

(Ενδεικτικές Απαντήσεις)

ΟΜΑΔΑ ΠΡΩΤΗ

ΘΕΜΑ Α.1.

α. «Φεντερασιόν» Σχ. βιβλίο, σελ. 46: «Η ενσωμάτωση της Θεσσαλονίκης μετά το τέλος των Βαλκανικών πολέμων (1913) ... εργατικής ιδεολογίας στη χώρα».

β. Ορεινοί Σχ. βιβλίο, σελ. 77: Μία από τις δύο μεγάλες πολιτικές παρατάξεις που μετείχαν στην Εθνοσυνέλευση του 1862-1864. «Οι ορεινοί απαρτίστηκαν ...των πλοιοκτητών».

γ. ΕΑΠ Σχ. βιβλίο, σελ. 153 και 156: «Η ελληνική κυβέρνηση ... και οριστική στέγαση» και «Η ΕΑΠ λειτούργησε ... απέναντι στους πρόσφυγες».

ΘΕΜΑ Α.2.

α. Σωστό (Σχ. βιβλίο, σελ. 42)

β. Λάθος (Σχ. βιβλίο, σελ. 52)

γ. Σωστό (Σχ. βιβλίο, σελ. 73-74)

δ. Σωστό (Σχ. βιβλίο, σελ. 148)

ε. Λάθος (Σχ. βιβλίο, σελ. 213)

ΘΕΜΑ Β.1.

α. Σχ. βιβλίο, σελ. 96-97 : «Οι Φιλελεύθεροι προκήρυξαν εκλογές ...εξ ολοκλήρου το σύνταγμα»

β. Σχ. βιβλίο, σελ. 144: «Το Νοέμβριο του ίδιου χρόνου ...απέναντι στην Ελλάδα».

Σχ. βιβλίο, σελ. 50: «Οι Σύμμαχοι, σε αντίποινα ... χωρίς αντίκρουσμα».

ΘΕΜΑ Β.2.

Σχ. βιβλίο, σελ. 169: «Οι πρόσφυγες είχαν ζήσει ... της σημερινής ελληνικής ταυτότητας».

ΟΜΑΔΑ ΔΕΥΤΕΡΗ

ΘΕΜΑ Γ.1.

Σχ. βιβλίο, σελ. 208 : «Το θετικό και αισιόδοξο κλίμα ... εσωτερική κρίση».

Σύμφωνα με το **Κείμενο Α** ο Ελευθέριος Βενιζέλος χαρακτήριζε αβέβαιη την πολιτική αυτονομία στην Κρήτη μέχρι τη λήξη της περιόδου της Ύπατης Αρμοστείας. Η άποψη του αυτή θεμελιωνόταν στο γεγονός ότι τον πολιτικό έλεγχο είχαν οι 4 Προστάτιδες Δυνάμεις παρόλο που το πρώτο Σύνταγμα της Κρητικής Πολιτείας όριζε σαφώς την αυτονομία του νησιού.

Σχ. βιβλίο, σελ. 208: « Το Σύνταγμα της Κρητικής Πολιτείας ήταν υπερβολικό ... σε δεσποτική συμπεριφορά».

Ο συγκεντρωτικός χαρακτήρας του Πρίγκιπα επιβεβαιώνεται και από τις πληροφορίες που μας δίνονται από το **Κείμενο Β** όπου παρατίθεται η άποψη του Γενικού Πρόξενου της Αγγλίας Εσμέ Χάουαρντ. Σύμφωνα με αυτή, ο Ύπατος Αρμοστής δεν τασσόταν υπέρ της κοινοβουλευτικής νομιμότητας, αλλά υιοθετούσε τη λογική του αυταρχισμού και της επιβολής των θέσεών του, παρακάμπτοντας τις προθέσεις των Προστάτιδων Δυνάμεων κατά την παραχώρηση Συντάγματος στο νησί.

Σχ. βιβλίο, σελ. 208-209: «Επιπλέον η ασάφεια στον ακριβή καθορισμό ... υπομνήματα προς τις Μεγάλες Δυνάμεις».

Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει το **Κείμενο Γ** ο Πρίγκιπας απέφευγε συστηματικά να γνωστοποιήσει στα μέλη της κρητικής κυβέρνησης τις διπλωματικές του ενέργειες αναφορικά με το ζήτημα της ένωσης της Κρήτης με την Ελλάδα. Η στάση του αυτή, σύμφωνα με το **Κείμενο Γ**, δημιούργησε επιφυλακτικότητα και ανησυχία στον Ελευθέριο Βενιζέλο για την πορεία του Κρητικού ζητήματος.

**Σχ. βιβλίο, σελ. 209: «Ο Βενιζέλος, βλέποντας τα πράγματα ... βαρύ διχασμού».**

#### **ΘΕΜΑ Δ.1.**

**α) Σχ. βιβλίο, σελ. 31-32: «Το 1830, οι υποδομές του ελληνικού κράτους ήταν ... στην κατασκευή των δρόμων)».**

Σύμφωνα με το **Κείμενο Β**, η απουσία συγκοινωνιών στην Ελλάδα κατά τον 19ο αιώνα παρεμπόδιζε την εμπορική δραστηριότητα στη χώρα. Αναλυτικότερα, στο **Κείμενο Β** επισημαίνονται οι αντικειμενικές δυσκολίες στη μεταφορά προϊόντων διατροφής, όπως ήταν τα δημητριακά και το σιτάρι, καθώς και στη μεταφορά οικοδομικών υλικών, όπως ήταν τα τούβλα. Οι δυσχέρειες αυτές αύξαναν την τελική τιμή πώλησης των παραγόμενων προϊόντων στην πρωτεύουσα. Τα στατιστικά στοιχεία που μας δίνονται στο **Κείμενο Α** επιβεβαιώνουν την απουσία οδικού δικτύου από το 1830 έως το 1872, αφού χαρακτηριστικά αμέσως μετά την Ανεξαρτησία της η Ελλάδα διέθετε μόλις 13 χιλιόμετρα οδικού δικτύου τα οποία ανήλθαν μόλις σε 502 το 1872.

**β) Σχ. βιβλίο, σελ. 32: «Η πύκνωση του οδικού δικτύου ... κατασκευή οδικού δικτύου».**

**Σχ. βιβλίο, σελ. 80: Το τρικουπικό κόμμα ήδη από το 1875 παρουσίασε ένα συστηματικό πρόγραμμα εκσυγχρονισμού της χώρας, αρκετά κοντά στις αντιλήψεις του Κουμουνδούρου, το οποίο προέβλεπε μεταξύ άλλων:**

- Την ανάπτυξη της οικονομίας και κυρίως την ενίσχυση της γεωργίας
- Τη βελτίωση της άμυνας και της υποδομής, κατά κύριο λόγο του συγκοινωνιακού δικτύου της χώρας.

Στο πλαίσιο του προγράμματος αυτού, σύμφωνα με το **Κείμενο Γ**, κύριο μέλημα ήταν η τόνωση του εσωτερικού εμπορίου με την ενίσχυση του οδικού άξονα, ώστε να επιτευχθεί αφενός η οικονομική ανάπτυξη και αφετέρου να επιταχυνθεί η αλλαγή του κοινωνικού τοπίου στη χώρα.

Παράλληλα στο **Κείμενο Γ** επισημαίνεται ότι οι θετικές αλλαγές που υπήρξαν στην ελληνική οικονομία στις δεκαετίες του 1870 και του 1880 ήταν απόρροια της εκσυγχρονιστικής τρικουπικής πολιτικής στον τομέα των συγκοινωνιών.

Η ραγδαία αύξηση του οδικού δικτύου επιβεβαιώνεται και από τα στοιχεία που μας παρέχει το **Κείμενο Α** για την περίοδο από το 1882 - 1912, όπου τα 1.122 χιλιόμετρα οδικού δικτύου το 1882 η Ελλάδα έφτασαν τα 4. 637 χιλιόμετρα το 1912.

**γ) Σχ. βιβλίο, σελ. 32: «Στους ανασταλτικούς παράγοντες ... μεγάλο τμήμα της χώρας»**