι, Πηγή: <http://lyrasi.blogspot.gr/>

Η κατανάλωση της σταφίδας αυξάνεται θεαματικά, στο διάστημα 1844-1876. Η σταφίδα είναι το κύριο εξαγωγικό προϊόν της Πελοποννήσου. Οι αγγλικές αγορές είναι ο κύριος προορισμός του προϊόντος αυτού της πελοποννησιακής γης. Το 1840 η σταφίδα ελεγχόταν από Αγγλικούς Εμπορικούς οίκους. Οι σταφιδικοί οίκοι χρηματοδοτούνταν από ξένες τράπεζες και εμπορικές επιχειρήσεις(το ίδιο γινόταν και με τις ελληνικές σταφιδεμπορικές επιχειρήσεις). Η Πάτρα, για τους συγχρόνους της, καθορίζει τις σχέσεις της πόλης με τον έξω κόσμο. Είναι πόλη-λιμάνι, που συμμετέχει σ' ένα διεθνές οικονομικό σύνολο, επιβάλλει τις ιεραρχήσεις, κυρίως μέσα από τη χρηματική- πιστωτική συμμετοχή της. Την περίοδο 1828-1860, η πόλη κατακτά τη θέση της στο διεθνή εμπορικό καταμερισμό και διαμορφώνει τα χαρακτηριστικά των πόλεων-λιμανιών που ελέγχουν τις εξαγωγές. Στη

πενταετία 1815-1820, η Πάτρα συγκέντρωσε το 59,74% των εξαγωγών της Πελοποννήσου, ενώ παραδοσιακά λιμάνια του γαλλικού εμπορίου, όπως η Κορώνη, περνούν σε δεύτερη μοίρα. Αργότερα, ξεσπά ο πόλεμος για την ανεξαρτησία. Ο αγώνας αυτός, όμως, επιφέρει μια βίαιη διακοπή στην οικονομική και κοινωνική εξέλιξη της πόλης. Κατά τη διάρκεια του πολέμου, η πόλη καταστρέφεται. Η γη σταματά να καλλιεργείται και οι σταφιδικές εργασίες διακόπτονται. Την περίοδο, ωστόσο, που εξετάζουμε, η Πάτρα καταλαμβάνει τη θέση του κύριου εξαγωγικού κέντρου του κράτους και διαφοροποιείται έτσι από την Ερμούπολη, αλλά και τον Πειραιά, λιμάνι εισαγωγικό.

3.3 ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ ΚΑΙ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΑ

Οι διαφοροποιήσεις αυτές εκφράζονται όχι μόνο στο επίπεδο της οικονομίας, αλλά και της κοινωνίας (δεν μπορούμε να μιλάμε ακόμα για συνθήκες εθνικής οικονομίας). Τα χρόνια του 19ου αιώνα είναι πολύ σημαντικά, γιατί τότε μπορούμε να διακρίνουμε σαφώς τις ομάδες των αυτοχθόνων και ετεροχθόνων, των κτηματιών, των εμπόρων, των πολιτικών και των ανθρώπων των επιχειρήσεων. Οι Ρούφοι, οι Λόντοι, οι Καλαμογδάρτηδες, οι Πατρινοί, οι Παπαδιαμαντόπουλοι κυριαρχούν στο πολιτικό προσκήνιο της Αχαΐας όλο τον αιώνα. Τα επαγγέλματα 104 προσώπων αναφέρονται στις πηγές ως εξής: *έμποροι 60, κτηματίες 20, έμποροι-κτηματίες 16, νομικοί 4, βιοτέχνες 1, ιατρός 1, έμπορος-κτηματίας-νομικός 1, έμπορος-κτηματίας-ιατρός 1*. Από βιβλίο που αναφέρεται στο συγκεκριμένο ζήτημα, αντλήσαμε στοιχεία, σύμφωνα με τα οποία η εισοδηματική διάκριση γίνεται σε 3 κατηγορίες:

- α)** στην πρώτη εντάσσονται εισοδήματα της τάξης των 2000-4000 δρχ. το χρόνο
- β)** στη δεύτερη από 5000 έως 10000 και
- γ)** στην τρίτη τα μεγαλύτερα από 10000δρχ. το χρόνο.

Την περίοδο που εξετάζουμε, οι ετερόχθονες έμποροι παίζουν σημαντικό ρόλο στην οικονομία της πόλης, ενώ οι κτηματίες που έχουν υψηλά εισοδήματα, προέρχονται από τις παραδοσιακές πατρινές οικογένειες. Εξελίξεις παρατηρούνται και στον πιστωτικό τομέα, όπου στις αρχές της 10ετίας του 1860, έγινε μια επενδυτική προσπάθεια, όταν ο Σωτήριος Γερούσης ίδρυσε τη Ναυτική τράπεζα, με ονομαστικό κεφάλαιο 2.000.000 δρχ. Χαρακτηριστικό της ισχυρής αυτής εμπορικής τάξης, που είχε δημιουργηθεί και που αξίζει ν' αναφερθεί, είναι η αδιαφορία για την ενασχόλησή τους με την πολιτική. Τα παιδιά των

εμπόρων γίνονται έμποροι. Δεν ασχολούνται με την πολιτική. Τα αίτια της αδιαφορίας αυτής είναι:

1. Οι έμποροι αποτελούν μια νέα ομάδα, μια "τάξη" υπό διαμόρφωση, που επιδιώκει να εδραιώσει τις επιχειρήσεις της.
2. Δεν έχουν κανένα ψυχολογικό κίνητρο για την πολιτική.
3. Τα συμφέροντά τους δε συγκρούονται με τα συμφέροντα των παραδοσιακών προκρίτων ,
4. Είναι μια ομάδα πολυεθνική, που δεν έχει την ιδεολογική επίγνωση ότι ανήκει σ' ένα ευρύτερο εθνικό σύνολο.

Από τα παραπάνω, λοιπόν, καταλαβαίνουμε ότι η έκρηξη των εσόδων από ένα προϊόν αλλάζει, όχι μόνο τα οικονομικά δεδομένα, αλλά και την κοινωνική δομή μιας πόλης.

3.3.1 Η ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ

Οι νεήλυδες δεν έρχονται μόνο από τα Επτάνησα, αλλά και από την Ήπειρο, τη Χίο, τη Σμύρνη. Η Πάτρα στηρίζει την ανάπτυξη της Αθήνας στο εμπόριο. Επίσης, στην Πάτρα, οι νεοφερμένοι έμποροι από την Κέρκυρα, Σμύρνη, Χίο, ή όπου αλλού, συμβάλλουν σημαντικά στην οικονομική ανάπτυξη της πόλης, αμβλύνοντας ή εξουδετερώνοντας έτσι πιθανές ανταγωνιστικές διαθέσεις. Χωρίς να κατέχουμε ασφαλείς πληροφορίες, έχοντας μόνο ενδείξεις, μπορούμε να υποθέσουμε, ότι οι ετερόχθονες έμποροι φτάνουν στην Πάτρα με σημαντικά κεφάλαια, που τα επενδύουν στην αγροτική παραγωγή-ιδιαίτερα της σταφίδας-γεγονός που θα οδηγήσει σε μια ταχεία μετατροπή των καλλιεργήσιμων εκτάσεων σε καλλιεργημένες. Η Πάτρα, εστία των επιχειρήσεων, δεν προσελκύει μόνο έλληνες, αλλά και ξένους εμπόρους και τραπεζίτες, που φτάνουν στην πόλη, είτε με την ιδιότητα του προξένου, είτε με την ιδιότητα του εμπορικού αντιπροσώπου.

Οι φάσεις της κρίσης του σταφιδεμπορίου

Η πρώτη σταφιδική κρίση εκδηλώθηκε τη 10ετία 1850, όταν η φυλλοξήρα έπληξε τους σταφιδαμπελώνες, με συνέπεια να χρεωκοπήσουν μεγάλοι εξαγωγικοί οίκοι και στην Ελλάδα και στο εξωτερικό. Η παραπάνω κρίση του σταφιδεμπορίου, που αποδίδεται στη μεγάλη παραγωγή και κατ' επέκταση στη χαμηλή τιμή του προϊόντος, είχε καταστροφικές συνέπειες για πολλούς σταφιδέμπορους, δημιούργησε κλίμα ηττοπάθειας στην αγορά και

ανάγκασε πολλούς παραγωγούς να εξάγουν μόνοι τους τη σταφίδα που παρήγαγαν. Ένας βασικός λόγος απότομης πτώσης της σταφίδας, ιδίως τις πρώτες δεκαετίες, ήταν η τακτική των μικροκεφαλαιούχων-σταφιδεμπόρων, οι οποίοι, μη μπορώντας να κρατήσουν δεσμευμένα για πολύ τα κεφάλαια τους, μόλις έστελναν το φορτίο, εξέδιδαν συναλλαγματικές επί των ανταποκριτών τους στην Αγγλία, χωρίς μεγάλα κεφάλαια και προχωρούσαν αμέσως στην πώλησή του. Όμως, όσο αυξάνονταν οι παραγόμενες ποσότητες επικρατούσαν κάποιοι γενικοί κανόνες. Οι κανόνες αυτοί περιόρισαν σημαντικά την δύναμη των εμπορικών οίκων, οι οποίοι δεν μπορούσαν πλέον να επιβάλλουν φόρους με ευκολία.

Το σταφιδεμπόριο ανακάμπτει τη 10ετία 1880, λόγω του ανοίγματος της γαλλικής αγοράς. Τον Οκτώβριο του 1879 οι γαλλικές αγορές άνοιξαν τις πύλες τους για την εισαγωγή σταφίδας, εξαιτίας της πτώσης της γαλλικής οινοπαραγωγής, λόγω των καιρικών συνθηκών και της φυλλοξήρας, η οποία είχε πλήξει τα γαλλικά αμπέλια από το 1863 και τα κατέστρεψε σχεδόν εντελώς τη 10ετία 1870. Μέχρι το 1892, η οικονομική κατάσταση όσων ασχολούνταν με το εμπόριο της σταφίδας, ακόμα και των λαϊκότερων κύκλων, ήταν πάρα πολύ καλή. Κτίστηκαν πολυτελείς κατοικίες και βίλλες, πολυτελείς ιδιωτικές άμαξες διέσχίζαν τους δρόμους, για τη λαϊκότερη τάξη τα γλέντια έδιναν κι έπαιρναν, ιδίως κατά τη σταφιδική περίοδο, ενώ υπήρχαν και τα «*καφέ αμάν*» και τα «*καφέ σαντάν*», παρατεταγμένα τα πιο πολλά σ' όλο το μήκος της παραλίας. Η τιμή της σταφίδας άρχισε να υψώνεται πολύ γρήγορα Έτσι έφτασε σε ευχάριστο και ενθαρρυντικό σημείο, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται πόροι για το μέλλον. Η ύψωση της τιμής της οφείλεται πρώτον στη στάση που είχαν οι κάτοχοι, δεύτερον στην ανοχή τους και τρίτον στην γενναία υποστήριξη της αποφασιστικής τους τακτικής. Η δημοσιογραφία ήταν ο μοχλός με τον οποίο ανασηκώθηκε το προϊόν από τον εξευτελισμό και υποστηρίχθηκε η τιμή αυτού.

Γύρω στο 1890, οι κατεστραμμένοι αμπελώνες της Γαλλίας ξαναφυτεύτηκαν με ειδικά αντιφυλλοξηρικά κλήματα, τα γαλλικά αμπέλια αρχίζουν να ξαναπαράγουν και τότε ξεκινά η **δεύτερη σταφιδική κρίση**. Το 1892 οι εξαγωγές της σταφίδας μειώθηκαν κατά 30-40% και η τιμή της στην Πάτρα έπεσε κατά 50 %. Το 1897 η Γαλλία έκοψε τις αγορές της σταφίδας από την Πάτρα. Από τον Αύγουστο του 1889 καταργήθηκε η δημοτική φορολογία του σταφιδόκαρπου και ο εμπορικός σύλλογος έφερε το πιστοποιητικό ότι πληρώθηκε ο δημοτικός φόρος σε όλους τους τόπους. Σε όλη την δεκαετία του 1880, οι αγρότες της Πελοποννήσου είχαν επενδύσει σημαντικούς χρηματικούς και ανθρώπινους πόρους στη σταφιδοκαλλιέργεια. Αντιμετώπισαν,

Η κυβέρνηση προσπάθησε να έρθει αντιμέτωπη με την κρίση, την δεκαετία του 19ου αιώνα, αλλά δεν κατάφερε πολλά. Η πτώση του σταφιδεμπορίου προκάλεσε πανικό στην οικονομική και κοινωνική ζωή της πόλης. Πολλοί από τους σταφιδεμπόρους αδυνατούσαν να έρθουν αντιμέτωποι με τις οικονομικές τους υποχρεώσεις και έτσι ο αριθμός από τις κατασχέσεις των περιουσιών ήταν μεγάλος. Με την πάροδο του χρόνου η κρίση μεγάλωνε διότι μειωνόταν η εμπορευματοποίηση του προϊόντος. Μετά την πτώχευση των ελληνικών εμπορικών εταιρειών ήλθε και κατά σειρά η πτώχευση των ξένων εμπορικών εταιρειών. Οι συνεχόμενες χρεωκοπίες έπληξαν επιχειρήσεις που απασχολούσαν πολλούς εργάτες και είχε σαν συνέπεια να διογκωθεί το κύμα ανεργίας που μάστιζε την Πάτρα. Κατόπιν η κρίση εξαπλώθηκε και σε άλλους εμπορικούς και βιοτεχνικούς κλάδους. Λόγω αυτής της κατάστασης προκλήθηκαν μεγάλες αντιδράσεις. Στις 24 Φεβρουαρίου 1893, έγινε μεγάλο συλλαλητήριο και εγκρίθηκε ψήφισμα προς την Κυβέρνηση με αιτήματα για την προστασία της σταφίδας, τα οποία όμως δεν βρήκαν ανταπόκριση από την Κυβέρνηση. Τέλος, το 1896, ξέσπασε μεγάλη απεργία των εργαζομένων στα εργοστάσια κατασκευής σταφιδοκιβωτίων, την οποία ακολούθησαν απεργίες των νηματοπλεκτών, αρτοποιών κ.λ.π.

Την ίδια περίπου 10ετία, έγινε προσπάθεια για άνοιγμα νέων αγορών και το 1894 συστάθηκε επιτροπή, με σκοπό να μεριμνήσει για την εισαγωγή της σταφίδας στη Ρωσία. Σχετική πηγή πληροφόρησης είναι η εφημερίδα *Νεολόγος* του έτους 1895. Μας δίνει πληροφορίες για την συμφωνία που έγινε με την Ρωσία, σχετικά με τη σταφίδα. Μας λέει λοιπόν ότι αφού υπογράφηκε η συμφωνία, η Ελλάδα δέχτηκε τηλεγράφημα από την Ρωσία που έλεγε <<Η κατανάλωσις αναλαμβάνει>>. Το εμπόριο άρχισε να αναθερμαίνεται και όλο και πιο πολλοί έμποροι άρχισαν να ασχολούνται με την δραστηριότητα αυτή. Συνέπεια αυτού, ήταν οι αγοραστές να γίνουν περισσότερο πρόθυμοι στο να αγοράζουν ημίσακα fob προς 113-114 δραχμές. Την επόμενη μέρα, τα ημίσακα fob ανυψώθηκαν κατά 120 δραχμές, ενώ οι πωλητές αποσύρθηκαν. Ωστόσο, η προσπάθεια αυτή δεν απέδωσε, διότι οι μεγαλέμποροι δεν ήθελαν να διαθέσουν χρήματα κι έτσι χάθηκε μοναδική ευκαιρία για ν' αναστραφεί η κατάσταση ή να επιβραδυνθεί η περαιτέρω επιδείνωσή της.

Τέλος, θεωρούμε αναγκαίο ν' αναφέρουμε δύο σημαντικά μέτρα που ελήφθησαν, στην προσπάθεια ν' αντιμετωπιστεί η κρίση:

A. Στην εφημερίδα, λοιπόν, *Φορολογούμενος* του έτους 1891 αναφέρεται η ίδρυση της *Σταφιδικής τραπεζής*, σαν μέσο αντιμετώπισης της κρίσης. Στις 16 Μαρτίου 1891, ο

εμπορικός σύλλογος Πατρών προσκλήθηκε να εκφράσει τη γνώμη του, σχετικά με το νομοσχέδιο της σταφιδικής τράπεζας. Στάλθηκε λοιπόν ένα υπόμνημα στο οποίο έλεγαν τη γνώμη τους. Αρχικά, ο Σύλλογος συμφωνεί πλήρως με την ίδρυση αυτής της τράπεζας, αλλά διαφωνεί κάθετα με την εισαγωγή ενός επιπλέον φόρου, πιο συγκεκριμένα μιας δραχμής ανά 100.000 σταφίδες. Έπειτα, φρονεί ότι αυτά τα λεφτά πρέπει να τα δώσει το κράτος από το δημόσιο θησαυρό. Επιπλέον, θεωρεί πως είναι δουλειά άλλων η γνωστοποίηση της καλλιέργειας της σταφίδας στις άλλες πόλεις. Αυτή την ενέργεια θα έπρεπε να την αναλάβει ένα ίδρυμα, του οποίου το όνομα είναι <<Ταμείο Αμυνας>>. Πρέπει να απευθυνθεί στην γεωργική τάξη. Η τράπεζα θα δάνειζε σ' αυτούς, χωρίς πρόχειρες εγγυήσεις και με νόμους που θα ανύψωναν την κτηματική πίστη.

Β. Για την αντιμετώπιση, επίσης, της κρίσης, η ελληνική κυβέρνηση ψήφισε νόμο, με τον οποίο θεσπίστηκε *το παρακράτημα*, που ήταν, στην ουσία, μια εις είδος καταβολή, από κάθε παραγωγό, του εγγείου φόρου επί της εξαγόμενης σταφίδας, ο οποίος κυμαινόταν από 15-20% επί των εξαγόμενων ποσοτήτων. Το ποσοστό που παρακρατούνταν, δεν προοριζόταν για διοχέτευση στην αγορά, αλλά για μετατροπή του σε οίνο ή οινόπνευμα, ώστε ν' απορροφάται, κατ' αυτό τον τρόπο, ένα ποσοστό σταφίδας, να ελαττωθεί το συνολικό ποσό του προς εξαγωγή προϊόντος και να συγκρατηθούν οι τιμές της πώλησης της σταφίδας. Όμως, η θέσπιση του παρακρατήματος δεν βελτίωσε τα πράγματα, με αποτέλεσμα να προκληθούν νέες ισχυρές κοινωνικές εντάσεις και πολιτικές προστριβές. Εξεγέρθηκαν οι σταφιδοπαραγωγικές επαρχίες της Πελοποννήσου, μια "απολιτική" εξέγερση κατά της οικονομικής καταστροφής και της εξαθλίωσης ενός πληθυσμού, ο οποίος προσπαθούσε να διατηρήσει τις συνθήκες διαβίωσής του.

3.4 ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ - ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΠΑΤΡΩΝ



Εικόνα :6 Μώλος Αγίου Νικολάου τον 19^ο αιώνα, Πηγή : <http://www.patrasport.gr/>

Στις πρώτες δεκαετίες της ανεξαρτησίας τα σημαντικότερα λιμάνια της χώρας ήταν η Πάτρα και το Κατάκωλο, επίνειο του Πύργου, και η Σύρα. Η υποδομή της οικονομίας στηριζόταν σε σημαντικό ποσοστό στη λειτουργικότητα των λιμένων αυτών.

Η νεώτερη περίοδος του λιμανιού αρχίζει 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 μήκους 35μ. (χωρίς φωτιστική πηγή). Δύο χρόνια αργότερα επεκτάθηκε κατά 20μ., χωρίς όμως να ικανοποιεί τις ανάγκες της ναυσιπλοΐας. Παρά την από τότε υπόδειξη της αναγκαιότητας κατασκευής του Φάρου, αυτός θα γίνει μετά από 17 χρόνια (1858). 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.

Φυσικά το κόστος για την δημιουργία του λιμένα ήταν αρκετά μεγάλο. Για να αντιμετωπίσει το κόστος των αναγκαίων έργων είχαν θεσπιστεί τα λιμενικά τέλη, το μεγαλύτερο μέρος των οποίων πλήρωναν κυρίως οι εισαγωγείς σταριού και οι εξαγωγείς σταφίδας, κρασιού και λαδιού. Από τις εισπράξεις των λιμενικών τελών μαζεύτηκαν ως το 1867 σοβαρά ποσά στους ειδικούς λογαριασμούς των λιμένων Πύργου και Πατρών. Το 1872 τα ετήσια έσοδα του δήμου Πατρών από το λιμάνι έφταναν το ποσό του μισού εκατομμυρίου. Παρ'όλα αυτά ο δήμος δίσταζε να προχωρήσει το έργο του οποίου το κόστος ήταν περίπου

5.300.000 δρχ . Το 1872 ο Άγγλος πρόξενος στην Πάτρα σύστησε να την αναλάβουν Γερμανοί κεφαλαιούχοι. Ωστόσο ούτε το κράτος ούτε η εθνική τράπεζα χρηματοδοτούσαν το έργο. Το 1873 ο δήμος Πατρών δανείστηκε για αυτό το σκοπό 2.000.000 προς 8% απ'τη νέα τράπεζα που ιδρύθηκε τότε, τη Γενική Πιστωτική. Η διαφορά μεταξύ του δανείου και του προυπολογιστικού κόστους , των 5.300.000, δείχνει ότι ο δήμος είχε στα ταμεία του ένα ανάλογο διαθέσιμο ποσό. Ωστόσο τα μεγάλα λιμενικά έργα δεν δημοπρατήθηκαν πριν το 1879 οπότε τα ανέλαβε ο γαλλικός τεχνικός οίκος P.Maniac με ένα αντίστοιχο προυπολογισμό δαπάνης.

Μετά από πολλά προβλήματα οι εργασίες αποπερατώθηκαν το 1889. Τον ίδιο χρόνο υπεγράφη νέα σύμβαση για κατασκευή κρηπιδωμάτων, τα οποία όμως τελικά δεν έγιναν. Το λιμάνι, μέχρι το 1927 όπου το λιμενικό ζήτημα τέθηκε εκ νέου στο σύνολό του, παρέμεινε χωρίς κρηπιδώματα και με πολλά προβλήματα.

3.5 ΤΟ ΚΑΡΝΑΒΑΛΙ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ ΤΟΝ 19^Ο ΑΙΩΝΑ

Το καρναβάλι της Πάτρας έχει ιστορία πολλών χρόνων και από τα τέλη του 19^{ου} αιώνα παρουσιάζει στον ελληνικό χώρο μια εντυπωσιακή ιδιαιτερότητα, την οποία διατηρεί μέχρι και σήμερα. Η χρονική περίοδος μέσα στην οποία το Πατρινό Καρναβάλι γεννήθηκε, εξελίχθηκε και απέκτησε τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του, περιλαμβάνει το τελευταίο τέταρτο του 19ου αιώνα και το πρώτο του 20ου. Στα χρόνια αυτά αναπτύσσονται οι οργανωμένες καρναβαλικές εκδηλώσεις, επεκτείνεται η μαζική συμμετοχή σε αυτές και ενθαρρύνεται η λαϊκή πρωτοβουλία.

Στην Πάτρα από τότε που απελευθερώθηκε το 1828, και για πολλά χρόνια, δύο ήταν τα μέσα διασκέδασης την περίοδο της Αποκριάς: ο χορός και το πρόχειρο μασκάρωμα. Τα Σαββατοκύριακα της Καρναβαλικής περιόδου οι μασκαρεμένοι, οι "μπούλες", γύριζαν στη πόλη και μετέδιδαν στο κόσμο την ευθυμία τους. Δεν μπορεί να καθοριστεί πότε άρχισαν να μασκαρεύονται στην Πάτρα και οι γυναίκες.

Ουσιαστικά το Καρναβάλι της Πάτρας άρχισε να διαμορφώνεται και να εξελίσσεται το 1860, δεχόμενο διάφορες επιδράσεις. Το έτος 1870 σημειώθηκαν δυστυχήματα από αδέσποτες σφαίρες, ενώ είναι και η τελευταία χρονιά που διαπράχθηκαν φόνοι κατά τη

διάρκεια της Αποκριάς. Στα χρόνια γύρω στο 1870 παρουσιάζονται πιο οργανωμένες μασκαράτες και εμφανίζονται τα πρώτα καρναβαλικά άρματα.



Εικόνα :7 Άρμα από το καρναβάλι της Πάτρας. Πηγή : <http://patralive.gr/>

Στη δεκαετία του 1880 διαδόθηκαν ξένα καρναβαλικά έθιμα, ενώ δημιουργήθηκαν και μερικά έθιμα που διατηρήθηκαν για καιρό. Έτσι επικράτησε η συνήθεια οι πρώτες "μπούλες" να εμφανίζονται του Αγίου Αντωνίου ανεξάρτητα πότε άρχιζε το Τριώδιο. Σε αυτή τη δεκαετία τα Καρναβάλια δεν είχαν την επιθυμητή ζωνρότητα ή ποικιλία εκδηλώσεων.

Οι πρώτοι παιδικόι χοροί οργανώνονται το 1890, ενώ το 1892 παρά ολίγο να συμβεί αιματηρή συμπλοκή μεταξύ αντιφρονούντων πολιτικών ομάδων την τελευταία Κυριακή της Αποκριάς. Την ίδια χρονιά ιδρύεται η Φιλαρμονική Εταιρεία που από τότε συμμετάσχει στο Καρναβάλι με διάφορες εκδηλώσεις.

Στις καρναβαλικές εκδηλώσεις του 1893 εμφανίζονται Πιερρότοι που κινούνται με ποδήλατα και το 1894 οι Πατρινοί πετούν χαρτοπόλεμο στους χορούς. Τα Καρναβάλια των επόμενων ετών ήταν πληκτικά και οι Πατρινοί ξαναβρίσκουν το κέφι τους το 1899 όπου και ξεφαντώνουν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^Ο Η ΠΑΤΡΑ ΣΤΟΝ 20^Ο ΑΙΩΝΑ

4.1 ΤΑ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΑ ΓΕΓΟΝΟΤΑ ΤΟΥ 20^{ΟΥ} ΑΙΩΝΑ

Η Πάτρα τον 20^ο αιώνα αναπτύσσεται με ταχύτατους ρυθμούς. Αποτελεί την πρώτη ελληνική πόλη που εισήγαγε δημόσιο ηλεκτροφωτισμό και ηλεκτροκίνητους τροχιόδρομους. Αυτή την περίοδο αυξάνεται το μεταναστευτικό ρεύμα προς την Αμερική και αναδεικνύεται η πόλη μέσω του λιμανιού της σε Πύλη προς τη Δύση.

Το 1902 χτίζονται στα προάστια από Άγγλους εμπόρους, επαύλεις βορειοευρωπαϊκού τύπου. Το ίδιο έτος η Πάτρα είναι η πρώτη πόλη που αποκτά τραμ, η λειτουργία του οποίου όμως σταμάτησε το 1917.

Το 1908 μετά από διεθνή διαγωνισμό, θεμελιώνεται ο νέος Ιερός ναός του Αγίου Ανδρέα, σε σχέδιο του Γάλλου αρχιτέκτονα Αιμίλιου Ρόμπερ.

Κατά τη διάρκεια του αιώνα στην Πάτρα ανοίγουν πολλά εργοστάσια, βιοτεχνικές μονάδες και εργαστήρια που καθιστούν την πόλη το τρίτο βιομηχανικό κέντρο της χώρας. Μερικές από αυτές είναι η φανελοποιία και πλεκτική Μαραγκοπούλου, η χαρτοποιία Λαδοπούλου, η κλωστούφαντουργία “Πειραϊκή – Πατραϊκή”, η σαπουνοποιία “Βέσο” και η αλευροβιομηχανία “Μύλοι Αγίου Γεωργίου”.

Παράλληλα επιφανείς Πατρινοί δώρισαν στην πόλη Ιδρύματα στα οποία στεγάζονταν και δραστηριότητες εκπαιδευτικού και κοινωνικού περιεχομένου όπως το Μαραγκοπούλειο, το Καραμανδάνειο και το Σκαγιοπούλειο Ίδρυμα, Τριάντειος σχολή κ.α.

Το 1914 επικρατούσε σε διεθνές επίπεδο μεγάλη αναστάτωση η οποία τελικώς οδήγησε στην έναρξη του Α’ Παγκοσμίου πολέμου. Αυτή τη χρονιά στην Πάτρα εκλέχθηκε δήμαρχος ο Δημήτριος Μπακαούρης Ανδρικόπουλος που παρέμεινε σε αυτή τη θέση μέχρι το 1925. Λόγω του πολέμου, της Μικρασιατικής καταστροφής και της εσωτερικής πολιτικής αστάθειας η Πάτρα διέρχεται οικονομική κρίση, με αποτέλεσμα να υπάρχει μεγάλη έλλειψη πόρων ενώ σταματάει η πραγματοποίηση νέων έργων στην πόλη. Ο Μπακαούρης προσπάθησε να βοηθήσει, δίνοντας από τα χρήματά του για τις οικογένειες των στρατιωτών και για συσσίτια. Παράλληλα διέθεσε και χρήματα από τον μισθό του για την ανέγερση του «Ασύλου φρενοβλαβών».

Την περίοδο 1925 έως 1927 κατασκευάστηκε το πρώτο υδροηλεκτρικό έργο στον Γλάυκο, που πρώτος είχε οραματιστεί ο δήμαρχος Μπακαούρης, καθώς και άλλα έργα που συνέβαλαν στον εκσυγχρονισμό της πόλης.

Από το 1933 και μέχρι το 1939 οι επιπτώσεις της παγκόσμιας κρίσης και της μακράς ύφεσης, επηρεάζουν πολύ την επιχειρηματική και οικονομική δραστηριότητα της πόλης.

Το 1940 η Πάτρα δέχεται τα πρώτα πλήγματα του πολέμου καθώς οι Ιταλοί βομβαρδίζουν το λιμάνι και το κέντρο της. Η απελευθέρωση από τους Ναζί κατακτητές έρχεται για την πόλη στις 4 Οκτωβρίου του 1944, φυσικά όμως με βαρύτατο φόρο αίματος.

4.2 Α΄ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΠΟΛΕΜΟΣ (1914 – 1918 μ.Χ.)

Ο Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος ξεκίνησε το 1914 μ.Χ. Η αφορμή δόθηκε όταν ένας Σέρβος φοιτητής, ο Γκαβρίλο (Γαβριήλ) Πρίντσιπ, δολοφόνησε τον διάδοχο της Αυστρίας Φραγκίσκο Φερδινάρδο και τη σύζυγό του Σοφία στο Σαράγεβο (28 Ιουνίου 1914). Έτσι η Αυστροουγγαρία κήρυξε τον πόλεμο στη Σερβία (28 Ιουλίου 1914). Σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα ο πόλεμος γενικεύτηκε και δημιούργησε δύο αντίπαλα στρατόπεδα : τις Κεντρικές Δυνάμεις (Γερμανία, Αυστροουγγαρία, Ιταλία) και την Τριπλή Συνενόηση (Βρετανία, Γαλλία, Ρωσία), τη λεγόμενη Entente (Αντάντ).

Ο πόλεμος τελικά επεκτάθηκε γεωγραφικά και εξελίχθηκε σε Παγκόσμιος (Great War). Σε αυτόν η Ελλάδα εισχώρησε επίσημα το 1917 αφού όμως είχε κάνει την ανεπίσημη είσοδό της σε αυτόν το 1916 με την επαναστατική κυβέρνηση Θεσσαλονίκης. Έτσι την ευφορία από τις επιτυχίες των Βαλκανικών Πολέμων διαδέχτηκε η σκληρότητα του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, ο εσωτερικός διχασμός και η Μικρασιατική καταστροφή με τον ξεριζωμό του Ελληνισμού της Μικράς Ασίας και του Πόντου.

Κατά τη διάρκεια του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου στην περιοχή της Πάτρας δεν συνέβησαν σημαντικά γεγονότα. Πρώτον επειδή η Ελλάδα άργησε να μπει στον πόλεμο και δεύτερον επειδή τα κομβόι της Αντάντ (Entente) για τις μάχες Δαρδανελλίων (1915) και Βαρδάρη (1916), δεν περνούσαν μέσω Πατραϊκού – Κορινθιακού κόλπου. Από το 1917 και μετά κι αφού κι η Ιταλία τάχθηκε στο πλευρό της Αντάντ πλέον, άρχισε η μεταφορά γαλλικών στρατευμάτων προς τη Θεσσαλονίκη μέσω Πατραϊκού με λιμάνι αποβίβασης την Ιτέα.

Μετά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο τα χρόνια ήταν δύσκολα αφού η οικονομική κρίση που είχε εκδηλωθεί, είχε μεγάλες κοινωνικές και πολιτικές συνέπειες. Στη Γερμανία, Ιταλία, Ισπανία άλλα και στην Ελλάδα επιβλήθηκε το δικτατορικό καθεστώς. Από εκεί και πέρα είχε αρχίσει η αντίστροφη μέτρηση για την έναρξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου.

4.3 Β' ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΠΟΛΕΜΟΣ

Ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος άρχισε και πάλι στην Ευρώπη την 1^η Σεπτεμβρίου 1939 με την είσοδο της Γερμανίας στην Πολωνία.

Στις 18 Μαρτίου 1940, η Ιταλία ζητάει από τον τότε κυβερνήτη της Ελλάδος Ιωάννη Μεταξά να περάσει από την χώρα χωρίς αντίσταση για να προχωρήσει και βορειότερα. Τα ξημερώματα της ίδιας μέρας ο Μεταξάς λέει στον Μουσολίνι το ιστορικό «ΟΧΙ».

Την 28^η Οκτωβρίου και αφού οι Ιταλοί έχουν ήδη εισβάλει στην Αλβανία, πραγματοποιείται η Ιταλική επίθεση στη χώρα μας.

Αμέσως μετά την είσοδο της Ελλάδας στον πόλεμο, η Πάτρα δοκιμάστηκε με σφοδρό βομβαρδισμό. Τα ιταλικά βομβαρδιστικά τύπου FIAT BR.20 CICOGNIA έπληξαν την πόλη από μεγάλο ύψος σε μια επίθεση που ξεκίνησε στις 9.45 το πρωί και τελείωσε το ίδιο μεσημέρι. Τα θύματα, άμαχοι πολίτες, έφτασαν τα 193 (125 άνδρες, 43 γυναίκες, 25 παιδιά) σύμφωνα με την εφημερίδα «Σημερινή» της 28^{ης} Οκτωβρίου 1940. Τις περισσότερες βόμβες δέχτηκε η περιοχή της οδού «Τριών Ναυάρχων» καθώς και οι οδοί Αγίου Ανδρέου, Γούναρη κτλ. Κατά τους βομβαρδισμούς χτυπήθηκαν τα λιμάνια τόσο της Πάτρας όσο και της Ναυπάκτου.

Σε όλη τη διάρκεια του πολέμου βομβαρδίστηκαν ακόμα πολλά πλοία στα ανοιχτά της Πάτρας, όπως το ατμόπλοιο «Αθηνά», το επιβατικό «Σπέτσες», το ναρκαλιευτικό «Νέστος», το φορτηγό ατμόπλοιο «Δαρμάς», κ.α.

Τελικά η απελευθέρωση της Ελλάδας από τους Ναζί ήρθε τον Οκτώβρη του 1944. Από την επόμενη κιόλας μέρα από τη λήξη του πολέμου όλες οι χώρες προσπάθησαν να κάνουν ένα νέο ειρηνικό ξεκίνημα δημιουργώντας για τον λόγο αυτό τον Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών (Ο.Η.Ε.), που σκοπός του ήταν και είναι η διαφύλαξη της ειρήνης σε παγκόσμιο επίπεδο.

4.4 Η ΠΑΤΡΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΑ

Η επόμενη δεκαετία, μετά τη λήξη του πολέμου χαρακτηρίζεται από έντονη βιομηχανική δραστηριότητα και ανάπτυξη. Συνέπεια αυτού, η αργή αλλά σταθερή βελτίωση της οικονομίας της Πάτρας. Το 1956 ολοκληρώνονται πλέον και τα έργα του λιμένα Πατρών που είχαν ξεκινήσει από το 1927, αλλά είχαν διακοπεί από τον πόλεμο.

Το 1961 καθιερώνεται απ'ευθείας γραμμή Πάτρα – Ιταλία με τα οχηματαγωγά Εγνατία και Αππία.

Μέσα στη δεκαετία του '60 αναπτύσσεται έντονα η αστυφιλία και αρχίζει έντονη οικοδομική δραστηριότητα. Με την διαδικασία της αντιπαροχής κατασκευάζονται όμορφα νεοκλασικά κτίρια, αλλοιώνοντας έτσι την αισθητική του ιστορικού κέντρου.



Εικόνα:8 Αποψη της Πλατείας Γεωργίου στις αρχές της δεκαετίας του '60, Πηγή: <http://www.newsnow.gr/>

Η πρωτοπορία των ιδεολογικών διεργασιών του 19ου αιώνα και το πνεύμα των κοινωνικών και πολιτικών αγώνων, μετουσιώνεται σε πράξη σε όλη τη διάρκεια του 20ου αιώνα. Οι Πατρινοί πρωτοστατούν σε συνεχείς εργατικούς αγώνες καθώς και σε μαζικές διαδηλώσεις συμπαράστασης στον αντιαποικιακό Αγώνα των Κυπρίων, στους αγώνες για την Παιδεία, τη Δημοκρατία και εναντιώνονται στην επτάχρονη ξενοκίνητη δικτατορία με αποκορύφωμα την εξέγερση του Πολυτεχνείου.

Την περίοδο της Μεταπολίτευσης οι κοινωνικοί και πολιτικοί αγώνες συνεχίζονται, εκφράζοντας το δημοκρατικό φρόνημα της πλειοψηφίας των Πατρινών. Η Πάτρα με την βαριά κληρονομιά των πρωθυπουργών Δημητρίου Γούναρη, Δημητρίου Μάξιμου, Ανδρέα Μιχαλακόπουλου, Παναγιώτη Κανελλόπουλου, Γεωργίου Παπανδρέου, Ανδρέα Παπανδρέου και πολλών άλλων επιφανών πολιτικών ανδρών, θέτει κατά τον 20^ο αιώνα, τη σφραγίδα της στην πολιτική ιστορία της χώρας, με αποκορύφωμα την ανάδειξη του πολιτικού Κωστή Στεφανόπουλου στο ύπατο αξίωμα του Προέδρου της Ελληνικής Δημοκρατίας.

Το 1964 η ίδρυση του Πανεπιστημίου Πατρών, με έμφαση στις θετικές επιστήμες, θα αποτελέσει την πιο ελπιδοφόρα προοπτική για το μέλλον της πόλης. Το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο λειτουργεί από το 1988, ως το δεύτερο σε σημασία έργο για την πόλη.

Το 1983 ιδρύεται το Τ.Ε.Ι. Πάτρας, με κατεύθυνση την εφαρμοσμένη Έρευνα και Τεχνολογία.

Το 1992 ιδρύεται με έδρα την Πάτρα το Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο.

Από τις αρχές της δεκαετίας του '80 η πόλη πλήττεται από την αποβιομηχάνιση, με σοβαρές επιπτώσεις στην οικονομική και κοινωνική ζωή. Το λιμάνι παραμένει σημείο αναφοράς με διαρκή ανάπτυξη στο διαμετακομιστικό εμπόριο, τις μεταφορές και την επικοινωνία.

Τη δεκαετία του '80 πραγματοποιούνται έργα διαμόρφωσης και επέκτασης της λιμενικής ζώνης. Μετά τον πόλεμο στα Βαλκάνια (1992-1995), το λιμάνι της Πάτρας διεκπεραίωσε σχεδόν το σύνολο των μεταφορών με δρομολόγια για όλα τα λιμάνια της Ιταλίας. Σε συνδυασμό με την επιβατική κίνηση, κατατάσσόταν σε ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια της Μεσογείου.

4.4.1 ΙΕΡΟΣ ΝΑΟΣ ΑΓΙΟΥ ΑΝΔΡΕΑ

Στη θέση όπου μαρτύρησε ο Απόστολος Ανδρέας, από τα πρώτα χριστιανικά χρόνια, υπήρχε ναός προς τιμήν του. Μέσα στη διάρκεια των ετών ο ναός περιήλθε σε πολλά χέρια και πέρασε πολλές καταστροφές οι οποίες συντέλεσαν στην οριστική διάλυσή του.

Ύστερα από πιέσεις των Πατρινών, αποφασίστηκε η ανοικοδόμησή του ναού ξανά. Το 1902 προκηρύχθηκε διεθνής διαγωνισμός για την εκπόνηση του αρχιτεκτονικού σχεδίου. Ο νέος ναός θεμελιώθηκε την 1^η Ιουνίου 1908 από τον βασιλέα των Ελλήνων, Γεώργιο τον

Α'. Η ανοικοδόμηση του νέου ναού έγινε με πολύ αργούς ρυθμούς, λόγω και των πολιτικοκοινωνικών και οικονομικών κατ'επέκταση συγκυριών που ακολούθησαν τις επόμενες δεκαετίες. Τελικά, ο ναός εγκαινιάστηκε επίσημα στις 26 Σεπτεμβρίου 1974, δέκα χρόνια μετά την επανακομιδή της Τιμίας Κάρας του Αποστόλου.

Την δαπάνη ανέγερσης του ναού ανέλαβαν υποχρεωτικά όλοι οι πολίτες της Πάτρας. Από το 1955 όλοι οι κάτοικοι της πόλης υποχρεώνονταν να καταβάλλουν ερανική προσφορά 40 δραχμών για τον ναό του Αγίου Ανδρέα, μέσω των λογαριασμών της ΔΕΗ. Το "ιερό τέλος" των 0,12 λεπτών για κάθε λογαριασμό, κράτησε μέχρι το 2005.

Ο Ιερός αυτός ναός αποτελεί τον μεγαλύτερο της Ελλάδος (2.000 τ.μ.) κι έναν από τους μεγαλύτερους των Βαλκανίων. Στο εσωτερικό του, φυλάσσεται η Κάρα του Αγίου και τμήμα του σταυρού στον οποίο μαρτύρησε.

Κάθε χρόνο στις 30 Νοεμβρίου προσελκύει πλήθος κόσμου που βρίσκεται εκεί για να προσκυνήσει τον Άγιο. Φυσικά όπως είναι κατανοητό οι άνθρωποι αυτοί δεν έρχονται μόνο από την ίδια την πόλη αλλά απ'όλη την Ελλάδα και το εξωτερικό, κυρίως από την Ρωσία που είναι κι εκεί ορθόδοξοι χριστιανοί. Αυτό αποτελεί από μόνο του μια σημαντική τόνωση της τοπικής οικονομίας, όμως παρ'όλα αυτά στην τόνωση αυτή συμβάλλουν και τα διάφορα παζάρια που στήνονται έξω από την εκκλησία, την παραμονή και ανήμερα της εορτής του Αγίου, που δίνουν την ευκαιρία και στους διάφορους λιανέμπορους να πωλήσουν τις προμήθειές τους.

Πέραν τούτων βέβαια η ευκατάστατη ενορία του Αγίου Ανδρέα συντελεί και σισιτίων όχι μόνο για τους Έλληνες απόρους αλλά ακόμα και για τους μετανάστες (το 2010 πραγματοποιήθηκε σισίτιο για τους Αφγανούς). Επίσης, διατηρεί αποθήκες απέναντι από τον ναό για την συγκέντρωση ενδυμάτων και άλλων αγαθών για την ενίσχυση των απόρων.

Παράλληλα η ενορία προσφέρει κι άλλες υπηρεσίες στην κοινότητα όπως είναι η λειτουργία βρεφονηπιακού σταθμού με δυναμικότητα αρκετών παιδιών, η οποία παρέχεται σε πολύ ωραίο περιβάλλον 2,5 στρεμμάτων. Εκεί υπάρχει άριστα εκπαιδευμένο διδακτικό προσωπικό, ιατρική περίθαλψη και φυσικά ένα καθαρό περιβάλλον για την φιλοξενία των παιδιών των οικονομικά ασθενέστερων ενοριτών.

Όλες αυτές οι παροχές της ενορίας του Αγίου Ανδρέα και οι εκδηλώσεις που λαμβάνουν χώρα την περίοδο της εορτής του, κι όχι μόνο, συντελούν στην οικονομική και πολιτισμική ανάπτυξη της πολύ όμορφης και γραφικής Πάτρας.

4.4.2 ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Πανεπιστήμιο Πατρών

Ιδρύθηκε την 11^η Νοεμβρίου 1964 στο δήμο Ρίου, κοντά στην Πάτρα ως αυτοδιοικούμενο Ν.Π.Δ.Δ. , στα πλαίσια του προγράμματος διοικητικής Ανάπτυξης της χώρας. Οι στόχοι της ιδρύσεως του Πανεπιστημίου Πατρών κατά την εποχή ιδρύσεώς του ήταν:

- Η διδασκαλία και έρευνα θεμάτων που ανάγονται στην οικονομική ανάπτυξη της Ελλάδας με έμφαση στις θετικές επιστήμες, στην τεχνολογία, στις οικονομικές και κοινωνικές επιστήμες και στην οργάνωση και διοίκηση επιχειρήσεων,
- Η εκπαίδευση εξειδικευμένου επιστημονικού και τεχνικού δυναμικού για κάλυψη των αναγκών της χώρας,
- Η μείωση της τάσης φυγής των Ελλήνων φοιτητών στο εξωτερικό,
- Η προσέλκυση Ελλήνων επιστημόνων και καθηγητών που σταδιοδρομούν στα πανεπιστήμια της αλλοδαπής πίσω στην Ελλάδα,
- Η εξέλιξη του ιδρύματος σε πρότυπο πανεπιστήμιο, πράγμα που θα επιφέρει βελτίωση του προγράμματος και του επιπέδου σπουδών των υπαρχόντων ελληνικών ιδρυμάτων ανώτατης εκπαίδευσης,
- Η παροχή υπηρεσιών και σε άλλες χώρες του ίδιου επιπέδου ανάπτυξης με την Ελλάδα.

Ελληνικό Ανοιχτό Πανεπιστήμιο Πάτρας

Το ΕΑΠ που ιδρύθηκε το 1992 στην Πάτρα, ανήκει στα Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα (19^ο στην Ελληνική κατάταξη) και λειτουργεί σαν Ν.Π.Δ.Δ. ενώ είναι αυτοτελές και αυτοδιοικούμενο.

Το 1995 πραγματοποιήθηκε διεθνής συνάντηση για το ΕΑΠ στην οποία τροποποιήθηκε το ιδρυτικό άρθρο, συγκροτήθηκε προπαρασκευαστική επιτροπή και ορίστηκε Διοικούσα Επιτροπή (Νοέμβριος '95). Μέσα στο επόμενο έτος χρηματοδοτήθηκε

απ' τον κρατικό προϋπολογισμό, πήραν απόσπαση η πρώτοι εκπαιδευτικοί και ξεκίνησαν οι προσπάθειες για την ανάπτυξη υποδομών και την απόκτηση διδακτικού υλικού.

Το 1997 ολοκληρώθηκαν οι τεχνικές εργασίες και εγκαταστάθηκε το ΕΑΠ σε κεντρικό κτίριο της Πάτρας. Την ίδια χρονιά ολοκληρώθηκε και η απόκτηση διδακτικού υλικού ενώ παράλληλα δημιουργήθηκε και η βιβλιοθήκη. Το 1998 πια, έγινε η έναρξη παροχής των δύο πρώτων προγραμμάτων σπουδών.

Τα επόμενα τρία χρόνια συνεχίστηκε η ανάπτυξη του πανεπιστημίου. Διπλασιάστηκαν οι κτιριακές υποδομές, ανέλαβαν υπηρεσία οι πρώτοι διοικητικοί υπάλληλοι, οργανώθηκαν τα διοικητικά τμήματα και εκδόθηκαν, τέλος, τα πρώτα συγγράματα για τα προγράμματα του ΕΑΠ.

Το 2002 δημιουργείται ένα ακόμα νέο κτίριο (Τσαμαδού & αγίου Ανδρέα). Το ίδιο έτος αναπτύσσεται εργαστηριακή υποδομή, συγκροτείται σχολή θετικών επιστημών και εγκρίνεται η παροχή νέων μεταπτυχιακών προγραμμάτων ειδίκευσης για το έτος 2004 – 2005. Παράλληλα εγκρίνεται χρηματοδότηση έργου για τη βιβλιοθήκη και το γραφείο διασύνδεσης.

Τα χρόνια που ακολουθούν το ΕΑΠ αναπτύσσεται με ραγδαίους ρυθμούς. Δημιουργούνται νέα κτίρια, αποκτάται οικόπεδο για την ανέγερση μόνιμων εγκαταστάσεων, προσφέρονται νέα μεταπτυχιακά προγράμματα, συγκροτείται σχολή ανθρωπιστικών σπουδών, αγοράζεται εξοπλισμός για ΑΜΕΑ, βελτιώνονται οι υπηρεσίες της βιβλιοθήκης και του πανεπιστημίου, εκδίδονται νέοι τόμοι διδακτικού υλικού και βγαίνει απόφαση για τη λειτουργία περιφερειακού εκπαιδευτικού κέντρου του ΕΑΠ στην Κτήτη.

Το 2007 δημιουργείται και λειτουργεί το παράρτημα ΕΑΠ των Αθηνών. Το 2008 ολοκληρώνεται το πρώτο κτίριο του ΕΑΠ και μεταφέρονται εκεί οι διοικητικές υπηρεσίες του τμήματος. Αυτή τη χρονιά έρχεται και η κατοχύρωση των επαγγελματικών δικαιωμάτων αποφοίτων προπτυχιακών προγραμμάτων σπουδών.

Τα τελευταία χρόνια το ΕΑΠ συνεχίζει να αναπτύσσεται και να αναβαθμίζεται. Βελτιώνει τις παρεχόμενες υπηρεσίες και τη λειτουργικότητα της βιβλιοθήκης του ενώ συνεχίζει να εξελίσσει τα προγράμματα σπουδών του τόσο για προπτυχιακούς όσο και για μεταπτυχιακούς σπουδαστές.

Μία από τις σημαντικότερες διαφορές του από τα άλλα ιδρύματα είναι η συμμετοχή των φοιτητών του στις δαπάνες των σπουδών τους και η εξ' αποστάσεως εκμάθηση που προσφέρει.

A.T.E.I. Πατρών

Το Α.Τ.Ε.Ι. Πατρών ιδρύθηκε το 1970 σαν Κέντρο Ανώτερης Τεχνολογικής Εκπαίδευσης (Κ.Α.Τ.Ε.). Το 1983 ιδρύθηκε το Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα σαν ανεξάρτητο Ν.Π.Δ.Δ. που ανήκει μαζί με τα Πανεπιστήμια στην Τριτοβάθμια Εκπαίδευση. Το Α.Τ.Ε.Ι. είναι προσανατολισμένο στην εφαρμοσμένη έρευνα και τεχνολογία ενώ τα Πανεπιστήμια κυρίως στην θεωρητική και βασική έρευνα.

Το Α.Τ.Ε.Ι. βρίσκεται 4 χλμ περίπου από το κέντρο της πόλης, σε μια ευχάριστη τοποθεσία 100 στρεμμάτων. Μέσα στην έκταση αυτή στεγάζονται κτίρια 54.000 τ.μ που αποτελούνται από το κεντρικό κτίριο του Α.Τ.Ε.Ι. , το κτίριο Καραμανλή, το κτίριο της νέας Σ.Δ.Ο, το κτίριο υπολογιστικού κέντρου της σχολής Σ.Τ.Ε., το κτίριο του επιχειρηματικού σχεδιασμού, το κτίριο ηλιακής ενέργειας, το κτίριο του αθλητικού κέντρου, το κτίριο της σπουδαστικής εστίας, το κτίριο που στεγάζονται αίθουσες διδασκαλίας,εργαστήρια και γραφεία εκπαιδευτικών των σχολών Σ.Τ.Ε και Σ.Ε.Υ.Π. καθώς και η βιβλιοθήκη του Α.Τ.Ε.Ι., ένα τριώροφο παραδοσιακό κτίριο όπου στεγάζεται η οικονομική υπηρεσία του Ιδρύματος, το συνεδριακό κέντρο, την Έπαυλη της οικογένειας Κόλλα καθώς και τον Ιερό Ναό Τριών Ιεραρχών.

Παράλληλα στο Α.Τ.Ε.Ι. ανήκουν ακόμα και εξωτερικές κτιριακές εγκαταστάσεις όπως το κτίριο Ιωάννης Μακρυγένης (πρώην Μιμόζα) , η σπουδαστική εστία «Κούκος», το κτίριο του γραφείου διασύνδεσης και το κτίριο της τεχνικής υπηρεσίας.

Οι βασικοί σκοποί ιδρύσεως του Τεχνολογικού Ιδρύματος είναι οι εξής:

- § Να παρέχει θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση
- § Να συμβάλλει στην δημιουργία υπεύθυνων και ικανών πολιτών
- § Να ικανοποιήσει το δικαίωμα της δωρεάν παιδείας
- § Να συμβάλλει στον επαγγελματικό προσανατολισμό
- § Να συμμετέχει σε ερευνητικά προγράμματα πάνω σε θέματα εφαρμογής της τεχνολογίας

Παράλληλα, επιδιώκει τη συνεργασία μεταξύ όλων των εκπαιδευτικών ιδρυμάτων και φορέων και τον συντονισμό των επιδιώξεών του με εκείνων των Α.Ε.Ι. για την επίτευξη του καλύτερου δυνατού αποτελέσματος.

Επίδραση των Πανεπιστημίων στην Πάτρα

Η ίδρυση των τριών αυτών πανεπιστημίων συνέβαλε στην ριζική αλλαγή της δομής της πόλης, έτσι ώστε να μεταλλαχτεί σε αυτό που είναι σήμερα, μια σύγχρονη φοιτητούπολη.

Με την εγκατάσταση εκεί των ιδρυμάτων έγινε μεγάλη προσεύλευση νέων ανθρώπων με σκοπό τη μόρφωση, που φυσικά τόνωσε και συνεχίζει να τονώνει ακόμα και σήμερα την οικονομική ζωή της πόλης. Για την καλύτερη εξυπηρέτηση των φοιτητών κτίστηκαν μικρά διαμερίσματα έτσι ώστε να τους φιλοξενήσουν έως το τέλος της φοίτησής τους, πολλοί χώροι εστίασης, διασκέδασης και ψυχαγωγίας, και όλα αυτά επέφεραν και αποφέρουν στην πόλη μεγάλα έσοδα.

4.5 Η ΚΛΩΣΤΟΥΨΦΑΝΤΟΥΡΓΙΑ ΣΤΗΝ ΠΑΤΡΑ ΤΟΝ 20^Ο ΑΙΩΝΑ

Κατά τον περασμένο αιώνα η οικονομία της Πάτρας ήκμαζε μέσω της κλωστοϋφαντουργίας. Οι κυριότερες βιομηχανίες κλωστοϋφαντουργίας στην Πάτρα ήταν οι εξής:

Κλωστήρια – υφαντήρια:

Π.Φωτεινός, Σαραβάλι (ίδρυση 1846)

Σ. Κυριτσόπουλος (ίδρυση 1883)

Π.Κρητικός , Αρείας και Κανάρη (ίδρυση 1862)

Γ.Κόγκος (ίδρυση 1857)

Υιοί Γ.Τριάντη (ίδρυση 1847)

Γ .Παπαθεοδώρου (ίδρυση 1873)

Α.Αναστασόπουλος, καλαβρύτων (ίδρυση 1890) και μετά Αγ. Διονυσίου (1925)

Πατραϊκή Εμποροβιομηχανική Εταιρεία (ίδρυση 1919)

Ανώνυμος Πειραϊκή εταιρεία Επιχειρήσεων

Πειραιϊκή Πατραϊκή ΑΕ (ίδρυση 1932) τέρμα κορίνθου και Μαιζώνος

Α.Φωκάς (ίδρυση 1866)

Πλεκτική Φανελοποιεία – Καλτσοποιεία

Β.Μαραγκόπουλος, τέρμα Κορίνθου και Μαιζώνος

Β.Ηλιόπουλος (ίδρυση 1902) , Βίλεμαν

Β. Δημητρόπουλος και Σία , Γεωργίου Ολυμπίου

Ν. Βέτσος (ΑΕ ο Ταξιάρχης) Λόντου

Κ.Δροσόπουλος

Χ.Σπηλιόπουλος, Γ.Ρούφου

Τ.Εμμανούλη, Τριών Ναυάρχων

Καλτσοβιομηχανική Ένωσις, Νόρμαν

Ι.Σαββόπουλος, παντοκράτορος

Λ.Παπαϊωάννου,Όθωνος Αμαλίας

Ε.Παπαντωνόπουλος

Αφοί Αναγνωστόπουλοι

Ε.Λαδόπουλος, Αγ. Ανδρέου

Χ.Πετρόπουλος, Κ.Βακρόπουλος. Ερμού

Π.Παναγιωτόπουλος, συνοικία Προσφυγικά

Κ.Καρτσούνης, Αγ.Τριάδος

Θ.Κότταρη, Αγίας Σοφίας

Σ.Γουβέλης, Μπουκαούρη

Οι βιομηχανίες κλωστοϋφαντουργίας στην Πάτρα ήταν άρρηκτα συνδεδεμένες με το γυναικείο εργατικό δυναμικό και οι γυναίκες ήταν αυτές που δούλευαν στα υφαντήρια. Η παρουσία του ανδρικού φύλου σε τέτοιες βιοτεχνίες ήταν μηδαμινή και ο ρόλος του άνδρα περιοριζόταν σε διοικητικές δραστηριότητες και σκληρές εργασίες.

Οι συνθήκες εργασίας στις συγκεκριμένες βιομηχανίες ήταν καλές σε γενικές γραμμές αλλά δεν υπήρχε κοινωνική ασφάλιση για τους εργάτες έως το 1936 αλλά οι εργοδότες φρόντιζαν για την εξασφάλιση καλών συνθηκών στους χώρους εργασίας .

Μέχρι το 1970 ο συγκεκριμένος κλάδος στην Πάτρα ακμάζει. Ολοένα και περισσότερες βιομηχανίες κάνουν την είσοδό τους στο κλάδο και το εργατικό δυναμικό αυξάνεται.

Η Πάτρα παράγει υφάσματα όλων των ειδών, από τα πιο γνωστά ήταν ο αλτζάς ή αλλιώς οξφόρ και ζαφείρι, υλικό από το οποίο έφτιαχαν ρόμπες για τις νοσοκόμες, φορέματα, υποκάμισα κλπ.

Ένα άλλο ύφασμα τη εποχής εκείνης είναι ο χασές , με τον οποίο φτιάχονταν σεντόνια και υφάσματα. Η φασκιά αποτελεί ένα άλλο είδος υφάσματος το οποίο χρησίμευε για το φάσκιομα των μωρών.

Τα πρώτα σημάδια της παρακμής διαφαίνονται το 1980. Εφαλτήριο η αλλαγή των δεδομένων στην Ε.Ε. Η Ελλάδα ως κράτος μέλος ακολουθεί τους νεους ρυθμούς. Τα ημερομίσθια αυξάνονται ενώ η κοινωνική ασφάλιση είναι τώρα πια υποχρεωτική και αυτό οδηγεί σε αύξηση του κόστους παραγωγής. Αυτό συνεπάγεται την αύξηση του συνολικού κόστους σε όλο το σύνολο των επιχειρήσεων του κλάδου αυτού. Συνεπώς πολλές από αυτές τις επιχειρήσεις δεν άντεξαν τον ανταγωνισμό και οδηγήθηκαν σε παύση της λειτουργίας τους.

Κάποιες από αυτές αναγκαστικά μεταφέρθηκαν σε άλλες χωρες με σκοπό την εύρεση φθηνότερων εργατικών χεριών και ευνοϊκότερων συνθηκών. Ενας ακόμα λόγος που οδήγησε στο κλείσιμο των βιοτεχνιών ήταν και η μόλυνση του περιβάλλοντος λόγω των ρύπων που εξέπεμπαν, γεγονός που τις ανάγκασε να κλείσουν οριστικά. Από την άλλη ενώ οι δυτικές χώρες παρουσιάζουν σημάδια ανασυγκρότησης, η Ελλάδα παραμένει εγκλωβισμένη σε εσωτερικά προβλήματα τα οποία αναγκάζουν και την πόλη της Πάτρας να μείνει πίσω και το βιομηχανικό στοιχείο της αλλοτριώνεται.

Εξαγωγική δραστηριότητα προϊόντων κλωστοϋφαντουργίας δεν υπήρχε στην Πάτρα και ο λόγος ήταν η έλλειψη μεγάλης ποσότητας προϊόντων σε βαθμό που η τοπική παραγωγή δεν αρκούσε για να καλύψει τις τοπικές ανάγκες, γεγονός που ανάγκαζε τα καταστήματα υφασμάτων , λευκών ειδών και ρούχων να εισάγουν προϊόντα από άλλες χώρες και κυρίως από την Αγγλία, την Γαλλία και την Τσεχία.

4.5.1 ΚΡΗΤΙΚΟΣ ΧΓ ΑΕ

Η εταιρεία Κρητικός ΧΓ ΑΕ υπήρξε σταθμός για την κλωστοϋφαντουργία την Πάτρα. Ξεκίνησε την εμπορική της δραστηριότητα το 1859 και στις αρχές του αιώνα έφτασε στο μέγιστο της παραγωγής της . Εκεί εργάζονταν 170 γυναίκες και 110 άνδρες και ως το 1998 παρήγαγε το 4% των νημάτων στην Ελλάδα. Σε γενικές γραμμές η εργασία στα εργοστάσια και τις βιοτεχνίες του κλάδου διεξαγόταν ήρεμα. Παρόλα αυτά δεν έλειπαν και κινήματα εξεγέρσεων των εργαζομένων. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός που συνέβη τον Σεπτέμβριο του 1935, όπου μια εργάτρια πέταξε στους στρατιώτες μία πέτρα και ο επικεφαλής λοχίας διέταξε πυρ, με αποτέλεσμα ένα εργάτη μόλις 17 ετών, πρόσφυγας, να χάσει την ζωή του. Το γεγονός πήρε μεγάλη έκταση και οι εργάτες εξεγείρονται με αποτέλεσμα να συλληφθούν από τη ασφάλεια 50 εργάτες.

4.6 ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ ΚΑΤΑ ΤΟΝ 20^Ο ΑΙΩΝΑ

4.6.1 ΣΥΝΕΧΙΣΗ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ

Μετά από τριετή παύση των έργων το 1930 ανατέθηκε σε τεχνική εταιρεία κατασκευών η εκτέλεση λιμενικών έργων (εκσκαφή λιμένος στα 9,5μ., κρηπιδώματα μήκους 1.400μ. και σε πλάτος 80μ. ως χερσαία ζώνη, διαπλάτυνση μώλου Καλαβρύτων στα 42μ., μώλος Αστιγγος 120μ. μήκους). Τη δεκαετία του 1930 όλη η παραλιακή ζώνη μεταβλήθηκε σε ένα απέραντο πολυάνθρωπο εργοτάξιο που σταμάτησε με την κήρυξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Με το τέλος του πολέμου και ενώ η πόλη προσπαθούσε να ξαναβρεί τους κανονικούς της ρυθμούς ξαναξεκίνησαν και τα έργα για το λιμάνι, τα οποία και ολοκληρώθηκαν το 1956.



Εικόνα :9 Το λιμάνι της Πάτρας στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, Πηγή: <http://karteria1.blogspot.gr/>

4.7 ΤΟ ΚΑΡΝΑΒΑΛΙ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ ΣΤΟΝ 20^Ο ΑΙΩΝΑ

Το 1900 πραγματοποιείται στην Πάτρα ένα από τα καλύτερα καρναβάλια του προηγούμενου αιώνα. Στην ιστορία του Καρναβαλιού της Πάτρας αποτέλεσε σταθμό το αποκριάτικο ξεφάντωμα του 1907. Την χρονιά αυτή οι Πατρινοί έζησαν ένα ολοκληρωμένο Καρναβάλι με ποικιλία εκδηλώσεων.

Εποχή όμως άφησε και το Καρναβάλι του 1909. Κάθε βράδυ η Μουσική του Δήμου έπαιζε αποκριάτικους σκοπούς στους δρόμους της πόλης. Με τίτλο "Εφηβικός Σύλλογος Εορτών η Δόξα" ιδρύθηκε από φοιτητές και μαθητές όμιλος με σκοπό την οργάνωση διασκεδάσεων για τα μέλη του.

Στη διάρκεια του Καρναβαλιού του 1912 επικράτησε μεγάλο κέφι παρ'όλο που δεν έγιναν οργανωμένες εκδηλώσεις. Αρκετά ζωνηρό ήταν το Καρναβάλι του 1915. Κυκλοφορούσαν πολλοί μασκαρεμένοι στους δρόμους και οι χοροί σημείωσαν μεγάλη επιτυχία. Το 1916 οι Πατρινοί γλέντησαν αλλά παρέλαση δεν έγινε.

Η Ένωση Συντακτών Πατρών οργανώνει το 1928 για πρώτη φορά επίσημο αποκριάτικο χορό και έως το 1940 ο χορός αυτός θα είναι η πιο επίσημη εκδήλωση του Καρναβαλιού. Το 1938 το Πατρινό Καρναβάλι ανέκτησε την παλιά του αίγλη και επέκτησε μια νέα εκδήλωση που άφησε εποχή. Αναπτύχθηκε ζωνηρός ανταγωνισμός ποιά ταβέρνα θα παρουσίαζε τον ωραιότερο εορταστικό διάκοσμο και τις πιο κεφάτες παρέες.

Το ωραιότερο προπολεμικό Καρναβάλι η Πάτρα το έζησε το 1939, ενώ η Αποκριά του 1940 πέρασε αποκλειστικά με δημόσιους χορούς. Κατά την δεκαετία 1940 - 1950 το Καρναβάλι της Πάτρας ξεχάστηκε λόγω των δραματικών γεγονότων που η χώρα περνούσε.

Κατά το έτος 1951 το Πατρινό Καρναβάλι αναβίωσε χάρη στα μουσικά σωματεία ΟΡΦΕΑΣ και ΠΑΤΡΑΪΚΗ ΜΑΝΔΟΛΙΝΑΤΑ. Στους κύκλους αυτών γεννήθηκε η ιδέα ότι καρναβαλικές γιορτές σαν αυτές που γίνονταν πριν από τον πόλεμο, θα μπορούσαν να τονώσουν την καλλιτεχνική ζωή, την τουριστική κίνηση και την οικονομική κατάσταση της πόλης. Η επιτυχία που σημείωσε το πρώτο μεταπολεμικό καρναβάλι ήταν αποφασιστική για την τύχη του θεσμού.

Από το 1952 την πρωτοβουλία για την οργάνωση του Καρναβαλιού ανέλαβε ο Δήμος Πατρέων. Ο Καρνάβαλος "βασιλιάς" της Αποκριάς και σύμβολο κεφιού παρουσιάζεται για πρώτη φορά το 1952. Τον Καρνάβαλο συνοδεύει πάντα πολυπρόσωπη ακολουθία, η Αυλή του. Εκτός από το Βασιλιά του όμως το Καρναβάλι, έχει και την Βασίλισσα του. Είναι ένα όμορφο κορίτσι, διαφορετικό κάθε χρονιά που παρελαύνει πάνω σε άνθινο άρμα. Ο Βασιλιάς Καρνάβαλος και η Βασίλισσα της Αποκριάς, δεσπόζουν στη μεγάλη παρέλαση της τελευταίας Κυριακής, που αποτελεί την πιο σημαντική εκδήλωση και στο σύγχρονο Καρναβάλι. Το πρώτο μεταπολεμικό άνθινο άρμα παρουσιάστηκε στο Καρναβάλι του 1952 και ήταν κατασκευή του ανθοκόμου Μαρούδα.

Από το έτος 1953 το Καρναβάλι της Πάτρας προβάλλεται πιο συστηματικά σαν πανελλήνιο γεγονός και προσελκύει αυξανόμενο, χρόνο με το χρόνο, αριθμό επισκεπτών. Στα Καρναβάλια της δεκαετίας του 1950 αυξανόμενος επίσης ήταν τόσο ο αριθμός των αρμάτων και των μουσικών, όσο και των μασκαράτων που ελάμβαναν μέρος στις παρελάσεις. Σχετικά με τις μασκαράτες σημαντική ήταν η προσφορά των εκδρομικών σωματείων της πόλης. Η Περιηγητική Λέσχη, ο Φυσιολατρικός Όμιλος και ο Ορειβατικός Σύνδεσμος με δικές τους δαπάνες οργανώνουν πολυπρόσωπες και εύθυμες μασκαράτες που μετέχουν στις παρελάσεις αλλά εμφανίζονται και μόνες τους τα βράδυα της τελευταίας εβδομάδας. Στη δεκαετία αυτή, οι οργανωτές των καρναβαλικών παρελάσεων συγκροτούν τις μασκαράτες από νέους και παιδιά προσφέροντας τους κάποια αμοιβή, σε αντίθεση με τα εκδρομικά σωματεία που παρουσιάζουν οργανωμένες μασκαράτες αποτελούμενες από εθελοντές. Στο Καρναβάλι του 1959 σημειώθηκε και ρεκόρ στον σοκολατοπόλεμο αφού ρίχτηκαν στους θεατές της παρέλασης, 112.000 σοκολάτες.

Τη χρονιά του 1960 κάνει την πρώτη της εμφάνιση η Μπαντίνα του Δήμου Πατρέων, της οποίας η συμβολή έκτοτε είναι ιδιαίτερα σημαντική στις καρναβαλικές εκδηλώσεις. Την ίδια χρονιά στην παρέλαση λαμβάνει μέρος και η μουσική της Αστυνομίας Πόλεων. Το ίδιο έγινε και τον επόμενο χρόνο. Από αυτή τη χρονιά αρχίζει και η Περιηγητική Λέσχη Πατρών να οργανώνει κάθε χρόνο μπαλ - μασκέ με βραβεία για τις καλύτερες μεταμφιέσεις. Αργότερα η Περιηγητική θα προσθέσει στις αποκριάτικες εκδηλώσεις της και το χορό του μαύρου ντόμινου.

Το 1961 εντυπωσιακός ήταν ο αποκριάτικος διάκοσμος στις εισόδους της πόλης, τις πλατείες και το λιμενικό χώρο. Στο Καρναβάλι του 1962, την Καθαρή Δευτέρα η Περιηγητική Λέσχη γιόρτασε τα Κούλουμα κάνοντας και διαγωνισμό χαρταετού. Κατά το έτος 1964 κι ενώ οι προετοιμασίες προχωρούσαν κανονικά το Καρναβάλι ματαιώθηκε λόγω του θανάτου του βασιλιά Παύλου.

Το 1966 το καρναβάλι τίθεται σε νέες βάσεις. Ο δημοσιογράφος Νίκος Μαστοράκης φέρνει στην Πάτρα το Κυνήγι του Κρυμμένου Θησαυρού στο οποίο παίρνουν μέρος 94 Πατρινοί και επισκέπτες με τα αυτοκίνητα τους. Πρώτη νικήτρια αναδεικνύεται η ομάδα ενός φίλου του καρναβαλιού από τη Θεσσαλονίκη, του Άλκη Στέα ο οποίος θα δεχτεί να παρουσιάσει το παιχνίδι την επόμενη χρονιά. Έτσι, ο αείμνηστος πια Στέας γίνεται για δεκαετίες ο θρυλικός παρουσιαστής του καρναβαλιού το οποίο μπαίνει σε κάθε ελληνικό σπίτι από τις τηλεοπτικές συχνότητες της ΕΡΤ. Εκφράσεις του όπως "η καρναβαλούπολη της Ελλάδας", για την Πάτρα και "συνεχίστε να χορεύετε" προς τους καρναβαλιστές θα μείνουν ιστορικές.

Μια άλλη καινοτομία στο Καρναβάλι του 1966 ήταν το Πατρινό Λαχείο. Με άδεια του Υπουργείου Οικονομικών κληρώθηκε λαχείο που διένειμε ως κέρδη δέκα αυτοκίνητα. Το Πατρινό Λαχείο είχε άλλον ένα χρόνο ζωής και το 1967 μοίρασε 15 αυτοκίνητα στους τυχερούς. Την ίδια χρονιά στα πλαίσια του Καρναβαλιού τραγούδησε στο Δημοτικό Θέατρο ο διάσημος Ντομένικο Μοντούνιο. Στα χρόνια της δικτατορίας που ακολούθησαν δεν υπήρχε ελεύθερη καρναβαλική σάτιρα. Ο ρόλος της Βασίλισσας ανατίθεται σε γνωστές καλλονές της χώρας, όπως το 1969 στη σταρ Ελλάς και το 1973 στη μίς Ελλάς.

Στο Καρναβάλι του 1968 παρουσιάζεται μια νέα αποκριάτικη εκδήλωση, που από τότε διεξάγεται κάθε χρόνο. Είναι το παιδικό ποδηλατικό παιχνίδι "μπέιμπυ - ράλλυ" που το οργάνωσε για πρώτη φορά ο Φυσιολατρικός Σύνδεσμος Πατρών.

Το 1970 ο Καρνάβαλος είχε συνολικό μήκος 30 μέτρα και ήρθε σιδηροδρομικώς όπου του έγινε επίσημη υποδοχή στο σταθμό. Την ίδια χρονιά οι εκδηλώσεις της τελευταίας Κυριακής, μεταδόθηκαν για πρώτη φορά από την τηλεόραση. Ένα άλλο ποδηλατικό παιχνίδι για μεγάλους οργάνωσε το 1972 η Περιηγητική Λέσχη, χωρίς να έχει όμως την ανάλογη συνέχεια.

Μετά την αποκατάσταση της Δημοκρατίας αρχίζει η σύγχρονη περίοδος του Καρναβαλιού που φτάνει στις μέρες μας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^Ο ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

5.1 Η ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

Κάνοντας αναδρομή στο παρελθόν της πόλης της Πάτρας, βρίσκουμε ιστορίες γεμάτες με ήχους μηχανών εργαλείων και εργάτες που δούλευαν αδιάκοπα για την ανάπτυξη της πόλης.

Ευρύματα από ανασκαφές, αναζητήσεις, εκθέματα στα μουσεία, συλλογές από παλιά αντικείμενα και μηχανήματα μαρτυρούν τον κόπο των ανθρώπων για την ανάπτυξη της βιομηχανίας στην πόλη.

Η αρχή της βιομηχανίας γίνεται στην αρχαία πόλη όπου οι γυναίκες της Πάτρας, με σκοπό την επιβίωσή τους έπλεκαν δικτυωτούς γυναικείους κεφαλόδεσμους, τους λεγόμενους κεκρυκέφαλους. Αυτά τα υφάσματα ήταν αρκετά πολύτιμα, καθώς αναφέρονται από ιστορικούς πως η αξία τους κατά βάρος ήταν ίση με την αξία του χρυσού. Αλλά και η ύπαρξη αγγειοπλαστών και πηλουργών εξεβρίκεται από την φήμη των λαγηνών για κρασί της Πάτρας.

Η ανάδειξη της πόλης σε όλη την διάρκεια του Μεσαίωνα αλλά και νωρίτερα σαν μιας από τις βιομηχανικότερες της Ελλάδας αποδίδεται εν μέρει και στην εγκατάσταση των μεταναστών από την Μικρά Ασία οι οποίοι μαζί τους εκτός από την υφαντουργική έφεραν και πλήθος από άλλες τέχνες.

Κατά τον 9^ο αιώνα, η υφαντοργία ακμάζει: παράγονται θαυμάσια μεταξωτά, λινά και προφυρά υφάσματα, αλλά και πολυτελείς τάπητες. Το μεγαλύτερο μέρος των λόφων και της πεδιάδας γύρω από την πόλη καλύπτεται από μουριές, χρήσιμες για την τροφή του μεταξοσκώληκα. Η μεταξουργία ακμάζει απασχολώντας άτομα ανεξαρτήτως φύλου ή ηλικίας αλλά κυρίως δούλους ή παροίκους των οποίων τα κέρδη τα καρπώνονταν οι δεσπότες τους. Εκτός των μεταξωτών κατασκευάζονταν οι περίφημοι νακοτάπητες που ξεπερνούσαν σε σχέδια και ποιότητα ακόμα και αυτούς της Κωνσταντινούπολης.

Η κατεργασία των δερμάτων γινόταν από τα πολύ παλιά χρόνια και συνεχίστηκε την εποχή της Τουρκοκρατίας. Πραγματοποιήθηκαν μάλιστα και εξαγωγές κυρίως κατεργασμένων δερμάτων. Κατά τον 15^ο αιώνα σημαντική ήταν η παραγωγή μεταξιού και

πρινόκοκκου, τον 17^ο αιώνα παρατηρήθηκαν εξαγωγές στα κουκούλια από μεταξοσκώληκες και εισαγωγές υφασμάτων. Την ίδια εποχή σημειώθηκε η ύπαρξη νιτροποιείων στα οποία παράγονταν καυστική ποτάσα, από όπου κατασκευάζονταν σαπούνια από ντόπια λάδια.

Την εποχή της Τουρκοκρατίας, γύφτοι ή τσιγγάνοι κατεργάζονταν τα σιδερικά και κατασκεύαζαν μεγάλο αριθμό από φουφούδες που διακινούνταν σε ολόκληρη την Πελοπόννησο. Επίσης τυποποιήθηκε το κερί σε ράβδους και εξαγόταν.

Τον 18^ο αιώνα αναφέρεται η ύπαρξη στην πόλη βυρσοδεψών, χρυσοχόων, ιστοποιών, οπλουργών, ρακοπωλείων και πυριτιδοποιών. Οι βιοτέχνες εκείνης της εποχής οργανώθηκαν σε επαγγελματικές οργανώσεις, τις ονομαζόμενες συντεχνίες.

Το 1828 η Πάτρα έγινε κέντρο αγγειοπλάστικής και επίσης αναπτύχθηκε ένας άλλος τομέας δευτερογενούς παραγωγής, η παραγωγή χυμού από γλυκόριζα. Αρχικά η επιχείρηση αυτή είχε πενταετές μονοπωλιακό προνόμιο αλλά μέσα στα επόμενα δέκα χρόνια οι παραγωγοί αυξήθηκαν και ο τομέας άρχισε την φθίνουσα πορεία.

Το 1857 υπήρξε η πρώτη εμπορική επένδυση, το πρώτο εργαστήριο που μετατράπηκε σε ατμοκίνητη μονάδα, εισάγοντας από την Αγγλία μια μηχανή οχτώ ίπων. Η αυξημένη παραγόμενη ποσότητα διοχευόταν στις αγορές της Αγγλίας, της Αυστρίας και των Ιονίων νήσων.

Το 1841 απαριθμούνται 556 βιοτέχνες στην πόλη, όμως η βιοτεχνία ανθεί κυριώς το 1850, γεγονός που αποδόθηκε στην διεύρυνση του εμπορίου. Καπνοκοπτείο, ελαιοτριβεία, παγοποιεία, αλευρόμυλοι, μακαρονοποιεία, ζυμωτήρια, τροχιστήριο, χυτήρια, σταφιδοκαθαριστήρια, φανελοποιεία, οινοπνευματοποιεία, ζυθοποιείο, τυροποιεία, κεραμουργεία, τυπογραφεία και λιθογραφεία καθώς και η πρώτη βιοτεχνία στην Ελλάδα τεχνητών λουλουδιών μαρτυρούν μια υπαρκτή παραγωγική δραστηριότητα. Το 1858 έγινε η αρχή για μια πολύχρονη διαδικασία που θα εξελίξει την Πάτρα 30 έτη μετά σε κέντρο παραγωγής και εξαγωγής κρασιού και οινοπνευματωδών ποτών, αφού λειτουργούσαν 16 οινοπνευματοποιεία με 25 αποστακτήρες και 100 βαρελοποιεία. Δύο μεγάλα εργοστάσια οινοποιίας λειτουργούσαν στην Πάτρα το 1896. Η ετήσια παραγωγή ανερχόταν κατά μέσο όρο σε 1500 πίπες δηλαδή σε 120.000 βαρέλια. Χίλιες πίπες περίπου τον χρόνο αποστέλονταν στο εξωτερικό αφού συμπλήρωναν πενταετή ηλικία. Το πιο γνωστό κρασί ήταν και είναι βέβαια μέχρι και σήμερα, η μαυροδάφνη, η οποία χρησιμοποιήθηκε και σε νοσοκομεία.

Το 1876 δραστηριοποιούνταν στην Πάτρα 18 κλωστήρια, 3 ατμόμυλοι, 2 υδροκίνητοι αλευρόμυλοι, 2 αλευροποιείες, ζυμαροποιεία, υαλουργία, ποτασσοποιεία, βυρσοδεψεία, 2 μαρμαρογλυφεία, φερετροποιεία, τυπογραφεία, χαρτοποιεία, οινοποιείες, ζυθοποιείο, υφαντήριο και βαφείο.

Το εμπόριο ήταν αρκετά ανεπτυγμένο και η Πάτρα ζούσε και άκμαζε από το εμπόριο. Κύριο προϊόν εξαγωγής ήταν η σταφίδα και κύρια χώρα εξαγωγής της ήταν η Αγγλία για όλο τον 19^ο αιώνα. Εκτός βέβαια από την σταφίδα άλλα προϊόντα τα οποία εμπορεύονταν η Πάτρα ήταν το κρασί, το λάδι, το τυρί, τα σύκα, τα καπνά, τα κουκούλια, τα δέρματα, τα βελανίδια και το μαλλί. Στα τέλη του 19^{ου} αιώνα η ευγενής τάση της βιοτεχνίας να αναπτυχθεί σε βιομηχανικές μονάδες έχει αρχίσει να φαίνεται στην πόλη. Σύμφωνα με τον εμπορικό οδηγό της Εθνικής Τράπεζας η Πάτρα του 1920 είναι η εμπορικότερη και βιομηχανικότερη πόλη της Πελοποννήσου συγκεντρώνοντας πάνω από 40 διαφορετικά είδη εργοστασιών. Η μικρασιατική καταστροφή ενίσχυσε την βιοτεχνία αφού έγινε εισροή τεσσάρων χιλιάδων εργατών με επιχειρηματικές ικανότητες και οι οποίοι ταυτόχρονα αποτέλεσαν και αγοραστικό κοινό.

Όμως ο εκσυγχρονισμός αργεί πολύ να έρθει στην Πάτρα και γενικότερα στην Ελλάδα. Η Ευρώπη ήταν πολύ πιο μπροστά και η χρήση της μηχανής έχει γενικευτεί. Τότε άρχισαν να γίνονται εργοστάσια και να λειτουργούν με παραγωγική δομή. Στην δεκαετία 50-60 αναπτύχθηκαν πολλές βιοτεχνίες ενδυμάτων που στην συνέχεια εξελίχθηκαν σε βιομηχανίες. Ο τομέας των ενδυμάτων ακολουθεί μια ανοδική πορεία λόγω των χαμηλών απαιτήσεων σε τεχνολογία αφού κατά κύριο λόγο το εργατικό δυναμικό είναι εκείνο που συμμετέχει περισσότερο στην παραγωγική διαδικασία. Ο τομέας αυτός δεν απαιτεί μεγάλα κεφάλαια και η εξεύρεση ειδικευμένου δυναμικού ήταν εύκολη αν λάβουμε υπόψιν μας την αντίληψη για τις ραπτικές ικανότητες που οφείλει να έχει κάθε κορίτσι εργατικής οικογένειας ή αγροτικής καταγωγής. Αλλά και στην δεκαετία του '70 η μεταποίηση γνώρισε μεγάλη άνθηση αφού το φτηνό εργατικό δυναμικό λειτουργούσε ως κίνητρο για Ευρωπαίους κεφαλαιοκράτες.

Στην δεκαετία του '50 καινούρια υλικά μπήκαν στο προσκήνιο και ο ανελέητος εχθρός του πηλού, το πλαστικό τον εκτόπισε. Σύμμαχοι του πλαστικού σε αυτόν τον άνισο αγώνα, η άγνοια του κόσμου για την καταλληλότητα ή όχι του υλικού και η βιασύνη του να αγκαλιάσει κάθε τι καινούριο. Μια τέχνη που από τους Ιταλούς τεχνίτες έφτασε στην Πάτρα στις αρχές του αιώνα, δημιούργησε γύρω στο 1923 το πρώτο εργαστήριο. Μετατρέποντας μια

ξύριστική λεπίδα σε κοπίδι ξυλογλυπτικής και παίρνοντας την καλοβρασμένη και καλά στεγνωμένη ρίζα ενός ρυκιού έφτιαξαν τσιμπούκια. Η τέχνη ρίζωσε και το προϊόν τελειοποιήθηκε. Συνήθως για την κατασκευή ενός τσιμπουκιού από την αρχή έως το τέλος χρειάζονταν τρία χρόνια. Η τεχνική της κατασκευής του ήταν η καλύτερη και το εργοστάσιο κάλυπτε περίπου το 70-75% της παγκόσμιας παραγωγής.

5.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΩΝ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΩΝ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΩΝ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

5.2.1 ΠΑΤΡΑΪΚΗ ΕΜΠΟΡΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΠΕΙΡΑΪΚΗ – ΠΑΤΡΑΪΚΗ ΑΕ

Οι δημιουργοί της Πειραϊκής – Πατραϊκής είναι οι Χ. Κατσάμπας, Στ. Στράτος, Α. Ζαφειρόπουλος και ο Τ. Εμμανουήλ. Αγόρασαν ένα εργοστάσιο επί των οδών Μαιζώνος και Παπαφλέσσα και ίδρυσαν στις 28 Νοεμβρίου 1919 την «Πατραϊκή Εμποροβιομηχανική Ένωση». Επίσης ίδρυσαν και τμήμα ταπητουργίας το 1923 για την απασχόληση των προσφύγων τεχνιτών. Εγκατέστησαν πετρελαιομηχανή 50 ίππων ενώ μέχρι τότε χρησιμοποιούσαν μια μηχανή 5 ίππων, για τις ανάγκες κίνησης νέας στριπτικής και βαφικής μηχανής. Το 1925 η εταιρεία έγινε Ανώνυμη και το 1926 αύξησε το κεφάλαιό της κατά 50% πόσο το οποίο καλύφθηκε από τον Β. Μαραγκόπουλο.



Εικόνα :10 Εργοστάσιο Πειραϊκή- Πατραϊκή, Πηγή : <http://www.ioannisandriopoulos.com/>

Η Πειραϊκή Εταιρεία Επιχειρήσεων ιδρύθηκε το 1919 από τον Μιχαηλίδη. Πέρασε από πολλά χέρια ώσπου τελικά κατέληξε το 1928 στους Κ.Γκρέτσο και Χ.Βλαχάκη. Η εταιρεία διέθετε δύο εργοστάσια: στην Καλλιθέα (πρώην Καψάνη) και στον Πειραιά (πρώην Λυγινού), όμως έφτασε στα πρόθυρα χρεοκοπίας και η Εθνική Τράπεζα όρισε παρατηρητή τον Νικόλαο Λεμπέση με πλήρη διακαιώματα Διοίκησης και Διαχείρισης.

Στις 20 Ιουλίου 1932 υλοποιήθηκε η συγχώνευση των δύο εταιρειών υπό την επωνυμία «Πειραϊκή Πατραϊκή» βιομηχανία βάμβακος ΑΕ με μετοχικό κεφάλαιο 50 εκατομμυρια δραχμές. Η βιομηχανία οδεύει καλά στο δρόμο του εμπορίου ως την εισβολή των Γερμανών το 1941 όπου ακολουθεί ένας σχεδιασμός επιβίωσης και διασφάλισης των αποθεμάτων. Η ανασυγκρότηση άρχισε το 1950 με την δημιουργία σύγχρονου κλωστηρίου στο μεγάλο Πεύκο. Όμως, η απόφαση της κυβέρνησης για υποτίμηση της δραχμής έναντι του δολαρίου και η απελευθέρωση πλήρως των εισαγωγών ετοιμών βιομηχανικών προϊόντων γεννά το δίλημμα: εκσυγχρονισμός ή βιομηχανικός θάνατος. Επομένως απαιτούνται κεφάλαια για επενδύσεις και συνάπτονται δάνεια με πολλές αμερικάνικες τράπεζες.

Επιλέγεται η περιοχή Κρύα Ιτέων των Πατρών για την εγκατάσταση των νέων συγκροτημάτων, λόγω των κρατικών ενισχύσεων προς την κρατική βιομηχανία και τα άφθονα και καλά νερά που απαιτούνται για τα βαφεία και φινιστήρια. Το 1957 λειτούργησε σε δύο βάρδιες ολόκληρο το συγκρότημα Πατρών, δηλαδή υφαντήριο, βαφείο, λευκαντήριο και μηχανικό τυποβαφείο. Το 1965 το εργοστάσιο της Πάτρας απασχολούσε 2400 εργαζόμενους. Ενώ την δεκαετία 1970-80 η εταιρεία επεκτάθηκε και απασχολούσε 3000 εργαζόμενους στην Πάτρα και 7000 σε ολόκληρη την χώρα.

Άρα η εταιρεία έγινε ο μεγαλύτερος εργοδότης μετά το ελληνικό δημόσιο.

Το 1981 εξαγόρασε την εταιρεία VAN DEL DEN στο OCHTRUP της δυτικής Γερμανίας με στόχο την επέκτασή της στην καρδιά της Ευρώπης και προσπάθησε να αυξήσει την παραγωγικότητα και την ανταγωνιστικότητα μέσω διεθνών συμβούλων, όμως τα χρηματοοικονομικά προβλήματα συνεχίστηκαν το 1982 με 1983 και η εταιρεία περιέχεται στον έλεγχο ΟΑΕ (οργανισμός ανασυγκρότησης επιχειρήσεων.)

Το 1986 έγινε η μετοχοποίηση των χρεών και δημιουργούνται 10 συνολικά εταιρείες.

Το Σεπτέμβριο του 1990 ένα νέο πρόγραμμα εξυγίανσης προβλέπει 1400 απολύσεις και μείωση της παραγωγικής δραστηριότητας. Η εταιρεία άρχισε να υπολειτουργεί και η δραστηριότητα στις εγκαταστάσεις των Πατρών στάματησε τον Οκτώβριο του 1992.

Το συγκρότημα των Πατρών καταλαμβάνει έκταση 207,5 στρέμματα με καλυμμένη επιφάνεια 99 στρέμματα. Περιλαμβάνει: 2 κλωστήρια, 2 υφαντήρια, εξευγενισμό νημάτων, αποθήκες, βοηθητικές εγκαταστάσεις κλπ. Σήμερα το συγκρότημα αποτελεί ιδιοκτησία του οργανισμού λιμένος Πατρών.

5.2.2 ΧΑΡΤΟΠΟΪΑ Ε.Γ.ΛΑΔΟΠΟΥΛΟΥ «ΕΓΛ»

Η ΕΓΛ ιδρύθηκε στην συνοικία Κρύα Ιτέα της Πάτρας το 1928 από τον Ευάγγελο Λαδόπουλο. Το εργοστάσιο τέθηκε σε πλήρη λειτουργία το 1931. Η πρώτη χαρτοποιητική μηχανή, πλάτους 1,5 μέτρο και μήκους 50 μέτρων εγκαθίσταται το 1929. Η δεύτερη μηχανή πλέον σύγχρονη για παραγωγή λεπτών χαρτιών ήρθε το 1935. Είχε πλάτος 2,4 μετρα και μήκος 40 μέτρα. Οι μηχανές διέθεταν δικά τους κοπτικά, στιλβωτικά και περιτυλιχτικά μέσα.

Η ΕΓΛ ηγεμόνευε στην παραγωγή χαρτιού και αυτό οδήγησε σε νέες αξιόλογες επνδύσεις με την προμήθεια και εγκατάσταση άλλων τεσσάρων χαρτοποιητικών μηχανών. Μία από τις νέες μηχανές του οίκου ESCHER WYSS παραγωγής χαρτιού γραφής και τυπογραφικού, έχει πλάτος 3,20 μέτρα και μήκος 50 μέτρα. Μία άλλη μηχανή του ίδιου οίκου παραγωγής χαρτονιών είναι μικρότερη πλάτους 2 μέτρων . Και οι δύο πιο πάνω μηχανές βρίσκονταν εντός της αίθουσας μήκους 100 μέτρων και πλάτους 25 μέτρων. Μία άλλη μηχανή του οίκου Yankee, παραγωγής χαρτιών υγείας είχε πλάτος 3,15 μέτρα και μήκος 40 μέτρα. Η τελευταία από τις νέες μηχανές , η Dorrries , παραγωγής τυπογραφικού χαρτιού και χαρτιού σάκων είχε πλάτος 3,30 μέτρα και μήκος 90 μέτρα. Η μηχανή ήταν εντυπωσιακή όπως και η αίθουσα που την φιλοξενούσε.

Από το 1965 η ουσιαστική διαχείριση της εταιρείας πέρασε στα χέρια του Γεωργίου Λαδόπουλου γιού του ιδρυτή.

Τεχνικός διευθυντής είναι ο Γεώργιος Ανδρουτσέλης, μηχανικός πλαισιωμένος από τους Φ. Μαρασλίδη, Χαρ.Λαγό και Γ.Παγουτέλη. Χημικοί ήταν ο Α. Γραμμενίδης και ο Γ.Σάσαλος.

Στα χρόνια που ακολούθησαν εκδηλώθηκε ένας έντονος ανταγωνισμός μεταξύ της ΕΓΛ και της αθηναϊκής Χαρτοποιίας για την κυριαρχία της αγοράς. Η ΕΓΛ δημιούργησε νέα χαρτοποιία στην Θεσσαλονίκη την ΜΕΛ και εξαγόρασε την χαρτοποιία Αιγίου. Την ίδια περίοδο η αθηναϊκή χαρτοποιία επεκτάθηκε στην Αθήνα και δημιούργησε δεύτερο εργοστάσιο στην Δράμα. Ο χωρίς κανόνες ανταγωνισμός και η έλλειψη στρατηγικής στον κλάδο του χαρτιού οδήγησαν σε βαθιά και πολύχρονη κρίση.

Το 1972 μειώθηκε η παραγωγή της ΕΓΛ και τέθηκαν σε διαθεσιμότητα 180 εργαζόμενοι. Οι χρηματοοικονομικές επιβαρύνσεις ήταν πλέον υπέρογκες και οι καθυστερήσεις πληρωμών σύννηθες φαινόμενο. Το 1974 εκδηλώθηκε η πρώτη απεργία και τον

Σεπτέμβριο του '75 απεργία 100 ημερών. Τα επόμενα χρόνια την διαχείριση της εταιρείας ανέλαβε η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος διορίζοντας αλεπάλληλες διοικήσεις χωρίς σχεδιασμό.

Το 1984 η ΕΛΓ άρχισε να υπάγεται στο καθεστώς των προβληματικών επιχειρήσεων, το 1988 τέθηκε υπό την εποπτεία του ΟΑΕ και στις 7 Απριλίου 1988 υπό εκκαθάριση. Στην θέση της δημιουργήθηκε η εταιρεία «ΕΛΓ Χαρτοποιείες Δυτικής Ελλάδας ΑΕ». Εκπονήθηκε σχέδιο εκσυγχρονισμού των εργοστασίων της Πάτρας και του Αιγίου, εγκρίθηκαν επενδύσεις από τον ΟΑΕ αλλά το μέλλον της εταιρείας ήταν προδιαγεγραμμένο. Η οριστική παύση της εταιρείας ήρθε το 1991.

5.2.3 ΓΟΥΣΤΑΒΟΣ ΚΛΑΟΥΣ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΟΙΝΟΠΟΙΗΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ «ΑΧΑΙΑ»

Στο φύλλο της εφημερίδας της κυβέρνησης της 18^{ης} Μαρτίου 1873 δημοσιεύεται διάταγμα «περί σύστασης ανωνύμου οινοποιητικής εταιρείας υπό την επωνυμία Αχαία εν Πάτραις». Ιδρυτής και δημιουργός της εταιρείας υπήρξε ο Γουσταύος Κλάους από την Βαυαρία, σύζυγος της Ελληνίδας Θωμαΐδος το γένος Καρπούνη, ο οποίος επισκεπτόταν την χώρα μας σαν μέλος του σταφιδικού εξαγωγικού οίκου Φελς – Κέλλερ και Σία. Το 1868 ο ληστής Γέρο – Λύγκος επιχείρησε να απαγάγει τον Κλάους αλλά απέτυχε.

Την πρώτη ώθηση για την δημιουργία της Βιομηχανίας αυτής έδωσαν οι Γερμανοί πρωτεργάτες της, στα χέρια των οποίων βρίσκοταν οι μετοχές της εταιρείας. Γενικός διευθυντής μέχρι τον θάνατό του, το 1908 , ήταν ο ιδρυτής Γουσταύος Κλάους. Το ελληνικό όμως προσωπικό ήταν σπουδαίος συντελεστής και αφανώς εργαζόταν για την εξέλιξη των εργασιών. Μετά την έκρηξη του Ευρωπαϊκού πολέμου, οπότε απομακρύνθηκαν οι Γερμανοί, γενικός διευθυντής ανέλαβε ο Ιωάννης Δημητρόπουλος και πρόεδρος ο Βλάσσης Αντωνόπουλος. Από το 1918 έως το 1920 οι μετοχές πέρασαν στα χέρια Ελλήνων συνεχιστών της βιομηχανικής προσπάθειας και διεύρυναν σημαντικά την παραγωγική βάση και τις εξαγωγές. Με το θάνατο του Βλάσση Αντωνόπουλου, την διεύθυνση ανέλαβε ο υιός του Κωνσταντίνος, ο οποίος έδωσε νέα ώθηση στην σύγχρονη πλέον επιχείρηση, προσλαμβάνοντας άξιους συνεργάτες και εγκαθιστώντας τελειότερα μηχανήματα σε νέα κτίρια, πάντα όμως με την παραδοσιακή ποιότητα.

Τα πρώτα βήματα αλλαγών γίνονται με τον θάνατο του γενικού διευθυντή Πάνου Μαστρογιαννόπουλου το 1970. Διάδοχοί του είναι ο Αχιλλέας και Ιωάννης Νερούτσopoulos. Στους πύργους του εργοστασίου βρίσκονται καθαρές και υγιεινές, οι κατοικίες των εργατών με τις οικογενειές τους. Για τα παιδιά των εργατών λειτουργεί σχολείο από τα χρόνια που πρόεδρος ήταν ο Γουσταύος Κλάους. Ο Γ.Κλάους προς τιμήν της γυναίκας του έκτισε εντός του εργοστασίου και ναό του Αποστόλου Θωμά, παραπλεύρως και κοιμητήριο. Μέρος της περιουσίας δόθηκε στην κόρη τους Βαρόνη Αμαλία Πέρφαλ.

Εντύπωση προκαλούν ο κτιριακός εξοπλισμός και οι τεράστιοι αποθηκευτικοί χώροι. Ονομαστά είναι τα βυτία των Γερμανών Μόλτκε- Βίσμαρκ, που περιέχουν μαυροδάφνη του 1873 και τα δύο δρύινα βυτία επεξεργασμένα καλλιτεχνικά που περιέχουν κονιάκ του 1887. Εκτός από μαυροδάφνη και κονιάκ η εταιρεία εξάγει τον ονομαστό ορεινό οίνο δεμέστιχα και τις ποικιλίες Αχαιός, Μαλβασία, Γουτλαντ. Η εταιρεία Κλάους αποτέλεσε ζωτικότερη οινοποιητική μονάδα με μεγάλο αριθμό μεταλλίων και διακρίσεων σε ελληνικές και διεθνείς εκθέσεις.

5.2.4 ΜΥΛΟΙ ΑΓΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΑΕ

Η αλευροβιομηχανία «Μύλοι Αγίου Γεωργίου» ιδρύθηκε το 1927 , με έδρα τον Πειραιά , από την οικογένεια Συνεώνογλου. Στην Πάτρα εγκαταστάθηκε το 1936 αγοράζοντας με πλειστηριασμό όλες τις εγκαταστάσεις της εταιρείας «Κυλινδρόμυλοι Πατρών Χαραλάμπου Τριάντη», όταν αυτή πτώχευσε. Όταν οι Κυλινδρόμυλοι Πατρών Χαραλάμπου Τριάντη» απορροφήθηκαν στους «Μύλους Αγίου Γεωργίου» αποτέλεσαν μία σημαντική επιχείρηση με σύγχρονα μηχανήματα και αξιόλογες κτιριακές εγκαταστάσεις. Το εργοστασιακό συγκρότημα αποτελείται από πέντε κύρια οικοδομήματα και βοηθητικούς χώρους σε μια έκταση 2000 τμ μέσα στον αστικό ιστό της πόλης και δίπλα στο λιμάνι. Μάλιστα στις κτιριακές του εγκαταστάσεις συμπεριλαμβάνεται το πολύοροφο κτίριο καθώς και άλλα λιθόκτιστα τα οποία όμως αργότερα καταδαφίστηκαν. Στην τελική του μορφή το συγκρότημα επεκτάθηκε σε όλο το οικοδομικό τετράγωνο, ενώ προς την οδό Σανταρόζα είχαν κατασκευαστεί, μετά το 1936, τα σιλό και έγιναν προσθήκες στο πολύοροφο κτίριο.

Στην τελική του μορφή το συγκρότημα των «Μύλων Αγίου Γεωργίου» αποτελείται από 3 βασικά κτίρια, διάφορους αποθηκευτικούς χώρους και ένα παλιό κτίριο στην απέναντι πλευρά της οδού Άστιγος.

Οι Μύλοι Αγίου Γεωργίου παρήγαγαν άλευρα, σιμιγδάλι και υποπροϊόντα της επεξεργασίας του σιταριού, τα οποία ή συσκευάζονται σε σάκους που φορτώνονται μέσω μεταφορικής ταινίας ή φορτώνονται σε φορτηγά μέσω των δύο μεταλλικών λουκιών στην όψη του παλαιού κτιρίου. Η παραγωγική δραστηριότητα της επιχείρησης ανερχόταν σε 1600 σάκους των 60 κιλών ανά οκτάωρο παραγωγής, ενώ η δυνατότητα αποθήκευσης στα σιλό στους 500 τόνους. Η δυναμική παρουσία της επιχείρησης διακόπηκε το 1990. Εκείνη την εποχή απασχολούσε 100 εργαζόμενους. Σήμερα πια το συγκεκριμένο κτιριακό συγκρότημα ανήκει στην ιδιοκτησία του Υπεραστικού ΚΤΕΛ Ν.Αχαΐας.

5.2.5 ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ. ΜΑΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΣ : ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ ΦΑΝΕΛΟΠΟΙΑΣ ΚΑΙ ΠΛΕΚΤΙΚΗΣ

Ο Βασίλειος Γ.Μαραγκόπουλος γεννήθηκε το 1875 στα Βραχναίικα Πατρών. Νεαρός έκανε τον γυρολόγο, πουλώντας κουβαρίστρες και ψιλικά. Αργότερα απέκτησε και χειροκίνητο καροτσάκι, προσθέτοντας στα εμπορεύματα « ντρίλια και τσιτάκια» (φθηνά υφάσματα), μέχρι να βρει μόνιμο στέκι στην Αγίου Ανδρέου και Πατρέως. Το 1911 παντρεύεται την Μαρίκα Σταθακοπούλου, της οποίας η αδερφή είχε παντρευτεί τον Βασίλειο Σπηλιωτόπουλο, που είχε οινοπνευματοποιεία. Μαζί απέκτησαν δύο παιδιά, την Χρυσή και τον Γιώργο Μαραγκόπουλο.

Το 1912 κλείνει μια σημαντική αγορά υφασμάτων που προέρχονταν από βύθισμένο πλοίο στο λιμάνι των Πατρών. Γνώριζε ότι τα υφάσματα ήταν σε καλή κατάσταση μιας και ήταν τυλιγμένα σε πισσόχαρτο, έτσι έκανε ένα μεγάλο εμπορικό βήμα. Το 1919 ξεκινά εργαστήριο με χειροκίνητες καλτσομηχανές, πρώτα στα Βραχναίικα και μετά στην Πάτρα και εξαγοράζει το στριπτήριο του Πέτρου Μπότσου με προιστάμενο τον Βασίλειο Πιερράκο.

Η καθοριστική κίνηση γίνεται το 1927 με την ίδρυση της ανωνύμου εταιρείας εμπροβιομηχανικών επιχείρηση Β. Μαραγκοπούλου και του εργοστασίου φανελοποιίας και πλεκτικής μεταξύ των οδών Κορίνθου και Μαιζώνος. Διορατικός ο Β.Μαραγκόπουλος αποκτά επιλεγμένους συνεργάτες και συμβούλους και οδηγεί την εταιρεία ακόμα πιο ψηλά.

Επεκτείνει το εργοστάσιο προς την δημιουργία κλωστηρίου βάμβακος και εξαγοράζει το γνωστό οίκημα στην συμβολή των οδών Αγίου Ανδρέου και Βότση στο οποίο στεγάζει τα γραφεία του και το κεντρικό κατάστημα.

Ο Β. Μαραγκόπουλος ανέπτυξε και πλούσια κοινωνική δραστηριότητα (Μαραγκοπούλειο Γυμνάσιο στα Βραχναίικα, 409 Στρατιωτικό νοσοκομείο κλπ). Ο Β.Μαραγκόπουλος πέθανε το 1944 και την διαχείριση των επιχειρήσεων ανέλαβε ο υιός του Γεώργιος. Σημαντική είναι η συνεισφορά του διευθυντού των εργοστασίου Ηλία Φωτόπουλου. Τελευταία κίνηση η εγκατάσταση των νέων κλωστήριων στην παραλία με σύγχρονες μηχανές και εξοπλισμούς. Η έλλειψη προοπτικής και τα προβλήματα του κλάδου οδηγούν στην εξαγορά της βιομηχανίας από την Σακαλίδης Ι. ΑΕ (κλωστήρια βάμβακος). Νωρίτερα, με τον θάνατο του Γεωργίου Μαραγκόπουλου και τα βάρη των φόρων , έπαψε η λειτουργία των εγκαταστάσεων στις οδούς Κορίνθου και Μαιζώνος και ξεκίνησε η τμηματική πώληση των κτιρίων.

5.2.6 ΒΕΣΟ: ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΕΛΑΙΩΝ, ΣΑΠΩΝΩΝ, ΟΙΝΩΝ ΚΑΙ ΟΙΝΟΠΝΕΥΜΑΤΩΝ

Η ΒΕΣΟ ιδρύθηκε το 1930 με έδρα τον Πειραιά. Απορρόφησε όλη την περιουσία της «ΚΑ Αλεξόπουλος και Σια» , η οποία δραστηριοποιούνταν από το 1911 στην θέση Κρύα Ιτεών της μεσημβρινής πεδιάδας των Πατρών.

Ο Κ. Αλεξόπουλος συμμετείχε και στην ίδρυση της εταιρείας «Παλλάς Αθηνών». Η Εθνική Βιομηχανική Εταιρεία «Παλλά Αθηνά» ιδρύθηκε το 1918, από την συγχώνευση των 12 μεγαλύτερων εργοστασίων Πηρηνελαιουργίας της Ελλάδας. Διεθέτει εργοστάσια στον Πειραιά, Ελευσίνα, Πάτρα , Κέρκυρα, Κεφαλλονιά. Κύριος κλάδος : πυρηνελαιουργία. Άλλα προϊόντα: έλαια, σάπωνες , οινόπνευμα. Λόγω της σύνδεσης με την παραπάνω εταιρεία ένα από τα κρασιά της ΒΕΣΟ φέρει το όνομα Παλλάς.

Στην νοτιοδυτική παραλία της Πάτρας λειτουργούν δύο εργοστάσια της ΒΕΣΟ. Το πρώτο σε έκταση 7,5 στρέμματα και το δεύτερο σε έκταση 14,5 στρέμματα. Το πρώτο εργοστάσιο, Ακτή Δυμαίων 17, περιλαμβάνει: α) οينوπνευματοποιείο, με πρώτες ύλες σταφίδα, σούμα, μελάσσα, χαρούπια και απόσυκα και παραγωγή οينوπνέυματος, ποτοποιίας και αρωματοποιίας, β) τμήμα παραγωγής σταφιδίνης, γ) πυρηνελαιουργείο, δ) ραφιναρία ελαίων, με παραγωγή πυρηνελαίου, καλαμποκέλαιο, φοινικοπυρηνελαίου ραφινέ, ε) σαπυνοποιείο με πρώτες ύλες πυρηνέλαια σαπυνοποιίας και άλλα, στ) σπορελαιουργείο με πρώτη ύλη το φύτρο καλαμποκιού και ζ) αποθηκευτικούς χώρους. Το δεύτερο εργοστάσιο, Ακτή Δυμαίων 85, περιλαμβάνει: α) οينوποιείο, με παραγωγή ξηρών και γλυκών κρασιών, β)

τιμήμα παραγωγής μύλου και γλυκόζης, με παραγωγή από καλαμπόκι αμύλου τροφής (κορν φλάουερ), αμύλου υφαντουργείας, ζωοτροφών κλπ και παραγωγή γλυκόζης, ζαχαροπλαστικής και χαλβαδοποιίας κλπ και γ) αποθηκευτικούς χώρους, δεξαμενές (σιλό καλαμποκιού), τσιμεντένιες δεξαμενές οίνου και άλλα.

Οι δεκαετίες 1960 έως 1970 αποτελούν την χρυσή εποχή της ΒΕΣΟ που επεκτείνει και εκσυγχρονεί τις εγκαταστάσεις της, ειδικά στο πρώτο εργοστάσιο. Παράλληλα διατηρεί μικρότερα εργοστάσια και σε άλλες πόλεις. Παράγει τον χρόνο 1800 τόνους οινόπνευμα, 2500 τόνους πυρηνέλαιο, 400 σαπούνια, 5000 κρασιά, 900 τόνους άμυλο και 3200 τόνους γλυκόζη. Έχει πρατήρια στην Πάτρα, Αγίου Ανδρέου 62 και στην Αθήνα Σοφοκλέους 53.

Η επιχείρηση διέκοψε την λειτουργία της το 1985, ενώ απασχολούσε 180 εργαζομένους. Οι εγκαταστάσεις της αγοράστηκαν από την εταιρεία ΕΝΣΑΠ ΑΕ η οποία μετέφερε τμήμα των μηχανολογικών εξοπλισμών σε δικό της εργοστάσιο. Πέρασαν χρόνια, οι εγκαταστάσεις απαξιώθηκαν και καταστράφηκαν. Το πρώτο εργοστάσιο αποξηλώνεται, καθαιρούνται τα κτίρια και ξεκινά η θεμελίωση νέου πολυχώρου (ΒΕΣΟ ΜΑΡΕ) κινηματογράφων και συμπληρωματικών δραστηριοτήτων. Στο δεύτερο εργοστάσιο ακολουθείται αργότερα η ίδια πορεία, με παραμονή στο οικόπεδο ενός μικρού κτίσματος.

5.2.7 ΜΙΣΚΟ : ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΖΥΜΑΡΙΚΩΝ

Η επωνυμία ΜΙΣΚΟ προέρχεται από τους ιδρυτές της Μιχαηλίδη και Κωνσταντίνη, οι οποίοι το 1927 στον Πειραιά δημιούργησαν ένα μικρό εργαστήριο ζυμαρικών που πτώχευσε το 1945. Η ΜΙΣΚΟ εξαγοράζεται το 1953 έναντι 10.000 δραχμών από τους Ελευθέριο Μαντζίκια , Εμμανουήλ Παπαναστασίου, Ιωάννα Θεοδωράκη και την οικογένεια Παπαχρυσάνθου και το νέο μεγάλο εργοστάσιό της λειτουργεί στην Πάτρα, συνοικία Μάμου, κοντά στο στάδιο της Παναχαϊκής, στις εγκαταστάσεις της βιομηχανίας ζυμαρικών Παπαχρυσάνθου και Καμπέρος. Το νέο εργοστάσιο επεκτείνεται κτιριακά, ανανεώνονται οι εξοπλισμοί, αναπτύσσεται η παραγωγή του και κατακτά με τα προϊόντα του κεντρική θέση.

Το 1962 ο Ελευθέριος Μαντζίκιας εκλέγεται πρόεδρος του πανελληνίου συνδέσμου ζυμαρικών, μία θέση που θα διατηρήσει έως το 1993, για 31 συναπτά έτη. Ο Ε. Μαντζαβίκιας από την Πωγωνιανή Ιωαννίνων σε νεαρή ηλικία βρέθηκε να εργάζεται στην Αθήνα. Το 1931 στο μεγάλο παντοπωλείο του Αλεξάνδρου Κίκιζα, μεταπολεμικά ανταγωνιστή του στην

αγορά ζυμαρικών. Το 1946 συνεταιρίζεται με τον Εμμανουήλ Παπαναστασίου , πρόσφυγα από το Κύζικο της Μ.Ασίας εξίσου δραστήριο και ικανό πρόσωπο. Οι δύο συνεταιίροι δημιουργούν την βιομηχανία Ρεκόρ, στην λεωφόρο Ηρακλείου στην Αθήνα. Λίγα χρόνια αργότερα τον Οκτώβριο του 1953, η Ρεκόρ συγχωνεύεται με την βιοτεχνία ζυμαρικών θρίαμβος της οικογένειας Θεοδωράκη και από κοινού οι τρεις επιχειρηματίες αποκτούν την βιομηχανία Παπαχρυσάνθου και Καμπέρου στην Πάτρα.

Τα προηγούμενα επιχειρηματικά σχήματα καλύπτονται πλέον από την ΜΙΣΚΟ και το εργοστάσιο Πατρών.

Η ΜΙΣΚΟ στην Πάτρα επεκτείνεται, κατακτά το 35% της εγχώριας αγοράς και η παραγωγική δραστηριότητα ξεπερνά τους 150 τόνους ζυμαρικών την ημέρα. Δημιουργεί την εταιρεία διανομής Βάντα ΕΠΕ και η ΜΙΣΚΟ επιβραβεύεται για τις εξαγωγικές της προσπάθειες με το διεθνές βραβείο « Χρυσός Ερμής» (ένα από τα 55 βραβεία που έχει αποσπάσει στα 50 χρόνια της). Το 1991 ο Ε.Μαντζίκας και οι υπόλοιποι μέτοχοι πωλούν την εταιρεία και το εργοστάσιο Πατρών στον όμιλο BARILLA.

Το εργοστάσιο ανανεώνεται και βελτιώνονται οι εγκαταστάσεις. Όμως το 2000 η ΜΙΣΚΟ εγκαινιάζει το νέο σύγχρονο εργοστάσιό της στον Ελαιώνα Βοιωτίας και το εργοστάσιο των Πατρών παύει να λειτουργεί (ήδη προ ετών είχε πάψει να υφίσταται τόσο ως κτίριο όσο και ως παραγωγική μονάδα και στην θέση του κτίστηκε το εμπορικό κατάστημα LIDL).

5.2.8 PIRELLI HELLAS AE, ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ

Το 1872 ο G.B.PIRELLI ξεκίνησε να παράγει ελαστικούς σωλήνες και ταινίες σε ένα μικρό εργοστάσιο στο Μιλάνο. Σήμερα εκεί όμως βρίσκονται τα κεντρικά γραφεία της PIRELLI SPA και των εργοστασίων που ελέγχει σε όλο τον κόσμο.

Η βιομηχανία παραγωγής επισώτρων και προϊόντων ελαστικού PIRELLI HELLAS AE είναι θυγατρική της πολυεθνικής, ιδρύθηκε το 1959 με κεφάλαιο 5 εκατομμύρια δολλάρια, 2 Νοεμβρίου του 1960 ξεκίνησε η ανέγερση των κτιρίων σε έκταση 170 στρέμματα και άρχισε να λειτουργεί το εργοστάσιο στην Λεύκα Πατρών το 1962. Απασχολούσε 350 εργάτες , 30 υπαλλήλους και 20 τεχνικούς με διευθυντή τον Elio D. Filippo. Το εργοστάσιο παράγει ελαστικά επιβατηγών αλλά και φορτηγών, αγροτικών και

χωματουργικών οχημάτων. Οι χρησιμοποιούμενες πρώτες ύλες είναι κυρίως συνθετικές και φυσικές γόμες, χημικά πρόσθετα κλπ , σχεδόν εξ'ολοκλήρου εισαγόμενες.

Νέα μονάδα προστίθεται το 1872 για την παραγωγή ελαστικών (P3). Τα βιομηχανικά κτίρια έχουν κάλυψη 34,5 στρέμματα. Η εγκατεστημένη ισχύς πλησιάζει τους 15.000 ίππους. Το μετοχικό κεφάλαιο ανέρχεται σε 22 εκατομμύρια δολλάρια (80 % η μητρική και από 10% Εθνική και εμπορική Τράπεζα), Η ομαλή λειτουργία συνεχίζεται μέχρι το 1990. Το 1991 στα πλαίσια των συζητήσεων για την υπογραφή της συλλογικής σύμβασης εργασίας προέκυψε αδιέξοδο. Η εταιρεία προχώρησε σε 80 διαθεσιμότητες και 21 απολύσεις. Οι εργαζόμενοι αρχίζουν εναλλασσόμενες 24ωρες στάσεις εργασίας, η αντιπαράθεση οξύνεται και η εταιρεία προχωρεί σε προσωρινό κλείσιμο. Τον Αύγουστο του 1991 ανακοινώνεται η απόφαση του εργοστασίου για οριστικό κλείσιμο της PIRELLI.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

6.1 Η ΠΑΤΡΑ ΤΑ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΧΡΟΝΙΑ

6.1.1 ΕΜΠΟΡΙΟ

Το Εμπόριο του Ν. Αχαΐας διεξάγεται σε σημαντικό βαθμό από το πολεοδομικό συγκρότημα της Πάτρας και του Αιγίου. Ιδιαίτερα η Πάτρα αποτελεί πόλο έλξης για την Δυτική Πελοπόννησο, τα Ιόνια Νησιά καθώς και την κοντινή περιοχή της Δυτικής Στερεάς Ελλάδος.

Στο Ν. Αχαΐας σήμερα καταγράφονται περίπου 5.600 εμπορικές επιχειρήσεις. Κύριο χαρακτηριστικό είναι ότι στη συντριπτική πλειοψηφία τους πρόκειται για καταστήματα μικρού όγκου, όπου το απασχολούμενο προσωπικό είναι ένα (1) ή τρία(3) άτομα.

Ήδη έχει αρχίσει η διαδικασία εισόδου μεγάλων πολυκαταστημάτων ελληνικών και ξένων συμφερόντων. Πέραν των αλυσίδων Super Market άρχισαν να εγκαθίστανται στην Πάτρα υποκαταστήματα μεγάλων πολυεθνικών επιχειρήσεων όπως Makro, Zara, Praktiker, Carrefour κ.α.

Ο Νομός Αχαΐας εκτός από εμπορικό και βιομηχανικό κέντρο είναι ταυτόχρονα διαμετακομιστικό και εξαγωγικό κέντρο με κυριότερο το λιμάνι της Πάτρας, που είναι η κύρια θαλάσσια πύλη εισόδου από την Δυτική Ευρώπη. Η δημιουργία του νέου λιμένος αναμένεται να επαυξήσει τις διαμετακομιζόμενες ποσότητες εμπορευμάτων, ενώ παράλληλα οι σημειωθείσες προσπάθειες για δημιουργία μόνιμου Εκθεσιακού Κέντρου και η αναμενόμενη δημιουργία του Ηλεκτρονικού Κέντρου Εμπορίου από το Επιμελητήριο Αχαΐας θα τονώσει το εμπόριο της ευρύτερης περιοχής.

ΕΚΘΕΣΕΙΣ ΠΡΟΒΟΛΗΣ ΑΧΑΪΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ

Με στόχο την ανάδειξη των προϊόντων της Αχαΐας και στο εξωτερικό, τον Οκτώβριο του 2012 το Επιμελητήριο Αχαΐας έλαβε μέρος στην έκθεση SIAL της Γαλλίας, που είναι μία από τις μεγαλύτερες εκθέσεις στον κλάδο των τροφίμων και ποτών στον κόσμο. Μερικές από τις επιχειρήσεις που έλαβαν μέρος ήταν η Λουξ Μαρλαφέκας ΑΒΕΕ, η Πατραϊκή, Πίλαβας ΑΒΕΕ, Τσίτσας ΟΕ, Α.ΒΙ.ΓΑΛ. ΑΕ, κ.α. Η προβολή της Ελλάδας ήταν πολύ μεγάλη και είχε μεγάλη επισκεψιμότητα από διανομείς και αντιπροσώπους Ελληνικών προϊόντων.

Τον ίδιο μήνα στην Πάτρα διοργανώθηκε διήμερη εμπορική έκθεση γυναικείας επιχειρηματικότητας, στο πλαίσιο του έργου EMMA «Μεθοδολογία Βοήθειας Επιχειρηματικότητας στην Μεσόγειο».

Η έκθεση αυτή ήταν μια προσπάθεια στήριξης των γυναικών επιχειρηματιών. Εκεί τους δόθηκε μια ευκαιρία να παρουσιάσουν τη δουλειά τους στο ευρύ κοινό, να ενημερωθούν, να αλληλεπιδράσουν μεταξύ τους και να τονώσουν την επιχείρησή τους μέσα από τη δημοσιότητα και την επισκεψιμότητα της έκθεσης.

Και οι δύο εκθέσεις πρόσφεραν σημαντικά οφέλη στα αχαϊκά προϊόντα γενικά και στις επιχειρήσεις ειδικά, αφού μέσα από αυτές προβλήθηκαν και δόθηκε η ευκαιρία να έρθουν σε επαφή οι επιχειρηματίες – προμηθευτές με μελλοντικούς ίσως πελάτες. Θα μπορούσαμε να πούμε πως λειτούργησαν σαν «χείρα βοηθείας» για την τόνωση της τοπικής οικονομίας μέσω της προβολής των προϊόντων της.

6.1.2 ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Η πόλη της Πάτρας έχει μακρά βιομηχανική παράδοση. Κοιτάζοντας προς το παρελθόν βλέπουμε ότι το πρώτο Ελληνικό εργοστάσιο ιδρύθηκε σ' αυτή το 1846. Τον 19^ο αιώνα η τοπική οικονομία συνέδεσε τις τύχες της με την Ευρωπαϊκή αγορά, μέσω της καλλιέργειας και της εξαγωγής της σταφίδας. Κατά την διάρκεια του μεσοπολέμου η Αχαΐα αποτελούσε ένα από τα πρώτα σε σημασία βιομηχανικά κέντρα.

Οι ριζικές ανακατατάξεις που έλαβαν χώρα μετά την δεκαετία του 1980 στο παγκόσμιο οικονομικό στερέωμα είχαν ως αποτέλεσμα να κλείσουν σημαντικές βιομηχανικές επιχειρήσεις και να οδηγηθεί στην ανεργία ένα μεγάλο ποσοστό έμπειρου εργατικού δυναμικού, ιδίως αυτού που απασχολείτο στους κλάδους της κλωστοϋφαντουργίας, ένδυσης και χαρτοβιομηχανίας. Έτσι, προκύπτει μια διαφοροποίηση του μεταποιητικού τομέα, καθώς παρατηρείται μια συρρίκνωση της βιομηχανικής δραστηριότητας. Εντούτοις διαπιστώνεται ότι μέσα στους ίδιους κλάδους άλλες επιχειρήσεις προοδεύουν και άλλες φθίνουν.

Αυτό οφείλεται στο βαθμό που κάθε επιχείρηση αξιοποιεί τις ευκαιρίες και τις δυνατότητες της Ευρωπαϊκής Αγοράς. Ήδη με τα διάφορα κοινοτικά προγράμματα αρκετές μεταποιητικές επιχειρήσεις προχώρησαν σε εκσυγχρονισμό των δομών δράσης τους, στην δημιουργία επωνύμων προϊόντων και στη βελτίωση της ποιότητας των παραγόμενων προϊόντων.

Αρκετές επιχειρήσεις έχουν εξαγωγικό προσανατολισμό προς καταναλωτές Ευρωπαϊκών χωρών γεγονός που υποδηλώνει ότι η ποιότητα των προϊόντων τους είναι ανταγωνιστική έναντι των ξένων επιχειρήσεων.

Στον Ν. Αχαΐας παράγεται όλη η γκάμα των προϊόντων, δηλαδή κλωστοϋφαντουργικά, έτοιμα ενδύματα, τρόφιμα, ποτά, εμφιαλωμένα νερά, ελαστικά-πλαστικά, προϊόντα από μη μεταλλικά ορυκτά, μεταλλικά και μεταλλουργικά προϊόντα, μηχανές, δέρματα, δερμάτινα είδη, προϊόντα κεραμικής υψηλών προδιαγραφών κλπ.

Η ύπαρξη Βιομηχανικής Ζώνης σε ειδικά οργανωμένο χώρο εκτάσεως 4.050 στρεμμάτων, ο χώρος για εγκατάσταση Βιοτεχνικών Πάρκων, (ΒΙΟΠΑ), η κατασκευή του Επιστημονικού Πάρκου Πατρών, η λειτουργία των Ερευνητικών Τμημάτων στο Πανεπιστήμιο της Πάτρας, η ολοκλήρωση των αναπτυξιακών έργων που βρίσκονται σε εξέλιξη καθώς και τα παρεχόμενα κίνητρα και οι επιδοτήσεις, δημιουργούν βάσιμη ελπίδα ότι θα τονωθεί το επενδυτικό κλίμα. Υπάρχουν τομείς και κλάδοι που μπορούν να αναπτυχθούν.

6.1.3 ΥΨΗΛΕΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ

Η Πάτρα αποτελεί έναν από τους κυριότερους πόλους ανάπτυξης νέων τεχνολογιών και προϊόντων υψηλής τεχνολογίας στην Ελλάδα. Είναι η έδρα σημαντικών ερευνητικών οργανισμών όπως το Ερευνητικό Ακαδημαϊκό Ινστιτούτο Τεχνολογίας Υπολογιστών (EAITY), το Ερευνητικό Ινστιτούτο Χημικής Μηχανικής και Χημικών Διεργασιών Υψηλής

Θερμοκρασίας (ΕΙΧΗΜΥΘ), το Ινστιτούτο Βιομηχανικών Συστημάτων (ΙΝΒΙΣ), το Ινστιτούτο Βιοϊατρικής τεχνολογίας (ΙΝΒΙΤ) κ.α.

Στην Πάτρα εδρεύει επίσης το Επιστημονικό Πάρκο το οποίο αποτελεί τη θερμοκοιτίδα ανάπτυξης νέων επιχειρήσεων υψηλής τεχνολογίας και επιχειρήσεων έντασης γνώσης (spin-off) καθώς και ο Περιφερειακός Πόλος Καινοτομίας Δυτικής Ελλάδας που στοχεύει στην προώθηση της καινοτομίας στην ευρύτερη περιοχή.

Οι παραπάνω φορείς και οργανισμοί συμβάλουν στη δημιουργία ενός ευνοϊκού περιβάλλοντος για επιχειρήσεις που αναπτύσσουν πρωτότυπα εργαστηριακά και βιομηχανικά προϊόντα υψηλής τεχνολογίας με εξαγωγικό προσανατολισμό, αναδεικνύοντας την Πάτρα σε σημείο αναφοράς για θέματα επιχειρηματικότητας υψηλής τεχνολογίας.

6.1.4 ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Ο τομέας των μεταφορών διαθέτει αξιοποιήσιμο συγκριτικό πλεονέκτημα που δύναται να δημιουργήσει νέες θέσεις απασχόλησης, δοθέντος ότι ο Νομός Αχαΐας είναι κυρίαρχος συγκοινωνιακός κόμβος για ολόκληρη την Δυτική Ελλάδα αφού άλλωστε είναι η κύρια πύλη εισόδου - εξόδου προς την Δυτική Ευρώπη. Η μεγαλύτερη ζήτηση αναμένεται στους τομείς των θαλασσίων και χερσαίων μεταφορών.

- Ο νέος λιμένας της Πάτρας,
- η Ζεύξη Ρίου - Αντιρρίου,
- η Περιμετρική οδός,
- ο εκσυγχρονισμός της σιδηροδρομικής γραμμής Πατρών - Αθηνών (Διπλή γραμμή και μελλοντική ηλεκτροκίνηση),
- οι επενδύσεις στον τομέα των τηλεπικοινωνιών,
- ο υπό κατασκευή άξονας ΠΑΘΕ (Πάτρα - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Εύζωνοι)
- και ο μελετώμενος Δυτικός Άξονας Καλαμάτα - Πάτρα - Αγρίνιο - Ηγουμενίτσα,

είναι βέβαιο ότι θα προσδώσουν για την περιοχή μας νέους αναπτυξιακούς ορίζοντες ικανούς να αναβαθμίσουν κατά πολύ τον στρατηγικό ρόλο του Ν. Αχαΐας και ιδιαίτερα της Πάτρας.

Η Ναυτιλιακή γραμμή Πατρών - Ιταλίας λόγω της σπουδαιότητας και της σημειούμενης μεγάλης ζήτησης τόσο για την μεταφορά επιβατών όσο και εμπορευμάτων συγκεντρώνει ζωηρό επενδυτικό ενδιαφέρον εκ μέρους των ναυτιλιακών εταιρειών.

6.2 ΓΕΦΥΡΑ ΡΙΟΥ – ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ

Στο σταυροδρόμι ενός από τους δύο βασικούς οδικούς άξονες της χώρας (Πάτρα - Αθήνα -Θεσσαλονίκη - Εύζωνοι ή ΠΑΘΕ) και του δυτικού άξονα βορρά - νότου (Καλαμάτα-Ηγουμενίτσα) και αφετηρία ενός από τους δευτερεύοντες (Αντίρριο - Λαμία), η Γέφυρα Ρίου - Αντιρρίου αποκτά ιδιαίτερη σημασία για την ανάπτυξη της Δυτικής Ελλάδας και όχι μόνο.

6.2.1 ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Το 1880, ο Χαρίλαος Τρικούπης εξελέγη Πρωθυπουργός της Ελλάδας. Γεννημένος στο Μεσολόγγι, πρωτεύουσα του νομού Αιτωλοακαρνανίας (στον οποίο ανήκει και το Αντίρριο), οραματίστηκε την ένωση της περιοχής του (βόρεια ακτή του Κορινθιακού Κόλπου) με την Αχαΐα, στην Πελοπόννησο (νότια ακτή). Στις 29 Μαρτίου 1889, μίλησε στο Κοινοβούλιο για την ανάγκη γεφύρωσης του Στενού Ρίου-Αντιρρίου. Ωστόσο, η κατασκευή του έργου αυτού δεν ήταν τεχνικά εφικτή μέχρι τα τέλη του 20ου αιώνα. Έτσι, χρειάστηκε σχεδόν ένας αιώνας μέχρι το Ελληνικό Δημόσιο να αποφασίσει να προκηρύξει διαγωνισμό για την κατασκευή μόνιμης ζεύξης. Η πρόσκληση σε διαγωνισμό το 2001 και ο διαγωνισμός του Δεκεμβρίου του 1993 οδήγησαν στην υπογραφή, στις 3 Ιανουαρίου 1996, της Σύμβασης Παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. για τη μελέτη, κατασκευή, χρηματοδότηση, συντήρηση και λειτουργία της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου.

Όπως συνήθως συμβαίνει στις περιπτώσεις παραχώρησης, η σύμβαση αυτή δεν τέθηκε σε πλήρη ισχύ μέχρι να εξασφαλιστεί η πλήρης χρηματοδότηση του έργου. Χρειάστηκαν δύο χρόνια για να συμφωνηθεί η πρώτη χρηματοδότηση έργου υποδομής με παραχώρηση σε ιδιώτες στην ιστορία της σύγχρονης Ελλάδας και η κύρια δανειακή σύμβαση υπεγράφη στις 25 Ιουλίου 1997, ενώ το τελικό συμφωνητικό χρηματοδότησης υπεγράφη στις 17 Δεκεμβρίου 1997. Στις 19 Ιουλίου 1998, ο κ. Κώστας Σημίτης, Πρωθυπουργός της Ελλάδας, θεμελίωσε το έργο της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου παρουσία του κ. Κωστή Στεφανόπουλου, Προέδρου της Δημοκρατίας. Λιγότερο από επτά χρόνια αργότερα, στις 12 Αυγούστου 2004, παραμονή της έναρξης των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας, ο Υπουργός ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. κ. Γεώργιος Σουφλιάς εγκαινίασε τη Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, τέσσερις μήνες νωρίτερα από το αρχικό χρονοδιάγραμμα.

6.2.2 ΣΥΝΤΟΜΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ

30 Μαρτίου 1889: Διακήρυξη του Πρωθυπουργού Χαριλάου Τρικούπη ότι τα στενά του Ρίου-Αντιρρίου πρέπει να ενωθούν με γέφυρα.

1980 και 1987: Διακήρυξη του πρώτου και δεύτερου διεθνή Διαγωνισμού, οι οποίοι τελικά ακυρώθηκαν.

1991: Ξεκινά η διαδικασία ενός τρίτου διαγωνισμού.

3 Ιανουαρίου 1996: Η Σύμβαση Παραχώρησης για τη Ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου υπογράφεται μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και της Γέφυρας Α.Ε.

25 Ιουλίου 1997: Υπογράφονται η Σύμβαση Χρηματοδοτικής Συμβολής και η Κύρια Σύμβαση Δανείου.

12 Δεκεμβρίου 1997: Υπογράφεται η Οικονομική Συμφωνία.

24 Δεκεμβρίου 1997: Ξεκινά η επταετής (7) περίοδος Μελέτης και Κατασκευής του Έργου.

Με το έργο αυτό η επικοινωνία μεταξύ της βορειοδυτικής και της νοτιοδυτικής Ελλάδας καθίσταται συνεχής και απρόσκοπτη, ενώ αναβαθμίζεται το σύστημα των δυτικών πυλών της χώρας προς τη Δυτική Ευρώπη.

Η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου είναι η μεγαλύτερη σε μήκος καλωδιωτή γέφυρα πολλαπλών ανοιγμάτων στον κόσμο, με συνεχές και πλήρως αναρτημένο κατάστρωμα 2.252 μέτρων. Τα θεμέλιά της βρίσκονται σε βάθος θαλάσσης που φτάνει μέχρι και τα 65 μέτρα. Τόσο αυτό όσο και η διάμετρος των θεμελίων που ανέρχεται σε 90 μέτρα αποτελούν παγκόσμια ρεκόρ για γέφυρα. Ωστόσο, σύμφωνα με τους κατασκευαστές, το καλύτερο ρεκόρ της εντυπωσιακής αυτής Γέφυρας είναι ότι κατασκευάστηκε «χωρίς κανένα σοβαρό ατύχημα, χωρίς να χυθεί ούτε μια σταγόνα αίματος».

Η Γέφυρα έχει τιμηθεί από τη διεθνή επιστημονική κοινότητα με 9 Διεθνή Βραβεία από τα οποία ξεχωρίζουν τα εξής:

Βραβείο Εξέχουσας Δομής 2006 της Διεθνούς Ένωσης Γεφυροποιίας & Δομικών Έργων (IABSE)

Βραβείο Εξεχόντων Δομικών Έργων 2006 της Διεθνούς Ομοσπονδίας Σκυροδέματος (fib)

Μέγα Βραβείο Εξεχόντων Επιτευγμάτων Έργων Πολιτικού Μηχανικού της Αμερικανικής Εταιρείας Πολιτικών

Μηχανικών (ASCE) 2005 [απονέμεται για πρώτη φορά σε έργο εκτός Η.Π.Α.

Το ότι η διάσταση του έργου υπερβαίνει τα στενά τοπικά όρια αποδεικνύεται από το γεγονός ότι έχει ενταχθεί από το 1994 στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (σύνοδος Κέρκυρας) και στα δεκατέσσερα ευρωπαϊκά έργα πρώτης προτεραιότητας (σύνοδος Έσσεν).

Αλλά και η στενή περιοχή του έργου αναμένει πολλά οφέλη από την κατασκευή του. Η δημιουργία αρκετών μόνιμων θέσεων εργασίας (και περισσότερων προσωρινών), η

επιμόρφωση του ανθρώπινου δυναμικού της περιοχής, η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και παραγωγικότητας των παραγωγικών μονάδων της περιοχής, η διεύρυνση της ενδοχώρας της Πάτρας προς βορρά και αντίστροφα η ενσωμάτωση των βορείως του Πατραϊκού περιοχών στην ενδοχώρα μιας πόλης που μεταβάλλεται σε μητρόπολη της Δυτικής Ελλάδας αποτελούν μερικές από τις θετικές επιπτώσεις του έργου στην ανάπτυξη της περιοχής.



Εικόνα: 11 Γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου, Πηγή: <http://diolkos.blogspot.gr/>

6.2.3 ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ

Η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου είναι η πιο σημαντική παρέμβαση στον τομέα της υποδομής της Δυτικής Ελλάδας.

- Ø Ανήκει στα Διερωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (Trans European Network / TEN) σαν τμήμα του Π.Α.Θ.Ε.
- Ø Αποτελεί τον κρίσιμο κρίκο ανάμεσα στο Εθνικό Οδικό Δίκτυο και στα Διερωπαϊκά Δίκτυα (Π.Α.Θ.Ε., ΕΓΝΑΤΙΑ).

Συνδέει δύο κύριους οδικούς άξονες:

- Û Βορρά – Νότου: Καλαμάτα, Πάτρα, Ιωάννινα
Πάτρα, Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Εύζωνοι.
- Û Ανατολής – Δύσης: Αντίρριο, Λαμία.

6.2.4 ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Το Έργο της Ζεύξης είναι μία εθνικά αναγκαία και κοινωνικό-οικονομικά επιθυμητή επένδυση:

- Έχει Περιφερειακή, Εθνική και Ευρωπαϊκή σημασία.
- Συμβάλλει στην ενίσχυση της Εθνικής και Ευρωπαϊκής υποδομής.
- Δημιουργεί θετικές και πολλαπλασιαστικές επιδράσεις για την κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη της περιοχής, αλλά και όλης της χώρας.

6.2.5 ΩΦΕΛΕΙΕΣ ΑΠΟ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ

Για τους χρήστες:

- Μείωση του χρόνου διέλευσης κατά 45 λεπτά.
- Βελτίωση της άνεσης και ποιότητας της διέλευσης.
- Βελτίωση της χρονικής αξιοπιστίας κάθε μετακίνησης.

Γενικότερα:

- Βελτίωση του αναπτυξιακού δυναμικού των Νομών γύρω από τη Γέφυρα.
- Ευεργετικές επιπτώσεις στα μακροοικονομικά χαρακτηριστικά της περιοχής.

6.2.6 ΩΦΕΛΕΙΕΣ ΣΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ

- Απασχόληση κυρίως τοπικού εργατικού δυναμικού στο Εργοτάξιο.
- Εκπαίδευση και Εξειδίκευση του εργατικού δυναμικού στις σύγχρονες τεχνικές. Αναβάθμιση των γνώσεων και δεξιοτήτων του.
- Μεγιστοποίηση των επιτόπου προμηθειών, υπηρεσιών, υπεργολαβιών.
- Αξιοποίηση των επιμέρους υποδομών, αναγκαίων για την κατασκευή (λιμενικές εγκαταστάσεις κ.λπ.) από τους τοπικούς Δήμους, μετά την κατασκευή της Γέφυρας.

6.2.7 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΕΡΓΟΥ

- Περίοδος Παραχώρησης 42 χρόνια
- Περίοδος Κατασκευής 7 χρόνια

- Περίοδος Λειτουργίας 35 χρόνια

Ρήτρα υποχρεωτικής ενωρίτερης αποχώρησης Αναδόχου με τη συμπλήρωση επίτευξης του συμβατικού ύψους απόδοσης των Κεφαλαίων που επενδύθηκαν.

6.2.8 ΔΟΜΗ ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΩΝ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Με τη σύμβαση παραχώρησης το Ελληνικό Δημόσιο αναθέτει στον Παραχωρησιούχο (ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε.) τη χρηματοδότηση, μελέτη, κατασκευή και εκμετάλλευση για 35 χρόνια της Ζεύξης Ρίου-Αντιρρίου. Τη μελέτη και την κατασκευή αναλαμβάνει η Κοινοπραξία Γέφυρα που αποτελείται από τις ίδιες με τη Γέφυρα Α.Ε. εταιρείες - μέλη.

6.2.9 ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ

Η ΓΕΦΥΡΑ ΡΙΟΥ-ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ:

- Είναι η πρώτη Καλωδιωτή Γέφυρα με Τέσσερις Πυλώνες.
- Είναι η πρώτη που Εδράζεται στον Πυθμένα της Θάλασσας σε βάθη από 45μ. έως 65μ.
- Είναι η πρώτη γέφυρα με συνεχές Ανηρητημένο Κατάστρωμα μήκους 2.252μ.
- Είναι η πρώτη καλωδιωτή γέφυρα με καλώδια ανάρτησης συνολικού μήκους 63 χιλιόμετρα.



Εικόνα :12 Αποψη της Γέφυρας το Βράδυ. Πηγή: <http://gianniotis.blogspot.gr/>

6.3 ΤΟ “ΣΥΓΧΡΟΝΟ” ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

Μόλις το 1956 ξαναπρόβαλλε στο προσκήνιο το Λιμενικό Ζήτημα με την προς βορρά επέκταση του λιμανιού. Έργα επέκτασης και εκσυγχρονισμού του λιμανιού συνεχίστηκαν μέχρι τις μέρες μας, τα τελευταία χρόνια με έμφαση στις υποδομές εξυπηρέτησης οχηματαγωγών.

Η σημασία και ο ρόλος του λιμανιού αναβαθμίστηκαν σημαντικά την τελευταία δεκαετία και αποτελεί κύρια πύλη της χώρας από και προς τη Δύση, μετά τα προβλήματα που δημιουργήθηκαν αναφορικά με τους χερσαίους άξονες μέσω των κρατών της πρώην Γιουγκοσλαβίας.

Σήμερα έχουν ολοκληρωθεί τα έργα εκσυγχρονισμού και βελτίωσης του υπάρχοντος λιμανιού καθώς και τα έργα κατασκευής του νέου Νότιου λιμανιού, στην Ακτή Δυμαίων.

Το λιμάνι ως χώρος και οντότητα άλλαξε διάφορες θέσεις ξεκινώντας στην ανατολική παραθαλάσσια περιοχή της πόλης, εκεί όπου σήμερα υπάρχει ο ναός του Αγίου Ανδρέα, περί τον 11^ο αιώνα και φτάνοντας σήμερα να κατέχει την σημερινή του έκταση. Το Λιμάνι της Πάτρας έχει από το παρελθόν παίξει πρωτεύοντα ρόλο στην οικονομική ζωή της σύγχρονης Ελλάδας και της ίδιας της Πάτρας, από τα πρώτα χρόνια της ανεξαρτησίας της. Υπήρξε σημαντικό εισαγωγικό και εξαγωγικό κέντρο καθώς και σημαντικός κόμβος διακίνησης επιβατών και φορτίων τόσο στην πρότερη όσο και στη νεότερη ιστορία. Ιστορικά από το Λιμάνι της Πάτρας διακινήθηκαν τόσο εμπορεύματα, όπως σταφίδα, μετάξι, δέρματα, δημητριακά, οικοδομικά υλικά, είδη υφαντουργίας, ζάχαρη, καφές όσο και επιβάτες σε διαφορές διαδρομές (ενδεικτικά: δρομολόγια Πάτρα - Κέρκυρα, Ζάκυνθο, Αγκώνα, Πειραιά, Σμύρνη, Κωνσταντινούπολη, Γιβραλτάρ, Τεργέστη, Αμερική κλπ). Σιγά σιγά και μέσα από διάφορες κοινωνικό – πολιτικές και οικονομικές διεργασίες το Λιμάνι αναπτύχθηκε στην σημερινή του μορφή με τα έργα ανάπτυξης του λιμανιού να συνεχίζονται ακόμη και μέχρι τις μέρες μας, με έμφαση στην προσαρμογή στις ραγδαία εξελισσόμενες συνθήκες και τεχνολογίες του εξωτερικού περιβάλλοντος, μέσα σε αυτά και η πρόσφατη αρχή της κατασκευής του νέου Λιμανιού. Σήμερα το υπάρχον λιμάνι της Πάτρας έχει τέσσερις κυρίες προβλήτες, με δύο (2) σταθμούς υποδοχής επιβατών, και στην Βόρεια Προβλήτα του Λιμανιού έχει διαμορφωθεί ένας χώρος αναψυχής με θέατρο, παιδική χαρά και αναψυκτήριο. Επίσης, λειτουργεί ιχθυόσκαλα, και στο βορειοανατολικό άκρο του Λιμανιού βρίσκεται η Μαρίνα.



Εικόνα:13 Το σύγχρονο λιμάνι της Πάτρας, Πηγή: <http://www.tnsite.gr/>

Στα πλαίσια του προγράμματος INTERREG III A ΕΛΛΑΔΑ ΙΤΑΛΙΑ, πραγματοποιήθηκε χρηματοοικονομική αξιολόγηση του Λιμανιού και η μελέτη παρουσιάζει σε ανάλυση και περαιτέρω επιδράσεις – επιπτώσεις του Λιμανιού στην πόλη και την ευρύτερη περιοχή. Τα κυριότερα σημεία των επιδράσεων και τα αποτελέσματα της ανάλυσης συνοψίζονται παρακάτω:

- Ο Λιμένας Πατρών **δεν έχει αρνητική επίδραση στις αποταμιεύσεις**. Συγκεκριμένα η επίδραση του Λιμένα Πατρών στις αποταμιεύσεις είναι μάλλον ουδέτερη καθώς η παρουσία του ούτε αυξάνει απαραίτητα αλλά ούτε και μειώνει την ροπή προς τις αποταμιεύσεις.

- Ο Λιμένας Πατρών **έχει θετική επίδραση στην αναδιανομή του εισοδήματος** αφού πέραν των ατόμων που απασχολεί, συνεισφέρει στην κοινωνία με την καταβολή φόρων και εργατικών εισφορών.

- Ο Λιμένας Πατρών **έχει θετική επίδραση στην απασχόληση**, τόσο άμεσα – απασχολεί 65 εργαζόμενους – όσο και έμμεσα – περιφερειακά με τον αριθμό των ατόμων που εργάζονται σε συνδεδεμένες με τον Λιμένα επιχειρήσεις (όπως αναφέρεται αναλυτικά και στη μελετη περίπου 1.100 άτομα). Επίσης σημαντικό στοιχείο της επίδρασης στην απασχόληση είναι το γεγονός ότι ποσοστιαία, η άμεση και έμμεση απασχόληση του Λιμανιού (1.165

άτομα) κυμαίνεται για το 2005 (τα πιο πρόσφατα Στοιχεία) και για τους αντιστοιχούς κλάδους (που αφορούν την έμμεση απασχόληση) στο **2,5%** για ολόκληρο το νομό Αχαΐας. Ένα ποσοστό ιδιαίτερα σημαντικό αν αναλογιστούμε την αντιστοιχία του ποσοστού αυτού σε επίπεδο γενικού πληθυσμού και απασχολουμένου αλλά και σε επίπεδο πόλης.

- Η **επίδραση στις υποδομές** προέρχεται από το γεγονός ότι μια επιχείρηση όπως ένα λιμάνι πέραν του γεγονότος ότι αποτελεί το ίδιο από μόνο μια σημαντικότερη μεταφορική υποδομή η οποία προσφέρει στην πόλη μια πύλη τόσο για την διαμεταγωγή αγαθών όσο και επιβατών, η ύπαρξη μιας τέτοιας υποδομής συνηγορεί στην εντατικότερη και βελτιωμένη κατασκευή βοηθητικών υποδομών οι οποίες με την σειρά τους έχουν θετική επίδραση στην ανάπτυξη της πόλης. Η ολοκλήρωση της κατασκευής ευρύτερων εθνικών υποδομών στο Νομό θα δώσει με τη σειρά της την δυνατότητα στο Λιμάνι να απασχολήσει πλήρως τις ήδη υπάρχουσες και πολύ περισσότερο τις νέες επενδύσεις σε επίπεδο δικό του αλλά και περιφερειακά.

-Οι **επιδράσεις στο περιβάλλον** είναι μεικτές μάλλον και δεν μπορεί εύκολα κανείς να αξιολογήσει τις επιδράσεις ως άμεσα θετικά ή αρνητικά. Για παράδειγμα ο Λιμένας απολαμβάνει από την λειτουργία του έσοδα για την διαχείριση των αποβλήτων των πλοίων, και αν και κανείς μπορεί να υποστηρίξει ότι η συχνή διαμεταγωγή των πλοίων διαταράσσει το φυσικό υδάτινο περιβάλλον της περιοχής, η δυνατότητα του λιμένα να δημιουργεί έσοδα από την σωστή διαχείριση αυτών των πιθανών διαταραχών του περιβάλλοντος όχι μόνο του δίνει την δυνατότητα να προσφέρει επιπλέον απασχόληση αλλά τον καθιστά και έναν θεσμό υπεύθυνο για την προστασία και την ανάδειξη του υδάτινου περιβάλλοντος της περιοχής.

-Το **κόστος ευκαιρίας** είναι μια τελευταία επίδραση που είναι χρήσιμο να ληφθεί υπόψη. Ακόμη και αν γίνει αποδεκτό ότι ο Λιμένας προσφέρει μια σαφώς ορισμένη πρόσθετη αξία στην πόλη της Πάτρας και την ευρύτερη περιοχή, τίθεται πάντα το ερώτημα εάν μια εναλλακτική εγκατάσταση θα προσέφερε μια υψηλότερη πρόσθετη αξία. Για παράδειγμα αν στην θέση του λιμένα υπήρχε μια οργανωμένη παραλία, ποια από τις δυο εγκαταστάσεις θα είχε μεγαλύτερη προστιθέμενη αξία; Η απάντηση είναι σαφώς δύσκολη και αν και συγκεκριμένα οικονομικά ερωτήματα θα μπορούσαν να απαντηθούν έστω και με σκληρές παραδοχές, θέματα όπως η γενικότερη ποιότητα ζωής είναι πολύ δύσκολο να υπολογιστούν και να αποτιμηθούν.

6.4 ΤΟ ΚΑΡΝΑΒΑΛΙ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ ΤΑ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΧΡΟΝΙΑ

Το Πατρινό καρναβάλι είναι η μεγαλύτερη αποκριάτικη εκδήλωση στην Ελλάδα. Μετρά 180 χρόνια ιστορίας. Οι εκδηλώσεις αρχίζουν στις 17 Ιανουαρίου και διαρκούν μέχρι την Καθαρά Δευτέρα. Το καρναβάλι της Πάτρας δεν είναι μόνο μια συγκεκριμένη εκδήλωση αλλά ένα σύνολο εκδηλώσεων που περιλαμβάνουν χορούς, παρελάσεις, κυνήγι κρυμμένου θησαυρού, καρναβάλι των μικρών κ.ά. Κορυφώνεται το τελευταίο Σαββατοκύριακο της Αποκριάς με τη νυχτερινή ποδαράτη παρέλαση των πληρωμάτων του Σαββάτου, τη φαντασμαγορική μεγάλη παρέλαση αρμάτων και πληρωμάτων της Κυριακής και τέλος το τελετουργικό κάψιμο του βασιλιά καρναβάλου στο μώλο του Αγίου Νικολάου στο λιμάνι της Πάτρας. Χαρακτηριστικές αρχές του είναι ο αυθορμητισμός, ο αυτοσχεδιασμός, η πηγαία έμπνευση και ο εθελοντισμός.

Ψυχή του καρναβαλιού αποτελούν οι δεκάδες χιλιάδες καρναβαλιστές Πατρινές, Πατρινοί, επισκέπτες και φίλοι του Πατρινού Καρναβαλιού άνθρωποι κάθε ηλικίας οι οποίοι συμμετέχουν αυθόρμητα στις καρναβαλικές εκδηλώσεις τόσο στις επίσημες όσο και σε εκατοντάδες άλλες ανεπίσημες όπως αποκριάτικοι χοροί, μπαλ μασκέ και γλέντια σε σπίτια, γειτονιές, κλάμπ, καφέ, εστιατόρια κτλ. Ωστόσο, τις τελευταίες δεκαετίες ένα μεγάλο μέρος της διοργάνωσης αναλαμβάνει σταθερά ο Δήμος Πατρέων μέσω της Δημοτικής Επιχείρησης Πολιτιστικής Ανάπτυξης Πάτρας (ΔΕΠΑΠ) η οποία εποπτεύει και το καρναβαλικό εργαστήριο, μοναδικό χώρο στην Ελλάδα όπου κατασκευάζονται τα μεγαλειώδη άρματα του βασιλιά Καρναβάλου και της συνοδείας του καθώς και άλλες κατασκευές που κοσμούν την πόλη στη διάρκεια της Αποκριάς. Το καρναβάλι ενίοτε λαμβάνει την οικονομική στήριξη του ΥΠ.ΠΟ. και άλλων φορέων. Όμως η επίσημη στήριξη είτε δημοτική είτε κρατική ήρθε να ενισχύσει έναν πατροπαράδοτο θεσμό και όχι να δημιουργήσει κάτι εξ αρχής όπως συμβαίνει με τις αποκριάτικες εκδηλώσεις άλλων ελληνικών δήμων.

Στις 17 Ιανουαρίου κάθε χρόνο, κάνει την εμφάνισή του στους δρόμους της Πάτρας ο τελάλης του Πατρινού Καρναβαλιού, τα τελευταία χρόνια μια ειδική κατασκευή με τη μορφή μουσικού άρματος. Ο τελάλης αναγγέλλει με κάθε καρναβαλική επισημότητα την έναρξη του Καρναβαλιού με ένα σατιρικό μήνυμά του και καλεί τους Πατρινούς να συγκεντρωθούν το βράδυ της ίδιας μέρας στην Τελετή Έναρξης, στην κεντρική πλατεία της πόλης, την Πλατεία Γεωργίου. Εκεί κατά τη διάρκεια μιας φαντασμαγορικής γιορτής με στοιχεία έκπληξης, μιας και το περιεχόμενό της κρατιέται μυστικό ως την τελευταία στιγμή, κηρύσσεται η έναρξη του

Πατρινού καρναβαλιού από τον Δήμαρχο Πατρέων από τον εξώστη του Δημοτικού Θεάτρου Απόλλων.

Η γιορτή της Τσικνοπέμπτης έχει ιδιαίτερο χρώμα στην Πάτρα εξαιτίας και της επιρροής του καρναβαλιού. Την ημέρα εκείνη εκατοντάδες Πατρινοί στήνουν ψησταριές σε κάθε σημείο της πόλης. Όμως επίκεντρο των εκδηλώσεων αποτελεί η Άνω Πόλη, η παλιά συνοικία Τάσι και κυρίως η οδός Γερμανού και οι δρόμοι γύρω από αυτή. Λαϊκά και καρναβαλικά δρώμενα, μουσικές κομπανίες συμπληρώνουν τη βραδιά της άφθονης κατανάλωσης ψητού κρέατος και οινοποσίας.

Το καρναβάλι της Πάτρας έχει μεγάλη τουριστική, οικονομική, πολιτισμική και κοινωνική αξία. Πέραν του ότι αποτελεί πλέον έναν ιστορικό θεσμό που κρατάει από τα τέλη του 19^{ου} αιώνα, παράλληλα, προσφέρει και σημαντικά οφέλη στην πόλη. Κατά την διάρκεια του καρναβαλιού συρρέει πλήθος κόσμου τονώνοντας έτσι την τοπική οικονομία της, ενώ με τις καρναβαλικές δραστηριότητες που πραγματοποιούνται προσφέρει μια ευχάριστη ψυχαγωγία για τους ντόπιους αλλά και τους επισκέπτες της.

7^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ – ΥΠΟΔΕΙΞΕΙΣ – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

7.1 ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η Πάτρα είναι η τρίτη σε μέγεθος πόλη της Ελλάδας, πρωτεύουσα του Νομού Αχαΐας, της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας και μεγαλύτερο αστικό κέντρο της Πελοποννήσου. Η Πάτρα είναι ένα αστικό συγκρότημα ενός τετάρτου του εκατομμυρίου κατοίκων και το μεγαλύτερο οικονομικό, εμπορικό και πολιτιστικό κέντρο της Δυτικής Ελλάδας. Κατά τη διάρκεια των τεσσάρων χιλιετιών της ιστορίας της και ειδικότερα στη Ρωμαϊκή περίοδο, η Πάτρα αποτέλεσε κοσμοπολίτικο κέντρο της Μεσογείου, ενώ σύμφωνα με την χριστιανική παράδοση είναι ο τόπος του μαρτυρίου του Αγίου Ανδρέα.

Σήμερα με την βοήθεια και της Δημοτικής Αρχής έχει αναπτυχθεί ένα καινούργιο όραμα και σε συνεργασία δημόσιου και ιδιωτικού τομέα αναδύεται μια νέα δυναμική Πάτρα. Μια Πάτρα με κοινωνική οργάνωση, με μέριμνα για την εκπαίδευση και την επιμόρφωση, με στόχο την απασχόληση για όλους.

Η Πάτρα φιλοξενεί 3 πανεπιστημιακά ιδρύματα και σημαντικά ερευνητικά ιδρύματα, ενώ είναι πασίγνωστη για το Καρναβάλι της, το μεγαλύτερο στην Ελλάδα και ένα από τα μεγαλύτερα στην Ευρώπη. Το πολιτιστικό και αρχαιολογικό υπόβαθρο της ευρύτερης περιοχής είναι επίσης ιδιαίτερα σημαντικό, ενώ πρόσφατα απέκτησε το Νέο Αρχαιολογικό Μουσείο, το 2ο μεγαλύτερο αρχαιολογικό μουσείο της χώρας.



Εικόνα:14 Το αρχαιολογικό μουσείο της Πάτρας, Πηγή: <http://camerastyloonline.wordpress.com/>

Η πόλη αυτή έχει σύγχρονες υποδομές, αποδοτικές υπηρεσίες, μικρές και ευέλικτες παραγωγικές μονάδες προηγμένης τεχνολογίας, καταρτισμένους με σύγχρονη τεχνογνωσία ανθρώπινους πόρους. Η Πάτρα είναι σήμερα έτοιμη ν' αναλάβει έναν επιτελικό ρόλο, αποτελώντας σημείο αναφοράς αλλά και πεδίο συνεργασίας όλων των πολιτικών, κοινωνικών και οικονομικών δυνάμεων της περιοχής.

Μπορεί να σχεδιάσει κοινή στρατηγική, να δώσει κατευθύνσεις, να συμβάλει στη δημιουργία δεσμών επικοινωνίας μεταξύ των τοπικών φορέων και των εγχώριων και διεθνών μηχανισμών που δημιουργούν νέες, επαναστατικές πραγματικότητες στην οικονομία και την αγορά. Να αξιοποιήσει την μοναδικής στρατηγικής σημασίας γεωγραφική της θέση ως πύλη της Ελλάδας στην Ευρώπη. Να ανοίξει αυτή την πύλη και να υποδεχθεί ιδέες, ρεύματα, θρησκείες, πολιτισμούς, λαούς και εμπορεύματα και αξιοποιώντας όλα αυτά προσθέτοντας και το δικό της στίγμα να γίνει το πολιτισμικό και εμπορικό σταυροδρόμι της Ευρώπης. Ήδη η Πάτρα πέρα από κομβικό σημείο του ευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών αποτελεί και διεθνή πόλο επιχειρηματικής και επιστημονικής έρευνας.

7.2 Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΣΤΗΝ ΠΑΤΡΑ

Το λιμάνι ανέκαθεν έπαιξε σημαντικό ρόλο στην οικονομική, κοινωνική και πολιτική ζωή της πόλης. Κατά τον προηγούμενο αιώνα γνώρισε μία περίοδο μεγάλης άνθησης σαν κέντρο σταφιδεμπορίου. Τα πλεονεκτήματα γεωγραφικής θέσης του επεφύλαξαν μια εκτεταμένη περίοδο ακμής, που σημάδεψε τη ζωή της Πάτρας και διαμόρφωσε σε μεγάλο βαθμό τα χαρακτηριστικά της τοπικής οικονομίας.

Η θέση της Πάτρας ως πλησιέστερου σημαντικού ηπειρωτικού λιμένος προς τη Δυτική Ευρώπη, ως αστικού κέντρου υπερτοπικής κλίμακας και συγκοινωνιακού κόμβου, ευνόησε τη χρησιμοποίησή της από τους τουρίστες, είτε ως σημείο εισόδου - εξόδου, είτε ως σημείο διέλευσης. Γεγονός ιδιαίτερα σημαντικό για την πολεοδομική της διαμόρφωση, μιας και το λιμάνι, η σιδηροδρομική γραμμή και ο σταθμός, καταλαμβάνουν σημαντικό, αν όχι ολόκληρο μέρος, από την παραλία της πόλης, και που σε συνδιασμό με την ύπαρξη των βιομηχανιών στα νοτιοδυτικά παράλια καθιστούν την Πάτρα μια ιδιαίτερα προσβάσιμη πόλη.

Σήμερα, το λιμάνι αποτελεί τη σημαντικότερη τερματική εγκατάσταση θαλάσσιων μεταφορών της Δυτικής Ελλάδας και το σημαντικότερο σημείο πορθμειακής σύνδεσης της χώρας με την Ιταλία, ενώ ο ρόλος του στο δίκτυο των εσωτερικών ακτοπλοϊκών συνδέσεων

με τα νησιά του Ιονίου έχει αποδυναμωθεί, μετά την ανάπτυξη του λιμανιού της Κυλλήνης ως κύριου σημείου συνδέσεως της Ζακύνθου και της Κεφαλλονιάς.

Η πόλη της Πάτρας χαρακτηρίζεται και συνδέεται άρρηκτα με την έννοια της πόλης-λιμάνι, είναι μια ιδιαίτερα παραστατική περίπτωση του πως η παρουσία ενός λιμανιού επηρεάζει και διαμορφώνει τον αστικό ιστό, τις χρήσεις της γης, την οικονομική, εμπορική και άλλη δραστηριότητα και κατ' επέκταση και την ίδια την ιστορία και τη φυσιογνωμία της πόλης. Και ακόμη σημαντικότερο με βάση τις παραπάνω διεθνείς και ευρωπαϊκές διαμορφούμενες συνθήκες η επίπτωση του Λιμανιού της Πάτρας στον Κοινωνικό – Οικονομικό Ιστό της πόλης αναμένεται να ενταθεί και να ενισχυθεί.

Το λιμάνι έχει την ιδιότητα να προσελκύει πολλές διαφορετικές δραστηριότητες (αφού δημιουργεί αντίστοιχες ανάγκες για την ύπαρξη υπηρεσιών εξυπηρέτησης και λοιπών συμπληρωματικών υπηρεσιών) λόγω της φύσης των λειτουργιών του και της σημαντικής πληθυσμιακής συγκέντρωσης που παρατηρείται, όπου υφίσταται. Η λειτουργία του έχει ως συνέπεια πολλαπλασιαστικά μακρο και μικρο – οικονομικά οφέλη αλλά και σε συγκεκριμένες περιπτώσεις προβλήματα στο χώρο της πόλης, παραδείγματος χάριν τη δημιουργία παράπλευρων οικονομικών δραστηριοτήτων, θέσεων απασχόλησης ή εισοδήματος αλλά και την ταυτόχρονη δημιουργία περιβαλλοντικής ρύπανσης καθώς και κυκλοφοριακής επιβάρυνσης του αστικού ιστού.

Το Λιμάνι παρουσιάζει ισχυρές αλληλεξαρτήσεις με τουριστικές δραστηριότητες, δραστηριότητες αναψυχής και δευτερευόντως χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες και το κλασικό εμπόριο, ενώ κοντά στο λιμάνι παρατηρείται και η συγκέντρωση άλλων σημαντικών διαμετακομιστικών σταθμών της πόλης όπως του σιδηροδρόμου και των υπεραστικών λεωφορείων, γεγονός που εντείνει την υψηλή συγκέντρωση δραστηριοτήτων σε μια περιορισμένη γεωγραφικά έκταση. Η ολοκλήρωση παρεμβάσεων για την καλύτερη διασύνδεση τόσο του υπάρχοντος όσο και του Νέου Λιμένα με αυτούς τους διαμετακομιστικούς σταθμούς καθώς και με άλλα έργα βασικών υποδομών στο άμεσο μέλλον δίνει βάση για την περαιτέρω ενδυνάμωση της θέσης του Λιμανιού μέσα στην Πόλη και την ισχυρότερη συνεισφορά του στην προστιθέμενη αξία της πόλης και του Νομού.

Οι Λιμένες έχουν μια σαφή θετική παρουσία στον Ιστό της Πόλης, τόσο με τις δυνατότητες ανάπτυξης που προσφέρουν και τα εισοδήματα που δημιουργούν και πρόκειται να δημιουργήσουν όσο και με το επίπεδο των υπηρεσιών που παρέχουν. Σίγουρα επίσης

υπάρχουν και αρνητικές επιδράσεις κυρίως περιβαλλοντικής φύσεως όσο και επιβάρυνσης της πόλης.

Το Λιμάνι της Πάτρας με την υπάρχουσα επιχειρηματική του μορφή (Α.Ε.) ακόμη βρίσκεται σε μια περίοδο αναζήτησης της ισορροπίας και της αποτελεσματικής και αποδοτικής χρήσης των πόρων που διαθέτει ώστε να καταφέρει και να αυξήσει τα οικονομικά του αποτελέσματα αλλά και συμβάλλει θετικά στη πορεία και στην διαμόρφωση της Πόλης. Είναι μέχρι στιγμής το 5ο Λιμάνι της Ελλάδας με κυρίως ανταγωνιστές σε «τοπικό επίπεδο» το Λιμάνι της Ηγουμενίτσας και το ιδιωτικό Λιμάνι του Αστακού, ενώ πανελλήνια ανταγωνίζεται και τα Λιμάνια του Ηρακλείου, και τη Ραφήνας. Τα οικονομικά του αποτελέσματα τα τελευταία 3 χρόνια δίνουν θετική ροπή προς το μέλλον και με δεδομένη την λειτουργία του Νέου λιμένα ως εμπορικού καθαρά Λιμένα που σημαίνει ότι ο ήδη υπάρχον Λιμένας θα μπορεί να συγκεντρωθεί στην ποιοτικότερη και αποτελεσματικότερη λειτουργία του, ως επιβατηγός Λιμένας, αναμένονται θετικά αποτελέσματα με τόνωση του αριθμού των επιβατών που θα περνούν από το Λιμάνι της Πάτρας αλλά και θετικά αποτελέσματα ιδιαίτερα στην διαμετακόμιση εμπορευματοκιβωτίων που αποτελούν και το μέλλον όπως διαφαίνεται στις μαζικές παγκόσμιες μεταφορές.

Η συνολικότερη προστιθέμενη αξία του Λιμανιού είναι θετική, με ιδιαίτερα σημαντικές και θετικές επιδράσεις στην απασχόληση, στην οικονομική ανάπτυξη της πόλης, στην δημιουργία εισοδήματος τόσο σε δημόσιο επίπεδο όσο και στο ιδιωτικό μέσω των δορυφορικών επιχειρήσεων που υπάρχουν, και στην παραγωγή κοινωνικά επιθυμητών αγαθών. Μια ιδιαίτερα σημαντική αλλά αρνητική παρόλα αυτά επίδραση του Λιμανιού, βρίσκεται τώρα σε περιβαλλοντικό επίπεδο και ιδιαίτερα αναφορικά με την επιβάρυνση της πόλης, στο κυκλοφοριακό, στην ρύπανση και στο θόρυβο. Παρόλα αυτά η πολλαπλασιαστική επίδραση του Λιμανιού στους προηγούμενους παράγοντες δημιουργεί την αναγκαία ισορροπία.

Τελικά η σχέση του Λιμένα και της πόλης βρίσκεται σε μια περίοδο επανασυσχετισμού, και η κατασκευή του νέου Λιμένα αναμένεται να έχει μια θετική αναπτυξιακά και συνολικά επίδραση αλλά ταυτόχρονα θα προκαλέσει και την πλήρη αναπροσαρμογή των σχέσεων μεταξύ πόλης και Λιμανιών. Έτσι η ανάπτυξη μακροπρόθεσμων στρατηγικών σχεδίων τόσο από την μεριά της πόλης όσο και από τη μεριά του Λιμανιού αλλά και αν είναι εφικτό κοινά, είναι ο πλέον ενδεδειγμένος τρόπος για την διασφάλιση της μεγιστοποίησης των ωφελειών για κάθε εμπλεκόμενο μέρος.

7.3 ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΓΕΝΙΚΟΤΕΡΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Η συντριπτική πλειονότητα των επιχειρήσεων που είναι εγκαταστημένες στην Πάτρα και δραστηριοποιούνται σε όλους τους τομείς της οικονομίας είναι μικρομεσαίες ή πολύ μικρές και αντιμετωπίζουν προβλήματα ανταγωνισμού τόσο σε εθνικό, πολύ δε περισσότερο σε διεθνές επίπεδο. Οι επιχειρήσεις του πρωτογενή τομέα χαρακτηρίζονται από την έλλειψη επαρκούς ανταγωνιστικότητας και υψηλού κόστους παραγωγής. Επίσης παρουσιάζονται προβλήματα στο σύστημα διακίνησης και εμπορίας. Στο δευτερογενή τομέα η περίοδος που διανύουμε χαρακτηρίζεται από την προσπάθεια αναδιάρθρωσης της βιομηχανικής βάσης και την μετατόπιση των δραστηριοτήτων από φθίνοντες κλάδους προς νέες ανταγωνιστικές και βιώσιμες δραστηριότητες. Όσον αφορά τον τριτογενή τομέα ανάπτυξη παρουσιάζουν οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές και το εμπόριο αναδεικνύοντας την Πάτρα σε βασική πύλη εξόδου προς την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Παράλληλα, η Πάτρα παρουσιάζει ανάπτυξη στους τομείς των υπηρεσιών υγείας, εκπαίδευσης, έρευνας, καθώς και των παραγωγικών υπηρεσιών. Η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας έχει τις βασικές προϋποθέσεις για την περαιτέρω ανάπτυξη υπηρεσιών Έρευνας και Τεχνολογίας και την παροχή καινοτόμων υπηρεσιών προς τις τοπικές ΜΜΕ.

Σε ότι αφορά τους δείκτες καινοτομίας, η Πάτρα είναι κάτω από το μέσο υπάρχει δηλαδή, μεγάλο κενό στη Πόλη αναφορικά με την υιοθέτηση νέων μεθόδων και τεχνολογιών καινοτομικού χαρακτήρα.

Η Πάτρα, με βάση τον επικρατούντα σήμερα αναπτυξιακό χαρακτήρα της, κατατάσσεται στις περιοχές που παρουσιάζουν αναπτυξιακή υστέρηση σε σύγκριση με τον ευρωπαϊκό μέσο όρο. Λόγω των ανεπαρκειών μεταφορικής και ενεργειακής υποδομής παρουσιάζει αναμφισβήτητες αδυναμίες σύνδεσης και επικοινωνίας με το χώρο της Ε.Ε. με την οποία – όπως και το σύνολο του ελληνικού χώρου – δεν έχει χερσαία γεωγραφικά σύνορα, όμως είναι η βασική πύλη για την Δύση.

Με βάση τις νέες δυνατότητες και προοπτικές για τη χωροταξική ολοκλήρωση και ανάπτυξη του ελληνικού χώρου, καθώς και με χωροταξική υποστήριξη διασυνοριακών λειτουργικών διασυνδέσεων, η διεθνής προοπτική και ακτινοβολία της περιφέρειας προβλέπεται να ενισχύεται:

-ως νότια Δυτική Πύλη της χώρας προς την Κεντρική Μεσόγειο και την Ευρωπαϊκή Ένωση και κόμβος συνδυασμένων μεταφορών,

-ως κεντρικός πόλος ανάπτυξης στον αναπτυξιακό άξονα Αδριατικής – Ιονίου που συνδέει την Ευρώπη με τη Μέση Ανατολή μέσω Ηγουμενίτσας,

-ως τουριστικός - πολιτιστικός και εμπορευματικός – διαμετακομιστικός κόμβος, των δικτύων διευρωπαϊκής συνεργασίας και ανάπτυξης στο χώρο της ΝΑ Ευρώπης (Νότιο Μεσογειακό Τόξο).

Όμως η πόλη υπολείπεται σε σημαντικές υποδομές και διεθνείς συνδέσεις. Υστερεί σε αναπτυξιακή δυναμική, αφού το παραγωγικό της απόθεμα είναι εγκλωβισμένο από χρόνιες διαρθρωτικές αγκυλώσεις. Η υψηλή ανεργία, ο μηδενικός ρυθμός ανάπτυξης, το χαμηλό κατά κεφαλή προϊόν ορίζουν τις συντεταγμένες της καθημερινότητας του πολίτη της Πάτρας.

Η παρουσία ακαδημαϊκών ιδρυμάτων, του Τεχνολογικού Πάρκου και ερευνητικών φορέων όπως το Ερευνητικό Ακαδημαϊκό Ινστιτούτο Τεχνολογίας Υπολογιστών (Ε.Α.Ι.Τ.Υ) και το Ίδρυμα Τεχνολογίας και Έρευνας / Ερευνητικό Ινστιτούτο Χημικής Μηχανικής και Χημικών Διεργασιών Υψηλής Θερμοκρασίας (ΕΙΧΗΜΥΘ) ΙΤΕ/ΕΙΧΗΜΥΘ μπορεί να συμβάλει στον εκσυγχρονισμό της παραγωγικής διαδικασίας και να λειτουργήσει ως πόλος προσέκλυσης επενδύσεων με έμφαση στην έρευνα και στην τεχνολογία.

Στα θετικά στοιχεία της πόλης μπορούμε να προσθέσουμε και τα εξής:

- Διαθέτει πληθυσμό υψηλού εκπαιδευτικού επιπέδου.

- Έχει δυνατότητες τουριστικής ανάπτυξης και δύναται να προσελκύσει επενδύσεις σε έργα εναλλακτικού τουρισμού.

- Η λειτουργία του νέου Λιμένα Πατρών αναμένεται να ενισχύσει το ρόλο της Πάτρας ως πύλης της χώρας προς τη Δυτική Ευρώπη.

- Η Βιομηχανική Περιοχή Πατρών (ΒΙΠΕ) στον Άγιο Στέφανο Αχαΐας, εκτάσεως 4050 στρεμμάτων με δυνατότητα εγκατάστασης 200 βιομηχανιών, έχει σήμερα 120 εγκατεστημένες και λειτουργούσες βιομηχανικές μονάδες, μικρές και μεγάλες, με απασχολούμενο προσωπικό 1800 περίπου ατόμων.

- Υπάρχει δυνατότητα ανάπτυξης της μεταποίησης.

7.4 Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΤΙΣ ΓΥΡΩ ΠΕΡΙΟΧΕΣ

Η ανάπτυξη είναι ορατή τόσο στην περιοχή γύρω από τη Γέφυρα, όσο και στην καθημερινότητα της τοπικής κοινωνίας. Από τις δυτικές παρυφές της Πάτρας μέχρι τις ανατολικές της Ναυπάκτου, αναπτύσσεται μια νέα μεγάλη περιφερειακή μητρόπολη. Η Γέφυρα “Χαρίλαος Τρικούπης” ενίσχυσε σημαντικά την οικονομική ανάπτυξη της περιοχής. Σημαντικό τεκμήριο αποτελούν τα συμπεράσματα πρόσφατης έρευνας που διεξήγαγε το Πανεπιστήμιο Πατρών:

«Χάρη σε μια συγκεκριμένη μέθοδο που στηρίζεται σε διαπεριφερειακά δεδομένα, υπολογίστηκε ο πολλαπλασιαστής του έργου και βρέθηκε ότι είναι 1,88. Επομένως, με βάση το συνολικό επενδυτικό κόστος της Γέφυρας (800 εκατ. ευρώ), εκτιμήθηκε ότι η συνολική επίδραση του έργου σε ολόκληρη την εθνική οικονομία ανήλθε περίπου σε 1,5 δισ. ευρώ. Μεγάλο μέρος της συνολικής επίδρασης (67%) παραμένει στα διοικητικά όρια της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας.»

Η ίδια έρευνα “...κατέδειξε ότι η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου αποτελεί ένα ιδιαίτερα σημαντικό έργο για τη Δυτική Ελλάδα και τη χώρα γενικότερα, τόσο από οικονομική και αναπτυξιακή άποψη, όσο και από κοινωνική... Οι επιδράσεις του Έργου μεταβάλλουν τις εισοδηματικές και εργασιακές συνθήκες των γύρω περιοχών, αλλά και τις συνθήκες κοινωνικού αποκλεισμού, με αποτέλεσμα να απελευθερώνονται νέες αναπτυξιακές δυνάμεις, οι οποίες με κατάλληλα μέτρα και πολιτικές θα προσφέρουν περαιτέρω ανάπτυξη στις περιφερειακές οικονομίες... Η ανάλυση τεκμηριώνει το γεγονός ότι η Γέφυρα αναμένεται να διαδραματίσει έναν ευρύτερο αναπτυξιακό ρόλο ως άξονας διασύνδεσης της χώρας με τον υπόλοιπο ευρωπαϊκό χώρο, αλλά και τη Μεσόγειο και τις χώρες της Μέσης Ανατολής.”

Δυστυχώς όμως η πόλη της Πάτρας δεν κατάφερε να βγει αλώβητη από το βαρύ χτύπημα της οικονομικής κρίσης. Η ανεργία βρίσκεται στο προσκήνιο, καθώς η οικονομική κρίση, που έχει καταφθάσει ήδη στην Ελλάδα, λαμβάνει εκρηκτικές διαστάσεις. Το κλείσιμο των επιχειρήσεων, οι απολύσεις, η κατάργηση θέσεων εργασίας και η αλλαγή εργασιακών

σχέσεων είναι μερικές μόνο από τις συνέπειες της οικονομικής κρίσης που οδήγησαν σε κατακόρυφη αύξηση του φαινομένου της ανεργίας στην πόλη της Πάτρας.

Παρακάτω παραθέτουμε πίνακες με στοιχεία που συλλέξαμε από τον ΟΑΕΔ και που αφορούν στην πορεία της ανεργίας κατά το προηγούμενο έτος.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: ΕΓΓΕΓΡΑΜΜΕΝΟΙ ΑΝΕΡΓΟΙ /ΜΗΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΓΙΑ ΤΟ Α' ΕΞΑΜΗΝΟ ΤΟΥ 2011

	ΔΕΚ'10	ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	ΜΑΡΤΙΟΣ	ΑΠΡΙΛΙΟΣ	ΜΑΙΟΣ	ΙΟΥΝΙΟΣ
ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	42.494	44.147	44.205	45.927	46.178	45.705	46.688

Όπως παρατηρούμε στον παραπάνω πίνακα η ανεργία στην περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος στην οποία ανήκει και η Πάτρα, από τον Δεκέμβριο του 2010 και όλο το πρώτο εξάμηνο του 2011 είναι σταδιακά αυξανόμενη.

Από αυτό διαπιστώνουμε την μεγάλη επίδραση που είχε η οικονομική κρίση στην πόλη και σε ολόκληρη την περιφέρεια.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΗΣ ΕΓΓΕΓΡΑΜΜΕΝΗΣ ΑΝΕΡΓΙΑΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ (2011)

	ΔΕΚ'10	ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	ΜΑΡΤΙΟΣ	ΑΠΡΙΛΙΟΣ	ΜΑΙΟΣ	ΙΟΥΝΙΟΣ
ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	6,50%	6,40%	6,38%	6,43%	6,55%	6,67%	6,79%

Όπως φαίνεται και στον παραπάνω πίνακα τον Ιούνιο σημειώθηκαν οι μεγαλύτερες αυξήσεις του αριθμού των ανέργων στην περιφέρεια.

Στους πίνακες 3 και 4 που ακολουθούν παρουσιάζεται η αναλογία των ανέργων σε σχέση με τους εγγεγραμμένους ανέργους ανά μήνα. Είναι φανερό πως οι άνεργοι αποτελούν τη συντριπτική πλειοψηφία των ατόμων που εγγράφονται στον οργανισμό.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3: ΕΓΓΕΓΡΑΜΜΕΝΟΙ ΑΝΕΡΓΟΙ & ΜΗ ΑΝΑΖΗΤΟΥΝΤΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΣΤΟ Α' ΕΞΑΜΗΝΟ ΤΟΥ 2011

	ΕΓΓΕΓΡΑΜΜΕΝΟΙ ΣΤΟΝ ΟΑΕΔ	ΑΝΕΡΓΟΙ	ΜΗ ΑΝΑΖΗΤΟΥΝΤΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΝΕΡΓΩΝ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ ΕΓΓΕΓ/ΜΕΝΝΩΝ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	49.082	44.147	4.935	89,95%
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	49.072	44.205	4.867	90,08%
ΜΑΡΤΙΟΣ	50.570	45.927	4.643	90,82%
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	50.043	46.178	3.865	92,28%
ΜΑΙΟΣ	49.008	45.705	3.303	93,26%
ΙΟΥΝΙΟΣ	49.835	46.688	3.147	93,69%

ΠΙΝΑΚΑΣ 4: ΕΓΓΕΓΡΑΜΜΕΝΟΙ ΑΝΕΡΓΟΙ & ΜΗ ΑΝΑΖΗΤΟΥΝΤΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΣΤΟ Β' ΕΞΑΜΗΝΟ ΤΟΥ 2011

	ΕΓΓΕ/ΜΕΝΟΙ ΣΤΟΝ ΟΑΕΔ	ΑΝΕΡΓΟΙ	ΜΗ ΑΝΑΖΗΤΟΥΝΤΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΝΕΡΓΩΝ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ ΕΓΓΕΓΡΑΜΕΝΝΩΝ
ΙΟΥΛΙΟΣ	51.115	48.147	2.968	94,19%
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	50.289	47.615	2.674	94,68%
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	50.464	47.418	3.046	93,96%
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	51.908	47.492	4.416	91,49%
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	53.405	48.389	5.016	90,61%
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	54.389	49.441	4.948	90,90%

Όπως παρατηρούμε ο αριθμός των ανέργων στο σύνολο των εγγεγραμμένων, τον Ιανουάριο του 2011 βρισκόταν στο χαμηλότερο επίπεδο όλου του έτους ενώ αντίθετα το υψηλότερο επίπεδο το άγγιξε τον Αύγουστο. Ύστερα ακολούθησε καθοδική πορεία και τον Δεκέμβριο άγγιξε το 90,90%.

Παρακάτω παραθέτουμε πίνακες για των αριθμό των ανέργων το Β' εξάμηνο του 2010 και του 2011.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5: ΕΓΓΕΓΡΑΜΜΕΝΟΙ ΑΝΕΡΓΟΙ /ΜΗΝΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΤΟ Β' ΕΞΑΜΗΝΟ (2010)

ΙΟΥΛΙΟΣ	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ
39.094	39.294	40.113	40.750	40.975	42.494

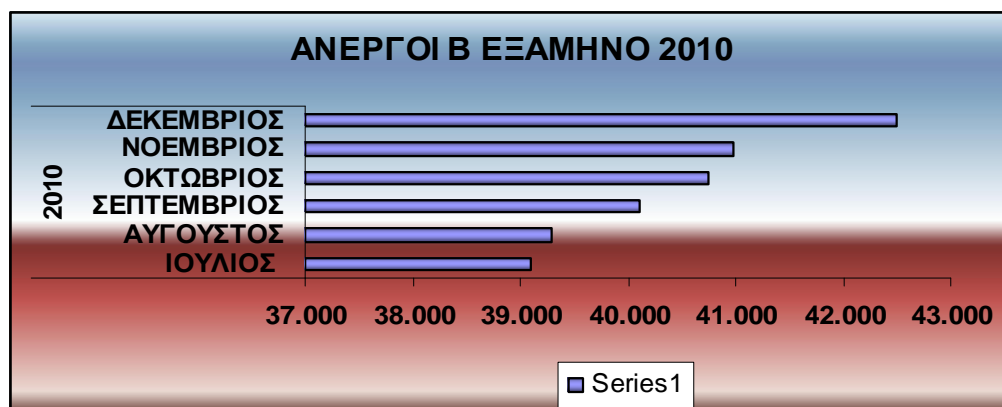
ΠΙΝΑΚΑΣ 6 : ΕΓΓΕΓΡΑΜΜΕΝΟΙ ΑΝΕΡΓΟΙ / ΜΗΝΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΤΟ Β' ΕΞΑΜΗΝΟ (2011)

ΙΟΥΛΙΟΣ	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ
48.147	47.615	47.418	47.492	48.389	49.441

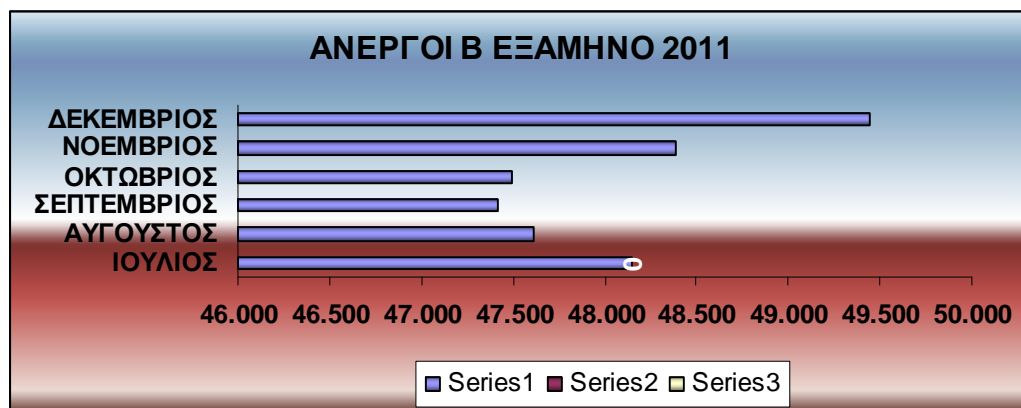
Στους πίνακες 5 και 6 βλέπουμε τον αριθμό των ανέργων της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδος το β' εξάμηνο του 2010 και του 2011. Καθίσταται σαφές πως η διαφορά στον αριθμό τους είναι αρκετά μεγάλη. Η μεγαλύτερη διαφορά τους παρατηρείται τον μήνα Ιούλιο, όπου βλέπουμε πως ο αριθμός των ανέργων αυξήθηκε από 39.094 το 2010 σε 48.147 το 2011 (διαφορά 9.053 άνεργοι).

Παρακάτω παραθέτουμε δύο ραβδογράμματα στα οποία φαίνεται η διαφορά του Β' εξαμήνου του 2010 σε σχέση με το Β' εξάμηνο του 2011.

ΡΑΒΔΟΓΡΑΜΜΑ 1 : ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΝΕΡΓΩΝ ΓΙΑ ΤΟ Β' ΕΞΑΜΗΝΟ ΤΟΥ 2010



ΡΑΒΔΟΓΡΑΜΜΑ 2 : ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΝΕΡΓΩΝ ΓΙΑ ΤΟ Β' ΕΞΑΜΗΝΟ ΤΟΥ 2011



Όπως παρατηρούμε στο Β' εξάμηνο του 2011 η ανεργία είναι σαφώς αυξημένη σε σχέση με του 2010, και με την κρίση να εισχωρεί όλο και πιο βαθιά στην χώρα μας , συνεχίζει την ανοδική της πορεία μέχρι και σήμερα.

Παρακάτω παραθέτουμε πίνακα με τον αριθμό των ανέργων αναλυτικά για το έτος 2012.

ΠΙΝΑΚΑΣ 7 : ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΤΑΓΕΓΡΑΜΜΕΝΩΝ ΑΝΕΡΓΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΓΙΑ ΤΟ 2012

	ΑΝΕΡΓΟΙ			ΛΟΙΠΟΙ		
	ΕΓΓΕΓ/ΜΕΝΟΙ >=12 ΜΗΝΕΣ	ΕΓΓΕΓ/ΜΕΝΟΙ <12 ΜΗΝΕΣ	ΣΥΝΟΛΟ	ΕΓΓΕΓ/ΜΕΝΟΙ >=12 ΜΗΝΕΣ	ΕΓΓΕΓ/ΜΕΝΟΙ <12 ΜΗΝΕΣ	ΣΥΝΟΛΟ
ΙΑΝ.	23.267	28.369	51.636	1.837	3.277	5.150
ΦΕΒΡ.	23.358	29.031	52.389	1.839	3.306	5.145
ΜΑΡΤ.	24.274	29.386	53.660	1.841	3.473	5.314
ΑΠΡΙΛ.	24.736	29.933	54.669	1.810	2.940	4.750
ΜΑΪΟΣ	25.160	30.268	55.428	1.789	2.660	4.449
ΙΟΥΝ.	25.592	30.745	56.337	1.759	2.780	4.539
ΙΟΥΛ.	25.632	31.035	56.667	1.699	2.863	4.562
ΑΥΓ.	25.296	30.444	55.740	1.648	2.824	4.472
ΣΕΠΤ.	25.274	29.233	54.507	1.666	2.956	4.622

Στον παραπάνω πίνακα βλέπουμε τον αριθμό των ανέργων τους τελευταίους μήνες στο σύνολο του πληθυσμού (Έλληνες, κοινοτικοί, τρίτων χωρών), ο οποίος είναι σαφώς αυξανόμενος. Παρατηρούμε πως ο μεγαλύτερος αριθμός ανέργων, είναι αυτός των νέων

ανέργων (<12 μήνες), αν και μειωμένος σε σχέση με το τρίμηνο του καλοκαιριού. Εν αντιθέσει από τον πίνακα καθίσταται φανερό πως ο αριθμός των ανέργων που δεν αναζητούν εργασία (λοιποί), είναι σταδιακά μειούμενος γεγονός που αποδεικνύει πως η ανάγκη εργασίας για τον πληθυσμό όλο και αυξάνεται.

7.5 ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΣΤΗΝ ΠΑΤΡΑ

Καθώς η Ελλάδα βρίσκεται στην δίνη της οικονομικής κρίσης όλοι μας διανύουμε μια δύσκολη περίοδο. Η πόλη της Πάτρας δεν θα μπορούσε να μείνει αλώβητη από την οικονομική αυτή κρίση και να μην υποστεί τις τραγικές συνέπειές της.

Φτιάχνοντας το παζλ των κοινωνικών επιπτώσεων της οικονομικής κρίσης, εύκολα μπορούμε να παρατηρήσουμε ότι η ανεργία αποτελεί τον τομέα που πλήττεται περισσότερο από αυτήν. Καθημερινά όλο και περισσότεροι συνάνθρωποί μας χάνουν την δουλειά τους και δυστυχώς διαβαίνουν την πόρτα του ΟΑΕΔ. Μέρα με την μέρα το φαινόμενο της ανεργίας καταγράφει ποσοστά ρεκόρ που στην πόλη της Πάτρας δεν είχαν ξαναπαρατηρηθεί. Τώρα πια η ανεργία δυστυχώς αγγίζει διψήφιο ποσοστό, ιδιαίτερα στην τάξη των νέων ανέργων. Άνθρωποι με οικογένειες και παιδιά δεν μπορούν να καλύψουν τις βασικές τους ανάγκες και να λύσουν τα βιοποριστικά τους προβλήματα.

Μερικά από τα σημαντικότερα προβλήματα της κρίσης τα οποία έχουν επεκταθεί στην πλειοψηφία των πολιτών, είναι η άνοδος των επιτοκίων, η δύσκολη λήψη δανείων, η άνοδος των τιμών των εμπορευμάτων και των καυσίμων που επέφεραν ακρίβεια και οδήγησαν στην μείωση της αγοραστικής δύναμης των καταναλωτών οδηγώντας τους περισσότερους από αυτούς σε κατάσταση φτώχειας.

Καθημερινά χιλιάδες θέσεις εργασίας χάνονται, ενώ η ανάπτυξη έχει τώρα πια εξαλειφθεί σε βαθμό που παρουσιάζει αρνητικές τιμές και οι προβλέψεις για την χώρα μας είναι δυσοίωνες.

Ας ευχηθούμε το δύσκολο αυτό μονοπάτι που ως Έλληνες δυστυχώς διαβαίνουμε πολύ καιρό τώρα, μια μέρα να μας οδηγήσει στην επανάκαμψη της οικονομικής ανάπτυξης και ευημερίας, στην εξάλειψη της ανεργίας και στην κοινωνική ασφάλεια που όλοι επιζητάμε.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Στην παρούσα εργασία αναλύσαμε την οικονομική εξέλιξη της πόλης των Πατρών. Σταθήκαμε σε κύρια σημεία της εξέλιξης αυτής προσπαθώντας να βοηθήσουμε τον αναγνώστη να κατανοήσει καλύτερα την πορεία της πόλης και να γνωρίσει βαθύτερα την Πάτρα.

Στο ξεκίνημα αυτής της εργασίας αντιμετωπίσαμε πολλές δυσκολίες, βασικά στην εξεύρεση δεδομένων και κυρίως των ιστορικών δεδομένων. Όμως με υπομονή, επιμονή και μεθοδικότητα, καταφέραμε και τις ξεπεράσαμε αντλώντας στοιχεία από διάφορες πηγές και κατά κύριο λόγο από παλιά βιβλία που εξευρίσκονται στην Δημοτική Βιβλιοθήκη Πατρών, από ηλεκτρονικές πηγές, από άρθρα εφημερίδων και από πρόσφατες έρευνες δημοσίων και μη φορέων.

Ελπίζουμε να προσεγγίσαμε με την περισσότερη δυνατή ακρίβεια το θέμα, βάση των δεδομένων που είχαμε και βάση της έρευνας που πραγματοποιήσαμε.

Αναγκαία ήταν η ενασχόλησή μας πάνω σε αυτή την έρευνα, για αρκετό χρονικό διάστημα προκειμένου να παρουσιάσουμε την μακρόχρονη ιστορία της πόλης αυτής από την ημέρα της ίδρυσης της μέχρι και σήμερα που διανύουμε τον 21^ο αιώνα.

Μερικά από τα κομβικά στοιχεία της πόλης αυτής και στα οποία δώσαμε ιδιαίτερη προσοχή είναι το λιμάνι, το μεγάλο έργο της γέφυρας Ρίου Αντιρίου, η βιομηχανοποίηση και η αποβιομηχανοποίηση της πόλης, ο θεσμός του καρναβαλιού κ.α. Η πόλη αυτή παρουσιάζει σύγχρονες υποδομές, αποδοτικές υπηρεσίες, μικρές και ευέλικτες παραγωγικές μονάδες προηγμένης τεχνολογίας, καταρτισμένους με σύγχρονη τεχνογνωσία ανθρώπινους πόρους. Μοναδική βέβαια στρατηγική σημασία κατέχει και η γεωγραφική της θέση ως πύλη της Ελλάδας στην Ευρώπη. Η οποία πύλη μπορεί να ανοίξει και να υποδεχθεί ιδέες, ρεύματα, θρησκείες, πολιτισμούς, λαούς και εμπορεύματα και αξιοποιώντας όλα αυτά προσθέτοντας και το δικό της στίγμα, να γίνει το πολιτισμικό και εμπορικό σταυροδρόμι της Ευρώπης.

Τα συναισθήματα μας όμως, ποικίλα, καθώς με χαρά παρουσιάσαμε την καλή οικονομική πορεία της πόλης ιδίως στα μέσα και τέλη του 20^{ου} αιώνα αλλά με λύπη καταθέσαμε και τα στοιχεία σχετικά με την εξέλιξη της πόλης τα τελευταία χρόνια, που δυστυχώς δεν έμεινε ανέπαφη από τον τυφώνα που ονομάζεται “οικονομική κρίση”. Για τον

λόγο αυτό στο τελευταίο κεφάλαιο μας έχουμε εισάγει στοιχεία τα οποία υποδεικνύουν το σοβαρό πρόβλημα της ανεργίας που έχει κατακλύσει τους κατοίκους της πόλης αυτής.

Ενάντια στα οικονομικά προβλήματα που την κατακλύζουν, εμείς θα θέλαμε να τονίσουμε πως η Πάτρα είναι μια εντυπωσιακή παραθαλάσσια πόλη, με ιστορία που χάνεται στα βάθη των αιώνων, με φιλόξενους κατοίκους, με απaráμιλλη φυσική ομορφιά, με πλούσια πολιτιστική παράδοση, που προκαλεί κάθε κάτοικο αλλά και επισκέπτη να ζήσει στους ρυθμούς της, να την ανακαλύψει και να την αγαπήσει. Σε μια πόλη που μοιάζει με απέραντο μουσείο αξίζει μια βόλτα στο Φάρο, που αποτελεί σύμβολο για την Πάτρα, αλλά και στο Κάστρο του Ρίου, ένα από τα ομορφότερα της Πελοποννήσου, μια επίσκεψη στα μουσεία της πόλης, αλλά και στην επιβλητική γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου.

Κλείνοντας θα θέλαμε να τονίσουμε πως η πραγματοποίηση της διπλωματικής αυτής εργασίας μας βοήθησε, όχι μόνο να γνωρίσουμε εκτενέστερα την Πάτρα του σήμερα που τόσο αγαπήσαμε όσο καιρό μας φιλοξένησε κατά τη διάρκεια των σπουδών μας, αλλά και να μάθουμε πολλά πράγματα ακόμα για το μακρινό παρελθόν της, τους κύκλους και τις φάσεις που πέρασε στην διάρκεια των αιώνων σε οικονομικό, κοινωνικό και πολιτικό επίπεδο και την όλη γενικότερη πορεία της.

Ευελπιστούμε η έρευνα αυτή να είναι μια αποτύπωση της οικονομικής ιστορίας της Πάτρας και να ικανοποιήσει τις ανάγκες όλων των αναγνωστών.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΕΡΤΙΛΗΣ , «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ 1830 - 1910 ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΕΠΑΝΑΣΤΑΣΗ» , ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΑΝΤΩΝΙΟΥ Ν. ΣΑΚΚΟΥΛΑ , ΑΘΗΝΑ 1984 (ΑΝΑΤΥΠΩΣΗ 1985)
- ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΘΩΜΟΠΟΥΛΟΣ, «ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΕΩΣ ΠΑΤΡΩΝ»,ΤΟΜΟΣ Α, ΑΧΑΙΚΕΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ
- ΓΙΩΡΓΗ ΚΑΤΣΟΥΛΗ , ΜΑΡΙΟΥ ΝΙΚΟΛΙΝΑΚΟΥ , ΒΑΣΙΛΗ ΦΙΛΙΑ , «ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΝΕΟΤΕΡΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΑΠΟ ΤΟ 1453 ΜΕΧΡΙ ΤΟ 1830», Α' ΤΟΜΟΣ , ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΠΑΠΑΖΗΣΗ
- «ΜΕΓΑΛΗ ΕΓΚΥΚΛΟΠΑΙΔΕΙΑ ΓΙΟΒΑΝΗ» , ΤΟΜΟΣ 17^{ος} , ΕΚΔΟΣΕΙΣ Χ. ΓΙΟΒΑΝΗΣ , ΕΚΔΟΣΗ 1980
- ΑΛΕΞΗΣ ΦΡΑΓΚΙΑΔΗΣ , «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ 19^{ος} – 20^{ος} ΑΙΩΝΑΣ , ΑΠΟ ΤΟΝ ΑΓΩΝΑ ΤΗΣ ΑΝΕΞΑΡΤΗΣΙΑΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΝΟΜΙΣΜΑΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ» , ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΝΕΦΕΛΗ , ΑΘΗΝΑ 2007
- ΠΕΤΡΟΣ ΨΩΜΑΣ, «ΠΑΤΡΙΝΟ ΣΑΝ ΣΗΜΕΡΑ», ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ, 2010

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

www.navi-patra.blogspot.gr

www.nea.dynalias.net/visitachaia

www.el.wikipedia.org

www.e-patras.gr/

www.nea.gr

www.1724.syzefxis.gov.gr

www.patraikosgulf.wordpress.com

www.digitalschool.minedu.gov.gr

www.egpaid.blogspot.com

www.patrastimes.gr

www.patras24.com

www.web-greece.gr/.../patra/patra-gr

www.pattractive.gr

www.ilfaro.gr/el/about-us/city-of-patras

www.web-greece.gr

www.eklisval.blogspot.gr

www.enoriaeglikadas.gr

www.eap.gr

www.oaed.gr