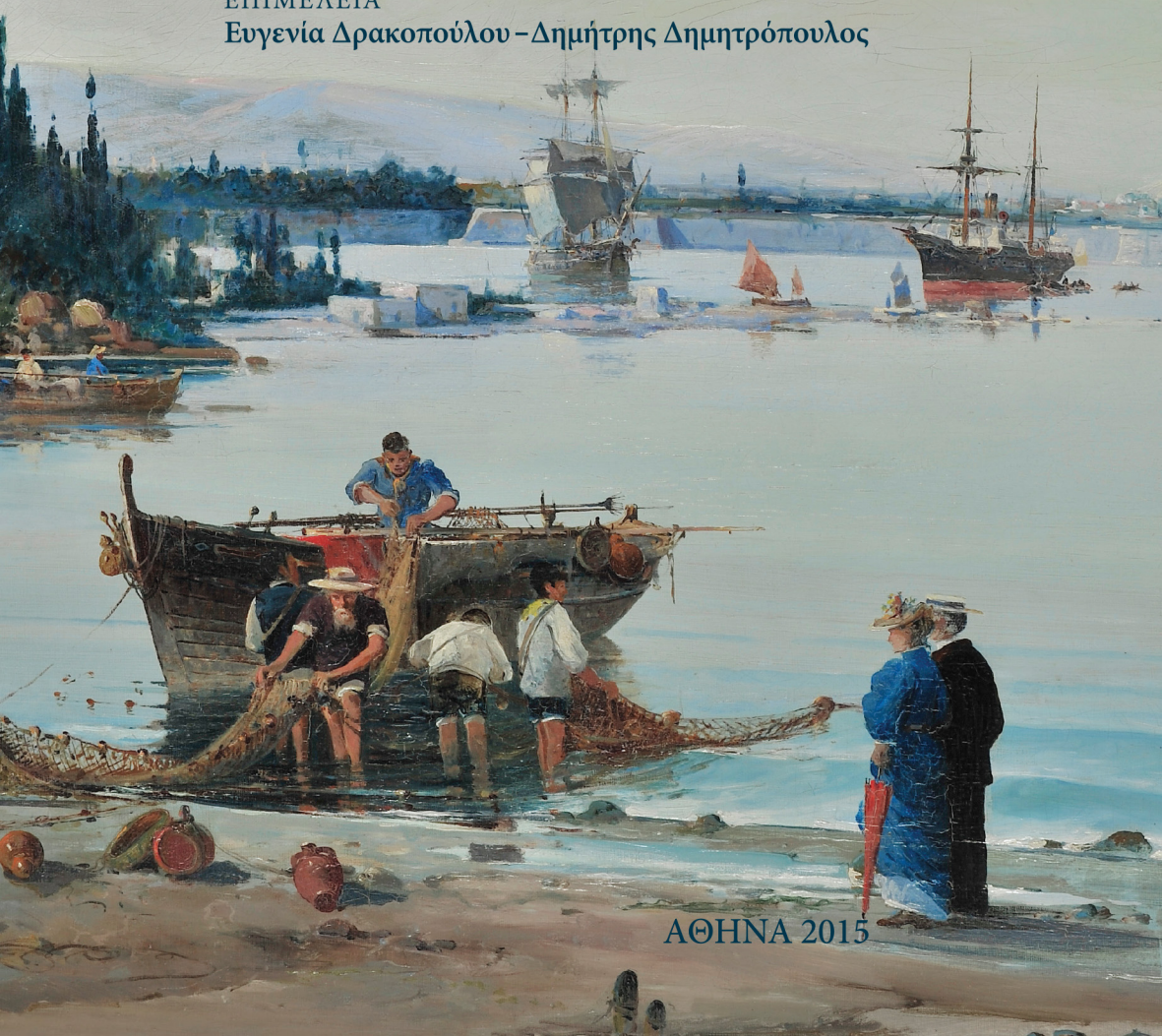


ΕΘΝΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΕΡΕΥΝΩΝ | ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ
ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Ταξίδια στο Ιόνιο με πλοηγό την Ιστορία

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ

Ευγενία Δρακοπούλου - Δημήτρης Δημητρόπουλος



ΑΘΗΝΑ 2015

Ταξίδια στο Ιόνιο
με πλοηγό την Ιστορία

© ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ / ΕΘΝΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΕΡΕΥΝΩΝ

Λεωφ. Βασιλέως Κωνσταντίνου 48, 116 35 Αθήνα
Τηλέφωνο: (+30) 210 7273554,
Τηλεομοιοτυπία: 210 7246212
Ηλεκτρονική διεύθυνση: iie@eie.gr

ISBN 978-960-9538-32-9
ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ / ΕΙΕ

ISBN 978-618-81781-2-0
ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΕΡΕΥΝΩΝ | ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΩΝ ΕΡΕΥΝΩΝ

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Ταξίδια στο Ιόνιο με πλοηγό την Ιστορία

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ

Ευγενία Δρακοπούλου – Δημήτρης Δημητρόπουλος

ΑΘΗΝΑ 2015



ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

<i>Πρόλογοι</i>	
Γιώργος Ανωμερίτης	9
Ταξιάρχης Κόλιας	11
<i>Εισαγωγικό Σημείωμα</i>	
Ευγενία Δρακοπούλου – Δημήτρης Δημητρόπουλος	13
Μαρία Χριστίνα Χατζηγιάννου	
Πάτρα. Ξένοι στην ίδια πόλη: το λιμάνι της Πάτρας κατά τον 19ο αιώνα ...	17
Κατερίνα Δέδε	
Κατάκολο. Ολυμπία - Κατάκολο: Μία ξεχασμένη ιστορία του 1948	29
Δημήτρης Αθανασούλης	
Πύλος. Το μαχαϊράκι του πεθαμένου	39
Χαράλαμπος Γάσπαρης	
Μεθώνη. Τζάκομο και Τζεράτα. Μια ιστορία στη μεσαιωνική Μεθώνη	53
Ευγενία Δρακοπούλου	
Καλαμάτα. Μαθήματα αγγλικών στην Καλαμάτα του 1940	63
Μύρινα Καλαϊτζή	
Μεσσήνη. Ένα άγαλμα για τη Μνασαρέτα	75
Σοφία Ματθαίου	
Κύθηρα. Στιγμές από τη ζωή μιας παρέας	89

Ιωάννης Π. Χουλιάρης Ναύπακτος. Εποχές και γεγονότα στη μεσαιωνική Ναύπακτο (1153-1500)	103
Ουρανία Πολυκανδριώτη Μεσολόγγι. Η ιερή πόλη της λιμνοθάλασσας	117
Δημήτρης Δημητρόπουλος Πάργα. 1819. Περιμένοντας τον Αλή πασά	129
Γιώργος Ρήγινος – Θεοδώρα Λάζου Ηγουμενίτσα. Αναμνήσεις σε ασπρόμαυρο φόντο	139
Ευγενία Χαλκιά Νικόπολη. Το οδοιπορικό του Λεύκιου	151
Μαρία Καμονάχου Κέρκυρα. Το πρόσφατο γέλιο	165
Σταμάτιος Θ. Χονδρογιάννης – Χάρης Ν. Δρυμούσης Παξοί. Με έναν πρίγκιπα... στο νησί της τρίαيناς του Ποσειδώνα	179
Αγγελική Σταυροπούλου Λευκάδα. Στα χρόνια των Τόκκων	191
Μάχη Παϊζη-Αποστολοπούλου Ιθάκη. Ταξιδεύοντας	203
Γιώργος Τόλιας Κεφαλονιά. Νήσος μεσογειακή και μεσόγειος	215
Ευγενία Δρακοπούλου Ζάκυνθος. Ένας αρχαιολόγος στο σεισμό του 1953	227
Οι συνεργάτες του τόμου	241

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

του Προέδρου και Διευθύνοντος Συμβούλου του ΟΛΠ Α.Ε.

Το 2015 είναι μια σημαντική χρονιά για το Λιμάνι του Πειραιά, τα λιμάνια του ελληνικού λιμενικού συστήματος και την πρωτοπόρα στην παγκόσμια σκηνή ελληνική ναυτιλία. Πρώτον, γιατί θα εορτασθεί στον Πειραιά η Ευρωπαϊκή Ημέρα Ναυτιλίας και δεύτερον, γιατί θα συνέλθει η Γενική Συνέλευση και το ετήσιο Συνέδριο του Οργανισμού Λιμένων Ευρώπης (ESPO), επίσης στον Πειραιά.

Τα λιμάνια είναι μηχανές ανάπτυξης για την οικονομία κάθε χώρας και διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στη μεγέθυνση της ευρωπαϊκής οικονομίας, αφού οι θαλάσσιες μεταφορές από και προς την Ευρώπη από τρίτες χώρες διεξάγονται κατά 90% με μεταφορικό μέσο το πλοίο.

Από τα αρχαία χρόνια τα λιμάνια υπήρξαν χώροι πολλαπλών δραστηριοτήτων και γύρω από αυτά ορθώθηκαν σημαντικές πόλεις. Δεν είναι τυχαίο, ότι όλες οι μεγάλες πόλεις της παγκόσμιας ιστορίας οικοδομήθηκαν στις όχθες ποταμών και στις 16 ακτές θαλασσών, προσδίδοντας μέσα από τις μεταφορές και το εμπόριο δύναμη και ισχύ σε πόλεις και κράτη.

Τα λιμάνια όμως υπήρξαν και φορείς πολιτισμού με πολυπολιτιστικά χαρακτηριστικά, αφού η λειτουργία τους και τα πλοία που εξυπηρετούσαν στηριζόντουσαν στη μίξη πολλών εθνοτήτων, θρησκειών και γνώσεων.

Τα λιμάνια υπήρξαν οι ανοιχτές πύλες για την είσοδο και την έξοδο όχι μόνο εμπορευμάτων, αλλά και νέων ιδεών. Η ναυτική τεχνολογία, η θαλασσοπορία και η χαρτογραφία υπήρξαν από τις πρώτες επιστήμες, παράλληλα με την ανάπτυξη των μαθηματικών και της αστρονομίας, που ενίσχυσαν τη ναυσιπλοΐα.

Σήμερα που οι αρχές της ανταγωνιστικότητας, της διαφάνειας, της προστασίας του περιβάλλοντος, της ασφάλειας και της ποιότητας υπηρεσιών κυριαρχούν, στις ευρωπαϊκές λιμενικές πολιτικές οφείλουμε, μαζί με την εταιρική κοινωνική ευθύνη και το σεβασμό στις αυτοδιοικητικές αρχές των

επιλιμένιων πόλεων, να προωθήσουμε τον πολιτισμό και τις πολιτιστικές δραστηριότητες μέσα στους χερσαίους χώρους των λιμανιών.

Στα βιβλία αυτά, με τίτλο «Ταξίδια στο Αιγαίο και το Ιόνιο με πλοηγό την Ιστορία», τα οποία εκδίδονται με αφορμή τα δύο προαναφερθέντα γεγονότα, το Ινστιτούτο Ιστορικών Ερευνών του ΕΙΕ προετοίμασε με τη συνήθη του υπευθυνότητα, ένα υπέροχο ταξίδι μύθων και γεγονότων στα λιμάνια της χώρας. Για να υποδειχθεί για μια ακόμα φορά ο διαχρονικός ιστορικός τους ρόλος στην ανάπτυξη και τον πολιτισμό της χώρας.

Γιώργος Ανωμερίτης

Πρόλογος

του Διευθυντή του Ινστιτούτου Ιστορικών Ερευνών

Ο κορμός της Ελληνικής Χερσονήσου και τα νησιά του αρχιπελάγους προς Ανατολάς και εκείνα του Ιονίου προς Δυσμάς, που τον περιβάλλουν, διαθέτουν ένα μεγάλο αριθμό λιμένων, οι οποίοι από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα διαδραματίζουν έναν σημαντικότερο ρόλο στη διακίνηση ανθρώπων, αγαθών, ιδεών και γενικότερα του πολιτισμού.

Η ενασχόληση με την Ιστορία των ελληνικών λιμανιών αποτελεί συνέχεια μελέτη ενός από τους αρχαιότερους πολιτισμούς. Η επίσκεψη και μόνο στα ηπειρωτικά ή νησιωτικά λιμάνια διεγείρει το ενδιαφέρον για την αναζήτηση του παρελθόντος τους, για την παρακολούθηση της εξέλιξής τους στο διάβα των αιώνων.

Το Ινστιτούτο Ιστορικών Ερευνών, ο κυριότερος φορέας οργανωμένης και στοχευμένης ιστορικής έρευνας της χώρας, το οποίο προήλθε από την προ διετίας συνένωση των τριών καθιερωμένων Ινστιτούτων του Εθνικού Ιδρύματος Ερευνών (Ελληνικής και Ρωμαϊκής Αρχαιότητας, Βυζαντινών Ερευνών και Νεοελληνικών Ερευνών), στο πλαίσιο της πολιτικής του –παράλληλα προς το κυρίως έργο του και μέσω αυτού– να προσεγγίζει την ευρύτερη κοινωνία, ανέλαβε ευχαρίστως τον ρόλο του πλοηγού στην Ιστορία των ελληνικών λιμανιών.

Γνωρίζοντας το ειδικό ενδιαφέρον για τον πολιτισμό του Προέδρου και Διευθύνοντος Συμβούλου του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, κυρίου Πώργου Ανωμερίτη, το Ινστιτούτο Ιστορικών Ερευνών πρότεινε την έκδοση δύο τόμων αφιερωμένων αντιστοίχως στα λιμάνια του Αιγαίου και του Ιονίου πελάγους. Η κυρία Ευγενία Δρακοπούλου, διευθύντρια ερευνών του Ινστιτούτου μας, που είχε και την αρχική ιδέα, σε συνεργασία με τον διευθυντή ερευνών του ίδιου Ινστιτούτου κύριο Δημήτρη Δημητρόπουλο, συγκρότησαν ομάδα επιστημόνων, ιστορικών, φιλολόγων και αρχαιολόγων, για τη συγγραφή των κειμένων. Η προέλευσή τους όχι μόνο από το

ΠΕ αλλά και από τα Πανεπιστήμια και τις Εφορείες Αρχαιοτήτων της χώρας εξασφαλίζει τόσο τη διαχρονικότητα όσο και την πολυθεματικότητα. Τα κείμενα αυτά απευθύνονται με πρωτότυπο και εύληπτο τρόπο σε ένα ευρύτερο κοινό που επισκέπτεται τα ελληνικά λιμάνια και συνδυάζουν την τεκμηριωμένη ιστορική γνώση με την ελεύθερη αφήγηση και τη λογοτεχνική έμπνευση.

Ελπίζουμε ότι ο ανά χείρας τόμος θα αποτελέσει έναν *συνέκδημο* του ταξιδιώτη.

Ταξιάρχης Κόλιας

ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Η Ιστορία, που συνέβη, και η μυθοπλασία ως Ιστορία, που θα μπορούσε να είχε συμβεί, πρωταγωνιστούν στον τόμο αυτό. Δεκαοκτώ προορισμοί – δεκαοκτώ πραγματικές ιστορίες ή μυθοπλασίες για τα λιμάνια του Ιονίου, που στη σύγχρονη εποχή συνιστούν τους χώρους υποδοχής των ταξιδιωτών, τις ανοικτές πύλες εισόδου στις φυσικές ομορφιές, στα προϊόντα, στον πολιτισμό, στην ιστορία του τόπου.

Τα Ιόνια νησιά και οι γειτονικές τους ακτές της Ηπείρου και της δυτικής Πελοποννήσου, σχηματίζουν μια φυσική ενότητα. Υπήρξαν οι πύλες του ελληνικού χώρου προς το Ιόνιο πέλαγος και από εκεί προς την Αδριατική θάλασσα και την Ιταλική χερσόνησο, από όπου διακινήθηκαν άνθρωποι, αγαθά, εμπορεύματα, ιδέες και πολιτισμοί. Σχηματίζουν μία γεωγραφική ζώνη, όπου η γειννίαση των νησιών με τις απέναντι ακτές, οι στενοί δεσμοί επικοινωνίας και οι ευχερείς μετακινήσεις των κατοίκων, η ηπιότητα των θαλασσών και το φυσικό κάλλος του τόπου δημιουργούν ένα κοινό περιβάλλον με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά. Σταθερή παράμετρος ο προσανατολισμός προς τη Δύση –προς την Ιταλία προνομιακά αλλά και προς άλλες περιοχές της δυτικής Ευρώπης– που αποτυπώνεται στην οικιστική συγκρότηση, στην αρχιτεκτονική, στην τέχνη, στη γλώσσα, στις οικονομικές πρακτικές και συναλλαγές, στις συνήθειες και στις νοοτροπίες των κατοίκων. Ταυτόχρονα, στα νεότερα τουλάχιστον χρόνια, η περιοχή αποτέλεσε τη μεθόριο ανάμεσα στη Δύση και την Ανατολή, ανάμεσα στην Οθωμανική Αυτοκρατορία και στους κατά καιρούς ευρωπαίους κυρίαρχους των Ιόνιων νησιών, ένα σημείο δηλαδή διαχωρισμού αλλά και ώσμωσης ανθρώπων και πολιτισμών.

Αναζητώντας την ιστορία, όχι ως διαδοχική αφήγηση γεγονότων και εποχών αλλά ως αστραπιαίο φωτισμό σημαντικών ή και άσημων στιγμών από την ιστορική διαδρομή συγκεκριμένων τόπων, ξεκινήσαμε αυτό το εγχείρημα. Όσον αφορά το ύφος γραφής και τον τρόπο προσέγγισης των τόπων επιχειρήθηκε ένα πείραμα. Ζητήθηκε από τους συγγραφείς να επιλέξουν ένα θέμα αγκιστρωμένο σε έναν τόπο-λιμάνι και να αφηγηθούν μία

ιστορία· να αναπλάσουν δηλαδή ένα περιστατικό της «μεγάλης» ή της «μικρής» ιστορίας, όπως εκείνοι θα το θεωρούσαν πιο ελκυστικό και πρόσφορο –χρησιμοποιώντας δηλαδή την παραδοσιακή ιστοριογραφική αφήγηση ή τη μυθοπλασία– με τη δέσμευση όμως της επιστημονικής εγκυρότητας και τεκμηρίωσης.

Η απόφασή μας να σεβαστούμε τις προτιμήσεις των συγγραφέων, όχι μόνο ως προς το ύφος και την αμεσότητα της αφήγησης, αλλά και ως προς την ορθογραφία και τη στίξη, τον τρόπο της βιβλιογραφικής τεκμηρίωσης και της εικονογράφησης, κρίθηκε επιβεβλημένη, αφού για όλους μας η προσπάθεια αυτή ήταν ένα πείραμα που απαιτούσε ελευθερία επιλογών.

Πάντως, απώτερος στόχος της απόπειρας αυτής δεν ήταν τόσο να πλουτίσει ο αναγνώστης τις εγκυκλοπαιδικές του γνώσεις, όσο να οσμιστεί «ζωντανές» στιγμές του παρελθόντος, να πάρει κάτι από την αύρα μιας εποχής, ιδιαίτερα μάλιστα αν τυχόν ο τόμος τον συνοδεύει κατά τη διάρκεια μιας περιήγησής του στο Ιόνιο. Για το λόγο αυτό, το χρονικό ανάπτυγμα των κειμένων, που φιλοξενούνται, επιδιώχθηκε να καλύπτει διαφορετικές εποχές της ιστορίας και η ανάπτυξη στο χώρο να ακολουθεί τα λιμάνια, τόπους επίσκεψης των σημερινών ταξιδιωτών.

Μιλήσαμε προηγουμένως για μια έκδοση πειραματική στη σύλληψή της, στοιχείο που αύξανε το ρίσκο ενός εγχειρήματος, που ούτως ή άλλως είχε ιδιοτυπίες: απαιτούσε τη συμμετοχή μεγάλου αριθμού επιστημόνων διαφορετικών εξειδικεύσεων αλλά και τη συνεργασία ενός δημόσιου ερευνητικού φορέα με μια μεγάλη Ανώνυμη Εταιρεία, σε ένα κοινό πρόγραμμα αμοιβαίου ενδιαφέροντος. Η άριστη συνεργασία που υπήρξε πιστεύουμε ότι είναι μια απτή απόδειξη ότι οι συνέργειες ερευνητικών ιδρυμάτων και επιχειρήσεων είναι εφικτές και παραγωγικές, ακόμη και στο πεδίο των ανθρωπιστικών επιστημών, οι οποίες συχνά με ασύγγνωστη ελαφρότητα εγκαλούνται ως οικονομικά «μη επωφελείς». Ιδιαίτερα μάλιστα επιχειρήσεις, όπως ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς, που εκ της θέσης τους και του μεγέθους τους παίζουν καίριο δημόσιο ρόλο, μπορούν να αναλάβουν την ευθύνη παρεμβάσεων, που ενδεχομένως δεν έχουν ως αποτέλεσμα το άμεσο οικονομικό κέρδος, αλλά επενδύουν σε πιο μακροπρόθεσμες παρεμβάσεις, ικανές να συνδράμουν ευρύτερα στην ποιοτική αναβάθμιση των προσφερόμενων υπηρεσιών.

Το τελικό αποτέλεσμα θα το κρίνει βεβαίως ο αναγνώστης. Εμείς από την πλευρά μας οφείλουμε να αποδώσουμε και από εδώ τις οφειλόμενες

–πολλές και σε πολλούς– ευχαριστίες, σε όσους με τη συμβολή τους επέτρεψαν να υλοποιηθεί η έκδοση, σε διάστημα μόλις δώδεκα μηνών.

Καταρχήν οφείλουμε θερμές ευχαριστίες στον Πρόεδρο και Διευθύνοντα Σύμβουλο του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς Α.Ε. κ. Γιώργο Ανωμερίτη, που παράλληλα με τη μακρά θητεία του στην πολιτική και στη διοίκηση μεγάλων δημόσιων και ιδιωτικών οργανισμών, αγαπά την ιστορία και έχει συγγράψει πολυάριθμες μελέτες, ιδιαίτερα για την πατρίδα του, τις Κυκλάδες. Η άμεση αποδοχή της πρότασης, η ταχύτατη διεκπεραίωση και η ενεργή αλλά διακριτική συμμετοχή του σε όλη τη διάρκεια του έργου υπήρξαν καθοριστικοί παράγοντες για την εκκίνηση και την ολοκλήρωσή του. Ευχαριστίες οφείλουμε επίσης για την άριστη συνεργασία στις διοικητικές υπηρεσίες του ΟΛΠ και στον υπεύθυνο του ιστορικού αρχείου του Μανώλη Γεωργουδάκη.

Εξαιρετικά θετική υπήρξε η υποδοχή του έργου και από τον δικό μας φορέα, το Ινστιτούτο Ιστορικών Ερευνών και το Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών. Ευχαριστούμε λοιπόν καταρχήν θερμά τον Διευθυντή του Ινστιτούτου Ιστορικών Ερευνών καθηγητή Ταξίαρχη Κόλια, που αγκάλιασε το έργο και το ενέταξε στις δραστηριότητες του Ινστιτούτου. Ευχαριστίες οφείλουμε ακόμη για τη στήριξή τους στον Διευθυντή και Πρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου του Ε.Ι.Ε. δρ. Βασίλειο Γρηγορίου και στις διοικητικές υπηρεσίες του Ιδρύματος, ειδικά στη Διευθύντρια Κεντρικής Διοίκησης Ιωάννα Πετροχείλου. Θερμά ευχαριστούμε επίσης τη συνάδελφο Ουρανία Πολυκανδριώτη για την ουσιαστική συμβολή της στην έκδοση. Η Κατερίνα Δέδε υπήρξε πολλαπλά συμπαραστάτης· εξάλλου, η «ιστορία» της για το Κατάκολο, την οποία αυθόρμητα μας διηγήθηκε ένα μεσημέρι που αυτοσχεδιάζαμε, ψάχνοντας πυξίδα για τα «ταξίδια στο Αιγαίο και στο Ιόνιο», μας έπεισε να ξεκινήσουμε· η Κωνσταντίνα Σιμωνετάτου συνέβαλε με προθυμία και υπομονή στην τυπογραφική εμφάνιση της ελληνικής και της αγγλικής έκδοσης· η Δήμητρα Πελεκάνου σχεδίασε τη μακέτα του εξωφύλλου, η Φιλίππα Χοροζή ανέλαβε τη γραμματειακή υποστήριξη και η Εύη Δελλή την επιμέλεια της αγγλικής έκδοσης: έχουν και από εδώ τις ευχαριστίες μας. Η παράλληλη μετάφραση των κειμένων στα αγγλικά, προς χρήση των ξένων επισκεπτών των νησιών του Ιονίου, είχε τις δικές της απαιτήσεις. Η κυρία Deborah Brown Καζάζη, δόκιμη μεταφράστρια ιστορικών και αρχαιολογικών κειμένων, έφερε εις πέρας με ιδιαίτερο ενθουσιασμό το

δύσκολο εγχείρημα. Την ευχαριστούμε θερμά για την άριστη συνεργασία, καθώς και τον Φάνη Ρήγα, που προθυμοποιήθηκε να μας συνδράμει στην παραβολή των ελληνικών και αγγλικών κειμένων.

Ευχαριστούμε ακόμη την Εθνική Πινακοθήκη της Ελλάδος για την παραχώρηση της φωτογραφίας του πίνακα του Βασιλείου Χατζή, και τις κατά τόπους Εφορείες Αρχαιοτήτων για την πάντα πρόθυμη ανταπόκριση στην αναζήτηση φωτογραφικού υλικού. Ξεχωριστές ευχαριστίες στον Ανδρέα Ρήγα για το σχέδιο των Παξών και στους Δημήτρη Αθανασούλη, Ζήση Μελισσάκη, Ευριπίδη Κλεόπα, Μάχη Μαρούδα, Πία Τόλια και Αθηνά Χατζηδημητρίου για τις φωτογραφίες της Καλαμάτας, του Μεσολογγίου, της Κέρκυρας, της Πάτρας, της Κεφαλονιάς και της Πάργας.

Θα κλείσουμε το σημείωμα αυτό με την έκφραση ελικρινών από καρδιάς ευχαριστιών στους συγγραφείς που μας εμπιστεύτηκαν τα κείμενά τους: τον Δημήτρη Αθανασούλη, τον Μπάμπη Γάσπαρη, την Κατερίνα Δέδε, τον Χάρη Δρυμούση, τη Μύρινα Καλαϊτζή, τη Μαρία Καμονάχου, τη Θεοδώρα Λάζου, τη Σοφία Ματθαίου, τη Μάχη Παϊζη-Αποστολοπούλου, την Ουρανία Πολυκανδριώτη, τον Γιώργο Ρήγιο, την Αγγελική Σταυροπούλου, τον Γιώργο Τόλια, την Ευγενία Χαλκιά, τη Μαρία Χριστίνα Χατζηγιάννου, τον Σταμάτη Χονδρογιάννη και τον Γιάννη Χουλιάρá. Καθένας τους ανταποκρίθηκε στα αυστηρά χρονικά περιθώρια, που έθεταν οι συμβατικές υποχρεώσεις του ιδιότυπου αυτού έργου, και δούλεψε με κέφι, δημιουργικότητα και φαντασία, για ένα εκδοτικό εγχείρημα που απαιτούσε από όλους μας να υπερβούμε αλλά και ταυτόχρονα να διαφυλάξουμε την επιστημονική αυστηρότητα· να αφηγηθούμε, με τον τρόπο που οι πηγές μας αντανakλούν, περιστατικά, φαινόμενα, τρόπους σκέψεις και κοινωνικές συνθήκες στα λιμάνια του Ιονίου.

Ευγενία Δρακοπούλου – Δημήτρης Δημητρόπουλος

Πάτρα

Ξένοι στην ίδια πόλη: το λιμάνι της Πάτρας κατά τον 19ο αιώνα

Η ιστορία της Πάτρας και της περιοχής της στον 19ο αι. αναδεικνύει με σαφήνεια την ανυπέβλητη έλξη που άσκησε ο αγροτικός χώρος κατά τη διάρκεια της νεοελληνικής ιστορίας. Ελληνικής και ξένης καταγωγής μέτοικοι εγκαταστάθηκαν κατά κύματα στην Πάτρα διαμορφώνοντας τον πολεοδομικό ιστό της πόλης. Μέσα σε ένα κλίμα ιδεολογικής πίστης προς την αγρονομική πρόοδο, που είχε τις ρίζες του στον 18ο αιώνα, πραγματοποιούνται διάφορα σχέδια εποίκισμού περιοχών της βόρειας Πελοποννήσου από αλλοδαπούς (Γάλλοι, Πολωνοί) μετά το τέλος της Ελληνικής Επανάστασης. Έτσι, η πλούσια αγροτική ενδοχώρα τροφοδότησε την αστική ανάπτυξη της Πάτρας.

Η Πάτρα, στην οποία είχαν εγκατασταθεί πολλοί Έλληνες και ξένοι έμποροι, έγινε το επίκεντρο ενός νέου «Πελοποννησιακού πολέμου» με επίκεντρο τη σταφίδα, ένα προϊόν ονοματισμένο από τη γειτονική Κόρινθο. Η κρίση της κορινθιακής σταφίδας κορυφώθηκε το 1893, ως απόρροια της μονοκαλλιέργειας του είδους αυτού σε συνάρτηση με τη γενική δυσπραγία της χώρας και τις αντίξοες διεθνείς συγκυρίες. Έπληξε όλα τα κοινωνικά στρώματα της βορειοδυτικής Πελοποννήσου και εξομαλύνθηκε κατά το τέλος της πρώτης δεκαετίας του 20ού αιώνα.

Στην Πάτρα, γύρω από το εμπόριο της κορινθιακής σταφίδας είχε διαμορφωθεί ένας ολόκληρος κόσμος, αστών και καλλιεργητών. Ήταν σταφιδοκτηματίες, σταφιδέμποροι, μεσίτες, συμβολαιογράφοι, ασφαλιστές-τραπεζίτες, αλλά και απλοί καλλιεργητές, εργάτες και ναυτικοί. Στον εξωτερικό «κύκλο της σταφίδας» βρίσκονταν έμποροι αποικιακών, υφασμάτων, επίπλων, οικοδομικών υλικών, θεατράνθρωποι, μουσικοί, τυπογράφοι, υπηρέτριες και γενικά ένας κύκλος τεχνιτών και

μικροεπαγγελματιών, των οποίων η βιοτική ευμάρεια ήταν άμεσα εξαρτημένη από την καταναλωτική ισχύ του κόσμου της σταφίδας.

Στη συνέχεια θα παρακολουθήσουμε κάποιες σημαντικές στιγμές από τη ζωή της πόλης κατά τον 19ο αιώνα.



Το λιμάνι και η πόλη της Πάτρας (φωτ. Μάχη Μαρούδα).

Η θέση της πόλης και το λιμάνι

Ο συνδυασμός της γεωγραφικής θέσης με την πλούσια αγροτική ενδοχώρα έκαναν την Πάτρα έναν τόπο ιδιαίτερα ελκυστικό σε νέους εποίκους. Η Πάτρα διέθετε καταρχήν έναν όρμο αγκυροβολίου ιστοφόρων, τα οποία πηγαινοέρχονταν στα Ιόνια νησιά, στη Στερεά Ελλάδα, και στην περίμετρο της Πελοποννήσου. Όπως επιτυχημένα περιγράφεται «λίγες είναι οι πόλεις με ευνοϊκότερη θέση για το εμπόριο, που να διαθέτουν ευφορότερα εδάφη, πλουσιότερα σε προϊόντα, με ωραιότερη θέα, πιο ποικίλη, πιο γραφική. [Η Πάτρα] δεν έχει λιμάνι, αλλά ο όρμος της είναι αρκετά ασφαλής. Τα μικρά πλοία από τη Ζάκυνθο, την Κεφαλονιά και την Κέρκυρα φορτώνουν εδώ, όλες τις εποχές, σιτάρι, κριθάρι, καλαμπόκι, τυριά, ζώα. Τα ευρωπαϊκά πλοία

φέρνουν, όπως και στις άλλες σκάλες της Ανατολής, υφάσματα, σκουφιά, ζάχαρη, καφέ, κρεμέζι, λουλάκι, βαφές, σίδηρο, χαρτί και φορτώνουν από εκεί [...] κορινθιακή σταφίδα, λάδι ελιάς, μετάξι, βαμβάκι, κερί, μαλλί και ξηρούς καρπούς»¹.

Η πόλη βρισκόταν στην απόληξη των πρώτων χερσαίων οδικών αξόνων του νεοελληνικού κράτους. Η επικοινωνία της Πάτρας με το μεγαλύτερο μέρος του ηπειρωτικού και νησιωτικού χώρου από τα πρώτα χρόνια της δημιουργίας του νεοελληνικού κράτους, από το 1832, ήταν εύκολη και άμεση. Στο τέλος του 19ου αιώνα το λιμάνι της Πάτρας συνδέθηκε με πρωτόλεια μέσα με την αγροτική ενδοχώρα της περιοχής του, ενώ απέκτησε σύγχρονους λιμενοβραχίονες και αποβάθρες. Η Πάτρα δεν υπήρξε ένα υπερτοπικό κέντρο διακίνησης αγαθών, ένας διαμετακομιστικός σταθμός εμπορευμάτων στη Μεσόγειο. Το λιμάνι της αποτέλεσε τη «φυσική απόληξη» της καλλιέργειας της σταφίδας στη βορειοδυτική Πελοπόννησο, μια εμπορευματική παραγωγή από το Αίγιο, τα Καλάβρυτα, τον Πύργο, την Αμαλιάδα, που αναζητούσε λιμάνι εξαγωγής για τις ξένες αγορές.

Η νεοελληνική Πάτρα οικοδομήθηκε στον παράλιο χώρο δίπλα στον όρμο-λιμάνι. Πάνω σε έναν ορθολογικά σχεδιασμένο πολεοδομικό ιστό, έλληνες έμποροι-επιχειρηματίες του ελλαδικού και εξελλαδικού χώρου εγκαταστάθηκαν στην Πάτρα και μαζί με τους παλαιότερους κατοίκους της πόλης οργάνωσαν τις κοινωνικές και οικονομικές δομές της νεοελληνικής πόλης.

Έλληνες και ξένοι έποικοι στη «νέα πόλη»

Οι νέοι άποικοι δεν ήταν όλοι έμποροι και δεν εγκαταστάθηκαν όλοι στην Κάτω πόλη της Πάτρας. Μπορούμε να ανασυγκροτήσουμε ένα παράδειγμα εσωτερικής μετανάστευσης από τη γειτονική περιοχή των Καλαβρύτων. Γνωρίζουμε μέσα από τη διαθήκη του (1867), ότι ο Δημήτριος Κοτοπούλης, που ήταν παντοπώλης, ζούσε στα Υψηλά Αλώνια στην Πάνω πόλη της Πάτρας. Ο ίδιος είχε νοικιάσει ένα οικόπεδο στην οδό Καλαβρύτων από τους αδελφούς Αργυρόπουλους και εκεί είχε κατασκευάσει μόνος του με τάβλες ένα παντοπωλείο που χρησίμευε και ως κατοικία. Επρόκειτο δηλαδή για «μια μπαρακά και χαμοκέλα με εμπορεύματα». Από τη διανομή

1. G.A. Olivier, *Voyage dans l'Empire Ottoman*, Παρίσι 1801, τόμ. 3, σ. 475.

της κινητής περιουσίας στη διαθήκη του, υποθέτουμε ότι ο Κοτοπούλης δεν ήταν ντόπιος, γιατί μεταξύ άλλων άφηνε μικροποσά για την κατασκευή βρύσης με στέρνα και χρηματική βοήθεια στις φτωχές οικογένειες, στο χωριό Λιβάρτζι της παλιάς επαρχίας Ψωφίδος, σήμερα δήμος Καλαβρύτων², που θα πρέπει να ήταν και ο τόπος καταγωγής του. Κι αυτό γιατί, σύμφωνα με την εθιμική συνήθεια, οι άνθρωποι που ξενιτεύονταν άφηναν μετά θάνατον εκτελεστέες φιλανθρωπικές εισφορές στην ιδιαίτερη πατρίδα τους.

Μια αλυσίδα εγκαταστάσεων ανήσυχων εμπόρων-επιχειρηματιών που αντιμετώπιζαν το πρόβλημα εξεύρεσης νέων αγορών, νέων μορφών χρηματοδότησης, άνθρωποι που γνώριζαν καλά το δούναι και λαβείν, παράλληλα με στρατιωτικούς ή πολιτικούς που είχαν εγκαταλείψει τον τόπο καταγωγής τους θα διαμόρφωναν στην Πάτρα έναν διαφορετικό τύπο *homme d'affaires*, αυτόν του εμποροκτηματία, καθόσον το εμπόριο της σταφίδας στην Πάτρα ήταν άμεσα συνδεδεμένο και με την απόκτηση έγγειας ιδιοκτησίας, αγροτικής και αστικής, οικονομική πράξη που συνδεόταν με την εκμετάλλευση μιας εμπορευματικής παραγωγής με «εξασφαλισμένη» κατανάλωση, καθώς και με την κατάκτηση κοινωνικού κύρους.

Το διάστημα 1832-1870 είναι η περίοδος συγκρότησης μιας νέας ομάδας εμπόρων στην Πάτρα. Η κοινωνική εξέλιξη αυτών των εμπόρων στηρίχθηκε στην απόκτηση εγγείου ιδιοκτησίας με την αγορά σταφιδαμπέλων, και με την οικοδόμηση αστικών κατοικιών στην παράλια ζώνη της νέας πόλης, που είχε καταρχήν χωριστεί σε 41 ορθογώνια οικοδομικά τετράγωνα και είχε σχεδιαστεί από τον Σταμάτη Βούλγαρη, αξιωματικό του γαλλικού στρατού. Ο Σταμάτης Βούλγαρης έγραφε σχετικά προς τον κυβερνήτη Ιωάννη Καποδίστρια, από την Πάτρα, στις 26 Ιανουαρίου 1829: «Έχω την τιμή να σας στείλω το σχέδιο που χάραξα πάνω στη θέση της πόλης της Πάτρας και στο τμήμα που προεκτείνεται ως την ακρογιαλιά, όπου η βιομηχανία έβαλε τις πρώτες βάσεις μιας πόλης, που η ενδιαφέρουσα θέση της θα την κάνει μια μέρα ωραία και ανθηρή. Διαίρεσα αυτήν την καινούργια πόλη σε τέσσερα τμήματα (γειτονίες) και επιδίωξα να την συνδέσω με την Πάτρα που αναδύεται από τα πρόσφατα ερείπιά της κάτω από τα οποία θάφτηκε.

2. Ιστορικό Αρχείο Εθνικής Τράπεζας Ελλάδος, Διαθήκη, αρ. 5431, 18 Μαΐου 1867, 1/21/15/ φκ. 25.

Από την πόλη δεν μένει όρθιο παρά κάποια σπίτια από πλίθες έτοιμα να καταρρεύσουν και τέσσερα λιθόκτιστα τζαμιά»³.

Η ενσωμάτωση των εποίκων στη νέα πόλη των Πατρών πραγματοποιήθηκε μέσα από την κοινωνική δικτύωση και οργάνωση. Για παράδειγμα, η οικογένεια Τριάντη που καταγόταν από την Άμφισσα εγκαθίσταται στην Πάτρα στον ίδιο τόπο με την οικογένεια Τζίνη από την Άρτα, τους Χαιρέτη από την Κρήτη και τους Γερούση από τη Σμύρνη και όλοι ασχολούνται με τη σταφίδα. Οι έποικοι δεν συγκροτούν μια κοινότητα μεταναστών μέσα σε μια διαστρωματωμένη κοινωνία και οι γάμοι με ντόπιες Πατρινές αποτελούν μια κανονικότητα για την ομάδα των ανερχόμενων οικονομικά και κοινωνικά αστών. Έτσι, ο άγγλος έμπορος Ριχάρδος Γρην, αδελφός του Φιλίππου, του εμπόρου και προξένου της Αγγλίας στην Πάτρα, παντρεύεται την Αβροκόμη Περ. Καλαμογάρτη, μέλος μεγάλης πατρινής οικογένειας γαιοκτημόνων, εμπόρων και πολιτικών, και ο Χιώτης Μιχ. Κολλάς παντρεύτηκε τη Σοφία Αργυροπούλου, ενώ ο Γουστάβος Κλάους, που πήγε ως εμπορικός αντιπρόσωπος στην Πάτρα, εγκαταστάθηκε έξω από την πόλη και ίδρυσε την περιώνυμη οινοποιία *Αχαΐα Κλάους* σε μια τεράστια ιδιωτική αγροτική έκταση.

Ο Σωτήρης Γερούσης είχε γεννηθεί στη Σμύρνη το 1800 και πέθανε στην Πάτρα το 1870. Ο οικογενειακός τάφος του βρίσκεται στην κεντρική αλέα του Α' Δημοτικού Νεκροταφείου Πατρών. Στην επιτύμβια ανθεμωτή στήλη χάραχθηκε η φράση: ΩΔΕ ΚΕΙΤΑΙ / ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΓΕΡΟΥΣΗΣ / ΓΕΝΝΗΘΕΙΣ ΕΝ ΣΜΥΡΝΑ ΕΝ ΕΤΕΙ ΑΩ (...) ΠΑΡΕΧΩΝ ΕΒΙΩΣΕ / ΔΙΑΠΡΕΠΩΝ Δ ΕΝ ΕΜΠΟΡΙΑ / ΠΟΛΙΤΗΣ ΦΙΛΟΣ ΣΥΖΥΓΟΣ ΠΑΤΗΡ ΑΓΑΘΟΣ.

Η επιχειρηματική στρατηγική και η ζωή του τον καθιστούν ένα καλό παράδειγμα για να καταλάβουμε καλύτερα τον τίτλο αυτού του κειμένου. Έλληνας της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, είχε εργαστεί για τον οικογενειακό εμπορικό οίκο στην Τεργέστη και μετανάστευσε στην Πάτρα μετά την ίδρυση του ελληνικού κράτους. Έλληνας και ξένος μαζί, ρίζωσε εκεί. Ήδη από το 1837 είχε αγοράσει 100 στρέμματα σταφιδαμπέλους στη γύρω παραγωγική ζώνη, στον Καστελόκαμπο, στο Ρίο, στην Αγιά, ενώ συνέχισε να

3. Βαρβάρα Δεσποινιάδου, *Πάτρα. Πολεοδομικοί μετασχηματισμοί στη νεώτερη ιστορία της. Από το σχέδιο Βούλγαρη (1829) στα ρυμοτομικά διαγράμματα (1866-1867)*, Διδακτορική διατριβή, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, Πανεπιστήμιο Πατρών, Πάτρα 1998, σ. 5.

αγοράζει γη σε όλη τη ζωή του, σύμφωνα με τις μαρτυρίες από το υποθηκοφυλακείο Πάτρας. Επίσης, απέκτησε αστικά οικόπεδα στην Κάτω πόλη, στην παραλιακή συνοικία Τσιβδί⁴, την παλιά εβραϊκή συνοικία μεταξύ της οδού Αγ. Ανδρέου και της παραλίας. Εκεί, κοντά στο σπίτι του μεγάλου ξένου σταφιδέμπορου Μπαρφ και του έλληνα Πετζάλη, και με γερμανό αρχιτέκτονα, έκτισε το δικό του σπίτι. Στα μέσα του 19ου αιώνα ο Σωτήρης Γερούσης είχε ιδρύσει ανώνυμη ασφαλιστική εταιρεία, ναυτική τράπεζα και είχε γίνει πρόεδρος του δημοτικού συμβουλίου της Πάτρας. Ο ίδιος έδινε φιλανθρωπικές εισφορές για ομάδες ξένων αναξιοπαθόντων, που κατά καιρούς είχαν συρρεύσει στην πόλη, και πάντα στους Ιταλούς, που βρίσκονταν στην πόλη από το 1849 και του θύμιζαν τη ζωή στην Τεργέστη, όπου είχε ζήσει στα νιάτα του σκληρά εργαζόμενος.

Πέντε χρόνια πριν από το θάνατό του ένα σημαντικό οικογενειακό γεγονός οριοθετεί την κοινωνική του θέση: ο δεύτερος γάμος της μοναχοκόρης του Ασπασίας Γερούση με τον Μανώλη Θεόφραστου Χαιρέτη, γιο του διευθυντή του υποκαταστήματος Πάτρας της Εθνικής Τράπεζας Ελλάδος, που ήταν κρητικής καταγωγής και είχε ισχυρά ερείσματα στην πατρινή κοινωνία. Στο προικοσύμφωνο (1865) της Ασπασίας καταγραφόταν κινητή περιουσία αξίας 18.957 δραχμών, 1.000 λίρες Αγγλίας, μετοχές από τις εταιρείες του Σωτήρη Γερούση, ακίνητα και κτήματα.

Οι Έλληνες έποικοι της νεοελληνικής Πάτρας διασταυρώθηκαν στους δρόμους της πόλης, συνομίλησαν και συνεργάστηκαν με ξένους Μαλτέζους, Ιταλούς, Βρετανούς και Γάλλους. Γύρω στα 1848 είχαν φθάσει στην Πάτρα αρκετοί ιταλοί πρόσφυγες και λίγο αργότερα πέρασαν εκεί και κεφαλονίτες φυγάδες μετά από την καταστολή των επαναστατικών κινήσεων στη Σκάλα (της Κεφαλονιάς). Όλοι αυτοί οι πρόσφυγες δεν έφθασαν με τη θέλησή τους, ούτε παρέμειναν για μεγάλο χρονικό διάστημα. Όμως, η άφιξη 1.000 ξένων σε μια πόλη που αριθμούσε περίπου 15.000 κατοίκους είναι συγκλονιστικό γεγονός, ενώ οι Πατρινοί εκείνη την εποχή ήταν απορροφημένοι από τις επιχειρήσεις της σταφίδας. Μερικοί ιταλοί πρόσφυγες σχεδίασαν το μέλλον τους στον νέο τόπο εγκατάστασης, με την παλιά δοκιμασμένη θέση

4. Το όνομα Τσιβδί οφείλεται μάλλον στους Εβραίους της Πάτρας, οι οποίοι είχαν εκεί τα καταστήματά τους και οι συναλλασσόμενοι έπαιρναν πολλές φορές κίβδηλα νομίσματα (Κίβδας Τσίβδας).

της αγροτικής ανάπτυξης. Έτσι, με εισήγηση των ιταλών προσφύγων της Πάτρας, συντάχθηκε το 1849 στην Αθήνα μια πρόταση παραχώρησης γης για τη δημιουργία ιταλικού γεωργικού συνοικισμού. Ως καταλληλότερος τόπος προκρίθηκε η Κόρινθος, πιθανώς γιατί η περιζήτητη περιοχή της Πάτρας ήταν πλέον δύσκολο να γίνει αντικείμενο κρατικής παραχώρησης. Οι περισσότεροι ιταλοί πρόσφυγες εγκατέλειψαν την Πάτρα έως το 1859, οπότε δόθηκε αμνηστία και ξεκίνησε ο πόλεμος εναντίον των Αυστριακών στη βόρεια Ιταλία. Να σημειωθεί όμως ότι από αυτούς τους ιταλούς πρόσφυγες, ο Ιννοκέντιος Ρωμανιόλης έγινε δήμαρχος (1854-1866) και ηγέτης πολιτικής ομάδας στο γειτονικό Αίγιο.



Άποψη του σημερινού λιμανιού της Πάτρας (φωτ. Μάχη Μαρούδα).

Οι ιστορίες των «Ιταλοπατρινών»

Στο τελευταίο τέταρτο του 19ου αιώνα η κατασκευή του λιμανιού της πόλης από γάλλους μηχανικούς καθώς και η κατασκευή έργων υποδομής έφεραν στον βορειοπελοποννησιακό χώρο και άλλους ιταλούς εποίκους. Αυτοί ήταν εργάτες και τεχνίτες κυρίως από την Πούλια (Puglia), μια φτωχή αγροτική περιοχή της νότιας Ιταλίας, οι οποίοι βρήκαν ένα χώρο πρόσφορης οικονομικής μετεγκατάστασης στην Πάτρα και συγκεντρώθηκαν στην περιοχή της συνοικίας του Αγίου Διονυσίου. Οι Ιταλοί που σταθερά περνούν,

εγκαθίστανται, φεύγουν από την Πάτρα σε ένα διάστημα μισού αιώνα δεν γνωρίζονταν μεταξύ τους, αλλά ο ένας μετά τον άλλο δημιουργούν ένα δίκτυο κοινωνικής πολιτισμικής υποδοχής στην πόλη. Αυτού του τύπου οι ομάδες αλλοεθνών και αλλοδόξων σε μια πόλη, η οποία βρίσκεται σε φάση συνεχούς κοινωνικής αναδιοργάνωσης, βρίσκουν θυλάκους σύνδεσης στην τοπική κοινωνία. Η καθολική κοινότητα των Ιταλών, όπως διαμορφώθηκε στα τέλη του 19ου αιώνα, ζει στο περιθώριο της περιπέτειας της σταφίδας αλλά διατηρεί διαύλους επικοινωνίας με την ορθόδοξη πατρινή κοινωνία. Οι περίπατοι, οι εκδρομές, τα σπορ και τα θεάματα προσέφεραν δυνατότητες μικτής κοινωνικής συναναστροφής των ντόπιων με τους ξένους στην πόλη. Το λυρικό θέατρο «Απόλλων» θεμελιώθηκε το 1871 και αποπερατώθηκε το 1872 σε σχέδια του γερμανού αρχιτέκτονα Ερνέστου Τσίλλερ και αποτελούσε μια μικρογραφία της Σκάλας του Μιλάνου. Αυτό πλαισιώθηκε από άλλα θέατρα, κέντρα διασκέδασης, όπως το καφενείο του Μπελαγάμπα επί της συμβολής των οδών Όθωνος-Αμαλίας και Φιλοποίμενος, το οποίο ήταν και «καφέ αμάν», δηλαδή λαϊκό κέντρο και θέατρο. Ο μόλος του Αγ. Νικολάου στο νέο λιμάνι θα γίνει σιγά-σιγά τόπος περιπάτων, δημόσιων συζητήσεων και συναναστροφών. Οι εμπορικοί δρόμοι της Κάτω πόλης συγκέντρωναν τις συναλλαγές και την αστική κατανάλωση. Η τότε παραλιακή οδός Όθωνος-Αμαλίας, εκτός από δημόσια κτίρια, είχε κλωστήριο, βαρελοποιεία, βυρσοδεψεία και εμπορικά καταστήματα σταφίδας, δερμάτων και γύψου, στο τέλος του 19ου αιώνα. Οι χώροι δημόσιας κοινωνικότητας στην Πάτρα ήταν πολλοί και συνεχώς πλήθαιναν μέσα στον 19ο αιώνα.

Στα τέλη του 19ου αιώνα η Πάτρα είχε μεγάλη ιταλική παροικία, όταν το σύνολο των κατοίκων μόνο μέσα στην πόλη κυμαινόταν γύρω στα 33.000 άτομα⁵. Η ελληνο-ιταλική συνθήκη του 1878 έδωσε νέα δυναμική στην ιταλική παρουσία στο ελληνικό κράτος, εφόσον επέτρεπε στους ιταλούς ναυτικούς και ψαράδες να αλιεύουν στις ελληνικές θάλασσες με ιταλική σημαία, καθώς και στους εργάτες και καλλιτέχνες να εργάζονται στο ελληνικό κράτος διατηρώντας την ιταλική υπηκοότητα. Δημιουργήθηκε λοιπόν μια εργασιακή νησίδα στην Πάτρα, πάντα στο περιθώριο της σταφίδας,

5. Η πόλη της Πάτρας το 1889 είχε 33.529 κατοίκους. Βλ. σχετικά Μ. Χουλιάρη, *Γεωγραφική, διοικητική και πληθυσμιακή εξέλιξη της Ελλάδος 1821-1971*, ΕΚΚΕ, Αθήνα 1974.

που δεν είχε τα μεγάλα κεφάλαια, αλλά ούτε τις προοπτικές της ελεύθερης επιχειρηματικής ανέλιξης, «προνόμια» που είχαν εξασφαλίσει για τον εαυτό τους οι έμποροι έποικοι της δεκαετίας του 1830.

Γύρω στα 1880 έφθασε στην Πάτρα ο ιταλός μηχανικός Ercole Zuccoli, ως διευθυντής της εταιρείας φωταερίου. Αυτός έμελλε να είναι και ο αναδιοργανωτής της ιταλικής παροικίας στην Πάτρα. Αμέσως μετά την άφιξή του το 1881 ίδρυσε μαζί με 120 Ιταλούς εκεί μια αλληλοβοηθητική εταιρεία των εργατών με το όνομα του πρώτου βασιλιά της ενωμένης Ιταλίας Vittorio Emanuele II (Società Operaia Italiana di M.S. Vittorio Emanuele II) στην οποία και πρωτοστάτησε έως το 1889. Οι πρωτεργάτες σε αυτήν την κίνηση ήταν βέβαια Ιταλοί, αλλά επικουρικά προσέφεραν τις υπηρεσίες τους και Έλληνες, όπως ο γιατρός Διονύσιος Μελισσινός και ο γνωστός δικηγόρος Κωνσταντίνος Φιλόπουλος. Αυτού του τύπου οι εταιρείες συνεταιρισμού και αλληλοβοήθειας ήταν γνωστές στην Ιταλία, ιδιαίτερα στη δεκαετία 1872-1882, και είχαν συνδεθεί και με τη λειτουργία επιμορφωτικών νυκτερινών σχολείων, λαϊκών διαλέξεων, κινητών βιβλιοθηκών. Οι κοινωνικές αυτές πρωτοβουλίες ήσαν άμεσα συνδεδεμένες με την ιδεολογία του Ματσίνι, γνωστού ιταλού πολιτικού διανοητή, από τους πρωτεργάτες της εθνικής ενοποίησης της Ιταλίας, ο οποίος κήρυττε την ένωση του κεφαλαίου με την εργασία μέσω του συνεταιρισμού των εργαζομένων. Τις ιδέες αυτές επεξεργάστηκαν αργότερα πολιτικά κινήματα στην Ιταλία, που κινούνταν σε ένα αγεφύρωτο χάσμα από την αναρχία και τον σοσιαλισμό έως και το φασισμό. Να σημειωθεί ότι στη δεκαετία του 1880 ιδρύθηκε και ιταλικό προξενείο στην πόλη, με πρώτο εκπρόσωπο τον ευγενή κόμη Edoardo di Brichanteu από το Τορίνο, καθώς και το σχολείο *Scuola Italiana Coloniale*. Στην πόλη, μαζί με τους ιταλούς ναυτικούς, τεχνίτες και караβομαραγκούς, ζούσαν και ιταλοί μηχανικοί – στελέχη εταιρειών, όπως ο Giovanni Battiti από τη Μπολόνια, υπεύθυνος των ηλεκτρικών τραμ της εταιρείας Thomson-Houston. Πρόκειται για διαφορετικούς κοινωνικούς και επαγγελματικούς τύπους που ομαδοποιούνται κάτω από τον γενικό τίτλο «Ιταλοπατρινοί».

Η τύχη της σταφίδας στην Πάτρα δεν θα μπορούσε να αφήσει ανέγγιχτη ακόμη και την ιταλική παροικία, που ζούσε στο περιθώριό της. Η ισορροπία του νόμου της προσφοράς και της ζήτησης διαταράχτηκε βίαια στην περίοδο της κρίσης (1893), το χρήμα δεν κυκλοφορούσε και αυτοί

που χτυπήθηκαν ανεπανόρθωτα ήταν οι σταφιδοκαλλιεργητές, οι εργάτες της γης και μαζί με αυτούς οι ακτήμονες Ιταλοί, οι οποίοι ζούσαν από τις εργασιακές τους σχέσεις στην Πάτρα και από το περίσσειμα πλούτου των πατρινών αστών. Δεν υπάρχει λόγος να αναζητούμε ποιος πρώτος επηρέασε ποιον –οι ανώνυμοι ιταλοί εργάτες τους ανώνυμους σταφιδεργάτες της Πάτρας– οι δυο ομάδες αλληλοεπηρέαστηκαν κατά την εξέλιξη του κοινωνικού κινήματος, όπως αυτό διαμορφώθηκε μέσα στην κρίση της σταφίδας στη δεκαετία του 1890.

Στην ίδια δεκαετία έχουμε νέες αφίξεις Ιταλών στην Πάτρα και επανίδρυση της Εταιρείας Αλληλοβοήθειας Εργατών που σύμφωνα με την εκπαιδευτική στρατηγική του ιταλικού κράτους, το οποίο προωθούσε μια αποικιοκρατική πολιτική με τον Φραντσέσκο Κρίστι, ήθελε νέο σχολείο, στο οποίο η Εταιρεία θα προσέφερε και νέο διδακτικό υλικό. Στη νέα Εταιρεία Αλληλοβοήθειας, με 500 μέλη, φημολογείται ότι είχαν εμπλακεί ιταλοί αναρχικοί, γεγονός που έφερε την παροικία των Ιταλών της Πάτρας σε κρίση. Από τη μια οι παλιοί «Ιταλοπατρινοί» και ο τότε ιταλός πρόξενος στην Πάτρα κόμης Vittorio Thaon di Revel, και από την άλλη οι νεοφερμένοι Ιταλοί, διεκδικούσαν τον ζωτικό τους χώρο και το δικαίωμα έκφρασης. Τότε, το ζήτημα έφτασε και συζητήθηκε στην ιταλική βουλή. Στην Πάτρα είχαν εκλέξει πρόεδρο της νέας Εταιρείας Αλληλοβοήθειας έναν Ιταλό που είχε πάρει την ελληνική ιθαγένεια και αντιπρόεδρο έναν Ιταλό, «επικίνδυνο» καταζητούμενο από τις αρχές της πατρίδας του στο Μπάρι⁶. Η ιταλική εθνική συνείδηση βρισκόταν σε κίνδυνο από μια Εταιρεία Αλληλοβοήθειας στην Πάτρα που τα μέλη της είχαν αρχίσει να εγκαταλείπουν τη γλώσσα τους και την ιταλική ιθαγένειά τους. Η πληθυσμιακή ομάδα των Ιταλών, ή «Ιταλοπατρinών», εξακολούθησε να εξελίσσεται –έστω και σε παρακμή– στην Πάτρα έως τον ελληνο-ιταλικό πόλεμο του 1940 οπότε διαλύθηκε.

Μετά την Μπελ Επόκ

Στην περίοδο της **Belle Époque (1871-1914)** ο πληθυσμός της πόλης έφτανε τους 37.000 κατοίκους περίπου, και μια άλλη ομάδα ξένων στην Πάτρα, οι Βρετανοί που είχαν οικονομική παρουσία από πολύ παλιά, απολάμβαναν μια κοινωνική ζωή που μπορούσε να συγκριθεί με την αντίστοιχη σε άλλες

6. *Atti Parlamentari*, Camera dei Deputati. Tornata del 20 maggio 1893, σ. 3658-3663.

μεσαίες πόλεις της Βρετανίας. Συναναστρέφονταν με ξένους διπλωμάτες και εμπόρους Έλληνες και ξένους, έβλεπαν μουσικές παραστάσεις, έπαιζαν τένις και ποδόσφαιρο, έκαναν εκδρομές και ποδηλασία. Ζούσαν δίπλα σε μια θάλασσα φιλική και προσοδοφόρα. Για παράδειγμα, ο Ιρλανδός William Morphy έζησε την αστική ευημερία της Πάτρας, όχι από την πλευρά της σταφίδας ως έμπορος ή κτηματίας, όπως ο Hancock, ο Stowe και άλλοι συμπατριώτες του, αλλά ουσιαστικά από τα αποτελέσματα που η μονοκαλλιέργεια της σταφίδας επέφερε μετά την κρίση του 1893, δηλαδή τη μαζική μετανάστευση στο εξωτερικό: ο William Morphy ήταν ναυτιλιακός πράκτορας και οργάνωνε τη θαλάσσια μεταφορά των μεταναστών από την Πάτρα προς νέους υπερατλαντικούς τόπους, με στόχο την εύρεση καλύτερης τύχης, σε μεταναστευτικά δρομολόγια αντίθετης γεωγραφικής κατεύθυνσης.

Στον μεσοπόλεμο η πόλη είχε δεχθεί ένα μαζικό αριθμό εποίκων από το φθινόπωρο του 1922, τους πρόσφυγες από τη Μ. Ασία. Η παραλιακή οδός και οι σταφίδαποθήκες της περιοχής γέμισαν τότε με ξεριζωμένους και εξαθλιωμένους Έλληνες, που θα διεκδικούσαν κι αυτοί με τη σειρά τους να καταλάβουν ένα κομμάτι από τον πολεοδομικό ιστό της Πάτρας, όπως είχαν κάνει και οι άλλοι Έλληνες και ξένοι έποικοι από το 1828, ιδιαίτερα οι Ιταλοί και οι Άγγλοι, αφού και η παρουσία των Άγγλων στην Πάτρα ονομάτισε μια περιοχή κοντά στο Μιντιλόγλι, «τα Εγγλέζικα».

Με όσα αναφέρθηκαν παραπάνω δεν είναι απρόσμενο ότι μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο ένας γνωστός πατρινός διανοούμενος και πολιτικός αναφερόταν στην πολυπλοκότητα της Πάτρας και των κατοίκων της, με αφορμή τον βασικό πολεοδομικό σχεδιασμό σε Πάνω και Κάτω πόλη, που ουσιαστικά οριοθετούσε και την εξέλιξη της νεοελληνικής αστικής πόλης ως τόπου οικονομικής ευημερίας, αλλά και απόληξης και αφετηρίας πολλών μεταναστευτικών δρομολογίων. Έγραφε λοιπόν ο Παναγιώτης Κανελλόπουλος: «Εμείς οι Πατρινοί έχουμε ένα αίσθημα ότι μια πόλη δεν είναι κάτι το ακέραιο, αν δεν είναι χωρισμένη στα δύο. Έτσι είναι και η ψυχή μας χωρισμένη στα δύο και μοιάζουμε πιο πολύ με τον Φάουστ απ' ό,τι μοιάζουν οι κάτοικοι άλλων πόλεων!»⁷.

7. Π. Κανελλόπουλος, «Η Πάτρα. Πρόχειρες σκέψεις – Βαθειές εντυπώσεις», *Πελοποννησιακή Πρωτοχρονιά* (1957), σ. 6.

Επιλογή βιβλιογραφίας

F. Rocchegiani, *Gli Italiani in Grecia*, Humanitas, Bari 1915.

Β. Κ. Λάζαρης, *Πολιτική ιστορία της Πάτρας*, τ. Α', Αχαϊκές εκδόσεις, Πάτρα 1986.

Μαρία Χριστίνα Χατζηωάννου, *Ο εμπορικός οίκος Γερούση 1823-1870: Από την Οθωμανική Αυτοκρατορία στο ελληνικό κράτος*, ΜΙΕΤ, Αθήνα 1989.

Ν. Μπακουνάκης, *Πάτρα 1828-1860*, Καστανιώτης, Αθήνα 1995.

Ν. Β. Σαραφόπουλος, *Λεύκωμα αχαϊκής βιομηχανίας 1840-1940*, Επιστημονικό Πάρκο Πατρών, Πάτρα 1997.

Χρ. Μούλιας, *Το λιμάνι της σταφίδας. Πάτρα 1828-1900: Εμπόριο, βιομηχανία, τράπεζες, ασφάλειες*, Πάτρα 2000.

Μαρία Χριστίνα Χατζηωάννου