

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 **Β' ΛΥΚΕΙΟΥ-ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2020**

ΙΣΤΟΡΙΑ ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

Α' ΟΜΑΔΑ

**A.1.**

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

**A.2.**

**α)** Από τα υπόλοιπα δημόσια έργα το κυριότερο ήταν η αποξήρανση μεγάλων εκτάσεων που καλύπτονταν από νερά λιμνών και ελών. Πέρα από το γεγονός ότι η αποξήρανση έδινε πλούσια καλλιεργήσιμη γη, ήταν και ο μόνος τρόπος καταπολέμησης της ελονοσίας, της αρρώστιας που αποτελούσε μάλιστα για την αγροτική Ελλάδα ως τα μέσα του 20ού αιώνα. Πολλά αποστραγγιστικά έργα έγιναν στη χώρα, με πιο σημαντικό την αποξήρανση της λίμνης Κωπαΐδας στη Βοιωτία.

**β)** Στους ανασταλτικούς παράγοντες στην προσπάθεια *πύκνωσης του οδικού δικτύου* θα πρέπει να συμπεριλάβουμε το μεγάλο κόστος της κατασκευής δρόμων σε ορεινά εδάφη αλλά και τον «ανταγωνισμό» των θαλάσσιων συγκοινωνιών που κυριαρχούσαν στις μεταφορές κοντά στα παράλια, δηλαδή σε πολύ μεγάλο τμήμα της χώρας.

**γ)** Το μεγάλο της πλεονέκτημα και ταυτόχρονα η κύρια πηγή εσόδων της *Εθνικής Τράπεζας που ιδρύθηκε το 1841* ήταν το εκδοτικό δικαίωμα, η δυνατότητά της να εκδίδει τραπεζογραμμάτια, χαρτονομίσματα δηλαδή, για λογαριασμό του ελληνικού κράτους. Το τελευταίο μάλιστα ενίσχυε ή και επέβαλλε την κυκλοφορία τους

**B.1.** Στις μικρότερες και πιο καθυστερημένες οικονομικά χώρες, η απόκτηση σιδηροδρομικού δικτύου παρουσιάστηκε από πολύ νωρίς ως σημαντική προϋπόθεση για την είσοδο τους στο χώρο των ανεπτυγμένων κρατών. 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.

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.

**B.2.** Με την ίδρυση του ανεξάρτητου ελληνικού κράτους, το θέμα της δημιουργίας κεντρικής τράπεζας, αλλά και τραπεζικού συστήματος αντάξιου εκείνων που λειτουργούσαν στις χώρες της Δυτικής Ευρώπης, αποτέλεσε κεντρικό σημείο στους κυβερνητικούς σχεδιασμούς. Η ίδρυση τραπεζικών ιδρυμάτων δεν θα εξυπηρετούσε μόνο τις κυβερνητικές ανάγκες, τη διαχείριση του κρατικού δανεισμού, την έκδοση χαρτονομίσματος κ.λπ., αλλά θα έδινε λύση στο χρόνιο πρόβλημα των πιστωτικών αναγκών της οικονομίας. Θα εξασφάλιζε δηλαδή στις επιχειρηματικές πρωτοβουλίες τα απαραίτητα κεφάλαια με όρους οργανωμένης αγοράς και όχι τοκογλυφίας.

Η ~~κατάσταση~~ αυτή αδυναμία πίστωσης άλλων κλάδων της παραγωγής και ο περιορισμός των επιχειρηματικών πρωτοβουλιών ήταν αντίθετα 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' ΟΜΑΔΑ**

### **Γ.1.**

Στις μικρότερες και πιο καθυστερημένες οικονομικά χώρες, η απόκτηση σιδηροδρομικού δικτύου παρουσιάστηκε από πολύ νωρίς ως σημαντική προϋπόθεση για την είσοδό τους στο χώρο των ανεπτυγμένων κρατών. Οι σχετικές με την κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου συζητήσεις άρχισαν στη χώρα μας λίγα μόλις χρόνια μετά την ανεξαρτησία της, ίσως το 1835.

Ωστόσο, το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδας ολοκληρώθηκε σε τρεις περίπου δεκαετίες, **27 χρόνια σύμφωνα με το κείμενο Α΄**, από το 1880 και μετά. Η μεγάλη ώθηση δόθηκε στις πρώτες πρωθυπουργίες του Χαρίλαου Τρικούπη (1882-1892), οπότε και κατασκευάστηκαν 900 χιλιόμετρα σιδηροδρομικής γραμμής. Τα οικονομικά προβλήματα που αντιμετώπισε το ελληνικό κράτος επιβράδυναν την κατασκευή του έργου στη δεκαετία του 1890, **με αποτέλεσμα την ματαίωση της κατασκευής 270 χιλιομέτρων σιδηροδρομικής γραμμής στην Πελοπόννησο και τελικά το δίκτυο ολοκληρώθηκε μόλις το 1909, με την κατασκευή 1.600 χιλιομέτρων.** Στο μεγαλύτερο τμήμα του το δίκτυο ήταν μετρικό, **χωρίς ωστόσο να έχει παντού το ίδιο πλάτος**, με γραμμές πλάτους ενός μόνο μέτρου, τη στιγμή που οι διεθνείς προδιαγραφές προέβλεπαν γραμμές πλάτους 1,56 μέτρων. Αυτό σήμαινε ότι το δίκτυο σχεδιάστηκε για να εξυπηρετεί τοπικές κυρίως ανάγκες **και παράλιες περιοχές**, χωρίς φιλοδοξίες να αποτελέσει τμήμα του διεθνούς δικτύου.

Το κράτος ανέλαβε το μεγαλύτερο μέρος του κόστους του έργου και επωμίστηκε το μεγαλύτερο μέρος του δανεισμού, που έγινε κυρίως από ξένα πιστωτικά ιδρύματα, **με αποτέλεσμα, σύμφωνα με τον Παπαγιαννάκη, την επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού.** Οι ιδιώτες συμμετείχαν με μικρότερο ποσοστό (περίπου 30%), σ' ένα έργο του οποίου η αποδοτικότητα ήταν πολύ αμφίβολη, **καθώς δεν ήταν ούτε κοινωνικά επικερδές ούτε κίνητρο που θα έδινε ώθηση στην ελληνική βιομηχανία.** 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. **Πράγματι, σύμφωνα με το κείμενο Α΄, η χαμηλή επιβατική και εμπορευματική κίνηση των πρώτων ετών της δημιουργίας του σιδηροδρόμου μείωνε την αποδοτικότητά του, ενώ ταυτόχρονα η οικονομία της χώρας περιοριζόταν μεταξύ χωριών και μικρών πόλεων, γεγονός που σε συνδυασμό με τους βραδείς ρυθμούς κίνησης της ελληνικής οικονομίας, άμβλυne τις αναπτυξιακές προσδοκίες του σιδηροδρόμου.** 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. Δεν κατόρθωσε όμως να φέρει την ανάπτυξη και την εκβιομηχάνιση στις περιοχές όπου έφτασε. 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.

*Συμπερασματικά, σύμφωνα με το δεύτερο παράθεμα, η ηρωική εποχή των ελληνικών σιδηροδρόμων και η υποτιθέμενη μετάβαση της Ελλάδας στον καπιταλιστικό δρόμο ανάπτυξης, απλώς οδήγησαν στην διόγκωση του δημοσίου χρέους και τελικά στην πτώχευση του 1893.*

#### **Δ.1.**

Η εμφάνιση και ανάπτυξη της βιομηχανίας στον ελληνικό χώρο κατά το 19ο αιώνα, παρουσίασε ελάχιστα κοινά σημεία με όσα συνέβαιναν στο πεδίο αυτό στη Δυτική και Κεντρική Ευρώπη. Οι πρώτες βιομηχανικές μονάδες εμφανίστηκαν κατά τις πρώτες δεκαετίες της ανεξαρτησίας, ωστόσο παρέμειναν στάσιμες και περιορισμένες.

Χρειάστηκε να περάσουν σαράντα περίπου χρόνια από την απόκτηση της εθνικής ανεξαρτησίας για να παρατηρηθεί μια πρώτη απόπειρα ανάπτυξης των βιομηχανικών δραστηριοτήτων στη χώρα. **Συγκεκριμένα, με βάση τις πληροφορίες του κειμένου του Βεργόπουλου, η εμφάνιση του δευτερογενούς τομέα της οικονομίας συνδέθηκε με τις συνθήκες της οικονομικής κρίσης εκείνη την περίοδο. Αυτό συνέβη διότι η Ελλάδα έκανε εξαγωγές βάμβακος έπειτα από τον εμφύλιο πόλεμο στις ΗΠΑ, 1862-1867, που είχε ως αποτέλεσμα τα αγγλικά υφαντουργεία να στραφούν προς την αναζήτηση βαμβακερών πρώτων υλών πέραν των ΗΠΑ, δηλαδή από την Ελλάδα και την Αίγυπτο. Έτσι, γύρω στα 1870 σημειώθηκε κάποιο κύμα ίδρυσης βιομηχανικών επιχειρήσεων, περισσότερων από εκατό, ενώ ταυτόχρονα παρατηρήθηκε κάποια τάση αύξησης του δυναμικού των ήδη υπάρχουσών μονάδων. Πολύ γρήγορα όμως, η απόπειρα αυτή έχασε τη δυναμική της και οι σχετικές δραστηριότητες επέστρεψαν στην ύφεση και τη στασιμότητα, καθώς, όταν αποκαταστάθηκε η αμερικανική προσφορά βάμβακος στην Ευρώπη ( 1867-1868) παρατηρήθηκε κρίση στην ελληνική βαμβακοπαραγωγή. Οι όροι άρχισαν να μεταβάλλονται μόλις στα τελευταία χρόνια του 19ου αιώνα και, κυρίως, στα πρώτα χρόνια του 20ού με την ίδρυση υφαντουργικών εργοστασίων στην Ελλάδα, τα οποία μάλιστα σταθεροποιήθηκαν απορροφώντας ολόκληρη την εγχώρια παραγωγή βάμβακος, κάνοντας και συμπληρωματικές εισαγωγές του προϊόντος από το εξωτερικό. Επιπλέον, ιδρύθηκαν αλευρόμυλοι, λόγω του γεγονότος ότι ο Αλέξανδρος Κουμουνδούρος είχε επιβάλει υψηλούς φόρους στο εισαγόμενο αλεύρι. Συμπληρωματικά αναπτύχθηκαν βυρσοδεψεία και αρκετά ελαιτριβεία. Παράλληλα, τότε δημιουργήθηκε ένα βιομηχανικό δυναμικό σχετικά σταθερό, πολυδιάστατο, με τάσεις ανάπτυξης της βαριάς βιομηχανίας, της μεταλλουργίας, της ναυπηγικής και της τσιμεντοβιομηχανίας, η οποία πρωτοεμφανίστηκε στις αρχές του νέου αιώνα.**

Η βιομηχανία υπέφερε, όπως και άλλοι κλάδοι της οικονομίας, από την έλλειψη κεφαλαίων και τη διασπορά των υπαρχόντων σε πλήθος δραστηριοτήτων, από την ασφυκτικά περιορισμένη -εδαφικά και πληθυσμιακά- βάση οικονομικής εξάπλωσης, από την έλλειψη πρώτων υλών και τη χρόνια έλλειψη εργατικών χεριών. Θα μπορούσε να προσθέσει κανείς στα παραπάνω την έλλειψη παιδείας τεχνικής αλλά και γενικής. Η ελλιπής κατάρτιση περιόριζε τη δυνατότητα εφαρμογής καινοτομιών και τη συνακόλουθη τεχνολογική εξέλιξη. Ούτε η προσάρτηση των Επτανήσων(1864) και της Θεσσαλίας(1881) άλλαξαν τις παραπάνω περιοριστικές συνθήκες.

Η αλλαγή των δεδομένων ήρθε μετά το 1912-1913, με την ενσωμάτωση μεγάλων εκτάσεων και πληθυσμών. Και τότε όμως οι χρόνιες αδυναμίες της ελληνικής βιομηχανίας συνέχισαν να εμποδίζουν την ανάδειξή της σε κινητήρια δύναμη της ελληνικής οικονομίας.