

ΠΑΝΕΛΛΑΔΙΚΕΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ 2019

ΙΣΤΟΡΙΑ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΥ Γ' ΛΥΚΕΙΟΥ

Θέματα και Απαντήσεις

Επιμέλεια: Ομάδα Φιλολόγων



ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΟ

ΩΘΗΣΗ

Αφειρηρία το μέλλον



ΓΥΜΝΑΣΙΟ / ΛΥΚΕΙΟ

ΩΘΗΣΗ

Αφειρηρία το μέλλον

<http://www.othisi.gr>

Τετάρτη, 12 Ιουνίου 2019
ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΕΣ ΣΠΟΥΔΕΣ Γ' ΛΥΚΕΙΟΥ
ΙΣΤΟΡΙΑ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΥ

ΟΜΑΔΑ ΠΡΩΤΗ

ΘΕΜΑ Α1

Να δώσετε το περιεχόμενο των ακόλουθων ιστορικών όρων:

- α. «Φεντερασιόν».
- β. Ορεινοί.
- γ. ΕΑΠ.

Μονάδες 15

ΑΠΑΝΤΗΣΗ

α. «Φεντερασιόν» (σελ.46): Μεγάλη πολυεθνική εργατική οργάνωση της Θεσσαλονίκης, η Φεντερασιόν, με πρωτεργάτες σοσιαλιστές από την ανοιχτή σε νέες ιδέες εβραϊκή κοινότητα της πόλης. Με την ενσωμάτωση, μετά το τέλος των Βαλκανικών πολέμων (1913), της Θεσσαλονίκης στην Ελλάδα, μιας πόλης με σημαντικό -για τα μέτρα της περιοχής- βιομηχανικό υπόβαθρο και με κοσμοπολίτικο χαρακτήρα, η Φεντερασιόν αποτέλεσε σημαντικό δίαυλο για τη διάδοση σοσιαλιστικής και εργατικής ιδεολογίας στη χώρα.

β. «Ορεινοί» (σελ.77): Μία από τις δύο μεγάλες πολιτικές παρατάξεις που συγκροτήθηκαν στην Εθνοσυνέλευση του 1862-1864. Απαρτίστηκαν από διάφορες ομάδες (υπό τον Δ. Γρίβα και τον Κ. Κανάρη) με κοινό στόχο την αντίσταση στην πολιτική των πεδινών. Βρήκαν υποστηρικτές μεταξύ των μικροκαλλιεργητών, των εμπόρων και των πλοιοκτητών.

γ. «Επιτροπή Αποκαταστάσεως Προσφύγων» (Ε.Α.Π.) (σελ.153+156): Η ελληνική κυβέρνηση, μπροστά στο τεράστιο έργο της περίθαλψης και αποκατάστασης των προσφύγων που έπρεπε να αναλάβει, ζήτησε τη βοήθεια της Κοινωνίας των Εθνών (ΚΤΕ). Με πρωτοβουλία της ΚΤΕ το Σεπτέμβριο του 1923 ιδρύθηκε ένας αυτόνομος οργανισμός με πλήρη νομική υπόσταση, η Επιτροπή Αποκαταστάσεως Προσφύγων (Ε.Α.Π.) με έδρα την Αθήνα. Βασική αποστολή της ήταν να εξασφαλίσει στους πρόσφυγες παραγωγική απασχόληση και οριστική στέγαση. Η Ε.Α.Π. λειτούργησε μέχρι το τέλος του 1930. Με ειδική σύμβαση μεταβίβασε στο Ελληνικό Δημόσιο την περιουσία της, καθώς και τις υποχρεώσεις που είχε αναλάβει απέναντι στους πρόσφυγες.

ΘΕΜΑ Α2

Να χαρακτηρίσετε τις προτάσεις που ακολουθούν, γράφοντας στο τετράδιό σας το γράμμα που αντιστοιχεί στην κάθε πρόταση και δίπλα του τη λέξη **Σωστό**, αν η πρόταση είναι σωστή, ή τη λέξη **Λάθος**, αν η πρόταση είναι λανθασμένη:

- α. Στον ελληνικό χώρο, το πρόβλημα της έγγειας ιδιοκτησίας δεν γνώρισε τις εντάσεις που παρατηρήθηκαν σε άλλα ευρωπαϊκά ή βαλκανικά κράτη.
 β. Η Ελλάδα του Μεσοπολέμου δεν είχε ολοκληρώσει την αγροτική της μεταρρύθμιση.
 γ. Ο Κωλέττης, ως αρχηγός του γαλλικού κόμματος, επεδίωκε μια κυβερνητική πολιτική που θα ενίσχυε τον ρόλο του βασιλιά.
 δ. Με την άφιξη των προσφύγων, το έργο της προσωρινής στέγασης ανέλαβε το Υπουργείο Περιθάλψεως.
 ε. Οι Μεγάλες Δυνάμεις τήρησαν ενιαία στάση έναντι των επαναστατών στο Θέρισο.

Μονάδες 10

ΑΠΑΝΤΗΣΗ

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

ΘΕΜΑ Β1

- α. Ποιες ήταν οι πολιτικές εξελίξεις στην Ελλάδα μετά την εκλογική ήττα του Ελευθερίου Βενιζέλου το 1920; (μονάδες 10)
 β. Πώς οι εξελίξεις αυτές επηρέασαν τη στάση των Συμμάχων απέναντι στη χώρα; (μονάδες 5)

Μονάδες 15

ΑΠΑΝΤΗΣΗ

α) Σχολικό βιβλίο, σελ.50/144 και 96-97

[σελ.50] Το Νοέμβριο του 1920 η φιλοσυμμαχική κυβέρνηση του Βενιζέλου έχασε τις εκλογές [1^η Νοεμβρίου] και την εξουσία ανέλαβαν τα φιλοβασιλικά κόμματα που έσπευσαν να επαναφέρουν τον ανεπιθύμητο στους Συμμάχους βασιλιά Κωνσταντίνο. ή [σελ.144] Το Νοέμβριο του 1920 το κόμμα των Φιλελευθέρων ηττήθηκε στις εκλογές και ο βασιλιάς Κωνσταντίνος επέστρεψε στην Ελλάδα. Αυτό έδωσε την αφορμή στους Συμμάχους να εκφράσουν καθαρότερα την αλλαγή της στάσης τους απέναντι στην Ελλάδα.

[σελ.96-97] Οι Φιλελεύθεροι προκήρυξαν εκλογές για αναθεωρητική εθνοσυνέλευση (εκλογές 1^{ης} Νοεμβρίου 1920), με στόχο να νομιμοποιήσουν τις μέχρι τότε ενέργειές τους και να περιορίσουν τις αρμοδιότητες του βασιλιά. Η συνασπισμένη αντιπολίτευση, όμως, απροσδόκητα κέρδισε τις εκλογές. Ο Βενιζέλος έφυγε στο

εξωτερικό. Η νέα κυβέρνηση έκανε δημοψήφισμα για την επιστροφή του Κωνσταντίνου, στο οποίο η ετυμηγορία ήταν υπέρ του βασιλιά. Δίστασε όμως να αλλάξει την εξωτερική πολιτική και να επιδιώξει ειρηνική λύση. Το μέτωπο κατέρρευσε, με αποτέλεσμα την ολοκληρωτική ήττα. Στις 25 Ιανουαρίου 1921 η Αναθεωρητική Εθνοσυνέλευση που προέκυψε από τις εκλογές του Νοεμβρίου ανακηρύχθηκε Συντακτική, καθώς θεωρήθηκε αναγκαίο να αλλάξει εξ ολοκλήρου το σύνταγμα.

β) Σχολικό βιβλίο, σελ.50/ Σελ.144

Οι Σύμμαχοι, μετά τις πολιτικές εξελίξεις στην Ελλάδα, δηλαδή μετά την εκλογική ήττα του Βενιζέλου και την επιστροφή του βασιλιά Κωνσταντίνου, σε αντίποινα, έσπευσαν να αποσύρουν την κάλυψη του χαρτονομίσματος και έτσι, ένα σημαντικό τμήμα της νομισματικής κυκλοφορίας βρέθηκε χωρίς αντίκρουσμα. [ή Οι παραπάνω πολιτικές εξελίξεις έδωσαν την αφορμή στους Συμμάχους να εκφράσουν καθαρότερα την αλλαγή της στάσης τους απέναντι στην Ελλάδα.]

ΘΕΜΑ Β2

Τι προσέφεραν οι Μικρασιάτες πρόσφυγες του 1922 στη διαμόρφωση του νεοελληνικού πολιτισμού;

Μονάδες 10

ΑΠΑΝΤΗΣΗ

Σχολικό βιβλίο, σελ.169 «Οι πρόσφυγες είχαν ζήσει σε τόπους ... της σημερινής ελληνικής ταυτότητας».

ΟΜΑΔΑ ΔΕΥΤΕΡΗ

ΘΕΜΑ Γ1

Με βάση τις ιστορικές σας γνώσεις και αντλώντας στοιχεία από τα κείμενα που σας δίνονται, να απαντήσετε στο ερώτημα:

Ποιοι παράγοντες άλλαξαν το θετικό κλίμα της πρώτης περιόδου της Κρητικής Πολιτείας;

Μονάδες 25

ΚΕΙΜΕΝΟ Α

Οι εξελίξεις αυτές διαμόρφωσαν ένα ιδιότυπο διεθνές και εσωτερικό καθεστώς, όπως το περιέγραψε αδρά ο ίδιος ο Ελευθέριος Βενιζέλος:

«Την επί της νήσου επομένως κυριαρχίαν ασκούσι σήμερον [1901] αι τέσσαρες Μεγάλες Δυνάμεις. Και είναι μιν αληθές ότι αύται ενέκριναν το Κρητικόν Σύνταγμα δι' ου η νήσος χαρακτηρίζεται "πολιτεία αυτόνομος". Αλλ' η θέσπισις του Συντάγματος δεν κατέστησε την αυτονομίαν πραγματικήν, αφού η πλήρης αυτού

εφαρμογή μόνον μετά την λήξιν της αρμοστέας είναι δυνατή, επηύξησε δε μόνον την αβεβαιότητα περί της υφισταμένης πολιτικής της νήσου καταστάσεως».

Στα χρόνια του Βενιζέλου...: Εσωτερική και εξωτερική πολιτική, οικονομία, εκπαίδευση, πολιτισμός. Χανιά-Αθήνα: Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών και Μελετών «Ελευθέριος Κ. Βενιζέλος» – Υπουργείο Παιδείας, Διά βίου μάθησης και Θρησκευμάτων 2010, σσ. 28-29.

ΚΕΙΜΕΝΟ Β

Ο τότε γενικός πρόξενος της Αγγλίας Εσμέ Χάουαρντ παρουσίαζε τον ύπατο αρμοστή απρόθυμο να συνεργαστεί με την κυβέρνηση: «Δεν απέκρυπτε την αντιπάθειά του για το συνταγματικό πολίτευμα. Μου είχε πει κάποτε ότι θεωρούσε άχρηστες τις κοινοβουλευτικές κυβερνήσεις, ότι, όντας ναυτικός, δεν αντιλαμβανόταν τίποτε άλλο από την αυστηρή πειθαρχία και ότι είχε σκοπό να κυβερνήσει την Κρήτη σαν πολεμικό πλοίο, με τον ίδιο καπετάνιο, ό,τι κι αν είχαν κατά νουν οι Δυνάμεις για το σύνταγμα με το οποίο είχαν προικοδοτήσει το νησί».

Λιλή Μακράκη, Ελευθέριος Βενιζέλος 1864-1910: Η διάπλαση ενός εθνικού ηγέτη, 2^η έκδοση. Αθήνα: Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης 2001, σ. 394.

ΚΕΙΜΕΝΟ Γ

Μία ακόμα γενεσιουργός αιτία της σύγκρουσης του Βενιζέλου με τον πρίγκιπα Γεώργιο ήταν ασφαλώς η παλιά και βασιανιστική ανησυχία του για οτιδήποτε είχε σχέση με την τύχη της Κρήτης [...]. Η άγνοια του περιεχομένου των διαπραγματεύσεων και των διαβημάτων του πρίγκιπα, ο οποίος δεν θεωρούσε αναγκαία τη σχετική πληροφόρηση των συμβούλων του, ασφαλώς όξυνε το κλίμα δυσπιστίας και καχυποψίας των σχέσεών του με τον Βενιζέλο.

Λιλή Μακράκη, Ελευθέριος Βενιζέλος 1864-1910: Η διάπλαση ενός εθνικού ηγέτη, 2^η έκδοση. Αθήνα: Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης 2001, σ. 398.

ΑΠΑΝΤΗΣΗ

ΘΕΜΑ Γ1

Σχολικό βιβλίο, σελ.208-210 (Τα πρώτα νέφη) και αξιοποίηση των Κειμένων Α, Β και Γ

(Εισαγωγή)

Στις 9 Δεκεμβρίου του 1898 ο πρίγκιπας Γεώργιος ανέλαβε τα καθήκοντά του στην Κρήτη ως εντολοδόχος των Μεγάλων Δυνάμεων, δηλαδή η Κρήτη τέθηκε υπό διεθνή προστασία. Συγκροτήθηκε η Κρητική Πολιτεία και άρχισε αμέσως η οργάνωση του νέου πολιτικού σχήματος, εκπονήθηκε Σύνταγμα της Κρητικής Πολιτείας, συγκροτήθηκε Κρητική Εθνοσυνέλευση και ορκίστηκε και η πρώτη κυβέρνηση της Κρητικής Πολιτείας. Αυτή η κυβέρνηση παρήγαγε σε σύντομο χρονικό διάστημα σημαντικό έργο στην εσωτερική οργάνωση του κράτους.

Όμως, το θετικό και αισιόδοξο κλίμα των δύο πρώτων ετών [1899-1900] της λειτουργίας του νέου καθεστώτος άρχισαν να σκιάζουν απειλητικά σύννεφα, τα οποία επρόκειτο να δημιουργήσουν λίγο αργότερα σοβαρή εσωτερική κρίση.

Αρχικά, το Σύνταγμα της Κρητικής Πολιτείας ήταν υπερβολικά συντηρητικό και παραχωρούσε στον Ηγεμόνα, όπως ονομάστηκε ο Ύπατος Αρμοστής, υπερεξουσίες, που εύκολα μπορούσαν να τον οδηγήσουν σε δεσποτική συμπεριφορά. **Μάλιστα**, αυτή η τάση προς τον αυταρχισμό του πρίγκιπα Γεωργίου παρουσιάζεται ανάγλυφα στο Κείμενο Β που παρατίθεται. Στο κείμενό της από το έργο «Ελευθέριος Βενιζέλος 1864-1910, Η διάπλαση ενός εθνικού ηγέτη», η Λιλή Μακράκη παραθέτει την ανησυχία του Γενικού Πρόξενου της Αγγλίας Εσμέ Χάουαρντ, ο οποίος από συζητήσεις με τον Γεώργιο τον θεωρούσε «απρόθυμο» να συνεργαστεί με τα μέλη της αρμοστειακής κυβέρνησης. Αυτό συνέβαινε, κατά τον Χάουαρντ, διότι ο πρίγκιπας Γεώργιος δεν συμπαθούσε τους δημοκρατικούς πολιτικούς θεσμούς («αντιπάθεια για το συνταγματικό πολίτευμα») ούτε ήταν διατεθειμένος να ακολουθήσει το Σύνταγμα της Κρητικής Πολιτείας που είχε εκπονηθεί («άχρηστες τις κοινοβουλευτικές κυβερνήσεις»). Εκτός των άλλων, ο Χάουαρντ αξιολογεί τον Γεώργιο ως χαρακτήρα αυταρχικό, δεσποτικό που είχε αναπτυχθεί κατά τη θητεία του στο Ναυτικό, από τη διοίκηση πολεμικών πλοίων.

Επιπλέον, η ασάφεια στον ακριβή καθορισμό αρμοδιοτήτων δημιουργούσε τριβές και προσωπικές αντιπαραθέσεις στο έργο της διοίκησης. **Παράλληλα**, οι τοπικοί παράγοντες της Κρήτης, που πολέμησαν για την ελευθερία του νησιού και στήριξαν με ενθουσιασμό τον Πρίγκιπα, έβλεπαν τώρα με δυσφορία και πικρία να παραγκωνίζονται και να διορίζονται σε καίριες θέσεις Αθηναίοι σύμβουλοι του Γεωργίου, που αγνοούσαν τα κρητικά πράγματα και την ψυχολογία των Κρητών.

Αλλά το πιο σημαντικό πρόβλημα που προέκυψε μετά τα δύο πρώτα έτη της λειτουργίας της Κρητικής Πολιτείας ήταν η διαχείριση του εθνικού ζητήματος της ένωσης της Κρήτης με την Ελλάδα. Στο ουσιαστικό αυτό ζήτημα παρατηρήθηκε εξαρχής διάσταση απόψεων μεταξύ του Γεωργίου και του Ελευθερίου Βενιζέλου. Ο πρίγκιπας Γεώργιος πίστευε ότι η λύση του εθνικού ζητήματος θα ωριμάζε με συνεχείς παραστάσεις σεις και υπομνήματα προς τις Μεγάλες Δυνάμεις, γι' αυτό και έκανε συνεχείς επαφές με τους εκπροσώπους (βασιλείς και υπουργούς) των Μεγάλων Δυνάμεων. Ωστόσο, όπως καταγράφει στο Κείμενό της η Λιλή Μακράκη, ο Γεώργιος, επειδή θεωρούσε ότι η βασιλική οικογένεια έπρεπε να αναλάβει εξ ολοκλήρου την εξωτερική πολιτική της Κρητικής Πολιτείας, δεν θεωρούσε αναγκαίο να ενημερώσει την αρμοστειακή κυβέρνηση («δεν θεωρούσε αναγκαία τη σχετική πληροφόρηση των συμβούλων του») για τις επαφές του και τα αποτελέσματά τους, όπως και για το περιεχόμενο των διαβημάτων του.

Από την άλλη πλευρά, ο Βενιζέλος, στο εθνικό ζήτημα, βλέποντας τα πράγματα πρακτικότερα και ρεαλιστικότερα, θεωρούσε ότι η λύση έπρεπε να είναι σταδιακή, με βαθμιαίες κατακτήσεις. Ως πρώτη μάλιστα κατάκτηση θεωρούσε την απομάκρυνση των ξένων στρατευμάτων από τις κρητικές πόλεις και την αντικατάστασή τους από ντόπια πολιτοφυλακή, με Έλληνες αξιωματικούς, η οποία

Κρητική Πολιτοφυλακή δημιουργήθηκε μεταγενέστερα το 1907 κατά τη διάρκεια της αρμοστείας Ζαΐμη. **Μάλιστα, η διαφωνία του ως προς την άσκηση της εξωτερικής πολιτικής, ενίσχυε την καχυποψία και τη δυσπιστία προς τον Γεώργιο.**

Βέβαια, η διάσταση των απόψεων στο πολιτικό ζήτημα δεν άργησε να λάβει τη μορφή προσωπικής αντιπαράθεσης, η οποία στη συνέχεια, στις 18 Μαρτίου 1901, εξελίχθηκε σε ανοιχτή ρήξη μετά την απόλυση του Βενιζέλου από το αξίωμα του υπουργού δικαιοσύνης. Ο Βενιζέλος, λοιπόν, είχε καταστήσει σαφές ότι δεν αναγνωρίζει στον Πρίγκιπα το δικαίωμα να διαχειρίζεται προσωπικώς το εθνικό ζήτημα της Κρήτης: «Ως ένας εκ των τριακοσίων χιλιάδων Κρητών, δεν σας εκχωρώ το δικαίωμά μου, ώστε μόνος σεις να ρυθμίζετε αυτοβούλως την εθνικήν πολιτικήν του τόπου μου!». Ο ίδιος ο Βενιζέλος το 1901 περιγράφει αδρά την κατάσταση που επικρατεί στην Κρήτη, όπως καταγράφεται στο απόσπασμα από το έργο «Στα χρόνια του Βενιζέλου... Εσωτερική και εξωτερική πολιτική, οικονομία, εκπαίδευση, πολιτισμός». Πιο συγκεκριμένα, υποστηρίζει ότι, ενώ οι τέσσερις Δυνάμεις, υπό την προστασία των οποίων βρίσκεται η Κρήτη και έχουν την κυριαρχία της με την αναγνώριση της «αυτόνομης πολιτείας», δεν έχουν συμβάλει έτσι ώστε να κατασταθεί πραγματικά αυτόνομη. Αυτό συνέβη γιατί, κατά την άποψή του, δεν εφαρμόστηκε πλήρως το Σύνταγμα («δεν κατέστησε την αυτονομίαν πραγματική»). Άρα, θεωρεί ότι η πλήρης εφαρμογή του Συντάγματος της Κρητικής Πολιτείας, που συντάχθηκε κατά το πρότυπο του ελληνικού, θα υλοποιηθεί πραγματικά μόνο μετά το τέλος της Αρμοστείας («η πλήρης αυτού εφαρμογή μόνον μετά τη λήξη της αρμοστείας είναι δυνατή»).

(Επίλογος)

Κατά συνέπεια, εφόσον ο Γεώργιος βρισκόταν υπό την επιρροή των κακών συμβούλων που διοχέτευαν χαλκευμένα και συκοφαντικά κείμενα στις αθηναϊκές εφημερίδες εναντίον του Ελευθερίου Βενιζέλου και εφόσον, στη συνέχεια, μετά την απόλυση του Βενιζέλου άσκησε πολιτικής αδιαλλαξίας εναντίον των πολιτικών αντιπάλων, δημιουργήθηκε βαρύ κλίμα διχασμού στην Κρήτη. Το κλίμα αυτό οδήγησε στην εκδήλωση μερικά χρόνια αργότερα, στις 10 Μαρτίου 1905, στην εκδήλωση της επανάστασης στο Θέρισο.

ΘΕΜΑ Δ1

Με βάση τις ιστορικές σας γνώσεις και αντλώντας στοιχεία από τα κείμενα που σας δίνονται, να απαντήσετε στα ακόλουθα ερωτήματα:

- α. Ποια ήταν η κατάσταση των υποδομών του ελληνικού κράτους κατά την περίοδο 1830-1870; (μονάδες 10)
- β. Ποιοι παράγοντες και ποιο πολιτικό πρόγραμμα προώθησαν την ανάπτυξη του οδικού δικτύου στα τέλη του 19 ου – αρχές 20ού αιώνα; (μονάδες 13)
- γ. Ποιοι παράγοντες λειτούργησαν ανασταλτικά την ίδια περίοδο στην υλοποίηση του προγράμματος αυτού; (μονάδες 2)

Μονάδες 25

ΚΕΙΜΕΝΟ Α
ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ, 1830-1912

Έτος	Χιλιόμετρα δικτύου
1830	13
1852	164
1862	242
1867	398
1872	502
1882	1.122
1892	3.289
1912	4.637

Γ. Δερτιλής, *Ιστορία του Ελληνικού κράτους 1830-1920*, τόμος Β', 3^η έκδοση. Αθήνα: Βιβλιοπωλείον της «Εστίας» 2005, σ. 675.

ΚΕΙΜΕΝΟ Β

Μεγάλη προτεραιότητα του Τρικούπη –και ίσως ο τομέας όπου η πολιτική του στέφθηκε με τη μεγαλύτερη επιτυχία– ήταν τα δημόσια έργα. Στον τομέα αυτό η επιτάχυνση της κατασκευής της τεχνοοικονομικής υποδομής υπήρξε εντυπωσιακή.

Το πρώτο μέλημα του Τρικούπη ήταν η ανάπτυξη της συγκοινωνίας. [...] 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 Λιβαδιά το 1857 τα σιτάρια χαρίζονταν, την ώρα που στην Αθήνα η τιμή τους έφθανε τις 6

δραχμές το κιλό. Γύρω στα 1880 τα τούβλα που έφτιαχναν στο Μαραθώνα κόστιζαν 16 δραχμές η χιλιάδα. Για να φθάσουν ως την Αθήνα χρειάζονταν ταξίδι οκτώ ωρών, και η τιμή τους ανέβαινε στις 60 δραχμές. Ακόμα και το 1887 οι διαφορές στη λιανική πώληση των ειδών διατροφής ποίκιλλαν σημαντικά από περιοχή σε περιοχή. [...] Η ανάπτυξη του εσωτερικού οδικού δικτύου ήταν λοιπόν προϋπόθεση της αναπτύξεως τόσο του εμπορίου, όσο και των παραγωγικών δυνάμεων.

Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, τόμος ΙΔ'. Αθήνα: Εκδοτική Αθηνών 2000, σσ. 50-51.

ΚΕΙΜΕΝΟ Γ

Ως τον προχωρημένο 19 ο αιώνα, οι ελληνικοί δρόμοι δεν παίζουν παρά μόνο περιορισμένο οικονομικό ρόλο. Αρχικά αντιπροσωπεύουν οδούς διείσδυσης, και μόνον προς το τέλος του 19ου αιώνα ταυτίζονται με αγωγούς επικοινωνίας. Αλλά η υλοποίηση του δικτύου είναι μάλλον αποτέλεσμα μιας πολιτικής που επιδιώκει να

υποκινήσει την οικονομική ανάπτυξη, ενώ η ελληνική κοινωνική δομή μοιάζει να αλλάζει με πολύ αργούς ρυθμούς.

Ασφαλώς η πολιτική της ανάπτυξης των μέσων επικοινωνίας, που προσπαθεί να εφαρμόσει ο Χ. Τρικούπης [...], έδωσε απτά αποτελέσματα στον τομέα της οδοποιίας. Οι δεκαετίες του 1870 και του 1880, όταν εμφανίζονται οι πρώτες απτές ενδείξεις αλλαγών στην ελληνική οικονομία, είναι βέβαιο ότι υποβάλλουν, σε ένα πνεύμα εκσυγχρονιστικό, όπως ήταν το πνεύμα του Τρικούπη, την ιδέα ότι η επικείμενη υλική πρόοδος είναι άμεση συνάρτηση της ανάπτυξης των συγκοινωνιών.

Μαρία Συναρέλλη, *Δρόμοι και λιμάνια στην Ελλάδα 1830-1880*. Αθήνα: Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ 1989, σ. 105.

Αρετήρια το μέλλον

Αρετήρια το μέλλον

ΑΠΑΝΤΗΣΗ

α. Σχολικό βιβλίο, σελ. 31 – 32 «Το 1830, οι υποδομές του ελληνικού κράτους...οι αγγαρείες των αγροτών στην κατασκευή δρόμων» σε συνδυασμό με στοιχεία των κειμένων Α, Β και Γ.

Το 1830, οι υποδομές του ελληνικού κράτους ήταν ακόμη πρωτόγονες. Γέφυρες, αμαξιοί δρόμοι, λιμάνια, υδραγωγεία, δημόσια κτίρια, όλα όσα στηρίζουν την οικονομική και διοικητική λειτουργία του κράτους, είτε δεν υπήρχαν καθόλου, είτε βρισκόνταν σε κακή κατάσταση. Σύμφωνα μάλιστα με τον πίνακα/ κείμενο Α, η χώρα το 1830 διέθετε μόνο 13 χιλιόμετρα δρόμων. Το κείμενο Β' επιβεβαιώνει ότι η κατάσταση αυτή εμπόδιζε την οικονομική ανάπτυξη επειδή αύξανε το κόστος και τις δυσκολίες μεταφοράς προϊόντων με αποτέλεσμα να εμποδίζεται η ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς. Το τρίτο κείμενο επίσης αναφέρει ότι για το μεγαλύτερο διάστημα του 19^{ου} αιώνα το ελληνικό οδικό δίκτυο ανέλαβε έναν πολύ περιορισμένο οικονομικό ρόλο και οι δρόμοι του λειτουργούσαν περισσότερο ως «οδοί διείσδυσης» ενώ μόνο προς το τέλος του ίδιου αιώνα εξελίχθηκαν σε πραγματικές διόδους επικοινωνίας. Το δεύτερο απόσπασμα προσθέτει χαρακτηριστικά παραδείγματα αυτής της κατάστασης, αναφέροντας ότι σε περίοδο που υπήρχε μεγάλη σοδειά δημητριακών στην Τρίπολη, η παραγωγή μπορεί να σάπιζε αναξιοποίητη, ενώ στο γειτονικό Ναύπλιο εμφανιζόταν η ανάγκη να γίνουν εισαγωγές. Το 1857 επίσης η παραγωγή σιταριού στη Λιβαδιά «χαριζόταν», όπως αναφέρει χαρακτηριστικά η δεύτερη πηγή, ενώ στην Αθήνα η τιμή του ίδιου προϊόντος ανερχόταν στις 6 δραχμές το κιλό. Ανάλογη εικόνα επικρατούσε στη χώρα ακόμα και μετά το 1870. Όπως συμπληρώνει το απόσπασμα από την Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, το 1880 τα τούβλα που κατασκευάζονταν στον Μαραθώνα στοίχιζαν 16 δραχμές η χιλιάδα, για να φτάσουν όμως στην Αθήνα χρειαζόταν μία διαδρομή οκτώ ωρών, με αποτέλεσμα η τιμή τους να τετραπλασιάζεται σχεδόν στις 60 δραχμές. Από τα παραπάνω συνάγεται ότι η ανάπτυξη του οδικού δικτύου αποτελούσε προϋπόθεση όχι μόνο για τη βελτίωση της εμπορικής δραστηριότητας αλλά και των παραγωγικών δυνάμεων της χώρας γενικότερα.

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. Οι προθέσεις, που ήταν και στον τομέα αυτό πολύ καλές, προσέκρουσαν στις αντίξοες συνθήκες που επικρατούσαν, και ειδικότερα στην αδυναμία εξεύρεσης των αναγκαίων οικονομικών πόρων. Εξάλλου, 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.

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 δραστηριότητά 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).

Το αποτέλεσμα των προσπαθειών του κράτους για την ανάπτυξη του οδικού δικτύου κατά την περίοδο 1830 – 1870 αποτυπώνεται μέσα από τις πληροφορίες του πίνακα/ κειμένου Α, όπου καταγράφεται ότι τα 13 αρχικά χιλιόμετρα που υπήρχαν το 1830 κατά την επόμενη εικοσαετία αυξήθηκαν και το 1852 ανέρχονταν σε 164, δηλαδή 150 περίπου χιλιόμετρα παραπάνω. Κατά την επόμενη δεκαετία (1852-1862) προστέθηκαν λιγότερα από εκατό νέα χιλιόμετρα και έτσι το 1862 το σύνολο του δικτύου ανερχόταν σε 242 χιλιόμετρα. Σχετικά μεγαλύτερη ανάπτυξη παρατηρήθηκε κατά τα επόμενα πέντε έτη και το 1867 τα χιλιόμετρα αυξήθηκαν σε 398, ενώ κατά την επόμενη πενταετία, ως το 1872, έφτασαν ως τα 502.

β. Σχολικό βιβλίο, σελ. 32 « Η πύκνωση του οδικού δικτύου πέρασε στην πρώτη θέση ... προώθησαν την κατασκευή οδικού δικτύου» σε συνδυασμό με στοιχεία των κειμένων Α, Β και Γ. Πρέπει να γίνει επίσης αναφορά στην πολιτική του Τρικούπη σελ. 80 του σχολικού βιβλίου.

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. Το κείμενο της Μαρίας Συναρέλλη από το έργο «Δρόμοι και λιμάνια στην Ελλάδα 1830-1880» προσθέτει ότι η ανάπτυξη του οδικού δικτύου στα τέλη του 19ου αιώνα υπήρξε αποτέλεσμα μίας πολιτικής που στόχευε στη δημιουργία και τη στήριξη της οικονομικής δραστηριότητας, αν και η ελληνική κοινωνία μεταβαλλόταν με σχετικά μικρή ταχύτητα. Φορέας αυτής της πολιτικής ήταν ο Χαρίλαος Τρικούπης, ο οποίος, σύμφωνα με τις ιστορικές μας γνώσεις, παρουσίαζε ένα συστηματικό πρόγραμμα εκσυγχρονισμού της χώρας με στόχο μεταξύ άλλων τη βελτίωση της υποδομής και

ιδιαίτερα του συγκοινωνιακού δικτύου της χώρας. Η Μαρία Συναρέλλη αναφέρει σχετικά ότι, κατά τον Τρικούπη, η επιδίωξη της υλικής ανάπτυξης ήταν συνυφασμένη με την ανάπτυξη του συγκοινωνιακού δικτύου. Το δεύτερο κείμενο επίσης επιβεβαιώνει ότι η ανάπτυξη των συγκοινωνιών αποτελούσε προτεραιότητα της πολιτικής του Τρικούπη και μάλιστα ήταν ο τομέας όπου επέδειξε τις μεγαλύτερες επιτυχίες του. Κατά τη διακυβέρνηση του Τρικούπη παρατηρήθηκε σημαντική επιτάχυνση στην ανάπτυξη των υποδομών. Ανάλογες πληροφορίες μάς προσφέρει και το τρίτο παράθεμα, στο οποίο αναφέρεται ότι η πολιτική του Τρικούπη προσέφερε σημαντικά αποτελέσματα στον τομέα της κατασκευής δρόμων σε συνδυασμό με τα πρώτα δείγματα μεταβολών στην ελληνική οικονομία, τα οποία εμφανίστηκαν τις δεκαετίες του 1870 και του 1880. Ο πίνακας από το πίνακα/ κείμενο Α επίσης προσθέτει ότι κατά τα τέλη του 19^{ου} και τις αρχές του 20^{ου} αιώνα η αύξηση του οδικού δικτύου υπήρξε εντυπωσιακή: το 1872 η χώρα διέθετε 502 χιλιόμετρα οδικού δικτύου, τα οποία μετά από μία δεκαετία είχαν υπερδιπλασιαστεί σε 1122. Μετά από ακόμα μία δεκαετία, το 1892, τα χιλιόμετρα αυτά είχαν σχεδόν τριπλασιαστεί σε 3289. Τις επόμενες δύο δεκαετίες η αύξηση συνεχίστηκε και το 1912 το συνολικό δίκτυο ανερχόταν σε 4637 χιλιόμετρα.

γ. Σχολικό βιβλίο, σελ. 34 «Στους ανασταλτικούς παράγοντες ... δηλαδή σε πολύ μεγάλο τμήμα της χώρας».

Στους ανασταλτικούς παράγοντες **πύκνωσης / υλοποίησης 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.

Αξιολόγηση

Τα θέματα κρίνονται προσιτά στον επαρκώς προετοιμασμένο μαθητή.

Όσον αφορά στην Ομάδα Πρώτη, το θέμα Β1 αποτελεί συνδυαστική ερώτηση της ιστορικής αφήγησης.

Όσον αφορά στη Ομάδα Δεύτερη, το θέμα Γ1 δεν παρουσιάζει ιδιαίτερες δυσκολίες. Το θέμα Δ1 απαιτεί ωστόσο μεγαλύτερη εξάσκηση των υποψηφίων στη σύνθεση πληροφοριών από κείμενα πηγών και πίνακες με τις αντίστοιχες από το κείμενο του σχολικού βιβλίου.