# Απαντήσεις Ιστορίας Προσανατολισμού Ημερησίων ΓΕΛ 2019

**ΟΜΑΔΑ ΠΡΩΤΗ**

**A1.**α. Φεντερασιόν , σελ. 46, "η ενσωμάτωση της Θεσσαλονίκης .... στη χώρα."

**Β.** Ορεινοί, σελ. 77, "Οι ορεινοί απαρτίστηκαν ... πλοιοκτητών", καλό ήταν να γίνουν σχόλια για την πολιτική των Πεδινών.

**Γ.** ΕΑΠ , σελ. "Με πρωτοβουλία της ΚΤΕ ... αντιλήψεως" , σελ. 156, "η ΕΑΠ λειτούργησε ... πρόσφυγες."

Α2. 1Σ , 2 Σ, 3Σ, 4 Σ, 5Λ.

**Β 1.** Α) Πολιτικές εξελίξεις στην Ελλάδα μετά τη βενιζελική ήττα , σελ. 96 - 97, "Οι φιλελεύθεροι προκήρυξαν εκλογές ... το σύνταγμα" β) σελ. 144, "το Νοέμβριο του ίδιου χρόνου.... Τουρκίας" Από οικονομική άποψη , σελ. Οι συνέπειες του ιδιόμορφου δανεισμού που πρόσφεραν οι σύμμαχοι στο ελληνικό κράτος φάνηκαν αργότερα. Σελ. 50, "Το Νοέμβριο του 1920 .... δαπανηρό πόλεμο".

**Β2.** Σελ. 169, κεφάλαιο δ. Πολιτισμός.

**ΟΜΑΔΑ ΔΕΥΤΕΡΗ**

Γ1. Τα πρώτα νέφη, σελ. 208 - 209, "Το θετικό ... αξιωματικούς". Αυτή τη σύγκρουση αντιλήψεων αποτυπώνουν τα κείμενα Α και Β. Στο πρώτο ο ίδιος ο Βενιζέλος εκφράζει τη δυσφορία του για την απόλυτη επιβολή των Μεγάλων Δυνάμεων. Το κείμενο, που αποτελεί πρωτογενή, άμεση ιστορική πηγή, το γράφει τη χρονιά της απόλυσής του από τη θέση του Υπουργού Δικαιοσύνης, 1901. Σε αυτό καταγγέλλει ότι η Κρητική Πολιτεία μόνον κατ’ όνομα ήταν «αυτόνομη», αφού το ΣΥΝΤΗΡΗΤΙΚΌ σύνταγμά της επέτρεψε την αυταρχική αρμοστεία του Υπάτου, καθιστώντας ανεφάρμοστο το εξαγγελθέν καθεστώς. Μάλιστα τονίζει ότι με αυτά τα δεδομένα πραγματική αυτονομία θα υλοποιηθεί μόνο με το τέλος του αρμοστειακού καθεστώτος.

Στο β κείμενο η ιστορικός Λιλή Μακράκη παραθέτει την άποψη του Πρίγκιπα Γεωργίου για τον τρόπο διοίκησης του νησιού. Πράγματι σύμφωνα με τον Άγγλο πρόξενο στα Χανιά Εσμέ Χάουαρντ, ο Ύπατος Αρμοστής είχε εκφράσει την απέχθειά του για τον κοινοβουλευτισμό και την πεποίθησή του ότι σωστά διοικείται μία πολιτεία, αν ακολουθεί την πρακτική ενός πολεμικού πλοίου. Η θητεία του στο Ναυτικό τον έκανε να θεωρεί ότι απαιτείται αυστηρή πειθαρχία, έτσι ώστε το πολεμικό πλοίο ειδικά να κατευθύνεται, όπως ορίζει ο εκάστοτε καπετάνιος. Στην αλληγορία του θεωρούσε τον ίδιο απόλυτο εξουσιαστή της Κρήτης. Έτσι, δήλωνε την άποψή του για το σύνταγμα, που ποτέ δεν σεβάστηκε πραγματικά.

"Η διάσταση ... τόπου μου", σελ. 209. Τα σχόλια του ίδιου του Βενιζέλου, που παραθέτει το σχολικό εγχειρίδιο επιβεβαιώνουν τις απόψεις της Λιλής Μακράκη, όπως εκφράζονται στο κείμενο Γ. Ο Βενιζέλος επιθυμούσε να γνωρίζει ως πολιτικός της Κρήτης, αλλά και ως Υπουργός της Κρητικής Κυβέρνησης το περιεχόμενο των διαπραγματεύσεων που έκανε ο Γεώργιος. Ο τελευταίος όμως αρνούνταν να δώσει εξηγήσεις και σχετική πληροφόρηση. Αυτό ενέτεινε την μεταξύ τους αντίθεση και την αμοιβαία αρνητική διάθεση οδηγώντας στη μοιραία ρήξη. Σελ. 208, "Κακοί σύμβουλοι .... κλίμα διχασμού. Η κρίση κορυφώθηκε ... υπουργού.", η πρώτη περίοδος από το κεφ. 4α χρήσιμη για επίλογος.

Δ1. α) Η κατάσταση των υποδομών του ελληνικού κράτους κατά την περίοδο 1830 – 1870 , σελ. 31 – 32 , κεφ. 7, «Το 1830 οι υποδομές … δρόμων». Αυτή η κατάσταση διαφαίνεται και από τον πίνακα του Γιώργου Δερτιλή, δημοσιευμένο στην Ιστορία του Ελληνικού Έθνους. Στα 22 πρώτα χρόνια της ελληνικής ανεξαρτησίας κατασκευάστηκαν μόλις 151 km οδικού δικτύου, ενώ στην επόμενη δεκαετία προστέθηκαν λιγότερα από 100. Έτσι το 1867, η Ελλάδα διέθετε οδικό δίκτυο μόλις 398 km, γιατί την εποχή αυτή δεν συνδέθηκε η κατασκευή δρόμων με την αναγκαία ανάπτυξη της οικονομίας. , όπως επιβεβαιώνει το κείμενο Γ της Μαρίας Συναρέλλη. Αυτό επίσης επιβεβαιώνεται από το κείμενο Β, όπου αναφέρεται ότι η διακίνηση των αγροτικών προϊόντων μέσα στην ίδια την Πελοπόννησο δεν ήταν εφικτή (Τρίπολη – Ναύπλιο), από τη Λειβαδιά δεν έφθαναν τα σιτηρά στην Αθήνα. Η έλλειψη χερσαίου δικτύου όχι μόνο έθετε σε κίνδυνο την ποιότητά των προϊόντων και την παραγωγή συνολικά των αγροτών, αλλά επιβάρυνε δραματικά και το τιμολόγιο. Έτσι το κόστος όχι μόνο των αγροτικών προϊόντων , αλλά και των βιοτεχνικών απογειωνόταν. Χαρακτηριστικά γίνεται λόγος για τα τούβλα , που παράγονταν στο Μαραθώνα, των οποίων η τιμή υπερτετραπλασιαζόταν μέχρι να φθάσουν στην Αθήνα. Προϊόντα και παραγωγικές δυνάμεις απαιτούσαν κατασκευή σοβαρού χερσαίου δικτύου.

β) Πράγματι τα πράγματα άλλαξαν μετά τη δεκαετία του 1870. σελ. 80, «Το τρικουπικό κόμμα … χώρας». Συνολικά, σελ. 81, «Ο Τρικούπης θεωρούσε το κράτος … κόστος» Στο πλαίσιο αυτού του προγράμματος ο Χαρίλαος Τρικούπης έδωσε μεγάλη βαρύτητα στην αναπτυξιακή πολιτική , θεωρώντας προτεραιότητα της οικονομικής ανάπτυξης την κατασκευή μέσων συγκοινωνίας. Επειδή, όπως επισημαίνεται στο απόσπασμα από την Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, για να αναπτυχθεί το εμπόριο, έπρεπε να διαμορφωθεί αξιόπιστο εσωτερικό δίκτυο, ο Τρικούπης έκανε ό τι μπορούσε για την υλοποίηση ενός τέτοιου έργου που συνδεόταν με το συνολικό αναπτυξιακό του πρόγραμμα. και το στόχο της οικονομικής ανάπτυξης.

σελ. 32, «Η πύκνωση του οδικού δικτύου … οδικού δικτύου»

Η αλλαγή των δεδομένων διαφαίνεται και στον πίνακα , καθώς επιβεβαιώνεται σε μία δεκαετία 1872 – 1882 ο διπλασιασμός του οδικού δικτύου, ενώ στην επόμενη δεκαετία παρατηρείται υπερδιπλασιασμός, 1892 η χώρα διαθέτει 3.289, ενώ στην επόμενη εικοσαετία, αρχές του 20ού αιώνα το οδικό δίκτυο είχε ακόμη περισσότερο επεκταθεί και κάλυπτε συνολικά 4.637

Έτσι είναι εμφανές ότι από τις αρχές του 20ού αιώνα η οδοποιία μπαίνει στους κύριους στόχους των δημοσίων έργων, ως μηχανισμός επικοινωνίας, αλλά και οικονομικής ανάπτυξης. Αυτό δεν σημαίνει ότι κατάφερε να επηρεάσει την επιτάχυνση των κοινωνικών μετασχηματισμών, που δεν εξαρτιόταν άλλωστε από τις υλικοτεχνικές υποδομές της χώρας, όπως επισημαίνεται στο κείμενο Γ.

γ) σελ. 32, «Στους ανασταλτικούς παράγοντες …. χώρας»

Επιμέλεια απαντήσεων**: Στέλλα Αλιγιζάκη, Αλεξάνδρα Μαρινάκη**