

Πολυτεχνείο Κρήτης
Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών
Ακαδημαϊκό έτος 2022-2023
Εργαστήριο Νεοελληνικής Αρχιτεκτονικής, Πόλης & Πολιτισμού
Επιβλέπουσα: Καθηγήτρια Αμαλία Κωτσάκη



**Η βιομηχανική αρχιτεκτονική και βιομηχανική κληρονομιά
σε συνάρτηση με την ιστορική σιδηροδρομική γραμμή Κατάκολο-Αρχαία Ολυμπία.**

Ιωάννα-Μαρία Παπαδάκη

Περιεχόμενα

Συντομογραφίες	2
Πρόλογος-Εισαγωγή	3
Σκοπός	3
Αντικείμενο της εργασίας	3
Βιβλιογραφική ανασκόπηση	3
Μέθοδος	3
Εισαγωγικά	6
Σύντομο ιστορικό	6
Οικονομική άνθηση της περιοχής πριν και μετά την Σ.Γ. Κ-Π και Κ-Π-Ο	6
Η σταφίδα μοχλός της οικονομίας	6
Η ιστορία της Σ.Γ. Κατάκολο-Πύργος-Ολυμπία (Κ-Π-Ο)	7
Βιομηχανίες-βιοτεχνίες-οικοτεχνίες πριν τη Σ.Γ. Κ-Π-Ο	7
Α. Καταγραφή και αποτίμηση της υφιστάμενης κατάστασης	9
Α.1 Καταγραφή των βιομηχανικών κτηρίων στην περιοχή επιρροής της σιδηροδρομικής γραμμής	9
Α.2 Η αρχιτεκτονική των υφιστάμενων βιομηχανικών-βιοτεχνικών κτισμάτων	66
Α.3 Διάκριση κατηγοριών ως προς την υφιστάμενη κατάσταση των βιομηχανικών-βιοτεχνικών κτισμάτων	66
Α.3.1 Μονάδες παραγωγής σε λειτουργία	66
Α.3.2 Μονάδες παραγωγής που έχουν εγκαταλειφθεί-Μονάδες που έχουν ξεπεραστεί από τον εκσυγχρονισμό και την τεχνολογική εξέλιξη	67
Α.3.3 Μονάδες παραγωγής που έχουν βρει νέα χρήση	67
Α.3.4 Αδιευκρίνιστα κατάλοιπα κτιριακών εγκαταστάσεων	67

Β. Αρχιτεκτονική των κτιριακών εγκαταστάσεων των σιδηροδρόμων και η επιρροή της στην βιομηχανική αρχιτεκτονική της περιοχής	67
Ερμηνεία-Συμπεράσματα	67
Ευρετήριο	71
Βιβλιογραφία	72

Συντομογραφίες

Α.Σ.Ο. Αυτόνομος Σταφιδικός Οργανισμός
Ε.Ο. Εθνική Οδός
Κ-Π-Ο Κατάκολο-Πύργος-Ολυμπία
Κ-Π Κατάκολο-Πύργος
Ο.Σ.Ε. Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος
Π.Ε.Ο. Παλιά Εθνική Οδός
Σ.Ε.Κ. Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους
Σ.Π.Α.Π. Σιδηρόδρομοι Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου
Σ.Π.Κ. Σιδηρόδρομος Πύργου-Κατακόλου
Σ.Γ. Σιδηροδρομική Γραμμή
Σ.Σ. Σιδηροδρομικός Σταθμός
Σ.Στ. Σιδηροδρομική Στάση
Σ.ΚΟ.Σ. Συνεταιριστική Κορινθιακής Σταφίδας

Πρόλογος-Εισαγωγή

Το ενδιαφέρον για την παρούσα εργασία προέκυψε από τους εξής λόγους: 1. αποτελεί πολύ παλαιό τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου της Ελλάδας, είναι χαρακτηριστικό ότι το τμήμα Κατάκολο-Πύργος είναι η πρώτη σιδηροδρομική γραμμή εκτός Αττικής, 2. στα χρόνια της λειτουργίας του αποτέλεσε σημαντικό μοχλό επιρροής στην οικονομία της περιοχής 3. ο κλάδος Πύργος-Αρχαία Ολυμπία είναι σημαντικός για τον τουρισμό.

Η ανάπτυξη του σιδηροδρομικού κλάδου Κ-Π-Ο που εξετάζουμε, επηρέασε, τόσο την οικονομία της περιοχής, όσο και την δημιουργία αρκετών κτιρίων αποθήκευσης, τυποποίησης, επεξεργασίας και μεταποίησης προϊόντων. Στα κτίρια αυτά, βιομηχανικά, βιοτεχνικά, οικοτεχνίας, εστιάζει η έρευνα της παρούσας εργασίας.

Σκοπός

Σκοπός της ερευνητικής εργασίας είναι η ανάδειξη των σχέσεων της αρχιτεκτονικής βιομηχανικής κληρονομιάς στην περιοχή της Ηλείας σε συνάρτηση με την ιστορική σιδηροδρομική γραμμή Κατάκολο-Πύργος-Αρχαία Ολυμπία.

Αντικείμενο της εργασίας

Αντικείμενο της εργασίας αποτελούν 34 βιομηχανικά κτήρια κατά μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής Κατάκολο-Πύργος-Αρχαία Ολυμπία Κ-Π-Ο μαζί με κάποια κτήρια μικρότερου μεγέθους τα οποία στεγάζουν δραστηριότητες οικοτεχνίας. Ορισμένα από τα κτίρια αυτά είναι σε λειτουργία, άλλα κλειστά αλλά ακέραια σε μεγάλο μέρος τους και άλλα σε προχωρημένο στάδιο ερείπωσης.

Βιβλιογραφική ανασκόπηση

Για το ζήτημα έχουν εκπονηθεί μελέτες που αφορούν την σιδηροδρομική γραμμή καθώς είναι η πρώτη στον ελλαδικό χώρο. Όμως, ο συσχετισμός με την βιομηχανική ανάπτυξη και ανέγερση βιομηχανικών κτισμάτων δεν έχει μελετηθεί επαρκώς.

Ως βιβλία αναφοράς χρησιμοποιήθηκαν:

- Καστράντα, Δ., Παναγιωτόπουλος, Π., Χάρδας, Μ. (2001). *Τα παραδοσιακά βιομηχανικά κτίρια του νομού Ηλείας*. Ηλεία: Τ.Ε.Ε. Δυτικής Ελλάδας.
- Σπυρόπουλος, Π.Γ. (2016). *Ηλεία, αγορά-οικονομία, ιστορία, πολιτισμός (1821-1935)*. Πύργος: Επιμελητήριο Ηλείας.
- Βακαλοπούλου Μ., Δανιήλ Μ., Λαμπρόπουλος Χ., Φασουράκης Η., Ομάδα ΒΙ.Δ.Α. (χ.χ.). *Βιομηχανικά Δελτία Απογραφής. Διασώζοντας την Ελληνική Βιομηχανική Κληρονομιά*. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://vidarchives.gr/>

Μέθοδος

Α. Μέθοδος συλλογής στοιχείων

Α.1 Έρευνα πεδίου

Η έρευνα πεδίου πραγματοποιήθηκε κατά τη διάρκεια με τετραήμερης περιόδου. Τα σημεία ενδιαφέροντος τοποθετήθηκαν με στίγματα GPS και ακολούθησε επίσκεψη της περιοχής, προσπαθώντας να ακολουθηθεί μία σειρά στην καταγραφή των ευρημάτων. Ο χάρτης με τις επισημάνσεις των ευρημάτων επισυνάπτεται στην παρούσα εργασία και είναι διαθέσιμος διαδικτυακά στο <https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1qhgoapzr1Yzd8IIfkfGRFIJ4Q5JG9j&usp=sharing>

Κατά τη διάρκεια της έρευνας πεδίου πραγματοποιήθηκαν φωτογραφίες των κτιρίων και καταγραφή της θέσης τους στο χάρτη.

Α.2 Διαδικτυακή έρευνα

Από τους ορθοφωτοχάρτες του Google Earth ιχνηλατήσαμε την περιοχή ενδιαφέροντος προσπαθώντας να επισημάνουμε τα κτίρια που βρήκαμε στη βιβλιογραφική έρευνα. Για ορισμένα μεγαλύτερα συγκροτήματα (π.χ. αποθήκες ΑΣΟ στο Πελόπιο νο 29, ορυζόμυλος Ι.Θλιβέρη-ΚΤΕΛ νο 15, πηρυελαιουργείου ΞΥΣΤΡΗ νο 19 και εργοστάσιο ρητίνης στις Καρούτες νο 25) η ανίχνευση ήταν εύκολη, αντίθετα με τις μικρότερες μονάδες για τις οποίες δεν υπήρχαν ενδείξεις.

Επισημάνθηκαν οι οικισμοί σε πλάτος αρκετών χιλιομέτρων βορείως και νοτίως της Σ.Γ.. Από τους στόχους της έρευνας εξαιρέθηκαν οικισμοί και βιομηχανικές εγκαταστάσεις που βρίσκονται πολύ κοντά στην Σ.Γ. Πειραιώς Πάτρας-Κυπαρισσίας-Καλαμάτας, διότι θεωρήσαμε-κάπως αυθαίρετα- ότι η γραμμή Κ-Π-Ο είχε περιορισμένη επιρροή σε αυτούς. Πράγματι, εκ των υστέρων, δικαιωθήκαμε διότι κατά την έρευνα πεδίου διαπιστώσαμε ότι είναι στην πλειοψηφία τους νεότερα κτίρια που σχετίζονται με την Ε.Ο. Πάτρας-Κυπαρισσίας-Καλαμάτας και την Σ.Γ. των ΣΠΑΠ.

Για ορισμένα κτίρια αναζητήσαμε αρθρογραφία σε ηλεκτρονική μορφή από τον τοπικό τύπο ή άλλες ανεξάρτητες πηγές.

Τα αποτελέσματα της διαδικτυακής έρευνας φαίνονται εν μέρει και στα αποσπάσματα ορθοφωτοχαρτών που συνοδεύουν την καταγραφή του κάθε ευρήματος.

A.3 Συνεντεύξεις

Ταυτόχρονα, συζητούσαμε με κατοίκους, ιδιαίτερα των μεγάλων ηλικιών. Αυτό μας έδωσε τη δυνατότητα να επισκεφθούμε ορισμένα κτίρια που δεν ήταν καταγεγραμμένα, ορισμένα από τα οποία πιστεύω ότι παρουσιάζουν ενδιαφέρον.

B. Ερμηνευτική μέθοδος

Υπόθεση εργασίας

Οι υποδομές μεταφορών και η βιομηχανία είναι δύο κοινωνικές και οικονομικές πραγματικότητες που έχουν αναπτυχθεί παράλληλα και σε στενή αλληλεξάρτηση.

Οι υποδομές μεταφορών είναι ευρέως διαδεδομένες και είναι ζωτικές για την οικονομική και κοινωνική ευημερία μιας σύγχρονης κοινωνίας, παρέχοντας δυνατότητα μετακίνησης ατόμων, πρόσβαση σε υπηρεσίες, διακίνηση αγαθών, διευκολύνοντας την οικονομική δραστηριότητα και την κοινωνική αλληλεπίδραση. Οι υποδομές μεταφορών περιλαμβάνουν διώρυγες, γέφυρες, σήραγγες, λιμάνια, προβλήτες, αεροδρόμια, οδικά και σιδηροδρομικά δίκτυα, δίκτυα αγω-

γών, τις αποθήκες και τις εγκαταστάσεις που συνδέονται με αυτά τα δίκτυα και τις δημόσιες και ιδιωτικές υπηρεσίες μεταφορών που λειτουργούν σε αυτά.¹

Η βιομηχανία είναι το σύνολο των παραγωγικών επιχειρήσεων ή οργανισμών που παράγουν ή παρέχουν αγαθά, υπηρεσίες ή πηγές εισοδήματος.² Για να υπάρξει βιομηχανία είναι απαραίτητο να υπάρχουν, πέρα από τη ζήτηση προϊόντος, την τεχνολογία για την κατασκευή του προϊόντος, το ανθρώπινο δυναμικό κ.λπ. και οι απαραίτητες υποδομές μεταφορών για την μεταφορά του προϊόντος και της απαραίτητης ενέργειας.

Η βιομηχανική ανάπτυξη όπου συνέβη ιστορικά και όπου εξελίσσεται ακόμη, επηρεάζει δραστικά την ανάπτυξη των δικτύων μεταφοράς και επηρεάζεται δραστικά από αυτά.

Κατά την πρώτη βιομηχανική επανάσταση³ τον 19^ο αιώνα η βιομηχανία αναπτύχθηκε παράλληλα με την τεράστια ανάπτυξη των δικτύων μεταφορών. Μέσω της εφαρμογής της ατμομηχανής στην κατασκευή και ως πηγή ενέργειας σε πλοία και σιδηροδρομικές μηχανές αυξήθηκε η παραγωγική ικανότητα των εργοστασίων και οδήγησε στη μεγάλη επέκταση των εθνικών και διεθνών δικτύων μεταφορών τον 19^ο αιώνα.⁴

¹ Taylor, A.P.M. (2020). *Climate Change Adaptation for Transportation Systems*. Netherlands: Elsevier, σελ. 47

² *Industry* (1998). Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://www.britannica.com/technology/industry> (Τελευταία τροποποίηση 21/10/2022)

³ Στη Βιομηχανική Επανάσταση, ο σιδηρόδρομος στάθηκε το μέσο εξάπλωσης και διάδοσης των προϊόντων, έφερε την πρώτη ύλη μαζικά, γρήγορα και οικονομικά στα εργοστάσια και εξάπλωσε τα προϊόντα αυτών στις μεγάλες αγορές της ενδοχώρας. Σαμπράκος, Ε. (2013). *Εισαγωγή στην οικονομική των μεταφορών*. σελ.19

⁴ Duigan, B. (χ.χ.). *Inventors and Inventions of the Industrial Revolution*. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://www.britannica.com/list/inventors-and-inventions-of-the-industrial-revolution>, 5^η παράγραφος

Τα οδικά δίκτυα αναπτύχθηκαν με κάποια καθυστέρηση, σε σχέση με το σιδηρόδρομο⁵, όταν η τεχνολογία των κινητήρων εσωτερικής καύσης⁶ με προϊόντα του πετρελαίου αναπτύχθηκε αρκετά ώστε να είναι δυνατή η μεταφορά σημαντικών φορτίων, με τη μαζική χρήση των αυτοκινήτων (φορτηγών) κατά τον 20^ο αιώνα.

Οι δρόμοι έδιναν ώθηση στην περιφερειακή, ο σιδηρόδρομος στην εθνική και η ναυτιλία στη διεθνή ανάπτυξη των αγορών και των επιχειρήσεων.⁷

Οι σωληνωτοί αγωγοί για τη μεταφορά πετρελαίου και φυσικού αερίου αναπτύχθηκαν μετά το πρώτο τέταρτο του 20^{ου} αιώνα, παράλληλα με την θαλάσσια μεταφορά τους και την ίδια περίοδο συνέβη η εκρηκτική ανάπτυξη των δικτύων μεταφοράς ηλεκτρισμού.

Τα δίκτυα αυτά λειτουργούσαν αμφίδρομα: από τις περιοχές παραγωγής πρώτων υλών (πολύ συχνά τις αποικίες) προς τα βιομηχανικά κέντρα και από τα βιομηχανικά κέντρα προς τις παγκόσμιες αγορές των προϊόντων.

Συγκρότηση εργασίας

Η εργασία αφορά το χρονικό διάστημα από το 1881 έως το 1980.

Επελέγη αυτό το χρονικό διάστημα διότι το 1881 αρχίζει η κατασκευή του πρώτου τμήματος της σιδηροδρομικής γραμμής Κατάκολο-Πύργος και το 1970-1980 άρχισε η απαξίωση του σιδηρόδρομου.

Διακρίνεται σε τέσσερις περιόδους :

⁵1924. Italy completes the world's first motorway. The Autostrada dei Laghi, conceived by Piero Puricelli, is a limited-access automobile-only road connecting Milan to the lake region north of the city, widely considered the first motorway in the world. Semeraro, A., Studio Folder. (2019). *The Evolution of European motorways 1920-2020*. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://www.vam.ac.uk/commissions/european-motorways-1920-2020/>

⁶ Ο Daimler το 1883 κατοχύρωσε με δίπλωμα ευρεσιτεχνίας το σχέδιό του για μία ελαφριά μηχανή εσωτερικής καύσης που επέτρεπε στο όχημα να κινείται με υψηλή ταχύτητα. Aldcroft, D.H., Ville, S.P. (2005). *Η ευρωπαϊκή οικονομία 1750-1914*. Αθήνα: Αλεξάνδρεια, σελ. 226

⁷ Ο.π. σελ. 256

α) από το 1881 μέχρι το 1892, καθότι το 1881 η σταφίδα είχε τις υψηλότερες τιμές ενώ το 1892 είχε ήδη καταρρεύσει η τιμή της σταφίδας (σταφιδική κρίση από το 1889 και μετά).

β) από το 1892 μέχρι το 1931, οπότε οι ΣΠΑΠ κατασκεύασαν τον κλάδο Πύργος-Ολυμπία. Κατά την περίοδο αυτή, η επεξεργασία των αγροτικών προϊόντων συγκεντρώθηκε σε μεγάλες βιομηχανικές μονάδες.

γ) από το 1931 μέχρι το 1951, οπότε ενοποιήθηκαν η γραμμή Κ-Π με το δίκτυο των ΣΠΑΠ. Αυτή η περίοδος σηματοδεύτηκε από τον μαρασμό αρκετών μικρών εργαστηρίων.

δ) από το 1951 μέχρι το 1980, οπότε ωρίμασε η απαξίωση του σιδηροδρομικού δικτύου (η οποία άρχισε περίπου το 1970). Κατά την περίοδο αυτή οι μεγάλες βιομηχανικές μονάδες οδηγήθηκαν σε σταδιακή υπολειτουργία και κλείσιμο λόγω του ανταγωνισμού.

Η εργασία συγκροτείται σε δύο βασικά μέρη, το πρώτο μέρος αφορά την υφιστάμενη κατάσταση των βιομηχανιών ενώ το δεύτερο μέρος αφορά την αρχιτεκτονική των σιδηροδρομικών κτιρίων και την επιρροή τους στην αρχιτεκτονική της βιομηχανίας.

Ερευνητικά ερωτήματα

Ποιες επιμέρους βιομηχανικές χρήσεις κατεχοχόν εντοπίζονται καθ' όλη τη διάρκεια του χρονικού διαστήματος που μελετάμε και πως ερμηνεύεται η κατανομή τους κατά μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής;

Εντοπίζεται αποκρυσταλλωμένη τυπολογία στα βιομηχανικά-βιοτεχνικά κτίσματα και πως αυτό ερμηνεύεται;

Πως ερμηνεύεται η διαφοροποίηση ως προς την υφιστάμενη κατάσταση των βιομηχανικών κτηρίων που εξετάζονται;

Διακρίνεται επιρροή των σιδηροδρομικών κτηρίων στην αρχιτεκτονική των βιομηχανικών παρακείμενων κτηρίων και πως αυτό ερμηνεύεται;

Εισαγωγικά

Σύντομο ιστορικό

Οικονομική άνθηση της περιοχής πριν και μετά την Σ.Γ. Κ-Π και Κ-Π-Ο

Κατά τον 19^ο αι. η Ηλεία ήταν μία οικονομικά εύρωστη περιοχή, βασισμένη κυρίως στα αγροτικά προϊόντα και την δευτερογενή μεταποίησή τους (πρωτίστως η σταφίδα, με μεγάλη παραγωγή ελαιολάδου, σιτηρών, ζώων κτλ.). Το κέντρο της οικονομικής ζωής ήταν ο Πύργος. Αυτή η μεγάλη άνθηση αποτυπώνεται με αρκετά στοιχεία στις βιβλιογραφικές πηγές. (Σπυρόπουλος Π.Γ., 2016, ομάδα ΤΕΕ, 2001). Παραθέτω δύο χαρακτηριστικά σχετικά παραδείγματα α) τα οικόπεδα στο κέντρο της Αθήνας στην εποχή εκείνη στοίχιζαν 10-12 φορές λιγότερο από ίσης επιφάνειας αμπελώνες και β) οι κάτοικοι των ορεινών οικισμών που δούλευαν σαν εποχιακοί εργάτες στη σταφίδα σταδιακά εγκαταστάθηκαν στον κάμπο σε νέους οικισμούς που πήραν και το όνομα από τον παλιό οικισμό (π.χ. Βυτιναίικα από τη Βυτίνα). Ήταν φυσικό, οι τοπικοί επιχειρηματίες να επιδιώξουν τη διευκόλυνση του εξαγωγικού εμπορίου από το Κατάκολο, επίνειο του Πύργου. Η περιοχή είχε πυκνές επαφές με τα ανεπτυγμένα κέντρα της δυτικής Ευρώπης, με την Πάτρα και την Αθήνα, και αναπτύχθηκε και κάποιος μιμητισμός.⁸ Αυτή η οικονομική άνθηση είχε έντονες διακυμάνσεις όπως π.χ. όταν η φυλλοξήρα πρόσβαλε τους αμπελώνες της δυτικής Ευρώπης.

Η σταφίδα μοχλός της οικονομίας

Η εμπορία της σταφίδας, αποτελούσε προνομιακό τομέα του εμπορίου των Βενετών, που αργότερα υποκαταστάθηκαν από τα αγγλικά πλοία. Από την αρχή του 19ου αιώνα, η παραγωγή της σταφίδας διαδόθηκε από την Κορινθία στην Αχαΐα και στην Ηλεία. Μέχρι το 1880 αποτελούσε το κύριο γεωργικό προϊόν για την περιοχή, έφθανε να αποτελεί το 75-80% των εξαγωγών του ελληνικού κράτους, τα

φορολογικά έσοδα του κράτους από την σταφίδα αποτέλεσαν τον μοχλό για την κατασκευή σημαντικών έργων υποδομής όπως η κατασκευή λιμένων, η Διώρυγα της Κορίνθου και η αρχή της κατασκευής των σιδηροδρόμων των ΣΠΑΠ⁹. Αποτελούσε την κύρια πηγή της οικονομικής ευημερίας στην Ηλεία, της μετακίνησης ορεινών πληθυσμών προς τα πεδινά, της μείωσης του αναλφαριθμητισμού.

Οι περισσότερες εξαγωγές γινόντουσαν προς την Αγγλία και λιγότερο στις άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Από το 1879 άνοιξε η γαλλική αγορά, διότι η φυλλοξήρα έπληξε τα γαλλικά αμπέλια¹⁰, οπότε η παραγωγή και εξαγωγή σταφίδας εκτινάχθηκε προς τα πάνω, μέχρι το 1889. Όταν οι γαλλικοί αμπελώνες άρχισαν να αναρρώνουν, η ζήτηση για εξαγωγή και η τιμή της σταφίδας έπεσαν δραματικά και δεν επανήλθαν ποτέ.

Η σταφιδική κρίση αποτέλεσε και σημαντικό παράγοντα για την πτώχευση που κήρυξε η Ελλάδα επί πρωθυπουργίας Τρικούπη¹¹. Παρά την πτώση αυτή, από την οποία δεν ανέκαμψε ποτέ, η «Σταφίδα Ηλείας» παραμένει σημαντικό προϊόν και έχει προδιαγραφές πιστοποίησης Προστατευόμενης Γεωγραφικής Ένδειξης.

Η σκέψη για την κατασκευή της Σ.Γ. Κατάκολο – Πύργος και η λειτουργία της τα πρώτα χρόνια έγιναν ακριβώς στην περίοδο της εκτίναξης προς τα πάνω των τιμών και των εξαγωγών της σταφίδας.

Ο Αυτόνομος σταφιδικός Οργανισμός (ΑΣΟ, 1925 - 1997), Νομικό Πρόσωπο εποπτευόμενο από το Ελληνικό Δημόσιο, δημιουργήθηκε αρκετά αργότερα, με στόχο την προστασία και την καλλιέργεια της Κορινθιακής σταφίδας, διότι η παραγωγή και η εμπορική τιμή της μειώνονταν διαρκώς. Πραγματοποίησε πολλά κτίρια, αποθήκευσης - επεξεργασίας της σταφίδας και οινοποιεία σε πολλά σημεία της περιοχής της έρευνάς μας (No1, No9 No20, No23 κ.ά.). Τον διαδέχθηκε από το 1998 η

⁸ Φασούλας, Σ. (χ.χ.). *Πύργος, η ιστορία του*. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://imaginepyrgos.wordpress.com/θεωρητικο-υλικο/> (21/08/2022)

⁹ Μπάγκουλας, Β. (2016). *Για ένα Μουσείο Σταφίδας στον Πύργο*. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://repository.library.teiwest.gr> (08/04/2021) σελ.13

¹⁰ Ο.π.

¹¹ Ο.π. σελ.14

«Συνεταιριστική Κορινθιακής Σταφίδας – Α.Σ.Ε.»¹². Η έρευνα επισήμανε εγκαταστάσεις της Α.Σ.Ε. (No26 και No29).¹³

Η ιστορία της Σ.Γ. Κατάκολο-Πύργος-Ολυμπία (Κ-Π-Ο)

Η Σ.Γ. Πύργος – Κατάκολο (ΣΠΚ) είναι η πρώτη εκτός Αττικής στην Ελλάδα, και το πρώτο πείραμα δημοτικού σιδηροδρόμου στη χώρα¹⁴. Η κατασκευή του 1881-1883 συνέδεσε τον Πύργο, σημαντικό γεωργικό και εμποροβιομηχανικό κέντρο, με τον λιμένα στο Κατάκολο και διευκόλυνε το εξαγωγικό εμπόριο, ιδιαίτερα της σταφίδας. Λίγα χρόνια αργότερα, πέρασε σε ιδιώτες επιχειρηματίες και διασταυρώθηκε με την Σ.Γ. Αθήνας - Πάτρας – Κυπαρισσίας – Καλαμάτας των ΣΠΑΠ.

Επιχειρηματικές δυσκολίες της ιδιοκτησίας, η σταφιδική κρίση του 1892 και η νομοθεσία για το παρακράτημα της σταφίδας που ευνοούσε τον λιμένα της Πάτρας, περιορίζουν την κίνηση της γραμμής Π-Κ. Παρ' όλα αυτά, η γραμμή αποτέλεσε για πολλά χρόνια ακόμα το μεταφορικό μέσο αναψυχής των Πυργιωτών προς την θάλασσα.

Η ΣΠΑΠ σταδιακά κατασκεύασαν την γραμμή Αθήνα-Πειραιάς-Κόρινθος-Πάτρα-Πύργος-Κυλλήνη με κλάδο προς την Ολυμπία (1931). Η συνένωση του κλάδου Κατάκολο-Πύργος με το δίκτυο ΣΠΑΠ έγινε όταν εξαγοράστηκε η ΣΠΚ στους ΣΠΑΠ (1951) και έγινε συνδετικός κλάδος οπότε μπορούσε να λειτουργεί η γραμμή Κ-Π-Ο. Αργότερα οι ΣΠΑΠ εντάχθηκαν στους ΣΕΚ και διαδοχικά έως σήμερα στον ΟΣΕ.

Με τη σταδιακή ανάπτυξη του οδικού δικτύου και την παράλληλη πτώση των σιδηροδρομικών μεταφορών, η γραμμή σήμερα λειτουργεί σχεδόν μόνο με δρομο-

λόγια για τους τουρίστες των κρουαζιεροπλοίων στο Κατάκολο προς και από την Ολυμπία.

Βιομηχανίες-βιοτεχνίες-οικοτεχνίες πριν τη Σ.Γ. Κ-Π-Ο

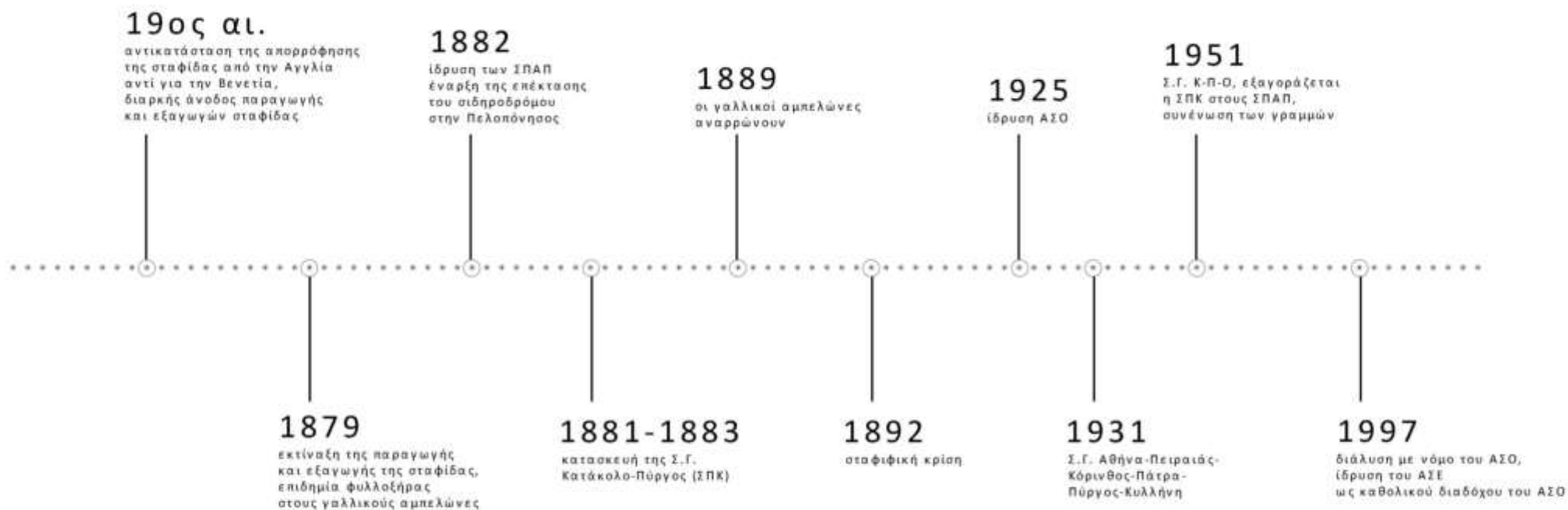
Όπως διαπιστώσαμε, από τα βιβλιογραφικά βοηθήματα (Σπυρόπουλος, 2016), σε κάθε κοινότητα της περιοχής υπήρχε σειρά εργοστασίων και μικρών μονάδων (σαγματοποιεία, σιδηρουργεία, ελαιοτριβεία και μύλοι κυρίως υδροκίνητα, καλαθοποιεία, σανδαλοποιεία, φανοποιεία, αργαλιοί κ.ά.). Τα περισσότερα από αυτά κάλυπταν τις ανάγκες της κοινότητας ή κοντινών κοινοτήτων.

Επειδή η περιοχή ήταν εξαιρετικά εύφορη και παραγωγική, ορισμένοι τοπικοί επιχειρηματίες διαβλέποντας τις μεγάλες δυνατότητες εξαγωγών προς την Δυτική Ευρώπη επιδίωξαν την ανάπτυξη του σιδηροδρόμου παράλληλα με την δημιουργία μεγαλύτερων μονάδων παραγωγής. Όπως αναλύεται σε άλλο σημείο αυτής της εργασίας αυτό δεν είναι παράδοξο διότι η ανάπτυξη της βιομηχανίας και των υποδομών μεταφορών αναπτύσσονται παράλληλα και σε αλληλεξάρτηση.

¹² Ο.π. σελ.17

¹³ Η αξιολογη πτυχιακή εργασία «Για ένα Μουσείο Σταφίδας στον Πύργο» του σπουδαστή ΤΕΙ Δυτ. Ελλάδας Μπάρκουλα Β., Πύργος 2016 καταλήγει και στην ρεαλιστική πρόταση για στέγαση ενός Μουσείου Σταφίδας στο κτίριο του Ινστιτούτου Σταφίδας του Αυτόνομου Σταφιδικού Οργανισμού στον Πύργο.

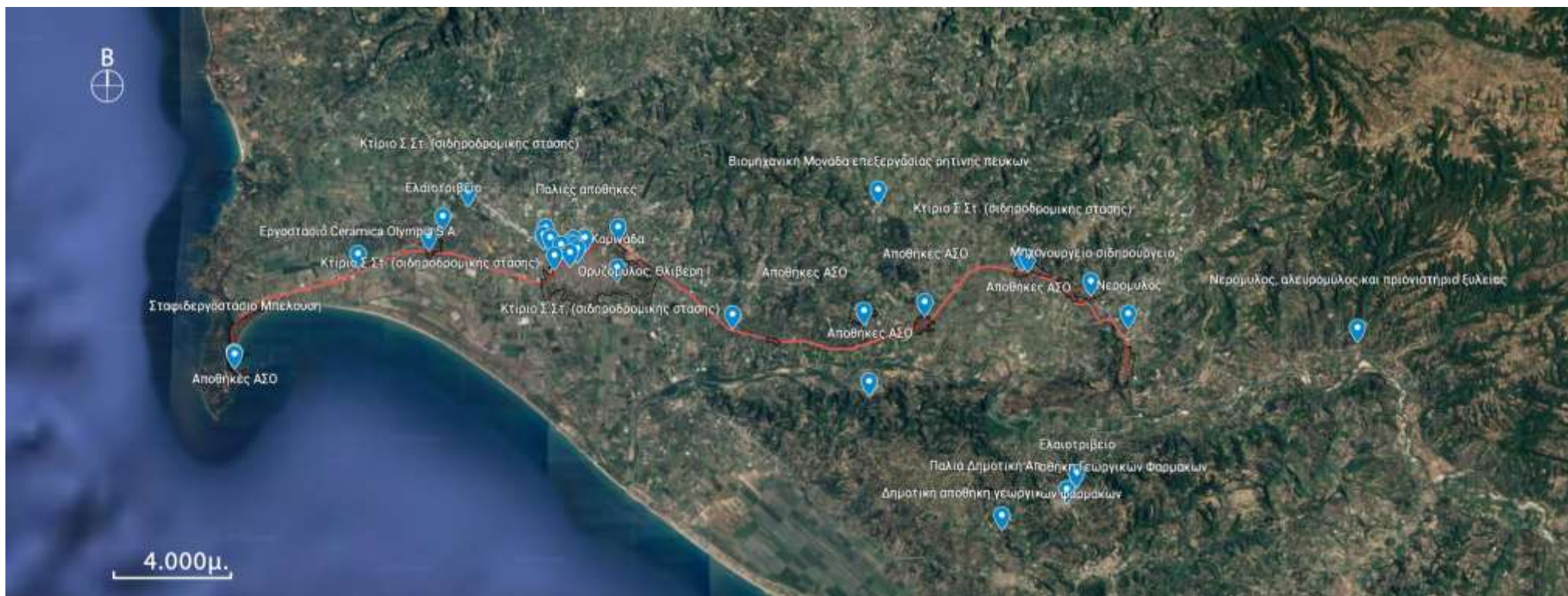
¹⁴ Ζαρταλούδης, Γ. κ.συν. (1997). *Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι, Η διαδρομή τους από το 1869 έως σήμερα*. Αθήνα: Μίλητος, σελ.230



Εικόνα 1 Χρονολόγιο

Α. Καταγραφή και αποτίμηση της υφιστάμενης κατάστασης

Α.1 Καταγραφή των βιομηχανικών κτηρίων στην περιοχή επιρροής της σιδηροδρομικής γραμμής



Εικόνα 2 Ο χάρτης με τις επισημάνσεις των ευρημάτων (βιομηχανικά κτίρια) κατά μήκος της Σ.Γ.

Η παράθεση του υλικού γίνεται με τους οικισμούς κατά σειρά από τα δυτικά προς τα ανατολικά (από το Κατάκολο προς την Ολυμπία). Επιλέχθηκαν οι οικισμοί που

θεωρήθηκε ότι επηρεάστηκαν περισσότερο από την Σ.Γ. Κ-Π-Ο και όχι από την μεταγενέστερη κατασκευή της Σ.Γ. Πάτρα-Καλαμάτα



Εικόνα 3 Όψη από το δρόμο (δυτική)

Τύπος κτιρίου που συναντήθηκε συχνά στην έρευνα σε αποθήκες του ΑΣΟ στην περιοχή. Περιμετρικοί τοίχοι από υπερματική οπτοπλινθοδομή και λιθοδομή με λίθους τοπικής προέλευσης, στέγη με ξύλινα ζευκτά πελεκητής ξυλείας και επικεράμωση. Υπέρθυρα (πρέκια) και παραστάδες με επιμελημένη δόμηση, που έχουν καλυφτεί από επιχρίσματα.

Για να μετατραπούν σε διώροφα κτίρια, προστέθηκαν αργότερα υποστυλώματα, δοκοί και πλάκες από οπλ. σκυρόδεμα στο εσωτερικό. Τα υποστυλώματα τοποθετήθηκαν εσωτερικά σε επαφή με τους περιμετρικούς τοίχους.

Τα αρχικά ανοίγματα ήταν εξωτερική δίφυλλη πόρτα και χαρακτηριστικοί κυκλικοί φεγγίτες για αερισμό. Στις ελεύθερες πλευρές έφεραν και ορθογωνικούς φεγγίτες σιδερένιο κιγκλίδωμα. Αργότερα, διανοίχτηκαν μεγαλύτερα και περισσότερα κουφώματα, με υλικά το σίδηρο και το αλουμίνιο.

Οι αποθήκες ΑΣΟ στο Κατάκολο, σημερινή κατάσταση: καταστήματα λιανεμπορίου και τουριστικών ειδών.

Εκτιμώμενος χρόνος κατασκευής μετά το 1925.

Πάνω στον κεντρικό δρόμο του οικισμού σε μικρή απόσταση από το λιμένα και σε μεγαλύτερη από το τέρμα των σιδηροδρομικών γραμμών σήμερα, με εύκολη οδική και σιδηροδρομική πρόσβαση.¹⁵

Κτίρια ορθογωνικής κάτοψης σε σειρά (επάλληλα σε παράθεση) με δίρριχτες (δικλινείς) στέγες.

¹⁵ Κατά τον Αύγουστο του 1885 ο σιδηρόδρομος του Κατακόλου βρισκόταν σε μεγάλη κίνηση λόγω της μεταφοράς της σταφίδας στις εκεί αποθήκες και συνέχεια για την εξαγωγή της ατμοπλοϊκά στο εξωτερικό. Δαβός, Β. (1985). Στον Πύργο και στην Ηλεία του 1821-1930. Πύργος: Ανατύπωση από την Εφ. ΠΑΤΡΙΣ. σελ.139



Εικόνα 4 Όψη από το δρόμο (ανατολική)

γίας, κατασκευής κα λειτουργίας με το προηγούμενο. Με περισσότερες εξωτερικές πόρτες και με φεγγίτες πάνω από αυτές. Για την μετατροπή του σε διώροφο, αντικαταστάθηκαν τα παλιότερα ξύλινα πατάρια που κάλυπταν μέρος της κάτοψης με πλάκες σπλ. σκυροδέματος πάνω σε δοκούς και εσωτερικά υποστυλώματα.

Επίσης μεγάλωσαν τα παλιά κουφώματα στο πλάτος και στο ύψος.

Σταφιδεργοστάσιο Μπελούση στο Κατάκολο, σημερινή κατάσταση: καταστήματα λιανικού εμπορίου. Πρωτολειτούργησε το 1958 για λίγα χρόνια.¹⁶ Κτίριο σχεδόν ταυτόσημης μορφολο-



Εικόνα 5 Το ίδιο κτίριο από την καταγραφή του ΤΕΕ Δυτικής Ελλάδος, 2001. Λείπουν αρκετές από τις μεταγενέστερες επεμβάσεις στην όψη οι οποίες προκλήθηκαν από την αυξανόμενη εμπορική κίνηση του οικισμού.

¹⁶ Καστράντα, Δ., Παναγιωτόπουλος, Π., Χάρδας, Μ. (2001). Τα παραδοσιακά βιομηχανικά κτίρια του νομού Ηλείας. Ηλεία: Τ.Ε.Ε. Δυτικής Ελλάδας. Σελ.12



Εικόνα 6 Όψη από το δρόμο (δυτική)

Σταφιδεργοστάσιο, Αφοί Σορβατζιώτη στο Κατάκολο (1950-1960)¹⁷, σημερινή κατάσταση: καταστήματα λιανεμπορίου και τουριστικών ειδών. Πρόσφατες και παλαιότερες τροποποιήσεις όψεων.

Κτίριο σχεδόν ταυτόσημο με το προηγούμενο.



Εικόνα 7 Το ίδιο κτίριο από την καταγραφή του ΤΕΕ Δυτικής Ελλάδος, 2001.

¹⁷ Καστράντα, Δ., Παναγιωτόπουλος, Π., Χάρδας, Μ. (2001). Τα παραδοσιακά βιομηχανικά κτίρια του νομού Ηλείας. Ηλεία: Τ.Ε.Ε. Δυτικής Ελλάδας. Σελ.9



Εικόνα 8 Βόρεια εξωτερική άποψη του εργοστασίου

Εργοστάσιο Ceramica Olympia S.A. (πιθανόν 1982-1997)¹⁸. Ιδρύθηκε από τον ειδικό φούρων Τζιοβάννι Μαραντσάνα με χρηματοδότηση της Ελληνικής Τράπεζας Βιομηχανικής Ανάπτυξης (ΕΤΒΑ). Βρίσκεται δίπλα στον δρόμο Κατάκολο-Πύργος κοντά στο Σκουροχώρι.

Η οδική πρόσβαση στο κτίριο είναι εύκολη και βρίσκεται κοντά σε διασταύρωση και κοντά στη Σ.Γ. όχι όμως και σε σιδηροδρομική στάση. Εύκολη ήταν και η πρόσβαση των εργαζομένων που ήταν κάτοικοι των κοντινών οικισμών. Προφανώς κατά το χρόνο κατασκευής και λειτουργίας του οι μεταφορές γινόντουσαν κυρίως οδικώς.

Πρόκειται για χαρακτηριστικό δείγμα μεσαίας-μεγάλης βιομηχανικής μονάδας, με συνολικό εμβαδόν 4.351 τ.μ. Βιομηχανικό κτιριακό συγκρότημα με κύρια υλικά κατασκευής τον δομικό χάλυβα και το οπλισμένο σκυρόδεμα. Μορφολογία καθαρά λειτουργική, χωρίς ιδιαίτερη πρόταση. Η κάλυψη των μεγάλων χώρων γίνεται με ζευκτά ολόσωμα (ψαλίδια) με ελκυστήρες από χάλυβα, με επικάλυψη και επάνω πλαγιοκάλυψη από πετάσματα (panels) πτυχωτής λαμαρίνας. Τα υποστυλώματα είναι στην πλειοψηφία τους από χάλυβα. Οι τοίχοι είναι από οπτοπλινθοδομή μέχρι το ύψος μεγάλων φεγγιτών. Στο εσωτερικό ξεχωρίζουν οι τουβλόχτιστοι γραμμικοί φούρνοι ψησίματος (όπτησης) των κεραμικών προϊόντων (πιάτα και άλλα σκεύη από καολίνη - πορσελάνη) και της επίστρωσής – βαφής τους.

¹⁸ Πόπη Υφαντή, CERAMICA OLYMPIA. S.A, στο Βακαλοπούλου Μ., Δανιήλ Μ., Λαμπρόπουλος Χ., Φασουράκης Η. (επιμ.), 2017, Βιομηχανικά Δελτία Απογραφής (www.vidarchives.gr/reports/2018_05_87)



Εικόνα 9 Άποψη του εσωτερικού του εργοστασίου



Εικόνα 12 Βορειοανατολική εξωτερική άποψη του εργοστασίου



Εικόνα 10 Τουβλόχτιστοι γραμμικοί φούρνοι ψησίματος (όπτησης) των κεραμικών προϊόντων (πιάτα και άλλα σκεύη από καολίνη - πορσελάνη) και της επίστρωσής – βαφής τους.



Εικόνα 11 Βόρεια άποψη του εργοστασίου από το δρόμο



Εικόνα 13 Σ.Στ. Άγιου Ιωάννη, σημερινή κατάσταση κατοικία

Βρίσκεται δίπλα στις γραμμές, ανακαινισμένο και έχει μετατραπεί σε κατοικία, βρίσκεται σε χρήση. Ο χρόνος κατασκευής είναι η τελευταία 20ετία του 19^{ου} αιώνα. Βρίσκεται στις παρυφές του οικισμού και λόγω της επέκτασής του πλέον περιβάλλεται από αραιά δομημένες ιδιοκτησίες.

Το ισόγειο κτίριο έχει ορθογωνική κάτοψη βάση από λιθοδομή, τοίχους από οπτοπλίνθους, οι περιμετρικοί μπατικοί και οι εσωτερικοί δρομικοί, με στέγη από ξύλινες δοκούς και επικεράμωση. Τα κουφώματα ήταν αρχικά ξύλινα, πλέον μερικά έχουν αντικατασταθεί από σιδερένια.



Εικόνα 14 Άποψη της παλιάς Σ.Στ. από τα ανατολικά, η περιτοίχιση με τα δέντρα



Εικόνα 16 Άποψη από το δρόμο ανατολικά

γείο κτίριο έχει ορθογωνική κάτοψη βάση από λιθοδομή, τοίχους από οπτοπλίνθους, οι περιμετρικοί μπατικοί και οι εσωτερικοί δρομικοί, με στέγη από ξύλινες δοκούς και επικεράμωση.

Τα κουφώματα ήταν αρχικά ξύλινα, πλέον μερικά έχουν αντικατασταθεί από σιδερένια.

Το νέο ελαιοτριβείο στη θέση του παλαιού. Λειτουργεί κανονικά. Η μικρή δυναμικότητα της μονάδας δεν της στέρησε την διάρκεια ζωής και την επιβίωση.



Εικόνα 15 Ό,τι απέμεινε από τον παλαιότερο εξοπλισμό του ελαιοτριβείου

Βρίσκεται στις παρυφές του οικισμού στην πλευρά προς τις σιδηροδρομικές γραμμές αλλά σε απόσταση από αυτές. Η πρόσβαση είναι εύκολη οδικά διότι βρίσκεται στον κεντρικό δρόμο του οικισμού. Η λειτουργία του κτιρίου αφορούσε τις μικρές ελαιοπαραγωγικές ιδιοκτησίες των γειτονικών οικισμών και δεν είχε σχέση με τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Ο χρόνος της τωρινής κατασκευής είναι μετά το 1970 όπως προκύπτει κυρίως από τη θέση παλιότερου μύλου και πρέσας που υποδεικνύουν την θέση του παλαιότερου κτιρίου.

Κτίριο με τυπική λιτή και λειτουργική μορφολογία. Το ισό-



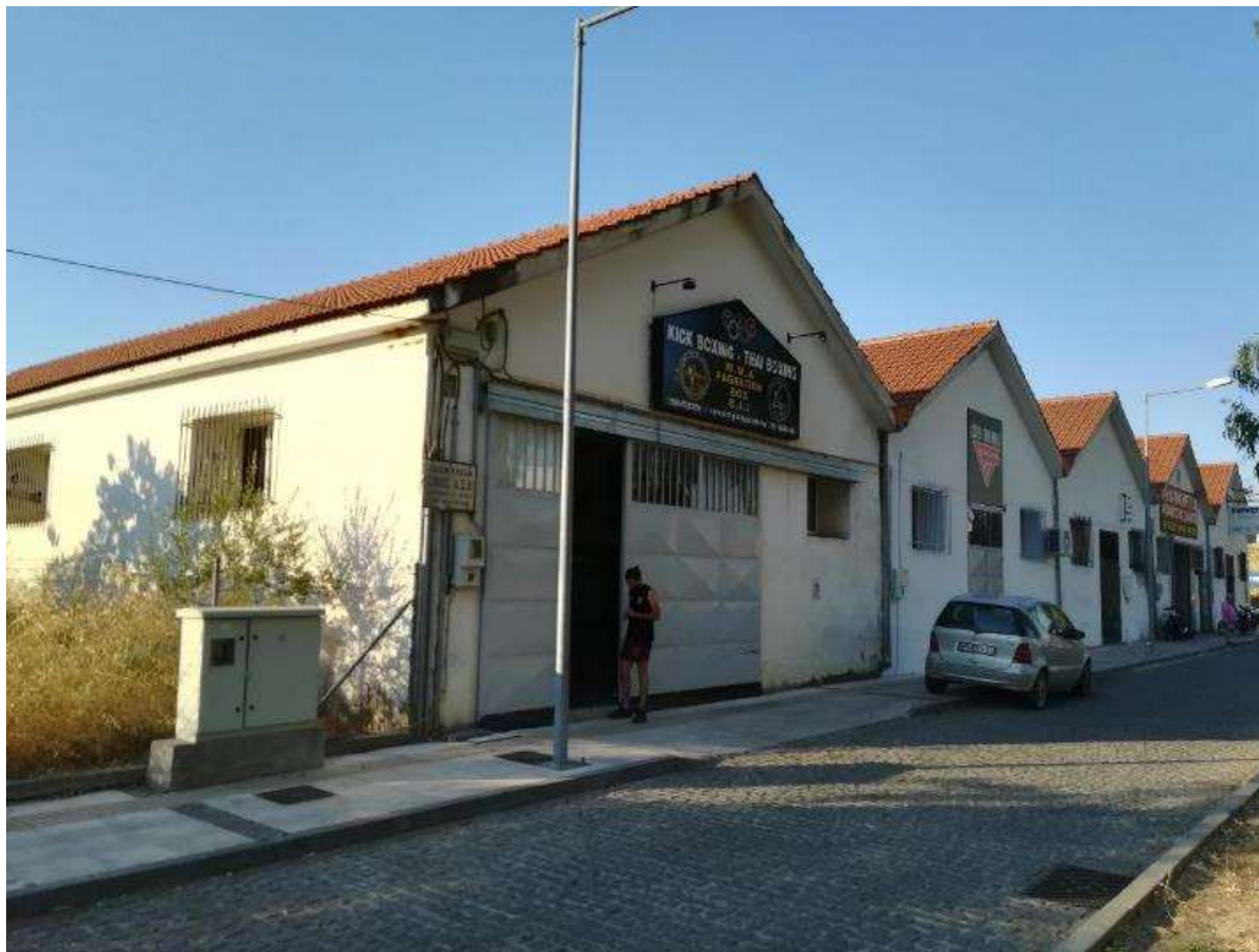
Εικόνα 17 Όψη από τα βορειοδυτικά

Σ.Στ., σήμερα, ανακαινισμένη, χρησιμοποιείται σαν κατοικία. Ο χρόνος κατασκευής είναι στο 1^ο μισό του 20^{ου} αιώνα. Βρίσκεται δίπλα και στον τοπικό δρόμο που συνδέει τους οικισμούς με το Κατάκολο. Κατασκευή ιδιαίτερα επιμελημένη σε



Εικόνα 18 Όψη από τα βορειοανατολικά

σχέση με τις αντίστοιχες Σ.Στ. των ΣΠΑΠ στον κλάδο Πύργος-Ολυμπία. Το κτίριο έχει πολύ επιμελημένη κατασκευή, τοίχους περιμετρικούς από αρμολογημένη λαξευτή λιθοδομή (σε σχεδόν κανονικό εξαγωνικό σχήμα), γωνιόλιθους (αγκωνάρια), παραστάδες, υπέρθυρα (πρέκια) και ποδιές παραθύρων με ιδιαίτερα επιμελημένη λάξευση, μάλιστα τα υπέρθυρα είναι και αψιδωτά, επίσης η κορνίζα στέγης είναι κατασκευασμένη από πλάκες σχιστολίθου και τραβηκτά επιχρίσματα.



Εικόνα 19 Άποψη της νοτιοδυτικής γωνίας.

Επαγγελματικοί χώροι, αποθήκες, εργαστήρια κοντά στον Σιδηροδρομικό Σταθμό και στις εγκαταστάσεις ΒΟΤΡΥΣ. Στο δρόμο που ενώνει τα παραπάνω, υπάρχει τελειωμένο οδόστρωμα χαμηλής κυκλοφορίας και ημιτελή έργα πεζοδρόμου περιπάτου.

Ο χρόνος κατασκευής εκτιμάται στο 1^ο μισό του 20^{ου} αιώνα, και μετά τη δημιουργία του ΑΣΟ (1925). Έχει εύκολα πρόσβαση στο σιδηρόδρομο και το οδικό δίκτυο. Παλαιότερα βρισκόταν στις βόρειες παρυφές της πόλης, η οποία λίγο έχει επεκταθεί προς τον βόρειο άξονα.

Οι ετερόκλητες χρήσεις έχουν διαμορφώσει διαφορετικούς τύπους και μεγέθη πινακίδων, διάφορα χρώματα κουφωμάτων κτλ. Παρ'όλαυτα είναι παρήγορο που τα κτίρια χρησιμοποιούνται και δεν έχουν εγκαταλειφθεί στη φθορά του χρόνου. Παράλληλα, δεν είναι ευχάριστο το γεγονός ότι τα έργα διαμόρφωσης του περιπάτου έχουν μείνει ημιτελή και όχι πλήρως λειτουργικά μια και βρισκόμαστε μέσα στον πολεοδομικό ιστό του Πύργου.

Μεγάλα ισόγεια κτίρια ορθογωνικής κάτοψης σε παράθεση (επάλληλα), στον τύπο κατασκευής πολλών αποθηκών της ΑΣΟ, με δίρριχτες (δικλινείς) στέγες.

Η κατασκευή τους αρχικά ήταν περιμετρικοί τοίχοι από υπερμπατική οπτοπλινθοδομή και λιθοδομή με λίθους τοπικής προέλευσης, στέγη με ξύλινα ζευκτά πελεκητής ξυλείας και επικεράμωση, υπέρθυρα (πρέκια) και παραστάδες με επιμελημένη δόμηση.

Τα αρχικά ανοίγματα ήταν εξωτερική δίφυλλη πόρτα και ορθογωνικοί φεγγίτες για αερισμό, στην όψη και στις ελεύθερες πλευρές, με σιδερένιο κιγκλίδωμα. Έχουν υποστεί πολλές αλλαγές, οι πόρτες έχουν μεγαλώσει, τα κουφώματα είναι σιδερένια ή αλουμινίου, οι στέγες έχουν αντικατασταθεί. Εσωτερικά, σε ορισμένα έχουν προστεθεί μεταλλικά πατάρια.



Εικόνα 21 Τυπική όψη πτέρυγας από το νότο



Εικόνα 20 Νότια όψη της ανατολικότερης πτέρυγας



Εικόνα 22 Όψη στη νοτιοανατολική γωνία.



Εικόνα 24 Όψη από τα δυτικά με τον πεζόδρομο



Εικόνα 23 Όψη από τα βόρειοανατολικά



Εικόνα 25 Νοτιοδυτική γωνία

Αποθήκες ΑΣΟ. Βρίσκονται στον Πύργο Ηλείας στη συμβολή των οδών Κοκκίνου και Ζαΐμη, μέσα στο πυκνοδομημένο τμήμα της πόλης. Σχεδόν σε όλη την έκταση τους εγκαταλειμμένα με ίχνη διαφόρων παλαιότερων χρήσεων.

Ο χρόνος κατασκευής τους εκτιμάται μεταξύ των ετών 1925-1940. Εξ' αρχής βρισκόταν μέσα στον πολεοδομικό ιστό. Η απόσταση από τις γραμμές του τρένου δεν είναι μεγάλη προφανώς όμως μεσολαβούσε και οδική μεταφορά (με υπήλατα κάρα).

Κτίρια ορθογωνικής κάτοψης, πέντε (5) σε αριθμό, καταλαμβάνουν όλο το οικοδομικό τετράγωνο, όλα με δίρριχτες στέγες, με προσανατολισμό κορυφογραμμών (κορφιάδες) παράλληλα ή κάθετα προς τον κοντινότερο δρόμο. Οι στέγες σε άλλα κτίρια έχουν καταρρεύσει, σε άλλα υπάρχουν ακόμη. Οι παλιότερες επικεραμώσεις έχουν αντικατασταθεί σε ορισμένα κτίρια από κυματοειδή φύλλα λαμαρίνας ή αμιαντοτσιμέντου. Ένα κτίριο του συγκροτήματος είναι 2-όροφο. Το μεσοπάτωμα είναι ξύλινης κατασκευής σε κακή κατάσταση.

Εκτός από τις πόρτες και τους ορθογωνικούς φεγγίτες με κιγκλίδωμα, έχουν και τον κυκλικό φεγγίτη στο μέσο κάτω από τη στέγη.



Εικόνα 26 Βόρεια γωνία



Εικόνα 28 Βορειοανατολική όψη



Εικόνα 27 Νοτιοανατολική άποψη



Εικόνα 29 Το ίδιο κτίριο από την καταγραφή του ΤΕΕ Δυτικής Ελλάδος, 2001.



Εικόνα 30 Βορειοανατολική όψη



Εικόνα 31 Τμήμα της κατασκευής από τα ανατολικά (οδός Διονυσίου).

Το οικοδομικό τετράγωνο βρίσκεται μεταξύ των Σ.Γ. και του βόρειου περιφερειακού δρόμου της πόλης.

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΟΙΝΩΝ ΚΑΙ ΟΙΝΟΠΝΕΥΜΑΤΩΝ (Ε.Ε.Ο.Ο.), ιδρύθηκε το 1906 (ΦΕΚ 124/26-5-1906), με πρωτοστασία του διευθυντή της Τράπεζας Αθηνών Ιωάννη Πεσματζόγλου, αποσκοπώντας στην κατεργασία της σταφίδας, προϊόν που είχε πληγεί, λόγω του γνωστού σταφιδικού ζητήματος (1905). Ασχολήθηκε με την παραγωγή και εμπορία οίνων, οινοπνεύματος, όπως και κάθε είδους βιομηχανικού προϊόντος από τα σταφύλια.¹⁹



Εικόνα 32 Αρχική κατάσταση του συγκροτήματος

¹⁹ Μαρία Δανιήλ, ΒΟΤΡΥΣ - ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΟΙΝΩΝ ΚΑΙ ΟΙΝΟΠΝΕΥΜΑΤΩΝ (Ε.Ε.Ο.Ο.) - ΠΥΡΓΟΣ, στο Βακαλοπούλου Μ., Δανιήλ Μ., Λαμπρόπουλος Χ., Φασουράκης Η. (επιμ.), 2017, Βιομηχανικά Δελτία Απογραφής (www.vidarchives.gr/reports/2017_12_262).

Αναπτύχθηκε κατά μήκος της σημ. οδού Επαμ. Χαριλάου, στη ΒΔ πλευρά του σιδηροδρομικού σταθμού, δίπλα από τις αποθήκες ΑΣΟ. Παρήγαγε κρασί, αποστάγματα και οινόπνευμα. Λειτουργήσε μέχρι τη δεκαετία του 1950, όταν περιήλθε στην ιδιοκτησία της Ένωσης Αγροτικών Συνεταιρισμών.²⁰

Το τεράστιο οικοδομικό συγκρότημα περιέχει κτίρια όλων των εποχών λειτουργίας της επιχείρησης. Ορισμένα κτίρια παλαιότερων φάσεων είναι σε ερειπιώδη κατάσταση, αποτελούν, όμως, ένα εξαιρετικά υποβλητικό σκηνικό. Άλλες πτέρυγες και κτίρια βρίσκονται σε καλύτερη κατάσταση, ορισμένες μάλιστα χρησιμοποιούνται ακόμα.

Τα κυριότερα κτίρια που είναι ερειπωμένα, έχουν κατασκευή σύμμεικτη, με οπλισμένο σκυρόδεμα, υποστυλώματα – δοκοί – πλάκες, με τριγωνικές ενισχύσεις στους κόμβους, τοίχους μπατικούς – υπερμπατικούς από οπτοπλινθοδομή, μεταλλικό σκελετό στέγης. Άλλα από τα παλιά κτίρια έχουν φέρουσα λιθοδομή, με ξύλινες στέγες που έχουν καταρρεύσει. Νεώτερα κτίρια είναι με συνήθη φέροντα οργανισμό από οπλ. σκυρόδεμα, τοιχοποιίες, μεταλλικές επικαλύψεις και πλαγιοκαλύψεις. Τα παλιότερα κουφώματα ήταν ξύλινα με σιδερένια κάγκελα και τα νεώτερα σιδερένια ή αλουμινίου. Νέες επικαλύψεις και πλαγιοκαλύψεις είναι από πετάσματα (panels) διπλής λαμαρίνας και πολυουρεθάνης, συνηθισμένης μορφής στα σύγχρονα βιομηχανικά-βιοτεχνικά κτίρια.

Στο οικόπεδο στεγαζόταν το τεράστιο Οινοποιείο, το τμήμα θάκμου, το Οινοπνευματοποιείο, ένα μηχανουργείο επισκευών, το θερμαστήριο, το διυλιστήριο, ένα σιδηρουργείο, το μηχανοστάσιο, δεξαμενές λατμών, ζυμώσεως και οινοπνεύματος, ένα ηλεκτρολογείο καθώς και δύο καμινάδες. Επιπροσθέτως, στον χώρο υπήρχε το χημείο, το ξυλουργείο, το βαρελοποιείο, μια αποθήκη ανταλλακτικών και τα γραφεία. Σήμερα, ο χώρος έχει εγκαταλειφθεί ενώ διασώζεται το κεντρικό κτίριο όπου υπήρχαν οι οινοδεξαμενές, ορισμένα κτίρια αποθηκών και ο εξωτερικός τοίχος του χημείου με τα χαρακτηριστικά μεγάλα παράθυρα.²¹



Εικόνα 33 Τμήμα της κατασκευής από τα ανατολικά (οδός Διονυσίου)



Εικόνα 34 Τμήμα της κατασκευής από τα ανατολικά (οδός Διονυσίου)

²⁰ Μαρία Δανιήλ, ΒΟΤΡΥΣ - ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΟΙΝΩΝ ΚΑΙ ΟΙΝΟΠΝΕΥΜΑΤΩΝ (Ε.Ε.Ο.Ο.) - ΠΥΡΓΟΣ, στο Βακαλοπούλου Μ., Δανιήλ Μ., Λαμπρόπουλος Χ., Φασουράκης Η. (επιμ.), 2017, Βιομηχανικά Δελτία Απογραφής (www.vidarchives.gr/reports/2017_12_262).

²¹ Αναγνωστοπούλου, Κ.Μ. (2022) Αξιοποίηση εγκαταλειμμένων χώρων στην πόλη του Πύργου. Θεσσαλονίκη: ΑΠΘ, σελ. 64



Εικόνα 36 Δυτική όψη (οδός Χαριλάου)



Εικόνα 35 Βόρεια όψη (οδός Διονυσίου)



Εικόνα 37 Νοτιοδυτική γωνία (οδοί Χαριλάου και πάροδος)



Εικόνα 38 Νοτιοδυτική γωνία (οδοί Χαριλάου και πάροδος), παλαιότερη κατάσταση



Εικόνα 40 Βόρεια όψη στην οδό Χαριλάου και δυτική όψη στις εγκαταστάσεις του σταθμού



Εικόνα 39 Βόρεια όψη στην οδό Χαριλάου και δυτική όψη στις εγκαταστάσεις του σταθμού, δίπλα το νεόδμητο μεταλλικό κτίριο συντήρησης

Παλιές αποθήκες στα βορειοανατολικά των εγκαταστάσεων του Σ.Σ. Πύργου (ΟΣΕ πρώην ΣΠΑΠ). Ο χρόνος κατασκευής ανάγεται μετά την προσέγγιση των ΣΠΑΠ στον Πύργο (1931). Η επανάχρησή του αφορά τον ΟΣΕ. Ακριβώς δίπλα υπάρχει νεόδμητο μεταλλικό κτίριο συντήρησης των συρμών και αποθήκη. Λιθόκτιστα ισόγεια κτίρια, ορθογωνικής επίμηνκης κάτοψης, με δίριχτη στέγη με ξύλινα ζευκτά. Πόρτες με μέγεθος για να εισέρχονται βαγόνια τρένων με καμπύλο υπέρθυρο (ανακουφιστικό τόξο). Ανάλογα τόξα έχουν και οι φεγγίτες με κιγκλίδωμα στις επιμήκεις πλευρές τους. Διαθέτει εντυπωσιακά μεγάλες διατομές πελεκητής ξυλείας στα ζευκτά της στέγης.



Εικόνα 41 Εσωτερικό του κτιρίου



Εικόνα 43 Εσωτερικό του κτιρίου



Εικόνα 42 Εσωτερικό του κτιρίου



Εικόνα 44 Νοτιοδυτική γωνία

Το πολυώροφο κτίριο του εργοστασίου «Δήμητρα-Αλφειός», κυλινδρόμυλος, μακαρονοποιεία, ψυγεία και παγοποιείο. Ιδρύθηκε το 1925 και λειτούργησε μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1950 ως μύλος και μερικά χρόνια ακόμη ως παγοποιείο. Αργότερα λόγω χρεών περιήλθε στην Ε.Τ.Β.Α. (Εθνική Τράπεζα) και υπολειτούργησε σε ορισμένα τμήματα.²² Ακόμη και σήμερα σε άλλες πλευρές του οικοδομικού τετραγώνου τμήματα της επιχείρησης λειτουργούν σαν αποθήκες και καταστήματα. Βρίσκεται σε πυκνοδομημένο τομέα της πόλης, στη συμβολή των οδών Εθν. Αντιστάσεως και Ζαΐμη. Στις υπόλοιπες πλευρές του οικοδομικού τετραγώνου είτε οικοδομήθηκαν άλλα κτίρια είτε παλιά τμήματα χρησιμοποιούνται από άλλες επιχειρήσεις.

Η απόσταση με το Σ.Σ. δεν είναι μεγάλη αλλά μεσολαβούσαν οδικές μεταφορές πρώτων υλών και προϊόντων.

Το κύριο κτίριο αποτελεί μοναδικό δείγμα για την περιοχή και σπάνιο για τον ελληνικό χώρο πολυώροφου κτιρίου βιομηχανικής χρήσης.

Πρόκειται για σύμμεικτη κατασκευή, από λιθοδομή στους φέροντες τοίχους, οπτοπλινθοδομή στους τοίχους πληρώσεως, πλάκες και δοκούς από οπλ. σκυρόδεμα, κιγκλίδωμα στα χαμηλότερα κουφώματα.

Τα άλλα κτίρια του συγκροτήματος είναι ισόγεια και διώροφα, με στοιχεία οπλ. σκυροδέματος, τοίχους οπτοπλινθοδομής, πατώματα οπλ. σκυροδέματος ή ξύλινες στέγες με επικεράμωση.

Τα αρχικά κουφώματα ήταν ξύλινα, εκτός από βασικές πόρτες εισόδου που ίσως ήταν σιδερένιες από την αρχική κατασκευή τους.

²² Γεωργόπουλος, Γ. (2006) Η Πορεία της Ηλειακής Οικονομίας στον 20ό αιώνα, Ηλειακή Πρωτοχρονιά 7. Αμαλιάδα: Βιβλιοπανόραμα, σελ. 301



Εικόνα 45 Τμήμα της νότιας όψης με προχωρημένη ερείπωση



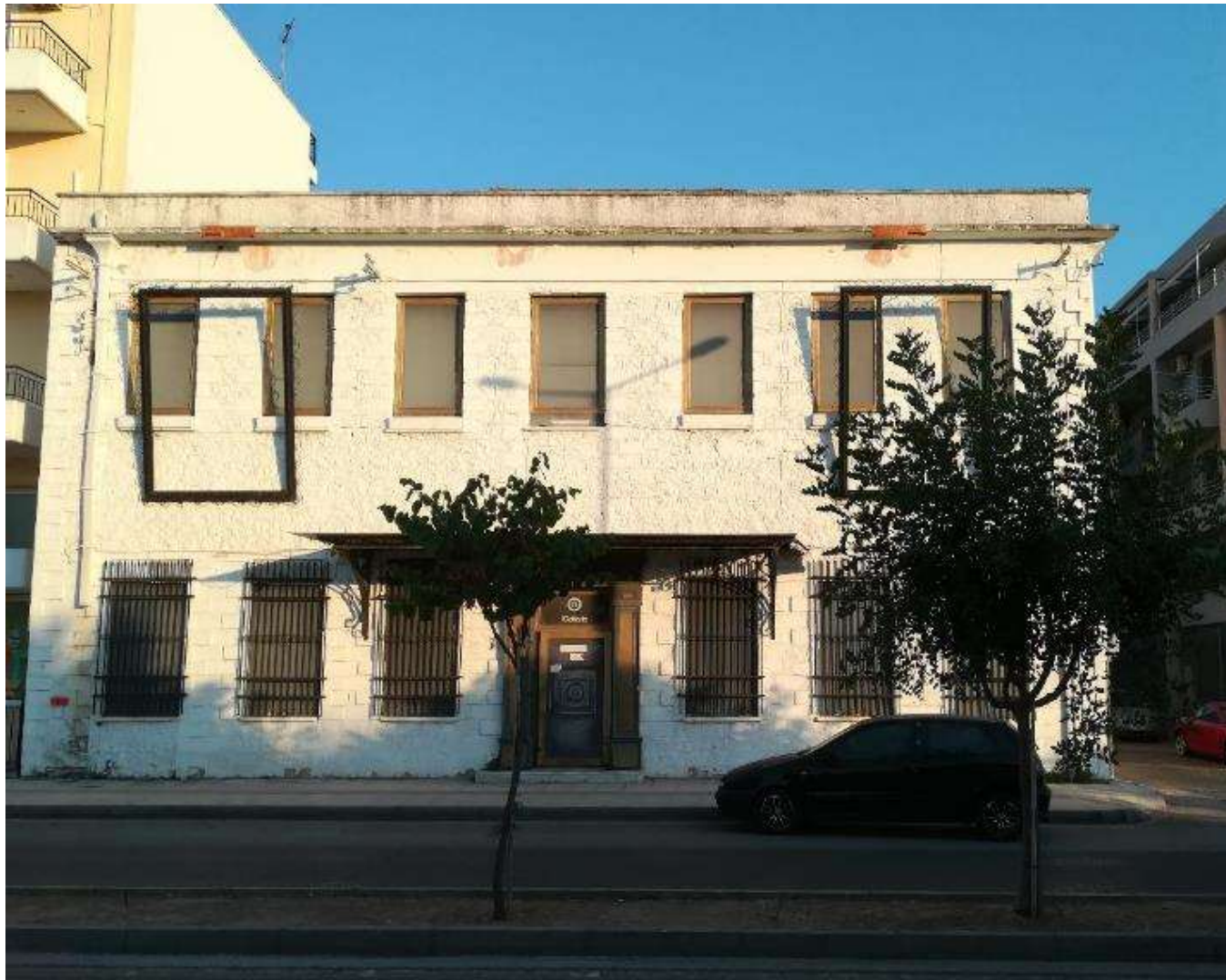
Εικόνα 46 Όψη από τα νοτιοανατολικά



Εικόνα 47 Τμήμα της νότιας όψης με ίχνη μεταγενεστέρων χρήσεων και εγκατάλειψη



Εικόνα 48 Νότια όψη



Εικόνα 49 Άποψη του κτιρίου από τον οδό Υψηλάντου

Εργαστήριο ζυμαρικών. Βρίσκεται στον Πύργο Ηλείας επί της οδού Υψηλάντου. Σημερινή κατάσταση, το κτίριο συντηρημένο από πρόσφατη χρήση η οποία έχει πάψει. Βρίσκεται ακριβώς απέναντι από το Σ.Σ. και μέσα στον πολεοδομικό ιστό.



Εικόνα 50 Άποψη της βορειοδυτικής γωνίας

Η μορφολογία της αρχικής κατάστασης του κτιρίου χαρακτηρίζεται από λιτότητα και έχει επιρροές από τον κλασικισμό.

Στη σημερινή μορφή του έχει όλα τα βασικά στοιχεία της αρχικής κατασκευής, όπως τα κιγκλιδώματα στα παράθυρα του ισόγειου, τη μεταλλική μαρκίζα πάνω



Εικόνα 51 Ισόγεια κτίρια στις άλλες πλευρές του οικοδομικού τετραγώνου πιθανά λειτουργικά και συμπληρωματικά τμήματα της παραγωγικής διαδικασίας της μακαρονοποιίας.

από την είσοδο, την κορνίζα και το στηθαίο στην στέψη, τις ποδιές των παραθύρων, τις υδρορροές.

Το κτίριο έχει σύμμεικτη κατασκευή, με τοίχους λιθοδομής στο ισόγειο και οπτοπλινθοδομής στον Α' όροφο.



Εικόνα 52 Το ίδιο κτίριο από την καταγραφή του ΤΕΕ Δυτικής Ελλάδος, 2001.



Εικόνα 53 ΝΔ άποψη του ιπποφορβείου από τον περιφερειακό Πύργου-Πατρών

Βρίσκεται πλησίον του Εθνικού Σταδίου, στις δυτικές παρυφές του Πύργου. Η κατασκευή του ανάγεται στη δεκαετία του 1950. Η οδική πρόσβαση στο κτίριο είναι εύκολη από τον βόρειο περιφερειακό δρόμο του Πύργου και το ακίνητο έχει και μεγάλο ακάλυπτο χώρο. Είναι εγκαταλειμμένο και υπάρχουν έντονα ίχνη απόπειρας κατεδάφισής του η οποία έχει σταματήσει. Επίσης, οι εσωτερική δομή του κτιρίου έχει αλλοιωθεί με την κατεδάφιση εκτός από ορισμένα κτιστά παχυντά.

Μορφολογικά, το κτίριο ακολουθεί πρότυπα παλαιότερων ιππικών εγκαταστάσεων αλλά η σύνθεση εστιάζει στην κύρια λειτουργία του.



Εικόνα 54 Το ίδιο κτίριο από την καταγραφή του ΤΕΕ Δυτικής Ελλάδος, 2001.

Το κτίριο έχει τον βασικό φέροντα οργανισμό από υποστυλώματα – δοκούς, πλάκες οπλ. σκυροδέματος, τοίχους οπτοπλινθοδομής. Τα δάπεδα ήταν τσιμεντό-

στρωτα στο ισόγειο, ο Α' όροφος έχει ουσιαστικά κατεδαφιστεί οπότε δεν γνωρίζουμε. Τα κουφώματα ήταν ξύλινα και σήμερα κατεστραμμένα. Έχει κεκλιμένη δίρριχτη στέγη οπλ. σκυροδέματος και επικεράμωση.



Εικόνα 55 Βοριοδυτική άποψη του κτιρίου



Εικόνα 57 Δυτική άποψη του κτιρίου



Εικόνα 59 Δυτική άποψη του κτιρίου



Εικόνα 56 Βοριοδυτική άποψη του κτιρίου



Εικόνα 58 Βοριοδυτική άποψη του κτιρίου



Εικόνα 60 ΝΔ Άποψη από την οδό Ερυθρού Σταυρού

Το κτίριο έχει ανακαινιστεί πλήρως και στεγάζει το ΚΤΕΛ Ν. Ηλείας. Στον ακάλυπτο χώρο προς τα δυτικά στεγάζεται η επιβίβαση-αποβίβαση με μεταλλικό χωροδικτύωμα. Από άποψη θέσης στον πολεοδομικό ιστό είναι αρκετά κοντά στον Σ.Σ., πολύ κοντά στη Σ.Γ. Πύργου-Καλαμάτας και μέσα στο κύριο οδικό δίκτυο της πόλης.

«Ιδρύθηκε το 1951 και απέκτησε άδεια λειτουργίας το 1953. Το συνολικό εμβαδόν είναι 3.500μ²»²³.

Μορφολογικά, χαρακτηρίζεται από λιτότητα με νεοκλασσικές επιρροές, οι οποίες είναι εμφανέστερες μετά την ανακαίνισή του.

Το διώροφο κτίριο αποτελείται από τρία μέρη ορθογωνικής κάτοψης σε διάταξη «Π». Φέρουν δίρριχτες στέγες με επικεράμωση, μεγάλα και πολλά σε αριθμό ανοίγματα τόσο στο ισόγειο όσο και στον όροφο.

²³ Καστράντα, Δ., Παναγιωτόπουλος, Π., Χάρδας, Μ. (2001). Τα παραδοσιακά βιομηχανικά κτίρια του νομού Ηλείας. Ηλεία: Τ.Ε.Ε. Δυτικής Ελλάδας, σελ.5



Εικόνα 63 Το ίδιο κτίριο από την καταγραφή του ΤΕΕ Δυτικής Ελλάδος, 2001.



Εικόνα 64 Νοτιοανατολική γωνία



Εικόνα 61 Η νέα μεταλλική κατασκευή και το ανακαινισμένο κτίριο



Εικόνα 62 Μεταλλικό χωροδικτύωμα



Εικόνα 65 Ψηλή πλινθόκτιστη καμινάδα

Ψηλή πλινθόκτιστη καμινάδα, το μόνο κατάλοιπο άγνωστης παλαιότερης βιομηχανικής εγκατάστασης στον χώρο που σήμερα στεγάζεται υπεραγορά (LIDL). Προφανώς, από το παλιό κτίριο (ίσως κεραμοποιείο;) θεωρήθηκε διατηρητέα μόνο η καμινάδα. Αυτό δεν αποτελεί απαραίτητα ατόπημα. Δεν μάθαμε από τους περιοίκους τι υπήρχε παλαιότερα στη θέση αυτή.

Αξιόλογη αν και τυπική κατασκευή, συνηθισμένη σε βιομηχανικά κτίρια του 19^{ου} αιώνα και των αρχών του 20^{ου}. Με ύψος σχεδόν 20μ, κτισμένη με οπτοπλινθοδομή με τούβλα πλήρη με σκάφη.



Εικόνα 66 Σταφιδεργαστάσιο ή οινοποιείο στις δυτικές παρυφές της πόλης, νότια απέναντι από το Εθνικό Στάδιο Πύργου.

Τα κτίρια βρίσκονται στο κέντρο πολύ μεγάλης επίπεδης έκτασης, νοτίως του βορείου περιφερειακού δρόμου του Πύργου απέναντι από το στάδιο.



Εικόνα 67 Άποψη από την περιφερειακή οδό Πύργου-Πατρών

Το διώροφο κτίριο είναι κτισμένο με λιθοδομή και έχει τετράρριχτη ξύλινη στέγη. Το μεγάλο ορθογωνικό ισόγειο κτίριο έχει τοίχους οπτοπλινθοδομής και έφερε δίρριχτη ξύλινη κεραμοσκεπή.



Εικόνα 68 2011, φωτογραφία από το ημερολόγιο «Οι Φάμπρικες της Μαυρομάτας»
Ένωση Αγροτικών Συνεταιρισμών Ηλείας-Ολυμπίας



Εικόνα 69 Παλαιότερη κατάσταση των κτιρίων, φωτογραφία από «Το τρένο του μαύρου χρυσού», Αναπτυξιακή
Ολυμπίας Α.Α.Ε.Ο.Τ.Α.



Εικόνα 70 Νεότερο κτίριο αποθηκών

φώματα.

Νεότερο κτίριο αποθηκών στη θέση των παλιών αποθηκών Α.Σ.Ο. κοντά στο Στάδιο στις δυτικές παρυφές της πόλης και με εύκολη πρόσβαση από τον βόρειο περιφερειακό δρόμο του Πύργου. Λόγω της θέσης του και του μεγέθους του πιθανολογείται ότι οικοδομήθηκε στη θέση παλιότερων αποθηκών του ΑΣΟ.

Η κατασκευή είναι σύμμεικτη, με κύριο υλικό τον δομικό χάλυβα και τα πετάσματα (panels) διπλής λαμαρίνας και ορυκτών ινών ή πολυουρεθάνης. Τα κουφώματα είναι μεταλλικά.



Εικόνα 71 Αποθήκες ΑΣΟ από την καταγραφή του ΤΕΕ Δυτικής Ελλάδος, 2001.

Η αρχική κατασκευή (ΑΣΟ) είναι πολύ ενδιαφέρουσα με καθαρές γραμμές, επιμήκεις ορθογωνικούς φεγγίτες, με σενάζ, εμφανή τον φέροντα οργανισμό από οπλ. σκυρόδεμα, τοίχους οπτοπλινθοδομής με επίχρισμα και μεταλλικά κου-



Εικόνα 73 Η μεγάλη βιομηχανική εγκατάσταση του Πυρηνελαιουργείου ΞΥΣΤΡΗ

Ιδιαίτερα μεγάλο και ενδιαφέρον βιομηχανικό συγκρότημα δεσπόζει δίπλα στη Σ.Γ. Πύργου-Καλαμάτας. Μάλιστα, η έξοδος των παραγόμενων υλικών γινόταν μέσω δύο σιδηροδρομικών γραμμών που εισέρχονταν στον χώρο του εργοστασίου. Πήρε άδεια λειτουργίας το 1936. Είναι ένα από τα λίγα διασωθέντα βιομηχανικά κτίρια της εποχής εκείνης.²⁴ Έχει αποτελέσει αντικείμενο επανειλημμένης και ενδεδειγμένης έρευνας και όπως φαίνεται στις παρατιθέμενες φωτογραφίες στην πολύ μεγάλη έκταση των ακάλυπτων χώρων του, ήδη φιλοξενούνται διάφορες χρήσεις (εκθεσιακός χώρος, παιδική χαρά, οργανωμένος χώρος εμποροπανηγύρεων, προσωρινή στέγαση σχολικών μονάδων).



Εικόνα 72 Το ίδιο κτιριακό συγκρότημα από την καταγραφή του ΤΕΕ Δυτικής Ελλάδας, 2001.

²⁴ Καστράντα, Δ., Παναγιωτόπουλος, Π., Χάρδας, Μ. (2001). Τα παραδοσιακά βιομηχανικά κτίρια του νομού Ηλείας. Ηλεία: Τ.Ε.Ε. Δυτικής Ελλάδας, σελ.4



Στην αρχική κατάσταση το συγκρότημα αποτελούταν από τα εξής κτίρια, ένα κτίριο με δύο κλειστές γωνίες όπου είχε γυάλινο περίβλημα και χειροποίητα τοποθετημένο μεταλλικό σκελετό, οριζόντιες και κάθετες δεξαμενές (τόσο στο εσωτερικό των κτιρίων όσο και σε διάσπαρτη διάταξη στο χώρο), πληθώρα κτιρίων που χρησιμοποιούνταν κυρίως για την διαδικασία του πυρηνέλαιου και του πελτέ καθώς και για την μεταφορά τους, το εργοστάσιο ασβέστη με την υψικάμινο του (στην βορειοδυτική μεριά του οικοπέδου), μία μεγάλου μεγέθους γεφυροπλάστιγγα όπου χρησιμοποιούταν με σκοπό την ανύψωση των φορτίων για την εναποθέτησή τους στα οχήματα (στον χώρο δίπλα από τις γραμμές).²⁵

Η κατασκευή είναι σύμμεικτη, με κύρια υλικά τον δομικό χάλυβα και το σκυρόδεμα.

²⁵ Κωνσταντίνος, Μ. (χ.χ.) *Μουσειογραφική Μελέτη: Το Εργοστάσιο Ξυστήρας ως σύμβολο και η αξιοποίηση του*. Κεφ.1



Εικόνα 74 Άποψη από την λεωφόρο Ερυθρού Σταυρού και τις Σ.Γ.



Εικόνα 75 Άποψη του εργοστασίου, στα αριστερά η παιδική χαρά



Εικόνα 76 Μεγάλο μέρος των ακαλύπτων χώρων έχει διαμορφωθεί για την φιλοξενία εμποροπανηγύρεων και κλαδικών εκθέσεων.



Εικόνα 77 Άποψη της μονάδας από τα νότια.



Εικόνα 78 Εκτός από όσα αναφέρονται παραπάνω στους ακαλύπτους χώρους της μονάδας έχει εγκατασταθεί και μεγάλη παιδική χαρά.



Εικόνα 79 Σύγχρονη προσθήκη στον ακάλυπτο χώρο βόρεια από την μονάδα παραγωγής δίπλα στην λεωφόρο Ερυθρού Σταυρού και τις Σ.Γ.



Εικόνα 80 «Προσωρινή» μεταστέγαση αρκετών σχολικών μονάδων μετά τον καταστροφικό σεισμό του 2008.



Εικόνα 81 ΒΔ όψη του κτιρίου

Το κτήριο του Ινστιτούτου Σταφίδας βρίσκεται στο νοτιοδυτικό άκρο της πόλης του Πύργου. Πρόκειται για διώροφο υπερυψωμένο κτήριο σύμμεικτης κατασκευής από οπτόπλινθους, οπλισμένο σκυρόδεμα και λιθοδομή. Κατασκευάστηκε στις αρχές του 20ού αιώνα και από το 1928 λειτούργησε ως Ινστιτούτο Έρευνας για την καλλιέργεια της κορινθιακής σταφίδας. Το κτήριο έχει αρχιτεκτονικές αναφορές στο μοντέρνο κίνημα και τον κυβισμό. Το κυρίως κτήριο είναι διώροφο, ενώ υπάρχουν και τέσσερις μικρότεροι ισόγειοι όγκοι, συμμετρικά τοποθετημένοι στις πλευρές του. Η μορφολογία είναι λιτή, ενώ μοναδικό διακοσμητικό στοιχείο αποτελούν οι κορνίζες πάνω από τα υπέρθυρα.



Εικόνα 82 Κτίριο Ινστιτούτο Σταφίδας 1930

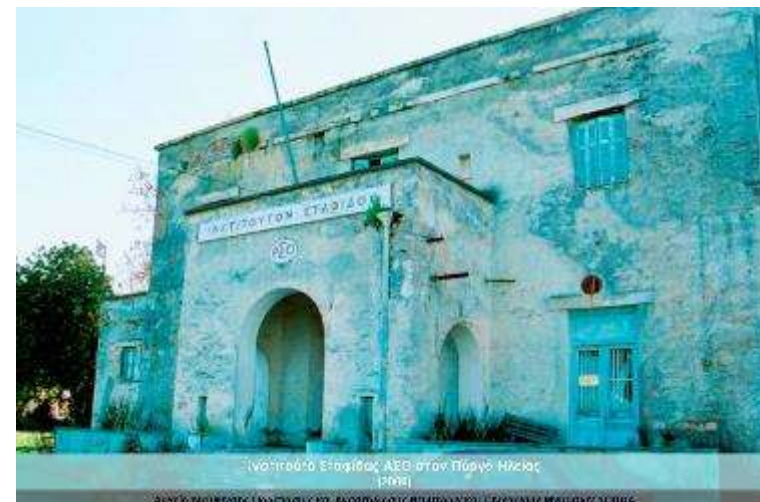
Το κτήριο παρουσιάζει μια νέα, για την εποχή κατασκευής του, σύνθεση κάτοψης σταυροειδούς μορφής με μοντέρνα ακολουθία και σύνθεση των χώρων.

Το κτήριο του Ινστιτούτου παρουσιάζει ενδιαφέρον τόσο για την αρχιτεκτονική του όσο και για ιστορικούς λόγους. Στην ευρύτερη περιοχή της Ηλείας η καλλιέργεια της σταφίδας υπήρξε σημαντική γεωργική ασχολία και ένα από τα σημαντικότερα εξαγωγίμα ελληνικά προϊόντα που συνέβαλε σημαντικά στην ανάπτυξη του νεοελληνικού κράτους. Η ύπαρξη ενός Ινστιτούτου Σταφίδας καταδεικνύει την προσπάθεια για την επιστημονική καλλιέργεια και την οργάνωση της παραγωγής σε σύγχρονες βάσεις.

Το κτήριο αποκαταστάθηκε για να στεγάσει το Διεθνές Ινστιτούτο Αρχαίας Ελληνικής Ιστορίας «Σωσίπολις».

Το κτήριο του Ινστιτούτου Σταφίδας ΑΣΟ έχει χαρακτηριστεί ως μνημείο «διότι πρόκειται για εξαιρετικά ενδιαφέρουσα κατασκευή των αρχών του 20ού αιώνα και αποτελεί σημαντικό δείγμα των επιρροών του μοντέρνου κινήματος με σαφείς αναφορές στον κυβισμό» (ΥΑ ΥΠΠΟ/ΔΝΣΑΚ/96085/2724/29-11-2006 - ΦΕΚ 219/ΑΑΠ/29-12-2006)

Οι φωτογραφίες του μνημείου προέρχονται από το αρχείο της Διεύθυνσης Προστασίας και Αναστήλωσης Νεωτέρων και Σύγχρονων Μνημείων ΥΠ.ΠΟ.Α.²⁶



Εικόνα 83 Ινστιτούτο Σταφίδας ΑΣΟ 2006

²⁶ Ηρακλής Φασουράκης, ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΣΤΑΦΙΔΑΣ ΑΣΟ, στο Βακαλοπούλου Μ., Δανιήλ Μ., Λαμπρόπουλος Χ., Φασουράκης Η. (επιμ.), 2017, Βιομηχανικά Δελτία Απογραφής (www.vidarchives.gr/reports/2022_06_2250).



Εικόνα 84 Άποψη από τα δυτικά

Σ.Στ., δίπλα στις γραμμές. Σήμερα εγκαταλειμμένο, με ίχνη άλλων χρήσεων κατά το παρελθόν. Βρίσκεται μεταξύ της Σ.Γ. και του οδικού άξονα Πύργου-Ολυμπίας. Πρόκειται για τυπικό δείγμα κτιρίου Σ.Στ. μετά το 1950.

Μικρό κτίριο ορθογωνικής κάτοψης με φέροντες τοίχους οπτοπλινθοδομής με επιχρίσματα, δίρριχτη ξύλινη στέγη με επικεράμωση, παλιά ξύλινα κουφώματα (έχουν αντικατασταθεί με μεταλλικά). Στη μία πλευρά του υπάρχει ακόμα ένας όγκος με μονόρριχτη στέγη.



Εικόνα 86 Άποψη από τον Ε.Ο. Πύργου-Ολυμπίας



Εικόνα 85 Η παλιά επιγραφή της Σ.Στ.



Εικόνα 87 Άποψη από τα βορειοδυτικά

Σ.Στ. στην Κάτω Βαρβάσαινα. Σήμερα κενό. Βρίσκεται πλάι στη Σ.Γ. και στην κύρια οδό σύνδεσης των οικισμών. Πρόκειται για τυπικό δείγμα κτιρίου Σ.Στ. μετά το 1950.

Μικρό κτίριο ορθογωνικής κάτοψης, με φέροντες τοίχους οπτοπλινθοδομής, κεραμοσκεπή με ξύλινα ζευκτά και πρόστεγο με ξύλινα υποστυλώματα.



Εικόνα 89 Άποψη από τα νοτιοδυτικά

Απλή κατασκευή, με τοίχους τσιμεντοπλινθοδομής που φέρουν οριζόντιες ενισχυμένες ζώνες (σενάζ) και κατακόρυφα διαζώματα στις γωνίες από οπλ. σκυρόδεμα. Στέγες τετράρριχτες με επικεράμωση και ξύλινα ζευκτά. Κουφώματα από λαμαρί-

να και χάλυβα, με κιγκλίδωμα. Εξωτερικό στέγαστρο με απλές διατομές δομικού χάλυβα και λαμαρίνα.



Εικόνα 88 Άποψη από τα νοτιοανατολικά



Εικόνα 90 Όψη από τα βορειοδυτικά

βάση της στέγης, τα αετώματα είναι από οπτοπλινθοδομή. Τα κουφώματα είναι σιδερένια, μια μεγάλη συρόμενη πόρτα σε κάθε κτίριο και οι φεγγίτες ορθογωνικοί μικρού ύψους, κάτω από το διάζωμα (σενάζ) της βάσης της στέγης. Στη μία πλευρά του υπάρχει ακόμα ένας μικρότερος όγκος με μονόριχτη στέγη.

Οι παλιές αποθήκες του Α.Σ.Ο. στον κεντρικό δρόμο του χωριού, με νεότερες παρεμβάσεις, κενές σε μεγάλο μέρος τους. Σε τμήμα τους στεγάζεται ο σύλλογος πολιτών Αλφειούσας. Χρόνος κατασκευής μετά το 1950. Περίπου τυπικό δείγμα αποθηκών του ΑΣΟ.



Εικόνα 91 Άποψη από τα βορειοανατολικά

Ορθογωνικά κτίρια σε παράθεση με δίριχτες στέγες. Τα θεμέλια είναι στη βάση τους από σκυρόδεμα και πάνω σε αυτό λιθοδομή, οι περιμετρικοί τοίχοι είναι από λιθοδομή μέχρι τη



Εικόνα 93 Όψη από τα νοτιοδυτικά. Ενδιαφέρουσα λιθοδομή ημιλαξευτή.



Εικόνα 92 Όψη της μίας πτέρυγας



Εικόνα 95 Το λουκέτο σε μία από τις εισόδους



Εικόνα 94 Το λουκέτο σε μία από τις εισόδους



Εικόνα 96 Δυτική άποψη της μονάδας, η είσοδος από τον επαρχιακή οδό Καρούτας-Χεμαδίου

Η κύρια δραστηριότητά του είναι η επεξεργασία της ρητίνης που συλλέγεται από τα πολλά πευκοδάση των ημιορεινών και ορεινών εκτάσεων της περιοχής. Παρά την καταστροφή της από πυρκαγιά ανοικοδομήθηκε και λειτουργεί. Βρίσκεται πάνω στην κύρια οδό σύνδεσης του οικισμού Καρούτες με το οδικό δίκτυο της περιοχής του Πύργου και με τους ημιορεινούς οικισμούς. Το αρχικό εργοστάσιο χρονολογείται από το 1935.

Υπάρχουν κτίρια και προσθήκες διαφορετικών χρόνων κατασκευής. Από την αρχική μονάδα επεξεργασίας, έχει απομείνει η ψηλή κτιστή καμινάδα, όχι ακέραιη διότι έχει χάσει την στέψη της (μάλλον από το σεισμό του 2006).

Το κύριο κτίριο είναι πολυώροφο, νεότερης κατασκευής, με φέροντα οργανισμό από οπλ. σκυρόδεμα, τοίχους οπτοπλινθοδομής, επιχρίσματα, μεταλλικά κουφώματα. Τα άλλα κτίρια είναι αποθήκες, υπόστεγα, εργαστήρια κ.λπ. μεταλλικά.



Εικόνα 98 Βόρεια άποψη από το δρόμο



Εικόνα 97 Αποψη από το δρόμο



Εικόνα 99 Βορειοανατολική άποψη από το δρόμο



Εικόνα 100 Νοτιοανατολική γωνία

Εγκαταλειμμένες παρά το ότι έχουν περιέλθει στην κυριότητα του Σ.ΚΟ.Σ. (Συνεταιριστική Κορινθιακής Σταφίδας) που διαδέχτηκε τον ΑΣΟ, λόγω της συρρίκνωσης παραγωγής σταφίδας και των σύγχρονων μεθόδων επεξεργασίας και εμπορίας της σταφίδας. Βρίσκεται πάνω στον κεντρικό δρόμο σύνδεσης του οικισμού με το οδικό δίκτυο του Πύργου και σε απόσταση λίγων χιλιομέτρων από τη Σ.Γ. Περίοδος κατασκευής ανάμεσα στο 1925 και 1940.

Δύο κτίρια ορθογωνικής κάτοψης με δίρριχτες στέγες, της συνηθισμένης τυπολογίας του ΑΣΟ, με μικρές διαφορές, όπως η επικάλυψη της στέγης που είναι από κυματοειδή φύλλα αμιαντοτσιμέντου, το γείσο της βάσης της στέγης που είναι από σκυρόδεμα, οι απλές κορνίζες γύρω από τους φεγγίτες, το γείσο και οι παραστάδες στην πόρτα.



Εικόνα 101 Βορειοανατολική γωνία



Εικόνα 104 Νοτιοανατολική γωνία



Εικόνα 103 Ανατολική όψη της μίας πτέρυγας



Εικόνα 102 Η στρογγυλή επιγραφή του ΑΣΟ πάνω από την πόρτα



Εικόνα 106 Βόρεια γωνία του κτιρίου

Η αποθήκη βρίσκεται στο Λαδικό το οποίο έχει μετεγκατασταθεί στον οικισμό Καλλίκωμο. Η θέση του είναι σχετικά μακριά από τον οικισμό σε διασταύρωση τοπικών οδών. Σταμάτησε να χρησιμοποιείται το 1988 διότι πλέον τα γεωργικά φάρμακα διατίθενται από ιδιώτες γεωπόνους.



Εικόνα 105 Το ίδιο κτίριο από την καταγραφή του ΤΕΕ Δυτικής Ελλάδος, 2001.

Κτίριο ορθογωνικής κάτοψης, με βάση θεμελίων από οπλ. σκυρόδεμα, φέροντες τοίχους από λιθοδομή χαμηλά και τσιμεντοπλινθοδομή ψηλότερα, με ενισχυμένες ζώνες σκυροδέματος (σενάζ) και κατακόρυφα διαζώματα στις γωνίες, ανεπίχριστο, με φεγγίτες και πόρτα μεταλλικά, πλάκα επικάλυψης από οπλ. σκυρόδεμα με περιμετρική μαρκίζα μικρού πλάτους, γείσο από σκυρόδεμα πάνω από τις πόρτες, μεταλλικά κουφώματα με κιγκλίδωμα.



Εικόνα 107 Άποψη από τα νοτιοδυτικά

Το κτίριο της στάσης και κατοικία του φύλακα στο Πελόπιο. Σήμερα αχρησιμοποίητο. Είναι εμφανής σχετικά πρόσφατη προσπάθεια αποκατάστασης από τον ΟΣΕ για επανάχρηση η οποία δεν ολοκληρώθηκε (π.χ. γραφεία ή κατοικία του φύλακα του εργοταξίου αδρανών).

Μικρό ισόγειο κτίριο με δίρριχτη στέγη, επικεράμωση, με επιχρίσματα, με διακοσμητικές απλές κορνίζες γύρω από τα κουφώματα.



Εικόνα 108 Το κτίριο της Σ.Στ. από τα βορειοανατολικά



Εικόνα 109 Νότια άποψη των αποθηκών και της Σ.Γ.

Εντυπωσιακό συγκρότημα από μεγάλες αποθήκες του ΑΣΟ, οι μεγαλύτερες (μετά από αυτές του Πύργου) δίπλα στην Σ.Γ. και κοντά στην Σ.Στ. Σήμερα αχρησιμοποίητα. Χρόνος κατασκευής μετά το 1925.

Κτίρια τυπικά για τον ΑΣΟ με χαρακτηριστική κλίση των στεγών για λόγους οικονομίας στην ξυλεία των ζευκτών. Πέντε επάλληλα ορθογωνικά κτίρια με δίρριχτες στέγες. Η τυπολογία τους είναι σχεδόν ταυτόσημη με τις άλλες. Η μόνη διαφορά είναι η ύπαρξη φεγγίτη και πάνω από την πόρτα. Οι τοίχοι είναι ενισχυμένοι με ζώνες σκυροδέματος (σενάζ). Οι στέγες εδράζονται πάνω σε ζώνες σκυροδέματος και η επικάλυψη ήταν από κυματοειδή φύλλα αμιαντοτσιμέντου. Τα κουφώματα είναι σιδερένια και φέρουν προστατευτικά γείσο από λαμαρίνα. Το τσιμεντόστρωτο πεζοδρόμιο μπροστά από τα κτίρια έχει ύψος αποβάθρας φόρτωσης για τους συρμούς του τρένου.

Ακριβώς δίπλα στις αποθήκες υπάρχουν εγκαταστάσεις μεταποίησης (τυποποίηση σταφίδας, παραγωγή οينوπνεύματος από σταφίδα, παραγωγή κρασιού) με ιδιοκτήτη την Σ.ΚΟ.Σ. (Συνεταιριστική Κορινθιακή Σταφίδα) που υπήρξε καθολικός διάδοχος του ΑΣΟ σε προχωρημένο στάδιο εγκατάλειψης.



Εικόνα 110 Νότια άποψη των αποθηκών



Εικόνα 112 Νότια όψη πτέρυγας



Εικόνα 111 Νότια άποψη των αποθηκών



Εικόνα 114 Όψη στο δρόμο από τα δυτικά

Βρίσκεται στον κεντρικό δρόμο του οικισμού. Το ισόγειο κτίριο είναι λιθόκτιστο, με ακατέργαστους λίθους τοπικής προέλευσης εκτός από ορισμένα αγκωνάρια (γωνιόλιθοι) που είναι ημιλαξευτά. Η επιστέγαση έχει καταρρεύσει. Το κτίριο ήταν απλής δομής και μορφής. Το κονίαμα δόμησης ήταν χρωματοποιημένο λόγω κακής ποιότητας άμμου (με κοκκινόχωμα) ή και χωρίς καθόλου ασβέστη.

Εγκαταλειμμένο μηχανουργείο-σιδηρουργείο Λιγδή μερικά κατεδαφισμένο. Έχει να λειτουργήσει τριάντα χρόνια. Ιδιοκτησίας Αλεξόπουλου. Σαν μηχανουργείο, παρά τη μικρή του κλίμακα, συντηρούσε και κιβώτια ταχυτήτων οχημάτων (σανσμάν), εργασία αρκετά εξειδικευμένη από μηχανουργική άποψη. Η μικρή μονάδα έπεσε θύμα του εκσυγχρονισμού της εμπορίας ανταλλακτικών και service των οχημάτων. Κατασκευή του 1^{ου} τετάρτου του 20^{ου} αι.



Εικόνα 113 Η πρόσοψη στο δρόμο, άποψη από τα ανατολικά



Εικόνα 116 Άποψη της πρόσοψης στον δρόμο Μακρίσιας-Καλυβάκια

Ελαιοτριβείο στα Μακρίσια. Χτίστηκε το 1950 και έκλεισε το 1989. Παραμένει κενό από τότε με περιστασιακές χρήσεις και παρεμβάσεις σε τμήματα του. Βρίσκεται σε κεντρικό δρόμο του οικισμού.



Εικόνα 115 Το μόνο διώροφο τμήμα του κτιρίου για λειτουργικούς λόγους.

Κτίριο ισόγειο στο μεγαλύτερο μέρος του με διώροφο τμήμα και ανοικτό υπόστεγο. Το αρχικό κτίριο ήταν ισόγειο λιθόκτιστο με ακατέργαστους λίθους τοπικής προέλευσης, τούβλα και ξύλινα τριγωνικά ζευκτά δίρριχτης στέγης με επικάλυψη λαμαρίνας. Μεταγενέστερο είναι το ισόγειο τμήμα με μεγαλύτερο ύψος, και τρίρριχτη στέγη. Το υπόστεγο από οπλ. σκυρόδεμα είναι ακόμη νεότερο, όπως και το

2-όροφο τμήμα που έχει υποστυλώματα – δοκούς από οπλ. σκυρόδεμα. Τα παλιότερα κουφώματα ήταν ξύλινα απλά και έχουν αντικατασταθεί από νεότερα σιδερένια. Η όλη κατασκευή είναι δείγμα διαδοχικής εξέλιξης μικρής μονάδας – εργαστηρίου.



Εικόνα 119 Το ανατολικό άκρο του κτιρίου.



Εικόνα 117 Νότια άποψη τμήματος του κτιρίου



Εικόνα 118 Το ίδιο κτίριο από την καταγραφή του ΤΕΕ Δυτικής Ελλάδος, 2001.



Εικόνα 120 Όψη από βορειοδυτικά

Κλειστή και αχρησιμοποίητη από την δεκαετία του '80 οπότε τα γεωργικά φάρμακα εισάγονται και πωλούνται από ιδιώτες γεωπόνους. Βρίσκεται στο κέντρο του πυκνοδομημένου τμήματος του οικισμού.

Κτίριο σχεδόν πανομοιότυπο με το Νο 27 (Λαδικό, Δημοτική αποθήκη γεωργικών φαρμάκων). Λιθόκτιστο, με ακατέργαστους λίθους, ενισχυμένο με ζώνες σκυροδέματος (σενάζ) και πλάκα οροφής από οπλ. σκυρόδεμα. Μορφολογικά λιτή κατασκευή.



Εικόνα 121 Τμήμα της βόρειας και η δυτική όψη του κτιρίου.



Εικόνα 122 ΝΔ άποψη, η λιθόκτιστη αψιδωτή «νερογέφυρα» προσαγωγής του νερού στον μεταλλικό σωληνωτό καταρράκτη

Από τις παλιές εγκαταστάσεις νερόμυλου, απομένουν μόνο η επιβλητική κατασκευή του πέτρινου τοίχου του καναλιού προσαρμογής του νερού και η μεταλλική χοάνη του καταρράκτη που έδινε την περιστροφική κίνηση στο μύλο. Στη θέση του ίδιου του μύλου έχουν κατασκευαστεί δύο κατοικίες.



Εικόνα 123 Δυτική άποψη από τον κετρικό δρόμο που φτάνει στην Αρχαία Ολυμπία από την Εθνική Οδό Τρίπολης-Ολυμπίας

Είναι ενδιαφέρον και σημαντικό δείγμα πολλών ανάλογων κατασκευών στον ελληνικό χώρο. Η εντυπωσιακή σε ύψος, μήκος και ποιότητα κατασκευής, «νερογέφυρα» προσαγωγής του νερού στον μεταλλικό σωληνωτό καταρράκτη, είναι λιθόκτιστη αψιδωτή. Λίθοι διαφόρων μεγεθών τοπικής προέλευσης, με επιμελημένη διάταξη ημιλαξευτών λίθων στις αψίδες και στις γωνιές. Ασβεστοκονίαμα δόμησης καλής ποιότητας.



Εικόνα 124 Ανατολική άποψη της αψιδωτής
«νερογέφυρας»



Εικόνα 127 Δυτική άποψη της αψιδωτής
«νερογέφυρας»



Εικόνα 128 Δυτική άποψη της αψιδωτής
«νερογέφυρας»



Εικόνα 126 Ανατολική άποψη της αψιδωτής
«νερογέφυρας»



Εικόνα 125 Δυτική άποψη της αψιδωτής
«νερογέφυρας»



Εικόνα 129 Άποψη από τα βορειοδυτικά

Το παλιό κτίριο του μύλου με ημιτελές εργασίες ανακαίνισης. Ορισμένες παρεμβάσεις είναι άστοχες. Ανήκει σε δύο ιδιοκτήτες και επισκευάζεται σταδιακά. Όπως μας ανέφερε ο ιδιοκτήτης που εκτελεί τις εργασίες «το μισιακό το γάιδαρο το τρώνε οι σκύλοι». Λειτουργούσε σαν αλευρόμυλος και πριονιστήριο ξυλείας.

Η κατασκευή διαθέτει ορισμένα δομικά και μορφολογικά στοιχεία που σπάνια διασώζονται (κατασκευή ανοιγμάτων στενών που φαρδαίνουν στην αψίδα). Τα αρχικά υλικά κατασκευής ήταν λίθοι τοπικής προέλευσης, ασβεστοκονίαμα δόμησης, πλακόστρωτο δάπεδο, ξύλινα ζευκτά δίρριχτης στέγης. Οι πρόσφατες ανακατασκευές, όπως η στέγη με πριονισμένη ξυλεία και δετή – καρφωτή επικεράμωση, η αρμολόγηση των τοίχων, η επικόλληση πλακών σχιστολίθου κάτω από την στέγη στην πρόσοψη κλπ, έχουν καλύψει ορισμένα στοιχεία της αρχικής κατασκευής.

Αν ποτέ ολοκληρωθεί, τόσο σαν υδροκίνητος αλευρόμυλος, όσο και σαν υδροκίνητο πριονιστήριο θα αποτελέσει ιδιαίτερα ενδιαφέρον ζωντανό δείγμα μικρής μεταποιητικής μονάδας του πρώτου μισού του 20^{ου} αι.



Εικόνα 130 Νοτιοδυτική άποψη



Εικόνα 132 Βορειοδυτική άποψη



Εικόνα 131 Το νερό τρέχει ακόμα με μεγάλη ταχύτητα στην νερο-
συρμή



Εικόνα 133 Ο καταρράκτης του νερού ακόμα σε λειτουργία. Η λι-
θόκτιστη κατασκευή του καναλιού με αψίδα.



Εικόνα 135 Το ερείπιο του παράσπιτου του μυλωνά.



Εικόνα 134 Το κανάλι του νερού από τα βόρεια προς τον
καταρράκτη.



Εικόνα 139 Άποψη του εσωτερικού. Τα νέα ξύλινα ζευκτά της στέγης, οι μυλόπετρες, και η παλιά φτερωτή του νερού.



Εικόνα 137 Ο στρόφαλος του υδροκίνητου πριονιστηρίου. Υπάρχει ακόμη ο παλιός υφαντός μάντας.



Εικόνα 140 Ενδιαφέροντα κουφώματα στην πίσω όψη του κτιρίου.



Εικόνα 138 Οι φθαρμένες πέτρινες μυλόπετρες. Ο μηχανισμός τοποθέτησης της επάνω μυλόπετρας πάνω στην κάτω (ανασηκώνεται με την περιστροφή του κοχλία και περιστρέφεται γύρω από τον ξύλινο άξονα) είναι ακόμα λειτουργικός.



Εικόνα 136 Άποψη της νεροσυρμής από το εσωτερικό.

A.2 Η αρχιτεκτονική των υφιστάμενων βιομηχανικών-βιοτεχνικών κτισμάτων

Τα μικρά εργαστήρια και οικοτεχνίες ακολουθούσαν γενικά την τοπική παραδοσιακή αρχιτεκτονική. Για λόγους καθαρά λειτουργικούς μπορεί να είχαν μεγαλύτερο μήκος, ένα τμήμα τους να είχε μεγαλύτερο ύψος, Επίσης, οι μονάδες που έχουν καταρρεύσει εντελώς και δεν σώζονται αναγνωρίσιμα ερείπιά τους πιθανόν να είχαν ανάλογη κατασκευή.

Ορισμένες μικρές μονάδες που τα κτίρια τους διασώζονται, είτε λειτουργούν, είτε έχουν σταματήσει να λειτουργούν, έχουν κάποιες πρόσθετες κατασκευές με νεότερα υλικά λόγω των αναγκών εκσυγχρονισμού τους.

Γενικά, οι μικρές μονάδες είναι κατασκευασμένες με κριτήρια χρηστικά και οικονομικά χωρίς καμία αρχιτεκτονική επιδίωξη. Αυτό δεν αναιρεί ότι μπορεί να ακολουθούσαν κάποιον τύπο.

Μερικές μικρές μονάδες που αποτελούσαν παρέμβαση του δημοσίου (νο 27 και νο 31 αποθήκες γεωργικών φυτοφαρμάκων) έχουν σύμμεκτη κατασκευή λιθοδομής και οπλισμένου σκυροδέματος.

Πολλά κτίρια του ΑΣΟ έχουν χαρακτηριστική τυπολογία (δίρριχτες στέγες σε σειρά, ορθογωνική κάτοψη) και η τυπολογία αυτή έχει επηρεάσει και άλλα επαγγελματικά κτίρια στην περιοχή. Αυτό μπορεί να οφείλεται στην εμπειρία των οικοδόμων λόγω της επανάληψης ή επειδή αυτός ο τύπος ήταν οικονομικός και λειτουργικός για τα δεδομένα της εποχής (αποθήκες ΑΣΟ στο Πελόπιο νο 29).

Όταν κατασκευάστηκαν μεγαλύτερες μονάδες μεταποίησης των γεωργικών προϊόντων (Ξυστή νο 19, Θλιβέρη νο 15, ΒΟΤΡΥΣ νο 10, «Δήμητρα-Αλφειός» νο 12, εργοστάσιο ρητίνης στις Καρούτες-αρχική οικοδομική φάση νο 25) ακολούθησαν είτε ξένα λειτουργικά πρότυπα είτε καθαρά λειτουργικές διατάξεις λόγω της παραγωγικής διαδικασίας. Σε ορισμένα, όμως, (Θλιβέρη νο 15, εργαστήριο ζυμαρικών νο 13, υποφορβείο νο 14) έγινε προσπάθεια μίμησης νεοκλασικών προτύπων. Η

νεοκλασική αρχιτεκτονική ήταν τόσο διαδεδομένη της περίοδο εκείνη ώστε αυτό δεν είχε σχέση με το νεοκλασικισμό που ακολουθούσαν τα κεντρικά κτίρια του σιδηροδρόμου την ίδια περίοδο.

Νεότερα βιομηχανικά κτίρια (Ceramica νο 04, εργοστάσιο ρητίνης στις Καρούτες-μεταγενέστερες οικοδομικές φάσεις νο 25), ακολουθούσαν πιο σύγχρονη λειτουργική τυπολογία των βιομηχανικών μονάδων.

Σήμερα, με την γραμμή Κ-Π-Ο να υπολειτουργεί, την γραμμή Πάτρας-Κυπαρισσίας-Καλαμάτας να είναι ουσιαστικά νεκρή η επιρροή του σιδηροδρόμου στη βιομηχανική αρχιτεκτονική είναι μηδαμινή.

A.3 Διάκριση κατηγοριών ως προς την υφιστάμενη κατάσταση των βιομηχανικών-βιοτεχνικών κτισμάτων

A.3.1 Μονάδες παραγωγής σε λειτουργία

Στα πλαίσια αυτής της εργασίας, δεν βρήκαμε παραδοσιακό βιομηχανικό κτίριο που να συνεχίζει την λειτουργία του με το ίδιο αντικείμενο, με εξαίρεση ένα που δεν αποτελεί παραδοσιακό αλλά ένα συνονθύλευμα παραδοσιακού και σύγχρονου βιομηχανικού κτιρίου, η βιομηχανική μονάδα επεξεργασίας ρητίνης πεύκων στις Καρούτες (νο 25) το οποίο βρίσκεται σε λειτουργία.

Στην κοινότητα Βυτιναίικα, το παλιό ελαιοτριβείο δεν υπάρχει πια, στη θέση του λειτουργεί νέο (νο 6).

Στην κοινότητα Μούρια (νο 34), οι ιδιώτες συνιδιοκτήτες του παλιού νερόμυλου και πριονιστηρίου, κάνουν μια αξιολογή προσπάθεια ανακαίνισής του σε κατάσταση λειτουργίας έστω και αν δεν λειτουργεί σαν παραγωγική μονάδα.

A.3.2 Μονάδες παραγωγής που έχουν εγκαταλειφθεί-Μονάδες που έχουν ξεπεραστεί από τον εκσυγχρονισμό και την τεχνολογική εξέλιξη

Η πλειονότητα των καταγεγραμμένων κτιρίων της εργασίας έχουν εγκαταλειφθεί (Κτίρια βοηθητικά-κτίρια αποθήκευσης-κτίρια παραγωγής και μεταποίησης).

Χαρακτηριστικό παράδειγμα κτιρίου ξεπερασμένης χρήσης είναι το ιπποφορβείο πλησίον του εθνικού σταδίου Πύργου το οποίο είναι νεκρό, θύμα των μηχανοκίνητων μεταφορών και της εγκατάλειψης του αλόγου ως μεταφορικού μέσου (νο 14).

A.3.3 Μονάδες παραγωγής που έχουν βρει νέα χρήση

Σε λίγες και αξιοσημείωτες περιπτώσεις, παραδοσιακά βιομηχανικά κτίρια έχουν βρει νέα χρήση (νο 01 αποθήκες ΑΣΟ-καταστήματα λιανεμπορίου, νο 02 και 03 σταφιδεργοστάσια-καταστήματα λιανεμπορίου και τουριστικών ειδών, νο 05 παλιό κτίριο Σ.Στ.-κατοικία, νο 13 εργαστήριο ζυμαρικών, νο 15 Ορυζόμυλος, Θλιβέρη Ι.-ΚΤΕΛ, νο 19 Εργοστασιακό συγκρότημα πηρυνελαιουργείου ΞΥΣΤΡΗ, νο 24 αποθήκες ΑΣΟ-Σύλλογος στην Αλφειούσα).

Στις κτιριακές εγκαταστάσεις Ξυστή δεν έχουν αξιοποιηθεί τα βασικά κτίρια παραγωγής αλλά σε μεγάλα τμήματα του περιβάλλοντα χώρου υπάρχουν εκθεσιακό κέντρο, παιδική χαρά, οργανωμένος χώρος εμποροπανηγύρεων, προσωρινές σχολικές μονάδες.

A.3.4 Αδιευκρίνιστα κατάλοιπα κτιριακών εγκαταστάσεων

Είναι η ψηλή πλινθόκτιστη καμινάδα νο 16, κατάλοιπο άγνωστης παλαιότερης βιομηχανικής εγκατάστασης.

B. Αρχιτεκτονική των κτιριακών εγκαταστάσεων των σιδηροδρόμων και η επιρροή της στην βιομηχανική αρχιτεκτονική της περιοχής

Η αρχιτεκτονική των κτιριακών εγκαταστάσεων του σιδηροδρόμου ακολουθούσε τα πρότυπα της εποχής (ελληνικά και ευρωπαϊκά) και υλοποιούνταν με την οικοδομική τεχνολογία της εποχής. Κυριαρχούσαν οι δίρριχτες και τετράρριχτες κεραμοσκεπές, με κλίσεις περισσότερο από 35°, με ξύλινα ζευκτά, οι λιθοδομές με λαξευμένους γωνιολίθους (αγκωνάρια), υπερμπατικοί τοίχοι οπτοπλινθοδομής με διακοσμητικές κορνίζες και τραβηχτά επιχρίσματα.

Ανάλογη ήταν η αρχιτεκτονική των βιομηχανικών κτιρίων με προσπάθειες μιμητισμού ευρωπαϊκών προτύπων. Οι μικρότερες βιοτεχνικές μονάδες, τα εργαστήρια και η οικοτεχνία ακολουθούσαν απλά τα πρότυπα δόμησης της τοπικής παραδοσιακής αρχιτεκτονικής.

Χαρακτηριστικός και πολύ διαδεδομένος τύπος ήταν αυτός των αποθηκών του ΑΣΟ που ήταν τοποθετημένες κοντά στις Σ.Γ. ή σε οδικούς κόμβους σε πολλούς οικισμούς της περιοχής.

Γενικά, τα σιδηροδρομικά κτίρια επηρέασαν εν μέρει την αρχιτεκτονική των μονάδων παραγωγής αλλά όχι σημαντικά.

Ερμηνεία-Συμπεράσματα

Στην περιοχή που εξετάστηκε, δηλαδή σε μία ζώνη περίπου 10 χλμ. εκατέρωθεν της Σ.Γ. βρέθηκαν κτίρια βιομηχανικά, με την ευρεία έννοια της επεξεργασίας και μεταποίησης, δύο κατηγοριών: μικρά εργαστήρια και βιοτεχνίες που κάλυπταν κυρίως τοπικές ανάγκες (ελαιοτριβεία, αλευρόμυλοι, κλπ. εργαστήρια παραδοσιακών τεχνικών) και μεγάλες μονάδες επεξεργασίας και τυποποίησης που κάλυπταν και υπερτοπικές ανάγκες (αγροτικών προϊόντων, οινοποιεία, ορυζόμυλος, πυρηνελαιουργείο, αλευρόμυλος, επεξεργασία ρητίνης κ.ά.). Κυρίαρχη θέση κατείχαν οι

μονάδες επεξεργασίας και αποθήκευσης της σταφίδας (ΑΣΟ, ΣΚΟΣ) με πολλά μεγάλα κτίρια στο Κατάκολο, στον Πύργο, στο Πελόπιο και σε άλλους οικισμούς της περιοχής.

Από τα 34 κτίρια που καταγράφηκαν μία χονδρική ομαδοποίηση είναι: 7 κτίρια μεταποίησης (νο 06, νο 13, νο 15, νο 16, νο 31, νο 33, νο 34), 8 εργοστασιακά (νο 02, νο 03, νο 04, νο 10, νο 12, νο 17, νο 19, νο 25), 7 αποθήκες του ΑΣΟ (νο 01, νο 09, νο 18, νο 23, νο 24, νο 26, νο 29), 4 άλλες αποθήκες (νο 08, νο 11, νο 27, νο 32) και 3 άλλων χρήσεων (νο 14, νο 20, νο 30). Επίσης, καταγράφηκαν 5 κτίρια Σ.Σ. (νο 05, νο 07, νο 21, νο 22, νο 28). Σε αυτά δεν συμπεριλήφθηκαν τα κτίρια του Σ.Σ. σε Κατάκολο, Πύργο, Ολυμπία.

Οι σημαντικότερες κτιριακές εγκαταστάσεις ήταν ουσιαστικά δίπλα στις Σ.Γ. κάτι που κάνει φανερή τη σύνδεση των μονάδων αυτών με τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Οι μικρές εγκαταστάσεις της σταφίδας ήταν διάσπαρτες σε οικισμούς και οι κεντρικότερες ήταν πολύ κοντά στη Σ.Γ. Θεωρούμε πιθανό ότι ανάλογες σταφιδικές εγκαταστάσεις θα υπάρχουν και σε άλλους οικισμούς ακόμη μακρύτερα ή σε οικισμούς που εξυπηρετήθηκαν για την εμπορία της σταφίδας από τη Σ.Γ. Κορίνθου-Πατρών-Κυπαρισίας και από τον κλάδο προς τον λιμένα Κυλλήνης.

Η τυπολογία των κτιρίων είχε τις εξής κατηγορίες α) τα μικρά εργαστήρια και οι οικοτεχνίες που σχετίζονταν με παραδοσιακές τεχνικές που έχουν πλέον εκλείψει είχαν κατασκευή και μορφολογία που δεν διέφερε από την τοπική αρχιτεκτονική των σπιτιών. Για λόγους καθαρά λειτουργικούς μπορεί να είχαν μεγαλύτερο μήκος, ένα τμήμα τους να είχε μεγαλύτερο ύψος, γενικά όμως τόσο η τυπολογία, η δομή όσο και τα υλικά κατασκευής δεν τα έκαναν να ξεχωρίζουν από τις κατοικίες, τους στάβλους και τις αποθήκες. Ήταν δηλαδή κατασκευασμένα στον τύπο της τοπικής παραδοσιακής αρχιτεκτονικής με μικρές διαφορές για λειτουργικούς λόγους β) όταν η επεξεργασία-μεταποίηση αγροτικών προϊόντων άρχισε να συγκεντρώνεται σε μεγαλύτερες βιομηχανικές μονάδες, τότε, επικράτησε ή ο τύπος του βιομηχανικού κτιρίου μεγάλης κλίμακας (Ceramica Olympia νο 04, ΒΟΤΡΥΣ νο 10, ΞΥΣΤΡΗ νο 19) ή μεγάλα κτίρια, κυρίως ορθογωνικής κάτοψης, με νεοκλασικά στοιχεία (Ορυζόμυλος νο 15, Εργαστήρια ζυμαρικών νο 13), ή το μοναδικό δείγμα

πολύοροφου βιομηχανικού κτιρίου «Δήμητρα-Αλφειός» (νο 12). Ουσιαστικά, ενιαία τυπολογία με μικρές μορφολογικές διαφορές και σε διάφορα μεγέθη είχαν οι αποθήκες του ΑΣΟ-ΣΚΟΣ επειδή η σταφίδα επί πολλές δεκαετίες πρωταγωνιστούσε στην οικονομική ζωή της περιοχής.

Σταδιακά, μετά την δημιουργία της Σ.Γ. που διευκόλυνε σημαντικά το εμπόριο και τις εξαγωγές ορισμένες μικρές μονάδες παραχώρησαν τη θέση τους σε μεγαλύτερες και πιο σύγχρονες βιομηχανικές μονάδες, με σημαντικά παραδείγματα το εργοστασιακό συγκρότημα πηρυελαιουργείου ΞΥΣΤΡΗ (νο 19), τους ορυζόμυλους Ι. Θλιβέρη (νο 15), εργοστάσιο «Δήμητρα-Αλφειός» (νο 12). Οι μικρότερες και τεχνολογικά απαρχαιωμένες μονάδες υπήρξαν και τα πρώτα θύματα του ανταγωνισμού. Δεν πρέπει να αγνοούμε ότι οι εμπορευματικές μεταφορές είναι αμφίδρομες, δηλαδή, δεν είναι μόνο εξαγωγικές αλλά και εισαγωγικές.

Η ελληνική βιομηχανία έχοντας να ανταγωνιστεί πολύ ισχυρότερες ευρωπαϊκές οικονομίες που προπορευόντουσαν τεχνολογικά βρέθηκε σε αδυναμία να τις ανταγωνίζεται. Το αποτέλεσμα ήταν, σταδιακά, από τις μονάδες αυτές άλλες να κλείσουν ενώ άλλες να λειτουργούν κανονικά έως σήμερα (π.χ. το εργοστάσιο επεξεργασίας προϊόντων ρητίνης πεύκων στις Καρούτες, νο 25). Παράλληλα, η εξέλιξη της τεχνολογίας π.χ. μηχανοκίνητες μεταφορές σταδιακά αχρήστευε ορισμένες παραδοσιακές παραγωγές (σαγματοποιεία, σανδαλοποιεία, σιδηρουργεία).

Κατά την έρευνα πεδίου διαπιστώσαμε ότι εργαστήρια και οικοτεχνίες παραδοσιακών τεχνικών έχουν εξαφανιστεί, για αρκετά από αυτά δεν υπάρχουν ούτε ορατά ίχνη-ερείπια. Νεότερες μονάδες (τυποποίηση εσπεριδοειδών, φράουλας, παραγωγής ντοματοχυμού, οινοποιείες) έχουν νεόδμητες εγκαταστάσεις στην πλεοψηφία τους σε μικρή απόσταση από την Ε.Ο. Πατρών-Πύργου-Κυπαρισίας, ή στις παρυφές των μεγάλων οικισμών της περιοχής.

Σήμερα, η περιοχή παραμένει εύφορη και παραγωγική, με βιομηχανικές μονάδες κυρίως στους κλάδους τυποποίησης και μεταποίησης των προνομιακών αγροτικών προϊόντων της Ηλείας (συσκευαστήρια εσπεριδοειδών και φράουλας, χυμοποίηση ντομάτας, ελαιόλαδο, σταφίδα, οινοποιεία κ.ά.) Επίσης, ο τουρισμός παραμένει σημαντική οικονομική παράμετρος για την περιοχή.

Τα σιδηροδρομικά έργα συνεπάγονται και την κατασκευή ορισμένων κτιρίων εξυπηρέτησης (σιδηροδρομικών σταθμών και στάσεων, αποθηκών κ.ά.). Αυτό σημαίνει ότι ενδιαφέρουσες καινοτομίες των σιδηροδρομικών κτιρίων μπορεί να επηρεάσουν την αρχιτεκτονική των κτιρίων της περιοχής. Από τις φωτογραφίες που παρατίθενται διαπιστώνουμε ότι τα σιδηροδρομικά κτίρια ήταν είτε νεοκλασσικού ρυθμού (Σ.Σ. Πύργου των ΣΠΑΠ και του ΣΠΚ και Σ.Σ. Ολυμπίας), είτε λιτής αισθητικής και αρχιτεκτονική με ελάχιστα διακοσμητικά στοιχεία και είναι παρόμοια με τα κοινά κτίρια της περιοχής. Εξάιρεση αποτελεί η Σ.Στ. στα Βυτιναίικα (νο 7). Επίσης, οι αποθήκες των σταθμών κινούνται στην ίδια τυπολογία ορθογωνικών λιθόκτιστων με δίρρικτες στέγες που είναι τυπικά για τα επαγγελματικά κτίρια της ίδιας περιόδου.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση, η οικονομική άνθηση της Ηλείας προηγήθηκε της κατασκευής του σιδηροδρόμου στην περιοχή. Τόσο ο σιδηρόδρομος των ΣΠΑΠ, όσο και η σιδηροδρομική γραμμή Κ-Π άρχισαν να κατασκευάζονται σχετικά αργά και όταν η παραγωγή της σταφίδας και τα φορολογικά έσοδα του κράτους ήταν σχεδόν στο ιστορικά υψηλότερο σημείο. Λίγα χρόνια μετά, άρχισε η σταφιδική κρίση. Τα σιδηροδρομικά κτίρια ελάχιστα επηρέασαν στην περιοχή την βιομηχανική αρχιτεκτονική. Λόγω των συχνών επαφών των ντόπιων επιχειρηματιών με τη δυτική Ευρώπη, παρατηρήθηκε μετά τα μέσα του 19^{ου} αι. «εξευρωπαϊσμός» σε πολλές εκφάνσεις. Επίσης, η αρχιτεκτονική των μεγάλων βιομηχανικών κτιρίων για λόγους τόσο λειτουργικούς όσο και κύρους ακολούθησαν αρχιτεκτονικά πρότυπα δυτικοευρωπαϊκά. Τα κτίρια του ΑΣΟ, που είναι πολλά και μεγάλα, άρχισαν να κατασκευάζονται μετά το 1925 με έναν αρχιτεκτονικό τύπο (με πολύ μικρές παραλλαγές), οπότε τα σιδηροδρομικά κτίρια που προϋπήρχαν, δεν επηρέαζαν τη βιομηχανική αρχιτεκτονική. Οι ομοιότητες στην αρχιτεκτονική ορισμένων κτιρίων των δύο κατηγοριών (σιδηροδρομικά-βιομηχανικά) οφείλεται περισσότερο στις τεχνολογικές δυνατότητες και οικοδομικές τεχνικές της εποχής.

Οι μεγάλες βιομηχανικές μονάδες (ΞΥΣΤΡΗ νο 19, Θλιβέρη νο 15, «Δήμητρα-Αλφειός» νο 12, ΒΟΤΡΥΣ νο 10) κατασκευάζονται στον 20^ο αι. και ακολουθούν αρχιτεκτονική διεθνών προτύπων.

Αντίθετα, οι μικρότερες μονάδες βιοτεχνίας-οικοτεχνίας συνεχίζουν να κατασκευάζονται στα πρότυπα της τοπικής παραδοσιακής αρχιτεκτονικής.

Άρα, η επιρροή του σιδηροδρόμου στην βιομηχανική αρχιτεκτονική της περιοχής είναι μικρή και συμπτωματική.

Από την άποψη αυτής κάθε αυτής της οικοδόμησης βιομηχανικών κτιρίων εξαιτίας της διευκόλυνσης των μεταφορών με τον σιδηρόδρομο, αυτή πάντοτε υπάρχει, μεταβάλλεται κατά το είδος της παραγωγής ανάλογα με τη ζήτηση της αγοράς και τις διεθνείς εμπορικές σχέσεις και τουλάχιστον τις τελευταίες δεκαετίες σχετίζεται περισσότερο με τις οδικές μεταφορές και την απαξίωση και παρακμή του σιδηροδρόμου στην περιοχή (νο 04 CERAMICA).

Από οικονομική και κοινωνική άποψη, τα πράγματα είναι αρκετά πιο σύνθετα. Η ευκολία στις μεταφορές λειτουργεί ευνοϊκά για τη δημιουργία μεγαλύτερων κεντρικών βιομηχανικών μονάδων και αντίστοιχα στον μαρασμό μικρότερων, μη ανταγωνιστικών, παραγωγικών μονάδων, διότι διευκολύνεται η συγκέντρωση πρώτων υλών και η παραγωγή σε βιομηχανική κλίμακα που αναμφίβολα έχει μικρότερο κόστος. Επίσης, η διεθνοποίηση των συναλλαγών μπορεί να ευνοήσει για μία περίοδο λίγων ή περισσότερων χρόνων την παραγωγική και εξαγωγική δραστηριότητα (για την συγκεκριμένη περιοχή, σταφίδα, κρασί, ελαιόλαδο, ντομάτα) με αποτέλεσμα σε σχετικά σύντομη χρονική περίοδο να δημιουργηθούν πολλά τυποποιημένα κτίρια (αποθήκες ΑΣΟ, κέντρα διανομής γεωργικών φαρμάκων). Επειδή, όμως οι διακυμάνσεις στην ζήτηση-άρα και στις τιμές-των προϊόντων μπορεί να είναι έντονες και αιφνίδιες, οι περίοδοι έντονης άνθησης μπορεί να καταλήξουν και σε περιόδους οικονομικής κατάρρευσης και συρρίκνωσης (ΑΣΟ, εργοστάσια επεξεργασίας ντομάτας, ελαιουργεία). Σαν αποτέλεσμα, συνεχίζουν να λειτουργούν στην περιοχή κάποιες μικρές μονάδες επεξεργασίας προϊόντων όπως ελαιολιβερία, πριονιστήρια, μηχανουργεία, μικρές οινοποιίες κ.λπ. Όσα από αυτά συνεχίζουν να λειτουργούν εξυπηρετούν τοπικές ανάγκες ενός ή ορισμένων γειτονικών οικισμών (π.χ. ελαιολιβερίο Βυτιναίικα, νο 06).

Οι οικονομικές μεταβολές έχουν αναπόφευκτα και κοινωνικές επιπτώσεις, αλλά σε αυτή την περιοχή που είναι ιδιαίτερα εύφορη και παραγωγική ο πληθυσμός είχε

πάντοτε εναλλακτικές δυνατότητες απασχόλησης σε διάφορους τομείς της γεωργίας ή στον τουρισμό. Τέλος, στα πλαίσια αυτής της εργασίας δεν μπορούμε να καταλήξουμε σε σαφή κοινωνικοοικονομικά συμπεράσματα διότι τα τελευταία 50 πενήντα χρόνια ο μαρασμός και η παύση του σιδηροδρόμου συνέπεσε χρονικά με την ανάπτυξη του οδικού δικτύου και του τουρισμού.

Ευρετήριο

Εύρημα 01/34, Κατάκολο, Αποθήκες ΑΣΟ	10
Εύρημα 02/34, Κατάκολο, Σταφιδεργοστάσιο Μπελούση	11
Εύρημα 03/34, Κατάκολο, Σταφιδεργοστάσιο Αφοί Σορβατζιώτη	12
Εύρημα 04/34, Σκουροχώρι, Εργοστάσιο Ceramica Olympia S.A.	13
Εύρημα 05/34, Άγιος Ιωάννης, Κτίριο Σ.Στ.	15
Εύρημα 06/34, Βυτιναίικα, Ελαιοτριβείο	16
Εύρημα 07/34, Λατείικα, Βυτιναίικα, Κτίριο Σ.Στ.	17
Εύρημα 08/34, Πύργος, Επαγγελματικοί χώροι	18
Εύρημα 09/34, Πύργος, Αποθήκες ΑΣΟ	20
Εύρημα 10/34, Πύργος, ΒΟΤΡΥΣ-ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΟΙΝΩΝ ΚΑΙ ΟΙΝΟΠΝΕΥΜΑΤΩΝ (Ε.Ε.Ο.Ο.)	22
Εύρημα 11/34, Πύργος, αποθήκες στα βορειοανατολικά των εγκαταστάσεων του Σ.Σ. Πύργου	25
Εύρημα 12/34, Πύργος, Εργοστάσιο «Δήμητρα-Αλφειός»	27
Εύρημα 13/34, Πύργος, Εργαστήριο ζυμαρικών	29
Εύρημα 14/34, Πύργος, Ιπποφορβείο	31
Εύρημα 15/34, Πύργος, Ορυζόμυλος Θλιβέρη Ι.	33
Εύρημα 16/34, Πύργος, Ψηλή πλινθόκτιστη καμινάδα	35
Εύρημα 17/34, Πύργος, Σταφιδεργοστάσιο ή Οινοποιείο	36
Εύρημα 18/34, Πύργος, Νεότερο κτίριο αποθηκών στη θέση των παλιών αποθηκών ΑΣΟ	38
Εύρημα 19/34, Πύργος, Εργοστασιακό συγκρότημα πηρυελαιουργείου ΞΥΣΤΡΗ	39
Εύρημα 20/34, Πύργος, Ινστιτούτο Σταφίδας	42
Εύρημα 21/34, Λαμπέτι, Κτίριο Σ.Στ.	44
Εύρημα 22/34, Κάτω Βαρβάσαινα, Κτίριο Σ.Στ.	45
Εύρημα 23/34, Σαλμώνη, Αποθήκες ΑΣΟ	46
Εύρημα 24/34, Αλφειούσα, Αποθήκες ΑΣΟ	47
Εύρημα 25/34, Καρούτες, Βιομηχανική Μονάδα επεξεργασίας ρητίνης πεύκων	49
Εύρημα 26/34, Κάτω Στρέφη, Αποθήκες ΑΣΟ	51
Εύρημα 27/34, Λαδικό, Δημοτική αποθήκη γεωργικών φαρμάκων	53
Εύρημα 28/34, Πελόπιο, Κτίριο Σ.Στ.	54
Εύρημα 29/34, Πελόπιο, Αποθήκες ΑΣΟ	55
Εύρημα 30/34, Πλάτανος, Μηχανουργείο-Σιδηρουργείο Λιγδή	57
Εύρημα 31/34, Μακρίσια, Ελαιοτριβείο	58
Εύρημα 32/34, Μακρίσια, Δημοτική αποθήκη γεωργικών φαρμάκων	60
Εύρημα 33/34, Ολύμπια, Νερόμυλος	61
Εύρημα 34/34, Μούρια, Αλευρόμυλος	63

Βιβλιογραφία

Αναγνωστοπούλου, Κ.Μ. (2022). *Αξιοποίηση εγκαταλειμμένων χώρων στην πόλη του Πύργου*. Θεσσαλονίκη: ΑΠΘ Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://ikee.lib.auth.gr/record/339711/files/Anagnostopoulou.pdf>

Βακαλοπούλου Μ., Δανιήλ Μ., Λαμπρόπουλος Χ., Φασουράκης Η., Ομάδα ΒΙ.Δ.Α. (χ.χ.). *Βιομηχανικά Δελτία Απογραφής. Διασώζοντας την Ελληνική Βιομηχανική Κληρονομιά*. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://vidarchives.gr/>

Γεωργόπουλος, Γ. (2006). *Η Πορεία της Ηλειακής Οικονομίας στον 20ό αιώνα, Ηλειακή Πρωτοχρονιά 7*. Αμαλιάδα: Βιβλιοπανόραμα

Δαβός, Β. (1985). *Στον Πύργο και στην Ηλεία του 1821-1930*. Πύργος: Ανατύπωση από την Εφ. ΠΑΤΡΙΣ.

Δαβός, Β. (1997). *Τα σταφιδικά της Ηλείας 1827-1997*. Αθήνα: χ.ό.

Ζαρταλούδης, Γ., Καρατόλος, Δ., Κουτελίδης, Δ., Νάθενας, Γ., Φασούλας, Σ., Φιλιππουπολίτης, Α. (1997). *Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι, Η διαδρομή τους από το 1869 έως σήμερα*. Αθήνα: Μίλητος.

Καστράντα, Δ., Παναγιωτόπουλος, Π., Χάρδας, Μ. (2001). *Τα παραδοσιακά βιομηχανικά κτίρια του νομού Ηλείας*. Ηλεία: Τ.Ε.Ε. Δυτικής Ελλάδας.

Κωνσταντίνος, Μ. (χ.χ.) *Μουσειογραφική Μελέτη: Το Εργοστάσιο Ξυστήρας ως σύμβολο και η αξιοποίηση του*. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: academia.edu/7527636/Μουσειογραφική_Μελέτη_Το_Εργοστάσιο_Ξυστήρας_ως_σύμβολο_και_η_αξιοποίηση_του

Μπάρκουλας, Β. (2016). *Για ένα Μουσείο Σταφίδας στον Πύργο*. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://repository.library.teiwest.gr> (08/04/2021)

Σαμπράκος, Ε. (2013). *Εισαγωγή στην οικονομική των μεταφορών*. Αθήνα: Ιδιωτική

Σπυρόπουλος, Π.Γ. (2016). *Ηλεία, αγορά-οικονομία, ιστορία, πολιτισμός (1821-1935)*. Πύργος: Επιμελητήριο Ηλείας.

Φασούλας, Σ. (χ.χ.). *Πύργος, η ιστορία του*. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://imaginepyrgos.wordpress.com/θεωρητικο-υλικο/> (21/08/2022)

Aldcroft, D.H., Ville, S.P. (2005). *Η ευρωπαϊκή οικονομία 1750-1914*. Αθήνα: Αλεξάνδρεια

Duigan, B. (χ.χ.). *Inventors and Inventions of the Industrial Revolution*. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://www.britannica.com/list/inventors-and-inventions-of-the-industrial-revolution>

Industry (1998). Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://www.britannica.com/technology/industry> (Τελευταία τροποποίηση 21/10/2022)

Semeraro, A., Studio Folder. (2019). *The Evolution of European motorways 1920-2020*. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: <https://www.vam.ac.uk/commissions/european-motorways-1920-2020/>

Taylor, A.P.M. (2020). *Climate Change Adaptation for Transportation Systems*. Netherlands: Elsevier

Πηγές εικόνων:

Προσωπικό αρχείο

Αναπτυξιακή Ολυμπίας (ΑΝ.ΟΛ.Α.Ε.). (χ.χ.). *Το τρένο του μαύρου χρυσού*. Διαθέσιμο στον διαδικτυακό τόπο: www.stafida.org/σταφίδα/#documents

Εργοστάσιο Ceramica Olympia S.A. (εύρημα 04) konstantinos w (χ.χ.) ημερομηνία ανάγνωσης: 30/08/2022 <https://www.youtube.com/watch?v=j70Y1OIGgGA>

Ημερολόγιο 2011, Οι φάμπρικες της μαυρομάτας. (2011). Ένωση Αγροτικών Συνεταιρισμών Ηλείας-Ολυμπίας