

ΙΣΤΟΡΙΑ
ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΥ
2019
ΕΚΦΩΝΗΣΕΙΣ
ΟΜΑΔΑ ΠΡΩΤΗ

ΘΕΜΑ Α1

Να δώσετε το περιεχόμενο των ακόλουθων ιστορικών όρων:

- α. «Φεντερασιόν».
- β. Ορεινοί.
- γ. ΕΑΠ.

Μονάδες 15

ΘΕΜΑ Α2

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

- α. Στον ελληνικό χώρο, το πρόβλημα της έγγειας ιδιοκτησίας δεν γνώρισε τις εντάσεις που παρατηρήθηκαν σε άλλα ευρωπαϊκά ή βαλκανικά κράτη.
- β. Η Ελλάδα του Μεσοπολέμου δεν είχε ολοκληρώσει την αγροτική της μεταρρύθμιση.
- γ. Ο Κωλέττης, ως αρχηγός του γαλλικού κόμματος, επεδίωκε μια κυβερνητική πολιτική που θα ενίσχυε τον ρόλο του βασιλιά.
- δ. Με την άφιξη των προσφύγων, το έργο της προσωρινής στέγασης ανέλαβε το Υπουργείο Περιθάλψεως.
- ε. Οι Μεγάλες Δυνάμεις τήρησαν ενιαία στάση έναντι των επαναστατών στο Θέρισο.

Μονάδες 10

ΘΕΜΑ Β1

- α. Ποιες ήταν οι πολιτικές εξελίξεις στην Ελλάδα μετά την εκλογική ήττα του Ελευθερίου Βενιζέλου το 1920; (μονάδες 10)
- β. Πώς οι εξελίξεις αυτές επηρέασαν τη στάση των Συμμάχων απέναντι στη χώρα; (μονάδες 5)

Μονάδες 15

ΘΕΜΑ Β2

Τι προσέφεραν οι Μικρασιάτες πρόσφυγες του 1922 στη διαμόρφωση του νεοελληνικού πολιτισμού;

Μονάδες 10

ΟΜΑΔΑ ΔΕΥΤΕΡΗ

ΘΕΜΑ Γ1

Με βάση τις ιστορικές σας γνώσεις και αντλώντας στοιχεία από τα κείμενα που σας δίνονται, να απαντήσετε στο ερώτημα:

Ποιοι παράγοντες άλλαξαν το θετικό κλίμα της πρώτης περιόδου της Κρητικής Πολιτείας;

Μονάδες 25

ΚΕΙΜΕΝΟ Α

Οι εξελίξεις αυτές διαμόρφωσαν ένα ιδιότυπο διεθνές και εσωτερικό καθεστώς, όπως το περιέγραψε αδρά ο ίδιος ο Ελευθέριος Βενιζέλος:

«Την επί της νήσου επομένως κυριαρχίαν ασκούν σήμερον [1901] αι τέσσαρες Μεγάλες Δυνάμεις. Και είναι μιν αληθές ότι αύται ενέκριναν το Κρητικόν Σύνταγμα δι' ου η νήσος χαρακτηρίζεται “πολιτεία αυτόνομος”. Αλλ' η θέσπισις του Συντάγματος δεν κατέστησε την αυτόνομίαν πραγματικήν, αφού η πλήρης αυτού εφαρμογή μόνον μετά την λήξιν της αρμοστείας είναι δυνατή, επηύξησε δε μόνον την αβεβαιότητα περί της υφισταμένης πολιτικής της νήσου καταστάσεως».

Στα χρόνια του Βενιζέλου...: Εσωτερική και εξωτερική πολιτική, οικονομία, εκπαίδευση, πολιτισμός. Χανιά – Αθήνα: Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών και Μελετών «Ελευθέριος Κ. Βενιζέλος» – Υπουργείο Παιδείας, Διά βίου μάθησης και Θρησκευμάτων 2010, σσ. 28–29.

ΚΕΙΜΕΝΟ Β

Ο τότε γενικός πρόξενος της Αγγλίας Εσμέ Χάουαρντ παρουσίαζε τον ύπατο αρμοστή απρόθυμο να συνεργαστεί με την κυβέρνηση: «Δεν απέκρυπτε την αντιπάθειά του για το συνταγματικό πολίτευμα. Μου είχε πει κάποτε ότι θεωρούσε άχρηστες τις κοινοβουλευτικές κυβερνήσεις, ότι, όντας ναυτικός, δεν αντιλαμβανόταν τίποτε άλλο από την αυστηρή πειθαρχία και ότι είχε σκοπό να κυβερνήσει την Κρήτη σαν πολεμικό πλοίο, με τον ίδιο καπετάνιο, ό,τι κι αν είχαν κατά νουν οι Δυνάμεις για το σύνταγμα με το οποίο είχαν προικοδοτήσει το νησί».

Λιλή Μακράκη, Ελευθέριος Βενιζέλος 1864-1910: Η διάπλαση ενός εθνικού ηγέτη, 2^η έκδοση. Αθήνα: Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης 2001, σ. 394.

ΚΕΙΜΕΝΟ Γ

Μία ακόμα γενεσιουργός αιτία της σύγκρουσης του Βενιζέλου με τον πρίγκιπα Γεώργιο ήταν ασφαλώς η παλιά και βασανιστική ανησυχία του για οτιδήποτε είχε σχέση με την τύχη της Κρήτης [...]. Η άγνοια του περιεχομένου των διαπραγματεύσεων και των διαβημάτων του πρίγκιπα, ο οποίος δεν θεωρούσε αναγκαία τη σχετική πληροφόρηση των συμβούλων του, ασφαλώς όξυνε το κλίμα δυσπιστίας και καχυποψίας των σχέσεών του με τον Βενιζέλο.

Λιλή Μακράκη, Ελευθέριος Βενιζέλος 1864-1910: Η διάπλαση ενός εθνικού ηγέτη, 2^η έκδοση. Αθήνα: Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης 2001, σ. 398.

ΘΕΜΑ Δ1

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 19ου – αρχές 20ού 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	1.422
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 εμποδίζουν 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 κίλο. 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.

Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, τόμος ΙΔ΄. Αθήνα: Εκδοτική Αθηνών 2000, σσ. 50–51.

ΚΕΙΜΕΝΟ Γ

Ως τον προχωρημένο 19ο αιώνα, οι ελληνικοί δρόμοι δεν παίζουν παρά μόνο περιορισμένο οικονομικό ρόλο. Αρχικά αντιπροσωπεύουν οδούς διείσδυσης, και μόνον προς το τέλος του 19ου 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.

ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ

ΟΜΑΔΑ Α΄

A.1.

α. Η καθυστέρηση στη διάδοση του εργατικού κινήματος κράτησε ως το τέλος των Βαλκανικών πολέμων (1913). Η ενσωμάτωση της Θεσσαλονίκης στην Ελλάδα, μιας πόλης με σημαντικό -για τα μέτρα της περιοχής- βιομηχανικό υπόβαθρο και με κοσμοπολίτικο χαρακτήρα, αποτέλεσε σημείο αναφοράς για το εργατικό κίνημα. Η μεγάλη πολυεθνική εργατική οργάνωση της πόλης, η **Φεντερασιόν**, με πρωτεργάτες σοσιαλιστές από την ανοιχτή σε νέες ιδέες εβραϊκή κοινότητα της πόλης, αποτέλεσε σημαντικό δίαυλο για τη διάδοση σοσιαλιστικής και εργατικής ιδεολογίας στη χώρα.

β. Μέσα στην εθνοσυνέλευση του 1862–1864 συγκροτήθηκαν οι πυρήνες των δύο μεγάλων παρατάξεων, των **πεδινών** και των **ορεινών**, όπως ονομάστηκαν. **Οι ορεινοί** απαρτίστηκαν από διάφορες ομάδες (υπό τον Δ. Γρίβα και τον Κ. Κανάρη με κοινό στόχο την αντίσταση στην πολιτική των πεδινών. Βρήκαν υποστηρικτές μεταξύ των μικροκαλλιεργητών, των κτηνοτρόφων, των εμπόρων και των πλοιοκτητών. Ο λαός συμμετείχε ενεργά στη συγκρότηση αυτής της παράταξης.

γ. Η ελληνική κυβέρνηση, μπροστά στο τεράστιο έργο της περίθαλψης και αποκατάστασης των προσφύγων που έπρεπε να αναλάβει, ζήτησε τη βοήθεια της *Κοινωνίας των Εθνών (ΚΤΕ)*. Με πρωτοβουλία της ΚΤΕ, το Σεπτέμβριο του 1923 ιδρύθηκε ένας αυτόνομος οργανισμός με πλήρη νομική υπόσταση, η **Επιτροπή Αποκατάστασης Προσφύγων (ΕΑΠ)**, με έδρα την Αθήνα. Βασική αποστολή της ήταν να εξασφαλίσει στους πρόσφυγες παραγωγική απασχόληση και οριστική στέγαση. Η ΕΑΠ λειτούργησε μέχρι το τέλος του 1930. Με ειδική σύμβαση μεταβίβασε στο Ελληνικό Δημόσιο την περιουσία της, καθώς και τις υποχρεώσεις που είχε αναλάβει απέναντι στους πρόσφυγες.

A.2.

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

B.1.

Η ερώτηση απαιτεί συνδυασμό 3 κεφαλαίων:

- Β΄ κεφάλαιο, σ.96-97,
- Α΄ κεφάλαιο, σ.50
- Γ΄ κεφάλαιο, σ.144

α.

σελ... 96-97: [**Προαιρετικά ως πρόλογος:** Η Συνθήκη των Σεβρών (10 Αυγούστου 1920) αποτέλεσε τη μεγαλύτερη διπλωματική επιτυχία της Ελλάδας και δικαίωσε την τολμηρή πολιτική του Βενιζέλου. Η μικρή Ελλάδα των παραμονών των Βαλκανικών πολέμων γίνεται με την υπογραφή της Συνθήκης «η Ελλάδα των δύο Ηπείρων και των πέντε Θαλασσών». Το όραμα της *Μεγάλης Ιδέας* φαίνεται να γίνεται απτή πραγματικότητα].

Οι Φιλελεύθεροι προκήρυξαν εκλογές (Νοέμβριος 1920) για αναθεωρητική εθνοσυνέλευση, με στόχο να νομιμοποιήσουν τις μέχρι τότε ενέργειές τους και να περιορίσουν τις αρμοδιότητες του βασιλιά. Η συνασπισμένη αντιπολίτευση, όμως, απροσδόκητα κέρδισε τις εκλογές. Ο Βενιζέλος έφυγε στο εξωτερικό. Η νέα κυβέρνηση έκανε δημοψήφισμα για την επιστροφή του Κωνσταντίνου, στο οποίο η ετυμηγορία ήταν υπέρ του βασιλιά. Δίστασε όμως να αλλάξει την εξωτερική πολιτική και να επιδιώξει

ειρηνική λύση. Το μέτωπο κατέρρευσε, με αποτέλεσμα την ολοκληρωτική ήττα. Στις 25 Ιανουαρίου 1921 η *Αναθεωρητική Εθνοσυνέλευση* που προέκυψε από τις εκλογές του Νοέμβριου ανακηρύχθηκε Συντακτική καθώς θεωρήθηκε αναγκαίο να αλλάξει εξ ολοκλήρου το σύνταγμα.

β.

σελ. 50 Το Νοέμβριο του 1920 η φιλοσυμμαχική κυβέρνηση του Βενιζέλου έχασε τις εκλογές και την εξουσία ανέλαβαν τα φιλοβασιλικά κόμματα που έσπευσαν να επαναφέρουν τον ανεπιθύμητο στους Συμμάχους βασιλιά Κωνσταντίνο. **Αυτό έδωσε την αφορμή στους Συμμάχους να εκφράσουν καθαρότερα την αλλαγή της στάσης τους απέναντι στην Ελλάδα** (σ.144). Οι Σύμμαχοι, λοιπόν, έσπευσαν, σε αντίποινα, να αποσύρουν την κάλυψη του χαρτονομίσματος (δηλ. του ιδιόμορφου δανεισμού του 1917) και έτσι ένα σημαντικό τμήμα της νομισματικής κυκλοφορίας βρέθηκε χωρίς αντίκρισμα.

B.2.

[Προαιρετικά ως πρόλογος] Η Μικρασιατική καταστροφή επηρέασε σημαντικά την πορεία του ελληνικού έθνους στη σύγχρονη εποχή. Ορισμένοι την παραλλήλισαν με την πτώση της Κωνσταντινούπολης το 1453, ενώ άλλοι θεώρησαν το 1922 ως αφετηρία της νέας Ελλάδας. Το πρόσφυγικό ζήτημα, ως συνέπεια της Μικρασιατικής καταστροφής, αποτέλεσε για την Ελλάδα ένα οικονομικό, κοινωνικό, πολιτικό και πολιτιστικό ζήτημα μεγάλης σπουδαιότητας, με επιπτώσεις σε όλους τους τομείς της ζωής του νεοελληνικού έθνους.

Οι πρόσφυγες είχαν ζήσει σε τόπους με πολιτιστική παράδοση πολλών αιώνων, την οποία μετέφεραν στη νέα τους πατρίδα. Η μουσική που έφεραν μαζί τους επηρέασε τον τρόπο έκφρασης των λαϊκών στρωμάτων και αναδείχθηκε σε λαϊκή μουσική της πόλης (ρεμπέτικα). Πρόσφυγες οργανοπαίχτες και τραγουδιστές κυριάρχησαν στη λαϊκή μουσική σκηνή μέχρι το 1940. Οι πρόσφυγες έκαναν αισθητή την παρουσία τους και στον πνευματικό χώρο. Οι λογοτέχνες Γ. Σεφέρης, Η. Βενέζης, Κ. Πολίτης, Γ. Θεοτοκάς, Σ. Δούκας, ο ζωγράφος και συγγραφέας Φ. Κόνταγλου και ο μουσικός Μ. Καλομοίρης είναι μερικοί από τους πολλούς Μικρασιάτες που διέπρεψαν στα γράμματα και τις τέχνες, πλούτισαν τη νέα ελληνική γλώσσα και συνέβαλαν στην εξέλιξή της. Γενικότερα, σημαντική υπήρξε η προσφορά των προσφύγων στη διαμόρφωση της σημερινής ελληνικής ταυτότητας.

ΟΜΑΔΑ Β΄

Γ.1. Παράγοντες που επηρεάζουν το θετικό κλίμα της πρώτης περιόδου της Κρητικής πολιτείας.

Κείμενο βιβλίου	Πληροφορίες Πηγών
Το θετικό και αισιόδοξο κλίμα των δύο πρώτων ετών της λειτουργίας του νέου καθεστώτος άρχισαν να σκιάζουν απειλητικά σύννεφα, τα οποία επρόκειτο να δημιουργήσουν λίγο αργότερα σοβαρή εσωτερική κρίση.	Το νέο πολιτικό καθεστώς της αυτονομίας, στο κείμενο Α΄ χαρακτηρίζεται ως ένα ιδιότυπο διεθνές και εσωτερικό καθεστώς, το οποίο ο ίδιος ο Ελευθέριος Βενιζέλος το 1901 ονομάζει (επικριτικά) « κυριαρχίαν » που ασκούν στην Κρήτη οι τέσσερις Μεγάλες Δυνάμεις.
Το Σύνταγμα της Κρητικής Πολιτείας [που συντάχθηκε κατά το πρότυπο του ισχύοντος τότε ελληνικού συντάγματος και εγκρίθηκε από το Συμβούλιο των Πρέσβων των Προστάτιδων Δυνάμεων στη Ρώμη] ήταν υπερβολικά συντηρητικό και παραχωρούσε στον Ηγεμόνα, όπως ονομάστηκε ο Ύπατος Αρμοστής, υπερεξουσίες, που εύκολα μπορούσαν να τον οδηγήσουν σε δεσποτική συμπεριφορά .	Στο κείμενο Β αναφέρεται ότι ο τότε γενικός πρόξενος της Αγγλίας Εσμέ Χάουαρντ παρουσίαζε τον ύπατο αρμοστή πρόθυμο να συνεργαστεί με την κυβέρνηση και σημειώνει εμφατικά ότι «δεν απέκρυπτε την αντιπάθειά του για το συνταγματικό πολίτευμα ... ότι θεωρούσε άχρηστες τις κοινοβουλευτικές κυβερνήσεις, ότι ... δεν αντιλαμβανόταν τίποτε άλλο από την αυστηρή πειθαρχία και ότι είχε σκοπό να κυβερνήσει την Κρήτη σαν πολεμικό πλοίο, με τον ίδιο καπετάνιο, ό,τι κι αν είχαν κατά νουν οι Δυνάμεις για το σύνταγμα με το οποίο είχαν προικοδοτήσει το νησί». Φαίνεται λοιπόν, ότι τόσο ο Γεώργιος, όσο και αργότερα οι Αθηναίοι σύμβουλοί του αγνοούσαν τα πολιτικά πράγματα και την ψυχολογία των 'δυσήνιων' Κρητών. Για τη δυσλειτουργία του Συντάγματος και τις επιπτώσεις στην πολιτική κατάσταση της Κρήτης κάνει λόγο και το κείμενο Α΄, στο οποίο ο Βενιζέλος επισημαίνει ότι το Κρητικόν Σύνταγμα εμφανίζει μεν την Κρήτη ως «πολιτείαν αυτόνομον», ωστόσο «η θέσπισις του Συντάγματος δεν κατέστησε την αυτονομίαν πραγματικήν». Η πλήρης εφαρμογή του Συντάγματος χαρακτηρίζεται από τον Βενιζέλο εφικτή μόνο μετά τη λήξη της αρμοστείας, γεγονός που επαυξάνει την αβεβαιότητα «περί της υφιστάμενης πολιτικής της νήσου καταστάσεως».

Επιπλέον, η ασάφεια στον ακριβή καθορισμό αρμοδιοτήτων δημιουργούσε τριβές και προσωπικές αντιπαραθέσεις στο έργο της διοίκησης.	Η ασάφεια είχε ήδη αφετηρία το ιδιόμορφο νέο πολιτικό καθεστώς της αυτονομίας, το οποίο, στο κείμενο Α χαρακτηρίζεται ως ένα ιδιότυπο διεθνές και εσωτερικό καθεστώς. Ο ίδιος ο Ελευθέριος Βενιζέλος, μάλιστα το 1901 κάνει λόγο (επικριτικά) για «κυριαρχία» που ασκούν στην Κρήτη οι τέσσερις Μεγάλες Δυνάμεις. Σχετικά με τις τριβές έγινε ήδη αναφορά για την απροθυμία του Γεωργίου να συνεργαστεί με την κυβέρνηση.
Οι τοπικοί παράγοντες της Κρήτης, που πολέμησαν για την ελευθερία του νησιού και στήριξαν με ενθουσιασμό τον Πρίγκιπα, έβλεπαν τώρα με δυσφορία και πικρία να παραγκωνίζονται και να διορίζονται σε καίριες θέσεις Αθηναίοι σύμβουλοι του Γεωργίου, που αγνοούσαν τα κρητικά πράγματα και την ψυχολογία των Κρητών.	Έγινε ήδη αναφορά για την άγνοια της ψυχολογίας των Κρητών από Γεώργιο και κατ' επέκταση από τους Αθηναίους συμβούλους του.
Αλλά το πιο σημαντικό ήταν η διαχείριση του εθνικού ζητήματος της ένωσης της Κρήτης με την Ελλάδα. Στο ουσιαστικό αυτό ζήτημα παρατηρήθηκε εξαρχής διάσταση απόψεων μεταξύ του Γεωργίου και του Ελευθερίου Βενιζέλου. Ο Γεώργιος πίστευε ότι η λύση του εθνικού ζητήματος θα ωριμάζε με συνεχείς παραστάσεις και υπομνήματα προς τις Μεγάλες Δυνάμεις,	Στο κείμενο Γ χαρακτηρίζεται ως γενεσιουργός αιτία της σύγκρουσης του Βενιζέλου με τον πρίγκιπα Γεώργιο η παλιά και βασανιστική ανησυχία του πολιτικού για οτιδήποτε είχε σχέση με την τύχη της Κρήτης. Το ίδιο κείμενο αναφέρεται στις διαπραγματεύσεις και τα διαβήματα του πρίγκιπα προς τις Μεγάλες Δυνάμεις.
ενώ ο Βενιζέλος, βλέποντας τα πράγματα πρακτικότερα και ρεαλιστικότερα, θεωρούσε ότι η λύση έπρεπε να είναι σταδιακή, με βαθμιαίες κατακτήσεις. Ως πρώτη μάλιστα κατάκτηση θεωρούσε την απομάκρυνση των ξένων στρατευμάτων από τις κρητικές πόλεις και την αντικατάστασή τους από ντόπια πολιτοφυλακή, με Έλληνες αξιωματικούς.	Είναι γνωστό ότι η παρουσία των ξένων στρατευμάτων στις κρητικές πόλεις συμβόλιζε τη διεθνή προστασία που επιβλήθηκε στην Κρήτη το 1898. Τρία χρόνια αργότερα ο Βενιζέλος, όπως προαναφέρθηκε στο κείμενο Α , την ονομάζει «κυριαρχία» των Δυνάμεων γεγονός που εξηγεί την επιλογή του να απομακρυνθούν τα ξένα στρατεύματα.
Η διάσταση των απόψεων στο πολιτικό ζήτημα δεν άργησε να λάβει τη μορφή προσωπικής αντιπαραθέσης.	Τα κείμενο Γ επιβεβαιώνει την όξυνση του κλίματος δυσπιστίας και καχυποψίας των σχέσεων του πρίγκιπα με τον Βενιζέλο.
Ο Βενιζέλος είχε καταστήσει σαφές ότι δεν αναγνωρίζει στον Πρίγκιπα το δικαίωμα να διαχειρίζεται προσωπικώς το	Σύμφωνα με το κείμενο Γ η αντίδραση του Βενιζέλου εξηγείται από το γεγονός ότι ο Γεώργιος δεν θεωρούσε αναγκαία

εθνικό ζήτημα της Κρήτης: «Ως ένας εκ των τριακοσίων χιλιάδων Κρητών, δεν σας εκχωρώ το δικαίωμά μου, ώστε μόνοι σας να ρυθμίζετε αυτοβούλως την εθνικήν πολιτικήν τον τόπον μου!».	τη σχετική πληροφόρηση των συμβούλων του για το περιεχόμενο των διαπραγματεύσεων και των διαβημάτων που προαναφέρθηκαν. [ΠΡΟΣΟΧΗ: Οι σύμβουλοι, τους οποίους αναφέρει η πηγή, δεν είναι οι Αθηναίοι σύμβουλοι αλλά το υπουργικό συμβούλιο, καθότι ο ίδιος Βενιζέλος είχε τον τίτλο του Συμβούλου επί της Δικαιοσύνης, δηλ. του Υπουργού Δικαιοσύνης].
Κακοί σύμβουλοι του Γεωργίου διοχέτευαν χαλκευμένα και συκοφαντικά κείμενα στις αθηναϊκές εφημερίδες εναντίον του Ελευθερίου Βενιζέλου, γεγονός που δημιούργησε βαρύ κλίμα διχασμού.	

Δ.1.α. Κατάσταση υποδομών κατά την περίοδο 1830 – 1870.

Κείμενο βιβλίου	Πληροφορίες πίνακα και πηγών
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.	Ο πίνακας αναφέρει για το έτος 1830 μόλις 13 χιλιόμετρα οδικού δικτύου.
Κάτω απ' αυτές τις συνθήκες, ήταν απόλυτα φυσικό να στραφεί το ενδιαφέρον της διοίκησης προς την κατασκευή των απαραίτητων, σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά πρότυπα, έργων.	Ο εξευρωπαϊσμός της Ελλάδας θεωρείται απόλυτα αναγκαίος από τον δυτικότροπο Τρικούπη, όπως θα φανεί και στη συνέχεια.
Οι προθέσεις, που ήταν και στον τομέα αυτό πολύ καλές, προσέκρουσαν στις αντίξοες συνθήκες που επικρατούσαν, και ειδικότερα στην αδυναμία εξεύρεσης των αναγκαίων οικονομικών πόρων. Εξάλλου, 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).	Ο πίνακας αναφέρει για το διάστημα μετά το 1830 και ως το 1872 κατασκευή περίπου 500 χιλιομέτρων οδικού δικτύου. Βέβαια, σε αυτά θα πρέπει να συμπεριληφθούν οι δρόμοι των Επτανήσων (ενσωμάτωση 1864). Η εικόνα της υποτονικής δραστηριότητας στις υποδομές του οδικού δικτύου αλλά και η αναγκαιότητα της κατασκευής δρόμων αποτυπώνεται στο κείμενο Α, σε δύο παραδείγματα από τον τομέα της γεωργίας και της βιοτεχνίας, γεγονός που εξηγεί την προτεραιότητα που έδωσε ο Χ. Τρικούπης στις υποδομές. Το 1857 λ.χ. η σιτική παραγωγή στην Τρίπολη σαπίζει απύλητη ενώ στο Ναύπλιο γίνονται εισαγωγές, άρα το κόστος της χερσαίας μεταφοράς τους ήταν απαγορευτικό σε σχέση με την εισαγωγή δημητριακών μέσω της θαλάσσιας οδού. Εξάλλου, όπως θα αναφερθεί και στη συνέχεια η γειτνίαση της θάλασσας, στις περισσότερες περιοχές της χώρας, δεν βοηθούσε τα πράγματα, καθώς εκείνη την περίοδο οι θαλάσσιες μεταφορές ήταν λιγότερο κοστοβόρες απ' ό,τι οι χερσαίες. Αντίστοιχα προβλήματα αντιμετώπιζε στην αυγή της τρικουπικής περιόδου (γύρω στα 1880) η μεταφορά τούβλων στην Αθήνα από τον Μαραθώνα καθώς το υψηλό κόστος μεταφοράς λόγω της απουσία δρόμων εκτόξευε τις τιμές.

Δ.1.β. Παράγοντες προώθησης και πολιτικό πρόγραμμα

Το τρικουπικό κόμμα ήδη από το 1875 (έτος καθιέρωσης της αρχής της δεδηλωμένης) παρουσίασε ένα συστηματικό πρόγραμμα εκσυγχρονισμού της χώρας, αρκετά κοντά στις αντιλήψεις του Κουμουνδούρου, το οποίο προέβλεπε: συγκρότηση κράτους δικαίου εξορθολογισμό της διοίκησης, κυρίως με τον καθορισμό των προσόντων των δημοσίων υπαλλήλων, ώστε να περιοριστεί η ευνοιοκρατία, ανάπτυξη της οικονομίας και κυρίως ενίσχυση της γεωργίας, βελτίωση της άμυνας και της υποδομής, κατά κύριο λόγο του συγκοινωνιακού δικτύου της χώρας. Εξάλλου είναι γνωστό ότι οι ελληνικές κυβερνήσεις (με πρωθυπουργό τον Τρικούπη, κυρίως) έκριναν ότι γενικά οι ελληνικές συγκοινωνιακές υποδομές έπρεπε ταχύτατα να προωθηθούν, ώστε να συνδεθεί η χώρα με τους διεθνείς άξονες.	Το κείμενο Β αναπτύσσει αναλυτικά τις εκτιμήσεις του Χ. Τρικούπη για την αναγκαιότητα της κατασκευής τεχνο-οικονομικής υποδομής στην Ελλάδα με κύριο μέλημα την ανάπτυξη της συγκοινωνίας και αποτερο στόχο την ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς, του εμπορίου και των παραγωγικών δυνάμεων. Ανάλογες πληροφορίες καταγράφει και το κείμενο Γ, στο οποίο η συγγραφέας Συναρέλλη Μ. επισημαίνει το εκσυγχρονιστικό πνεύμα του Τρικούπη είχε συλλάβει την ορθή εκτίμηση ότι η υλική πρόσδος είναι άμεση συνάρτηση της ανάπτυξης των συγκοινωνιών.
Η πύκνωση του οδικού δικτύου πέρασε στην πρώτη θέση των εθνικών και τοπικών προτεραιοτήτων προς το τέλος του 19ου αιώνα και τις αρχές του 20ου.	Ο πίνακας αναφέρεται στην πύκνωση του οδικού δικτύου κατά την Τρικουπική περίοδο (1882-1892). Το διάστημα αυτό κατασκευάζονται περίπου 2.800 km δρόμων. (Σε αυτά βέβαια πρέπει να συνυπολογιστούν οι οδικές αρτηρίες της Θεσσαλίας – προσάρτηση 1881). Η πύκνωση του οδικού δικτύου συνεχίζεται μέχρι το 1912 καθώς έχουν κατασκευαστεί άλλα 1.348 χιλιόμετρα
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.	Το κείμενο Γ επισημαίνει ότι η τρικουπική πολιτική ανάπτυξης των μέσων επικοινωνίας έδωσε «απτά αποτελέσματα στον τομέα της οδοποιίας». Η ίδια, μάλιστα, πηγή επισημαίνει ως παράγοντα της ανάπτυξης «τις πρώτες απτές ενδείξεις αλλαγών στην ελληνική οικονομία» κατά τις δεκαετίες του 1870 και του 1880.

Δ.2.γ.

Στους ανασταλτικούς παράγοντες 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.

Η αοριστία της διατύπωσης στο Δ.2.γ πιθανόν επιτρέπει να προσθέσουμε στους ανασταλτικούς παράγοντες τα προβλήματα της ελληνικής οικονομίας στη δεκαετία του 1890 κυρίως λόγω της πτώχευσης του 1893.

Το κείμενο Γ αναφέρει γενικά ότι ως τον προχωρημένο 19^ο αιώνα οι ελληνικοί δρόμοι διαδραματίζουν έναν περιορισμένο οικονομικό ρόλο, γεγονός που εξηγεί αλλά και τεκμηριώνει την αναστολή της κατασκευής τους. Αρχικά χαρακτηρίζονται ως οδοί διείσδυσης και μόνον προς το τέλος του 19^{ου} αιώνα ταυτίζονται με αγωγούς επικοινωνίας. Η πηγή επισημαίνει, ως επιπρόσθετο στοιχείο, ότι η ελληνική κοινωνική δομή μοιάζει να αλλάζει με πολύ αργούς ρυθμούς. Ο ανταγωνισμός των θαλάσσιων συγκοινωνιών φαίνεται, όπως προαναφέρθηκε έμμεσα, από τις ευθυνότερες εισαγωγές δημητριακών στο Ναύπλιο, σύμφωνα με την πρώτη πηγή.