

Πάτρα: Δια - βαινοντας

Δια - βάζοντας το παράκτιο μέτωπο

Αλέξανδρος Χαρέας

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΑΤΡΩΝ

ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

ΤΜΗΜΑ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΑΚΑΔΗΜΑΪΚΟ ΕΤΟΣ 2014 - 2015

Ερευνητική Εργασία

Πάτρα: Δια-βαίνοντας / Δια-βάζοντας το παράκτιο μέτωπο

Αλέξανδρος Χαρέας

επιβλέπων καθηγητής: Δημήτρης Γιαννίσης

Πάτρα, 26 Ιουνίου 2015

Οφείλω ένα μεγάλο ευχαριστώ
στον επιβλέποντα καθηγητή μου Δ. Γιαννίση,
για την καθοδήγηση και τις πολύτιμες συμβουλές του

στον καθηγητή μου Β. Παππά,
για τη διάθεση υποστηρικτικού υλικού

στους γονείς και τους φίλους μου,
για τη στήριξη και τη συμπαράστασή τους

Περιεχόμενα

Πρόλογος		11
Κεφάλαιο 01	Οι μεταβολές της εικόνας και της κατοίκησης του παράκτιου μετώπου της πόλης και της σχέσης του με αυτήν στη σύγχρονη ιστορία [1828 +]	17
01.01	1828 – 1859 Το λιμάνι ως εστία άφιξης βοήθειας και παράγοντας ανάκαμψης της πόλης μετά από την απελευθέρωση	19
01.01.01	Το πρώτο όραμα για το παράκτιο μέτωπο στο πρώτο σχέδιο πόλης	23
01.01.02	Ένα αναγεννημένο εμπορικό κέντρο. Τα πρώτα λιμενικά έργα.	27
01.02	1860 – 1899 Το “λιμάνι της σταφίδας”: Η εμπορική δραστηριότητα του λιμανιού ως παράγοντας ακμής της πόλης	31
01.02.01	Λιμάνι: ένα “εργοτάξιο της σταφίδας”	37
01.02.02	Σχεδιασμός & θεμελίωση τεχνητού λιμανιού	39
01.02.03	Περίπατος στο λιμάνι: ο συνηθέστερος των κατοίκων	43
01.02.04	Άδειο λιμάνι. Ανενεργή πόλη.	44
01.03	1900 – 1949 Το λιμάνι ως πύλη της μεταναστευτικής εξόδου προς τη Δύση	45
01.03.01	Τα ασαφή όρια πόλης – λιμανιού	47
01.03.02	Το λιμάνι πριν & μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο	49

01.04	1950 – 1999 Η κλωνισμένη σχέση λιμανιού – πόλης	51
01.04.01	Μια “πλατεία στη μέση της θάλασσας”. Ένας σταθμός ονείρων.	53
01.04.02	Ανεπαρκές & προβληματικό λιμάνι	55
01.05	2000 + Το νέο λιμάνι, η διεκδίκηση και η απόδοση του παλιού στην πόλη	57
Κεφάλαιο 02		65
02.01	2 μέθοδοι ανάγνωσης της εικόνας της πόλης	65
02.01.01	Kevin Lynch, <i>The Image of the City</i> 1960	65
02.01.02	Bernard Tschumi, <i>The Manhattan Transcripts</i> 1977 – 1981	69
02.02	Έρευνα επί τόπου. Η εικόνα και η κατοίκηση του παράκτιου μετώπου σήμερα	73
02.02.01	Περιοχή 01 η φύση	75
02.02.02	Περιοχή 02 το προάστιο	81
02.02.03	Περιοχή 03 η πόλη	87
02.02.04	Περιοχή 04 ανάμεσα	93
02.02.05	Περιοχή 05 το ίχνος	97

Κεφάλαιο 03	4 περιπτώσεις επέμβασης στο παράκτιο μέτωπο 2 προσεγγίσεις της σχέσης μετώπου – πόλης	101
03.01	Η περίπτωση του Βόλου – GR	103
03.02	Η περίπτωση της Νέας Παραλίας Θεσσαλονίκης – GR Πρόδρομος Νικηφορίδης, Bernard Cuomo, Atelier R. Castro – S. Denissof 2014	105
03.03	Η περίπτωση του Rotterdam – NL	107
03.04	Η περίπτωση του Aarhus – DK BIG – Bjarke Ingels Group [2017]	109
Επίλογος		111
Βιβλιογραφία		115
Ιστογραφία		117
Πηγές εικόνων		119

Πρόλογος

Πόλη, θάλασσα, άνθρωπος. Ανθρωπογενές και φυσικό περιβάλλον. Οι αμφίδρομες συσχετίσεις ανάμεσα στις παραπάνω έννοιες συγκρότησαν τα θεμέλια του προβληματισμού της έρευνας. Σε τί συνίσταται η σχέση που αναπτύσσει ο άνθρωπος με τη θάλασσα, εντός ενός αστικού περιβάλλοντος; Πώς αποτυπώνεται στο χώρο και πώς διερευνάται;

Η έρευνα επεξεργάζεται αυτές τις σκέψεις μέσω της περίπτωσης της πόλης της Πάτρας. Κατά τη διάρκεια των 2 τελευταίων αιώνων, η πόλη ανέπτυξε μια αυτοαναφορική σχέση με τη θάλασσα, μια σχέση “σχεδόν ερωτική”, όπως έχει χαρακτηριστεί.¹

“Είναι όλοι εκεί, στο λιμάνι: Ρωμαίοι άποικοι και Βυζαντινοί. Εβραίοι έμποροι της πορφύρας. Ναυτικοί, ναυτεργάτες, παράνομοι και νόμιμοι μετανάστες, φυγάδες, κολυμβητές των Θεοφανίων, σταφιδέμποροι και τοκογλύφοι. Ένας Οθωμανός ιστορικός που σου λέει πως το κάστρο του Ρίου είναι έργο του μεγάλου αρχιτέκτονα Σινάν. Δοσίλογοι της κατοχής, φιγουρατζήδες των μαζικών μέσων, φελλοί που επιπλέουν, ρομαντικοί έφηβοι, Αλβανοί παλιότεροι που κατοίκησαν τα περίχωρα της πόλης τον 15ο αιώνα και Αλβανοί νεότεροι, αδύνατοι και ωραίοι όπως οι χωρικοί τη δεκαετία του '60. Ένα πλήθος που συνωστίζεται και με θόρυβο αγοράζει και πουλά, παίρνει λαχεία, κρατάει δέματα. Άνθρωποι που φοβούνται, που ελπίζουν ανάμεσα σε εμπορεύματα στοιβαγμένα. Αστυνομοί και κλέφτες. Σλάβοι του 9ου αιώνα, παπαδοπαίδια. Γυναίκες με κρινολίνα. Ωραίες πόρνες με τον προσάτη τους. Όλοι. Συνωστισμένοι στο λιμάνι με αποσκευές, χωρίς αποσκευές, ακούν ρήτορες που χειρονομούν ακατάπαυστα, μουσικές που βγαίνουν από το τσεπάκι κάποιου μάγου. Στα ρούχα τους μέσα φυλάνε μυστικά γράμματα, όπλα, τάματα και μερικοί ναρκωτικά και λαθραία τσιγάρα. Μαζί τους και τα μέλη μιας οικογένειας με τρεις νεκρούς από αδελφοκτόνο σπαραγμό. Περιμένουν όλοι ένα καράβι να φύγει ή να 'ρθει από τη Δύση, περνώντας πλάι και μπροστά από το χαμηλό βουνό της Βαράσοβας που στέκει απέναντι από το λιμάνι.”

Βασίλης Λαδάς, *Η πόλη & ο μύθος: Αφηγήματα για την Πάτρα*²

¹ Τζανάκος, Νίκος, *Πάτρα: Πόλη φυλακισμένη*; Το Δόντι, Πάτρα, 2008, οπισθόφυλλο

² ΔΕΠΑΠ – Δήμος Πατρέων, Πάτρα, 2002, σελ. 16 – 17

Με αυτές τις περιγραφές πλάθει ο συγγραφέας Βασίλης Λαδάς την εικόνα του λιμανιού της Πάτρας, ταξιδεύοντας στον χρόνο. Χιλιάδες ανθρώπινες ιστορίες, αλληλένδετες και μη, εξελίσσονται σε κοινό τόπο. Ποιές περιγραφές θα συνθέταν την εικόνα του παράκτιου μετώπου της πόλης σήμερα;

Η πρόσφατη απενεργοποίηση του αστικού λιμανιού έχει πυροδοτήσει τον προβληματισμό γύρω από την εξέλιξη της σχέσης της πόλης με τη θάλασσα. Το παράκτιο μέτωπο της πόλης τίθεται στο επίκεντρο. Η έρευνα αναζητά όλα εκείνα τα στοιχεία, τους παράγοντες, τις αντικρουόμενες και μη δυνάμεις, που έπλασαν – κι εξακολουθούν να πλάθουν – την εικόνα του παράκτιου μετώπου και διαμόρφωσαν – κι εξακολουθούν να διαμορφώνουν – τη σχέση του με την πόλη. Ως τί ορίζεται το παράκτιο μέτωπο της Πάτρας σε σχέση με την πόλη και πώς αυτή η σχέση υπαγορεύεται μέσω της κατοίκησης του από τον άνθρωπο; Ποιός είναι ο ρόλος του στη σχέση της πόλης με τη θάλασσα; Εντάσσεται το μέτωπο στον υφιστάμενο αστικό ιστό, συνιστώντας απτή επέκταση της πόλης προς το νερό; Ή υιοθετεί το χαρακτήρα μιας αυτοπροσδιοριζόμενης ενδιάμεσης ζώνης, ενός σαφώς ορισμένου μικρόκοσμου, ανάμεσα στην πόλη και τη θάλασσα;

Η αφήγηση της έρευνας, αυτής της διαδικασίας [επανα]ορισμού του παράκτιου μετώπου της Πάτρας εκτυλίσσεται μέσω 2 διαφορετικού χαρακτήρα περιπλανήσεων. Η πρώτη πρόκειται για μια νοσταλγική, μνημοτεχνική περιπλάνηση στην ιστορία της πόλης, κατά τη διάρκεια της οποίας αποκαλύπτονται οι συνεχείς μεταβολές της εικόνας του παράκτιου μετώπου και της σχέσης του με την πόλη καθ' όλη τη διάρκεια της σύγχρονης ιστορίας της [από την απελευθέρωσή της το 1828 μέχρι σήμερα]. Μέσω ιστορικών αναφορών, μαρτυριών, διηγήσεων, αρθρογραφικού και φωτογραφικού υλικού επιχειρείται όχι μόνο η παρουσίαση των μεταβολών της ίδιας της εικόνας του παράκτιου μετώπου και της παρουσίας του ανθρώπου σε αυτό, αλλά και η παράλληλη αναζήτηση και παράθεση των κοινωνικών, οικονομικών και πολιτικών παραγόντων, που επηρέασαν τη σχέση της πόλης με το παράκτιο μέτωπό της και αντίστροφα.

Η δεύτερη πρόκειται για μια επί τόπου περιπλάνηση στο παράκτιο μέτωπο της πόλης, κατά τη διάρκεια της οποίας καταγράφονται κι αναλύονται οι παρατηρήσεις ως προς την εικόνα και την κατοίκησης του. Το παράκτιο μέτωπο, εκτός από φυσικό όριο της πόλης³, το οποίο άλλοτε επιτρέπει κι άλλοτε αποκλείει την επαφή της με τη θάλασσα, αποτελεί κι έναν τόπο

3 Γατοπούλου, Ευγενία, *Πολοδομία – Υποδομή της πόλης – Αρχιτεκτονική – Μνημεία (19ος – 20ος αιώνας)* στο *Συλλογικός τόμος, Πάτρα: Από την αρχαιότητα έως σήμερα*, Κότινος, Αθήνα, 2005, σελ. 296

συγκέντρωσης, συνύπαρξης και σύγκρουσης όλων εκείνων των δυνάμεων και στοιχείων που τελικά συνθέτουν και μαρτυρούν τη μεταξύ τους σχέση. Μέσα από τα μάτια ενός οδηγού, που κινείται κατά μήκος της παραλιακής οδού της πόλης, κι ενός πεζού, που επίσης περιπλανιέται κι εξερευνά το παράκτιο μέτωπο, μελετούνται κι αναδεικνύονται όχι μόνο οι χωρικές ποιότητες του μετώπου, αλλά και η ανθρωποκεντρική – κοινωνική του διάσταση. Το παράκτιο μέτωπο γίνεται αντιληπτό όχι μόνο ως μια επίθεση [collage] διαφορετικών υφών, υλικών και προσβάσεων, αλλά κι ως ένα πεδίο συνύπαρξης και σύγκρουσης ανθρώπινων δραστηριοτήτων, ένα σκηνικό ανθρώπινων στιγμών.

Την αφήγηση της έρευνας συμπληρώνει η μελέτη 4 περιπτώσεων επέμβασης στο παράκτιο μέτωπο άλλων πόλεων – λιμανιών, τόσο της Ελλάδας, όσο και της Ευρώπης, συγκρίσιμης και μη κλίμακας με αυτήν της Πάτρας. Μέσω αυτής της μελέτης αναδεικνύονται 2 αντιθετικές προσεγγίσεις της σχέσης του μετώπου με τον αστικό ιστό. Πρόκειται για τις περιπτώσεις του Βόλου, της Θεσσαλονίκης, του Rotterdam και του Aarhus.

Κεφάλαιο

01

Οι μεταβολές της εικόνας και της κατοίκησης του παράκτιου μετώπου της πόλης και της σχέσης του με αυτήν στη σύγχρονη ιστορία [1828 +]

Στο κεφάλαιο αυτό συγκεντρώνονται και παρουσιάζονται τα στοιχεία εκείνα, που συνθέσαν [κι εξακολουθούν να συνθέτουν] τη διαρκώς μεταβαλλόμενη εικόνα του παράκτιου μετώπου της πόλης και διαμόρφωσαν [κι εξακολουθούν να διαμορφώνουν] τις διαφορετικές συνθήκες κι εκδοχές κατοίκησης του.

Μέσω ιστορικών αναφορών, μαρτυριών, διηγήσεων, αρθρογραφικού και φωτογραφικού υλικού επιχειρείται όχι μόνο η παρουσίαση των μεταβολών της ίδιας της εικόνας του παράκτιου μετώπου και της παρουσίας του ανθρώπου σε αυτό, αλλά και η παράλληλη αναζήτηση και παράθεση των κοινωνικών, οικονομικών και πολιτικών παραγόντων, που επηρέασαν τη σχέση της πόλης με το παράκτιο μέτωπό της και αντίστροφα. Το παράκτιο μέτωπο συνιστά ένα ισχυρό γραμμικό στοιχείο κι απaráβατο φυσικό όριο της πόλης. Ωστόσο, μέσα στα πλαίσια αυτής της έρευνας, δεν αποκολλάται από αυτήν και δεν αντιμετωπίζεται μεμονωμένα. Αντίθετα, γίνεται αντιληπτό ως αναπόσπαστο κομμάτι του αστικού ιστού και της αστικής πραγματικότητας και για αυτόν ακριβώς το λόγο, εξετάζεται σε παραλληλία και σε σχέση με την πόλη.

Η ιστορία του παράκτιου μετώπου, ειδικά του λιμανιού, της πόλης της Πάτρας έχει καταβολές στα αρχαία χρόνια. Η παρούσα έρευνα, ωστόσο, εστιάζεται κι εξετάζει τη σύγχρονη ιστορία του, όπως αυτή σηματοδοτείται από την απελευθέρωση της πόλης από την τουρκική κυριαρχία το 1828. Το κεφάλαιο επιμερίζεται σε 5 υποενότητες – χρονικές περιόδους. Ο διαχωρισμός αυτός, ο οποίος παραμένει ενδεικτικός κι όχι χρονικά απόλυτος και περιοριστικός, βασίστηκε σε αυτόν που αντίστοιχα ακολούθησε η ιστορικός Γιώτα Καΐκα – Μαντανίκα στην “Ιστορική Αναφορά” της στο λεύκωμα “Χαρτών Μνήμες: Πάτρα 1831 – 1943”⁴.

4 Χαρτών Μνήμες: Πάτρα 1831 – 1943, Δήμος Πατρέων, 2014

01.01 1828 – 1859 | Το λιμάνι ως εστία άφιξης βοήθειας και παράγοντας ανάκαμψης της πόλης μετά από την απελευθέρωση

Ακόμα και πριν από την απελευθέρωσή της, η περιοχή της Πάτρας διέθετε λιμάνι, το οποίο όχι μόνο παρέμενε ενεργό, αλλά αποτελούσε το πιο ενεργό λιμάνι της χώρας ⁵, καθώς ήταν ήδη από τότε, εμπορικά κυρίως, στραμμένο προς τη Δύση ⁶. Αναφορές του Γάλλου François – Charles – Hugues – Laurent Rouquerville ⁷ το 1816 ⁸ συνθέτουν μια περιγραφική εικόνα του, αδιαμόρφωτου ακόμα ⁹, παράκτιου μετώπου της περιοχής. Συγκεκριμένα, εκτός από μια στοιχειώδη προβλήτα για το πλεύρισμα των πλοιαρίων, στη θέση της προβλήτας Αγίου Νικολάου σήμερα, στη γύρω περιοχή υπήρχαν υπόστεγα για τους ψαράδες, καθώς και λίγα μεγάλα οικοδομήματα, που χρησιμοποιούνταν ως μαγαζιά ή αποθήκες εμπορευμάτων. Υπήρχαν, επίσης, κάποιες κατοικίες, καθώς και η εκκλησία του Αγίου Νικολάου του μόλου ¹⁰. Τα οικοδομήματα αυτά καταστράφηκαν κατά τη διάρκεια της Επανάστασης. ¹¹

Η Πάτρα απελευθερώθηκε τον Οκτώβριο του 1828. ¹² Το λιμάνι αποτέλεσε τόπο συγκέντρωσης της ελπίδας των κατοίκων για άφιξη βοήθειας από το εξωτερικό. Πράγματι, το λιμάνι διαδραμάτισε καθοριστικό – ζωτικό – ρόλο στην επιβίωση κι ανάκαμψη των ελευθέρων, πλέον, κατοίκων, καθώς, μέσω αυτού, τους έφτασε αμερικάνικη βοήθεια. Από τις πρώτες κιόλας μέρες και για ένα διάστημα 2 μηνών, 100 περίπου ιστιοφόρα πλοία ¹³ προσεγγίζουν

5 Καϊκα – Μαντανίκα, Γιώτα, *Ιστορική Αναφορά στο Χαρτών Μνήμες: Πάτρα 1831 – 1943*, Δήμος Πατρέων, 2014, σελ. 146

6 ό.π., σελ. 117

7 Ο François – Charles – Hugues – Laurent Rouquerville [Φρανσουά – Σαρλ – Υγκ – Λωράν Πουκ(ε)βίλ], περιηγητής και συγγραφέας, έζησε στην Πάτρα για ένα περίπου χρόνο [1815 – 1816] ως πρόξενος της Γαλλίας. Συνέβαλε σημαντικά στο Φιλελληνικό Κίνημα μετά την έναρξη της Επανάστασης του 1821 κι είχε έντονη συγγραφική δραστηριότητα σχετική με την Ελλάδα, που περιλαμβάνει δημοσιεύματα και άρθρα. Μάλιστα, το βιβλίο του με τίτλο “Voyage dans la Grèce” αποτελεί το πρώτο βιβλίο από αυτόπτη μάρτυρα που περιγράφει περιήγηση στην Ελλάδα στις παραμονές της Επανάστασης.

Εγκυκλοπαίδεια Πάπυρος Larousse Britannica, τόμος 43, Εκδοτικός Οργανισμός Πάπυρος, Αθήνα, 2007, σελ. 490 - 491

8 Καϊκα – Μαντανίκα, Γιώτα, *Ιστορική Αναφορά στο Χαρτών Μνήμες: Πάτρα 1831 – 1943*, Δήμος Πατρέων, 2014, σελ. 146

9 ό.π., σελ. 151

10 Η εκκλησία του Αγίου Νικολάου του μόλου βρισκόταν απέναντι από τον κινηματογράφο “Ιντεάλ”, επί της οδού Αγίου Νικολάου σήμερα.

Μούλιας, Χρήστος, *Το λιμάνι της σταφίδας: Πάτρα 1828 – 1900*, Περί Τεχνών, Πάτρα, 2000, σελ. 36

11 Καϊκα – Μαντανίκα, Γιώτα, *Ιστορική Αναφορά στο Χαρτών Μνήμες: Πάτρα 1831 – 1943*, Δήμος Πατρέων, 2014, σελ. 146

12 Γατοπούλου, Ευγενία, *Πολεοδομία – Υποδομή της πόλης – Αρχιτεκτονική – Μνημεία (19ος – 20ος αιώνας)* στο Συλλογικός τόμος, *Πάτρα: Από την αρχαιότητα έως σήμερα*, Κότινος, Αθήνα, 2005, σελ. 293

13 Καϊκα – Μαντανίκα, Γιώτα, *Ιστορική Αναφορά στο Χαρτών Μνήμες: Πάτρα 1831 – 1943*, Δήμος Πατρέων, 2014, σελ. 146

μια προβλήτα, που βρισκόταν στη θέση της προβλήτας της Ιχθυόσκαλας σήμερα ¹⁴, και μετέφεραν συνολικά 1995 βαρέλια με τρόφιμα, 313 κιβώτια με υφάσματα και ρούχα ¹⁵, καθώς και οικοδομικά υλικά, όπως κεραμίδια και ξύλο ¹⁶, αφού όλα σχεδόν τα οικοδομήματα καταστράφηκαν κατά τη διάρκεια της Επανάστασης ¹⁷.

Παράλληλα, βέβαια, με τα τόσο αναγκαία υλικά αγαθά, κατέφθασαν στο λιμάνι υπόδουλοι κι ελεύθεροι Έλληνες ¹⁸, αναζητώντας καλύτερες συνθήκες ζωής. Αυτοί εγκαταστάθηκαν στην παραλία, κατασκευάζοντας αυτοσχέδια ξύλινα παραπήγματα σε σειρά, παράλληλα με την ακτογραμμή. ¹⁹ Κάποια από αυτά τα παραπήγματα χρησιμοποιούνταν ως χώροι τροφοδοσίας, διασκέδασης, ακόμα κι ως αυτοσχέδια θέατρα κυρίως για τους Γάλλους στρατιώτες που, μετά την απελευθέρωση, παρέμεναν στην περιοχή. ²⁰ Τα παραπήγματα αυτά κατασκευάζονταν μαζικά και με ταχύτατο ρυθμό [περίπου 12 κάθε μέρα ²¹]. Η ανοικοδόμησή τους, ωστόσο, ήταν απρογραμματίστη και αυθαίρετη, με αποτέλεσμα να επικρατεί πολεοδομική αναρχία. ²² Το παράκτιο μέτωπο επανακατοικήθηκε, παρουνσίαζε, ωστόσο, μια νέα, τελείως διαφορετική εικόνα. Την ίδια περίοδο, από το λιμάνι έφθιναν για να σωθούν ακόμα και ντόπιοι, εγκαταλείποντας την κατεστραμμένη περιοχή. ²³ Εκείνη την εποχή, λοιπόν, το λιμάνι δεν αποτέλεσε μόνο εστία άφιξης υλικών αγαθών και νέων κατοίκων, αλλά κι ένα μέσο [δια]φυγής προς μια νέα ζωή.

14 Καϊκα – Μαντανίκα, Γιώτα, *Ιστορική Αναφορά στο Χαρτών Μνήμες: Πάτρα 1831 – 1943*, Δήμος Πατρέων, 2014, σελ. 147

15 ό.π., σελ. 119

16 ό.π., σελ. 146

17 Ενδεικτικά, σώζονταν μόνο 3 – 4 κατοικίες, οι παλιές κατοικίες του Άγγλου και του Αυστριακού προξένου και το τελωνείο. Μούλιας, Χρήστος, *Το λιμάνι της σταφίδας: Πάτρα 1828 – 1900*, Περί Τεχνών, Πάτρα, 2000, σελ. 20

18 Καϊκα – Μαντανίκα, Γιώτα, *Ιστορική Αναφορά στο Χαρτών Μνήμες: Πάτρα 1831 – 1943*, Δήμος Πατρέων, 2014, σελ. 117. Μεταξύ αυτών ήταν και παλιοί κάτοικοι της Πάτρας, που είχαν εγκαταλείψει προσωρινά την πόλη, καθώς και Έλληνες από το Μεσολόγγι, τη Ζάκυνθο, την Κεφαλονιά και την Κέρκυρα. Στην Πάτρα μετεγκαταστάθηκαν, επίσης, ξένοι, κυρίως Γάλλοι και Ιταλοί.

Μούλιας, Χρήστος, *Το λιμάνι της σταφίδας: Πάτρα 1828 – 1900*, Περί Τεχνών, Πάτρα, 2000, σελ. 20

19 Γατοπούλου, Ευγενία, *Πολεοδομία – Υποδομή της πόλης – Αρχιτεκτονική – Μνημεία (19ος – 20ος αιώνας)* στο Συλλογικός τόμος, *Πάτρα: Από την αρχαιότητα έως σήμερα*, Κότινος, Αθήνα, 2005, σελ. 291

20 www.patrassport.gr, προσπελάστηκε 27 Φεβρουαρίου 2015

21 Μούλιας, Χρήστος, *Το λιμάνι της σταφίδας: Πάτρα 1828 – 1900*, Περί Τεχνών, Πάτρα, 2000, σελ. 22

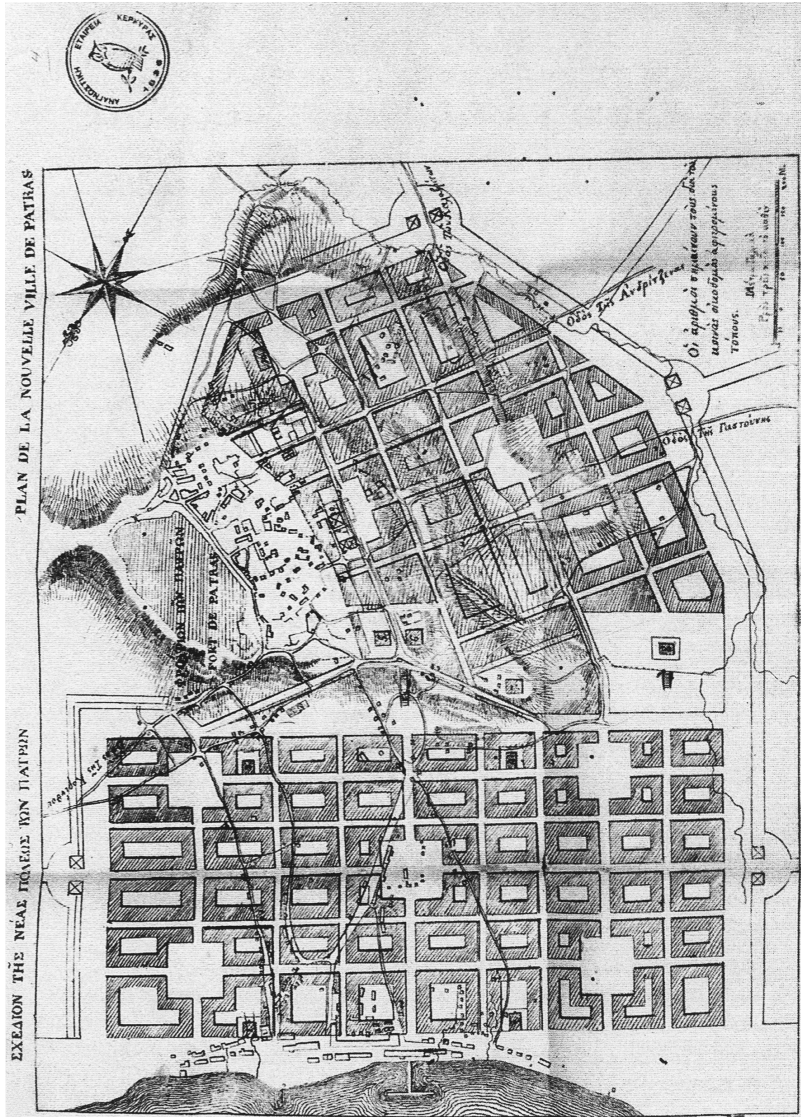
22 ό.π., σελ. 20

23 Καϊκα – Μαντανίκα, Γιώτα, *Ιστορική Αναφορά στο Χαρτών Μνήμες: Πάτρα 1831 – 1943*, Δήμος Πατρέων, 2014, σελ. 146

Παράλληλα, διατήρησε και το χαρακτήρα ενός ενεργού εμπορικού κέντρου, γεγονός που οφειλόταν κυρίως στη μεγάλη γεωπολιτική σημασία θέση του.²⁴ Αναφέρεται χαρακτηριστικά πως από το Δεκέμβριο του 1829 έως και τον Οκτώβριο του 1830 κατέπλευσαν στο λιμάνι περισσότερα από 4.000 πλοία, πραγματοποιώντας εμπόριο με τα μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας και του εξωτερικού [Καλαμάτα, Λουτράκι, Μεσολόγγι, Ζάκυνθος, Κεφαλονιά, Γαλαξίδι, Αλεξάνδρεια, Κωνσταντινούπολη, Σμύρνη, Rotterdam]. Ακόμα, από το 1828 έως και το 1830 υπήρχε τακτική γραμμή μεταξύ Πάτρας και Ιονίων νήσων, Ανκόνας και Brindisi.²⁵

24 Λάζαρης, Βασίλης, *Καποδιστριακή Πάτρα: Ιστορική Μονογραφία*, Περί Τεχνών, Πάτρα, 2002, σελ. 104

25 Κολοβός, Γεώργιος, *Υποδομές των μεταφορών του Νομού Αχαΐας*, Εκδόσεις Πανεπιστημίου Πατρών, Πάτρα, 2005, σελ.121



01.01.01 Το πρώτο όραμα για το παράκτιο μέτωπο στο πρώτο σχέδιο πόλης

Καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση της εικόνας του παράκτιου μετώπου της περιοχής διαδραμάτισε η εκπόνηση του πρώτου σχεδίου πόλης, ιδιαίτερα, όμως, οι τροποποιήσεις που υπέστη κατά την εφαρμογή του.

Το σχέδιο εκπονήθηκε 3 μόλις μήνες μετά από την απελευθέρωση, τον Ιανουάριο του 1829, από τον Σταμάτη Βούλγαρη²⁶, κατόπιν ανάθεσης από τον τότε, πρώτο Κυβερνήτη του κράτους, Ιωάννη Καποδίστρια²⁷. Ως αφορμή στάθηκε η επιδίωξη πρόληψης της άναρχης δόμησης της παραλιακής ζώνης, που, βέβαια, είχε ήδη ξεκινήσει.²⁸ Το σχέδιο προέβλεπε όχι μόνο την ανοικοδόμηση της υφιστάμενης “πόλης”²⁹, αλλά, κυρίως, τη γέννηση μιας νέας, μεταξύ της υφιστάμενης και της θάλασσας³⁰. Η “νέα πόλη” προοριζόταν να αποτελέσει το βασικότερο λιμάνι της Πελοποννήσου³¹, έπρεπε, επομένως, να ανταποκρίνεται στον οικονομικό ρόλο που καλούνταν να διαδραματίσει ως τόπος ανταλλαγών, ανοιχτός στο εξωτερικό³². Γι’ αυτό και η επέκταση έγινε προς τη θάλασσα, η “νέα πόλη” προσέγγισε το νερό.

Σύμφωνα με αυτό το σχέδιο, όριο του πολεοδομικού ιστού αποτελούσε η σημερινή οδός Αγίου Ανδρέου, διαμορφώνοντας έτσι έναν ανοιχτό χώρο μέχρι τη θάλασσα, πλάτους 66m³³, ο οποίος θα αποδιδόταν στους κατοίκους της πόλης και τον οποίο ο Σταμάτης Βούλγαρης οραματίστηκε ως ένα χώρο πρασίνου και περιπάτου.³⁴ Πρόθεσή του, λοιπόν, δεν ήταν μόνο η ανάπτυξη του λιμανιού και η κατασκευή μιας ευρύχωρης προκουμαίας [η

26 *Χαρτών Μνήμες: Πάτρα 1831 – 1943*, Δήμος Πατρέων, 2014, σελ. 12 – 13

Ο Σταμάτης Βούλγαρης διετέλεσε λοχαγός μηχανικού του γαλλικού στρατού, ήταν πολεοδόμος και ζωγράφος. Μούλιας, Χρήστος, *Το λιμάνι της σταφίδας: Πάτρα 1828 – 1900*, Περί Τεχνών, Πάτρα, 2000, σελ. 26

27 Μπακουνάκης, Νίκος, *Πάτρα 1828 – 1860: Μια ελληνική πρωτεύουσα στον 19ο αιώνα*, Εκδόσεις Καστανιώτη, Αθήνα, 1995, σελ. 13

28 Μούλιας, Χρήστος, *Το λιμάνι της σταφίδας: Πάτρα 1828 – 1900*, Περί Τεχνών, Πάτρα, 2000, σελ. 27

29 Λάζαρης, Βασίλης, *Καποδιστριακή Πάτρα: Ιστορική μονογραφία*, Περί Τεχνών, Πάτρα, 2002, σελ. 190

30 Μπακουνάκης, Νίκος, *Πάτρα 1828 – 1860: Μια ελληνική πρωτεύουσα στον 19ο αιώνα*, Εκδόσεις Καστανιώτη, Αθήνα, 1995, σελ. 33

31 Λάζαρης, Βασίλης, *Καποδιστριακή Πάτρα: Ιστορική μονογραφία*, Περί Τεχνών, Πάτρα, 2002, σελ. 187

32 Μπακουνάκης, Νίκος, *Πάτρα 1828 – 1860: Μια ελληνική πρωτεύουσα στον 19ο αιώνα*, Εκδόσεις Καστανιώτη, Αθήνα, 1995, σελ. 33

33 ό.π., σελ. 34

34 Γατοπούλου, Ευγενία, *Πολεοδομία – Υποδομή της πόλης – Αρχιτεκτονική – Μνημεία (19ος – 20ος αιώνας)* στο Συλλογικός τόμος, *Πάτρα: Από την αρχαιότητα έως σήμερα*, Κότινος, Αθήνα, 2005, σελ. 298

οποία διακρίνεται στο σχέδιο] ³⁵, αλλά και η σύνθεση του ίδιου του μετώπου της πόλης ως της πρώτης εικόνας της για όσους θα την προσέγγιζαν από τη θάλασσα ³⁶.

Ωστόσο, το Σεπτέμβριο του 1830, μόλις ένα περίπου χρόνο μετά την εκπόνησή του, το πολεοδομικό σχέδιο υπέστη σοβαρές τροποποιήσεις. Αποφασίστηκε, μεταξύ άλλων, η οικοπεδοποίηση ενός μέρους του ανοιχτού κι ελεύθερου χώρου μεταξύ του ορίου του πολεοδομικού ιστού και της θάλασσας ³⁷, η οποία μάλιστα νομιμοποιήθηκε το 1835 με Βασιλικό Διάταγμα ³⁸. Αναφέρεται, επίσης, πως, ενώ εκεί είχε αρχικά προβλεφθεί να χτιστούν προξενεία και κατοικίες με κήπους, η έκταση τελικά τεμαχίστηκε σε μικρότερα οικόπεδα με μικρές κατοικίες. ³⁹ Αυτή ήταν και η πρώτη από μια σειρά αποφάσεων – ενεργειών, που συνετέλεσαν στην υποβάθμιση του παράκτιου μετώπου της πόλης.

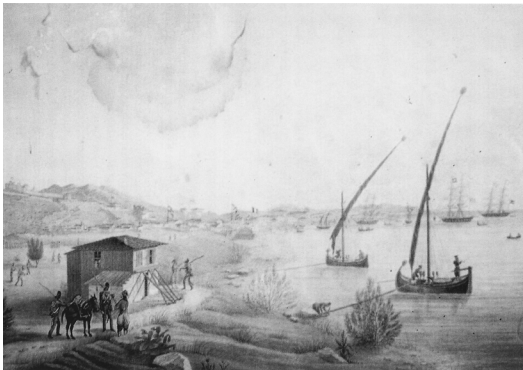
35 Λάζαρης, Βασίλης, *Καποδιστριακή Πάτρα: Ιστορική μονογραφία*, Περί Τεχνών, Πάτρα, 2002, σελ. 187

36 Μπακουνάκης, Νίκος, *Πάτρα 1828 – 1860: Μια ελληνική πρωτεύουσα στον 19ο αιώνα*, Εκδόσεις Καστανιώτη, Αθήνα, 1995, σελ. 34

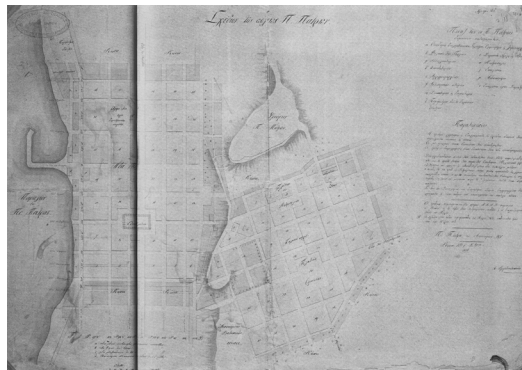
37 Καϊκα – Μαντανίκα, Γιώτα, *Ιστορική Αναφορά στο Χαρτών Μνήμες: Πάτρα 1831 – 1943*, Δήμος Πατρέων, 2014, σελ. 119

38 Μπακουνάκης, Νίκος, *Πάτρα 1828 – 1860: Μια ελληνική πρωτεύουσα στον 19ο αιώνα*, Εκδόσεις Καστανιώτη, Αθήνα, 1995, σελ. 36

39 Τριανταφύλλου, Κώστας, *Ιστορικών Λεξικών των Πατρών*, τόμος Β', τρίτη έκδοση, Πάτρα, 1995, σελ. 1989



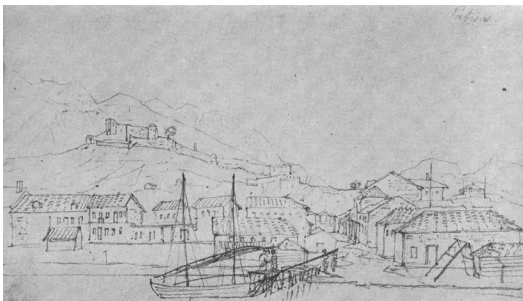
002 Το λιμάνι [1834]



Σχέδιο πόλης [1836] 003

004 & 005

Υδατογραφίες της περιοχής του λιμανιού [1836]



01.01.02 Ένα αναγεννημένο εμπορικό κέντρο. Τα πρώτα λιμενικά έργα.

Από τη δεκαετία του 1830 η εμπορική δραστηριότητα του λιμανιού άρχισε να αυξάνεται. Στο γεγονός αυτό συνετέλεσε τόσο η υποβάθμιση της εμπορικής αξίας του λιμανιού της Ερμούπολης της Σύρου κατά το 1836⁴⁰, που μέχρι τότε ήταν το σημαντικότερο της χώρας⁴¹, όσο και το ελλιπές οδικό δίκτυο σε όλο το βορειοδυτικό τμήμα της Πελοποννήσου, γεγονός που ενίσχυσε το ρόλο και τη σημασία των θαλάσσιων μεταφορών⁴². Έτσι, το λιμάνι της Πάτρας αποτελούσε, πλέον, ένα από τα σημαντικότερα εξαγωγικά κέντρα της χώρας⁴³ και το κύριο εξαγωγικό κέντρο της σταφίδας, συγκεντρώνοντας περισσότερο από το 50% της συνολικής παραγωγής της χώρας⁴⁴. Το γεγονός αυτό ώθησε στην εγκατάσταση και δραστηριοποίηση στην περιοχή εμπόρους από διάφορα μέρη, όπως τη Σμύρνη και τα νησιά⁴⁵. Τα παραπήγματα της ακτογραμμής, ιδιαίτερα αυτά που βρίσκονταν κατά μήκος του λιμανιού, άρχισαν να χρησιμοποιούνται κι ως αποθήκες, όπου συγκεντρωνόταν η προς εξαγωγή σταφίδα.⁴⁶ Ξεκίνησε, λοιπόν, να επικρατεί ένα γενικότερο κλίμα ανάκαμψης, αναγέννησης κι ανάπτυξης.⁴⁷

Η κίνηση του λιμανιού και η καθοριστική συμβολή του στην ανάκαμψη και ανάπτυξη της περιοχής ώθησαν τους κατοίκους να προβούν σε έργα με στόχο τη βελτίωση των συνθηκών

40 Καϊκα – Μαντανίκα, Γιώτα, *Ιστορική Αναφορά στο Χαρτών Μνήμες: Πάτρα 1831 – 1943*, Δήμος Πατρέων, 2014, σελ. 146
Ωστόσο, το λιμάνι της Ερμούπολης της Σύρου παρέμεινε μακράν το πρώτο στις εισαγωγές μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1860.

Μούλιας, Χρήστος, *Το λιμάνι της σταφίδας: Πάτρα 1828 – 1900*, Περί Τεχνών, Πάτρα, 2000, σελ. 56

41 Γατοπούλου, Ευγενία, *Πολεοδομία – Υποδομή της πόλης – Αρχιτεκτονική – Μνημεία (19ος – 20ος αιώνας)* στο Συλλογικός τόμος, *Πάτρα: Από την αρχαιότητα έως σήμερα*, Κότινος, Αθήνα, 2005, σελ. 310

42 Μούλιας, Χρήστος, *Το λιμάνι της σταφίδας: Πάτρα 1828 – 1900*, Περί Τεχνών, Πάτρα, 2000, σελ. 48

43 ό.π.

44 Μπακουνάκης, Νίκος, *Πάτρα 1828 – 1860: Μια ελληνική πρωτεύουσα στον 19ο αιώνα*, Εκδόσεις Καστανιώτη, Αθήνα, 1995, σελ. 141

Ενδεικτικά, ενώ το 1830 εξήχθη από το λιμάνι της Πάτρας το 45% της συνολικής παραγωγής σταφίδας της χώρας, το ποσοστό αυτό εκτινάχθηκε το 1850 στο 90%. Το 1856 δε, άγγιξε το 99,8%.

Μούλιας, Χρήστος, *Το λιμάνι της σταφίδας: Πάτρα 1828 – 1900*, Περί Τεχνών, Πάτρα, 2000, σελ. 213

45 Καϊκα – Μαντανίκα, Γιώτα, *Ιστορική Αναφορά στο Χαρτών Μνήμες: Πάτρα 1831 – 1943*, Δήμος Πατρέων, 2014, σελ. 146

46 Μπακουνάκης, Νίκος, *Πάτρα 1828 – 1860: Μια ελληνική πρωτεύουσα στον 19ο αιώνα*, Εκδόσεις Καστανιώτη, Αθήνα, 1995, σελ. 143

47 Καϊκα – Μαντανίκα, Γιώτα, *Ιστορική Αναφορά στο Χαρτών Μνήμες: Πάτρα 1831 – 1943*, Δήμος Πατρέων, 2014, σελ. 148



006
 Ελαιογραφία της προβλήτας Αγίου Νικολάου
 [<1860]



Η παραλία του Φλοίσβου **007**

008 & 009 Το παραλιακό κέντρο “Φλοίσβος”



προσέγγισης και αγκυροβόλησης των εμπορικών πλοίων ⁴⁸, τα οποία ολοκληρώθηκαν το 1836 ⁴⁹. Μάλιστα, σε σχέδιο της πόλης, το οποίο εκπονήθηκε το 1836, αποτυπώνεται στην προέκταση της οδού Αγίου Νικολάου προβλήτα σχήματος Γ. ⁵⁰

Τον Αύγουστο της ίδιας χρονιάς λήφθηκε από το Δημοτικό Συμβούλιο απόφαση για την αναγκαιότητα κατασκευής τεχνητού λιμανιού. ⁵¹ Για το λόγο αυτό, επιβλήθηκε με Βασιλικό Διάταγμα φόρος 0,5% σε όλα τα εισαγόμενα προϊόντα. Έτσι, κατά το 1840 ξεκίνησαν τα έργα κατασκευής του λιμανιού με τα χρήματα που είχαν συγκεντρωθεί από τη δημοτική φορολογία. ⁵² Εκείνη την εποχή, το υφιστάμενο λιμάνι εκτεινόταν μεταξύ των σημερινών προβλητών της Ιχθυόσκαλας και της Αγίου Νικολάου. ⁵³ Ήδη από τότε, η περιοχή του λιμανιού θεωρούνταν ο χώρος του καλύτερου περιπάτου για τους κατοίκους ⁵⁴, ωστόσο, εκτός από τις στοιχειώδεις υποδομές του λιμανιού, το παράκτιο μέτωπο συνέθεταν, σχεδόν αποκλειστικά, ελώδεις ακόμα εκτάσεις ⁵⁵. Εξαιρέση αποτελούσε μια περιοχή βόρεια του λιμανιού [στο ύψος της περιοχής της Τερψιθέας σήμερα], την οποία οι κάτοικοι επέλεγαν όχι μόνο για τα θαλάσσια μπάνια τους, αλλά και για τη διασκέδασή τους, καθώς εκεί βρισκόταν το παραλιακό κέντρο “Φλοίσβος”, που είχε δώσει τότε το όνομά του στην περιοχή και την παραλία.

Ήδη από τη δεκαετία του 1840 δείχνουν να πληρούνται οι προϋποθέσεις, κοινωνικές, οικονομικές και πολεοδομικές, προκειμένου η “νέα” πόλη να υιοθετήσει τα χαρακτηριστικά ενός ευρωπαϊκού κέντρου. ⁵⁶ Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο Χρήστος Μούλιας: “Η Πάτρα, κατά τις ομολογίες όσων την γνώρισαν τότε, εξελίσσεται σε μία προνομιούχο πόλη,

48 Γατοπούλου, Ευγενία, *Πολεοδομία – Υποδομή της πόλης – Αρχιτεκτονική – Μνημεία (19ος – 20ος αιώνας)* στο Συλλογικός τόμος, *Πάτρα: Από την αρχαιότητα έως σήμερα*, Κότινος, Αθήνα, 2005, σελ. 310

49 Καϊκα – Μαντανίκα, Γιώτα, *Ιστορική Αναφορά στο Χαρτών Μνήμες: Πάτρα 1831 – 1943*, Δήμος Πατρέων, 2014, σελ. 147

50 *Χαρτών Μνήμες: Πάτρα 1831 – 1943*, Δήμος Πατρέων, 2014, σελ. 20 – 21

51 Τζανάκος, Νίκος, *Πάτρα: Πόλη φυλακισμένη;*, Το Δόντι, Πάτρα, 2008, σελ. 61

52 Μπακουνάκης, Νίκος, *Πάτρα 1828 – 1860: Μια ελληνική πρωτεύουσα στον 19ο αιώνα*, Εκδόσεις Καστανιώτη, Αθήνα, 1995, σελ. 42

53 Καϊκα – Μαντανίκα, Γιώτα, *Ιστορική Αναφορά στο Χαρτών Μνήμες: Πάτρα 1831 – 1943*, Δήμος Πατρέων, 2014, σελ. 126

54 ό.π., σελ. 132

55 Ως ελώδης περιγράφεται η παράλια γραμμή τόσο μεταξύ του Ρίου και της ενορίας του Αγίου Διονυσίου, όσο και μεταξύ της προβλήτας Αγίου Νικολάου και του Αγίου Ανδρέα. Έλη αναφέρονται, επίσης, στο ύψος της πλατείας Τριών Συμμάχων και κοντά στην προβλήτα Αγίου Νικολάου, όπου, μάλιστα, κατέληγαν οι οχετοί της πόλης.

Καϊκα – Μαντανίκα, Γιώτα, *Ιστορική Αναφορά στο Χαρτών Μνήμες: Πάτρα 1831 – 1943*, Δήμος Πατρέων, 2014, σελ. 152

56 ό.π.

το Παρίσι της “καινούργιας Γαλλίας””.⁵⁷ Η περίοδος, μάλιστα, από το 1828 έως το 1859 χαρακτηρίστηκε ως η “κρίσιμη τριακονταετία”, όποτε και διαμορφώθηκαν όλα τα στοιχεία που θα χαρακτηρίσουν την πόλη, όχι μόνο ως οικονομικό κέντρο – λιμάνι, αλλά κι ως κοινωνία.⁵⁸ Ωστόσο, μαρτυρίες της εποχής αναφέρουν πως η Πάτρα “δεν αποτελούσε παρά ιχνογράφημα μεγαλούπολης”⁵⁹ και πως ακόμα “σχεδόν δεν είχε το δικαίωμα να ονομάζεται πόλη”. Κι αυτό διότι οι κάτοικοί της δεν υπερέβαιναν τις 4.000 και το τοπίο συνέθεταν λίγες κι ευτελείς κατοικίες, κατεστραμμένα κι ερειπωμένα οικοδομήματα, κενά οικόπεδα κι εκτεταμένα έλη.⁶⁰ Ακόμα και στις αρχές τις δεκαετίας του 1850, η Πάτρα χαρακτηρίστηκε από τον Gustave Flaubert [Γκυστάβ Φλωμπέρ], Γάλλο πεζογράφο που βρέθηκε στην πόλη το Φεβρουάριο του 1851,⁶¹ ως “άθλιος τόπος”⁶².

57 Μούλιας, Χρήστος, *Το λιμάνι της σταφίδας: Πάτρα 1828 – 1900*, Περί Τεχνών, Πάτρα, 2000, σελ. 23

58 Μπακουνάκης, Νίκος, *Πάτρα 1828 – 1860: Μια ελληνική πρωτεύουσα στον 19ο αιώνα*, Εκδόσεις Καστανιώτη, Αθήνα, 1995, σελ. 19

59 Τριανταφύλλου, Κώστας, *Ιστορικών Λεξικόν των Πατρών*, τόμος Β', τρίτη έκδοση, Πάτρα, 1995, σελ. 1989

60 Εφημερίδα *Νεολόγος*, 29 Οκτωβρίου 1898

61 Καΐκα – Μαντανίκα, Γιώτα, *Ιστορική Αναφορά στο Χαρτών Μνήμες: Πάτρα 1831 – 1943*, Δήμος Πατρέων, 2014, σελ. 148

62 Τριανταφύλλου, Κώστας, *Ιστορικών Λεξικόν των Πατρών*, τόμος Β', τρίτη έκδοση, Πάτρα, 1995, σελ. 2185



Η χωροθέτηση του λιμανιού [<1836] 010

01.02 1860 – 1899 | Το “λιμάνι της σταφίδας”: Η εμπορική δραστηριότητα του λιμανιού ως παράγοντας ακμής της πόλης

Από τα μέσα του 19ου έως και τις αρχές του 20ου αιώνα, η πόλη οδηγήθηκε στο απόγειο της ακμής της, οικονομικής, κοινωνικής και πνευματικής, και υπήρξε η πλουσιότερη όλης της χώρας.⁶³ Βίωσε τη λεγόμενη “Ωραία Εποχή” [Belle Époque] της.⁶⁴ Υιοθέτησε το χαρακτήρα και την εικόνα μιας νεοκλασικής πόλης⁶⁵ και διαμορφώθηκε σε κέντρο οικονομίας και Ευρωπαϊκής κουλτούρας⁶⁶. Σε έκθεσή του, μάλιστα, με τίτλο “Εμπορική επίδοσις των Πατρών”, η οποία δημοσιεύτηκε στην εφημερίδα “Κλειώ” της Τεργέστης [3/15 Ιουνίου 1872], ο Αυστριακός πρόξενος της πόλης αναφέρει:

“Αι Πάτραι ... είναι η πλουσιωτάτη σήμερον και μία των μεγίστων εμπορικών πόλεων της Ελλάδος, ο πλούτος των διαφαίνεται εν τη ευπορία και τη πολυτελεία των κατοίκων (ων πολλοί είναι εκατομμυριούχοι)...

*...αι άλλαι πόλεις της Ελλάδος δεν δύνανται να διαγωνισθώσι προς τας Πάτρας.”*⁶⁷

Κι αυτό το όφειλε σχεδόν αποκλειστικά στο λιμάνι της, απ' όπου κύριο εξαγωγικό προϊόν ήταν η σταφίδα. Κι όχι μόνο η σταφίδα που παραγόταν στην περιφέρειά της, αλλά και στις γειτονικές επαρχίες της Ήλιδας, του Αιγίου, της Αιτωλοακαρνανίας και της Μεσσηνίας.⁶⁸ Οι χαρακτηρισμοί, μάλιστα, που κατά καιρούς αποδόθηκαν στη σταφίδα [“μαυρομάτα Κίρκη”⁶⁹ και “μελαχρινή ανάσα”⁷⁰], αλλά και ο χαρακτηρισμός της Πάτρας του 19ου αιώνα ως “το λιμάνι της σταφίδας” μαρτυρούν απόλυτα την εξαρτησιακή σχέση της πόλης από τη

63 Καΐκα – Μαντανικά, Γιώτα, *Ιστορική Αναφορά στο Χαρτών Μνήμες: Πάτρα 1831 – 1943*, Δήμος Πατρέων, 2014, σελ. 153

64 ό.π., σελ. 165

65 ό.π., σελ. 153

66 Λαδάς, Βασίλης, *Η πόλη & ο μύθος: Αφηγήματα για την Πάτρα*, ΔΕΠΑΠ – Δήμος Πατρέων, Πάτρα, 2002, σελ. 57

67 Μούλιας, Χρήστος, *Το λιμάνι της σταφίδας: Πάτρα 1828 – 1900*, Περί Τεχνών, Πάτρα, 2000, σελ. 198

68 Μπακουνάκης, Νίκος, *Πάτρα 1828 – 1860: Μια ελληνική πρωτεύουσα στον 19ο αιώνα*, Εκδόσεις Καστανιώτη, Αθήνα, 1995, σελ. 140

66 συνολικά κέντρα παραγωγής σταφίδας προμήθευαν το λιμάνι της Πάτρας.

Μούλιας, Χρήστος, *Το λιμάνι της σταφίδας: Πάτρα 1828 – 1900*, Περί Τεχνών, Πάτρα, 2000, σελ. 213

69 Εφημερίδα Φορολογούμενος, φύλλο 51, 8 Αυγούστου 1875

70 Μητσάκης, Μιχαήλ, *Αυτόχειρ*, Στιγμή, Αθήνα, 1987, σελ. 27

σταφίδα ⁷¹. Κατά συνέπεια, η περιοχή οδηγήθηκε σε μια ακραία εξειδίκευση, τόσο ακραία που άγγιζε τα όρια της μονοκαλλιέργειας, κυρίως μεταξύ του 1850 και του 1875. ⁷² Αντιπροσωπευτικά είναι τα λόγια του δικηγόρου κι εμποροκτηματία Παναγιώτη Χαλικιόπουλου ⁷³:

“Όταν ομιλώμεν περί της γεωργικής ημών παραγωγής, δεν λέγομεν άλλον τι παρά σταφίδα, και πάλιν σταφίδα, και πάλιν και αιωνίως σταφίδα.” ⁷⁴

Γενικά, λοιπόν, η πόλη ζούσε στη σκιά της σταφίδας και οι όποιες διακυμάνσεις της ζήτησης και της τιμής της είχαν άμεσες και καταλυτικές επιπτώσεις στην τοπική οικονομία. ⁷⁵ “Οι χρόνοι της σταφίδας καθορίζουν και τους χρόνους της πόλης.”, σημειώνει χαρακτηριστικά ο Νίκος Μπακουνάκης. ⁷⁶

71 Μούλιας, Χρήστος, *Το λιμάνι της σταφίδας: Πάτρα 1828 – 1900*, Περί Τεχνών, Πάτρα, 2000, σελ. 7

72 Μπακουνάκης, Νίκος, *Πάτρα 1828 – 1860: Μια ελληνική πρωτεύουσα στον 19ο αιώνα*, Εκδόσεις Καστανιώτη, Αθήνα, 1995, σελ. 18

73 Μούλιας, Χρήστος, *Το λιμάνι της σταφίδας: Πάτρα 1828 – 1900*, Περί Τεχνών, Πάτρα, 2000, σελ. 233

74 ό.π., σελ. 241

75 ό.π., σελ. 228

76 Μπακουνάκης, Νίκος, *Πάτρα 1828 – 1860: Μια ελληνική πρωτεύουσα στον 19ο αιώνα*, Εκδόσεις Καστανιώτη, Αθήνα, 1995, σελ. 23

Κύρια αγορά εξαγωγής της σταφίδας ήταν αυτή της Αγγλίας ⁷⁷, μέσω των λιμανιών του Λονδίνου, του Liverpool και του Falmouth ⁷⁸, αλλά και της Γαλλίας, κυρίως κατά τη δεκαετία του 1880 [1878 – 1893] ⁷⁹. Το λιμάνι της Πάτρας καθιερώθηκε ως το πρώτο σταφιδοεξαγωγικό λιμάνι και γενικότερα, ως το πιο ενεργό και πολυσύχναστο εξαγωγικό και εισαγωγικό λιμάνι της χώρας, ανοιχτό προς τη Δύση. ⁸⁰ Στο εμπόριο της σταφίδας στηριζόταν, καθ' όλη τη διάρκεια του 19ου αιώνα, η οικονομία όχι μόνο της Πάτρας, αλλά ολόκληρης της χώρας. ⁸¹ Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο Νίκος Μπακουνάκης:

“Με τη σταφίδα μια σημαντική περιοχή του Ελληνικού Κράτους, που στη δεκαετία του 1870 καταλαμβάνει όλη τη βόρεια και δυτική παραλία της Πελοποννήσου αλλά και τα δύο μεγάλα νησιά των Επτανήσων, τη Ζάκυνθο και την Κεφαλλονιά, εντάσσεται σ’ ένα ευρωπαϊκό οικονομικό πλαίσιο που υπερβαίνει τον παραδοσιακό χώρο της Μεσογείου και έχει ως κέντρο του την Αγγλία.” ⁸²

Η Πάτρα αναδείχθηκε σε “πρωτεύουσα της σταφίδας” ⁸³ και “μητέρα τροφό” του προϋπολογισμού του νεοελληνικού κράτους ⁸⁴. Η πόλη συγκέντρωσε το ενδιαφέρον εμπόρων από διάφορες ελληνικές περιοχές παραγωγής σταφίδας, όπως την Κόρινθο, την

77 Καϊκα – Μαντανικά, Γιώτα, *Πάτρα 1870 – 1900: Η καθημερινή ζωή της Πάτρας στην αυγή της Μπελ Επόκ*, Αχαϊκές Εκδόσεις, Πάτρα, 1998, σελ. 157

78 Μπακουνάκης, Νίκος, *Πάτρα 1828 – 1860: Μια ελληνική πρωτεύουσα στον 19ο αιώνα*, Εκδόσεις Καστανιώτη, Αθήνα, 1995, σελ. 144, 167

79 ό.π., σελ. 151

Ελληνική σταφίδα εξαγόταν επίσης, μέσω του λιμανιού της Πάτρας, στη Γερμανία, την Αυστρία, τη Ρωσία και την Αμερική. Μούλιας, Χρήστος, *Το λιμάνι της σταφίδας: Πάτρα 1828 – 1900*, Περί Τεχνών, Πάτρα, 2000, σελ. 239

80 ό.π., σελ. 79

81 Μέσω του λιμανιού της Πάτρας διεξαγόταν και το εμπόριο των γύρω επαρχιών της Πελοποννήσου και της Στερεάς Ελλάδας, καθώς και των Ιονίων νήσων [Ζακύνθου, Κεφαλονιάς, Ιθάκης και Λευκάδας] και διαβιβάζονταν στο εξωτερικό τα ¼ της παραγωγής σταφίδας της χώρας. Εκτός από τη σταφίδα, εξαγόταν, επίσης, σε μικρότερες ποσότητες βελανίδια, δέρμα, μαλλί, σίκα, σιτάρι, κριθάρι, καλαμπόκι, καπνός, λάδι, τυρί, κουκούλια και κρασί.

Καϊκα – Μαντανικά, Γιώτα, *Πάτρα 1870 – 1900: Η καθημερινή ζωή της Πάτρας στην αυγή της Μπελ Επόκ*, Αχαϊκές Εκδόσεις, Πάτρα, 1998, σελ. 164 &

Μπακουνάκης, Νίκος, *Πάτρα 1828 – 1860: Μια ελληνική πρωτεύουσα στον 19ο αιώνα*, Εκδόσεις Καστανιώτη, Αθήνα, 1995, σελ. 159

82 Μπακουνάκης, Νίκος, *Πάτρα 1828 – 1860: Μια ελληνική πρωτεύουσα στον 19ο αιώνα*, Εκδόσεις Καστανιώτη, Αθήνα, 1995, σελ. 17

83 Συλλογικός τόμος, *Πάτρα: Από την αρχαιότητα έως σήμερα*, Κότινος, Αθήνα, 2005, σελ. ε’

84 Καϊκα – Μαντανικά, Γιώτα, *Πάτρα 1870 – 1900: Η καθημερινή ζωή της Πάτρας στην αυγή της Μπελ Επόκ*, Αχαϊκές Εκδόσεις, Πάτρα, 1998, σελ. 13

Ηλεία, τη Μεσσηνία και την Ήπειρο, αλλά και εμπορικών αντιπροσώπων από την Αγγλία και τη Γερμανία. Ως αποτέλεσμα, σημειώθηκε στην πόλη δημογραφική έκρηξη, καθώς οι κάτοικοί της έφτασαν τις 85.000 στις αρχές του 20ου αιώνα. Παράλληλα, λόγω της πολλά υποσχόμενης οικονομικής ευμάρειας που επικρατούσε, άρχισαν να ιδρύονται στην πόλη οι πρώτες ατμοκίνητες βιομηχανικές μονάδες, όπως αλευρόμυλοι, νηματουργεία και οινοποιεία.⁸⁵ Επίσης, ως υποστηρικτικό εργαλείο αυτής της ακμάζουσας εμπορικής και βιομηχανικής δραστηριότητας, ο σιδηρόδρομος αποτέλεσε, από το 1887, ακόμα ένα νέο στοιχείο της πόλης.⁸⁶ Ωστόσο, η χωροθέτηση των σιδηροδρομικών γραμμών στο παράκτιο μέτωπο κρίνεται, μέχρι και σήμερα, από κάποιους ως απόλυτα ακατάλληλη και θεωρείται βασικός παράγοντας υποβάθμισής του και αποκοπής της πόλης από τη θάλασσα.⁸⁷

Στην κυριαρχία του ρόλου του λιμανιού συνέβαλε, επίσης, το ασθενές οδικό δίκτυο, που συνέδεε την πόλη με τα άλλα εμπορικά κέντρα της χώρας.⁸⁸ Έτσι, η θάλασσα παρέμεινε η βασική δίοδος επικοινωνίας μέχρι το τέλος του 19ου αιώνα.⁸⁹

85 Καΐκα – Μαντανίκα, Γιώτα, *Πάτρα 1870 – 1900: Η καθημερινή ζωή της Πάτρας στην αυγή της Μπελ Επόκ*, Αχαϊκές Εκδόσεις, Πάτρα, 1998, σελ. 13

86 Η πρώτη αμαξοστοιχία έφτασε από την Αθήνα στην Πάτρα στις 9 Δεκεμβρίου 1887. Μούλιας, Χρήστος, *Το λιμάνι της σταφίδας: Πάτρα 1828 – 1900*, Περί Τεχνών, Πάτρα, 2000, σελ. 59

87 Γατοπούλου, Ευγενία, *Πολεοδομία – Υποδομή της πόλης – Αρχιτεκτονική – Μνημεία (19ος – 20ος αιώνας)* στο Συλλογικός τόμος, *Πάτρα: Από την αρχαιότητα έως σήμερα*, Κότινος, Αθήνα, 2005, σελ. 298

88 Μούλιας, Χρήστος, *Το λιμάνι της σταφίδας: Πάτρα 1828 – 1900*, Περί Τεχνών, Πάτρα, 2000, σελ. 61

89 Μπακουνάκης, Νίκος, *Πάτρα 1828 – 1860: Μια ελληνική πρωτεύουσα στον 19ο αιώνα*, Εκδόσεις Καστανιώτη, Αθήνα, 1995, σελ. 42

Την κυρίαρχη παρουσία του εμπορίου στην πόλη και τη μεγάλη σημασία του γι' αυτήν επικύρωσαν 2 ακόμα φαινόμενα. Το πρώτο ήταν η εισαγωγή της διδασκαλίας του Εμπορίου στην εκπαίδευση και η ίδρυση Εμπορικών Σχολών.⁹⁰ Το δεύτερο ήταν η σύσταση Εμπορικών Συλλόγων, που λειτουργούσαν ως μηχανισμοί συσπείρωσης των εμπόρων και προάσπισης των συμφερόντων τους.⁹¹ Στους κοινωνικούς κύκλους της πόλης εντάχθηκε μια νέα, ανερχόμενη τάξη, η εμπορική τάξη. Οι εκπρόσωποι της συγκέντρωσαν πλούτο, ανήλθαν οικονομικά και διεκδικούσαν την κοινωνική και πολιτιστική νομιμοποίησή τους.⁹² Άρθρο της εφημερίδας “Ακρόπολις” περιγράφει, σχετικά με αυτούς:

*“Ο πατρινός έμπορος εις οιανδήποτε τάξιν και αν ανήκει έχει δύο μανίας λίαν τονισμένας. Αγαπά καθ’ υπερβολήν να ζή καλώς, η ευμάρεια δι’ αυτόν εν τω βίω είναι το πρώτιστον πράγμα, η οικονομία και η φειδώ είναι λέξεις άγνωστοι εν τω λεξικώ του...”*⁹³

90 Η διδασκαλία του Εμπορίου εισήχθη στο Βασιλικό Γυμνάσιο των Πατρών, ως ισότιμο με τα υπόλοιπα διδασκόμενα μαθήματα, το 1857. Εκτός από τους μαθητές, το μάθημα είχαν τη δυνατότητα να παρακολουθήσουν κι εξωτερικοί ακροατές.

91 Το 1885 ιδρύθηκε από τον δικηγόρο Ιωάννη Γριμάνη η πρώτη ιδιωτική Εμπορική Σχολή. Έπειτα, το 1888 και το 1893 άρχισαν να λειτουργούν 2 ακόμα ιδιωτικές εσπερινές Εμπορικές Σχολές. Τέλος, το 1901 ιδρύθηκε στην Πάτρα δημόσια Εμπορική Σχολή, που μαζί με την ομώνυμη της Αθήνας, ήταν οι πρώτες δημόσιες Εμπορικές Σχολές που ιδρύθηκαν στην Ελλάδα. Μούλιας, Χρήστος, *Το λιμάνι της σταφίδας: Πάτρα 1828 – 1900*, Περί Τεχνών, Πάτρα, 2000, σελ. 74 – 76

92 Το 1868 συστάθηκε από 37 επιφανείς μεγαλέμπορους της πόλης ο Εμπορικός Σύλλογος “Ερμής”. Ακολούθησε, το 1884, η σύσταση “Εμπορικού και Βιομηχανικού Συλλόγου”. Οι Εμπορικοί Σύλλογοι συνέβαλλαν στην ανάπτυξη μιας κοινής ταυτότητας μεταξύ των εμπόρων και στην ένταξή τους στη δημόσια ζωή της πόλης. ό.π., σελ. 78 – 79

92 ό.π., σελ. 74

93 ό.π., σελ. 198

011 Λιμάνι: ένα "εργοτάξιο της σταφίδας" [π.1925]



01.02.01 Λιμάνι: ένα “εργοτάξιο της σταφίδας”

Το λιμάνι αποτελούσε το πιο ενεργό κέντρο της πόλης κι έναν τόπο συγκέντρωσης κι έντονης κινητικότητας ανθρώπων, εμπορευμάτων και φυσικά, ιστιοφόρων πλοίων και ατμόπλοιων. Είχε μετατραπεί σε ένα είδος εμπορικού εργοταξίου. Το παραλιακό μέτωπο, στο ύψος του λιμανιού, είχε μετατραπεί σε έναν κατεξοχήν επιχειρηματικό χώρο, όπου στεγάζονταν τα γραφεία των σταφιδεμπόρων, τα εργοστάσια σταφίδας και οι σταφιδαποθήκες.⁹⁴ Τρένα, κάρρα, άνθρωποι, ιστιοφόρα, πρόχειρες ξύλινες κατασκευές, βαρέλια, κασέλες, τσουβάλια, ικριώματα κι άλλα “εξαρτήματα” της σταφίδας κυριαρχούσαν, πλέον, στο τοπίο.⁹⁵ “Δάσος τα κατάρτια και τα φουγάρα, βουνά τα κιβώτια με τις σταφίδες.”, περιγράφει ο Αλέκος Μαρασλής.⁹⁶ Παράλληλα, μηνιαίες θαλάσσιες γραμμές συνέδεαν την πόλη με την υπόλοιπη χώρα, καθώς και με την Κεντρική και Δυτική Ευρώπη⁹⁷, μέσω των λιμανιών της Ανκόνας, του Brindisi και της Τεργέστης⁹⁸. Ακολούθει ένα απόσπασμα ενός κειμένου του Ζακυνθινού ιστορικού και συγγραφέα Παναγιώτη Χιώτη⁹⁹, ο οποίος επισκέφθηκε την πόλη μεταξύ 2 – 7 Σεπτεμβρίου του 1883¹⁰⁰. Μέσω αυτού του αποσπάσματος συντίθεται μια απόλυτα περιγραφική εικόνα του παράκτιου μετώπου της πόλης εκείνη την εποχή:

“Στην παραλιαν εγίνετο η στοίβασις της σταφίδος. Ενταύθα από της μιας άκρας έως της άλλης ίσαντο τα τετράποδα ζυγοστάσια. Ετίθεντο πλησίον τα εκατόσταθμα, εκείντο παραπλευρώς τα σταφιδοβαρέλια· ίπποι έχοντες κρεμαμένους εκ του λαιμού κώδωνας κρούοντας έφερον σάκους σταφίδος. Άλλους δε σάκους μετεκόμιζον εκ πλοίων εκφορτωνόντων σταφίδας επαρχιωτικής επί της προκυμιάς. Των απείρων εργατών οι μεν έρριπτον εις τα βαρέλια, οι δε τα εστοίβαζον, οι δε εξύγιζον, και άλλοι έγγραφον το ζυγίασμα. Επί του βαρελίου με χρώμα εσημειούτο σήμα και αριθμός του διαπέμποντος εμπόρου. Εκυλιόντο προς την

94 Μούλιας, Χρήστος, *Το λιμάνι της σταφίδας: Πάτρα 1828 – 1900*, Περί Τεχνών, Πάτρα, 2000, σελ. 193

95 Μπακουνάκης, Νίκος, *Πάτρα: Τότε & τώρα*, Ολκός, Αθήνα, 2005, σελ. 147

96 Μαρασλής, Αλέκος, *Πάτρα 1900*, Εκδοτικός Οργανισμός Λιβάνη, Αθήνα, 2003, σελ. 50

97 Καϊκα – Μαντανίκα, Γιώτα, *Πάτρα 1870 – 1900: Η καθημερινή ζωή της Πάτρας στην αυγή της Μπελ Επόκ*, Αχαϊκές Εκδόσεις, Πάτρα, 1998, σελ. 156

98 Κολοβός, Γεώργιος, *Υποδομές των μεταφορών του Νομού Αχαΐας*, Εκδόσεις Πανεπιστημίου Πατρών, Πάτρα, 2005, σελ. 121
Θαλάσσιες γραμμές συνέδεαν το λιμάνι της Πάτρας με τα λιμάνια της Ζακύνθου και της Κέρκυρας, αλλά και της Τουρκίας, της Μάλτας, της Ολλανδίας, της Νορβηγίας, της Σουηδίας και της Δανίας.
Μπακουνάκης, Νίκος, *Πάτρα 1828 – 1860: Μια ελληνική πρωτεύουσα στον 19ο αιώνα*, Εκδόσεις Καστανιώτη, Αθήνα, 1995, σελ. 145, 167

99 Εγκυκλοπαίδεια Πάπυρος Larousse Britannica, τόμος 52, Εκδοτικός Οργανισμός Πάπυρος, Αθήνα, 2007, σελ. 530

100 Καϊκα – Μαντανίκα, Γιώτα, *Ιστορική Αναφορά στο Χαρτών Μνήμες: Πάτρα 1831 – 1943*, Δήμος Πατρέων, 2014, σελ. 165

προκυμαίαν τα βαρέλια, ερρίπτοντο εις μεγάλην μαώναν, και αυτήν ερυμούλκει ατμακάτιον εις το φορτώνον ατμόπλοιον. Υπέρ τα 4 εμέτρησα ατμόπλοια φορτωνόμενα συγχρόνως· άλλα υπέρ τα 6 ελλιμενίζοντο περιμένοντα φόρτωσιν. Αλλ' εις την εργασίαν ταύτην διεκρίνετο απειροκαλλία τις και θόρυβος των εργαζομένων. Μοι εκακοφάνη δε ότι ήσαν οι πλείονες εκ των νήσων μας. Με εξίπασαν αι μεγάλοι σταφιδοθήκαι των μεγαλεμπόρων. Διαιρούνται αυταί εις τμήματα, ένθα κατά ποιότητα τίθεται η σταφίς διακρινομένη εις βρεγμένην, άβροχον, λεπτήν, χονδρήν. Διά κλίμακος περιφερούς των τμημάτων και δια ξυλίνων κατωφερειών ερρίπτετο η σταφίς εις τον προσήκοντα χώρον της ποιότητος”¹⁰¹

Επίσης, ο Αλέκος Μαρασλής περιγράφει:

“Στην εποχή αυτή, που είναι κάθε μέρα και γιορτή, γιορτή του εργάτη που φορτώνει με χαρά το εμπόρευμα και γλεντάει με κρασί και τραγουδι στις ταβέρνες. Είναι η παλιά Πάτρα, η πλούσια Πάτρα που την πλουτίζουν η σταφίδα και το λιμάνι της.”¹⁰²

Άκρως εορταστική ατμόσφαιρα επικρατούσε στο λιμάνι και κατά τον απόπλου του πρώτου πλοίου που μετέφερε σταφίδα στο εξωτερικό, τα λεγόμενα “πριμαρόλια”, στις αρχές κάθε Αυγούστου. Πλήθος κατοίκων της πόλης συγκεντρώνονταν στο λιμάνι για να αποχαιρετίσουν το σημαιοστολισμένο πλοίο, με κανονιοβολισμούς και φωταψίες.¹⁰³ Χαρακτηριστική είναι η αφήγηση του Αλέκου Μαρασλή που ακολουθεί:

“Στα πριμαρόλια όλοι γλεντάνε και μεθούν, χορεύουν και τραγουδάνε μαζί με τα πυροτεχνήματα, τον αφρό και το κύμα της θάλασσας, που στέλνει το χαρούμενο μήνυμα. Το μήνυμα της σταφίδας, που είναι το ζήτημα της ημέρας, σ' όλη τη διάρκεια του χρόνου. Το καθημερινό ζήτημα στις εφημερίδες, στις συζητήσεις στα σαλόνια, στα καφενεία, στα μαγαζιά.”¹⁰⁴

101 Χιώτης, Παναγιώτης, “Διαμονή επί τέσσερας ημέρας εν Πάτραις 2 – 7 Σεπτεμβρίου 1883”, Κυψέλη σύγγραμμα περιοδικόν Διευθύνοντος Όθωνος Ρέντζου, έτος Α', Φυλλάδιον 1, εν Ζακύνθω τύποις του εκδότου Σ. Καψοκεφάλου, 1884, Φυλλάδιον Α' Ιανουάριος, σελ. 15 - 16

102 Μαρασλής, Αλέκος, Πάτρα 1900, Εκδοτικός Οργανισμός Λιβάνη, Αθήνα, 2003, σελ. 51

103 Μούλιας, Χρήστος, Το λιμάνι της σταφίδας: Πάτρα 1828 – 1900, Περί Τεχνών, Πάτρα, 2000, σελ. 230

104 Μαρασλής, Αλέκος, Πάτρα 1900, Εκδοτικός Οργανισμός Λιβάνη, Αθήνα, 2003, σελ. 50

01.02.02 Σχεδιασμός & Θεμελίωση τεχνητού λιμανιού

Στο μεταξύ, τα λιμενικά έργα συνεχίζονταν, χωρίς, όμως, σχεδιασμό, αλλά σύμφωνα με τις αποφάσεις και κατευθύνσεις των εκάστοτε μηχανικών.¹⁰⁵ Μέχρι την εκπινοή της δεκαετίας του 1860 [1869], το λιμάνι διέθετε 2 μόλους· έναν κύριο στην προέκταση της οδού Αγίου Νικολάου, σχήματος Γ και ξύλινο¹⁰⁶, κι ένα μικρότερο στη θέση της σημερινής προβλήτας της Ιχθυόσκαλας. Είχε, επίσης, διαμορφωθεί και το παραλιακό κρηπίδωμα μεταξύ των 2 μόλων, η λεγόμενη “μεσημβρινή [νότια] αιμασιά”, καθώς κι ένα τμήμα της “αρκτικής [βόρειας] αιμασιάς”, βόρεια του μόλου Αγίου Νικολάου.¹⁰⁷ Με χαρακτηριστική λεπτομέρεια περιγράφονται από τον Χρήστο Μούλια τα έργα κατασκευής του λιμανιού στο απόσπασμα που ακολουθεί:

*“Τα λιμενικά έργα που εκτελέστηκαν μετά το τέλος της δεκαετίας του 1860 χαρακτηρίστηκαν από τον μηχανικό του λιμένος Πατρών στέρα, διότι οι τοίχοι της αποβάθρας εδράσθησαν πάνω σε ένα στρώμα σκυροδέματος ύψους 1 μέτρου και πλάτους 1,90 μέτρων κατά μέσο όρο, το οποίο τοποθετήθηκε πάνω στα φυσικά πετρώματα που αποτελούσαν το κύριο σώμα του λιμενοβραχίονα. Όσο για το κατάστρωμα, ήταν πλαισιωμένο και από τις δύο πλευρές με λιθόστρωση μέσου πλάτους 3 μέτρων, αποτελείτο από ένα στρώμα σπασμένες πέτρες πάχους 0,50 μέτρων, που εδράζετο σε λιθοδομή του ίδιου πάχους, η οποία κάλυπτε το επάνω μέρος των πετρωμάτων”*¹⁰⁸

Ωστόσο, λόγω του μικρού βάθους του λιμανιού, τα μεγαλύτερα ιστιοφόρα εμποδίζονταν να προσεγγίσουν και πλεύριζαν σε αυτοσχέδιες ξύλινες εξέδρες, που έστηναν πρόχειρα οι σταφιδέμποροι, προκειμένου να φορτώσουν ή να ξεφορτώσουν.¹⁰⁹ Ως αποτέλεσμα ενός ελλιπή κι αποσπασματικού σχεδιασμού¹¹⁰, οι υποδομές φαίνεται να ήταν τόσο υποτυπώδεις, που έκθεση της εφορευτικής επιτροπής του λιμανιού το 1872 χαρακτήριζε την πόλη αλίμενη ακόμα.¹¹¹ Το ζήτημα του λιμανιού ήταν από τα πλέον προσφιλή θέματα του τοπικού τύπου τις τελευταίες δεκαετίες του 19ου αιώνα και οτιδήποτε σχετιζόταν με αυτό ήταν πάντα αντικείμενο

105 Καϊκα – Μαντανίκα, Γιώτα, *Ιστορική Αναφορά στο Χαρτών Μνήμες: Πάτρα 1831 – 1943*, Δήμος Πατρέων, 2014, σελ. 167
106 ό.π.

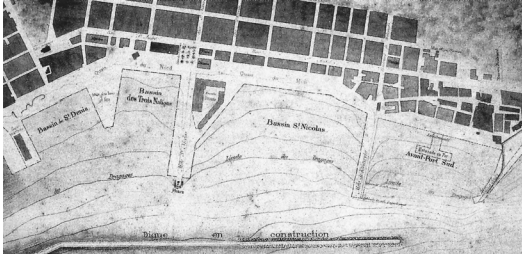
107 Μούλιας, Χρήστος, *Το λιμάνι της σταφίδας: Πάτρα 1828 – 1900*, Περί Τεχνών, Πάτρα, 2000, σελ. 51

108 ό.π.

109 ό.π.

110 ό.π., σελ. 52

111 Καϊκα – Μαντανίκα, Γιώτα, *Ιστορική Αναφορά στο Χαρτών Μνήμες: Πάτρα 1831 – 1943*, Δήμος Πατρέων, 2014, σελ. 167



012 Το σχέδιο των λιμενικών έργων



Η προβλήτα Αγίου Νικολάου [π. 1890] 013

014 Η προβλήτα Γούναρη



Σχέδιο πόλης του Σπυρίδωνα Τζέτζου [1885] 015



έντονης κριτικής, γεγονός που αντικατόπτριζε την τεράστια σημασία του για την τοπική, κι όχι μόνο, οικονομία.¹¹²

Η ζωτική σημασία του λιμανιού για την πόλη και η αυξανόμενη εμπορική κίνησή του¹¹³, σε συνδυασμό με την ανεπάρκεια των λιμενικών υποδομών, καθιστούσαν επιτακτική τη βελτίωσή τους, μέσω, πλέον, ενός μελετημένου σχεδιασμού. Έτσι, ύστερα από αίτηση της λιμενικής επιτροπής, η μελέτη ανατέθηκε από τη δημοτική αρχή στο Γάλλο μηχανικό N. Pascal¹¹⁴ κι εκπονήθηκε το 1872. Η εκτέλεση του έργου ανατέθηκε στο Γάλλο μηχανικό Pierre Magnac¹¹⁵ το 1880¹¹⁶. Η μελέτη περιλάμβανε, μεταξύ άλλων, τη βάθυνση της λεκάνης του λιμανιού¹¹⁷, που θα επέτρεπε τον ελλιμενισμό των μεγαλύτερων πλοίων, την επιμήκυνση και διαπλάτυνση της προβλήτας Αγίου Νικολάου, την κατασκευή πέτρινου φάρου στην άκρη της¹¹⁸, την κατασκευή νέας προβλήτας [προβλήτας Καλαβρύτων] μεταξύ των 2 υφιστάμενων, προβλήτας Γούναρη σήμερα, την επίστρωση των παραλιακών κρηπίδωμάτων μεταξύ των προβλητών, καθώς και την κατασκευή κυματοθραύστη.¹¹⁹

Τα έργα, τα οποία ουσιαστικά θεμελίωσαν το τεχνητό λιμάνι της πόλης, ξεκίνησαν το 1881 και παραδόθηκαν το 1894.¹²⁰ Τότε, η προβλήτα Αγίου Νικολάου κι ο κυματοθραύστης απέκτησαν τη μορφή που διατηρούν μέχρι σήμερα.¹²¹
Μάλιστα, σε σχέδιο της πόλης που εκπονήθηκε από το μηχανικό Σπυρίδωνα Τζέτζο το 1885

112 Μούλιας, Χρήστος, *Το λιμάνι της σταφίδας: Πάτρα 1828 – 1900*, Περί Τεχνών, Πάτρα, 2000, σελ. 52

113 Ενδεικτικά, το 1871 κατέπλευσαν και απέπλευσαν από το λιμάνι της Πάτρας 5.161 ιστιοφόρα πλοία και ατμόπλοια, ενώ τα εμπορεύματα που διακινήθηκαν έφτασαν τους 60.000 τόνους περίπου.
ό.π.

114 Ο N. Pascal [N. Πασκάλ] ήταν αρχιμηχανικός γεφυρών και οδοστρωμάτων και διευθυντής των λιμενικών έργων της Μασσαλίας.
ό.π.

115 Ο Pierre Magnac [Πιέρ Μανιάκ], εργολάβος δημόσιων έργων, ανέλαβε την εκτέλεση των λιμενικών έργων σε συνεργασία με την "Compagnie Générale des Travaux Publics et Particuliers" του Παρισιού.

Μούλιας, Χρήστος, *Το λιμάνι της σταφίδας: Πάτρα 1828 – 1900*, Περί Τεχνών, Πάτρα, 2000, σελ. 53

116 Μπακουνάκης, Νίκος, *Πάτρα 1828 – 1860: Μια ελληνική πρωτεύουσα στον 19ο αιώνα*, Εκδόσεις Καστανιώτη, Αθήνα, 1995, σελ. 42

117 Μούλιας, Χρήστος, *Το λιμάνι της σταφίδας: Πάτρα 1828 – 1900*, Περί Τεχνών, Πάτρα, 2000, σελ. 53

118 Καϊκα – Μαντανίκα, Γιώτα, *Ιστορική Αναφορά στο Χαρτών Μνήμες: Πάτρα 1831 – 1943*, Δήμος Πατρέων, 2014, σελ. 168

119 ό.π., σελ. 167

120 Μούλιας, Χρήστος, *Το λιμάνι της σταφίδας: Πάτρα 1828 – 1900*, Περί Τεχνών, Πάτρα, 2000, σελ. 53, 55

121 Γατοπούλου, Ευγενία, *Πολοδομία – Υποδομή της πόλης – Αρχιτεκτονική – Μνημεία (19ος – 20ος αιώνας)* στο Συλλογικός τόμος, *Πάτρα: Από την αρχαιότητα έως σήμερα*, Κόρινθος, Αθήνα, 2005, σελ. 310

αποτυπώνονται τόσο οι προβλήτες Αγίου Νικολάου [με τη θέση του φάρου] και Καλαβρύτων [Γούναρη], καθώς κι ο μικρότερος μόλος στη θέση της προβλήτας της Ιχθυόσκαλας σήμερα, όσο κι ο κυματοθραύστης.¹²²

Επίσης, ταυτόχρονα με την υλοποίηση των λιμενικών έργων, επιχωματώθηκε κι αποξηράνθηκε ένα μέρος των ελών του παράκτιου μετώπου της πόλης, όπως ενός στο ύψος του Αγίου Ανδρέα κι ενός στο ύψος της πλατείας Τριών Συμμάχων, κοντά στην προβλήτα Αγίου Νικολάου.¹²³

122 Χαρτών Μνήμες: Πάτρα 1831 – 1943, Δήμος Πατρέων, 2014, σελ. 50 – 51

123 Καϊκά – Μαντανίκα, Γιώτα, *Ιστορική Αναφορά στο Χαρτών Μνήμες: Πάτρα 1831 – 1943*, Δήμος Πατρέων, 2014, σελ.152

016 Η προβλήτα Αγίου Νικολάου



Η περιοχή του Αγίου Ανδρέα 017



01.02.03 Περίπατος στο λιμάνι: ο συνηθέστερος των κατοίκων

Σύμφωνα με μαρτυρίες κι αναφορές της εποχής, ο περίπατος στο λιμάνι, και ιδιαίτερα προς το φάρο της προβλήτας Αγίου Νικολάου, αποτελούσε τη συνηθέστερη επιλογή των κατοίκων της πόλης, αν όχι τη μοναδική. Το υπόλοιπο παράκτιο μέτωπο παρέμενε ακόμα αδιαμόρφωτο και υποβαθμισμένο.¹²⁴ Ωστόσο, περιοχές βόρεια και νότια του λιμανιού επιλέγονταν τόσο από τους κατοίκους για τα θαλάσσια μπάνια τους, όσο κι από εύπορους αστούς κι εμπόρους για την ανέγερση εξοχικών επαύλεων.¹²⁵ Η φιλόλογος και ιστορικός Γιώτα Καΐκα – Μαντανίκα αναφέρει χαρακτηριστικά:

“Κοιτάζοντας κάρτες της παλιάς Πάτρας, δηλαδή της νεοκλασικής Πάτρας, βρίσκουμε και μία όπου κυρίες με τα κρινολίνα τους και κύριοι με ανάλογο ένδυμα κάνουν τη βόλτα τους στον μόλο, φτάνοντας μέχρι τον φάρο.”¹²⁶

Αντίστοιχες εικόνες μεταδίδει κι ο Μιχαήλ Μητσάκης, ο οποίος επισκέφτηκε την Πάτρα το 1896, στο διήγημά του “Αυτόχειρ”¹²⁷:

“...ήτον ήδη σχεδόν σούρπα, και για τούτο, συναντήσας μετ' ολίγον και τον φίλον μου Λεωνίδα Κανελλόπουλον, καγκελλάριον του τουρκικού προξενείου εν τη πόλει και λαογράφον εις τας ώρας του, τον επήρ' από το μπράτσο, και ετράβηξα μαζί του για τον μώλο, όπου ο συνηθέστερος πατρινός περίπατος.

...Εις τον μώλο τέσσερες πέντε συντροφιάς έφερναν βόλτες, δεμένα εις τα εκατέρωθεν κανόνια τα μπηγμένα εις την γην με τα χονδρά των παλαμάρια δέκα είκοσι καράβια εσιγοκινούντο, ανατείνοντα λόγχας των ιστών των προς τον καθαρών αποπάνω ουρανόν, ένα βαπόρι, υπερύψηλον, πλατύ, μακρύ ωρθώνετο, κατάμαυρος όγκος, εις την άκρη, δροσερός εφυσούσε ο αέρας από τη στεριά, ήσυχη εξηπλώνετο η θάλασσα, και μόνον εις τα πλάγια των πετρών εγλυκοσβύνετο του κύματος το αδιάκοπο τραγούδι.

...Και αφού εκάμαμε και εμείς μερικές γύρες, όταν το αιχμηρόν φανάρι που φρουρεί

¹²⁴ Κοκοβίκας, Κώστας, *Η Πάτρα και το λιμάνι της: 1828 – 1945*, Λιμενικό Ταμείο Πατρών, Πάτρα, 2001, σελ. 37

¹²⁵ Λύρας, Γιάννης, *Για να γνωρίσουμε την Πάτρα διαχρονικά με το φωτογραφικό υλικό του Γιάννη Δ. Λύρα*, lygas.blogspot.gr, 1 Ιουλίου 2012, προσπελάστηκε 6 Μαρτίου 2015

¹²⁶ Καΐκα – Μαντανίκα, Γιώτα, *Ιστορική Αναφορά στο Χαρτών Μνήμες: Πάτρα 1831 – 1943*, Δήμος Πατρέων, 2014, σελ. 167

¹²⁷ ό.π., σελ. 168

ως μιναρές το τέρμα του βραχίονος έρριξε την ακτίνα του λευκού φωτός του επ' αυτού, εχωρισθήκαμεν, καθ' ένας αντιθέτως, ο μεν προς το σπητάκι του, ο δε, εγώ τουτέστι, προς το ξενοδοχείον..."¹²⁸

01.02.04 Άδειο λιμάνι. Ανενεργή πόλη.

Βέβαια, όπως έχει αποδείξει κατ' επανάληψη η ιστορία, η ακμή είναι μία παροδική κατάσταση. Για την πόλη της Πάτρας, η κατάσταση αυτή διήρκησε έως το τέλος του 19ου αιώνα. 2 ήταν οι καθοριστικοί – εξωτερικοί – παράγοντες, που ώθησαν την πόλη στην παρακμή. Ο πρώτος ήταν η διάνοιξη του ισθμού της Κορίνθου το 1894 και η επακόλουθη ενεργοποίηση κι ανάπτυξη του λιμανιού του Πειραιά, και ο δεύτερος το ταυτόχρονο ξέσπασμα της διεθνούς σταφιδικής κρίσης, που έπληξε το εμπόριο της σταφίδας.¹²⁹ Η σταφίδα, λοιπόν, δεν ήταν μόνο ο κυριότερος παράγοντας ακμής της πόλης, αλλά και η βασικότερη αιτία παρακμής της.¹³⁰ Οι σταφιδέμποροι που είχαν εγκατασταθεί στην πόλη, την εγκατέλειψαν.¹³¹ Οι σταφιδεμπορικοί οίκοι χρεωκόπησαν.¹³² Το λιμάνι της σχεδόν απενεργοποιήθηκε. Το ίδιο και η πόλη. Όπως εύστοχα σχολιάζει ο συγγραφέας Βασίλης Λαδάς, "η πόλη μοιάζει να άδειασε μετά την ακμή του εμπορίου της σταφίδας".¹³³ Για άλλη μια φορά, επιβεβαιώθηκε η καθοριστική σημασία της θάλασσας και του λιμανιού για την πόλη.

128 Κοκοβίκας, Κώστας, *Η Πάτρα και το λιμάνι της: 1828 – 1945*, Λιμενικό Ταμείο Πατρών, Πάτρα, 2001, σελ. 37

129 Καϊκα – Μαντανίκα, Γιώτα, *Ιστορική Αναφορά στο Χαρτών Μνήμες: Πάτρα 1831 – 1943*, Δήμος Πατρέων, 2014, σελ. 175

130 Μούλιας, Χρήστος, *Το λιμάνι της σταφίδας: Πάτρα 1828 – 1900*, Περί Τεχνών, Πάτρα, 2000, σελ. 7

131 Λαδάς, Βασίλης, *Η πόλη & ο μύθος: Αφηγήματα για την Πάτρα*, ΔΕΠΑΠ – Δήμος Πατρέων, Πάτρα, 2002, σελ. 18

132 Μούλιας, Χρήστος, *Το λιμάνι της σταφίδας: Πάτρα 1828 – 1900*, Περί Τεχνών, Πάτρα, 2000, σελ. 254

133 Λαδάς, Βασίλης, *Η πόλη & ο μύθος: Αφηγήματα για την Πάτρα*, ΔΕΠΑΠ – Δήμος Πατρέων, Πάτρα, 2002, σελ. 19

01.03 1900 – 1949 | Το λιμάνι ως πύλη της μεταναστευτικής εξόδου προς τη Δύση

Στις αρχές του 20ου αιώνα, το λιμάνι επανενεργοποιήθηκε, καθώς αποτέλεσε την πύλη της μεταναστευτικής εξόδου προς τη δυτική Ευρώπη και κυρίως, την Αμερική. Χιλιάδες ελεύθεροι και υπόδουλοι Έλληνες από διάφορα μέρη της χώρας ¹³⁴, ακόμα και ντόπιοι αγρότες και Άγγλοι σταφιδέμποροι, που είχαν πληγεί από τη σταφιδική κρίση του 1894 ¹³⁵, αλλά και μετανάστες από την Τουρκία, την Αλβανία και τη Βουλγαρία ¹³⁶ επιβιβάζονταν σε ατμόπλοια ¹³⁷ κι αναχωρούσαν για Γενοβα, Λίνορνο, Ναπολί, Παλέρμο, Messina, Ν. Υόρκη ¹³⁸,

134 Καϊκα – Μαντανίκα, Γιώτα, *Ιστορική Αναφορά στο Χαρτών Μνήμες: Πάτρα 1831 – 1943*, Δήμος Πατρέων, 2014, σελ. 177

135 Λαδάς, Βασίλης, *Η πόλη & ο μύθος: Αφηγήματα για την Πάτρα*, ΔΕΠΑΠ – Δήμος Πατρέων, Πάτρα, 2002, σελ. 18

136 Καϊκα – Μαντανίκα, Γιώτα, *Ιστορική Αναφορά στο Χαρτών Μνήμες: Πάτρα 1831 – 1943*, Δήμος Πατρέων, 2014, σελ. 177

137 Εφημερίδα *Νεολόγος*, 3 Ιουνίου 1912

138 Καϊκα – Μαντανίκα, Γιώτα, *Ιστορική Αναφορά στο Χαρτών Μνήμες: Πάτρα 1831 – 1943*, Δήμος Πατρέων, 2014, σελ. 178

018 Η προβλήτα Αγίου Νικολάου [π.1925]



019



Buenos Aires ¹³⁹. Η περίοδος του μεταναστευτικού αυτού ρεύματος διήρκησε έως τις αρχές της δεκαετίας του 1920. ¹⁴⁰ Ενδεικτικά, έως τα τέλη του 1911 είχαν μεταναστεύσει περισσότεροι από 220.000 Έλληνες. ¹⁴¹

Η εικόνα του λιμανιού άλλαξε ξανά. Τα κλειστά γραφεία των σταφιδεμπόρων, τα χρεωκοπημένα εργοστάσια σταφίδας και οι άδειες σταφιδαποθήκες έδωσαν τη θέση τους σε πρακτορεία μεταναστεύσεων. Στο λιμάνι στήθηκαν από τις εταιρείες μεταναστεύσεων καταυλισμοί συγκέντρωσης των μεταναστών, όπου πραγματοποιούνταν ιατρικοί έλεγχοι κι εμβολιασμοί, πριν την επιβίβασή τους. Χιλιάδες μετανάστες, συνοδευόμενοι από τους συγγενείς τους, συνωστίζονταν στις αποβάθρες.

Επικρατούσε μια φαινομενικά εορταστική ατμόσφαιρα, με τους ιδιοκτήτες των εστιατορίων, τους εμπόρους και τους πράκτορες να προσπαθούν να προσελκύσουν τους μετανάστες, που, όμως, ερχόταν σε πλήρη αντίθεση με τις σπαρακτικές σκηνές που διαδραματίζονταν τη στιγμή του αποχωρισμού. ¹⁴² Όπως περιγράφει παραστατικά η Γιώτα Καϊκα – Μαντανίκα, το λιμάνι είχε μετατραπεί σε "γέφυρα των στεναγμών". ¹⁴³

139 Εφημερίδα *Νεολόγος*, 3 Ιουνίου 1912

140 Λαδάς, Βασίλης, *Η πόλη & ο μύθος: Αφηγήματα για την Πάτρα*, ΔΕΠΑΠ – Δήμος Πατρέων, Πάτρα, 2002, σελ. 19
Στις αρχές του 1920 οι ΗΠΑ έθεσαν φραγμό στην αθρόα προσέλευση μεταναστών.

Μούλιας, Χρήστος, *Το λιμάνι της σταφίδας: Πάτρα 1828 – 1900*, Περί Τεχνών, Πάτρα, 2000, σελ. 194

141 Μαρασλής, Αλέκος, *Πάτρα 1900*, αυτοέκδοση, Πάτρα, 1978, σελ. 272

142 Μούλιας, Χρήστος, *Το λιμάνι της σταφίδας: Πάτρα 1828 – 1900*, Περί Τεχνών, Πάτρα, 2000, σελ. 193 – 194

143 Καϊκα – Μαντανίκα, Γιώτα, *Ιστορική Αναφορά στο Χαρτών Μνήμες: Πάτρα 1831 – 1943*, Δήμος Πατρέων, 2014, σελ. 178

01.03.01 Τα ασαφή όρια πόλης – λιμανιού

Ωστόσο, την εικόνα του λιμανιού της πόλης δεν συνέθετε μόνο η παροδική παρουσία των μεταναστών και το βαρύ κλίμα του αποχωρισμού. Τόσο η προβλήτα Αγίου Νικολάου, όσο και η προβλήτα Γούναρη παρέμεναν οι δημοφιλέστεροι άξονες περιπάτου και διασκέδασης. ¹⁴⁴ “Εκεί διασταυρώνονταν ματιές, χαμόγελα.”, περιγράφει ο Παναγιώτης Κανελλόπουλος. ¹⁴⁵ Διαβάζουμε στον τύπο της εποχής:

“Από της προσεχούς Κυριακής άρχεται και η λειτουργία της μοναδικής μας Εξέδρας του Μώλου Αγ. Νικολάου. Την έναρξιν της νέας θερινής περιόδου θα εγκαινιάση η μουσική του Παναχαϊκού, ήτις και θα ανακρούση διάφορα εκλεκτά τεμάχια. Εκεί εις το άκρον του βραχίονος παρά την θάλασσαν θα συγκεντρώνονται του λοιπού πάντες και θ’ απολαμβάνωσιν εκτός

¹⁴⁴ Σωτηρόπουλος, Λεωνίδας, *Μαρτυρίες για το λιμάνι των Πατρών πριν το '60*, Αχαϊκές Εκδόσεις, Πάτρα, 1993, σελ. 14

¹⁴⁵ Ο Παναγιώτης Κανελλόπουλος ήταν ακαδημαϊκός και πρώην Πρωθυπουργός. Μαρασής, Αλέκος, *Πάτρα 1900*, Εκδοτικός Οργανισμός Λιβάνη, Αθήνα, 2003, σελ. 38

020 Η προβλήτα Γούναρη [π.1925]

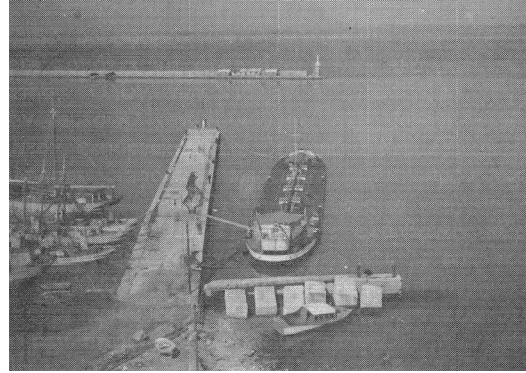


021
Αγώνας υδατοσφαίρισης
στην προβλήτα Αγίου Νικολάου





022



Η προβλήτα Άσιγγος [<1940] 023



Η χωροθέτηση του λιμανιού [<1940] 024

025
Ρυμοτομικό σχέδιο της πόλης [αρχές 20ου αιώνα]



της γλυκιάτης θαλασσίας αύρας, και τα μοναδικά γλυκύσματα και παγωτά των οποίων την κατασκευήν ανέλαβεν ειδικός εξ' Αθηνών τεχνίτης, την δροσεράν Μπύραν και τα διάφορα παγωμένα ποτά.”¹⁴⁶

Στο λιμάνι γίνονταν, επίσης, αθλητικοί αγώνες κολύμβησης και υδατοσφαίρισης, ενώ οι βαρκάδες μέσα στο λιμάνι και μέχρι τον κυματοθραύστη ήταν ιδιαίτερα αγαπητές.¹⁴⁷ Χαρακτηριστικά είναι, εξάλλου, τα παρακάτω λόγια της Αθηνάς Ιακωβίδη:

“Μύριζε θάλασσα το λιμάνι τότε, αρμύρα του πελάγου, και ήταν καθαρό και ήταν δικό μας. Με τα κάρα του, και τους εργάτες του, και τα εμπορεύματά του, ήταν δικό μας, των Πατρινών, να το κολυμπάμε, να το περπατάμε, να το αγναντεύουμε από την Άνω Πόλη, να το δουλεύουμε και να αναπνέμε τον αέρα του που μοσχοβόλαγε αμόλυντος.”¹⁴⁸

01.03.02 Το λιμάνι πριν & μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο

Παράλληλα, η εμπορευματική δραστηριότητα του λιμανιού άρχισε να εντείνεται.¹⁴⁹ Το 1927, όταν πλέον το μεταναστευτικό κύμα είχε παρέλθει, άρχισαν νέα έργα επέκτασης του λιμανιού. Καθ' όλη τη διάρκεια της δεκαετίας του 1930, η παράκτια ζώνη μεταβλήθηκε σε ένα απέραντο πολυάνθρωπο εργοτάξιο, που, όμως, σταμάτησε με την κήρυξη του Β' Παγκόσμιου Πολέμου το 1940.¹⁵⁰ Μέχρι τότε, ωστόσο, είχε ήδη κατασκευαστεί η προβλήτα Άστιγγος¹⁵¹, η οποία αποτυπώνεται και σε ρυμοτομικό σχέδιο της πόλης, που εκπονήθηκε στις αρχές του 20ου αιώνα¹⁵². Κατά τη διάρκεια του Β' Παγκόσμιου Πολέμου το λιμάνι της Πάτρας απενεργοποιήθηκε.¹⁵³

146 Εφημερίδα *Νεολόγος*, 21 Απριλίου 1901

147 Σωτηρόπουλος, Λεωνίδας, *Μαρτυρίες για το λιμάνι των Πατρών πριν το '60*, Αχαϊκές Εκδόσεις, Πάτρα, 1993, σελ. 14

148 Μαρτυρία της συγγραφέως Αθηνάς Ιακωβίδη στο ό.π., σελ. 156

149 ό.π., σελ. 8

150 www.patrasport.gr, προσπελάστηκε 27 Φεβρουαρίου 2015

151 Καϊκα – Μαντανίκα, Γιώτα, *Ιστορική Αναφορά στο Χαρτών Μνήμες: Πάτρα 1831 – 1943*, Δήμος Πατρέων, 2014, σελ. 167

152 Μαρασλής, Αλέκος, *Πάτρα 1900*, Εκδοτικός Οργανισμός Λιβάνη, Αθήνα, 2003, σελ. 58

153 Μαρτυρία του έμπορου Ανδρέα Παπανδρέου στο Σωτηρόπουλος, Λεωνίδας, *Μαρτυρίες για το λιμάνι των Πατρών πριν το '60*, Αχαϊκές Εκδόσεις, Πάτρα, 1993, σελ. 132

Ωστόσο, έπειτα από την απελευθέρωση, από τα τέλη του Οκτωβρίου του 1944 άρχισαν να καταπλέουν στο λιμάνι φορτηγά πλοία των Συμμάχων, που μετέφεραν εφόδια πρώτης ανάγκης στον εξαθλιωμένο ελληνικό λαό, όπως τρόφιμα, φάρμακα και ρούχα.¹⁵⁴ Η ιστορία επαναλήφθηκε. Όπως και στην απελευθέρωση της πόλης το 1828, έτσι και τότε το λιμάνι διαδραμάτισε καθοριστικό ρόλο στην ανάκαμψη των κατοίκων της Πάτρας, κι όχι μόνο. Στο μεταξύ, τα λιμενικά έργα συνεχίστηκαν και μάλιστα, εκείνη την περίοδο χρονολογείται η τοποθέτηση των περίφημων κιγκλιδωμάτων καθ' όλο το μήκος του λιμανιού. Μέχρι τότε, όπως περιγράφει ο Ανδρέας Σπυρόπουλος, στέλεχος ναυτιλιακού γραφείου, "...ήταν ελευθέρα η προσπέλασις από τον δρόμο προς την θάλασσα."¹⁵⁵

Το λιμάνι της Πάτρας ναι μεν επανενεργοποιήθηκε, η σχέση του, ωστόσο, με την πόλη κλονίστηκε. Η πόλη αποτελούσε πλέον ένα σημείο εξόδου, έναν ενδιάμεσο σταθμό για τους μετανάστες, οι περισσότεροι από τους οποίους παρέμεναν εκεί μόνο 2 – 3 ημέρες μέχρι να αναχωρήσουν¹⁵⁶, αδιαφορώντας γι' αυτήν. Ο συγγραφέας Κώστας Ουράνης, ο οποίος έφτασε στην Πάτρα την περίοδο του μεσοπολέμου, ομολόγησε πως η Πάτρα τού θύμιζε πόλη από την οποία έπρεπε κανείς να φύγει γρήγορα με το πλοίο.¹⁵⁷ Ο Βασίλης Λαδάς επιβεβαιώνει: "Το 1953 το όνειρο είχε καταρρεύσει. Η Πάτρα ήταν πια μεγάλη επαρχία. Είχε περάσει η ξενιοσιά της οικονομικής ακμής."¹⁵⁸

154 Μαρτυρία του χρηματιστή Νόντα Παππά στο Σωτηρόπουλος, Λεωνίδας, *Μαρτυρίες για το λιμάνι των Πατρών πριν το '60*, Αχαϊκές Εκδόσεις, Πάτρα, 1993, σελ. 112

155 Μαρτυρία του στέλεχους ναυτιλιακού γραφείου Ανδρέα Σπυρόπουλου στο ό.π., σελ. 65

156 Καϊκα – Μαντανίκα, Γιώτα, *Ιστορική Αναφορά στο Χαρτών Μνήμες: Πάτρα 1831 – 1943*, Δήμος Πατρέων, 2014, σελ. 178

157 Λαδάς, Βασίλης, *Η πόλη & ο μύθος: Αφηγήματα για την Πάτρα*, ΔΕΠΑΠ – Δήμος Πατρέων, Πάτρα, 2002, σελ. 25

158 ό.π., σελ. 57

01.04 1950 – 1999 | Η κλονισμένη σχέση λιμανιού – πόλης

Μετά τη λήξη του Β' Παγκόσμιου Πολέμου και καθ' όλη τη διάρκεια του 20ου αιώνα, το λιμάνι της Πάτρας αποτελούσε ένα από τα μεγαλύτερα εμπορικά και τουριστικά λιμάνια της χώρας. Το 1960, η οποία θεωρείται χρονολογία – ορόσημο, δρομολογήθηκε το πρώτο οχηματαγωγό πλοίο [ferry – boat] στη γραμμή Ελλάδας – Ιταλίας.¹⁵⁹ Έκτοτε, και κυρίως από τη δεκαετία του 1970, η συγκέντρωση τουριστών στο λιμάνι κορυφώθηκε.¹⁶⁰ Ενδεικτικά, κατά τα μέσα της δεκαετίας του 1990, ο αριθμός των επιβατών που αφορούσε αποκλειστικά στη σύνδεση με την Ιταλία, προσέγγιζε ετήσια το 1.000.000.¹⁶¹ Λόγω της έντονης τουριστικής κινητικότητας, στο παράκτιο μέτωπο της πόλης κυριαρχούσαν, πλέον, τα ναυτικά πρακτορεία, καταστήματα πώλησης αναμνηστικών ειδών κι αναψυκτήρια με πρόχειρο φαγητό, διαρκώς γεμάτα με

159 Κολαβός, Γεώργιος, *Υποδομές των μεταφορών του Νομού Αχαΐας*, Εκδόσεις Πανεπιστημίου Πατρών, Πάτρα, 2005, σελ. 123

160 Λαδάς, Βασίλης, *Η πόλη & ο μύθος: Αφηγήματα για την Πάτρα*, ΔΕΠΑΠ – Δήμος Πατρέων, Πάτρα, 2002, σελ. 19

161 Βρεπτός, Λάμπρος, *Πάτρα: Οδηγός Πληροφόρησης*, Αχαϊκές Εκδόσεις, Πάτρα, 1998, σελ. 158



τουρίστες.¹⁶²

Η κλονισμένη – από τα τέλη του 19ου αιώνα – σχέση του λιμανιού με την πόλη δεν αποκαταστάθηκε. Η πόλη παρέμεινε αποστασιοποιημένη από το λιμάνι της και τη θάλασσα. Όπως και κατά την περίοδο της μετανάστευσης στις αρχές του 20ου αιώνα, η πόλη εξακολούθησε να αποτελεί απλά ένα σημείο εισόδου κι εξόδου, έναν ενδιάμεσο, μεταβατικό σταθμό. Όσο αδιάφορη ήταν για τους μετανάστες, τόσο ήταν και για τους τουρίστες, οι οποίοι είτε παρέμεναν στην πόλη μόνο και μόνο αναμένοντας να αποπλεύσει το καράβι τους, είτε, ως αφιχθέντες, έσπευδαν να φύγουν από αυτήν, συνεχίζοντας το ταξίδι τους. Όπως σημειώνει χαρακτηριστικά ο Βασίλης Λαδάς: "...η πόλη δεν έκρυβε κανένα μυστήριο γι' αυτούς, κανένα θέληματρο, κανένα ρίσκο."¹⁶³

Στο μεταξύ, τα έργα επέκτασης του λιμανιού συνεχίστηκαν κι ολοκληρώθηκαν. Βόρεια της προβλήτας Άστιγγος κατασκευάστηκε μία ακόμα προβλήτα, η προβλήτα της Γλυφάδας, και το λιμάνι απέκτησε την τελική του μορφή, την οποία διατηρεί μέχρι σήμερα. Διέθετε 4 λιμενολεκάνες, 7 πύλες και οριοθετούνταν μεταξύ της προβλήτας της Γλυφάδας βόρεια και της προβλήτας της Ιχθυόσκαλας νότια. Μεταξύ αυτών των προβλητών παρεμβάλλονται 3 ενδιάμεσες προβλήτες, [από τα βόρεια προς τα νότια] οι Άστιγγος, Αγίου Νικολάου και Γούναρη. Η νοτιότερη λιμενολεκάνη εξυπηρετούσε [κι εξυπηρετεί μέχρι σήμερα] αλιευτικά, κυρίως, σκάφη, ενώ οι υπόλοιπες 3 προορίζονταν για τα εμπορικά και επιβατικά πλοία.¹⁶⁴ Βόρεια της προβλήτας της Γλυφάδας είναι χωροθετημένη μαρίνα, με δυνατότητα ελλιμενισμού 450 τουριστικών, κυρίως, σκαφών.¹⁶⁵

¹⁶² Μαρτυρία του Πλοίαρχου Εμπορικού Ναυτικού Κώστα Παπαδόπουλου στο Σωτηρόπουλος, Λεωνίδας, *Μαρτυρίες για το λιμάνι των Πατρών πριν το '60*, Αχαϊκές Εκδόσεις, Πάτρα, 1993, σελ. 119 – 120

¹⁶³ Λαδάς, Βασίλης, *Η πόλη & ο μύθος: Αφηγήματα για την Πάτρα*, ΔΕΠΑΠ – Δήμος Πατρέων, Πάτρα, 2002, σελ. 21

¹⁶⁴ Βρεπτός, Λάμπρος, *Πάτρα: Οδηγός Πληροφόρησης*, Αχαϊκές Εκδόσεις, Πάτρα, 1998, σελ. 158

¹⁶⁵ www.patrasport.gr, προσπελάστηκε 27 Δεκεμβρίου 2014

01.04.01 Μια “πλατεία στη μέση της θάλασσας”. Ένας σταθμός ονείρων.

Ο περίπατος στο λιμάνι εξακολουθούσε να μονοπωλεί το ενδιαφέρον των κατοίκων της πόλης. Ο Βασίλης Λαδάς περιγράφει χαρακτηριστικά, αναφερόμενος στις δεκαετίες του 1950 και 1960: “Έτσι κατέβαιναν οι Πατρινοί, όταν ήμουν παιδί, στον Μόλο της Αγίου Νικολάου, τις Κυριακές για να ανασάνουν.”¹⁶⁶ Μάλιστα, ο πέτρινος φάρος στην άκρη της προβλήτας Αγίου Νικολάου αποτελούσε όχι μόνο σήμα κατατεθέν – τοπόσημο της πόλης, αλλά και σημείο συγκέντρωσης κι αναφοράς πολλών δραστηριοτήτων¹⁶⁷, μια “πλατεία εν μέση θαλάσση”, όπως έγραφε ο τύπος της εποχής. Εκεί λειτούργησαν κατά καιρούς καφενείο, κινηματογράφος, θέατρο κι ο φάρος έγινε ο τόπος της μπύρας, του ούζου, των “κοντσέρτων”, της μουσικής, του τραγουδιού, των ταχυδακτυλουργών. Ήταν το τέλος ή καλύτερα ο προορισμός μιας μεγάλης βόλτας που άρχιζε από την οδό Αγίου Νικολάου, στο

¹⁶⁶ Λαδάς, Βασίλης, *Η πόλη & ο μύθος: Αφηγήματα για την Πάτρα*, ΔΕΠΑΠ – Δήμος Πατρέων, Πάτρα, 2002, σελ. 22

¹⁶⁷ Μολόχας, Νίκος, *Ο φάρος της Πάτρας*, Εκδόσεις Συλλογές, Αθήνα, 1997, σελ. 5

028 Μια “πλατεία στη μέση της θάλασσας”



029

Ο φάρος της προβλήτας Αγίου Νικολάου [π.1935]



ύψος της οδού Μαιζώνος, και συνεχιζόταν μέσα στη θάλασσα, κατά μήκος του μόλου.¹⁶⁸ Ο Νίκος Μολόχας περιγράφει: "Ραντεβού, βόλτα στον φάρο, άποψη από τον φάρο, ψάρεμα στον φάρο, στο βάθος, δεξιά αριστερά του φάρου, ξεκινάμε και τελειώνουμε στον φάρο. Αλλά και Θεοφάνια, μουσικές βραδιές, κολυμβητικοί αγώνες και πόλο, καθάρισμα των διχτυών, κάψιμο του Καρνάβαλου κ.ά., όλα στον φάρο."¹⁶⁹ Το 1972 κατεδαφίστηκε, το 1999, ωστόσο, αποφασίστηκε από το Λιμενικό Ταμείο της πόλης η κατασκευή ομοιώματός του στην προβλήτα της Ιχθυόσκαλας.¹⁷⁰ Βέβαια, όπως αφηγείται ο Βασίλης Λαδάς, "Το λιμάνι δεν ήταν μόνο σταθμός για ταξιδιώτες και εξαγωγές εμπορευμάτων αλλά και σταθμός ονείρων. Στον φάρο του μόλου οι νέοι μας ονειρεύονταν να φύγουν από την πόλη για τα μυητικά τους ταξίδια. Και να ξαναγυρίσουν κάποτε, σοφοί και πλήρεις."¹⁷¹

168 Μπακουνάκης, Νίκος, *Πάτρα: Τότε & τώρα*, Ολκός, Αθήνα, 2005, σελ. 145

169 Μολόχας, Νίκος, *Ο φάρος της Πάτρας*, Εκδόσεις Συλλογές, Αθήνα, 1997, σελ. 5

170 Καϊκα – Μαντανίκα, Γιώτα, *Ιστορική Αναφορά στο Χαρτών Μνήμες: Πάτρα 1831 – 1943*, Δήμος Πατρέων, 2014, σελ. 168

171 Λαδάς, Βασίλης, *Η πόλη & ο μύθος: Αφηγήματα για την Πάτρα*, ΔΕΠΑΠ – Δήμος Πατρέων, Πάτρα, 2002, σελ. 23

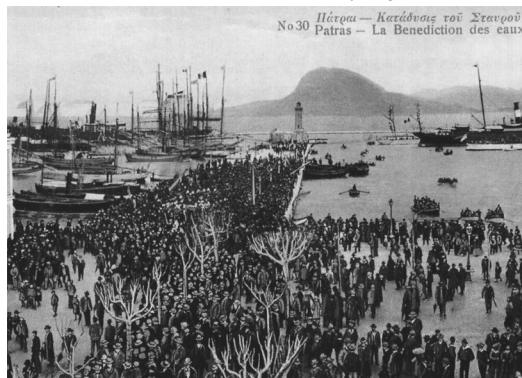
030

Απλώμα διχτυών στην προβλήτα Αγίου Νικολάου
[π.1950]



031

Κατάδυση του Σταυρού τη μέρα των Θεοφανείων
στην προβλήτα Αγίου Νικολάου
[αρχές 20ου αιώνα]



01.04.02 Ανεπαρκές & προβληματικό λιμάνι

Στις αρχές της δεκαετίας του 1990 σημειώθηκε υπερκορεσμός του λιμανιού της Πάτρας¹⁷², ενώ παράλληλα, τόσο η επιβατική, όσο και η εμπορευματική κίνησή του εμφάνισαν μακροπρόθεσμη αυξητική τάση¹⁷³. Οι υποδομές του λιμανιού κρίθηκαν ανεπαρκείς κι άρχισε να γίνεται λόγος για το έντονο πρόβλημα της αποκοπής του κεντρικού τμήματος της πόλης από το θαλάσσιο περιβάλλον του.¹⁷⁴

Έτσι, το 1997 ξεκίνησαν τα έργα κατασκευής νέου λιμανιού¹⁷⁵, νότια του υφιστάμενου. Αρχικός προγραμματισμός ήταν τα 2 λιμάνια της πόλης να λειτουργούν παράλληλα έτσι, ώστε το νέο λιμάνι να λειτουργήσει υποστηρικτικά και να αποφορτίσει το υφιστάμενο.¹⁷⁶

172 Κολοβός, Γεώργιος, *Υποδομές των μεταφορών του Νομού Αχαΐας*, Εκδόσεις Πανεπιστημίου Πατρών, Πάτρα, 2005, σελ. 123

173 Μηλιώνης, Νίκος, Παππάς, Βασίλης, Σαρδελιάνος, Δημήτρης, *Καταγραφή υφιστάμενης κατάστασης προβλημάτων Λιμανιού Πάτρας – Διερεύνηση άμεσων λύσεων*, Τ.Ε.Ε. Τμ. Δυτικής Ελλάδας, Πάτρα, 1989, σελ. 11

174 ό.π.

175 Κολοβός, Γεώργιος, *Υποδομές των μεταφορών του Νομού Αχαΐας*, Εκδόσεις Πανεπιστημίου Πατρών, Πάτρα, 2005, σελ. 125

176 ό.π.



Η χωροθέτηση του λιμανιού [2011+] **032**

01.05 2000 + | Το νέο λιμάνι, η διεκδίκηση και η απόδοση του παλιού στην πόλη

Στην ανατολή του 21ου αιώνα [2001], το λιμάνι της Πάτρας περιήλθε από το Λιμενικό Ταμείο στη διαχείριση της ανώνυμης εταιρείας ΟΛΠΑ [Οργανισμός Λιμένος Πατρών] Α.Ε.¹⁷⁷, αποτελώντας το 3ο μεγαλύτερο της χώρας κι ένα από τα μεγαλύτερα της Μεσογείου.¹⁷⁸ Ενδεικτικά, το 2003, μέσω του λιμανιού της Πάτρας διακινήθηκαν περισσότεροι από 1.250.000 επιβάτες.¹⁷⁹

Τον Ιούλιο του 2011 ξεκίνησε η λειτουργία του νέου [νότιου] λιμανιού της πόλης, η θέση του οποίου οριοθετείται μεταξύ των εκβολών του χειμαρρου Διακονιάρη βόρεια και των εκβολών του ποταμού Γλαύκου νότια. Το νέο λιμάνι αποτελεί ένα από τα πιο σύγχρονα της Μεσογείου και, έχοντας, τελικά, απορροφήσει όλη την κίνηση του παλιού [βόρειου] λιμανιού, συγκεντρώνει περίπου τη μισή επιβατική κίνηση εξωτερικού όλης της χώρας, παρέχοντας τακτικά δρομολόγια από και προς Σάμη [Κεφαλονιά], Ηγουμενίτσα, Κέρκυρα, Brindisi, Bari, Ανκόνα και Βενετία.¹⁸⁰

Η απορρόφηση όλης της εμπορικής κι επιβατικής κίνησης από το νέο λιμάνι απενεργοποίησε το παλιό, με εξαίρεση του τμήματος μεταξύ των προβλητών Γούναρη και της Ιχθυόσκαλας, το οποίο εξακολουθεί να χρησιμοποιείται μέχρι σήμερα από αλιευτικά σκάφη. Επιπλέον, το τμήμα μεταξύ των προβλητών της Γλυφάδας και Αγίου Νικολάου σχεδιάζεται να λειτουργήσει συμπληρωματικά στο νέο λιμάνι, αν η κίνησή του αυξηθεί,¹⁸¹ που, όμως, δεν αναμένεται να συμβεί νωρίτερα από το 2030¹⁸². Κατά συνέπεια, η, έστω και προσωρινή, απενεργοποίηση του παλιού λιμανιού αποτέλεσε το έρεισμα έντονης διεκδίκησης, εκ μέρους των κατοίκων, για

177 Τζανάκος, Νίκος, *Πάτρα: Πόλη φυλακισμένη;*, Το Δόντι, Πάτρα, 2008, σελ. 64

Ήδη από το 1940 η χρήση και η εκμετάλλευση των υποδομών του λιμανιού είχε περιέλθει με νόμο από το κράτος στο Λιμενικό Ταμείο.

Επιτέλους, αλλά... προσωρινά, στο Δήμο Πατρέων το θαλάσσιο μέτωπο, www.aftodiokisi.gr, 24 Ιανουαρίου 2012, προσπελάστηκε 27 Φεβρουαρίου 2015

178 Κολοβός, Γεώργιος, *Υποδομές των μεταφορών του Νομού Αχαΐας*, Εκδόσεις Πανεπιστημίου Πατρών, Πάτρα, 2005, σελ. 123

179 Αβραμίδης, Δημήτρης, *Η Πάτρα σήμερα στο Συλλογικός τόμος, Πάτρα: Από την αρχαιότητα έως σήμερα*, Κότινος, Αθήνα, 2005, σελ. 483

180 www.patrasport.gr, προσπελάστηκε 27 Δεκεμβρίου 2014

181 Τζανάκος, Νίκος, *Πάτρα: Πόλη φυλακισμένη;*, Το Δόντι, Πάτρα, 2008, σελ. 67

182 ό.π., σελ. 64



033 & 034 & 035

Η διεκδίκηση του παράκτιου μετώπου

έλα κι εγώ!

Παμπραϊκή συνάντηση

Κυριακή 17 Απριλίου

ώρα 11:00 - 14:00

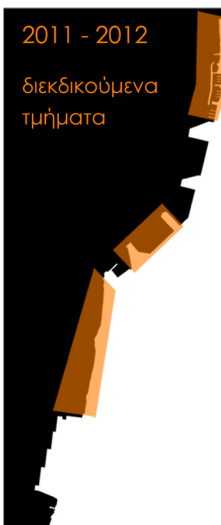
ΜΟΛΟΣ της ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ

**η Πάτρα μας να γίνει πάλι
παραθαλάσσια πόλη!**

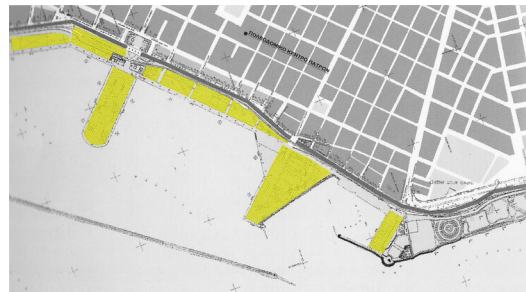


ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ ΕΝΕΡΓΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ

www.patra-thalassiometopo.gr



Λεπτομέρεια του χωροταξικού σχεδίου [2005] **036**



απόδοση στην πόλη όλων των τμημάτων του παράκτιου μετώπου, όπου πλέον απουσίαζε κάθε είδους λιμενική δραστηριότητα. Κάτοικοι της πόλης κι εκπρόσωποι του Δήμου συγκεντρώνονταν στο χώρο του παλιού – ανενεργού λιμανιού, κυρίως στην προβλήτα Αγίου Νικολάου, διαδήλωναν για την αποκομμένη από τη θάλασσα πόλη τους κι απαιτούσαν την παραχώρηση, από τον ΟΛΠΑ στο Δήμο, του παράκτιου μετώπου. Η διεκδίκηση του μετώπου ως τόπου εκτόνωσης, αναψυχής, πολιτισμού και αθλητισμού αφορούσε 3 τμήματα. Το πρώτο εκτείνεται από τις εκβολές του χείμαρρου Μείλιχου, δηλαδή του βόρειου ορίου της λιμενικής ζώνης, έως την προβλήτα της Γλυφάδας ¹⁸³, το δεύτερο μεταξύ των προβλητών Αγίου Νικολάου και Γούναρη ¹⁸⁴, και το τρίτο από την προβλήτα της Ιχθυόσκαλας έως τις εκβολές του χείμαρρου Διακονιάρη ¹⁸⁵, δηλαδή του βόρειου ορίου των υποδομών του νέου λιμανιού.

Τη διεκδίκηση αναζωπύρωσε ακόμα περισσότερο η εκπόνηση [από το 2005] χωροταξικού σχεδίου ¹⁸⁶, βάσει του οποίου η λιμενική ζώνη της πόλης είχε καταστεί οικοδομήσιμη κι είχαν χωροθετηθεί οικοδομικά τετράγωνα ¹⁸⁷ με λειτουργίες πόλης καθ' όλη την έκτασή της ¹⁸⁸.

Η πρώτη σημαντική ενέργεια σχετικά με την παραχώρηση του παράκτιου μετώπου στην πόλη πραγματοποιήθηκε στις 30 Οκτωβρίου 2010, με την υπογραφή πρωτοκόλλου συνεργασίας μεταξύ του ΟΛΠΑ και του Δήμου Πατρέων. Ο Νίκος Τζανάκος ¹⁸⁹ γράφει σχετικά:

“...είναι από τις λίγες φορές, αν όχι η μοναδική, που ο ΟΛΠΑ Α.Ε. και η πόλη ομονόησαν. Η πόλη ενωμένη διεκδικεί το πρόσωπό της στη θάλασσα ... σύσσωμη η πόλη απαιτεί την απόδοση του θαλάσσιου μετώπου.” ¹⁹⁰

183 Τζανάκος, Νίκος, *Πάτρα: Πόλη φυλακισμένη*; Το Δόντι, Πάτρα, 2008, σελ. 73

184 ό.π., σελ. 75

185 ό.π., σελ. 72

186 ό.π., σελ. 70

187 Είχαν χωροθετηθεί συνολικά 16 οικοδομικά τετράγωνα, με δικαίωμα ανέγερσης κτηρίων συνολικού εμβαδού 49.760m² και ύψους μεταξύ 7m και 29m.

Τζανάκος, Νίκος, *Το παραμύθι και τα πραγματικά κάγκελα*, www.tzanakosnikos.gr, προσπελάστηκε 5 Μαρτίου 2015

188 Η λιμενική ζώνη της Πάτρας οριοθετείται μεταξύ των εκβολών του χείμαρρου Μείλιχου βόρεια και των εκβολών του ποταμού Γλαύκου νότια. Το συνολικό της μήκος είναι περίπου 7.000m.

Τζανάκος, Νίκος, *Πάτρα: Πόλη φυλακισμένη*; Το Δόντι, Πάτρα, 2008, σελ. 67 – 68

189 Ο Νίκος Τζανάκος είναι μέλος της Πρωτοβουλίας Ενεργών Πολιτών.

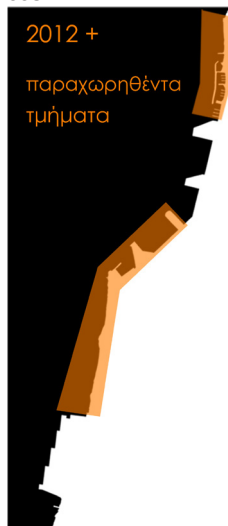
190 *Πρώτο ουσιαστικό βήμα από τον ΟΛΠΑ για την παραχώρηση του θαλασσίου μετώπου στην Πάτρα*, www.symbooulos.gr, 28 Μαΐου 2011, προσπελάστηκε 27 Φεβρουαρίου



037

Αποκαθίλωση τμήματος της περίφραξης
του παλιού λιμανιού [2012]

038



Για περισσότερο από ένα χρόνο οι πολίτες και ο Δήμος ανέμεναν την επόμενη κίνηση από τον ΟΛΠΑ για την απόδοση του παράκτιου μετώπου. Η διαδικασία, όμως, παρέμενε απροκάλυπτα σε εκκρεμότητα. Ως έκφραση διαμαρτυρίας και προσπαθώντας να ασκήσει πίεση στον ΟΛΠΑ για να επισπεύσει τη διαδικασία, στις 17 Ιανουαρίου 2012 ο Δήμος Πατρέων προχώρησε σε συμβολική αποκαθήςλωση τμήματος της περίφραξης του παλιού λιμανιού.¹⁹¹

Τελικά, στις 24 Ιανουαρίου 2012 επικυρώθηκε, με από κοινού υπογραφή σχετικής σύμβασης, η προσωρινή παραχώρηση τμήματος της χερσαίας λιμενικής ζώνης από τον ΟΛΠΑ στο Δήμο Πατρέων. Η ημερομηνία αυτή αποτέλεσε σταθμό στη σχέση της πόλης με τη θάλασσα, καθώς, έπειτα από πολυετή διεκδίκηση, η κατοχή, η χρήση και η εκμετάλλευση του μεγαλύτερου τμήματος του παράκτιου μετώπου περιήλθε στο Δήμο και τους κατοίκους.¹⁹² Τα τμήματα που παραχωρήθηκαν εκτείνονται από τις εκβολές του χείμαρρου Μείλιχου, δηλαδή του βόρειου ορίου της λιμενικής ζώνης, έως την προβλήτα της Γλυφάδας και από την προβλήτα Αγίου Νικολάου έως τις εκβολές του χείμαρρου Διακονιάρη, δηλαδή του βόρειου ορίου των υποδομών του νέου λιμανιού.¹⁹³ Χαρακτηριστικά είναι τα λόγια του τότε Δημάρχου της πόλης, Γιάννη Δημαρά: *“Μετά από 72 χρόνια, η χρήση περνάει στο Δήμο της Πάτρας. Περνάει στους πολίτες της Πάτρας οι οποίοι παίρνουν πίσω το θαλάσσιο μέτωπό τους που μέχρι σήμερα ήταν σιδερόφρακτο και αποκομμένο από την καθημερινότητά τους. Είναι μια μέρα που αξίζει να τη θυμόμαστε.”*¹⁹⁴

Μέχρι σήμερα, ωστόσο, εκκρεμεί ακόμα η συμφωνία της οριστικής πια παραχώρησης των προαναφερθέντων τμημάτων από το Ελληνικό Δημόσιο στο Δήμο Πατρέων. Όταν γίνει κι αυτό το βήμα, ο Δήμος σκοπεύει να προκηρύξει Πανελλήνιο Αρχιτεκτονικό Διαγωνισμό για την ανάπλαση του παράκτιου μετώπου της πόλης.¹⁹⁵

191 *Πάτρα: Λέει ψέματα ο Πλατυκόστας – Ιδού το ΕΓΓΡΑΦΟ που υπογράφει ζητώντας την ποινική δίωξη του Δημοτικού Συμβουλίου*, www.thebest.gr, 28 Νοεμβρίου 2013, προσπελάστηκε 6 Μαρτίου 2015

192 *Επιτέλους, αλλά... προσωρινά, στο Δήμο Πατρέων το θαλάσσιο μέτωπο*, www.aftodioikisi.gr, 24 Ιανουαρίου 2012, προσπελάστηκε 27 Φεβρουαρίου 2015

193 *Νέα παρέμβαση της Πρωτοβουλίας Ενεργών Πολιτών για το θαλάσσιο μέτωπο*, www.pelop.gr, 24 Φεβρουαρίου 2015, προσπελάστηκε 5 Μαρτίου 2015

194 *Επιτέλους, αλλά... προσωρινά, στο Δήμο Πατρέων το θαλάσσιο μέτωπο*, www.aftodioikisi.gr, 24 Ιανουαρίου 2012, προσπελάστηκε 27 Φεβρουαρίου 2015

195 *Νέα παρέμβαση της Πρωτοβουλίας Ενεργών Πολιτών για το θαλάσσιο μέτωπο*, www.pelop.gr, 24 Φεβρουαρίου 2015, προσπελάστηκε 5 Μαρτίου 2015

Κεφάλαιο

02

02.01 2 μέθοδοι ανάγνωσης της εικόνας της πόλης

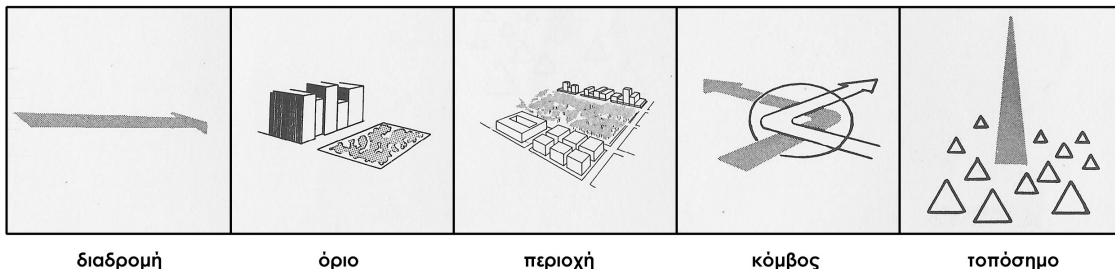
Σε αυτό το υποκεφάλαιο παρουσιάζονται 2 μέθοδοι ανάγνωσης της εικόνας της πόλης, οι οποίες αποτέλεσαν το εφαλτήριο της επιτόπιας έρευνας που έπεται στο επόμενο υποκεφάλαιο. Ανήκουν σε διαφορετικές χρονικές περιόδους και χρησιμοποιούν διαφορετικά εργαλεία η καθεμία. Ωστόσο, και οι 2 μέθοδοι συνθέτουν μια εικόνα της πόλης [του αρχιτεκτονικού χώρου της πόλης], η πρώτη με έναν αμεσότερο και η δεύτερη με έναν πιο έμμεσο τρόπο.

02.01.01 Kevin Lynch, *The Image of the City* | 1960

Αποτελεί την αμεσότερη μεταξύ των 2 μεθόδων. Σύμφωνα με τον Kevin Lynch, η διαμόρφωση των εικόνων του περιβάλλοντος [άρα και της πόλης, εφόσον και το αστικό αποτελεί ένα είδος περιβάλλοντος] προκύπτει ως αποτέλεσμα μιας αμφίδρομης διαδικασίας μεταξύ του παρατηρητή και του περιβάλλοντός του. Από τη μία, το περιβάλλον παρουσιάζει ομοιότητες και αντιθέσεις κι από την άλλη, ο παρατηρητής, υπό το φίλτρο του προσωπικού του στόχου, επιλέγει, οργανώνει και νοηματοδοτεί αυτό που εκείνος βλέπει.¹⁹⁶ Ο Kevin Lynch υποστηρίζει, επίσης, πως η εικόνα μιας δεδομένης φυσικής πραγματικότητας μπορεί περιστασιακά να

¹⁹⁶ Lynch, Kevin, *The Image of the City*, The M. I. T. Press, USA, 1960, σελ. 6

039



διαδρομή

όριο

περιοχή

κόμβος

τοπόσημο

μεταβάλλεται λόγω διαφορετικών συνθηκών σύλληψής της.¹⁹⁷ Συνεπώς, η διαμόρφωση της εικόνας ενός περιβάλλοντος [π.χ. του αστικού] θεωρείται μια υποκειμενική διαδικασία, γεγονός που καθιστά δυνατή την ταυτόχρονη συνύπαρξη διαφορετικών εικόνων του ίδιου περιβάλλοντος.

Μεθοδολογικά, ο Kevin Lynch ορίζει 5 εργαλεία – στοιχεία μορφής, που συνθέτουν την εικόνα της πόλης. Αυτά είναι: η διαδρομή [path], το όριο [edge], η περιοχή [district], ο κόμβος [node] και το τοπόσημο [landmark].¹⁹⁸

1. διαδρομές [paths]

Ως διαδρομές ορίζονται τα κανάλια, κατά μήκος των οποίων κινείται ο παρατηρητής συνήθως, περιστασιακά ή δυνητικά, όπως, για παράδειγμα, δρόμοι, πεζόδρομοι / μονοπάτια, γραμμές μεταφορών, κανάλια και σιδηροδρομικές γραμμές.

2. όρια [edges]

Ως όρια ορίζονται τα γραμμικά στοιχεία, που, όμως, δε χρησιμοποιούνται ή νοούνται ως διαδρομές από τον παρατηρητή. Λειτουργούν ως σύνορα μεταξύ 2 φάσεων, ως γραμμικές διακοπές μιας συνέχειας. Τέτοια στοιχεία αποτελούν οι παραλίες, οι σιδηροδρομικές διακοπές, τα όρια της ανάπτυξης, οι τοίχοι. Τα όρια αποτελούν, επίσης, άλλοτε εμπόδια που αποκλείουν μια περιοχή από μια άλλη, κι άλλοτε γραμμές, κατά μήκος των οποίων 2 περιοχές συσχετίζονται και συνδέονται.

3. περιοχές [districts]

Πρόκειται για μεσαία προς μεγάλα τμήματα της πόλης, που γίνονται αντιληπτά ως δισδιάστατα. Ο παρατηρητής μπορεί νοητικά να μπει “μέσα τους” και είναι αναγνωρίσιμα ως κάτοχοι ενός κοινού, προσδιοριστικού χαρακτήρα.

¹⁹⁷ Lynch, Kevin, *The Image of the City*, The M. I. T. Press, USA, 1960, σελ. 48

¹⁹⁸ ό.π., σελ. 8

4. κόμβοι [nodes]

Πρόκειται για στρατηγικά σημεία σε μια πόλη, στα οποία ο παρατηρητής μπορεί να εισέλθει και τα οποία αποτελούν εστίες από και προς τις οποίες αυτός ταξιδεύει. Τέτοια σημεία θα μπορούσαν να είναι σημαντικές διασταυρώσεις, σημεία διακοπής των μεταφορών, διασταυρώσεις ή συγκλίσεις διαδρομών, στιγμές μετάβασης από μία δομή σε μία άλλη. Ή θα μπορούσαν να είναι απλά σημεία συγκέντρωσης / πύκνωσης χρήσης ή φυσικού χαρακτήρα, όπως, για παράδειγμα, ένα στέκι στη γωνία του δρόμου ή μια κλειστή πλατεία. Σε κάποιες περιπτώσεις, οι κόμβοι αποτελούν τα κέντρα ή τα σύμβολα μιας περιοχής και θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν ως πυρήνες.

5. τοπόσημα [landmarks]

Τα τοπόσημα αποτελούν σημεία αναφοράς, στα οποία, όμως, ο παρατηρητής δεν εισέρχεται. Πρόκειται συνήθως για απλά ορισμένα φυσικά αντικείμενα, όπως ένα κτήριο, μια επιγραφή, ένα κατάστημα ή ένα βουνό. Κάποια τοπόσημα είναι μακρινά, αλλά ορατά από πολλές γωνίες κι αποστάσεις. Μπορεί να βρίσκονται εντός ή εκτός πόλης, σε κάθε περίπτωση, όμως, συμβολίζουν μια κατεύθυνση. Τέτοια είναι, για παράδειγμα, οι απομονωμένοι πύργοι, οι χρυσοί θόλοι, οι μεγάλοι λόφοι, ακόμα κι ένα κινητό σημείο, όπως ο ήλιος. Σε άλλες περιπτώσεις, τα τοπόσημα υιοθετούν τοπικό χαρακτήρα και είναι ορατά μόνο από συγκεκριμένες προσεγγίσεις. Ως τέτοια μπορούν να νοηθούν επιγραφές, βιτρίνες καταστημάτων, δέντρα, πόμοια κι άλλες αστικές λεπτομέρειες, που συχνά χρησιμοποιούνται ως στοιχεία ταυτότητας και δομής.¹⁹⁹

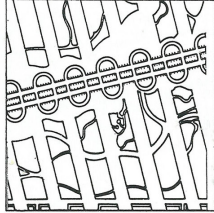
Ωστόσο, εκτός των φυσικών / αντιληπτών αντικειμένων [στα οποία αναφέρονται τα 5 παραπάνω εργαλεία], ο Kevin Lynch προσδιορίζει κι επιπλέον συνιστώσες της εικόνας, όπως την κοινωνική διάσταση, τη λειτουργία, την ιστορία και το όνομα.²⁰⁰

199 Lynch, Kevin, *The Image of the City*, The M. I. T. Press, USA, 1960, σελ. 47 – 48

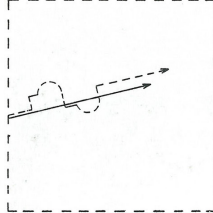
200 ό.π., σελ. 46



1



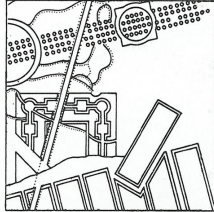
2



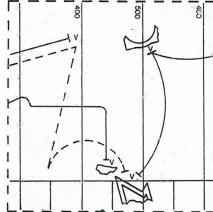
3



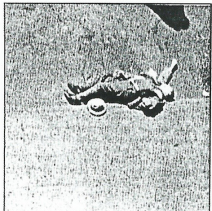
1



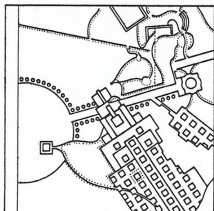
2



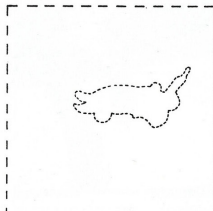
3



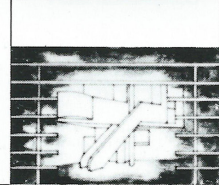
1



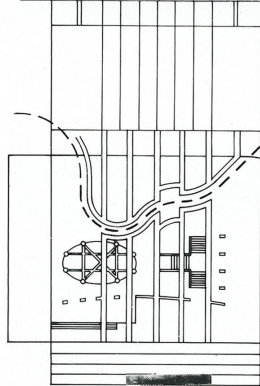
2



3



1 ST



02.01.02 Bernard Tschumi, *The Manhattan Transcripts* | 1977 – 1981

Η μεθοδολογία που ακολουθεί ο Bernard Tschumi στο έργο του “*The Manhattan Transcripts*” ναι, μεν, συγκροτεί μια εικόνα της πόλης, αλλά με έναν έμμεσο τρόπο. Κι αυτό διότι αντικείμενο παρατήρησης και καταγραφής δεν αποτελεί η πόλη καθαυτή, αλλά ανθρώπινες στιγμές / αφηγήσεις, που διαδραματίζονται στον αρχιτεκτονικό χώρο / σκηνικό της πόλης. Της πόλης του 20ου αιώνα και συγκεκριμένα, της Νέας Υόρκης του 20ου αιώνα. Ο Bernard Tschumi προτείνει την καταγραφή μιας αρχιτεκτονικής προσέγγισης της πραγματικότητας, μέσω ενός διαφορετικού τρόπου ανάγνωσης της ίδιας της αρχιτεκτονικής. Ξεχωρίζει 3 έννοιες / στοιχεία: τον χώρο, την κίνηση και το γεγονός, τα οποία από τη μία είναι ανεξάρτητα, αλλά από την άλλη, αναπτύσσοντας νέες σχέσεις μεταξύ τους ²⁰¹, συμβάλλουν καθοριστικά στη [νέα] ανάγνωση της πόλης ²⁰².

Η καταγραφή συνίσταται στην επάλληλη παράθεση καρτέ, τα οποία περιγράφουν μια αρχιτεκτονική αφήγηση ²⁰³, δίνοντας έμφαση στις έννοιες του χώρου, της κίνησης και του γεγονότος ²⁰⁴. Εργαλεία / δομικά στοιχεία αυτής της καταγραφής αποτελούν σχέδια [κατόψεις, τομές, αξονομετρικά, προοπτικά], διαγράμματα και φωτογραφίες. Από τη μία, τα σχέδια, που κατά τον Bernard Tschumi αποτελούν ταυτόχρονα μέσα – κλειδιά και περιορισμούς της αρχιτεκτονικής έρευνας ²⁰⁵, και τα διαγράμματα ορίζουν χώρους και υποδεικνύουν τις κινήσεις των διαφορετικών πρωταγωνιστών της αφήγησης, που “εισβάλλουν” στο αρχιτεκτονικό σκηνικό. Από την άλλη, οι φωτογραφίες είτε σκηνοθετούν, είτε απλά παρακολουθούν τα γεγονότα που συγκροτούν την αφήγηση. ²⁰⁶

201 Tschumi, Bernard, *The Manhattan Transcripts*, Academy Editions, London, 1994, σελ. 7

202 ό.π., σελ. 9

203 ό.π., σελ. 6

204 ό.π., σελ. 10

205 ό.π., σελ. 6

206 ό.π., σελ. 7

Αναφέρθηκε πως οι 2 παραπάνω μέθοδοι αποτέλεσαν τη βάση της επιτόπιας έρευνας που ακολουθεί. Από τη μία, η μέθοδος του Kevin Lynch εκλήφθηκε περισσότερο ως μια διαδικασία πρωταρχικής αντίληψης και κατανόησης του πεδίου μελέτης, που στην προκειμένη περίπτωση είναι το παράκτιο μέτωπο της Πάτρας. Σχετίζεται με τη χωρική του υπόσταση και παρέχει τα εργαλεία, με τη βοήθεια των οποίων, όπως η πόλη της Βοστώνης στο “*The Image of the City*”, έτσι και το παράκτιο μέτωπο της πόλης της Πάτρας μπορεί, ως μορφή, να αναλυθεί στα επιμέρους συστατικά του στοιχεία. Επίσης, η μέθοδος του Kevin Lynch υποστηρίζει την υποκειμενικότητα του εκάστοτε συμπεράσματος, λόγω των διαφορετικών φίλτρων και στόχων του εκάστοτε παρατηρητή – μελετητή, καθιστώντας, έτσι, αποδεκτή την εξαγωγή διαφορετικών συμπερασμάτων από διαφορετικούς παρατηρητές – μελετητές.

Από την άλλη, η μεταγενέστερη μέθοδος του Bernard Tschumi σχετίζεται περισσότερο με την παρουσία του ανθρώπου στο πεδίο έρευνας, στοιχείο που, εν μέρει, απουσιάζει από τη μέθοδο του Kevin Lynch. Η μέθοδος του Bernard Tschumi αναδεικνύει την ανθρωποκεντρική–κοινωνική διάσταση του πεδίου έρευνας. Ο περιπλανητής γίνεται αυτόπτης θεατής ανθρώπινων στιγμών, τις οποίες και αποτυπώνει. Αντικείμενο αποτύπωσης, λοιπόν, δεν αποτελεί ο τόπος της έρευνας καθαυτός, αλλά η ανθρώπινη ιστορία που εκτυλίσσεται εκεί. Τελικά, η αποτύπωση αυτή, που στην προκειμένη έρευνα συνίσταται σε φωτογραφική καταγραφή, αναδεικνύει και τον ίδιο τον τόπο της έρευνας, το παράκτιο μέτωπο, δηλαδή, της πόλης.

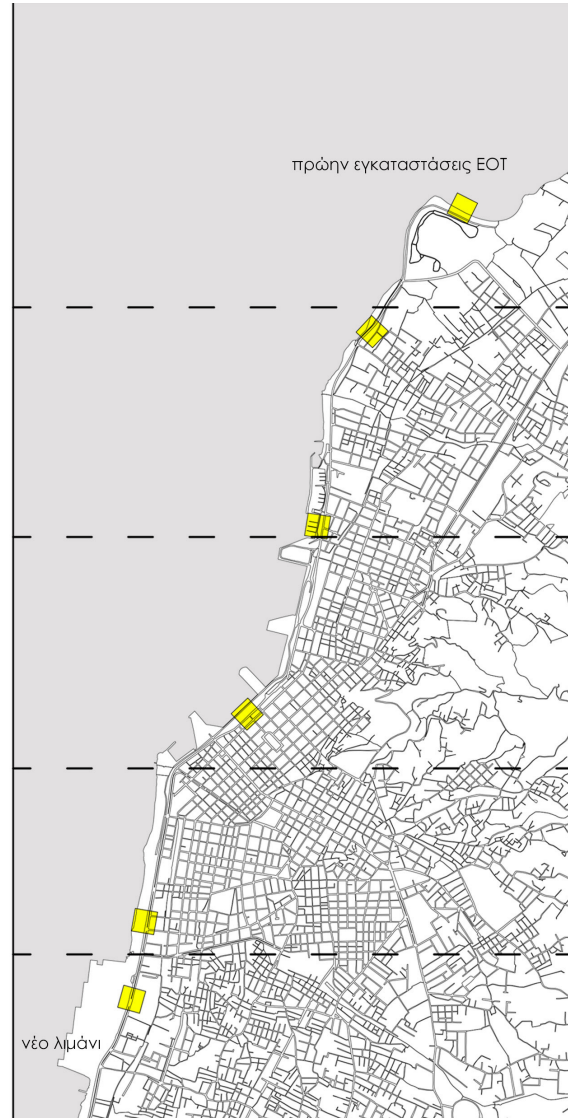
01
η φύση

02
το προάστιο

03
η πόλη

04
ανάμεσα

05
το ίχνος



041

02.02 Έρευνα επί τόπου. Η εικόνα και η κατοίκηση του παράκτιου μετώπου σήμερα

Στο κεφάλαιο αυτό καταγράφονται κι αναλύονται οι παρατηρήσεις ως προς την εικόνα και την κατοίκηση του παράκτιου μετώπου της Πάτρας, όπως προέκυψαν έπειτα από επιτόπια έρευνα σε αυτό. Μέσα από τα μάτια ενός οδηγού, που κινείται κατά μήκος της παραλιακής οδού της πόλης, κι ενός πεζού, που επίσης περιπλανιέται κι εξερευνά το παράκτιο μέτωπο, μελετούνται κι αναδεικνύονται όχι μόνο οι χωρικές ποιότητες του μετώπου, αλλά και η ανθρωποκεντρική – κοινωνική του διάσταση. Το παράκτιο μέτωπο γίνεται αντιληπτό όχι μόνο ως μια επίθεση [collage] διαφορετικών υφών, υλικών και προσβάσεων, αλλά κι ως ένα πεδίο συνύπαρξης και σύγκρουσης ανθρώπινων δραστηριοτήτων, ένα σκηνικό ανθρώπινων στιγμών.

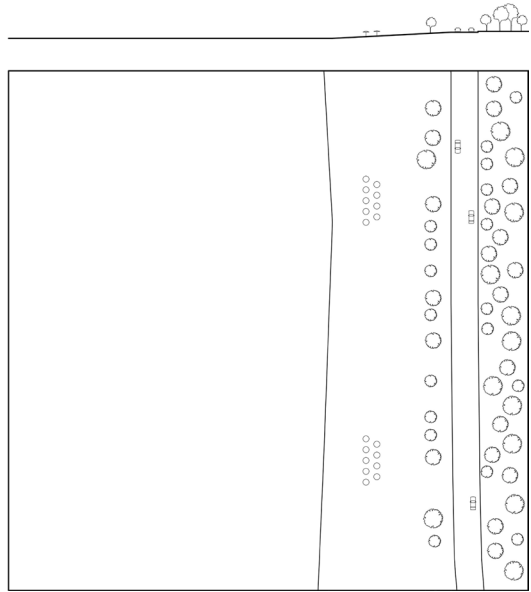
Η έρευνα επί τόπου ως μέθοδος ενέχει τον περιορισμό της χρονικής σημειακότητας, γεγονός που την καθιστά ανεπαρκή για την εξαγωγή γενικού συμπεράσματος, για τη σύνθεση, δηλαδή, μιας ολοκληρωμένης εικόνας του παράκτιου μετώπου. Για αυτόν ακριβώς το λόγο, την έρευνα επί τόπου συμπληρώνει διαδικτυακή αρθρογραφική έρευνα, μέσω της οποίας ανασύρονται στην επιφάνεια κι άλλες πτυχές του παράκτιου μετώπου, που ήταν αδύνατο να γίνουν αντιληπτές κατά τη χρονικά περιορισμένη διάρκεια της επιτόπιας περιπλάνησης.

Παράλληλα, μελετήθηκε η κινηματογραφική ταινία “*Παράδεισος*”, μια παραγωγή του 2011, σε σκηνοθεσία του Παναγιώτη Φαφούτη. Η ταινία είναι γυρισμένη στην πόλη της Πάτρας και η αφήγηση στρέφεται γύρω από την εξέλιξη παράλληλων ανθρώπινων ιστοριών κατά τη διάρκεια του Καρναβαλιού. Μέσα στα πλαίσια της ταινίας αυτής, το παράκτιο μέτωπο της πόλης κινηματογραφείται, γίνεται σκηνικό – πεδίο εξέλιξης της κινηματογραφικής αφήγησης. Έτσι, μέσω επιλεγμένων στιγμιότυπων – καρτέ της ταινίας, που παρουσιάζονται παρακάτω, εμπλουτίζεται η σύνθεση της εικόνας του.

Ο τόπος της έρευνας οριοθετείται μεταξύ της περιοχής των πρώην εγκαταστάσεων του ΕΟΤ βόρεια, και της περιοχής του νέου λιμανιού της πόλης νότια. Μέσα στα πλαίσια αυτής της έρευνας, το παράκτιο μέτωπο της πόλης δε γίνεται αντιληπτό ως ένα αυτοτελές στοιχείο, αλλά ως ένα πανίσχυρο κι αναπόσπαστο κομμάτι της πόλης. Το γρήγορο βλέμμα του οδηγού και το σχολαστικότερο του πεζού περιπλανητή ναι, μεν, εστιάζονται στο όριο μεταξύ του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος της πόλης και του φυσικού περιβάλλοντος της θάλασσας, δεν αγνοούν, ωστόσο, την εναλλασσόμενη όψη της ίδιας της πόλης προς τη θάλασσα.



042

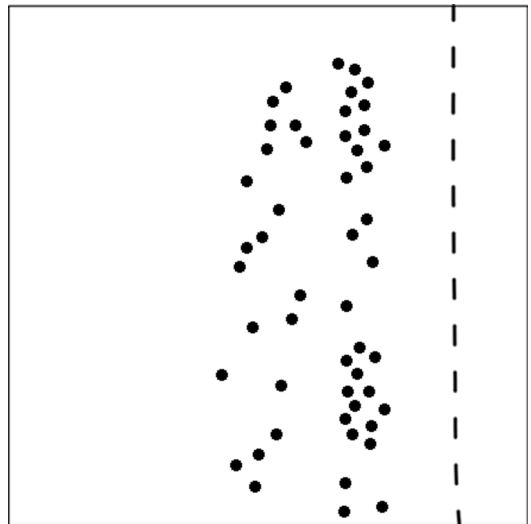


043

044



045



Έτσι, βάσει του χαρακτήρα και της πυκνότητας του δομημένου ή μη περιβάλλοντος και κατά συνέπεια, του συμπαγούς ή μη μετώπου του προς τη θάλασσα, ο τόπος έρευνας επιμερίζεται σε 5 περιοχές: τη "φύση", το "προάστιο", την "πόλη", "ανάμεσα" και το "ίχνος".

02.02.01 Περιοχή 01 | η φύση

Την περιοχή χαρακτηρίζει η έντονη παρουσία του φυσικού στοιχείου και η απουσία κάθε μορφής κτίσματος, με την εξαίρεση των, μικρής κλίμακας, εγκαταλειμμένων κατασκηνωτικών εγκαταστάσεων του ΕΟΤ. Στο τοπίο κυριαρχούν η οργιώδης βλάστηση του έλους της Αγυιάς από τη μία, και η διαμορφωμένη παραλία από την άλλη. Μεταξύ τους, και παράλληλα με την ακτογραμμή, παρεμβάλλεται ένας άξονας ήπιας κυκλοφορίας οχημάτων, που καθιστά προσβάσιμη την περιοχή. Πρόκειται, λοιπόν, για ένα τοπίο εξοχικού και παραθεριστικού χαρακτήρα, όπου η οπτική επαφή με τη θάλασσα παραμένει ανεμπόδιστη καθ' όλο το μήκος της ακτογραμμής.

046



047





048



049

050



051



Η διαμορφωμένη αυτή ακτή είναι η πλησιέστερη στην πόλη, καθώς απέχει μόλις 4km από το κέντρο της. Δε μπορεί να χαρακτηριστεί, ωστόσο, αστική παραλία, εφόσον, όπως προαναφέρθηκε, βρίσκεται εκτός της περιφέρειας του πολεοδομικά συγκροτημένου και πυκνοδομημένου αστικού ιστού. Κατά τη θερινή περίοδο, η περιοχή υιοθετεί το χαρακτήρα και παρουσιάζει την τυπική – χαρακτηριστική εικόνα ενός δημοφιλούς παραθεριστικού πόλου.²⁰⁷ Η ακτή καταλαμβάνεται από ψάθινες ομπρέλες και ξαπλώστρες. Υποδέχεται όλους εκείνους τους παραθεριστές, κυρίως κατοίκους της πόλης, που, αναζητώντας την εκτόνωση στη θάλασσα, οικειοποιούνται τον τόπο και πρωταγωνιστούν στις αφηγήσεις που οι ίδιοι πλάθουν εκεί. Δεινοί κολυμβητές, νωχελικές παρουσίες που αποκοιμούνται απολαμβάνοντας τον ήλιο, ανέμελα παιδιά που χτίζουν τα κάστρα τους στην άμμο.

Οι παραθεριστές, ωστόσο, δεν είναι οι μοναδικοί “κάτοικοι” αυτής της περιοχής – πρωταγωνιστές των αφηγήσεών της. Τόσο η ίδια η ακτή, όσο και η κατάφυτη περιοχή γύρω από το έλος της Αγυιάς σηματοδοτούν τον προορισμό διαδρομών άθλησης ή απλά περιπάτων των κατοίκων, που ξεκινούν είτε από το κέντρο, είτε από την περιφέρεια της πόλης. Ποδηλάτες, φοιτητές που τρέχουν ακούγοντας μουσική, μητέρες με τα καρότσια τους, παρέες ηλικιωμένων που συζητούν περπατώντας αργά κατά μήκος της ακτογραμμής διεκδικούν, ο καθένας με τον τρόπο του, χώρο για εκτόνωση, αναψυχή, άθληση και περίπατο δίπλα στη θάλασσα. Μαζί με τους ψαράδες, που αγναντεύουν υπομονετικά τον ορίζοντα, συμπρωταγωνιστούν και συνδιαμορφώνουν την εικόνα του τόπου καθ’ όλη τη διάρκεια του χρόνου.

Ιδιαίτερα έντονη κι ενδιαφέρουσα είναι η εικόνα που παρουσιάζει η περιοχή την ημέρα της Καθαρής Δευτέρας. Κάθε χρόνο, οι κάτοικοι ανταποκρίνονται στο κάλεσμα των πολιτιστικών φορέων της πόλης και συρρέουν στην παραλία για να γιορτάσουν, χορεύοντας και τραγουδώντας. Η γιορτή δεν περιορίζεται στην ακτή. Φτάνει ως τον ουρανό. Δεκάδες χάρτινοι αετοί υψώνονται στον αέρα, πρωταγωνιστώντας στο εορταστικό σκηνικό.²⁰⁸

207 Η πλαζ της Πάτρας “πρωταγωνίστρια” του φετινού καλοκαιριού, www.xesrao.gr, 8 Ιουλίου 2014, προσπελάστηκε 6 Μαρτίου 2015

208 Πάτρα: Στην πλαζ του ΕΟΤ γιόρτασε τα Κούλουμα ο Δήμος – Πλήθος κόσμου ανταποκρίθηκε στο κάλεσμα (ΔΕΙΤΕ ΦΩΤΟ), ratatata.gr, 3 Μαρτίου 2014, προσπελάστηκε 6 Μαρτίου 2015

Η περιοχή της ακτής κινηματογραφείται, μετατρέπεται, για λίγα λεπτά, σε σκηνικό της αφήγησης στην κινηματογραφική ταινία "Παράδεισος". Αποτυπώνεται, έτσι, άλλη μια όψη της, άλλη μια εκδοχή κατοίκησης της από τον άνθρωπο. Αυτή τη φορά, η ακτή είναι σχεδόν έρημη. Το μόνο που ακούγεται είναι ο παφλασμός των κυμάτων. Η Ευγενία ανακοινώνει στον Αντώνη πως εκμυστηρεύτηκε τη σχέση τους στην κόρη της. Εκείνος, όμως, αμφιβάλλει πια για την αγάπη της. Έτσι εκείνη, για να του αποδείξει την αγάπη της και να τον πείσει για αυτήν, τολμάει να βουτήξει στη θάλασσα.



052



053

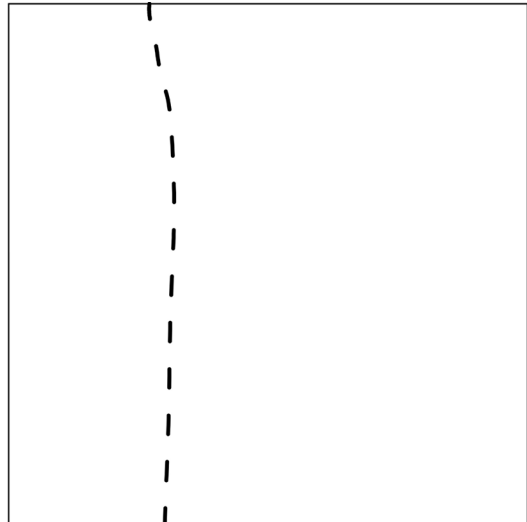


054

055



056



02.02.02 Περιοχή 02 | το προάστιο

Η περιοχή αυτή παρουσιάζει προαστιακό / ημιαστικό χαρακτήρα. Το μέτωπο του δομημένου περιβάλλοντος προς τη θάλασσα συγκροτούν νεόδμητες πολυκατοικίες, που κατά πλειοψηφία φιλοξενούν εμπορικές χρήσεις και χρήσεις αναψυχής κι εστίασης στο επίπεδο του δρόμου. Βάσει της διατήρησης ή μη της συνέχειας αυτού του μετώπου, διακρίνονται 2 υποπεριοχές.

Η πρώτη καταλαμβάνει το βόρειο τμήμα, που γεινιάζει με την περιοχή 01. Είναι αραιοδομημένη και το μέτωπό της προς τη θάλασσα παρουσιάζει ασυνέχειες. Επίσης, δεν εφάπτεται στον παραλιακό οδικό άξονα κυκλοφορίας, αλλά μεταξύ τους μεσολαβεί μια ενδιάμεση ζώνη πρασίνου. Η πρόσβαση στη θάλασσα είναι προβληματική, διότι κατά το μεγαλύτερο μέρος της, η ακτογραμμή περιλαμβάνει ημιδιαμορφωμένους και υποβαθμισμένους χώρους πρασίνου και περιπάτου, με βραχώδεις απολήξεις στο νερό.

Ωστόσο, παρ' όλες τις κακές χωρικές ποιότητες και τις υποβαθμισμένες υποδομές, η ανθρώπινη παρουσία και δραστηριότητα παραμένουν έντονες, αντιστεκόμενες στην

057



058



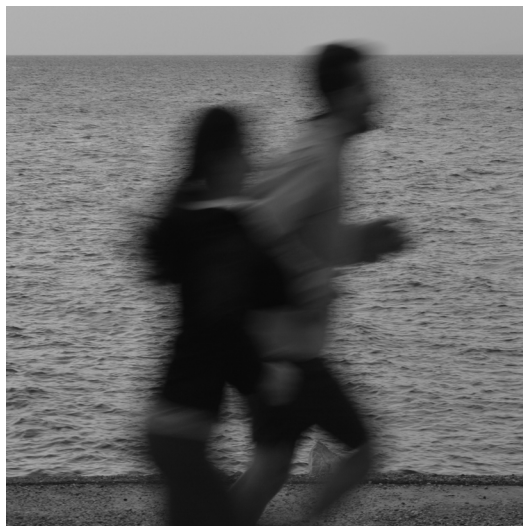


059

060



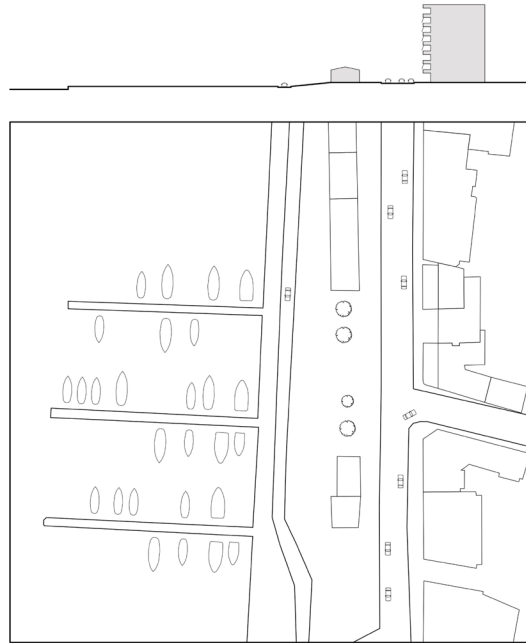
061



υποφαινόμενη εγκατάλειψη. Μικροί και μεγάλοι ποδηλάτες, κάτοικοι που βγάζουν βόλτα τους σκύλους τους, παρέες που τρέχουν ή περπατούν συζητώντας προσδίδουν ζωή σε έναν, κατά τ' άλλα, αφιλόξενο τόπο. Συνδιαμορφώνουν, ταυτόχρονα, έναν ισχυρό άξονα κίνησης – μια εκτυλισσόμενη κορδέλα ανθρώπινων δραστηριοτήτων, ανθρώπινων στιγμών – παράλληλο στην ακτογραμμή, ίσως τον ισχυρότερο καθ' όλο το μήκος του παράκτιου μετώπου της πόλης, ο οποίος επεκτείνεται μέχρι και την περιοχή 01.



062

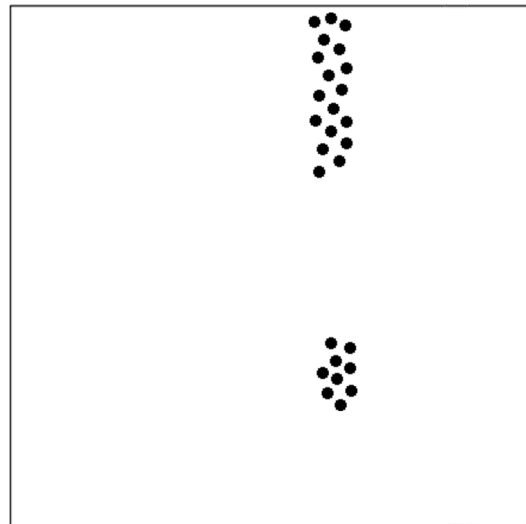


063

064



065



Η δεύτερη υποπεριοχή καταλαμβάνει το νότιο τμήμα και αποτελεί ένα μεταβατικό ενδιάμεσο στάδιο από τον προαστιακό στον αμιγώς αστικό ιστό. Χαρακτηρίζεται από πυκνή και ψηλή δόμηση, ενώ το μέτωπό της προς τη θάλασσα είναι συμπαγές και εφάπτεται στον παραλιακό οδικό άξονα κυκλοφορίας. Σε αυτό το τμήμα της ακτογραμμής είναι χωροθετημένη η μαρίνα της πόλης, όπου ελλιμενίζονται τουριστικά κυρίως σκάφη. Κατά συνέπεια, το όριο πρόσβασης κι επαφής με το νερό χαρακτηρίζει ένα αμιγώς ανθρωπογενές και τεχνητό περιβάλλον. Επίσης, σε αντίθεση με το βόρειο τμήμα της περιοχής, μεταξύ του μετώπου της πόλης και της θάλασσας παρεμβάλλεται μια επιμήκης ζώνη χρήσεων αναψυχής κι εστίασης, η οποία αποτελεί κι εμπόδιο θέασης της θάλασσας από την πλευρά της πόλης.

Η χωροθέτηση αυτής της γραμμικής ζώνης αναψυχής κι εστίασης προσδιορίζει έναν ακόμα τρόπο αξιοποίησης του θαλάσσιου στοιχείου εντός του αστικού περιβάλλοντος, όχι ως ενός άμεσα απούστος στοιχείου, αλλά ως ενός στοιχείου θέασης και σύνθεσης του τοπίου. Επίσης, προκαλεί κι ενισχύει τη συγκέντρωση των ανθρώπων στην ευρύτερη περιοχή και την εκδήλωση περισσότερο στατικών δραστηριοτήτων υπό τη θέα της θάλασσας. Ταυτόχρονα, εξασθενεί ο ισχυρός άξονας κίνησης κατά μήκος της ακτογραμμής, που κυριαρχεί στο βόρειο τμήμα της περιοχής, καθώς και στην περιοχή 01.

066



067



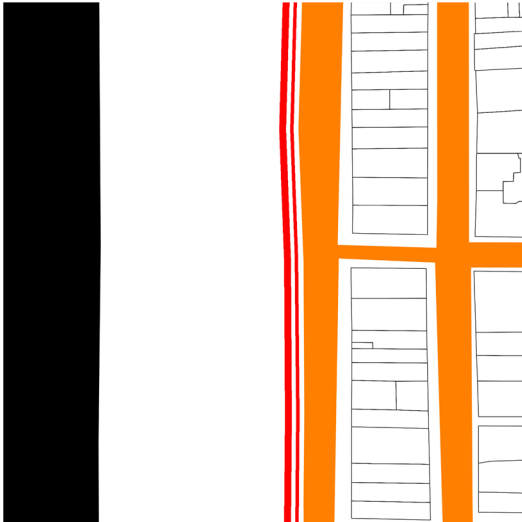


068



069

070



071



02.02.03 Περιοχή 03 | η πόλη

Πρόκειται για το πυκνοδομημένο κέντρο του αστικού ιστού, όπου είναι χωροθετημένο το, ανενεργό πλέον, παλιό [βόρειο] λιμάνι. Το μέτωπό της πόλης προς τη θάλασσα, που συγκροτούν κυρίως κτήρια εμπορικών χρήσεων και χρήσεων αναψυχής κι εστίασης, είναι απόλυτα συμπαγές, με την εξαίρεση 2 “ρήξεων”. Η πρώτη είναι η περιοχή του ανενεργού σιδηροδρομικού σταθμού του Αγίου Διονυσίου και η δεύτερη είναι η πλατεία Τριών Συμμάχων. Η πλατεία Τριών Συμμάχων μάλιστα, σε συνδυασμό με τον εμπορικό πεζόδρομο της Αγίου Νικολάου και την προβλήτα Αγίου Νικολάου, συνθέτουν έναν ισχυρό άξονα περιπάτου, τον μοναδικό εγκάρσιο στην ακτογραμμή. Επίσης, ισχυρή είναι στην περιοχή η χωροθέτηση 2 κόμβων μετακινήσεων, του σιδηροδρομικού σταθμού του Αγίου Νικολάου και του σταθμού ΚΤΕΛ.

Η συζήτηση γύρω από την προβληματική σχέση της πόλης με τη θάλασσα και το βαθμό αποκλεισμού της από αυτήν εστιάζεται κυρίως σε αυτή την περιοχή. 3 είναι τα στοιχεία που πυροδοτούν τις κατηγορίες ότι η πόλη “στερείται τον πιο ζωτικό της χώρο” και “ζει με την πλάτη στη θάλασσα”.

072 Η πλατεία Τριών Συμμάχων



Η προβλήτα Αγίου Νικολάου 073





074

076



075

077



Το πρώτο είναι η διέλευση της σιδηροδρομικής γραμμής. Βέβαια, δεδομένων των αραιών δρομολογίων [2/ώρα] και της χαμηλής ταχύτητας που διατηρεί ο συρμός, η σιδηροδρομική γραμμή φαίνεται πως αποτελεί περισσότερο ψυχολογικό παρά πραγματικό εμπόδιο. Ο προβληματισμός, λοιπόν, δεν εμπίπτει στην ίδια τη διέλευση του τρένου και τη συνύπαρξή της με τον παραλιακό οδικό άξονα κυκλοφορίας, αλλά στις υποδομές της και τις χωρικές ποιότητες και διαμορφώσεις υπό τις οποίες αυτή γίνεται.

Το δεύτερο είναι η υφιστάμενη περίφραξη, η οποία αναπτύσσεται παράλληλα με την ακτογραμμή και καθ' όλο το μήκος της. Όταν το λιμάνι ήταν ενεργό, δηλαδή έως το καλοκαίρι του 2011, η περίφραξη κάλυπτε τις ανάγκες φύλαξης και λειτουργίας του. Έκτοτε, όμως, αποτελεί απλά ένα κατάλοιπο χωρίς καμία λειτουργία. Σε αυτό επιρρίπτονται οι περισσότερες ευθύνες για το προβληματικό άνοιγμα της πόλης προς τη θάλασσα. Δικαιολογημένα, καθώς αποτελεί ένα ισχυρό εμπόδιο στη δυνατότητα πρόσβασης των κατοίκων στη θάλασσα, επιτρέποντάς την μόνο σε 2 σημεία [ρήξης του], στο ύψος της προβλήτας Αγίου Νικολάου και της προβλήτας Γούναρη.

Το τρίτο στοιχείο είναι η ίδια η χωρική ποιότητα του ορίου, όπου το αστικό περιβάλλον έρχεται σε επαφή με το νερό. Οι υποδομές του λιμανιού διατηρούν την ίδια εικόνα με την εποχή που αυτό λειτουργούσε, γεγονός που, σε συνδυασμό με την απουσία κάποιας άλλης αξιολογής διαμόρφωσης, δίνει την εντύπωση στον παρατηρητή πως το λιμάνι μπορεί να επαναλειτουργήσει ανά πάσα στιγμή.

Χαρακτηριστικά είναι, μάλιστα, 2 κινηματογραφικά πλάνα της ταινίας “Παράδεισος”, όπου προβάλλεται ένα τμήμα του παλιού λιμανιού της πόλης. Και καθότι η αφήγηση εκτυλίσσεται την περίοδο του Καρναβαλιού, το ανενεργό, πλέον, λιμάνι παρουσιάζεται να φιλοξενεί προσωρινά τα άρματα της παρέλασης, διαμορφώνοντας ένα σουρεαλιστικό, θα έλεγε κανείς, σκηνικό.



078



079

080



081



Η περιοχή των εγκαταστάσεων του παλιού λιμανιού, με επίκεντρο την προβλήτα Αγίου Νικολάου, αποτελεί ένα από τα πιο ζωντανά / ενεργά τμήματα του παράκτιου μετώπου της πόλης. Αποτελεί όχι μόνο σημείο αναφοράς του καθημερινού περίπατου, της βόλτας με το ποδήλατο, του ψαρέματος, της ενατένισης του ηλιοβασιλέματος, αλλά και τόπο εορτασμού σημαδιακών εκδηλώσεων κατά τη διάρκεια του χρόνου, όπως, για παράδειγμα, των Θεοφανείων και της τελετής λήξης του Καρναβαλιού.

Την ημέρα του εορτασμού των Θεοφανείων πλήθος κόσμου συρρέει κάθε χρόνο στην προβλήτα Αγίου Νικολάου. Εκεί καταλήγει η θρησκευτική πομπή και πραγματοποιείται η κατάδυση του Τιμίου Σταυρού στη θάλασσα.²⁰⁹ Οι παρευρισκόμενοι πολίτες, που ανυπομονούν να αντικρύσουν αυτόν που θα ανέλθει πρώτος στην επιφάνεια, κρατώντας το Σταυρό, συμπληρώνουν το εορταστικό σκηνικό.

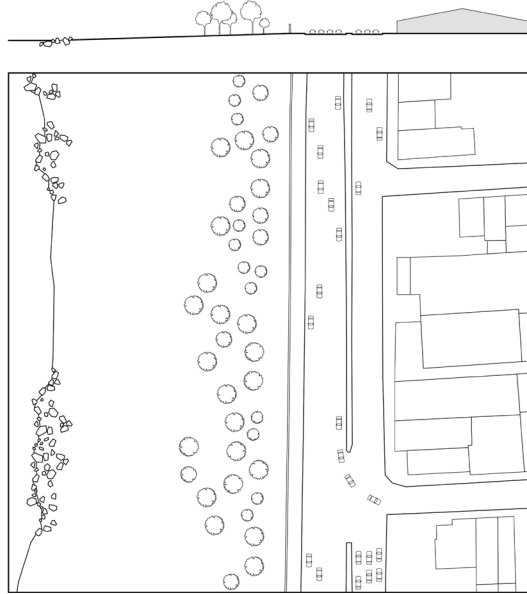
Ανάλογη εικόνα παρουσιάζει η προβλήτα κατά την τελετή λήξης του Καρναβαλιού της πόλης. Οι κάτοικοι, μαζί με τους χιλιάδες επισκέπτες, αποχαιρετούν μαζί το Καρναβάλι και δίνουν μουσική υπόσχεση συμμετοχής στο επόμενο, υπό τη λάμψη του παραδομένου στις φλόγες Καρναβάλου και εκατοντάδων εντυπωσιακών πυροτεχνημάτων.²¹⁰

209 Πάτρα: Με λαμπρότητα εορτάστηκαν τα Θεοφάνεια – Δείτε φωτογραφίες, www.patrasevents.gr, 6 Ιανουαρίου 2014, προσπελάστηκε 6 Μαρτίου 2015

210 Καρναβάλι Πάτρας_Τελετή Λήξης – Φωτογραφίες 2014, mygynima-hellas.com, 3 Μαρτίου 2014, προσπελάστηκε 6 Μαρτίου 2015

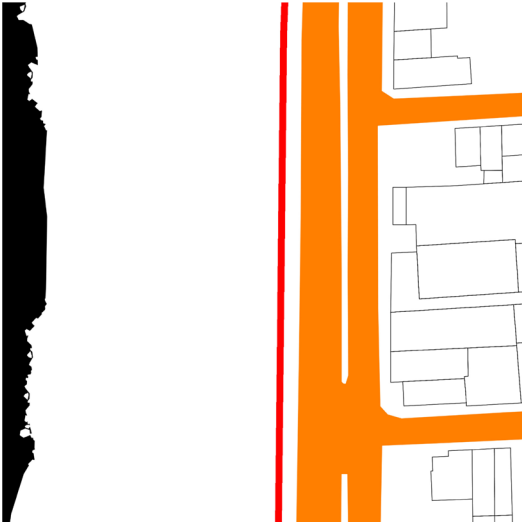


082

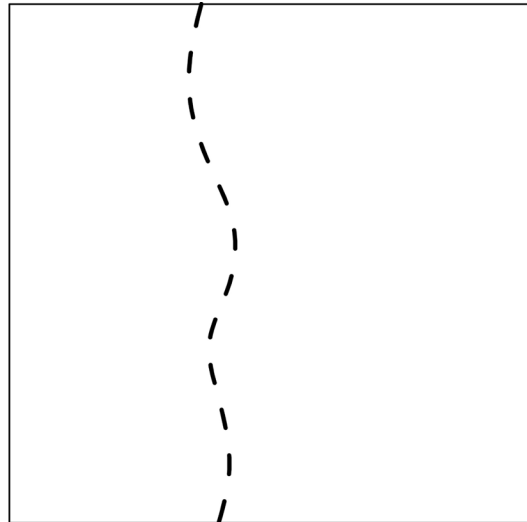


083

084



085



02.02.04 Περιοχή 04 | ανάμεσα

Πρόκειται για το τμήμα της ακτογραμμής μεταξύ του παλιού [βόρειου] και του νέου [νότιου] λιμανιού της πόλης. Το συμπαγές αστικό μέτωπο της περιοχής 03 διασπάται και συγκροτείται, πλέον, κυρίως από μεγάλης κλίμακας εμπορικά κτήρια. Επίσης, χαρακτηριστική για την περιοχή είναι η παρουσία των 2 ισχυρότερων τοπόσημων της πόλης, της εκκλησίας του Αγίου Ανδρέα και του πέτρινου φάρου στην προβλήτα της Ιχθυόσκαλας.

Η πρόσβαση στη θάλασσα είναι κι εδώ προβληματική. Αν και η σιδηροδρομική γραμμή είναι μετατεθειμένη, πλέον, στο εσωτερικό, η έντονη κινητικότητα και το διευρυμένο πλάτος του παραλιακού οδικού άξονα κυκλοφορίας, σε συνδυασμό με την περιορισμένη δυνατότητα εγκάρσιων σε αυτόν περασμάτων για τους πεζούς, τον καθιστούν ένα, πρώτο στη σειρά, ισχυρό φυσικό [και ψυχολογικό] εμπόδιο. Επίσης, όπως και στην περίπτωση της περιοχής 03, έτσι κι εδώ, κατά το μεγαλύτερο μήκος του, το παράκτιο μέτωπο παραμένει περιφραγμένο, γεγονός που δυσχεραίνει ακόμα περισσότερο την προσβασιμότητα σε αυτό. Όσον αφορά στην εικόνα της ακτογραμμής, αντίστοιχα με το βόρειο τμήμα της περιοχής 02, αυτή συντίθεται από ήπιες, στοιχειώδεις και υποβαθμισμένες διαμορφώσεις αναψυχής, πρασίνου

086





087



088



089



090

και περιπάτου, με βραχώδεις απολήξεις στο νερό.

Και εδώ, η παρουσία του ανθρώπου στο παράκτιο μέτωπο είναι αισθητή. Ποδηλάτες, νέοι που τρέχουν, άλλοι που ξαποσταίνουν κάτω από τα δέντρα συζητώντας, ψαράδες γίνονται αντιληπτοί ακόμα και από το γρήγορο βλέμμα ενός οδηγού στην παραλιακή λεωφόρο. Σε αυτή την έκταση, μάλιστα, προορίζεται να διαμορφωθεί ένα αστικό θεματικό πάρκο. Η “μεταμόρφωσή” της αυτή έχει ήδη ξεκινήσει από τον Ιανουάριο του 2015.²¹¹ Πρόκειται για έναν πρότυπο χώρο εκτόνωσης, αναψυχής, άθλησης και περιπάτου, με ανεμπόδιστη θέα στη θάλασσα, ο οποίος και θα αποδοθεί στους κατοίκους της πόλης.

Κι αυτή η ανεμπόδιστη θέα στη θάλασσα από εκείνο ακριβώς το σημείο, την ώρα μάλιστα που δύει ο ήλιος, προβάλλεται στους τίτλους αρχής της ταινίας “Παράδεισος”, ως φόντο όταν αποτυπώνεται ο τίτλος της. Ο παραλληλισμός είναι ενδεχόμενος, αν όχι προφανής. Ένας ειδυλλιακός, παραδεισένιος τόπος; Ένα παραδεισένιο τοπίο;

211 Δείτε πως διαμορφώνεται η παραλιακή ζώνη της Πάτρας, www.pelop.gr, 26 Φεβρουαρίου 2015, προσπελάστηκε 27 Φεβρουαρίου 2015

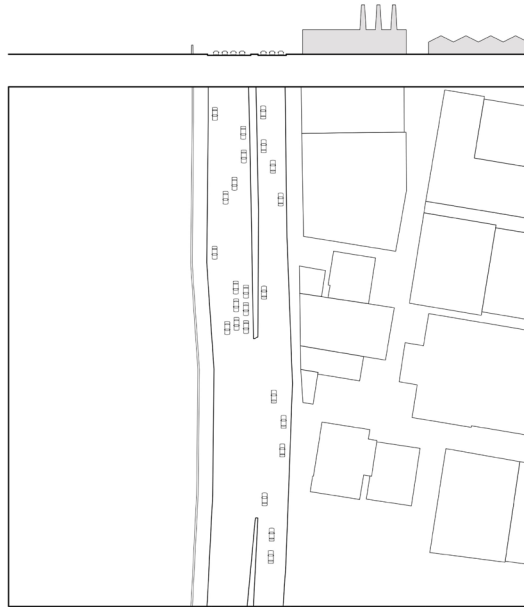
091



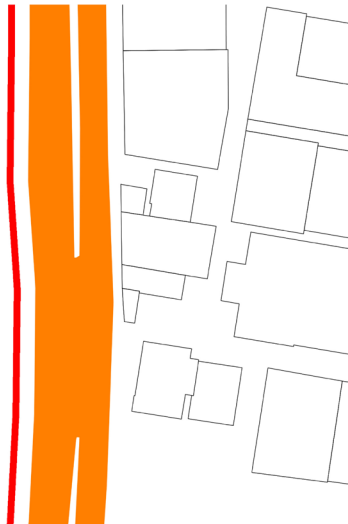


092

094



093



02.02.05 Περιοχή 05 | το ίχνος

Την περιοχή στιγματίζει η επιβλητική παρουσία του νέου λιμανιού της πόλης, του οποίου η λειτουργία ξεκίνησε τον Ιούλιο του 2011. Ο παραλιακός οδικός άξονας κυκλοφορίας διατηρεί την ισχύ και την κινητικότητα που εμφανίζει ήδη από την περιοχή 04, καθώς αποτελεί τη 1 από τις 2 εναλλακτικές διόδους πρόσβασης των οχημάτων στο λιμάνι.

Εξίσου επιβλητικό είναι και το μέτωπο του δομημένου περιβάλλοντος προς τη θάλασσα, απέναντι από τις υποδομές του λιμανιού. Το ασυνεχές, διάτρητο μέτωπο των μεγάλης κλίμακας κτηρίων της περιοχής 04 διατηρεί το χαρακτήρα του και σε αυτή την περιοχή. Μόνο που εδώ, τα ενεργά εμπορικά κτήρια της βορειότερης ζώνης δίνουν τη θέση τους σε εγκαταλειμμένα βιομηχανικά κελύφη. Πρόκειται, ουσιαστικά, για την αποβιομηχανοποιημένη, πλέον, περιοχή της πόλης, της οποίας, όμως, τα ίχνη παραμένουν ακόμα εμφανή.

Στην περιοχή αυτή, το παράκτιο μέτωπο της πόλης υποδέχεται και φιλοξενεί μια σαφή κι αυστηρά ορισμένη λειτουργία, η οποία το χαρακτηρίζει και, ταυτόχρονα, το διαφοροποιεί από την υπόλοιπη αστική ακτογραμμή. Η γραμμική περίφραξη και το αμιγώς ανθρωπογενές, τεχνητό περιβάλλον των λιμενικών υποδομών προκαλούν έντονες αναφορές στις χωρικές ποιότητες του παλιού λιμανιού της πόλης. Ωστόσο, τα τακτά δρομολόγια και η ελεγχόμενη προσβασιμότητα, που χαρακτηρίζουν κάθε ενεργό λιμάνι, καθιστούν ξεκάθαρη τη διαφοροποίηση του χαρακτήρα των 2 αυτών τμημάτων του παράκτιου αστικού μετώπου.

Ενθουσιώδεις ταξιδιώτες και τουρίστες, νωχελικοί οδηγοί εμπορικών οχημάτων, παράνομοι μετανάστες που καιροφυλακτούν να παραβιάσουν την περίφραξη και να αναζητήσουν την τύχη τους σε άλλη χώρα “κατοικούν” τον τόπο και πλάθουν καθημερινά τις δικές τους αφηγήσεις.



095 Ο υπό υλοποίηση ποδηλατόδρομος

Στην περιοχή χωροθετείται το νότιο άκρο ενός υπό διαμόρφωση ποδηλατόδρομου, του οποίου η κατασκευή ξεκίνησε το 2013. Η πορεία του νέου αυτού ποδηλατόδρομου σχεδιάζεται καθ' όλο το μήκος του παράκτιου μετώπου της πόλης, ώστε αυτός να καταλήγει στη διαμορφωμένη παραλία της περιοχής 01. Έτσι, οι κάτοικοι της πόλης θα έχουν τη δυνατότητα μιας ανεμπόδιστης ποδηλατοπορείας παράλληλης στην ακτογραμμή, συνολικού μήκους 9km.²¹²

212 Πάτρα: Ο ποδηλατόδρομος που δεν τον έχουν γνωρίσει οι πολίτες – Έτοιμα τα πρώτα 4 χιλιόμετρα από την Παραλία προς την Πλαζ, hellasallnews.gr, 13 Φεβρουαρίου 2015, προσπελάστηκε 5 Μαρτίου 2015

096



Κεφάλαιο

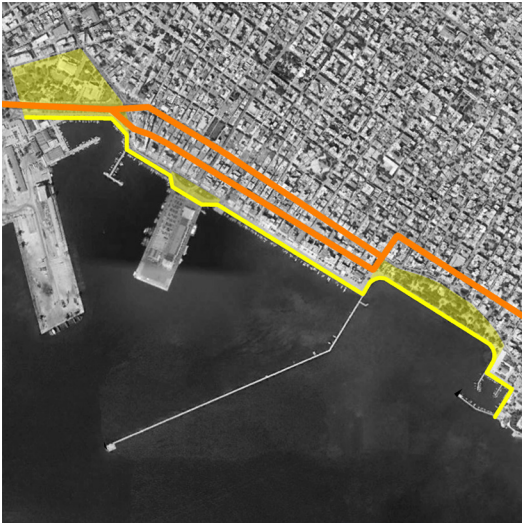
03

4 περιπτώσεις επέμβασης στο παράκτιο μέτωπο | 2 προσεγγίσεις της σχέσης μετώπου – πόλης

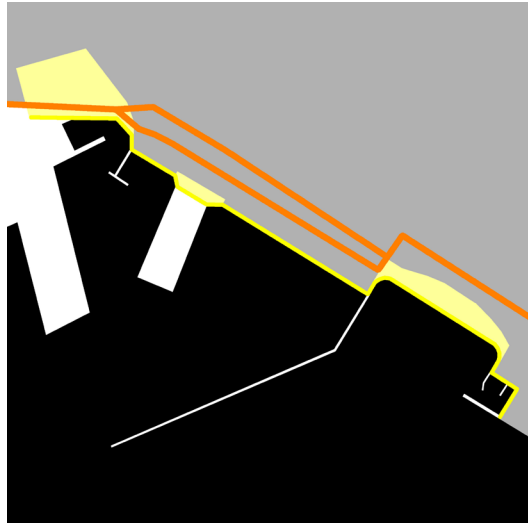
Τα εφελθήρια ερωτήματα της έρευνας ανακαλούνται: Ως τί ορίζεται το παράκτιο μέτωπο της Πάτρας σε σχέση με την πόλη και πώς αυτή η σχέση υπαγορεύεται μέσω της κατοίκησης του από τον άνθρωπο; Αποτελεί η ακτογραμμή πιστή προέκταση του υφιστάμενου αστικού ιστού προς το νερό ή αυτοπροσδιορίζεται ως μία αυτόνομη ενδιάμεση ζώνη ανάμεσα στην πόλη και τη θάλασσα;

Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζονται και μελετούνται 4 περιπτώσεις επέμβασης στο παράκτιο μέτωπο άλλων πόλεων, τόσο της Ελλάδας, όσο και της Ευρώπης, συγκρίσιμης και μη κλίμακας με αυτήν της Πάτρας. Πρόκειται για τις πόλεις του Βόλου, της Θεσσαλονίκης, του Rotterdam και του Aarhus. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η ανάδειξη 2 διαφορετικών – και μάλιστα, αντιθετικών μεταξύ τους – προσεγγίσεων της σχέσης του παράκτιου μετώπου με τον αστικό ιστό.

097



098



03.01 Η περίπτωση του Βόλου – GR

Στην περίπτωση της πόλης του Βόλου, της οποίας η κλίμακα είναι συγκρίσιμη με αυτήν της Πάτρας, οι ισχυροί οδικοί άξονες είναι μετατεθειμένοι στο εσωτερικό της πόλης. Έτσι, μεταξύ του πυκνοδομημένου αστικού περιβάλλοντος και της θάλασσας παρεμβάλλεται ένας άξονας δευτερεύουσας κυκλοφορίας, ο οποίος επιτρέπει στην πόλη να προσεγγίσει το παράκτιο μέτωπό της, εκδηλώνοντας τις – κατά τόπους – διαφορετικές όψεις της καθημερινότητάς της. Οι όψεις αυτές συνδιαμορφώνουν τις αφηγήσεις του μετώπου, ενός, κατά τ' άλλα, γραμμικού άξονα κίνησης πεζών και ποδηλάτων, περιορισμένου βάθους, στον οποίο, κατά τόπους, προσαρτώνται χώροι πρασίνου, όπως η πλατεία Ρήγα Φεραίου – η οποία υποδέχεται και πολιτιστικές χρήσεις – και το πάρκο του Αγίου Κωνσταντίνου.²¹³

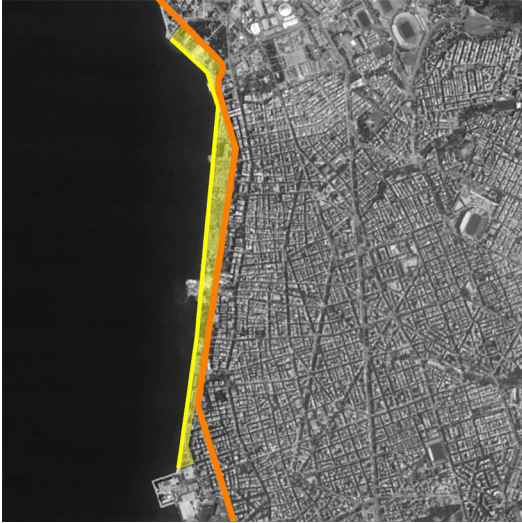
213 Δήμος, Α., Παππάς, Β., Σκούρας, Δ., Τσεκούρας, Κ., Ψαλτόπουλος, Δ., Πάτρα: Θαλάσσιο Μέτωπο, Λιμένας, Πόλη, Τεύχος 06, Πανεπιστήμιο Πάτρων, Πάτρα, 2010, σελ. 42 – 45

099

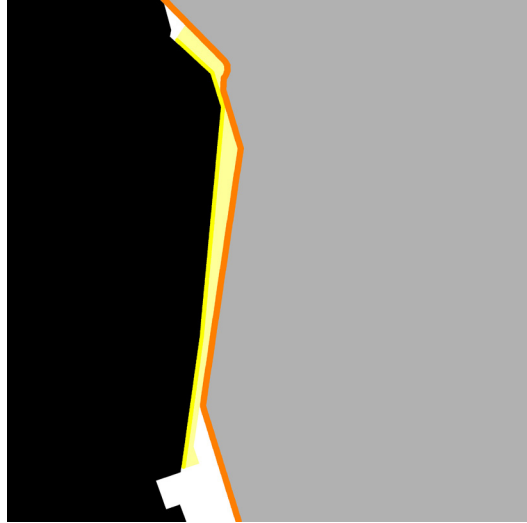


100





101



102

103



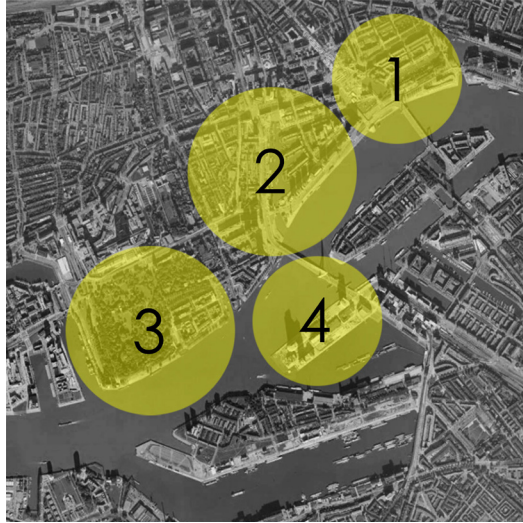
104

03.02 Η περίπτωση της Νέας Παραλίας Θεσσαλονίκης – GR | Πρόδρομος Νικηφορίδης, Bernard Cuomo, Atelier R. Castro – S. Denissof | 2014

Στη μεγαλύτερης κλίμακας πόλη της Θεσσαλονίκης, η μεγάλη υποχώρηση του ορίου του πολεοδομικού ιστού σε σχέση με την ακτογραμμή προσδίδει στην παράκτια ζώνη μια 2η διάσταση, αυτή του βάρους. Έτσι, σε αντίθεση με την περίπτωση της πόλης του Βόλου, το δομημένο αστικό περιβάλλον αποστασιοποιείται από το νερό. Όσον αφορά στη διαμόρφωση του παράκτιου μετώπου της πόλης, τα συστατικά στοιχεία της είναι 2: η γραμμική πορεία και τα “πράσινα δωμάτια”. Η γραμμική πορεία εκδιπλώνεται καθ’ όλο το μήκος της επέμβασης, ορίζοντας μια περιπατητική διαδρομή σταθερού πλάτους στο όριο της ακτογραμμής. Επιπλέον, 12 “πράσινα δωμάτια” – κήποι – παρεμβάλλονται μεταξύ της γραμμικής αυτής πορείας και του ορίου του αστικού ιστού. Υποδέχονται ελαφριές κατασκευές μικρής κλίμακας, συγκροτώντας θεματικούς χώρους αναψυχής, αθλητισμού και πολιτισμού, οι οποίοι λειτουργούν ως φίλτρο μεταξύ του ανθρωπογενούς αστικού περιβάλλοντος και του φυσικού περιβάλλοντος της θάλασσας. Η Νέα Παραλία Θεσσαλονίκης δε συνδιαλέγεται με τον εναλλασσόμενο χαρακτήρα του αστικού μετώπου, αλλά αυτοπροσδιορίζεται ως μια σαφής ενδιάμεση ζώνη υπερτοπικού χαρακτήρα μεταξύ της πόλης και της θάλασσας. Ένας δημόσιος τόπος εκτόνωσης για όλη την πόλη.²¹⁴

Και στις 2 παραπάνω περιπτώσεις, το παράκτιο μέτωπο λειτουργεί ως θύλακας της υπαίθριας δημόσιας ζωής, μια εκτυλισσόμενη κορδέλα ανθρώπινων στιγμών, οι οποίες διαχέονται ομοιογενώς καθ’ όλο το μήκος του. Το μέτωπο γίνεται αντιληπτό ως ένα κατ’ εξοχήν γραμμικό στοιχείο, με περιορισμένο βάθος, μεγάλο μήκος και αυστηρό όριο, χωρίς καμία εισχώρηση λειτουργιών στο νερό. Γι’ αυτό, στόχο και των 2 επεμβάσεων αποτέλεσε η διατήρηση κι ενίσχυση της γραμμικότητας και της συνέχειάς του, καθώς και η εξασφάλιση ενιαίου χαρακτήρα καθ’ όλο το μήκος του.

214 www.nikiforidis-cuomo.com, προσπελάστηκε 27 Μαΐου 2015



104



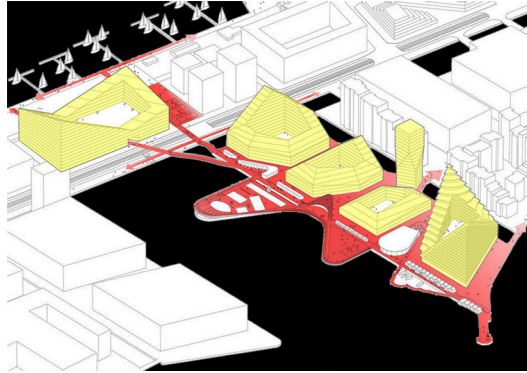
105

03.03 Η περίπτωση του Rotterdam – NL

Στην περίπτωση του Rotterdam, έπειτα από τη μετατόπιση του λιμανιού από το κέντρο στην περιφέρεια της πόλης, οι εγκαταλειμμένες υποδομές του ανενεργού λιμανιού αποτελούσαν ένα φυσικό εμπόδιο ανάμεσα στο κέντρο της πόλης και το νερό. Εντοπίζονται, λοιπόν, συσχετίσεις με την περίπτωση της Πάτρας, σε μια μεγαλύτερη, ωστόσο, κλίμακα. Στόχο της διαμόρφωσης του παράκτιου μετώπου του Rotterdam αποτέλεσε ο επαναπροσδιορισμός της ταυτότητας της πόλης, μέσω της επανασύνδεσής της με το νερό. Έτσι, το παράκτιο μέτωπο δεν αντιμετωπίστηκε ως μια ενδιάμεση ζώνη μεταξύ της πόλης και του νερού, αλλά ως ένα πεδίο, πάνω στο οποίο η ίδια η πόλη μπορεί να “πατήσει”, προκειμένου να προσεγγίσει το νερό. Στον υφιστάμενο τόπο της επέμβασης αναγνωρίστηκαν 4 περιοχές – αστικές γειτονίες, διαφορετικών ποιοτήτων και χαρακτηριστικών η καθεμία.²¹⁵ Οι γειτονίες αυτές διατήρησαν τον ιδιαίτερο χαρακτήρα τους και μάλιστα, κατά τόπους, τον επέκτειναν ως το νερό. Έτσι, το παράκτιο μέτωπο δε συνιστά έναν αδιάκοπο γραμμικό – αμιγώς δημόσιο – τόπο εκτόνωσης, αλλά μετατρέπεται σε ένα πολυλειτουργικό τμήμα του αστικού ιστού, ένα ψηφιδωτό μεικτών χρήσεων – κατοικίας, εργασίας, εμπορίου, εκπαίδευσης κι αναψυχής.²¹⁶

215 Πρόκειται για τις εξής υποπεριοχές του παλιού λιμανιού: α. Oudehaven, β. Leuvehaven, Wijnhaven & Zalmhaven, γ. Scheerwaardkwartier & Parkhaven και δ. Kop van Zuid

216 Aarts, M., Daamen, T., Huijs, M., de Vries, W., *Port-city development in Rotterdam: a true love story*, urban-e.aq.upm.es, προσπελάστηκε 27 Μαΐου 2015



106



107

03.04 Η περίπτωση του Aarhus – DK | BIG – Bjarke Ingels Group | [2017]

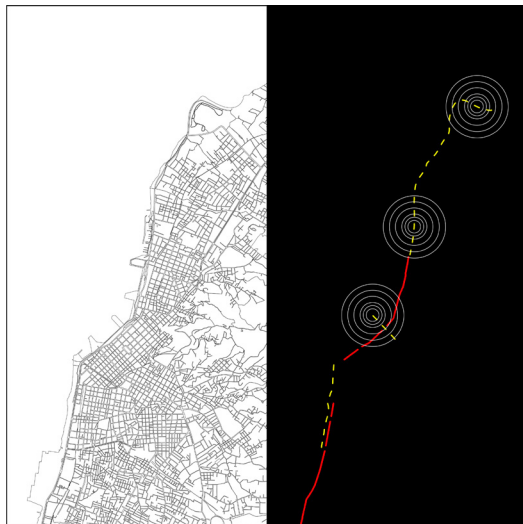
Αυτή την περίοδο, στο Aarhus – τη 2η μεγαλύτερη πόλη της Δανίας – τελεί υπό υλοποίηση ένα από τα μεγαλύτερα προγράμματα ανάπλασης παράκτιου μετώπου στην Ευρώπη.²¹⁷ Τη μελέτη ενός τμήματος – κλίμακας γειτονιάς – του προγράμματος αυτού ανέλαβε, έπειτα από διαγωνισμό, το αρχιτεκτονικό γραφείο BIG – Bjarke Ingels Group.

Πυρήνα της μελέτης αποτελούν 7 συγκροτήματα κατοικιών, οργανωμένα σε σειρά, παράλληλα με την ακτογραμμή. Τη μελέτη συμπληρώνουν δημόσια προγράμματα αναψυχής και πολιτισμού, τα οποία όχι μόνο επιβάλλονται στο τοπίο, αλλά αφηφούν και το όριο της ακτογραμμής. Πότε χωροθετημένα εντός αυτού και πότε επεκτεινόμενα πάνω στο νερό, διασπών τη γραμμικότητα του παράκτιου μετώπου. Έτσι, το μέτωπο γίνεται ένα σύνθετο πεδίο συνυποδοχής λειτουργιών κατοικίας, εργασίας, αναψυχής και πολιτισμού, όπου τα όρια μεταξύ της πόλης, του παράκτιου μετώπου και του νερού διαχέονται.²¹⁸

Στις περιπτώσεις, λοιπόν, του Rotterdam και του Aarhus, το παράκτιο μέτωπο λειτουργεί ως υποδοχέας της επέκτασης της ίδιας της πόλης προς το νερό. Σε αντίθεση με τις περιπτώσεις του Βόλου και της Θεσσαλονίκης, όπου το μέτωπο γίνεται αντιληπτό ως μια σαφής ενδιάμεση ζώνη μεταξύ της πόλης και της θάλασσας, στις περιπτώσεις του Rotterdam και του Aarhus τα όρια μεταξύ μετώπου και πόλης, μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού συγχέονται.

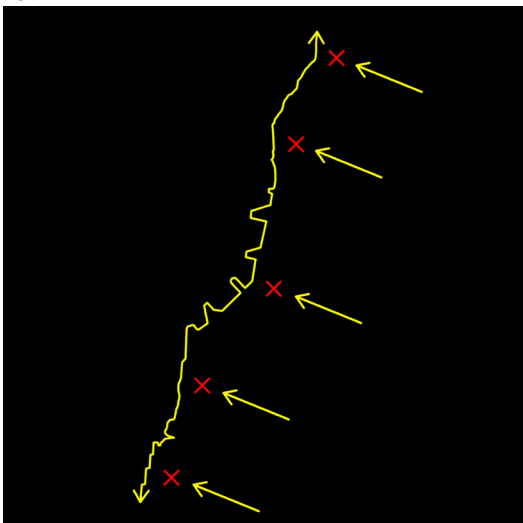
217 www.businessregionaarhus.com, προσπελάστηκε 27 Μαΐου 2015

218 www.big.dk, προσπελάστηκε 27 Μαΐου 2015



108

109



110



110

Επίλογος

Η σχέση της πόλης της Πάτρας με τη θάλασσα έχει μεγάλη ιστορία. Η πόλη, αρχικά, παρέμενε αδιάφορη απέναντι στη θάλασσα. Κάποια στιγμή, όμως, την προσέγγισε. Αναζήτησε την ταυτότητά της σε αυτήν. Και τη βρήκε. Η πόλη στηρίχθηκε στη θάλασσά της και αναπτύχθηκε. Έπειτα, όμως, η ίδια η θάλασσά της την αποδυνάμωσε. Έκτοτε, η πόλη αναζητά να ανακτήσει τη χαμένη σχέση της με το νερό.

Κατά τη διάρκεια των 2 τελευταίων εκατονταετιών της ιστορίας της πόλης, το λιμάνι της έχει υιοθετήσει πολλαπλούς ρόλους. Από εστία άφιξης βοήθειας και καθοριστικό παράγοντα ανάκαμψης της πόλης στο 1ο μισό του 19ου αιώνα, σε “εργοτάξιο της σταφίδας” – πυρήνα της αστικής οικονομικής ανάπτυξης στο 2ο μισό του 19ου αιώνα. Πύλη της υπερπόντιας μεταναστευτικής εξόδου προς τη δυτική Ευρώπη και την Αμερική στο 1ο μισό του 20ου αιώνα. Έκτοτε, από το 2ο μισό του 20ου αιώνα κι έπειτα, ενεργό εμπορικό και τουριστικό λιμάνι, αποκομμένο, όμως, απομακρυσμένο από την πόλη.

Το παράκτιο μέτωπο της Πάτρας συνιστά, λοιπόν, ένα παλιμψηστο επιτιθέμενων λειτουργιών και εικόνων. Έναν υποβαθμισμένο και παθογενή τόπο, πεδίο, ωστόσο, διεκδίκησης από τους κατοίκους ως χώρου εκτόνωσης κι αναψυχής. Μέσω των καθημερινών τους δραστηριοτήτων, μέσω συλλογικών δράσεων, μέσω σχεδιασμού για το μέλλον.

Καθ' όλη τη διάρκεια της σύγχρονης ιστορίας της πόλης, η ανθρώπινη παρουσία επιβαλλόταν στο τοπίο του παράκτιου μετώπου, ορίζοντας το χαρακτήρα του και κατ' επέκταση, τη σχέση του με την πόλη. Έτσι και σήμερα, οι ανθρώπινες δραστηριότητες διαχέονται καθ' όλο το μήκος της ακτογραμμής. Δραστηριότητες ατομικές, συλλογικές, καθημερινές και μη συνθέτουν μία ενιαία αφήγηση. Μια αφήγηση, που επιδιώκει να συνδέσει όλα τα θραύσματα του παράκτιου μετώπου, διατηρώντας, όμως, στραμμένη την πλάτη της στο αστικό σκηνικό.

“Ψαράδες που αγναντεύουν υπομονετικά τον ορίζοντα. Δεινοί κολυμβητές και νωχελικές παρουσίες που αποκοιμούνται απολαμβάνοντας τον ήλιο. Ενθουσιώδεις ταξιδιώτες. Μια παρέα ηλικιωμένων που συζητούν αργοπερπατώντας. Ένας ψύχραιμος νέος συγκρατεί το σκύλο του μακριά από τους φοβισμένους περαστικούς. Δεκάδες χαρταετοί στον ουρανό. Μια παρέα ποδηλατών ξαποσταίνει στη σκιά ενός δέντρου. Νωχελικοί οδηγοί εμπορικών φορτηγών που περιμένουν να επιβιβαστούν στο πλοίο και ενθουσιασμένοι τουρίστες που μόλις αποβιβάστηκαν. Μια μητέρα με το καρότσι της. Παράνομοι μετανάστες που

καιροφυλακτούν να σκαρφαλώσουν στα κάγκελα του λιμανιού. Αναζητούν πια την τύχη τους σε άλλη χώρα. Ένα συνωστισμένο πλήθος αποχαιρετά τον Καρνάβαλο που καίγεται. Μια παρέα φοιτητών τρέχει ακούγοντας μουσική. Ένα ζευγάρι ατενίζει το ηλιοβασίλεμα. Μικρά, ανέμελα παιδιά χτίζουν τα κάστρα τους στην άμμο."

Όπως έγινε αντιληπτό στη διάρκεια της επί τόπου περιπλάνησης κατά μήκος του παράκτιου μετώπου, η πόλη δεν προσεγγίζει ομοιογενώς τη θάλασσα, αλλά προβάλλει εναλλασσόμενες όψεις προς αυτήν. Εξ ου και η ανάγνωση των 5 διακριτών περιοχών, που, όμως, δεν αντικατοπτρίζεται στον τρόπο που οι κάτοικοι αντιλαμβάνονται, "κατοικούν" και διεκδικούν το παράκτιο μέτωπο. Μπορεί οι διακριτές αστικές ζώνες να προσεγγίζουν εγκάρσια τη θάλασσα, το παράκτιο μέτωπο, όμως, δεν υιοθετεί τον εκάστοτε χαρακτήρα τους. Η διάχυση των ανθρώπινων δραστηριοτήτων καθ' όλο το μήκος του μετώπου, προσδίδει σε αυτό ενιαίο χαρακτήρα, ορίζοντάς το, έτσι, ως μια σαφή ενδιάμεση ζώνη, που, όμως, κρατά ακόμα σε απόσταση την πόλη από τη θάλασσα.

Η μελέτη των περιπτώσεων του Βόλου, της Θεσσαλονίκης, του Rotterdam και του Aarhus απέδειξε πως το παράκτιο μέτωπο δεν γίνεται αντιληπτό μόνο ως ένα όριο, που άλλοτε επιτρέπει κι άλλοτε εμποδίζει την επαφή της πόλης με τη θάλασσα. Το παράκτιο μέτωπο αποκτά κλίμακα, διάσταση, διαπλέκει το δημόσιο με το ιδιωτικό, γίνεται αναπόσπαστο κομμάτι της πόλης. Έτσι και στην περίπτωση της πόλης της Πάτρας, το παράκτιο μέτωπο, λόγω της γραμμικότητάς του, φέρεται – εν δυνάμει – ικανό να αγκαλιάσει την πόλη, να συνδέσει τα θραύσματά της, να την οργανώσει, να την ορίσει. Έτσι, θα επανενεργοποιηθεί και θα επανενεργοποιήσει και την ίδια την πόλη.

Βιβλιογραφία

- Βρεττός, Λάμπρος, *Πάτρα: Οδηγός Πληροφόρησης*, Αχαϊκές Εκδόσεις, Πάτρα, 1998
- Δήμας, Α., Παππάς, Β., Σκούρας, Δ., Τσεκούρας, Κ., Ψαλτόπουλος, Δ., *Πάτρα: Θαλάσσιο Μέτωπο, Λιμένας, Πόλη*, Τεύχος 06, Πανεπιστήμιο Πατρών, Πάτρα, 2010, σελ. 42 – 45
- Εγκυκλοπαίδεια *Πάπυρος Larousse Britannica*, τόμοι 43 & 52, Εκδοτικός Οργανισμός Πάπυρος, Αθήνα, 2007
- Εφημερίδα *Νεολόγος*, 29 Οκτωβρίου 1898 & 3 Ιουνίου 1912
- Εφημερίδα *Φορολογούμενος*, φύλλο 51, 8 Αυγούστου 1875
- Καϊκα – Μαντανίκα, Γιώτα, *Πάτρα 1870 – 1900: Η καθημερινή ζωή της Πάτρας στην αυγή της Μπελ Επόκ*, Αχαϊκές Εκδόσεις, Πάτρα, 1998
- Κοκοβίκας, Κώστας, *Η Πάτρα και το λιμάνι της: 1828 – 1945*, Λιμενικό Ταμείο Πατρών, Πάτρα, 2001
- Κολοβός, Γεώργιος, *Υποδομές των μεταφορών του Νομού Αχαΐας*, Εκδόσεις Πανεπιστημίου Πατρών, Πάτρα, 2005
- Λαδός, Βασίλης, *Η πόλη & ο μύθος: Αφηγήματα για την Πάτρα*, ΔΕΠΑΠ – Δήμος Πατρέων, Πάτρα, 2002
- Λάζαρης, Βασίλης, *Καποδιστριακή Πάτρα: Ιστορική Μονογραφία*, Περί Τεχνών, Πάτρα, 2002
- Μαρασλής, Αλέκος, *Πάτρα 1900*, αυτοέκδοση, Πάτρα, 1978
- Μαρασλής, Αλέκος, *Πάτρα 1900*, Εκδοτικός Οργανισμός Λιβάνη, Αθήνα, 2003
- Μηλιώνης, Νίκος, Παππάς, Βασίλης, Σαρδελιάνος, Δημήτρης, *Καταγραφή υφιστάμενης κατάστασης προβλημάτων λιμανιού Πάτρας – Διερεύνηση άμεσων λύσεων*, Τ.Ε.Ε. Τμ. Δυτικής Ελλάδας, Πάτρα, 1989

Μητσάκης, Μιχαήλ, *Αυτόχειρ*, Στιγμή, Αθήνα, 1987

Μολόχας, Νίκος, *Ο φάρος της Πάτρας*, Εκδόσεις Συλλογές, Αθήνα, 1997

Μούλιας, Χρήστος, *Το λιμάνι της σταφίδας: Πάτρα 1828 – 1900*, Περί Τεχνών, Πάτρα, 2000

Μπακουνάκης, Νίκος, *Πάτρα 1828 – 1860: Μια ελληνική πρωτεύουσα στον 19ο αιώνα*, Εκδόσεις Καστανιώτη, Αθήνα, 1995

Μπακουνάκης, Νίκος, *Πάτρα: Τότε & τώρα*, Ολκός, Αθήνα, 2005

Συλλογικός τόμος, *Πάτρα: Από την αρχαιότητα έως σήμερα*, Κότινος, Αθήνα, 2005

Σωτηρόπουλος, Λεωνίδας, *Μαρτυρίες για το λιμάνι των Πατρών πριν το '60*, Αχαιϊκές Εκδόσεις, Πάτρα, 1993

Τζανάκος, Νίκος, *Πάτρα: Πόλη φυλακισμένη;*, Το Δόντι, Πάτρα, 2008

Τριανταφύλλου, Κώστας, *Ιστορικών Λεξικών των Πατρών*, τόμος Β', τρίτη έκδοση, Πάτρα, 1995
Χαρτών Μνήμες: Πάτρα 1831 – 1943, Δήμος Πατρέων, 2014

Χιώτης, Παναγιώτης, “*Διαμονή επί τέσσερας ημέρας εν Πάτραις 2 – 7 Σεπτεμβρίου 1883*”, Κυψέλη σύγγραμμα περιοδικόν Διευθύνοντος Όθωνος Ρέντζου, έτος Α', Φυλλάδιον 1, εν Ζακύνθω τύποις του εκδότου Σ. Καψοκεφάλου, 1884, Φυλλάδιον Α' Ιανουάριος, σελ. 15 – 16

Lynch, Kevin, *The Image of the City*, The M. I. T. Press, USA, 1960

Tschumi, Bernard, *The Manhattan Transcripts*, Academy Editions, London, 1994

Ιστογραφία

Δείτε πως διαμορφώνεται η παραλιακή ζώνη της Πάτρας, www.relor.gr, 26 Φεβρουαρίου 2015, προσπελάστηκε 27 Φεβρουαρίου 2015

Επιτέλους, αλλά... προσωρινά, στο Δήμο Πατρέων το θαλάσσιο μέτωπο, www.aftodioikisi.gr, 24 Ιανουαρίου 2012, προσπελάστηκε 27 Φεβρουαρίου 2015

Η πλαζ της Πάτρας “πρωταγωνίστρια” του φετινού καλοκαιριού, www.xesraso.gr, 8 Ιουλίου 2014, προσπελάστηκε 6 Μαρτίου 2015

Καρναβάλι Πάτρας_Τελετή Λήξης – Φωτογραφίες 2014, myanima-hellas.com, 3 Μαρτίου 2014, προσπελάστηκε 6 Μαρτίου 2015

Λύρας, Γιάννης, Για να γνωρίσουμε την Πάτρα διαχρονικά με το φωτογραφικό υλικό του Γιάννη Δ. Λύρα, lyrasi.blogspot.gr, 1 Ιουλίου 2012, προσπελάστηκε 6 Μαρτίου 2015

Νέα παρέμβαση της Πρωτοβουλίας Ενεργών Πολιτών για το θαλάσσιο μέτωπο, www.relor.gr, 24 Φεβρουαρίου 2015, προσπελάστηκε 5 Μαρτίου 2015

Πάτρα: Λέει ψέματα ο Πλατυκώστας – Ιδού το ΕΓΓΡΑΦΟ που υπογράφει ζητώντας την ποινική δίωξη του Δημοτικού Συμβουλίου, www.thebest.gr, 28 Νοεμβρίου 2013, προσπελάστηκε 6 Μαρτίου 2015

Πάτρα: Με λαμπρότητα εορτάστηκαν τα Θεοφάνεια – Δείτε φωτογραφίες, www.patrasedvents.gr, 6 Ιανουαρίου 2014, προσπελάστηκε 6 Μαρτίου 2015

Πάτρα: Ο ποδηλατόδρομος που δεν τον έχουν γνωρίσει οι πολίτες – Έτοιμα τα πρώτα 4 χιλιόμετρα από την Παραλία προς την Πλαζ, hellasallnews.gr, 13 Φεβρουαρίου 2015, προσπελάστηκε 5 Μαρτίου 2015

Πάτρα: Στην πλαζ του ΕΟΤ γιόρτασε τα Κούλουμα ο Δήμος – Πλήθος κόσμου ανταποκρίθηκε στο κάλεσμα (ΔΕΙΤΕ ΦΩΤΟ), patratora.gr, 3 Μαρτίου 2014, προσπελάστηκε 6 Μαρτίου 2015

Πρώτο ουσιαστικό βήμα από τον ΟΛΠΑ για την παραχώρηση του θαλασσίου μετώπου στην Πάτρα, www.symboulos.gr, 28 Μαΐου 2011, προσπελάστηκε 27 Φεβρουαρίου

Τζανάκος, Νίκος, *Το παραμύθι και τα πραγματικά κάγκελα*, www.tzanakosnikos.gr, προσπελάστηκε 5 Μαρτίου 2015

www.nikiforidis-cuomo.com, προσπελάστηκε 27 Μαΐου 2015

www.patrastport.gr, προσπελάστηκε 27 Φεβρουαρίου 2015

Aarts, M., Daamen, T., Huijs, M., de Vries, W., *Port-city development in Rotterdam: a true love story*, urban-e.aq.urm.es, προσπελάστηκε 27 Μαΐου 2015

www.big.dk, προσπελάστηκε 27 Μαΐου 2015

www.businessregionaarhus.com, προσπελάστηκε 27 Μαΐου 2015

Πηγές εικόνων

- 001** *Χαρτών Μνήμες: Πάτρα 1831 – 1943*, Δήμος Πατρέων, 2014, σελ. 13
- 002** Τζανάκος, Νίκος, *Πάτρα: Πόλη φυλακισμένη;*, Το Δόντι, Πάτρα, 2008, σελ. 51
- 003** *Χαρτών Μνήμες: Πάτρα 1831 – 1943*, Δήμος Πατρέων, 2014, σελ. 20 – 21
- 004 & 005** *Τόμος τιμητικός Κ. Ν. Τριανταφύλλου*, Ιστορική και Εθνολογική Εταιρεία Πελοποννήσου, Πάτρα, 1990, σελ. 44 & 208
- 006** Τζανάκος, Νίκος, *Πάτρα: Πόλη φυλακισμένη;*, Το Δόντι, Πάτρα, 2008, σελ. 106
- 007** syletra.tr.blogspot.gr, προσπελάστηκε 5 Μαρτίου 2015
- 008 & 009** Μαρασλής, Αλέκος, *Πάτρα 1900*, Εκδοτικός Οργανισμός Λιβάνη, Αθήνα, 2003, σελ. 222
- 011** Μπακουνάκης, Νίκος, *Πάτρα: Τότε & τώρα*, Ολκός, Αθήνα, 2005, σελ. 44
- 012** Τζανάκος, Νίκος, *Πάτρα: Πόλη φυλακισμένη;*, Το Δόντι, Πάτρα, 2008, σελ. 37
- 013** *Χαρτών Μνήμες: Πάτρα 1831 – 1943*, Δήμος Πατρέων, 2014, σελ. 169
- 014** Τζανάκος, Νίκος, *Πάτρα: Πόλη φυλακισμένη;*, Το Δόντι, Πάτρα, 2008, σελ. 40
- 015** *Χαρτών Μνήμες: Πάτρα 1831 – 1943*, Δήμος Πατρέων, 2014, σελ. 50 – 51
- 016** Μαρασλής, Αλέκος, *Πάτρα 1900*, Εκδοτικός Οργανισμός Λιβάνη, Αθήνα, 2003, σελ. 64
- 017** lyrasi.blogspot.gr, προσπελάστηκε 6 Μαρτίου 2015
- 018** Τζανάκος, Νίκος, *Πάτρα: Πόλη φυλακισμένη;*, Το Δόντι, Πάτρα, 2008, σελ. 43

- 019** *Χαρτών Μνήμες: Πάτρα 1831 – 1943*, Δήμος Πατρέων, 2014, σελ. 179
- 020** Μπακουνάκης, Νίκος, *Πάτρα: Τότε & τώρα*, Ολκός, Αθήνα, 2005, σελ. 48
- 021** lyrasi.blogspot.gr, προσπελάστηκε 6 Μαρτίου 2015
- 022** Μαρασλής, Αλέκος, *Πάτρα 1900*, Εκδοτικός Οργανισμός Λιβάνη, Αθήνα, 2003, σελ. 76
- 023** Σωτηρόπουλος, Λεωνίδας, *Μαρτυρίες για το λιμάνι των Πατρών πριν το '60*, Αχαϊκές Εκδόσεις, Πάτρα, 1993, σελ. 145
- 025** Μαρασλής, Αλέκος, *Πάτρα 1900*, Εκδοτικός Οργανισμός Λιβάνη, Αθήνα, 2003, σελ. 58
- 027** Τζανάκος, Νίκος, *Πάτρα: Πόλη φυλακισμένη;*, Το Δόντι, Πάτρα, 2008, σελ. 57
- 028** Μαρασλής, Αλέκος, *Πάτρα 1900*, Εκδοτικός Οργανισμός Λιβάνη, Αθήνα, 2003, σελ. 71
- 029** Μπακουνάκης, Νίκος, *Πάτρα: Τότε & τώρα*, Ολκός, Αθήνα, 2005, σελ. 28
- 030** ό.π., σελ. 26
- 031** Τζανάκος, Νίκος, *Πάτρα: Πόλη φυλακισμένη;*, Το Δόντι, Πάτρα, 2008, σελ. 92
- 033** gzmoschos.blogspot.gr, προσπελάστηκε 28 Φεβρουαρίου 2015
- 034** www.tzanakosnikos.gr, προσπελάστηκε 5 Μαρτίου 2015
- 036** Τζανάκος, Νίκος, *Πάτρα: Πόλη φυλακισμένη;*, Το Δόντι, Πάτρα, 2008, σελ. 76
- 037** www.thebest.gr, προσπελάστηκε 6 Μαρτίου 2015
- 039** Lynch, Kevin, *The Image of the City*, The M. I. T. Press, USA, 1960, σελ. 47 – 48

- 040** Tschumi, Bernard, *The Manhattan Transcripts*, Academy Editions, London, 1994, σελ. 17, 18 & 31
- 042** www.bing.com/maps/, προσπελάστηκε 16 Ιανουαρίου 2015
- 048** www.thebest.gr, προσπελάστηκε 6 Μαρτίου 2015
- 049** www.xesrao.gr, προσπελάστηκε 6 Μαρτίου 2015
- 051** patratora.gr, προσπελάστηκε 6 Μαρτίου 2015
- 052** Στιγμιότυπα από την κινηματογραφική ταινία “Παράδεισος”, Παναγιώτης Φαφούτης, 2011
- 053, 062 & 068** www.bing.com/maps/, προσπελάστηκε 16 Ιανουαρίου 2015
- 072** Μπακουνάκης, Νίκος, *Πάτρα: Τότε & τώρα*, Ολκός, Αθήνα, 2005, σελ. 37
- 073** ό.π., σελ. 23
- 075** Τζανάκος, Νίκος, *Πάτρα: Πόλη φυλακισμένη;*, Το Δόντι, Πάτρα, 2008, σελ. 63
- 077** Στιγμιότυπα από την κινηματογραφική ταινία “Παράδεισος”, Παναγιώτης Φαφούτης, 2011
- 080** www.patrasevents.gr, προσπελάστηκε 6 Μαρτίου 2015
- 081** myanima-hellas.com, προσπελάστηκε 6 Μαρτίου 2015
- 082** www.bing.com/maps/, προσπελάστηκε 16 Ιανουαρίου 2015
- 091** Στιγμιότυπο από την κινηματογραφική ταινία “Παράδεισος”, Παναγιώτης Φαφούτης, 2011
- 092** www.bing.com/maps/, προσπελάστηκε 16 Ιανουαρίου 2015

- 096** hellasallnews.gr, προσπελάστηκε 5 Μαρτίου 2015
- 099** Δήμας, Α., Παππάς, Β., Σκούρας, Δ., Τσεκούρας, Κ., Ψαλτόπουλος, Δ., *Πάτρα: Θαλάσσιο Μέτωπο, Λιμένας, Πόλη*, Τεύχος 06, Πανεπιστήμιο Πάτρων, Πάτρα, 2010, σελ. 44
- 100** www.diki.gr, προσπελάστηκε 6 Ιουνίου 2015
- 103** "Η Νέα Παραλία Θεσσαλονίκης – Thessaloniki's new seaside (1080p)", www.youtube.com , 22 Φεβρουαρίου 2015, προσπελάστηκε 7 Ιουνίου 2015
- 105** Aarts, M., Daamen, T., Huijs, M., de Vries, W., *Port-city development in Rotterdam: a true love story*, urban-e.aq.urtn.es, προσπελάστηκε 27 Μαΐου 2015
- 107** www.dezeen.com, προσπελάστηκε 27 Μαΐου 2015

Οι υπόλοιπες εικόνες [φωτογραφίες & διαγράμματα] ανακτήθηκαν από προσωπικό αρχείο.