

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΕΣ 2019

Με βάση τις ιστορικές σας γνώσεις και αντλώντας στοιχεία από τα κείμενα που σας δίνονται, να απαντήσετε στα ακόλουθα ερωτήματα:

- α. Ποια ήταν η κατάσταση των υποδομών του ελληνικού κράτους κατά την περίοδο 1830-1870; (μονάδες 10) β. Ποιοι παράγοντες και ποιο πολιτικό πρόγραμμα προώθησαν την ανάπτυξη του οδικού δικτύου στα τέλη του 19^{ου}— αρχές 20^{ου} αιώνα; (μονάδες 13)
γ. Ποιοι παράγοντες λειτούργησαν ανασταλτικά την ίδια περίοδο στην υλοποίηση του προγράμματος αυτού; (μονάδες 2) **Μονάδες 25**

ΚΕΙΜΕΝΟ Α

ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ, 1830-1912

Έτος	Χιλιόμετρα δικτύου
1830	13
1852	164
1862	242
1867	398
1872	502
1882	1.122
1892	3.289
1912	4.637

Γ. Δερτιλής, *Ιστορία του Ελληνικού κράτους 1830-1920*, τόμος Β', 3^η έκδοση. Αθήνα: Βιβλιοπωλείον της «Εστίας» 2005, σ. 675.

ΚΕΙΜΕΝΟ Β

Μεγάλη προτεραιότητα του Τρικούπη –και ίσως ο τομέας όπου η πολιτική του στέφθηκε με τη μεγαλύτερη επιτυχία– ήταν τα δημόσια έργα. Στον τομέα αυτό η επιτάχυνση της κατασκευής της τεχνοοικονομικής υποδομής υπήρξε εντυπωσιακή.

Το πρώτο μέλημα του Τρικούπη ήταν η ανάπτυξη της συγκοινωνίας. [...] Το κόστος και οι δυσκολίες της μεταφοράς εμπόδιζαν την ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς. Σε εποχή καλής εσοδείας τα δημητριακά σάπιζαν στην Τρίπολη, ενώ στο Ναύπλιο γίνονταν εισαγωγές. Στη Λιβαδιά το 1857 τα σιτάρια χαρίζονταν, την ώρα που στην Αθήνα η τιμή τους έφθανε τις 6 δραχμές το κιλό. Γύρω στα 1880 τα τούβλα που έφτιαχναν στο Μαραθώνα κόστιζαν 16 δραχμές η χιλιάδα. Για να φθάσουν ως την Αθήνα χρειάζονταν ταξίδι οκτώ ωρών, και η τιμή τους ανέβαινε στις 60 δραχμές. Ακόμα και το 1887 οι διαφορές στη λιανική πώληση των ειδών διατροφής ποίκιλλαν σημαντικά από περιοχή σε περιοχή. [...] Η ανάπτυξη του εσωτερικού οδικού δικτύου ήταν λοιπόν προϋπόθεση της αναπτύξεως τόσο του εμπορίου, όσο και των παραγωγικών δυνάμεων.

ΚΕΙΜΕΝΟ Γ

Ως τον προχωρημένο 19^ο αιώνα, οι ελληνικοί δρόμοι δεν παίζουν παρά μόνο περιορισμένο οικονομικό ρόλο. Αρχικά αντιπροσωπεύουν οδούς διείσδυσης, και μόνον προς το τέλος του 19^{ου} αιώνα ταυτίζονται με αγωγούς επικοινωνίας. Αλλά η υλοποίηση του δικτύου είναι μάλλον

αποτέλεσμα μιας πολιτικής που επιδιώκει να υποκινήσει την οικονομική ανάπτυξη, ενώ η ελληνική κοινωνική δομή μοιάζει να αλλάζει με πολύ αργούς ρυθμούς.

Ασφαλώς η πολιτική της ανάπτυξης των μέσων επικοινωνίας, που προσπαθεί να εφαρμόσει ο Χ. Τρικούπης [...], έδωσε απτά αποτελέσματα στον τομέα της οδοποιίας. Οι δεκαετίες του 1870 και του 1880, όταν εμφανίζονται οι πρώτες απτές ενδείξεις αλλαγών στην ελληνική οικονομία, είναι βέβαιο ότι υποβάλλουν, σε ένα πνεύμα εκσυγχρονιστικό, όπως ήταν το πνεύμα του Τρικούπη, την ιδέα ότι η επικείμενη υλική πρόοδος είναι άμεση συνάρτηση της ανάπτυξης των συγκοινωνιών.

Μαρία Συναρέλλη, *Δρόμοι και λιμάνια στην Ελλάδα 1830-1880*. Αθήνα: Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ 1989, σ. 105.

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»