

ΠΡΟΣΟΜΟΙΩΣΗ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ

Β΄ ΛΥΚΕΙΟΥ

ΣΑΒΒΑΤΟ 14 ΜΑΪΟΥ 2022

ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΟ ΜΑΘΗΜΑ: ΙΣΤΟΡΙΑ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΣΜΟΥ (ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ Γ΄ ΛΥΚΕΙΟΥ)

ΟΜΑΔΑ ΠΡΩΤΗ

ΘΕΜΑ Α1

Να εξηγήσετε γιατί:

- α. η Ελλάδα πολλές δεκαετίες μετά την ανεξαρτησία της εξακολουθούσε να μοιάζει με την Ανατολή παρά με τη Δύση.
- β. η ναυτιλιακή και εμπορική δραστηριότητα πολλών παραλιακών περιοχών του ελληνικού χώρου κατά τον 18ο αιώνα γνώρισε ανάπτυξη.
- γ. η βιομηχανία υπέφερε στην Ελλάδα.

Μονάδες 15

ΘΕΜΑ Α2

Να χαρακτηρίσετε τις παρακάτω προτάσεις ως **Σωστές** ή **Λάθος**:

1. Συγκροτημένες προσπάθειες για την είσοδο της ελληνικής ναυτιλίας στην εποχή του ατμού ξεκίνησαν πριν τα μέσα του 19ου αιώνα.
2. Η Αγγλία απορροφούσε την πλειονότητα των ελληνικών εξαγωγών σε σταφίδα.
3. Η απουσία βαριάς βιομηχανίας στην Ελλάδα περιόριζε το ενδιαφέρον για εκμετάλλευση του υπεδάφους.
4. Η Γενική Πιστωτική Τράπεζα παρέμεινε για πολλές δεκαετίες το κυρίαρχο τραπεζικό συγκρότημα του ελληνικού χώρου.
5. Η διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου ολοκληρώθηκε το 1881.

Μονάδες 10

ΘΕΜΑ Β1

- α. Ποιοι παράγοντες καθήλωναν το εσωτερικό εμπόριο σε ολόκληρη τη διάρκεια του 19ου αιώνα σε χαμηλά επίπεδα; (μον. 6)
- β. Ποιοι παράγοντες που ανέδειξαν τη Σύρο σε σημαντικό κέντρο της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας μετεπαναστατικά; (μον. 6)

Μονάδες 12

ΘΕΜΑ Β2

- α. Πώς θα χαρακτηρίζατε το πιστωτικό σύστημα της χώρας και ποια σχέση είχε με την τοκογλυφία; (μον. 7)
- β. Ποιοι παράγοντες συνετέλεσαν στην ανάπτυξη της εκμετάλλευσης του υπεδάφους κατά τον 19ο αιώνα στην Ελλάδα; (μον. 6)

Μονάδες 13

ΟΜΑΔΑ ΔΕΥΤΕΡΗ

ΘΕΜΑ Γ1

Με βάση τις ιστορικές σας γνώσεις και αξιοποιώντας τα παρακάτω παραθέματα να αναφερθείτε στην πορεία της ελληνικής βιομηχανίας από την ίδρυση του ελληνικού κράτους μέχρι τα τέλη του 19ου αιώνα.

Μονάδες 25

ΠΑΡΑΘΕΜΑ Α΄

Στο λιμάνι του [Πειραιά] εγκαθίσταται από νωρίς ένα πλήθος εμπόρων, τεχνιτών και μικροεπαγγελματιών, που προσφέρει τις υπηρεσίες του στους ταξιδιώτες. Η μεταποιητική δραστηριότητα που αρχικά παίρνει σημαντικές διαστάσεις είναι η κατασκευή οικοδομικών υλικών για την οικοδόμηση της πρωτεύουσας: τα πρώτα κεραμοποιεία είναι προσωρινές εγκαταστάσεις με πρόχειρους φούρνους και εποχικό εργατικό δυναμικό, πιθανότατα από εσωτερικούς μετανάστες. Η μικρή βιοτεχνία τροφίμων και ειδών πρώτης ανάγκης αναπτύσσεται καθώς αυξάνεται η κίνηση του λιμανιού: αλευροποιία, βιοτεχνία ζυμαρικών, ποτοποιία, σαπωνοποιία. Τα ξένα στρατεύματα κατοχής κατά τον Κριμαϊκό Πόλεμο (1853-1857), σχεδόν 5.000 άνδρες, διευρύνουν την πελατεία των βιοτεχνών και εμπόρων της πόλης.

Παπαστεφανάκη Λήδα, Εργασία, τεχνολογία και φύλο στην ελληνική βιομηχανία. Η κλωστοϋφαντουργία του Πειραιά, 1870-1940, Πανεπιστημιακές εκδόσεις Κρήτης, Ηράκλειο 2009, σελ. 45

ΠΑΡΑΘΕΜΑ Β΄

Στα τελευταία 30 χρόνια του 19ου αιώνα, η βιομηχανία της Πάτρας αναπτύσσεται σημαντικά. Το 1876, ήδη, η Πάτρα διαθέτει 13 εργοστάσια (τα 7 ατμοκίνητα), που απασχολούν 400 εργάτες. Η αλευροβιομηχανία και η κλωστοϋφαντουργία αποτελούν τους κινητήριους άξονες της ανάπτυξης της περιόδου αυτής. Ένα τέταρτο του αιώνα αργότερα (1900), η Πάτρα διαθέτει 30 βιομηχανικά καταστήματα, με ιπποδύναμη 1.400 ατμοϊππων, που απασχολούν περίπου 2.500 εργάτες και εργάτριες. Η πρόοδος της βιομηχανίας της πόλης είναι αδιαμφισβήτητη. Μετά την παρακμή της Ερμούπολης, μάλιστα, η Πάτρα γίνεται η δεύτερη βιομηχανική πόλη της χώρας. Ωστόσο, παρά την ποσοτική της αύξηση, η δομή της βιομηχανίας της πόλης δεν παρουσιάζει καμιά ενδιαφέρουσα ποιοτική μεταβολή, όπως η παρουσία νέων βιομηχανικών τομέων, ή αξιοσημείωτων τεχνολογικών καινοτομιών στους ήδη υπάρχοντες. Πρόκειται, δηλαδή, για μια βιομηχανία μικρού (και σπάνια μεσαίου) μεγέθους, που αναπτύχτηκε στη σκιά των αναγκών της αγροτικής παραγωγής και του εξαγωγικού εμπορίου και περιοριζόταν στην παραγωγή είτε καταναλωτικών αγαθών πρώτης ανάγκης είτε προϊόντων και εφοδίων σχετικών με τη σταφιδοπαραγωγή.

Βασίλης Πατρώνης, Ελληνική Οικονομική Ιστορία, Οικονομία, Κοινωνία και Κράτος στην Ελλάδα (18ος-20ος αιώνας), Ελληνικά Ακαδημαϊκά Ηλεκτρονικά Συγγράμματα και Βοηθήματα, www.kallipos.gr

ΘΕΜΑ Δ1

Βασιζόμενοι στις ιστορικές σας γνώσεις κι αντλώντας στοιχεία από τα παραθέματα που ακολουθούν να αναφερθείτε στην αναγκαιότητα κατασκευής δημοσίων έργων στην Ελλάδα και ειδικότερα του οδικού δικτύου και στις δυσκολίες που αυτά συνάντησαν.

Μονάδες 25

ΠΑΡΑΘΕΜΑ Α΄

Η καθυστέρηση στην ανάπτυξη της οδοποιίας οφειλόταν στην έλλειψη οικονομικών μέσων των κυβερνήσεων αλλά και στην ορεινή διαμόρφωση της χώρας, που καθιστούσε την κατασκευή δρόμων ιδιαίτερα δαπανηρή. Υπήρχε όμως και ένας άλλος λόγος που δημιουργούσε κάποια σχετική αδιαφορία μπροστά στην ανάγκη υπάρξεως δρόμων: η συγκοινωνία από τη θάλασσα, που ήταν μια εναλλακτική λύση πολύ πιο εύκολη.

Γ. Δερτιλής, Κοινωνικός μετασχηματισμός και στρατιωτική επέμβαση

ΠΑΡΑΘΕΜΑ Β΄

Μεταξύ 1833 και 1880, η οδοποιία απορρόφησε σχεδόν το ήμισυ των επενδύσεων σε δημόσια έργα. Οι δρόμοι επέτρεπαν στο κράτος να ελέγχει την ληστεία και τους ανυπότακτους τοπικούς παράγοντες. [...] Το 1873 προτάθηκε στην Βουλή το βασικό νομοθέτημα του 19ου αιώνα για τις οδικές συγκοινωνίες. Η φιλοδοξία που εκφράστηκε στην εισηγητική έκθεση ήταν να κατασκευαστούν 3.000 χιλιόμετρα μέσα σε μια δεκαετία. Αλλά η λαμπρή αυτή προοπτική διαψεύστηκε. [...] Στην δωδεκαετία που ακολούθησε (1873-1884), το συνολικό μήκος του δικτύου που κατασκευάστηκε ήταν μόλις 220 χιλιόμετρα. [...] Το δίκτυο εξακολουθούσε να είναι εντελώς ανεπαρκές για μια χώρα που είχε επιτακτική ανάγκη να ξεπεράσει τα σοβαρά εμπόδια που έθετε στις επικοινωνίες και τις ανταλλαγές η γεωγραφική της μορφή – όπως ακριβώς και η λιμενική υποδομή, και για τους ίδιους λόγους.

Γ. Β. Δερτιλής, Ιστορία του ελληνικού κράτους 1830-1920, Πανεπιστημιακές εκδόσεις Κρήτης 2014, σσ. 746-8

ΚΑΛΗ ΕΠΙΤΥΧΙΑ