

A1. α. Φεντερασιόν: «Μετά το τέλος των Βαλκανικών πολέμων η ενσωμάτωση ... στη χώρα.» σελ. 46

β. Ορεινοί: «Μέσα στην εθνοσυνέλευση του 1862-1864 συγκροτήθηκε ο πυρήνας των ορεινών. Οι ορεινοί απαρτίστηκαν ... πλοιοκτητών. Ο λαός συμμετείχε ενεργά στη συγκρότηση αυτής της παράταξης.» σελ. 77

γ. ΕΑΠ: «Η ελληνική κυβέρνηση ... οριστική στέγαση.» σελ. 153 & «Η ΕΑΠ λειτούργησε μέχρι ... απέναντι στους πρόσφυγες.» σελ. 156

A2. α. Σωστό (σελ. 42)

β. Λάθος (σελ. 52)

γ. Σωστό (σελ. 74)

δ. Σωστό (σελ. 148)

ε. Λάθος (σελ. 213)

B.1. α. «Οι Φιλελεύθεροι προκήρυξαν ... εξ ολοκλήρου το σύνταγμα» (σελ. 96-97)

β. «Το Νοέμβριο του 1920... αντίκρουσμα» (σελ. 50) & «Αυτό έδωσε ... στην Ελλάδα» (σελ. 144)

B2. «Οι πρόσφυγες είχαν ... ελληνικής ταυτότητας» (σελ. 169)

Γ1. Σύμφωνα με την ιστορική αφήγηση, 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 (σελ. 208). *Πιο συγκεκριμένα, η πρώτη πηγή (απόσπασμα από το έργο «Στα χρόνια του Βενιζέλου ... οικονομία, πολιτισμός»)* περιγράφει την οπτική γωνία του Βενιζέλου σχετικά με το καθεστώς, όπως αυτό διαμορφώθηκε σε διεθνές και εσωτερικό επίπεδο. Επισημαίνει πως την εξουσία στην Κρήτη ασκούσαν τη δεδομένη χρονική στιγμή (1901) οι τέσσερις Μεγάλες Δυνάμεις, οι οποίες χαρακτήριζαν, σύμφωνα με το Κρητικό Σύνταγμα, την πολιτεία αυτόνομη. Στην πραγματικότητα όμως η αυτονομία κρινόταν πλασματική και έτσι αυξήθηκε η αβεβαιότητα της πολιτικής κατάστασης στο νησί.

Επιπλέον, το Σύνταγμα της Κρητικής Πολιτείας ήταν υπερβολικά συντηρητικό και παραχωρούσε στον Ηγεμόνα, όπως ονομάστηκε ο Υπάτος Αρμοστής, υπερεξουσίες, που εύκολα μπορούσαν να τον οδηγήσουν σε δεσποτική συμπεριφορά. Επιπλέον, η ασάφεια στον ακριβή καθορισμό αρμοδιοτήτων δημιουργούσε τριβές και προσωπικές αντιπαράθεσεις στο έργο της διοίκησης (σελ. 208). *Η ανταρχική συμπεριφορά του Υπατου αρμοστή περιγράφεται στο δεύτερο παράθεμα, όπου δίνεται η μαρτυρία του πρόξενου της Αγγλίας Εσμέ Χάουαρντ. Ο τελευταίος καταδεικνύει πως ο αρμοστής δεν επιδίωκε να συνεργαστεί με την κυβέρνηση. Έδειχνε έκδηλα πως εναντιώνονταν στο συνταγματικό πολίτευμα και εμπορούμενος από την ναυτική και στρατιωτική νοοτροπία του στόχευε να διοικήσει την Κρήτη όπως ένα «πολεμικό πλοίο» με τον ίδιο «καπετάνιο» να συγκεντρώνει όλες τις εξουσίες, αδιαφορώντας για τον σχεδιασμό και τις βλέψεις των Δυνάμεων. Θεωρούσε τον κοινοβουλευτισμό ως άχρηστη διαδικασία. Για τον λόγο αυτό 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 πρόβλημα ήταν η διαχείριση του εθνικού ζητήματος της ένωσης της Κρήτης με την Ελλάδα. Στο ουσιαστικό αυτό ζήτημα παρατηρήθηκε εξαιρετική διάσταση απόψεων μεταξύ του Γεωργίου και του Ελευθερίου Βενιζέλου. 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 (σελ. 208-209). Ο Βενιζέλος ανησυχούσε για ό, τι σχετιζόταν με το ζήτημα της Κρήτης και η έλλειψη ενημέρωσης για τις διαπραγματεύσεις του Πρίγκιπα καλλιέργησε περαιτέρω την «δυσπιστία και την καχυποψία».

Η διάσταση των απόψεων στο πολιτικό ζήτημα δεν άργησε να λάβει τη μορφή προσωπικής αντιπαράθεσης (σελ. 209). Όπως επισημαίνει η Λιλή Μακράκη, η απαξιωτική συμπεριφορά του Γεωργίου έναντι των «συμβούλων» του συνιστούσε ένα ακόμη λόγο για να πυροδοτηθεί η έκρηξη στις σχέσεις του με τον Βενιζέλο. 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.

Δ1. α. Το 1830, οι υποδομές του ελληνικού κράτους ήταν ακόμη πρωτόγονες. Γέφυρες, αμαξιοί 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 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) (σελ. 31-32). Αυτή η κατάσταση αποτυπώνεται και στον δοθέντα πίνακα, όπου το διάστημα από το 1830 ως το 1852 παρατηρούμε μεγάλη μεν αύξηση ως προς τα χιλιόμετρα οδικού δικτύου που κατασκευάστηκαν, ωστόσο ο τελικός αριθμός εξακολουθούσε να παραμένει σχετικά μικρός (164 χιλιόμετρα). Βέβαια, τη δεκαετία 1862 - 1872 παρατηρείται μια σημαντική αυξητική τάση, καθώς το δίκτυο είχε συνολική έκταση που ελαφρώς ξεπερνούσε τα 500 χιλιόμετρα (το 1872). Σύμφωνα με την Μ. Συναρέλλη (στο βιβλίο της «Δρόμοι και λιμάνια στην Ελλάδα 1830-1880»), αυτό το χρονικό διάστημα το οδικό δίκτυο αποτελούσε «οδό διείσδυσης» και όχι «αγωγό επικοινωνίας», όπως συνέβη από τα τέλη του 19^{ου} αιώνα.

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. 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 (σελ. 32). Το τρικουπικό κόμμα ήδη από το

1875 παρουσίασε ένα συστηματικό πρόγραμμα εκσυγχρονισμού της χώρας το οποίο προέβλεπε ανάπτυξη της οικονομίας και κυρίως ενίσχυση της γεωργίας, καθώς και βελτίωση της άμυνας και της υποδομής, κατά κύριο λόγο του συγκοινωνιακού δικτύου της χώρας (σελ. 80). Αποτελούσε, λοιπόν, εθνική προτεραιότητα για τον Τρικούπη η κατασκευή οδικού δικτύου, σύμφωνα και με τη δεύτερη πηγή, που αντλείται από την «Ιστορία του Ελληνικού Έθνους» («Μεγάλη προτεραιότητα ... έργα»), καθώς υπήρχαν προβλήματα στη διάθεση της παραγωγής. Δηλαδή σε κάποιες περιπτώσεις αγροτικά προϊόντα είτε αφήνονταν να σαπίσουν (π.χ. τα δημητριακά στην Τρίπολη) είτε προσφέρονταν στον κόσμο (π.χ. τα σιτάρια στη Λιβαδιά το έτος 1857). Επιπλέον, στην επαρχία τα προϊόντα διετίθεντο σε χαμηλότερη τιμή σε σχέση με την Αθήνα, καθώς απαιτούνταν αρκετές ώρες για τη μεταφορά τους. Τέτοιου είδους διακυμάνσεις παρατηρούνται ακόμα και το 1887 («Σε εποχή καλής σοδειάς ... περιοχή σε περιοχή»). Επομένως, για να επέλθει η εμπορική και ευρύτερα η οικονομική ανάπτυξη έπρεπε να προωθηθεί η κατασκευή οδικού δικτύου, γεγονός που επισημαίνεται στις πηγές Β και Γ («Η ανάπτυξη ... δυνάμεων», «η επικείμενη ... συγκοινωνιών»). Έτσι εξηγείται η ώθηση που δόθηκε («η επιτάχυνση ... εντυπωσιακή»), κυρίως τις δεκαετίες 1870 και 1880, οπότε ο Τρικούπης προσπάθησε να δώσει μια εκσυγχρονιστική πνοή («Ασφαλώς η πολιτική ... πνεύμα του Τρικούπη»). Αυτό επιβεβαιώνεται και από τον πίνακα, στον οποίο παρατηρείται το 1882 υπερδιπλασιασμός των χιλιομέτρων που κατασκευάστηκαν στο οδικό δίκτυο σε σχέση με το 1872, καθώς έφταναν τα 1.122. Μέσα σε μια δεκαετία σχεδόν τριπλασιάστηκε αυτός ο αριθμός (3.289), ενώ μέσα στην επόμενη δεκαετία αυξήθηκε περίπου κατά 50% (4.637). Είναι προφανές, λοιπόν, ότι στην εποχή διακυβέρνησης του Τρικούπη συντελέστηκε το μεγαλύτερο μέρος της κατασκευής, δυστυχώς όμως με τεράστιο κόστος για τον ελληνικό λαό, ο οποίος επιβαρύνθηκε με την υπερφορολόγηση και μεγάλα δάνεια (σελ. 80).

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.