

**ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΕΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ**  
**ΛΥΣΕΙΣ ΣΤΑ ΘΕΜΑΤΑ ΤΗΣ ΙΣΤΟΡΙΑΣ**  
**12/06/2019**

**Θέμα Α1.**

α. σελ. 46 προλογικά: «Το εργατικό κίνημα στην Ελλάδα δεν είχε αναπτυχθεί για διάφορους λόγους», ΚΑΙ «Η κατάσταση αυτή κράτησε ως το τέλος (1913) των Βαλκανικών πολέμων (1912-1913) ... ιδεολογίας στη χώρα»

β. σελ. 77 «Μέσα στην Εθνοσυνέλευση (1862-1864) ... των ορεινών, όπως ονομάστηκαν», «Οι ορεινοί απαρτίστηκαν ... εμπόρων και των πλοιοκτητών».

γ. σελ. 153 «Η ελληνική κυβέρνηση, μπροστά ... οριστική στέγαση», ΚΑΙ σελ 156 « Η ΕΑΠ λειτούργησε ... απέναντι στους πρόσφυγες».

**ΠΡΟΑΙΡΕΤΙΚΑ** σελ. 163 «Καθοριστικό ρόλο στο έργο της αποκατάστασης των προσφύγων έπαιξε η λειτουργία της ΕΑΠ. Το γεγονός ότι ... αποτελεσματικότερη».

**Θέμα Α2.**

α. Σ (σελ. 42)

β. Λ (σελ. 52)

γ. Σ (σελ. 74)

δ. Σ (σελ. 148)

ε. Λ (σελ. 213)

**Θέμα Β1.**

α. Σελ. 96-97 «Οι Φιλελεύθεροι προκήρυξαν εκλογές ... εξ ολοκλήρου το σύνταγμα».

β. Σελ. 50 «Τον Νοέμβριο του 1920 ... χωρίς αντίκρυσμα» ΚΑΙ σελ. 144 «»Τον Νοέμβριο του ίδιου χρόνου (1920) ... απέναντι στην Ελλάδα»,

**Θέμα Β2.**

**ΠΡΟΑΙΡΕΤΙΚΑ** σελ. 166 «Η Μικρασιατική καταστροφή επηρέασε ... του νεοελληνικού έθνους».

Σελ. 169 « ΟΛΟ ΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ δ. Πολιτισμός»

**Θέμα Γ1. Να εφαρμοστεί η μέθοδος της σύνθεσης και να αξιοποιηθούν τα στοιχεία του παραθέματος**

**Κείμενο Α**

σελ. 208-209 όλο το 3

« Το θετικό και αισιόδοξο... κλίμα Διχασμού»

Επιλογικά, σελ. 209 « Η κρίση κορυφώθηκε... υπουργού»

Στο κείμενο Α ο Βενιζέλος κάνει λόγο για την ιδιαιτερότητα του διεθνούς και εσωτερικού καθεστώτος που είχε διαμορφωθεί στην Κρήτη. Ο ίδιος το 1901 επισημαίνει την κυριαρχία των τεσσάρων δυνάμεων (Αγγλία, Γαλλία, Ρωσία, Ιταλία) που είχαν ήδη επικυρώσει μέσω της θέσπισης Κρητικού Συντάγματος την αυτονομία του νησιού. Ουσιαστικά επρόκειτο για μια κατ' επίφαση αυτονομία, αφού μόνο μετά τη λήξη του αρμοστειακού καθεστώτος επετεύχθη η ουσιαστική αυτονομία. Η παραπάνω τακτική επέτεινε το πολιτικό αδιέξοδο στη νήσο Κρήτη και οδήγησε στη σοβαρή εσωτερική κρίση που ξέσπασε στο νησί μετά τα δύο πρώτα χρόνια λειτουργίας του νέου καθεστώτος της Κρητικής Πολιτείας.

**Κείμενο Β**

Ως φορέας της αγγλικής πολιτικής ο πρόξενος Εσμέ Χάουαρντ προβάλλει την απροθυμία και την αδυναμία του Υπάτου Αρμοστή, Γεωργίου, να διοικήσει επάξια την Κρήτη. Στο κείμενο παρατίθεται αυτούσια η προηγηθείσα συζήτηση Χάουαρντ – Γεωργίου. Εκεί γίνεται λόγος για την απέχθεια του Υπάτου Αρμοστή απέναντι στο συνταγματικό καθεστώς, καθώς θεωρούσε τον κοινοβουλευτισμό άχρηστο και άκαιρο. Ο ίδιος ως ναυτικός επιθυμούσε να διευθετήσει την κατάσταση στη νήσο Κρήτη με αυστηρή πειθαρχία, σαν να κυβερνούσε ένα πολεμικό πλοίο. Αυτά επιβεβαιώνουν τα στοιχεία του σχολικού βιβλίου που αναφέρει ότι το Σύνταγμα της Κρητικής Πολιτείας - όντας υπερβολικά συντηρητικό και- παραχωρώντας υπερεξουσίες στον Αρμοστή Γεώργιο, τον είχαν οδηγήσει σε δεσποτική συμπεριφορά. Ο Γεώργιος είχε αυτές τις σκέψεις και τις προθέσεις, παρόλο που το σύνταγμα της Κρητικής Πολιτείας είχε ήδη συνταχθεί και εγκριθεί απ' τις Προστάτιδες Δυνάμεις στη Ρώμη.

## Κείμενο Γ

Το κείμενο τονίζει μια ακόμα βασική αιτία της σύγκρουσης του Βενιζέλου με τον πρίγκιπα Γεώργιο. Συγκεκριμένα, αναφέρει ότι ο Βενιζέλος ανησυχούσε έντονα για την τύχη της Κρήτης, γιατί αγνοούσε το περιεχόμενο των διαπραγματεύσεων και των διαβημάτων του Πρίγκιπα Γεωργίου. Μάλιστα, ο Γεώργιος δεν θεωρούσε αναγκαίο να πληροφορήσει τους συμβούλους του για τις διαπραγματεύσεις που έκανε αναφορικά με το Κρητικό Ζήτημα και αυτό το γεγονός όξυνε το κλίμα δυσπιστίας και καχυποψίας των σχέσεων του Γεωργίου με τον Βενιζέλο. Μάλιστα, η διάσταση των απόψεων των δύο ανδρών στο πολιτικό ζήτημα της ένωσης της Κρήτης με την Ελλάδα δεν άργησε να λάβει και τη μορφή προσωπικής αντιπαράθεσης.

### Θέμα Δ1. Να εφαρμοστεί η μέθοδος της σύνθεσης και να αξιοποιηθούν τα στοιχεία των παραθεμάτων και του πίνακα.

α. σελ. 31-32 μάθημα 7 « Το 1830... κατασκευή δρόμων.»

#### Κείμενο Α

Από τον πίνακα να αξιοποιηθούν τα δεδομένα των ετών 1830-1872 προς επιβεβαίωση της περιορισμένης ανάπτυξης οδικού δικτύου. Ενδεικτικά, το 1830 υπήρχαν μόλις 13 χιλιόμετρα. Σημειώνεται μία πρόοδος από τα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα (164 χιλιόμετρα) μέχρι το 1872 όπου αγγίζουν τα 502 χιλιόμετρα, στοιχείο όμως που δεν ανταποκρίνεται σε ένα σύγχρονο ευρωπαϊκό κράτος.

#### Κείμενο Β

Στο κείμενο Β γίνονται φανερά τα αποτελέσματα της καχεκτικής ανάπτυξης του οδικού δικτύου. Στον κεντρικό κορμό της χώρας (Λιβαδιά, Τρίπολη) ενώ υπάρχει πλεόνασμα της αγροτικής παραγωγής ωστόσο παραμένει αναξιοποίητο λόγω της δυσκολίας μεταφοράς ακόμα και σε κοντινές περιοχές.

#### Κείμενο Γ

Πράγματι ακόμα και μετά τα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα το οδικό δίκτυο περιοριζόταν στην εξυπηρέτηση τοπικών αναγκών και δεν μπορούσε να συμβάλει στην οικονομική ανάπτυξη. (« Ως τον προχωρημένο...οδούς διείδυσης»)

β. σελ. 32 «Η πύκνωση του...οδικού δικτύου» και σελ. 80 «Το τρικουπικό...προέβλεπε» και « βελτίωση της άμυνας... δικτύου της χώρας»

### **Κείμενο Α**

Είναι εμφανής από τα στοιχεία του πίνακα ο υπερδιπλασιασμός του οδικού δικτύου σε χιλιόμετρα μέσα σε μία δεκαετία (1872 : 502 χιλιόμετρα – 1882 : 1.122 χιλιόμετρα). Οι ρυθμοί αυξάνονται ακόμη περισσότερο το διάστημα της πρωθυπουργίας του Τρικούπη (1882-1892) με επέκταση περίπου 2.000 επιπλέον χιλιομέτρων και φτάνει στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα τα 4.637 χιλιόμετρα.

### **Κείμενο Β**

Επιβεβαιώνεται η πολιτική σκέψη του Τρικούπη ότι με την ανάπτυξη της υποδομής θα επέλθει και ανάπτυξη της οικονομίας. Ο εκσυγχρονισμός του Τρικούπη βασίστηκε στην κατασκευή δημόσιων έργων και των γενικότερων έργων υποδομής. («Μεγάλη προτεραιότητα... ανάπτυξη συγκοινωνίας.»)

Η ανάγκη ανάπτυξης του οδικού δικτύου γίνεται φανερή στο δεύτερο κείμενο στο οποίο καταγράφεται η ανάπτυξη παραγωγής σιτηρών σε διάφορες περιοχές (Τρίπολη, Λιβαδιά) η οποία έμενε ανεκμετάλλευτη την ίδια στιγμή που σε κοντινές περιοχές (Ναύπλιο, Αθήνα) γίνονταν εισαγωγές αντίστοιχων προϊόντων. Παράλληλα επηρέαζε και την τιμή των προϊόντων διατροφής που διαφοροποιούνταν από περιοχή σε περιοχή έως και τα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα.

Ακόμα και στον τομέα των υποδομών το κόστος σε διάφορες περιοχές ανέβαινε λόγω του κόστους μεταφοράς των οικοδομικών υλικών εξαιτίας του περιορισμένου οδικού άξονα. Συνεπώς με βάση το κείμενο Β υπάρχει αμφίδρομη σχέση στην ανάπτυξη του οδικού δικτύου και του εσωτερικού εμπορίου της χώρας. («Το κόστος...παραγωγικών δυνάμεων.»)

### **Κείμενο Γ**

Συμπληρωματικά με τον πίνακα, στο κείμενο αυτό ενισχύεται η προσπάθεια του Τρικούπη για την ανάπτυξη των υποδομών με στόχο τον εκσυγχρονισμό του κράτους από τη δεκαετία του 1870. («Ασφαλώς η πολιτική ...των συγκοινωνιών.»)

Φ ΠΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΜΕΣΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ  
Βέβαια παρ' όλη την προσπάθεια να προωθηθεί η οικονομική ανάπτυξη αυτό αναστέλλονταν από την αργή ανάπτυξη των κοινωνικών δομών του κράτους.

γ. σελ. 32 «στους ανασταλτικούς...χώρας.»

### **Κείμενο Γ**

Επιπλέον παράγοντας που επηρέαζε την προσπάθεια ανάπτυξης των υποδομών και της οικονομίας γενικά ήταν ο μικρός αριθμός εξέλιξης της δομής της ελληνικής κοινωνίας.