**Πηγές**

*Με βάση το παρακάτω κείμενο και τις ιστορικές γνώσεις σας αναφερθείτε στα προβλήματα που αντιμετώπισε η κατασκευή του οδικού δικτύου στην Ελλάδα του τέλους του 19ου αιώνα.*

Το κοινοβουλευτικό καθεστώς παρέλαβε λοιπόν μια κληρονομιά πολύ βεβαρυμμένη, ιδίως στον καίριο τομέα της συγκοινωνιακής υποδομής. Με αυτά τα προηγούμενα προτάθηκε το 1873 στη Βουλή το βασικό νομοθέτημα του 19ου αιώνα για τις οδικές συγκοινωνίες. Η φιλοδοξία που εκφράστηκε στην εισηγητική έκθεση ήταν να κατασκευαστούν 3.000 χιλιόμετρα μέσα σε μια δεκαετία. Αλλά η λαμπρή αυτή προοπτική διαψεύστηκε. Αφενός η κατασκευή διάρκεσε είκοσι χρόνια και αφετέρου έγινε με πολλές ποιοτικές θυσίες, που περιόρισαν σοβαρά τη λειτουργικότητα του δικτύου. Η οδική υποδομή της οικονομίας παρέμεινε έτσι υπανάπτυκτη ως το τέλος του αιώνα, παρά την αναμφισβήτητη πρόοδο που οπωσδήποτε συντελέστηκε στο μεταξύ.

Πράγματι, το ολικό μήκος του οδικού δικτύου αυξήθηκε κατά 650 περίπου χιλιόμετρα μεταξύ 1873 και 1882 και στη δεκαετία της μεγάλης προσπάθειας του Τρικούπη, 1883-1892, έγινε ένα άλμα 2.200 χιλιομέτρων. Το δίκτυο ήταν όμως ποιοτικά υπανάπτυκτο, ακόμη και στα τέλη του αιώνα. Γιατί κατασκευάστηκε με κριτήρια ψηφοθηρικά, που σημαίνει κακή τεχνική και δεύτερη ποιότητα, και κατόπιν αφέθηκε στην τύχη του, χωρίς τη συντήρηση που ενώ ήταν απαραίτητη, δεν εντυπωσίαζε τους πολίτες. [...] Άλλωστε, παρά τη μεγάλη ποσοτική πρόοδο, το δίκτυο εξακολουθούσε να είναι εντελώς ανεπαρκές για μια χώρα που είχε επιτακτική ανάγκη να ξεπεράσει τα σοβαρά εμπόδια που έθετε στις επικοινωνίες και στις ανταλλαγές η γεωγραφική της μορφή.

Δερτιλής Γ., Ελληνική Οικονομία και Βιομηχανική επανάσταση, Αθήνα 1984, σελ. 89-90