1. Βασιζόμενοι στις ιστορικές σας γνώσεις κι αντλώντας στοιχεία από το παράθεμα που ακολουθεί, να αναφερθείτε στις εξαγωγές γεωργικών προϊόντων κατά τον 19ο αι.

Πραγματικά, από τα μέσα του αιώνα διαφαίνεται μια ξεκάθαρη τάση πολλαπλασιασμού των εμπορικοποιήσιμων σε βάρος των παραδοσιακών καλλιεργειών που αποβλέπουν στην αυτοκατανάλωση. Η καλλιέργεια των δημητριακών, λόγου χάρη, αυξάνεται με πολύ αργούς ρυθμούς. [… ] Αντίθετα, τα αμπέλια, από 9.000 στρέμματα που καλύπτουν το 1835, φτάνουν σε 492.000 στρέμματα το 1861, σε 822.000 το 1881, σε 1.266.000 το 1887, σε 1.350.000 το 1900, για να περιοριστούν, το 1909, σε 1.040.000 στρέμματα. Η σταφίδα πάλι, που η εκμετάλλευσή της γίνεται από το 1830, από 53.000 στρέμματα που καλύπτει το 1861 φτάνει τα 468.000 το 1887, τα 700.000 στρέμματα το 1900, και το 1909 πέφτει στα 577.000 στρέμματα. Η ελιά, καλύπτει το 1835 τα 250.000 στρέμματα, το 1881 τα 1.829.000 και το 1900 καθώς και το 1909 τα 2.600.000 στρέμματα. Τέλος, οι καλλιέργειες του καπνού και του βαμβακιού, που το 1830 ήταν ανύπαρκτες ή περιθωριακές, από το 1870-1880 αρχίζουν να επεκτείνονται. Καθοριστικό στοιχείο στάθηκε η ανάπτυξη μιας φυσικής διεξόδου για τα εξαγώγιμα αγροτικά προϊόντα: το λάδι, ο καπνός, τα σύκα και κυρίως η σταφίδα, βρήκαν στην αγορά της δυτικής Ευρώπης ένα πεδίο συνεχώς διευρυνόμενο. Βασική σημασία είχε η σταφίδα: η καλλιέργειά της είχε επεκταθεί σ’ ολόκληρη την Πελοπόννησο: Με τις ευλογίες του Κράτους, της εμπορικής αστικής τάξης και του χρηματιστικού κεφαλαίου, που έλεγχε τα κυκλώματα, οι αγρότες υποτάχθηκαν στις αντικειμενικές απαιτήσεις της παγκόσμιας αγοράς. Στο τέλος του περασμένου αιώνα αν η Ελλάδα δεν ήταν χώρα μονοκαλλιέργειας, είχε γίνει σχεδόν χώρα μονοεξαγωγής, αντιπροσωπεύοντας πάνω από το 50% των εξαγωγών για όλο το δεύτερο μισό του 19ου αιώνα.

(Κ. Τσουκαλά, Εξάρτηση και αναπαραγωγή, σσ. 91-92).

2. Αντλώντας στοιχεία από τον πίνακα και το κείμενο που σας δίνονται και αξιοποιώντας τις ιστορικές σας γνώσεις, να αναλύσετε το γεγονός της μετάβασης της ελληνικής ναυτιλίας από την εποχή του ιστιοφόρου στην εποχή του ατμόπλοιου.

ΚΕΙΜΕΝΟ: «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 βαθμιαία εκτόπισή τους από τα ατμοκίνητα πλοία, έδωσε γερό κτύπημα 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. ... 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 (...)». (Κ. Τσουκαλά, Εξάρτηση και αναπαραγωγή,

3. [Ναυτιλιακή δραστηριότητα – ακμή και παρακμή ναυτικών κέντρων]

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 ιστιοφόρα. 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» ναυτιλία απαιτούσε σημαντικές επενδύσεις και ήταν λειτουργικά διαφοροποιημένη 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 σταφίδας. 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.

(Κ. Τσουκαλά, Εξάρτηση και αναπαραγωγή, σσ. 174-6).