

1. ☒ Ούλωφ Πάλμε & Επάφου & Χρυσίππου 1
Ζωγράφου, ☎ 210 74 88 030
2. ☒ Φανερωμένης 13
Χολαργός, ☎ 210 65 36 551
www.en-dynamei.gr



**ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΑΤΟΣ ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 2022 Γ' ΛΥΚΕΙΟΥ-
ΙΣΤΟΡΙΑ ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
Α' ΟΜΑΔΑ**

A.1.

- α. Σωστό
- β. Λάθος
- γ. Λάθος
- δ. Σωστό
- ε. Λάθος

A.2.

α) Η πιο γνωστή περιοχή μεταλλευτικής δραστηριότητας υπήρξε, όπως και στην αρχαιότητα, το Λαύριο. Το 1866 άρχισε εκεί τις εργασίες της μία γαλλο-ιταλική εταιρεία (Σερπιέρι-Ρου) με στόχο την εξαγωγή μεταλλεύματος όχι μόνο από τα υπόγεια κοιτάσματα αλλά και από τις «σκωρίες», τα υλικά που είχαν συσσωρευτεί εκεί στη διάρκεια των αιώνων εκμετάλλευσης των ορυχείων κατά την αρχαιότητα. Η τεχνολογία της εποχής επέτρεπε την απόσπαση μεταλλεύματος από αυτά τα κατάλοιπα.

β) Ακολούθησαν δύσκολα χρόνια, με αποκορύφωμα τη δεκαετία της Ελληνικής Επανάστασης (1821-1830). Στη διάρκεια των συγκρούσεων, ο ελληνικός εμπορικός στόλος μετατράπηκε σε πολεμικό, οι δρόμοι του εμπορίου έκλεισαν και τα παραδοσιακά ναυτικά κέντρα γνώρισαν την καταστροφή (Ψαρά, Γαλαξίδι) ή την παρακμή. Από την ακμάζουσα προεπαναστατική ναυτιλία απέμειναν λίγα πράγματα. Το κυριότερο από αυτά ήταν η προδιάθεση για τη θάλασσα και η γνώση των ναυτικών υποθέσεων.

γ) Η πύκνωση του οδικού δικτύου πέρασε στην πρώτη θέση των εθνικών και τοπικών προτεραιοτήτων προς το τέλος του 19ου αιώνα και τις αρχές του 20ού. Η οικονομική ανάπτυξη, οι πιο γρήγοροι ρυθμοί αστικοποίησης, η δημιουργία των κεντρικών σιδηροδρομικών αξόνων και η ανάπτυξη του εσωτερικού εμπορίου ήταν παράγοντες που προώθησαν την κατασκευή οδικού δικτύου.

B.1. Το πιστωτικό σύστημα της χώρας βρισκόταν πραγματικά, κατά τα πρώτα χρόνια της ανεξαρτησίας, σε πρωτόγονη κατάσταση. Ήταν συνδεδεμένο με το εμπόριο των αγροτικών προϊόντων και ιδιαίτερα με τις εξαγωγές της σταφίδας. Οι έμποροι λειτουργούσαν και ως πιστωτές, με τοκογλυφικές διαθέσεις και όρους. Ο δανεισμός κατευθυνόταν, ως επί το πλείστον, προς τους παραγωγούς και δημιουργούσε προϋποθέσεις εκμετάλλευσης, καθώς ουσιαστικά επρόκειτο για έναν τρόπο προαγοράς της επικείμενης παραγωγής, με δυσμενείς για τον παραγωγό όρους. Την ίδια στιγμή άλλοι κλάδοι της παραγωγής στερούνταν των απαραίτητων για την ανάπτυξή τους πιστώσεων, και έτσι περιορίζονταν οι επιχειρηματικές πρωτοβουλίες. Η κατάσταση αυτή ήταν αντίθετη με τις προθέσεις και τις πολιτικές του κράτους και αποθάρρυνε τα ελληνικά κεφάλαια του εξωτερικού. Οι προσπάθειες για την άρση

όλων αυτών των εμποδίων υπήρξαν έντονες και προέρχονταν από πολλές πλευρές. Δεν απέβλεπαν τόσο στην εξάλειψη της τοκογλυφίας, όσο στην παράλληλη δημιουργία ενός πιο σύγχρονου πιστωτικού συστήματος, ικανού να εξυπηρετήσει τα συμφέροντα ειδικών κοινωνικών ομάδων.

B.2.

Στις **εξαγωγές**, περισσότερο από τα 2/3 (σε αξία) του συνόλου, ήταν γεωργικά προϊόντα. Η γενική τάση μάλιστα οδηγούσε προς τη διεύρυνση του ποσοστού των εξαγωγών αγροτικών προϊόντων, που έφτασαν να αντιπροσωπεύουν τα 3/4 των συνολικών εξαγωγών στη δεκαετία 1900-1910. Στην κατηγορία αυτή την πρώτη θέση είχε η σταφίδα, που από μόνη της πλησίαζε σε αξία το 1/2 των συνολικών εξαγωγών. Ακολουθούσε με μεγάλη διαφορά το ελαιόλαδο και, μετά το 1900, το κρασί.

Εκτός από τα παραπάνω είδη, εξαγόταν μικρές ποσότητες φυτικών προϊόντων για βιομηχανική επεξεργασία, το βαμβάκι, για παράδειγμα, την εποχή του αμερικανικού εμφυλίου πολέμου ή ο σταθερά ανερχόμενος καπνός, που όμως αντιπροσώπευε ακόμα ασήμαντο ποσοστό των εξαγωγών (2-3%). Μέχρι το 1880 επίσης υπήρχε σημαντική εμπορική κίνηση στα κατεργασμένα δέρματα, η οποία όμως σχεδόν εξαφανίστηκε στη συνέχεια. Στην κατηγορία των πρώτων υλών, τις εξαγωγές συμπλήρωναν τα μεταλλευτικά προϊόντα, που από το τέλος του 19ου αιώνα πλησίαζαν το 1/5 της συνολικής αξίας των εξαγωγών. Επρόκειτο κυρίως για μόλυβδο, για μαγγανιούχα μεταλλεύματα, για σμύριδα και θηραϊκή γη. Οι εξαγωγές βιομηχανικών προϊόντων ήταν κυριολεκτικά ασήμαντες.

B' ΟΜΑΔΑ

Γ.1. Κατά τον 19ο αιώνα στην Ελλάδα, η ιδέα της ανάπτυξης του σιδηροδρομικού δικτύου καλλιεργούσε πολλές προσδοκίες. Κρίνεται συνεπώς αναγκαίο να παρουσιαστούν οι ενέργειες για την επέκτασή του και οι δυσκολίες που συνάντησε η κατασκευή του καθώς και ο βαθμός εκπλήρωσης των προσδοκιών που γέννησε η κατασκευή του.

Στις μικρότερες και πιο καθυστερημένες οικονομικά χώρες, η απόκτηση σιδηροδρομικού δικτύου παρουσιάζτηκε από πολύ νωρίς ως σημαντική προϋπόθεση για την είσοδό τους στο χώρο των ανεπτυγμένων κρατών. Η προσέλκυση ξένων κεφαλαίων, επιχειρήσεων ή πιστωτικών ιδρυμάτων, προϋπέθετε ότι το προς κατασκευή δίκτυο θα ήταν αποδοτικό, θα εξασφάλιζε δηλαδή τη μεταφορά πρώτων υλών, ζωτικών για τη βιομηχανία, και καταναλωτικών αγαθών, που οι τοπικές αγορές θα ήταν σε θέση να απορροφήσουν. **Παράλληλα, όπως παρουσιάζεται στο πρώτο παράθεμα, οι αγρότες θα είχαν μεγάλα οφέλη αφού θα αυξανόταν η εργασία τους και θα αποκόμιζαν περισσότερα κέρδη με αποτέλεσμα να βελτιωθεί ο τρόπος ζωής τους. Έτσι, η ανταλλαγή των προϊόντων θα οδηγούσε σε οικονομική ανάπτυξη στη χώρα και στη βελτίωση της ποιότητάς τους. Μάλιστα επισημαίνεται ότι την αγροτική ανάπτυξη θα ακολουθούσε η ανάπτυξη των χειρωνακτικών επαγγελμάτων και η βιομηχανία ενώ θα περιορίζονταν οι εισαγωγές αγροτικών προς βιομηχανική επεξεργασία προϊόντων.**

Σε ένα τέτοιο πλαίσιο, οι ελληνικές κυβερνήσεις (με πρωθυπουργό τον Τρικούπη, κυρίως) έκριναν ότι οι ελληνικές συγκοινωνιακές υποδομές έπρεπε ταχύτατα να προωθηθούν, ώστε να συνδεθεί η χώρα με τους διεθνείς άξονες.

Μέχρι τη δεκαετία του 1880 η μόνη σιδηροδρομική γραμμή που είχε κατασκευαστεί στην Ελλάδα ήταν αυτή που συνέδεε την Αθήνα με τον Πειραιά και είχε μήκος μόλις 9 χιλιομέτρων, **γεγονός που επιβεβαιώνεται και από το δοθέντα πίνακα, στον οποίο αποτυπώνονται τα χιλιόμετρα του σιδηροδρομικού δικτύου στην Ελλάδα από το 1869 έως το 1907 (1869-9 χιλιόμετρα)**. Αλλά και αυτή χρειάστηκε δώδεκα χρόνια και πολλές περιπέτειες για να κατασκευαστεί.

Το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδας ολοκληρώθηκε σε τρεις περίπου δεκαετίες, από το 1880 και μετά. Η μεγάλη ώθηση δόθηκε στις πρώτες πρωθυπουργίες του Χαρίλαου Τρικούπη (1882-1892), οπότε και κατασκευάστηκαν 900 χιλιόμετρα σιδηροδρομικής γραμμής. **Συγκεκριμένα, στην προαναφερθείσα τρικουπική δεκαετία είχαν κατασκευαστεί 22 χιλιόμετρα το 1883, 222 το 1885, 640 το 1889 και 900 το 1892**. Τα οικονομικά προβλήματα που αντιμετώπισε το ελληνικό κράτος επιβράδυναν την κατασκευή του έργου στη δεκαετία του 1890, **καθώς κατασκευάστηκαν μόλις 70 χιλιόμετρα (1897)**. **Τελικά στις αρχές του 20^{ου} αιώνα έγινε, σύμφωνα με τον πίνακα, μικρή επέκταση του δικτύου αφού τα 1.132 χιλιόμετρα του 1903 αυξήθηκαν στα 1.335 το 1904 και στα 1.372 το 1907** και έτσι αυτό (το δίκτυο) ολοκληρώθηκε μόλις το 1909.

Η κατασκευή της σιδηροδρομικής υποδομής, **που συναντήσε τελικά πολλές δυσκολίες, αποτέλεσε μian** ήταν ιδιαίτερα πολυέξοδη υπόθεση και απαιτούσε κεφάλαια που το μικρό ελληνικό κράτος δεν μπορούσε να εξοικονομήσει. Από την άλλη μεριά, η προσέλκυση ξένων κεφαλαίων, επιχειρήσεων ή πιστωτικών ιδρυμάτων, προϋπέθετε ότι το προς κατασκευή δίκτυο θα ήταν αποδοτικό, θα εξασφάλιζε δηλαδή τη μεταφορά πρώτων υλών, ζωτικών για τη βιομηχανία, και καταναλωτικών αγαθών, που οι τοπικές αγορές θα ήταν σε θέση να απορροφήσουν. Στην Ελλάδα δεν υπήρχε ούτε το ένα, ούτε το άλλο. Το ενδιαφέρον λοιπόν των ξένων ή των ομογενών επενδυτών παρέμενε πολύ μικρό.

Πραγματικά, το σιδηροδρομικό δίκτυο κλήθηκε να εξυπηρετήσει τη διακίνηση αγροτικών κυρίως προϊόντων και από την αρχή της λειτουργίας του παρουσίαζε σοβαρή υστέρηση στα έσοδά του σε σχέση με τους αισιόδοξους υπολογισμούς που οδήγησαν στη δημιουργία του. Το γεγονός αυτό οδήγησε και στη διακοπή των περαιτέρω επενδύσεων στο χώρο του σιδηροδρόμου.

Είναι αναμφίβολο ότι το σιδηροδρομικό δίκτυο πρόσφερε πολλά σε μία χώρα που δεν είχε ποτέ πριν γνωρίσει αξιόπιστο χερσαίο συγκοινωνιακό δίκτυο. Πρόσφερε επίσης πολλές υπηρεσίες στον καιρό των πολέμων, αφού επέτρεψε τη γρήγορη επιστράτευση και τον εφοδιασμό του ελληνικού στρατού. **Ωστόσο, όπως παρουσιάζεται στο τρίτο παράθεμα, η χρησιμότητά του ήταν αμφισβητήσιμη αν όχι τελείως αρνητική. Αναλυτικότερα, αναφέρεται ότι δεν επήλθε η αναμενόμενη οικονομική ανάπτυξη αφού οι επενδύσεις δεν επαρκούσαν για τη δημιουργία ολοκληρωμένου σιδηροδρομικού δικτύου. Δεν κατόρθωσε όμως να φέρει την**

ανάπτυξη και την εκβιομηχάνιση στις περιοχές όπου έφτασε, εφόσον στην Ελλάδα δεν υπήρχαν πρώτες ύλες. Επιπρόσθετα και στον τομέα των μεταφορών η συμβολή του σιδηροδρόμου δεν υπήρξε καθοριστική, όχι μόνο γιατί το δίκτυο ήταν μετρικό, όπως προαναφέρθηκε, αλλά και γιατί υπήρξε προχειρότητα στην κα- τασκευή του, εξυπηρετώντας έτσι παράλιες περιοχές. Παράλληλα, ο τομέας της ναυτιλίας παρεμπόδισε την επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου. Με άλλα λόγια, δεν κατόρθωσε να εκπληρώσει όσες αναπτυξιακές προσδοκίες στηρίχθηκαν πάνω του. Για να το κάνει αυτό θα έπρεπε να προκαλέσει την αλλαγή κοινωνικών και οικονομικών δομών. Και, φυσικά, ένα συγκοινωνιακό δίκτυο δύσκολα μπορεί να πετύχει τόσο ριζοσπαστικές αλλαγές.

Δ.1. Πολλές δεκαετίες, μετά την ανεξαρτησία της, η Ελλάδα εξακολουθούσε να μοιάζει περισσότερο με την Ανατολή παρά με τη Δύση, παρ' όλο που η τελευταία υπήρξε το ζητούμενο, το επιθυμητό, το σημείο αναφοράς όλα αυτά τα χρόνια. Απουσίαζαν τα ισχυρά κέντρα ανάπτυξης, οι «ατμομηχανές» της οικονομικής και τεχνικής προόδου. Πώς θα μπορούσαν άλλωστε να υπάρξουν, όταν απουσίαζαν όλα όσα ήταν αναγκαία και προαπαιτούμενα για τη δημιουργία τους; Η χώρα δεν διέθετε σημαντικές πρώτες ύλες, δεν είχε πλεονάζον ειδικευμένο ή έστω φθινό εργατικό δυναμικό, η συσσώρευση κεφαλαίου, ιδιωτικού και δημόσιου, ήταν ισχνή και η εσωτερική αγορά περιορισμένη έως ασήμαντη.

Επιπλέον, η χώρα ανταγωνιζόταν τον εαυτό της. Έξω από τα σύνορά της υπήρχαν ισχυρά κέντρα ελληνισμού, πνευματικά, οικονομικά, παραγωγικά, τα οποία πολλές φορές κυριαρχούσαν στο χώρο τους αλλά και σε ευρύτερες περιοχές. Έλληνες, ελληνικά κεφάλαια και πλούτος υπήρχαν και αναπτύσσονταν από την Ουκρανία ως το Σουδάν, από το Δούναβη ως τον Καύκασο και από τη Σμύρνη ως την Κιλικία. Για τους Έλληνες των περιοχών αυτών το μικρό ελληνικό βασίλειο ήταν για πολλά χρόνια μια κακή ανάμνηση μάλλον, ένας φτωχός και ίσως ανεπρόκοπος συγγενής. Οι δικές τους επιτυχίες φάνταζαν ολότελα ξένες σε σύγκριση με τη στασιμότητα και την ένδεια της μικρής Ελλάδας. Χρειάστηκε να δυσκολέψουν γι' αυτούς οι οικονομικές και πολιτικές συνθήκες, προς το τέλος κυρίως του 19ου αιώνα, για να ανακαλύψουν τη σημασία που είχε η φτώχη τους πατρίδα, ως ασφαλές καταφύγιο και ως πεδίο ανάπτυξης οικονομικών δραστηριοτήτων.

Στο μεταξύ η πρόοδος του εκτός των εθνικών συνόρων ελληνισμού ταλάνιζε το μικρό βασίλειο. Ενίσχυε την ιδέα ότι το υπάρχον κράτος δεν ήταν παρά μία ημιτελής κατασκευή, τα θεμέλια απλώς για κάτι μεγαλύτερο. Η «Μεγάλη Ιδέα» που εκπορεύθηκε απ' αυτήν την αντίληψη, δημιουργούσε προσδοκίες για ολοκλήρωση του εθνικού οράματος, που προϋπέθετε σημαντική διεύρυνση των συνόρων. Σύμφωνα με τα στοιχεία του πρώτου αποσπάσματος της πρωτογενούς πηγής από τον λόγο του Ι. Κωλέττη στην Εθνοσυνέλευση στις 14 Ιανουαρίου 1844, λόγω της γεωγραφικής θέσης της Ελλάδας, στο Κέντρο της Ευρώπης έχοντας στα δεξιά της την Ανατολή και στα αριστερά της τη Δύση, είχε ως προορισμό να φωτίσει τη Δύση και να αναγεννήσει την Ανατολή. Το πρώτο στόχο πέτυχαν οι πρόγονοι των Ελλήνων μέσω της Επανάστασης ενώ το δεύτερο έχει ανατεθεί στη γενιά του Κωλέττη. Γι' αυτό το λόγο ο Κωλέττης καλεί τους πληρεξουσικούς της Εθνοσυνέλευσης να αποφασίσουν όχι για την τύχη της Ελλάδας αλλά για

ολόκληρη την ελληνική φυλή. Μάλιστα τονίζεται πως αν ήταν παρόντες οι αγωνιστές της Επανάστασης (Γερμανοί, Ζαΐμαι, Κολοκοτρώναι) θα αναγνώριζαν ότι η Ελλάδα έχει απομακρυνθεί από την εκπλήρωση της Μεγάλης Ιδέας οποία εκφράστηκε πρώτη φορά με το τραγούδι του Ρήγα. Ενωμένοι όλοι οι Έλληνες πέτυχαν ένα μέρος του σκοπού αυτού ο οποίος πρέπει να εκπληρωθεί.

Στο δεύτερο απόσπασμα της πηγής το οποίο αποτελεί μέρος από το άρθρο που εξέδωσε ο αντιμοναρχικός πολιτικός και συγγραφέας Γ. Φιλάρετος στην εφημ. Εύβοια στις 22.1.1876, καταδικάζει τη στάση των Ελλήνων οι οποίοι δεν μερίμνησαν ώστε στηρίξουν την αναγέννηση της χώρας στην οικονομική της ανάπτυξη. Αντιθέτως διακατέχονται από κομματικά πάθη, ανάξιους πολιτικούς που παρασύρουν τους Έλληνες ως «ταχυδακτυλουργοί» και εξαντλούνται σε συνταγματικές θεωρίες. Ταυτόχρονα επικρίνει την επικέντρωση του Έθνους στην επίτευξη της Μ. Ιδέας υποστηρίζοντας ότι το όνειρο των Ελλήνων να κατακτήσουν την Πόλη και να δουν την ελληνική σημαία να κυματίζει στην Αγ. Σοφία δε θα πρέπει να αποτελεί προτεραιότητα.

Η έντονη παρουσία της εθνικής αυτής ιδεολογίας είχε επιπτώσεις στον πολιτικό και οικονομικό χώρο, ιδιαίτερα σε εποχές που τα προβλήματα έμοιαζαν με ανοικτές πληγές, στην περίπτωση της Κρήτης ή, αργότερα, της Μακεδονίας. Οι ελληνικές κυβερνήσεις δεν είχαν στραμμένο το ενδιαφέρον τους, μέσα σ' αυτές τις συνθήκες, αποκλειστικά στα εσωτερικά ζητήματα, στην οικονομική ανόρθωση και τη γεφύρωση του χάσματος με τη Δύση. Όλα αυτά συνυφαίνονταν με το εθνικό όραμα, μεγαλώνοντας το κόστος των προσπαθειών και καθιστώντας συχνά τις οικονομικές πρωτοβουλίες έρμαιο των εθνικών κρίσεων.