

ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΕΠΑΝΑΛΗΠΤΙΚΟ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΑ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ

Α' Ομάδα

A.1.

α. ΣΩΣΤΟ β. ΣΩΣΤΟ γ. ΛΑΘΟΣ δ. ΛΑΘΟΣ ε. ΣΩΣΤΟ

A.2.

α. Η πιο γνωστή περιοχή μεταλλευτικής δραστηριότητας στην Ελλάδα κατά το 19ο αιώνα 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. Το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδας ολοκληρώθηκε σε τρεις περίπου δεκαετίες, από το 1880 και μετά. Στο μεγαλύτερο τμήμα του το δίκτυο ήταν μετρικό, 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, χωρίς φιλοδοξίες να αποτελέσει τμήμα του διεθνούς δικτύου

γ. Το μεγάλο πλεονέκτημα **μέχρι το 1927** και ταυτόχρονα η κύρια πηγή εσόδων της **Εθνικής Τράπεζας που ιδρύθηκε το 1841** ήταν το εκδοτικό δικαίωμα, η δυνατότητα της να εκδίδει τραπεζογραμμάτια, χαρτονομίσματα δηλαδή, για λογαριασμό του ελληνικού κράτους. Το τελευταίο μάλιστα ενίσχυε ή και επέβαλλε την κυκλοφορία τους.

B.1.

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. 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.

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.

Β' Ομάδα

Γ1.

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 ελαιοτριβεία. 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 υπάρχοντων 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.

Δ1.

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

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. Κάτω απ' αυτές τις συνθήκες, ήταν απόλυτα φυσικό να στραφεί το ενδιαφέρον της διοίκησης προς την κατασκευή των απαραίτητων, σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά πρότυπα, έργων

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 και αποτέλεσε το πρώτο μέλημα του Τρικούπη. Η οικονομική ανάπτυξη Το κόστος και οι δυσκολίες της μεταφοράς εμπόδιζαν την ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς. Σε εποχή καλής εσοδείας τα δημητριακά σάπιζαν στην Τρίπολη, ενώ στο Ναύπλιο γίνονταν εισαγωγές. Στη Λειβαδιά το 1857 τα σιτάρια χαρίζονταν, την ώρα που στην Αθήνα η τιμή τους έφτανε στις 6 δραχμές το κιλό. Γύρω στο 1880 τα τούβλα που έφτιαχναν στο Μαραθώνα κόστιζαν 16 δραχμές η χιλιάδα. Για να φθάσουν ως την Αθήνα χρειάζονταν ταξίδι 8 ωρών και η τιμή τους ανέβαινε στις 60 δραχμές. Επιπλέον 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. Ένα από τα πρώτα μέτρα της κυβερνήσεως Τρικούπη, στις 14 Μαρτίου 1882, ήταν η σύναψη δανείου οδοποιίας 20.000.000 δραχμών από την Εθνική Τράπεζα. Ως το 1890 δαπανήθηκαν άλλα 30.000.000 και το οδικό δίκτυο τριπλασιάστηκε και ξεπέρασε τα 4.000 χιλιόμετρα.

Στους ανασταλτικούς παράγοντες θα πρέπει να συμπεριλάβουμε το μεγάλο κόστος της κατασκευής δρόμων σε ορεινά εδάφη. Πράγματι σύμφωνα με τα στοιχεία του παραθέματος η κατασκευή οδικού δικτύου στα ορεινά εδάφη ήταν πολυέξοδη. Επιπλέον ένας άλλος λόγος που δημιουργούσε κάποια σχετική αδιαφορία μπροστά στην ανάγκη υπάρξεως δρόμων ήταν ο «ανταγωνισμός» των θαλάσσιων συγκοινωνιών που κυριαρχούσαν στις μεταφορές κοντά στα παράλια, δηλαδή σε πολύ μεγάλο τμήμα της χώρας, που ήταν μια εναλλακτική λύση πολύ πιο εύκολη.

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.