

**ΕΠΑΝΑΛΗΠΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ 2018**
Α΄ ΦΑΣΗ

Ε_3.Ιλ3Α(ε)

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

Ημερομηνία: Παρασκευή 5 Ιανουαρίου 2018
Διάρκεια Εξέτασης: 3 ώρες

ΕΚΦΩΝΗΣΕΙΣ**ΟΜΑΔΑ Α****ΘΕΜΑ Α1**

Να δώσετε το περιεχόμενο των ακόλουθων όρων:

- α. Σκωρίες
- β. Φεντερασιόν
- γ. Εκλεκτικοί

Μονάδες 15**ΘΕΜΑ Α2**

Να χαρακτηρίσετε τις προτάσεις που ακολουθούν γράφοντας στο τετράδιό σας δίπλα στο γράμμα που αντιστοιχεί στην κάθε πρόταση τη λέξη Σωστό, αν η πρόταση είναι σωστή, ή Λάθος, αν η πρόταση είναι λανθασμένη:

- α. Η ελληνική ναυτιλία κατά τη διάρκεια του 18^{ου} αιώνα γνώρισε σημαντική ύφεση.
- β. Η άνοδος του μορφωτικού επιπέδου ενέτεινε την πολιτικοποίηση των Ελλήνων.
- γ. Οι εκλογές του 1862 ανέδειξαν τη χρεωκοπία των ξενικών κομμάτων.
- δ. Σύμφωνα με τον βασιλιά η αρχή της δεδηλωμένης θα οδηγούσε στη συγκρότηση σταθερότερων κυβερνήσεων.
- ε. Οι εκλογές του 1920 αποτέλεσαν την αφετηρία για την αλλαγή στάσης των συμμάχων απέναντι στην Ελλάδα.

Μονάδες 10

**ΕΠΑΝΑΛΗΠΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ 2018**
Α΄ ΦΑΣΗ**E_3.Ιλ3Α(ε)****ΘΕΜΑ Β1**

Για ποιους λόγους οι ελληνικές κυβερνήσεις από τη δεκαετία του 1860 ως και τη δεκαετία του 1880 προέβησαν στη σύναψη δανείων και ποιες ανάγκες κάλυψαν τα εθνικά αυτά δάνεια;

Μονάδες 12**ΘΕΜΑ Β2**

Τι σήμαινε η παραχώρηση του δικαιώματος της καθολικής ψηφοφορίας από το σύνταγμα του 1844 και ποια συμπεράσματα συνάγονται από την έναρξη του κοινοβουλευτισμού στην Ελλάδα;

Μονάδες 13**ΟΜΑΔΑ Β****ΘΕΜΑ Γ1**

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 19^{ου} αι., τους ανασταλτικούς παράγοντες και τα αποτελέσματα αυτής. (Μονάδες 15)

Μονάδες 25**ΚΕΙΜΕΝΟ**

Οι σιδηρόδρομοι, όμως, δεν έφθαναν παντού, οπότε έπρεπε παράλληλα να κατασκευασθούν δρόμοι που θα ένωσαν 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 αγωγάτες* 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 εργάστηκε 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 απέιχε 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

* *αγωγιάνης: 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

ΘΕΜΑ Δ1

Λαμβάνοντας υπόψη το περιεχόμενο των πηγών και τις σχετικές πληροφορίες του βιβλίου σας να παρουσιάσετε τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων των αγροτικών πληθυσμών εντός των ορίων της χώρας και προς το εξωτερικό από τις πρώτες δεκαετίες της ανεξαρτησίας της Ελλάδας έως και τις αρχές του 20^{ου} αιώνα.

Μονάδες 25**ΚΕΙΜΕΝΟ Α****Αγροτική έξοδος**

Οι χωρικοί της Ρούμελης, της Ηπείρου, του ανατολικού Μωριά, όλο και πολυπληθέστεροι, εγκαταλείπουν το χωριό και καταφεύγουν στις πόλεις στην Αθήνα ο πληθυσμός, όπως θα δούμε, δεκαπλασιάζεται μέσα σε ογδόντα χρόνια, από τα 1830 ως τα 1909. Όπως η ζήτηση για τα αδύνατά τους χωράφια είναι μηδαμινή, συχνά μη καταφέροντας να ρευστοποιήσουν την αγροτική περιουσία τους, οι οικογένειες χωρίζονται, τα γυναικόπαιδα παραμένουν στο χωριό, ενώ τα αρσενικά μέλη καταφεύγουν για εργασία στις πόλεις και επιστρέφουν μόνο το θέρος και την εποχή της σποράς. Για μια μεταβατική περίοδο που βαστάει κάποτε ολόκληρη γενιά, ο εργάτης ή ο οικιακός υπηρέτης στην Αθήνα ζει ακόμα με το ψωμοτύρι που του στέλνει το χωριό, εξακολουθεί ακόμα να στηρίζεται στο χωριό· η προλεταροποίηση της οικονομικής αλλά και της ιδεολογικής ύπαρξης του μετατίθεται έτσι για δεκαετίες ολόκληρες...

Κ.Μοσκόφ, Εισαγωγικά στην Ιστορία του Κινήματος της Εργατικής Τάξης. Η διαμόρφωση της εθνικής και κοινωνικής συνείδησης στην Ελλάδα, εκδ. Καστανιώτη, Αθήνα 1988, σ σ. 122-123

ΚΕΙΜΕΝΟ Β**Διαδικασία Αστικής Συγκέντρωσης. Μετανάστευση**

Είναι αλήθεια πως ο σχηματισμός των ελληνικών πόλεων (που στην ουσία ήταν ανύπαρκτες την εποχή που δημιουργήθηκε το ελεύθερο βασίλειο), προκύπτει βασικά από τη συρροή των αγροτών στα αστικά κέντρα. Όμως σ' ολόκληρο το 19^ο αιώνα είναι εντελώς αδύνατο να δώσουμε ακριβείς αριθμούς. Αποκαλυπτικό όμως είναι το γεγονός, ότι το 1890 ενώ το σύνολο του αυστηρά αστικού πληθυσμού της χώρας, που περιλαμβάνει τα είκοσι τρία σημαντικότερα αστικά κέντρα, φτάνει τις 404.000 (από τις οποίες οι 190.000 αντιπροσωπεύουν το συνολικό ποσό αύξησης των κατοίκων των πόλεων από το 1853), ο αριθμός των ανθρώπων που είχαν γεννηθεί στην Ελλάδα και κατοικούσαν στο εξωτερικό έφτασε σε 180.000. Ο αριθμός, λοιπόν, των μεταναστών το 1890 είναι της ίδιας τάξεως με το σύνολο της αύξησης του αστικού πληθυσμού σε απόλυτους όρους. Η αύξηση όμως αυτή περιλαμβάνει και τη φυσική αύξηση του αστικού πληθυσμού: την περίοδο αυτή πρέπει να είναι της τάξεως των 50%. Το τμήμα εκείνο του αστικού πληθυσμού που αυξήθηκε λόγω της εσωτερικής μετανάστευσης δε θα πρέπει να ξεπερνάει πολύ τις 100.000 κατοίκους.

Συμπεραίνουμε λοιπόν, ότι το μεταναστευτικό ρεύμα προς το εξωτερικό, ήταν αριθμητικά ισχυρότερο από το ρεύμα αστικοποίησης· μ'άλλα λόγια: περισσότεροι κάτοικοι της ελληνικής επαρχίας οδηγούνται προς το εξωτερικό, παρά προς τις πόλεις.

Το αποδημητικό ρεύμα κατευθύνεται αρχικά προς την Κωνσταντινούπολη και τα δυτικά παράλια της Μικράς Ασίας.

Όμως οι πληθυσμιακές μετακινήσεις δεν κατευθύνονται μόνο προς την Τουρκία αλλά και προς τη μεσημβρινή Ρωσία, όπου υπήρχαν 600.000 Έλληνες το 1920, και τη Ρουμανία.

Για τις Η.Π.Α μεταναστεύουν 376.000 κάτοικοι, ενώ 390.000 προστίθενται στον πληθυσμό των αστικών κέντρων στο διάστημα 1889-1920 (εδώ συμπεριλαμβάνεται και η φυσική αύξηση του αστικού πληθυσμού).

Κ. Τσουκαλά, *Εξάρτηση και Αναπαραγωγή*, εκδ. Θεμέλιο, Αθήνα 1992, σ.σ.107-108

ΠΙΝΑΚΑΣ

Μετανάστευση προς τις Η.Π.Α

Η μετανάστευση προς τις Η.Π.Α – κυρίως σ'ό,τι αφορά τις άμεσες αιτίες της – αποτελεί απάντηση σ'ένα περιστασιακό πρόβλημα των Ελλήνων μικροκαλλιεργητών, τη σταφιδική κρίση που συντάραξε ολόκληρη την Πελοπόννησο στο διάστημα 1895-1910.

Μετανάστευση προς τις Η.Π.Α (1880-1920)

	Αριθμός μεταναστών (σε χιλιάδες)	Πληθυσμός το 1910 (σε χιλιάδες)	%
Ελλάδα	376	2.800	13,2
Ιταλία	4.776	34.700	12,7
Ισπανία	109	20.000	0,5
Πορτογαλία	203	5.500	3,7
Ρουμανία	85	7.200	1,2
Βουλγαρία	65	4.300	1,5

B.R. Mitchell, «*The Fontana economic History of Europe. Statistical Appendix 1700-1914*», Λονδίνο και Γλασκώβη 1971, σ.σ.14-15, στο Κ.Τσουκαλά, *Εξάρτηση και αναπαραγωγή*, εκδ. Θεμέλιο, Αθήνα 1992, σ.σ.148-149