

ΙΣΤΟΡΙΑ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΥ ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ▪ Γ' ΛΥΚΕΙΟΥ

**ΕΠΑΝΑΛΗΠΤΙΚΟ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΑ ▪ ΤΜΗΜΑΤΑ ΔΙΕΤΟΥΣ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑΣ
ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ**

ΟΝΟΜΑ: _____
ΗΜ/ΝΙΑ: _____ / 9 / 2024 ΤΜΗΜΑ: _____

Βαθμός %
☺

Α' Ομάδα

A1.

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

A2.

α) Όταν εξετάζουμε το εμπόριο της Ελλάδας μέχρι το 1913, εννοούμε βασικά το εξωτερικό εμπόριο. Και καθώς αυτό το τελευταίο ήταν σχεδόν μόνιμα παθητικό για τη χώρα, η Ελλάδα δηλαδή αγόραζε από το εξωτερικό πολύ περισσότερα από όσα πωλούσε εκεί, το βασικό πρόβλημα ήταν το ισοζύγιο πληρωμών, η σχέση δηλαδή ανάμεσα στην αξία των εισαγωγών και των εξαγωγών. Παρ' όλα αυτά, η σημασία του εμπορίου ήταν μεγάλη.

β) Από τα πολλά προβλήματα που κληροδότησε η οθωμανική κατοχή στο νέο ελληνικό κράτος, ξεχώριζε για την έκταση, τη σημασία και την πολυπλοκότητα του το ζήτημα των «εθνικών γαιών». «Εθνικές γαίες» ήταν οι ακίνητες, οι κτηματικές ιδιοκτησίες των Οθωμανών στις περιοχές που περιήλθαν στον έλεγχο του ελληνικού κράτους. Η γη αυτή ανήκε είτε στο οθωμανικό δημόσιο είτε σε μουσουλμανικά ιδρύματα είτε σε ιδιώτες, ως ιδιοκτησία ή ως δικαίωμα νομής (εκμετάλλευσης). Οι περιουσίες αυτές περιήλθαν στην κυριότητα του ελληνικού κράτους «επαναστατικώ δικαίω». Υπολογίζεται ότι η έκταση των εθνικών κτημάτων ανερχόταν χονδρικά σε 4.000.000 έως 5.000.000 στρέμματα.

γ) [Η μετακίνηση ανθρώπων από την ύπαιθρο στα αστικά κέντρα δεν στόχευε αποκλειστικά σε εγκατάσταση στον αστικό χώρο, όπου η αργή ανάπτυξη των παραγωγικών δραστηριοτήτων δεν έδινε στους νεοφερμένους πολλές ευκαιρίες.] Οι μεταναστεύσεις του αγροτικού πληθυσμού προς τα λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας, προς το Δούναβη, τη Νότια Ρωσία, τη Μικρά Ασία και την Αίγυπτο ήταν συχνό φαινόμενο. Προς το τέλος του 19ου αιώνα και στις αρχές του 20ού, άνοιξαν οι δρόμοι προς την Αμερική. Η σταφιδική κρίση εκείνης της εποχής προκάλεσε μεγάλο ρεύμα μετανάστευσης πέρα από τον Ατλαντικό.

B1.

α) 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 φθηνό εργατικό δυναμικό, η συσσώρευση κεφαλαίου, ιδιωτικού και δημόσιου, ήταν ισχνή και η εσωτερική αγορά περιορισμένη έως ασήμαντη.

β) 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.

B2. Το μεγαλύτερο μέρος των δανείων ~~αυτών~~ που συνήφθησαν κατά την περίοδο 1860-1893 χρησίμευσε για την κάλυψη των τρεχόντων ελλειμμάτων των εθνικών προϋπολογισμών, καθώς και των δαπανών των στρατιωτικών κινητοποιήσεων (του 1877-1880 και του 1885-1886) και των εξοπλισμών (26.000.000 δραχμές από τα δάνεια χρησιμοποιήθηκαν για τη ναυπήγηση τριών θωρηκτών το 1889). Επίσης μεγάλα ποσά διατέθηκαν για την αποπληρωμή παλαιότερων δανείων. Μικρό μέρος απέμενε για παραγωγικές επενδύσεις και δημόσια έργα, ποσό όμως απαραίτητο, χωρίς το οποίο τα έργα αυτά δεν θα μπορούσαν να ολοκληρωθούν.

Β' Ομάδα

Γ.1.

Το 1830, οι υποδομές του ελληνικού κράτους ήταν ακόμη πρωτόγονες. Γέφυρες, αμαξιτοί δρόμοι, λιμάνια, υδραγωγεία, δημόσια κτίρια, όλα όσα στηρίζουν την οικονομική και διοικητική λειτουργία του κράτους, είτε δεν υπήρχαν καθόλου, είτε βρίσκονταν σε κακή κατάσταση. Επίσης, είναι γνωστό ότι το ελληνικό κράτος ξεκίνησε με ένα βαρύ δημοσιονομικό φορτίο, την εξυπηρέτηση δηλαδή των δανείων που είχαν συναφθεί στο εξωτερικό κατά τη διάρκεια του Αγώνα αλλά και αργότερα, στους δύσκολους καιρούς της κρατικής του συγκρότησης.

α) Στις χερσαίες συγκοινωνίες αλλά και στα περισσότερα από τα δημόσια έργα που είχε ανάγκη η χώρα, η έλλειψη του ιδιωτικού ενδιαφέροντος ήταν δεδομένη, καθώς οι επενδύσεις στις βασικές αυτές υποδομές δεν ήταν ιδιαίτερα κερδοφόρες. Το κράτος είτε απ' ευθείας, είτε μέσω των δήμων, προσπάθησε να ξεπεράσει τις δυσκολίες αυτές με τις δικές του δυνάμεις. Η δραστηριότητα του ήταν μάλλον υποτονική, τουλάχιστον μέχρι τη δεκαετία του 1870, καθώς τα χρήματα έλειπαν και οι μέθοδοι που υιοθετήθηκαν δεν ήταν δημοφιλείς (για παράδειγμα, οι αγγαρείες των αγροτών στην κατασκευή δρόμων). **Σύμφωνα με τα στοιχεία του πίνακα, στον οποίο παρουσιάζεται η κατασκευή δρόμων στην Ελλάδα από το 1833 έως το 1890, μέχρι το 1883 υπήρχαν μόλις 1100 χιλιόμετρα εθνικών, 143 επαρχιακών και 116,5 χιλιόμετρα δημοτικών οδών, κάτι που πιστοποιεί την υποτονική δραστηριότητα στην κατασκευή οδών. Επίσης, σύμφωνα με το παράθεμα, υπήρχαν ορεινές περιοχές στις οποίες δεν υπήρχαν καθόλου δρόμοι παρά μόνο κάποια περάσματα δυσδιάβατα όπου μόνο ζώα μπορούσαν να περάσουν και αυτά με κίνδυνο να τραυματιστούν. Τέλος, η πραγματικότητα, όπως περιγράφεται στο παράθεμα, επέβαλλε τη μεταφορά ανθρώπων και εμπορευμάτων είτε μέσω θαλάσσης είτε με ζώα, καθώς μόνο αυτά μπορούσαν να διέλθουν από τα υφιστάμενα περάσματα.**

β) Η πύκνωση του οδικού δικτύου πέρασε στην πρώτη θέση των εθνικών και τοπικών προτεραιοτήτων προς το τέλος του 19ου αιώνα και τις αρχές του 20ου. 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. **Σύμφωνα με τα στοιχεία του πίνακα από το 1882 έως το 1890 κατασκευάστηκαν 2022 χιλιόμετρα εθνικών, 277 επαρχιακών και 204 δημοτικών οδών, ενώ το κείμενο μας πληροφορεί ότι σχεδιάστηκαν και κατασκευάστηκαν, όταν πρωθυπουργός στη χώρα ήταν ο Χαρίλαος Τρικούπης, από γαλλική αποστολή μηχανικών που έφτασε στην Ελλάδα το 1883. Στους**

ανασταλτικούς παράγοντες κατασκευής 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. Όμως, σύμφωνα με το παράθεμα, οι συγκοινωνίες διευκολύνθηκαν σημαντικά, καθώς πλέον μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν άμαξες σε μεγάλη έκταση και υπήρξαν θετικές συνέπειες σε εμπόριο και ασφάλεια (καταπολέμηση ληστείας), ενώ δόθηκε το έναυσμα για την ανάπτυξη του τουρισμού. Βέβαια, ακόμα και μετά την κατασκευή του τρικουπικού οδικού δικτύου υπήρχαν δυσκολίες στις χερσαίες μετακινήσεις ενώ οι αποστάσεις παρέμεναν μεγάλες και συνέχιζαν να υπολογίζονται σε ώρες πορείας και όχι σε χιλιόμετρα (π.χ. Αθήνα - Άρτα 81 ώρες, Αθήνα - Καλαμάτα 51 ώρες κλπ).

Δ.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, άμβλυνε 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

1. ☒ Ζωγράφου: Ι. Χρυσίππου 1, ☎ 210 7488030 & ΙΙ. Ξηρογιάννη 10, ☎ 210 7488180
2. ☒ Χολαργός: Φανερωμένης 13, ☎ 210 6536551
3. ☒ Αγία Παρασκευή: Ευεργέτου Γιαβάση 9, πλατεία Αγ. Παρασκευής, ☎ 210 6000031

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 τον Δερτιλή, 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.