



ΤΑΞΗ: Γ΄ ΓΕΝΙΚΟΥ ΛΥΚΕΙΟΥ
ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΣ: ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΜΑΘΗΜΑ: ΙΣΤΟΡΙΑ

Ημερομηνία: Παρασκευή 5 Ιανουαρίου 2018
Διάρκεια Εξέτασης: 3 ώρες

ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ

ΟΜΑΔΑ Α

ΘΕΜΑ Α1

- α. Υλικά που είχαν συσσωρευτεί στη διάρκεια των αιώνων εκμετάλλευσης των ορυχείων κατά την αρχαιότητα και που η τεχνολογία της εποχής επέτρεπε την απόσπαση μεταλλεύματος από αυτά τα κατάλοιπα. Η πιο γνωστή περιοχή μεταλλευτικής δραστηριότητας υπήρξε, όπως και στην αρχαιότητα, το Λαύριο. Το 1866 άρχισε εκεί τις εργασίες της μία γαλλο – ιταλική εταιρεία (Σερπιέρι – Ρου) με στόχο την εξαγωγή μεταλλεύματος όχι μόνο από τα υπόγεια κοιτάσματα αλλά και από τις σκωρίες.
- β. Μεγάλη πολυεθνική εργατική οργάνωση της Θεσσαλονίκης με πρωτεργάτες σοσιαλιστές από την ανοιχτή σε νέες ιδέες εβραϊκή κοινότητα της πόλης. Η ενσωμάτωση της Θεσσαλονίκης στην Ελλάδα, μιας πόλης με σημαντικό – για τα μέτρα της περιοχής – βιομηχανικό υπόβαθρο και κοσμοπολίτικο χαρακτήρα, αποτέλεσε σημείο αναφοράς για το εργατικό κίνημα. Η Φεντερασιόν αποτέλεσε σημαντικό δίαυλο για τη διάδοση σοσιαλιστικής και εργατικής ιδεολογίας στη χώρα.
- γ. Ένας από τους μικρότερους πολιτικούς σχηματισμούς κατά την Εθνοσυνέλευση του 1862-1864. Οι Εκλεκτικοί ήταν μια ετερόκλητη παράταξη εξεχόντων πολιτικών, λογίων και αξιωματικών, με μετριοπαθείς θέσεις, η οποία προσπαθούσε να μεσολαβεί μεταξύ των άλλων παρατάξεων και να υποστηρίξει σταθερές κυβερνήσεις.

ΘΕΜΑ Α2

- α. Λάθος
β. Σωστό
γ. Σωστό
δ. Λάθος
ε. Σωστό

**ΘΕΜΑ Β1**

Σχολικό βιβλίο, σελ. 36-37: «Η αλλαγή των ρυθμών ανάπτυξης ... να ολοκληρωθούν»

ΘΕΜΑ Β2

Σχολικό βιβλίο, σελ. 72-73: «Το δικαίωμα της καθολικής ψηφοφορίας ... προοδευτικά-συντηρητικά).

ΟΜΑΔΑ Β**ΘΕΜΑ Γ1****ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ**

α) Πρόλογος: Εντοπίζουμε τη χρονική περίοδο και περιγράφουμε την κατάσταση (πρώτες δεκαετίες ανεξαρτησίας, ανυπαρξία υποδομών, έλλειψη πόρων για δημόσια έργα).

Σχολικό Βιβλίο σελ. 31-32 «Στις χερσαίες συγκοινωνίες...στην κατασκευή δρόμων)

Στοιχεία παραθέματος και πίνακα

- Ύπαρξη μόλις 1100 χλμ εθνικών, 143 επαρχιακών και 116,5 δημοτικών οδών
- Ανυπαρξία δρόμων σε ορεινές περιοχές
- Περιγραφή ορεινών περασμάτων
- Μεταφορές κυρίως με ζώα

β) Σχολικό Βιβλίο σελ. 32 «Η πύκνωση του ... τμήμα της χώρας.»

Στοιχεία παραθέματος και πίνακα

- Κατασκευή 2022 χλμ. εθνικών, 277 επαρχιακών, 204 δημοτικών οδών
- Κατασκευή επί Τρικούπη από γαλλική αποστολή μηχανικών
- Σημαντική διευκόλυνση μετακινήσεων, χρήση πλέον αμαξών σε μεγάλη έκταση
- Παραμένουν δύσκολες οι μετακινήσεις και μεγάλες οι αποστάσεις
- Θετικές συνέπειες σε εμπόριο, ασφάλεια και έναυσμα για ανάπτυξη τουρισμού.



ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΑΠΑΝΤΗΣΗ

α) Το 1830, οι υποδομές του ελληνικού κράτους ήταν ακόμη πρωτόγονες. Γέφυρες, αμαξιτοί δρόμοι, λιμάνια, υδραγωγεία, δημόσια κτίρια, όλα όσα στηρίζουν την οικονομική και διοικητική λειτουργία του κράτους, είτε δεν υπήρχαν καθόλου, είτε βρίσκονταν σε κακή κατάσταση. Επίσης, είναι γνωστό ότι το ελληνικό κράτος ξεκίνησε με ένα βαρύ δημοσιονομικό φορτίο, την εξυπηρέτηση δηλαδή των δανείων που είχαν συναφθεί στο εξωτερικό κατά τη διάρκεια του Αγώνα αλλά και αργότερα, στους δύσκολους καιρούς της κρατικής του συγκρότησης.

Στις χερσαίες συγκοινωνίες αλλά και στα περισσότερα από τα δημόσια έργα που είχε ανάγκη η χώρα, η έλλειψη του ιδιωτικού ενδιαφέροντος ήταν δεδομένη, καθώς οι επενδύσεις στις βασικές αυτές υποδομές δεν ήταν ιδιαίτερα κερδοφόρες. Το κράτος είτε απ' ευθείας, είτε μέσω των δήμων, προσπάθησε να ξεπεράσει τις δυσκολίες αυτές με τις δικές του δυνάμεις. Η δραστηριότητα του ήταν μάλλον υποτονική, τουλάχιστον μέχρι τη δεκαετία του 1870, καθώς τα χρήματα έλειπαν και οι μέθοδοι που υιοθετήθηκαν δεν ήταν δημοφιλείς (για παράδειγμα, οι αγγαρείες των αγροτών στην κατασκευή δρόμων). Σύμφωνα με τα στοιχεία του πίνακα στην Ελλάδα μέχρι το 1883 υπήρχαν μόλις 1100 χιλιόμετρα εθνικών, 143 επαρχιακών και 116,5 χιλιόμετρα δημοτικών οδών, κάτι που πιστοποιεί την υποτονική δραστηριότητα στην κατασκευή οδών. Επίσης, σύμφωνα με το παράθεμα, υπήρχαν ορεινές περιοχές στις οποίες δεν υπήρχαν καθόλου δρόμοι παρά μόνο κάποια περάσματα δυσδιάβατα όπου μόνο ζώα μπορούσαν να περάσουν και αυτά με κίνδυνο να τραυματιστούν. Τέλος, η πραγματικότητα, όπως περιγράφεται στο παράθεμα, επέβαλλε τη μεταφορά ανθρώπων και εμπορευμάτων είτε μέσω θαλάσσης είτε με ζώα, καθώς μόνο αυτά μπορούσαν να διέλθουν από τα υφιστάμενα περάσματα.

β) Η πύκνωση του οδικού δικτύου πέρασε στην πρώτη θέση των εθνικών και τοπικών προτεραιοτήτων προς το τέλος του 19^{ου} αιώνα και τις αρχές του 20^{ου}. Η οικονομική ανάπτυξη, οι πιο γρήγοροι ρυθμοί αστικοποίησης, η δημιουργία των κεντρικών σιδηροδρομικών αξόνων και η ανάπτυξη του εσωτερικού εμπορίου ήταν παράγοντες που προώθησαν την κατασκευή οδικού δικτύου. Σύμφωνα με τα στοιχεία του πίνακα από το 1882 έως το 1890 κατασκευάστηκαν 2022 χιλιόμετρα εθνικών, 277 επαρχιακών και 204 δημοτικών οδών, ενώ το κείμενο μας πληροφορεί ότι σχεδιάστηκαν και κατασκευάστηκαν, όταν πρωθυπουργός στη χώρα ήταν ο Χαρίλαος Τρικούπης, από γαλλική αποστολή μηχανικών που έφτασε στην Ελλάδα το 1883. Στους ανασταλτικούς παράγοντες κατασκευής θα πρέπει να συμπεριλάβουμε το μεγάλο κόστος της κατασκευής δρόμων σε ορεινά εδάφη αλλά και τον «ανταγωνισμό» των θαλάσσιων συγκοινωνιών που κυριαρχούσαν στις μεταφορές κοντά στα παράλια, δηλαδή σε πολύ μεγάλο τμήμα της χώρας. Όμως, σύμφωνα με το παράθεμα, οι συγκοινωνίες διευκολύνθηκαν σημαντικά, καθώς πλέον μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν άμαξες σε μεγάλη έκταση και υπήρξαν θετικές συνέπειες σε



εμπόριο και ασφάλεια (καταπολέμηση ληστείας), ενώ δόθηκε το έναυσμα για την ανάπτυξη του τουρισμού. Βέβαια, ακόμα και μετά την κατασκευή του τρικουπικού οδικού δικτύου υπήρχαν δυσκολίες στις χερσαίες μετακινήσεις ενώ οι αποστάσεις παρέμεναν μεγάλες και συνέχιζαν να υπολογίζονται σε ώρες πορείας και όχι σε χιλιόμετρα (π.χ. Αθήνα - Άρτα 81 ώρες, Αθήνα - Καλαμάτα 51 ώρες κλπ).

ΘΕΜΑ Δ1

ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ

α) Πρόλογος: Γίνεται αναφορά στα δημογραφικά και οικονομικά δεδομένα και στην έκταση της χώρας την περίοδο που μας ενδιαφέρει.

Σχολικό βιβλίο σελ. 11 «Η Ελλάδα δεν ήταν ... ολιγάνθρωπη»... «Οι εικόνες ... τοπίο». **Σχολικό βιβλίο** σελ. 13 «Ο πληθυσμός αυξανόταν ... πλεονάσματα πενιχρά». **Σχολικό βιβλίο** σελ. 14-15 «Οι πόλεις μεγάλωναν ... από τον Ατλαντικό». **Σχολικό βιβλίο** σελ. 48 «Η αγροτική κρίση ... εμβασμάτων των μεταναστών». **Προαιρετικά, σχολικό βιβλίο** σελ. 75 «Οι άνθρωποι σταμάτησαν να ζουν ... αυξήθηκαν».

Στοιχεία από το ΚΕΙΜΕΝΟ Α

- Περιοχές προέλευσης μεταναστών
- Εσωτερική μετανάστευση εγκατάσταση στις πόλεις
- Περιγραφή συνθηκών διαβίωσης και ασχολιών
- Αδυναμία ανάπτυξης ιδεολογίας

Στοιχεία από το ΚΕΙΜΕΝΟ Β

- Διαδικασία δημιουργίας πόλεων
- Αύξηση αστικού πληθυσμού
- Μεταναστευτικό ρεύμα προς το εξωτερικό
- Σταφιδική κρίση και μετανάστευση προς τις ΗΠΑ

Στοιχεία από τον πίνακα

- Αυξημένο το ποσοστό των Ελλήνων μεταναστών προς τις Η.Π.Α. σε σχέση με άλλες βαλκανικές ή μεσογειακές χώρες

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΑΠΑΝΤΗΣΗ

Η Ελλάδα κατά τα πρώτα χρόνια της ανεξαρτησίας της (1830) δεν ήταν μόνο φτωχή, με απαρχαιωμένες παραγωγικές δομές. Ήταν επίσης μικρή στην έκταση και ολιγάνθρωπη. Οι εικόνες που μας έρχονται από εκείνη την εποχή μαρτυρούν την εξάντληση του τόπου και των ανθρώπων. Γύρω από τις πόλεις τα εδάφη ήταν γυμνά,

**ΕΠΑΝΑΛΗΠΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ 2018**
Α΄ ΦΑΣΗ**E_3.Ιλ3Α(α)**

εξαντλημένα από την υπερβόσκηση και την υλοτομία και τα χωράφια έμοιαζαν χέρσα, εξαιτίας της εκτεταμένης αγρανάπαυσης, με την οποία οι αγρότες πάσχιζαν να βελτιώσουν τις αποδόσεις τους. Τα περιφραγμένα περιβόλια πολύ λίγο βελτίωναν την αίσθηση εγκατάλειψης που απέπνεε το τοπίο.

Ο πληθυσμός αυξανόταν με γρήγορους ρυθμούς, χωρίς ποτέ να εξαντλούνται τα περιθώρια δημογραφικής εξέλιξης σε μια τόσο αραιοκατοικημένη χώρα. Οι άνθρωποι σταμάτησαν να ζουν όπως οι πρόγονοί τους. Αυξήθηκε ο αστικός πληθυσμός, ο οποίος βρισκόταν πιο κοντά στα κέντρα λήψης αποφάσεων και είχε μεγαλύτερη δυνατότητα ενημέρωσης για τις εξελίξεις. Η σχετικά γρήγορη διάδοση της παιδείας αύξησε τις κοινωνικές εντάσεις. Οι απαιτήσεις των ανθρώπων αυξήθηκαν. Παρόλα αυτά, οι οικονομικές δυνατότητες ήταν περιορισμένες και τα παραγωγικά πλεονάσματα πενιχρά. Οι πόλεις μεγάλωναν, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι είχαν κάποια ομοιότητα, στο διάστημα που μας απασχολεί, με τα βιομηχανικά, εμπορικά, χρηματιστικά, αστικά κέντρα της Δύσης. Για τα ευρωπαϊκά μέτρα οι πόλεις της μικρής Ελλάδας έμοιαζαν περισσότερο με μεγάλα χωριά.

Όπως μας πληροφορεί το δεύτερο κείμενο, οι ελληνικές πόλεις που στην πραγματικότητα ήταν ανύπαρκτες κατά τα πρώτα χρόνια της ανεξαρτησίας της χώρας, στην ουσία δημιουργήθηκαν καθώς οι αγρότες άρχισαν να συρρέουν στα αστικά κέντρα. Έτσι, σύμφωνα με το πρώτο κείμενο, κάτοικοι από διάφορες περιοχές της Ρούμελης, της Ηπείρου και του Μωριά οι οποίοι ζούσαν σε χωριά μεταναστεύουν στις πόλεις με αποτέλεσμα αυτές να μεγαλώνουν συνεχώς. Στο διάστημα 1830-1909 ο πληθυσμός της Αθήνας δεκαπλασιάζεται και αναδεικνύεται πια ως διοικητικό, οικονομικό και πολιτιστικό κέντρο.

Η μετακίνηση αυτή όμως δεν στόχευε αποκλειστικά σε εγκατάσταση στον αστικό χώρο, όπου η αργή ανάπτυξη των παραγωγικών δραστηριοτήτων δεν έδινε στους νεοφερμένους πολλές ευκαιρίες. Η μετανάστευση αφορούσε κυρίως τους άντρες οι οποίοι αφήνοντας πίσω τις οικογένειές τους αναζητούσαν επαγγελματική αποκατάσταση στις πόλεις. Εργάζονταν ως απλοί εργάτες ή οικιακοί υπηρέτες (όπως καταγράφεται στο πρώτο παράθεμα), πράγμα που καταδεικνύει τις ελάχιστες δυνατότητες που τους προσέφεραν οι πόλεις την εποχή εκείνη. Ωστόσο, οι ασχολίες τους στις πόλεις δεν τους εξασφάλιζαν πλήρη οικονομική ανεξαρτησία, αφού για μεγάλα χρονικά διαστήματα εξαρτιόταν από κάθε είδους οικονομική ενίσχυση – συχνά ακόμη και σε τρόφιμα – που προερχόταν από χωριά. Η εξάρτηση αυτή και η συχνή επιστροφή στα χωριά τους, για να βοηθήσουν στις αγροτικές εργασίες εμποδίζει και την ανάπτυξη οποιασδήποτε εργατικής, κοινωνικής ή πολιτικής ιδεολογίας, καθώς οι εσωτερικοί μετανάστες δεν έχουν συναίσθηση ακόμη ότι ανήκουν σε μια νέα κοινωνική τάξη που αρχίζει να δημιουργείται αυτή την εποχή, αυτή του εργατικού προλεταριάτου.

Παράλληλα με την εσωτερική μετανάστευση, οι μεταναστεύσεις του αγροτικού πληθυσμού προς τα λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης θάλασσας, προς το Δούναβη, τη Νότια Ρωσία, τη Μικρά Ασία και την Αίγυπτο, τη

**ΕΠΑΝΑΛΗΠΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ 2018**
Α΄ ΦΑΣΗ**E_3.Ιλ3Α(α)**

Ρουμανία και την Κωνσταντινούπολη – σύμφωνα με το δεύτερο παράθεμα – ήταν συχνό φαινόμενο. Προς το τέλος του 19^{ου} αιώνα και στις αρχές του 20^{ου}, άνοιξαν οι δρόμοι προς την Αμερική. Η σταφιδική κρίση εκείνης της εποχής, που συντάραξε ολόκληρη την Πελοπόννησο από το 1895 έως το 1910, προκάλεσε μεγάλο ρεύμα μετανάστευσης πέρα από τον Ατλαντικό. Η μετανάστευση προς τις ΗΠΑ όχι μόνο εκτόνωσε τις κοινωνικές εντάσεις που δημιουργούσε η σταφιδική κρίση αλλά πολύ γρήγορα ενίσχυσε την οικονομία της υπαίθρου μέσω των πολύ σημαντικών εμβασμάτων των μεταναστών.

Το δεύτερο κείμενο πιστοποιεί ότι υπήρχε μεγαλύτερη προτίμηση μετανάστευσης στο εξωτερικό παρά στις Ελληνικές πόλεις, αφού ο αριθμός των Ελλήνων που ζούσαν στο εξωτερικό το 1890 άγγιζε τις 180.000, ενώ ο αριθμός της εσωτερικής μετανάστευσης δεν ξεπερνούσε κατά πολύ τις 100.000. Όπως προκύπτει από το δεύτερο κείμενο επίσης, μεταξύ των ετών 1889-1920 ο αριθμός των μεταναστών που επέλεγαν τις Η.Π.Α. ως τελικό προορισμό ήταν 376.000, στη Νότια Ρωσία ζούσαν περί τις 600.000 Έλληνες, ενώ από τον πίνακα γίνεται φανερό ότι κατά το διάστημα 1880 - 1920 η Ελλάδα έχει το μεγαλύτερο ποσοστό μεταναστών σε σχέση με τον πληθυσμό της συγκρινόμενη με χώρες της Βαλκανικής (Ρουμανία, Βουλγαρία) ή της Νότιας Ευρώπης (Ιταλία, Ισπανία, Πορτογαλία).

Σημ.: Είναι αυτονόητο ότι οι απαντήσεις είναι μόνο ενδεικτικές, δίνεται πλήρης ελευθερία στον διδάσκοντα να εκτιμήσει συνολικά τις απαντήσεις των μαθητών του και να βαθμολογήσει ανάλογα.