**ΠΗΓΕΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ Α.Σ.**

**Από την Αγροτική Οικονομία στην Αστικοποίηση**

**Κεφ. Β’ - Η εμπορική ναυτιλία (σελ. 20-23 σχ. Βιβλίου)**

**ΠΗΓΗ**

**Η μετεπαναστατική ναυτιλία**

Οι παράγοντες που δημιούργησαν τις ευκαιρίες για ανάδειξη άλλων δυνάμεων στον κόσμο των ναυτιλλομένων συμβάδισαν με την αντικατάσταση παλαιών σχημάτων, όπως το σύστημα της «σερμαγιάς» και των «συντροφοναυτών», τόσο από λόγους εγγενείς όσο και από εξωτερικές συνθήκες. Η εξάλειψη του μεριδίου σαν υπεραξιακής μονάδας καθοριστικής κεφαλοποιήσεως της εργασίας έφερε σαν αποτέλεσμα την αντικατάστασή της με τη μισθοδοσία των πληρωμάτων. Αυτό είχε προέλθει άμεσα από την απότομη μεταβολή των εμποροναυτών σε στρατιώτες τον καιρό της Επαναστάσεως. Στα χρόνια του Κριμαϊκού πολέμου, όταν οι ναύτες μισθοδοτούνταν προς 140 ως 150 δραχμές το μήνα, εμφανίζεται το φαινόμενο της εξαθλιώσεως της τάξεως αυτής των εργατών της θάλασσας, που είχαν πια καταστεί προλετάριοι, δέσμιοι των φρικτών συνθηκών ζωής στα άθλια εκείνα ατμόπλοια, αλλά και θύματα της αγοράς εργασίας στα χρόνια εκείνα της έντονης εκμεταλλεύσεως της εργατικής τάξεως.

Ο νέος τρόπος ναυτικής επιχειρήσεως απέκλεισε τη συμμετοχή του παράγοντα «εργασία» στον τομέα του κέρδους και έκανε πιο προσωπική αλλά και πιο ευέλικτη την οικονομική εκμετάλλευση, η οποία τώρα επιζητούσε συνδυασμούς για την εξεύρεση πιστωτικών κεφαλαίων από τη διεθνή κεφαλαιαγορά. Επίσης απαιτούσε την πρακτόρευση της ναυλαγοράς με ένα δίκτυο καλά οργανωμένων γραφείων.

Από την άλλη μεριά η συμβολή του κράτους άμεση ή έμμεση εμφανίζεται την περίοδο αυτή έντονη. Προσπαθεί να εκμεταλλευθεί τις δυνατότητες των διεθνών συμβάσεων, αλλά και να εφαρμόσει τους εσωτερικούς κανονισμούς, λιμενικούς και προξενικούς, σταχυολογώντας η εφαρμόζοντας τα επικρατούντα στα ξένα κράτη με την ευχέρεια που διέθετε το νέο κράτος για την συγκρότησή του.

**Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, τόμος ΙΓ΄, σσ. 182-183**

**Ερώτηση : Λαμβάνοντας υπόψη το περιεχόμενο των πηγών και τις σχετικές πληροφορίες του σχολικού βιβλίου, να προσδιορίσετε και να αναλύσετε τους παράγοντες που επηρέασαν την εξέλιξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας κατά το 19 αιώνα.**

|  |  |
| --- | --- |
| **ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΧΟΛΙΚΟΥ ΒΙΒΛΙΟΥ** | **ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΗΓΗΣ** |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |

**ΠΗΓΗ**

Παρατηρούνται φαινόμενα σταδιακής παρακμής στα σημαντικότερα λιμάνια, που αντλούσαν την οικονομική τους δύναμη από ναυτιλιακές δραστηριότητες. Μόνο η Ερμούπολη παρουσιάζει εντυπωσιακή άνθηση στο διάστημα 1830-1870, όταν κυριαρχεί στο διαμετακομιστικό εμπόριο του Αιγαίου που γίνεται ακόμα με ιστιοφόρα1. Αλλά τα λιμάνια που είχαν πλουτίσει από τη ναυτιλία (το Γαλαξίδι, η Ναύπακτος, οι Σπέτσες, η Κύμη, και κυρίως η Ύδρα και είχαν δημιουργήσει σ’ αυτή τη βάση μικρές αλλά συμπαγείς αστικές κοινότητες, γρήγορα καταστράφηκαν και έχασαν τον πρωτο-αστικό χαρακτήρα τους.

Τα ιστιοφόρα που άλλοτε, στην περίοδο 1700-1820, πλούτιζαν τους νησιώτες, είχαν αποδεκατιστεί από τον πόλεμο (οι απώλειες σκαφών κυμαίνονταν από 50 ως 60%). Σιγά σιγά βέβαια, επισκευάστηκαν ή αντικαταστάθηκαν, αλλά η αναπόφευκτη και βαθμιαία εκτόπισή τους από τα ατμοκίνητα πλοία, έδωσε γερό χτύπημα στους παραδοσιακούς καραβοκύρηδες. Από το 1850, μειώνονται προοδευτικά οι ναυπηγικές εργασίες των νησιών, καθώς και το σύνολο των δραστηριοτήτων που είχαν αναπτυχθεί γύρω από τη ναυτιλία.

Η Σύρος, αδιαμφισβήτητο κέντρο και διαμετακομιστική αποθήκη του Αιγαίου, συγκεντρώνει από το 1864 τα μισά περίπου σκάφη. Τα ναυπηγεία διευκόλυναν την κατασκευή ολοένα και μεγαλύτερων πλοίων για να αντιμετωπιστεί ο ανταγωνισμός με τα ευρωπαϊκά ατμόπλοια.

Οι μετασχηματισμοί αυτοί επηρέασαν βαθύτατα τη λειτουργία των τάξεων που ασκούσαν τις ναυτιλιακές δραστηριότητες. Ένα μεγάλο τμήμα αυτής της τάξης των εφοπλιστών είχε συγκροτηθεί με βάση το κεφάλαιο που συσσωρευόταν από το παραδοσιακό θαλάσσιο εμπόριο. Αλλά η καινούργια «καπιταλιστική»

1 Το 1828, λίγα χρόνια μετά τη συγκρότησή της, η Ερμούπολη είχε κιόλας 16.000 κατοίκους, από τους οποίους οι 4.500 προέρχονταν από τη Χίο, 3.500 από τη Μικρά Ασία, 1.000 από την Κωνσταντινούπολη, 1.000 από την Πελοπόννησο, 1.000 από τη Στερεά και 2.500 από τα νησιά. (Τιμ. Αμπελάς, «Ιστορία της νήσου Σύρου», Ερμούπολη 1874, σ. 65).

ναυτιλία απαιτούσε σημαντικές επενδύσεις και ήταν λειτουργικά διαφορο-ποιημένη από τα τοπικά της ερείσματα, γύρω από τα οποία είχαν αναπτυχθεί οι συμπαγείς και διαρθρωμένες αστικές κοινότητες των νησιών.

Πολύ σύντομα, λοιπόν, αρχίζουν να παρακμάζουν όλες αυτές οι πόλεις –ακόμα και η Σύρος από το 1880. Πράγματι, από τη στιγμή που γενικεύτηκε η χρήση των ατμοκίνητων σκαφών, η ναυτιλία μετατράπηκε βαθμιαία σε οικονομική επιχείρηση μεγάλης εμβέλειας. Αναπόφευκτα, το οργανωτικό κέντρο της μετατοπίστηκε προς την πρωτεύουσα, και από κει, με λιμάνι τον Πειραιά, κυριάρχησε σιγά-σιγά σ’ όλο το εσωτερικό θαλάσσιο εμπόριο και (κυρίως) στο εξωτερικό εμπόριο, που άνθιζε το ελληνικό χρηματιστικό κεφάλαιο του εξωτερικού.

Έτσι, λοιπόν, από τα πρώτα χρόνια της ανεξαρτησίας και με εξαίρεση της Ερμούπολης και των λιμανιών που εξυπηρετούσαν εκτεταμένη ενδοχώρα, διατηρώντας μ’ αυτόν τον τρόπο τις λειτουργίες τους σαν οικονομικές και πολιτιστικές πρωτεύουσες, τα περισσότερα παράκτια κέντρα παρακμάζουν με γοργό ρυθμό. Εξαίρεση αποτελεί το φαινόμενο των επτανησιακών πόλεων, οι οποίες διατήρησαν το χαρακτήρα τους, λόγω της μεγάλης έκτασης των νησιών. Και εδώ, όμως, οι αστικές λειτουργίες τους υπέστησαν τις ίδιες περίπου συνέπειες με τα παραδοσιακά αστικά κέντρα της ενδοχώρας, εντασσόμενες στον οργανωμένο νεοελληνικό κρατικό χώρο. Και αν η Κέρκυρα και η Ζάκυνθος δεν έχασαν τον αστικό τους χαρακτήρα μέσα σε λίγα χρόνια, όπως η Ύδρα και η Σκόπελος, όμως σιγά σιγά ο πληθυσμός λιγόστεψε.

Σ’ όλη αυτή την περίοδο, αδιάκοπη ανάπτυξη παρουσιάζουν μόνο τα λιμάνια και τα κέντρα του εξαγωγικού εμπορίου, που δημιουργήθηκαν κυρίως μετά το 1850, σε σημεία που εξυπηρετούσαν άμεσα τις περιοχές που παρήγαν αγροτικά εξαγώγιμα προϊόντα. Έτσι η σταφίδα, βασικό εξαγώγιμο προϊόν, αποτελεί τη βάση της ανάπτυξης των λιμανιών της Πελοποννήσου και κυρίως της Πάτρα που έγινε η πλουσιότερη πόλη μετά την παρακμή της Ερμούπολης. Με την προσάρτηση της Θεσσαλίας, θα προστεθεί και ο Βόλος. Και αν η Πάτρα, ο Βόλος κι η Καλαμάτα υπήρξαν, από το 1880-1890, εμβρυακά κέντρα βιομηχανικής παραγωγής, η ανάπτυξή τους οφείλεται σχεδόν αποκλειστικά στις λιμενικές τους λειτουργίες, και, προκειμένου για τα λιμάνια της Πελοποννήσου στην εξαγωγή της σταφίδας2.

Με λίγα λόγια, η παρακμή πόλεων του ελληνικού χώρου ήταν ένα σχεδόν γενικευμένο φαινόμενο. Για πολλαπλούς λόγους, με την ελληνική ανεξαρτησία, όλες οι τοπικές αστικές δραστηριότητες εξολοθρεύονται. Τα μόνα αστικά κέντρα που δημιουργήθηκαν και αναπτύχθηκαν από τότε, εκτός από την πρωτεύουσα, υπήρξαν η Ερμούπολη, κέντρο διαμετακομιστικού εμπορίου, και τα λιμάνια εξαγωγών. Και στις δυο περιπτώσεις, οι δραστηριότητές τους συνδέονται με τις οικονομικές σχέσεις που είχε ο ελληνικός χώρος με το εξωτερικό. Τα υπόλοιπα αστικά κέντρα, μένουν στάσιμα ή παρακμάζουν οριστικά.

2 Είναι αποκαλυπτικό, ότι το 1887 η σταφίδα αντιπροσώπευε 17,8 εκατομμύρια χρυσά φράγκα σε 18,7 εκατομμύρια φράγκα της συνολικής αξίας των εμπορευμάτων που εξάγονταν από το λιμάνι της Πάτρας. (Stavrianos, «The Balkans since 1453», Νέα Υόρκη 1958, σ. 298).

**Κ. Τσουκαλά, Εξάρτηση και αναπαραγωγή, σσ. 174-176**

**Ερώτηση : Λαμβάνοντας υπόψη το κείμενο του βιβλίου σας και το περιεχόμενο της πηγής να διερευνήσετε τους λόγους παρακμής των αστικών κέντρων και τους λόγους ακμής της Ερμούπολης, του Πειραιά και άλλων λιμανιών εξαγωγικού εμπορίου.**

|  |  |
| --- | --- |
| **ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΧΟΛΙΚΟΥ ΒΙΒΛΙΟΥ** | **ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΗΓΗΣ** |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |