

## A1

**α.** Η ενσωμάτωση της Θεσσαλονίκης στην Ελλάδα Μετά το τέλος των Βαλκανικών πολέμων (1913), 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.** Οι Ορεινοί, πολιτικός σχηματισμός που διαμορφώθηκε κατά την Εθνοσυνέλευση του 1862-4, 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.

**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 Αποκαταστάσεως 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.

**A2. α.** Σωστό **β.** Λάθος **γ.** Σωστό **δ.** Σωστό **ε.** Λάθος

**B1. α.** Οι Φιλελεύθεροι προκήρυξαν εκλογές 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. **Τα φιλοβασιλικά κόμματα έσπευσαν να επαναφέρουν τον ανεπιθύμητο στους Συμμάχους βασιλιά Κωνσταντίνο.** Δίστασαν 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 Νοεμβρίου ανακηρύχθηκε Συντακτική, καθώς θεωρήθηκε αναγκαίο να αλλάξει εξ ολοκλήρου το σύνταγμα.

**β.** Η επιστροφή ανεπιθύμητου στους συμμάχους του Βασιλιά Κωνσταντίνου έπειτα από την ανάληψη της εξουσίας από τα φιλοβασιλικά κόμματα, έδωσε την αφορμή στους Συμμάχους να εκφράσουν καθαρότερα την αλλαγή της στάσης τους απέναντι στην Ελλάδα. Οι Σύμμαχοι, σε αντίποινα, έσπευσαν να αποσύρουν την κάλυψη του χαρτονομίσματος και έτσι, ένα σημαντικό τμήμα της νομισματικής κυκλοφορίας βρέθηκε χωρίς αντίκρισμα.

## B2

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. Κόντογλου 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 εξέλιξη της. Γενικότερα, σημαντική υπήρξε η προσφορά των προσφύγων στη διαμόρφωση της σημερινής ελληνικής ταυτότητας.

**Γ1.**

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 Σύνταγμα της Κρητικής Πολιτείας ήταν υπερβολικά συντηρητικό και παραχωρούσε στον Ηγεμόνα, όπως ονομάστηκε ο Ύπατος Αρμοστής, υπερεξουσίες, που εύκολα μπορούσαν να τον οδηγήσουν σε δεσποτική συμπεριφορά. **Μάλιστα, σύμφωνα με τις πληροφορίες που εξάγονται από το δεύτερο κείμενο, ο γενικός πρόξενος της Αγγλίας Εσμέ Χάουαρντ υποστήριξε ότι ο πρίγκιπας Γεώργιος ήταν απρόθυμος να συνεργαστεί με την κρητική κυβέρνηση, ενώ ταυτόχρονα απαξίωνε το συνταγματικό καθεστώς και τον κοινοβουλευτισμό. Επιδίωκε την «σιδηρά πειθαρχία» και φρονούσε ότι το νησί έπρεπε να διοικηθεί συγκεντρωτικά ακόμα και αν αυτό ερχόταν σε σύγκρουση με το Σύνταγμα που διαμόρφωσαν οι Δυνάμεις. Έτσι, λόγω της προαναφερθείσας κατάστασης, ο ίδιος ο Βενιζέλος, σύμφωνα με τις πληροφορίες που αντλούνται από το κείμενο Α', εξέφρασε την δυσaréσκειά του για την εφαρμογή του πρώτου κρητικού Συντάγματος. Ειδικότερα, υποστήριξε πως την εξουσία στην Κρήτη ασκούσαν οι τέσσερις Μεγάλες Δυνάμεις, παρότι το Σύνταγμα που οι ίδιες ενέκριναν, χαρακτήριζε την Κρητική Πολιτεία αυτόνομη. Ωστόσο, στην πράξη η αυτονομία αυτή μπορούσε να εφαρμοσθεί μόνο μετά το πέρας της Αρμοστείας, με αποτέλεσμα την όξυνση της αβεβαιότητας για την ακολουθούμενη πολιτική.**

Επιπλέον, η ασάφεια στον ακριβή καθορισμό αρμοδιοτήτων δημιουργούσε τριβές και προσωπικές αντιπαραθέσεις στο έργο της διοίκησης. 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.

Αλλά το πιο σημαντικό ήταν η διαχείριση του εθνικού ζητήματος της ένωσης της Κρήτης με την Ελλάδα. Στο ουσιώδες αυτό ζήτημα παρατηρήθηκε εξαρχής διάσταση απόψεων μεταξύ του Γεωργίου και του Ελευθερίου Βενιζέλου και **αποτελούσε, σύμφωνα με το τρίτο κείμενο, τη «γενεσιουργό αιτία» της σύγκρουσης του Βενιζέλου με τον πρίγκιπα Γεώργιο.**

Ο Γεώργιος πίστευε ότι η λύση του εθνικού ζητήματος θα ωρίμαζε με συνεχείς παραστάσεις και υπομνήματα 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. **Παράλληλα, σύμφωνα με τη Λιλή Μακράκη, μια ακόμα αιτία της ανάφλεξης των σχέσεων των δύο ανδρών ήταν η ανησυχία του Βενιζέλου για την πορεία των κρητικών πραγμάτων, ανησυχία που πήγαζε από την απουσία ενημέρωσής του για το περιεχόμενο των διαπραγματεύσεων και των διαβημάτων του πρίγκιπα. Ο τελευταίος δεν έκρινε απαραίτητο να ενημερώνει τον Βενιζέλο, γεγονός που όξυνε την αμοιβαία καχυποψία.**

Έτσι, η διάσταση των απόψεων στο πολιτικό ζήτημα δεν άργησε να λάβει τη μορφή προσωπικής αντιπαραθέσης. Ο Βενιζέλος είχε καταστήσει σαφές ότι δεν αναγνωρίζει στον Πρίγκιπα το δικαίωμα να διαχειρίζεται προσωπικώς το εθνικό ζήτημα της Κρήτης: «Ως ένας εκ των τριακοσίων χιλιάδων Κρητών, δεν σας εκχωρώ το δικαίωμά μου, ώστε μόνος σεις να ρυθμίζετε αυτοβούλως την εθνικήν πολιτικήν του τόπου μου!». Κακοί σύμβουλοι του Γεωργίου διοχέτευαν χαλκευμένα και συκοφαντικά κείμενα στις αθηναϊκές εφημερίδες εναντίον του Ελευθερίου Βενιζέλου, γεγονός που δημιούργησε βαρύ κλίμα διχασμού.

Η κρίση κορυφώθηκε στις 18 Μαρτίου 1901, όταν ο Γεώργιος απέλυσε τον Βενιζέλο από το αξίωμα του υπουργού.

**Δ1.** Η κατάσταση των υποδομών του ελληνικού κράτους κατά την περίοδο 1830-1870 ήταν ανάλογη των περιορισμένων δυνατοτήτων της χώρας. Σε ένα τέτοιο πλαίσιο, η ανάπτυξη οδικού δικτύου αποτέλεσε προτεραιότητα για τις τρικουπικές κυβερνήσεις, συνάντησε όμως ορισμένους ανασταλτικούς παράγοντες.

**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. 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. Οι προθέσεις, που ήταν και στον τομέα αυτό πολύ καλές, προσέκρουσαν στις αντίζοες 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). **Όπως προκύπτει από τα στοιχεία που εξάγονται από τον δοθέντα στατιστικό πίνακα, όπου παρουσιάζεται η έκταση του οδικού δικτύου της χώρας σε χιλιόμετρα, κατά την περίοδο 1830-1912, από το 1830 που αυτό εκτεινόταν στα 13 km, παρουσιάζεται μια μικρή, αλλά προοδευτική αύξηση. Αρχικά, μέχρι το 1852 αυξάνεται στα 164 km, το 1862 στα 242, το 1867 στα 398 και το 1872 διπλασιάστηκε φτάνοντας στα 502. Συνεπώς, ως τον προχωρημένο 19<sup>ο</sup> αιώνα, οι ελληνικοί δρόμοι δεν παίζουν παρά μόνο περιορισμένο οικονομικό ρόλο. Αρχικά αποτελούν απλώς τις πύλες εισόδου και μόνον προς το τέλος του 19ου αιώνα, συνιστούν άξονες επικοινωνίας.**

**β.** Η πύκνωση του οδικού δικτύου πέρασε στην πρώτη θέση των εθνικών και τοπικών προτεραιοτήτων προς το τέλος του 19ου αιώνα και τις αρχές του 20ού. Αυτό υπαγορευόταν από το γεγονός ότι το κόστος και οι δυσκολίες της μεταφοράς εμπόδιζαν την ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς. 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 οδικό δίκτυο θα έδινε τη λύση στο πρόβλημα της μεταφοράς των προϊόντων εντός της χώρας. Όπως επισημαίνεται εμφατικά στην πηγή, ενώ μια καλή σοδειά δημητριακών έμενε αδιάθετη και «σάπιζε», στο παρακείμενο Ναύπλιο γίνονταν εισαγωγές. Ενώ στη Λιβαδιά της Βοιωτίας το 1857 τα σιτάρια «χαρίζονταν», στην Αθήνα είχαν ανατιμηθεί στις 6 δραχμές το κιλό, ενώ οικοδομικά υλικά μεταφέρονταν για μια μικρή απόσταση, από το Μαραθώνα ως την Αθήνα, απολύτως ανατιμημένα. Ακόμα και το 1887, με το οδικό δίκτυο να έχει προχωρήσει, οι διαφορές στη λιανική πώληση των ειδών διατροφής ποίκιλλαν σημαντικά από περιοχή σε περιοχή. Η ανάπτυξη του εσωτερικού οδικού δικτύου ήταν λοιπόν απαραίτητα προϋπόθεση τόσο της ανάπτυξης του εμπορίου, όσο και των παραγωγικών δυνάμεων.** 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 βελτίωση της υποδομής, κατά κύριο λόγο του συγκοινωνιακού δικτύου της χώρας. **Το πρώτο μέλημα του Τρικούπη ήταν η ανάπτυξη της συγκοινωνίας. Σύμφωνα με το τρίτο κείμενο, 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 ιδιαίτερα αργούς ρυθμούς. Ωστόσο, η πολιτική της ανάπτυξης των μέσων επικοινωνίας του Τρικούπη έδωσε απτά αποτελέσματα στον τομέα της οδοποιίας. Στις δεκαετίες του 1870 και του 1880, οπότε και παρατηρείται μια συνολική ανανέωση και εκσυγχρονισμός των δομών της ελληνικής κοινωνίας, διαδίδεται η ιδέα ότι η επικείμενη υλική πρόοδος συναρτάται προς την ανάπτυξη των συγκοινωνιών. Η πολιτική του Τρικούπη στον τομέα της ανάληψης δημοσίων έργων στέφθηκε από επιτυχία και η επιτάχυνση της κατασκευής της τεχνοοικονομικής υποδομής κρίνεται, σύμφωνα με το συντάκτη της πηγής, «εντυπωσιακή». Αυτό άλλωστε προκύπτει από τα στοιχεία του δοθέντα πίνακα. Σε αντίθεση με τη σταδιακή και περιορισμένη εξέλιξη της κατασκευής του δικτύου, μέχρι το 1872, το 1882 η έκτασή του φτάνει τα 1.122 km, για να τριπλασιαστεί σχεδόν το 1892, φτάνοντας στα 3.289 και το 1912 4.637.**

**γ.** Στους ανασταλτικούς παράγοντες υλοποίησης του προγράμματος αυτού, 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.