



ΙΣΤΟΡΙΑ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΥ

ΓΕΝΙΚΟ ΛΥΚΕΙΟ

12-6-2019

- A1.** α. «Μετά το τέλος των Βαλκανικών πολέμων (1912-1913) η ενσωμάτωση... χώρα.» σχ. βιβλ. Σελ. 46
β. «Μέσα στην εθνοσυνέλευση 1862-1864 συγκροτήθηκαν οι πυρήνες δύο μεγάλων παρατάξεων, των πεδινών και των ορεινών. Οι ορεινοί... πλοιοκτητών.» σχ. βιβλ. Σελ.77.
γ. «Η Ελληνική κυβέρνηση... στέγαση.» σχ. βιβλ. Σελ.153 και «Η ΕΑΠ λειτούργησε... πρόσφυγες.» σχ. βιβλ. Σελ. 156.

- A2.** α. Σωστό
β. Λάθος
γ. Σωστό
δ. Σωστό
ε. Λάθος

- B1.** α. «Οι Φιλελεύθεροι... σύνταγμα.» σχολ. βιβλ. Σελ.96-97.
β. «Το Νοέμβριο του 1920... αντίκρουσμα.» σχ. βιβλ. σελ.50 και «Το Νοέμβριο... επέστρεψε στην Ελλάδα.» σχ. βιβλ. Σελ.144

- B2.** «Οι πρόσφυγες είχαν ζήσει... ταυτότητας.» σχ. βιβλ. σελ.169

Γ1. Σύμφωνα με τις ιστορικές μας γνώσεις «Το θετικό και αισιόδοξο κλίμα... ψυχολογία των Κρητών.» σχ. βιβλίο σελ. 208. Τις παραπάνω πληροφορίες επιβεβαιώνει ο ίδιος ο Βενιζέλος, σύμφωνα με το κείμενο Α, σχολιάζοντας το σύνταγμα της Κρητικής Πολιτείας κατά τα πρώτα χρόνια της εφαρμογής του. Υποστηρίζει ότι αρχικά οι Μεγάλες Δυνάμεις ενέκριναν το Σύνταγμα, με το οποίο θα επισφραγιζόταν η αυτονομία της κρητικής πολιτείας, ωστόσο αυτό δεν πραγματώθηκε, αντίθετα δημιουργήθηκε μεγαλύτερη πολιτική ανασφάλεια. Μάλιστα επισημαίνει ότι μόνο μετά τη λήξη της αρμοστείας του Γεωργίου θα υλοποιούνταν αυτό.

Στον ίδιο επικριτικό τόνο, σύμφωνα με το κείμενο Β, κινείται ο γενικός πρόξενος της Αγγλίας, Χάουαρντ, θεωρώντας ότι ο πρίγκιπας Γεώργιος δεν θα συνεργάζονταν εύκολα με την Κρητική Πολιτεία. Ο πρίγκιπας αντιπαθούσε το συνταγματικό της πολίτευμα, ήταν αντίθετος προς τις κοινοβουλευτικές αρχές λόγω της στρατιωτικής του ιδιότητας. Επεδίωκε τη πειθαρχία και τον δογματισμό, ακόμα και ενάντια στις προθέσεις των Μεγάλων Δυνάμεων.

Επιπλέον, σύμφωνα με τις ιστορικές μας γνώσεις «Το πιο σημαντικό... κλίμα διχασμού.» σχ. βιβλίο σελ. 208-209. Στο κείμενο Γ επιβεβαιώνεται η σύγκρουση Βενιζέλου και Πρίγκιπα Γεωργίου σχετικά με την ανησυχία του Βενιζέλου όσον αφορά την εξέλιξη του Κρητικού ζητήματος. Πιο συγκεκριμένα, ο πρίγκιπας της κρητικής πολιτείας ενεργούσε αυτόβουλα χωρίς να ενημερώνει τους συμβούλους για τις

διαπραγματεύσεις με τις Μεγάλες Δυνάμεις και για τις πολιτικές του προτάσεις. Η στάση του αυτή επέτεινε τη σύγκρουση των δύο προσωπικοτήτων.

Δ1.

α. «Το 1830 ... στην κατασκευή δρόμων». Σχ. βιβλ. σελ.31-32.

Συμπληρωματικά ο πίνακας Α τεκμηριώνει την ανυπαρξία του οδικού δικτύου κατά τις πρώτες δεκαετίες της ανεξαρτησίας. Συγκεκριμένα το 1830 υπήρχαν μόλις 13 χιλιόμετρα δικτύου στη χώρα. Το 1852, 164 χιλιόμετρα ενώ τη δεκαετία του 1860 παρατηρείται σχετική αύξηση στα 242 χιλιόμετρα το 1862 και 398 το 1867.

Όπως αναφέρεται στο κείμενο Γ' το Ελληνικό οδικό δίκτυο στο μεγαλύτερο μέρος του 19^{ου} αιώνα δε διαδραματίζει ουσιαστικό ρόλο στην οικονομία της χώρας και στον τομέα της επικοινωνίας απλώς αποτελεί «οδό διείσδυσης»

β. «Η πύκνωση του οδικού δικτύου... κατασκευή οδικού δικτύου» σχ. βιβλ. Σελ. 32. Το Τρικούπικό κόμμα προέβλεπε μεταξύ άλλων τη βελτίωση της άμυνας και της υποδομής κατά κύριο λόγο του συγκοινωνιακού δικτύου της χώρας και την ανάπτυξη της οικονομίας και κυρίως ενίσχυση της γεωργίας. (σχ. βιβλ. Σελ.80.)

Οι ιστορικές γνώσεις επιβεβαιώνονται από τα κείμενα Α, Β και Γ. Συγκεκριμένα σύμφωνα με τον πίνακα, το 1872 υπήρχαν 502 χιλιόμετρα οδικού δικτύου στη χώρα, τα οποία διπλασιάστηκαν το 1882 φτάνοντας τα 1.122 χιλιόμετρα και τριπλασιάστηκαν το 1892 σε 3.289 χιλιόμετρα, καθώς δόθηκε μεγάλη ώθηση κατά τις πρώτες πρωθυπουργίες του Χαρ. Τρικούπη, πριν την πτώχευση του 1893.

Την επόμενη δεκαετία και συγκεκριμένα το 1912 υπήρχαν 4.637 χιλιόμετρα οδικού δικτύου.

Το κείμενο Β εξηγεί τους λόγους με τους οποίους ο Τρικούπης έδωσε μεγάλη προτεραιότητα στην κατασκευή δημοσίων έργων. Συγκεκριμένα έθεσε ως πρώτο του στόχο την ανάπτυξη της συγκοινωνίας, καθώς οι Ελληνικές πόλεις δε συνδέονταν μεταξύ τους γεγονός, το οποίο επηρέαζε αρνητικά την Ελληνική οικονομία και την τροφοδοσία των πόλεων με απαραίτητα αγροτικά προϊόντα. Είναι χαρακτηριστικό ότι στην Τρίπολη σάπιζαν τα δημητριακά, ενώ στο Ναύπλιο γινόταν εισαγωγή των ίδιων προϊόντων. Επιπλέον, στη Λιβαδιά το 1857 το σιτάρι χαριζόταν, ενώ στην Αθήνα το αγόραζαν σε υψηλή τιμή. Το 1880 τα τούβλα που κατασκευάζονταν στο Μαραθώνα είχαν κόστος 16 δραχμές η χιλιάδα και η μεταφορά τους στην Αθήνα, επειδή διαρκούσε 8 ώρες, ανέβασε την τιμή τους σε 60 δραχμές.

Ακόμη και προς τα τέλη του 19^{ου} αιώνα (1887) το λιανικό εμπόριο στα είδη διατροφής είχε μεγάλες διακυμάνσεις στη χώρα. Επομένως, ήταν αναγκαίος όρος για την ανάπτυξη του εσωτερικού εμπορίου, της γεωργίας και της βιοτεχνίας, η κατασκευή οδικού δικτύου. Ο Τρικούπης αντιλήφθηκε αυτή την αναγκαιότητα και επιτάχυνε την κατασκευή του σημειώνοντας την μεγαλύτερη επιτυχία στον τομέα των υποδομών. Σύμφωνα με το κείμενο Γ στα τέλη του 19^{ου} αιώνα οι ελληνικοί δρόμοι συνδέουν τις ελληνικές πόλεις μεταξύ τους και αποτελούν πλέον «αγωγούς επικοινωνίας». Η κατασκευή οδικού δικτύου όπως προαναφέρθηκε είχε συνδυαστεί με την οικονομική ανάπτυξη της χώρας και το γενικότερο εκσυγχρονισμό της. Ο Τρικούπης, ως εκσυγχρονιστής πολιτικός επεδίωξε με το πρόγραμμά του να υλοποιήσει το όραμά του για ένα σύγχρονο και αναπτυγμένο κράτος με τις κατάλληλες υποδομές, φέρνοντας χειροπιαστά αποτελέσματα στην κατασκευή οδικού δικτύου κατά τις δεκαετίες 1870-1880.

γ. «Στους ανασταλτικούς παράγοντες... χώρας» σχ. βιβλ. σελ.32. Το κείμενο Γ προσθέτει άλλο ένα ανασταλτικό παράγοντα, δηλαδή τον πολύ αργό ρυθμό με τον οποίο άλλαζε η δομή την ελληνικής κοινωνίας.



ΟΡΟΣΗΜΟ