

ΙΣΤΟΡΙΑ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΥ ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ▪ Γ' ΛΥΚΕΙΟΥ

ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΑ ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ ▪ ΠΑΛΙΑ ΤΜΗΜΑΤΑ

ΟΝΟΜΑ: _____
ΗΜ/ΝΙΑ: _____ / 9 / 2024 ΤΜΗΜΑ: _____

Βαθμός %
☺

Α' Ομάδα

A.1. Να γράψετε τη λέξη **Σωστό** ή **Λάθος** δίπλα από το γράμμα που αντιστοιχεί στην κάθε πρόταση, ανάλογα με το περιεχόμενό της. (___/10 μονάδες)

- α)** Κατά τον πρώτο αιώνα της ανεξαρτησίας της Ελλάδας περισσότερο από τα 2/3 (σε αξία) του συνόλου των εξαγωγών ήταν γεωργικά προϊόντα.
- β)** Το πιστωτικό σύστημα της χώρας, κατά τα πρώτα χρόνια της ανεξαρτησίας, ήταν συνδεδεμένο με το εμπόριο αγροτικών προϊόντων και ιδιαίτερα με τις εξαγωγές ελαιόλαδου.
- γ)** Προοδευτικά οι εργασίες της Εθνικής Τράπεζας εξαπλώθηκαν στις κύριες επαρχιακές πόλεις (Ερμούπολη 1845, Πάτρα 1846).
- δ)** Εκτός από το οδικό δίκτυο, το μεγαλύτερο τεχνικό έργο που κατασκευάστηκε το τελευταίο τέταρτο του 19ου αιώνα ήταν η διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου.
- ε)** Η πιο γνωστή περιοχή μεταλλευτικής δραστηριότητας στην Ελλάδα του 19^{ου} αιώνα ήταν το Λαύριο.

A.2. Να καταγράψετε: (___/15 μονάδες)

- α)** το περιεχόμενο του όρου «**Ισοζύγιο πληρωμών**»
- β)** το περιεχόμενο του όρου «**Εθνικές γαίες**»
- γ)** τις **περιοχές μετανάστευσης** του αγροτικού πληθυσμού **έξω από την Ελλάδα** κατά τη διάρκεια του 19^{ου} αιώνα και των αρχών του 20^{ου}

B.1. Να παρουσιάσετε τους **λόγους**: (___/13 μονάδες)

- α)** για τους οποίους η Ελλάδα πολλές δεκαετίες μετά την ανεξαρτησία της εξακολουθούσε να **μοιάζει** περισσότερο με την **Ανατολή** παρά με τη **Δύση**. (7 μονάδες)
- β)** **καθυστέρησης** της ελληνικής **βιομηχανίας** κατά τα τέλη του 19^{ου} αιώνα και τις αρχές του 20^{ου}. (6 μονάδες)

B.2. Να αναφερθείτε στους **τρόπους αξιοποίησης** των εθνικών δανείων που συνήφθησαν από τις ελληνικές κυβερνήσεις κατά την περίοδο **1860-1893**. (___/12 μονάδες)

Β' Ομάδα

Γ.1. Αντλώντας στοιχεία από το παρακάτω κείμενο και τον πίνακα και αξιοποιώντας τις ιστορικές σας γνώσεις να καταγράψετε:

- α)** την κατάσταση του **οδικού δικτύου** στην Ελλάδα ως τη δεκαετία 1870 και τους **λόγους** της κατάστασης αυτής. (Μονάδες 10)
- β)** τις προσπάθειες **πύκνωσης** του οδικού δικτύου στα τέλη του 19ου αιώνα, τους **ανασταλτικούς παράγοντες** και τα **αποτελέσματα** αυτής. (Μονάδες 15)

(___/25 μονάδες)

ΚΕΙΜΕΝΟ

Οι σιδηρόδρομοι, όμως, δεν έφθαναν παντού, οπότε έπρεπε παράλληλα να κατασκευασθούν δρόμοι που θα ένωναν το εσωτερικό της χώρας με τους σιδηροδρομικούς σταθμούς. Όταν ανέλαβε την εξουσία ο Τρικούπης, το οδικό δίκτυο ήταν ελλιπέστατο. Σε όλη την Ελλάδα, εκτός της Επτανήσου, είχαν κατασκευαστεί μόλις 1.100 χιλιόμετρα αμαξιτών οδών, που εξυπηρετούσαν βέβαια λίγα μόνο μέρη. Στις ορεινές περιοχές δεν υπήρχαν ούτε επαρχιακοί ούτε δημοτικοί δρόμοι, ενώ οι χείμαρροι και οι μικροί ποταμοί παρέμεναν αγεφύρωτοι, καθιστώντας προβληματική κάθε μετακίνηση. Τον χειμώνα ορισμένα ορεινά περάσματα ήταν τόσο δύσβατα, που δυσκολεύονταν να περάσουν όχι μόνο άμαξες αλλά και τα ίδια τα ζώα. Οι αγωγιάτες* αναγκάζονταν να στρώνουν τις κάπες τους στο έδαφος, για να διευκολύνουν τη διέλευση των αλόγων και των ημιόνων**, που κινδύνευαν αλλιώς να τραυματισθούν. Η μεταφορά ανθρώπων και εμπορευμάτων, όπου δε γινόταν δια θαλάσσης, γινόταν κυρίως με ζώα, καθώς ήταν τα μόνα που μπορούσαν να κινηθούν σε μονοπάτια και δύσβατες περιοχές.

Επί Τρικούπη σχεδιάσθηκαν και κατασκευάσθηκαν νέοι δρόμοι, ενώ επιταχύνθηκε η κατασκευή των έργων που είχαν ήδη δημοπρατηθεί από την προηγούμενη κυβέρνηση. Έτσι, μέσα σε οκτώ χρόνια, από το 1882 μέχρι το 1890, κατασκευάσθηκαν 2.500 χιλιόμετρα εθνικών, επαρχιακών και δημοτικών οδών. Για τη μελέτη και την κατασκευή τους εργάσθηκε η γαλλική αποστολή μηχανικών, η οποία κλήθηκε το 1883. Είναι προφανές ότι η συγκοινωνία διευκολύνθηκε σημαντικά, καθώς πλέον μπορούσαν να χρησιμοποιούνται άμαξες σε μεγάλη έκταση. Ακόμη και έτσι, όμως, και τότε οι συνθήκες δεν είχαν καμία σχέση με τις σημερινές. Στις μεγάλες ανηφόρες ή κατηφόρες, οι επιβάτες συχνά αναγκάζονταν να κατεβαίνουν από την άμαξα και να προχωρούν ένα διάστημα πεζοί, καθώς τα άλογα που την έσερναν δυσκολεύονταν να προχωρήσουν! Οι αποστάσεις για πολλά χρόνια υπολογίζονταν σε ώρες πορείας και όχι σε χιλιόμετρα. Παρά δε την κατασκευή σημαντικού μέρους του τρικουπικού οδικού δικτύου ο απαιτούμενος χρόνος μετακίνησης παρέμενε πολύ μεγάλος. Από την Αθήνα μέχρι τον Μαραθώνα χρειαζόταν κανείς στην καλύτερη περίπτωση 4 ώρες και 15 λεπτά και στη χειρότερη 7 ώρες. Η Άρτα απείχε από την Αθήνα 81 ώρες, η Καλαμάτα 51 και η Χαλκίδα 20, ενώ ο Τρικούπης χρειαζόταν 54 ώρες για να πάει στο Μεσολόγγι. (...) Η ανάπτυξη των συγκοινωνιών είχε άμεσο ευεργετικό αντίκτυπο στο εμπόριο, αλλά και στην ασφάλεια των μετακινήσεων, καθώς εμπόδιζε την εξάπλωση της ληστείας, που μέχρι τότε μάστιζε τη Στερεά Ελλάδα και, κυρίως, τη Θεσσαλία και την Ήπειρο. Αποτέλεσε συγχρόνως και έναυσμα για τη σταδιακή ανάπτυξη του τουρισμού.

Λύντια Τρίχα, Ο Χαρίλαος πίσω από τον Τρικούπη, Καθημερινές Εκδόσεις Α.Ε., 2014, σελ. 113-114

* αγωγιάτης: ο επαγγελματίας που μεταφέρει ανθρώπους ή φορτία με μεταφορικό μέσο και πληρώνεται γι' αυτό

** ημίονος: μουλάρι

ΠΙΝΑΚΑΣ

Κατασκευή εθνικών, επαρχιακών και δημοτικών οδών 1833-1890		
(σε χιλιόμετρα)		
	1833-1882	1882-1890
Εθνικές	1.100,5	2.022
Επαρχιακές	143	277
Δημοτικές	116,5	204
Σύνολο	1.360	2.503

Λύντια Τρίχα, Ο Χαρίλαος Τρικούπης και τα δημόσια έργα, Αθήνα 2006, σελ 60

Δ.1. Με βάση τα παραθέματα και τις ιστορικές σας γνώσεις ν' αναφερθείτε στην **ολοκλήρωση** του σιδηροδρομικού δικτύου στην Ελλάδα κατά το **τελευταίο τέταρτο του 19ου** αιώνα, στους **λόγους** για τους οποίους **δεν έγιναν** περαιτέρω επενδύσεις στον τομέα αυτόν και στα **πλεονεκτήματα** και τα **μειονεκτήματα** που είχε τελικά η κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου στη χώρα μας.

(/25 μονάδες)

Κείμενο Α'

Χρειάστηκαν 27 χρόνια για την κατασκευή περίπου 1.600 χιλιομέτρων, μέχρι το 1909, ενώ ματαιώθηκε οριστικά η κατασκευή 270 χλμ που είχε σχεδιάσει ο Τρικούπης για τη δύσκολη πελοποννησιακή ενδοχώρα. Η επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού αποδείχθηκε πολύ μεγαλύτερη, ενώ η χαμηλή επιβατική και εμπορευματική κίνηση των πρώτων γραμμών έκανε εξαιρετικά επισφαλή την αποδοτικότητα των σιδηροδρομικών επενδύσεων. Στην Ελλάδα, στην αυγή του 20ου αιώνα, η οικονομία της αγοράς περιορίζεται ακόμη ανάμεσα στα διασκορπισμένα χωριά και την κοντινότερη «χώρα», γνώριμο χαρακτηριστικό της παραδοσιακής κοινωνίας. Και το σύστημα αυτό εκτίθεται τώρα πια στον ανταγωνισμό. Οι αναπτυξιακές επιπτώσεις του τρικουπικού εκσυγχρονισμού περιορίστηκαν από τις δυνάμεις αδράνειας και τους αργόσυρτους ρυθμούς κίνησης και αλλαγής της ελληνικής οικονομίας και κοινωνίας.

Παπαγιαννάκης Λ., περιοδικό «Ιστορικά», τεύχος 280, Απρίλιος 2005, σελ. 9-10

Κείμενο Β'

Ακόμα και στον τομέα των μεταφορών η εισφορά του σιδηροδρόμου στην ανάπτυξη της χώρας δεν ήταν αποφασιστική, όχι μόνο γιατί το δίκτυο δεν είχε παντού το ίδιο πλάτος, αλλά και γιατί είχε κατασκευαστεί ώστε να εξυπηρετεί κυρίως παράλιες περιοχές. (...)

Οι σιδηροδρομικές εκμεταλλεύσεις είχαν πάντα έλλειμμα, όχι μόνο γιατί οι σιδηρόδρομοι είναι συνήθως παθητικοί σε όλον τον κόσμο, αλλά κυρίως γιατί υπήρχαν οι ειδικές ελληνικές συνθήκες που αναφέρθηκαν. Οι κυβερνήσεις του 20^{ου} αιώνα δε συνέχισαν την προσπάθεια ανάπτυξης του δικτύου, ακριβώς επειδή έδειξε ότι δεν ήταν ούτε κοινωνικά επικερδές μεταφορικό μέσο, ούτε κίνητρο για την εγχώρια βιομηχανία. Έτσι, η ηρωική εποχή των ελληνικών σιδηροδρόμων στα 1880, η υποτιθέμενη ένδειξη του καπιταλιστικού μετασχηματισμού της χώρας, απλώς συντέλεσε σε μια βαρύτερη αύξηση της ξένης οικονομικής κυριαρχίας με μέσο το δημόσιο χρέος και, τέλος, στην πτώχευση του 1893.

Γ. Δερτιλής, Κοινωνικός μετασχηματισμός και στρατιωτική επέμβαση. 1880-1909, Αθήνα 1977, σελ 97. 99

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
-