

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 έγγραφης 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 ασκούνσι σήμερον [1901] αι τέσσαρες Μεγάλες Δυνάμεις. Και είναι μεν αληθές ότι αύται ενέκριναν το Κρητικόν Σύνταγμα δι' ου η νήσος χαρακτηρίζεται "πολιτεία αυτόνομος". Αλλ' η θέσπισις του Συντάγματος δεν κατέστησε την αυτονομίαν 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, ότι 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*, 2η 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*, 2η 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	1.122
1892	3.289
1912	4.637

Γ. Δερτιλής, *Ιστορία του Ελληνικού κράτους 1830-1920*, τόμος Β', 3η 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 εμπόδιζαν 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 κιλό. 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 διεξόδου, 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

- A1. α.** Βλ. σχολ. εγχειρ., σελ. 46: «Η κατάσταση αυτή (δηλ. η απουσία εργατικού κινήματος στην Ελλάδα)... στη χώρα.»
- β.** Πολιτική παράταξη στη συγκρότηση της οποίας συμμετείχε ενεργά ο λαός και αναδείχθηκε στην εθνοσυνέλευση του 1862-64 και «Οι ορεινοί... πλοιοκτητών.» (βλ. σχολ. εγχειρ., σελ. 77).
- γ.** Βλ. σχολ. εγχειρ., σελ. 153: «Η ελληνική κυβέρνηση... στέγαση.»

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

- B1. α.** Βλ. σχολ. εγχειρ., σελ. 96-97: «Οι Φιλελεύθεροι... σύνταγμα.»
β. Βλ. σχολ. εγχειρ., σελ. 50: «Το Νοέμβριο του 1920... αντίκρισμα.»
Βλ. σχολ. εγχειρ., σελ. 144: «Το Νοέμβριο... απέναντι στην Ελλάδα.»

- B2.** Βλ. σχολ. εγχειρ., σελ. 169: «Οι πρόσφυγες... ταυτότητας.»

- Γ1.** «Το θετικό... διοίκησης» (βλ. σχολ. εγχειρ. σελ. 208). Ο ίδιος ο Ελ. Βενιζέλος το 1901 περιγράφοντας το καθεστώς της Κρητικής Πολιτείας το χαρακτήρισε ιδιότυπο. Θεωρούσε ότι ουσιαστικά το νησί βρισκόταν υπό την κυριαρχία των τεσσάρων Προστάτιδων Δυνάμεων, παρά την ύπαρξη κρητικού συντάγματος το οποίο είχε συνταχθεί κατά το πρότυπο του ισχύοντος τότε ελληνικού. Ο Βενιζέλος εκτιμούσε ότι ο χαρακτηρισμός «αυτόνομος πολιτεία» για την Κρήτη δεν ήταν ρεαλιστικός, εφόσον παρέμενε το αρμοσטיακό καθεστώς σε εφαρμογή, με αποτέλεσμα την πρόκληση εντάσεων και αισθήματος αβεβαιότητας στο πολιτικό πεδίο.

Η μαρτυρία του Γενικού Πρόξενου της Αγγλίας Εσμέ Χάουαρντ που παρατίθεται στο Β' κείμενο είναι χαρακτηριστική για τον τρόπο που επέλεξε να επιβάλει την εξουσία ο Ύπατος Αρμοστής στην Κρήτη. Σύμφωνα με αυτήν, ο Πρίγκιπας Γεώργιος παρουσίαζε αυταρχική διάθεση και συγκεντρωτική συμπεριφορά. Επέδειξε άρνηση να συνεργαστεί με την εκλεγμένη κρητική κυβέρνηση και να εφαρμόσει τις διατάξεις του συντάγματος. Αντίθετα, υπονόμει τον κοινοβουλευτισμό και απαιτούσε αυστηρή πειθαρχία στις προσωπικές του επιλογές αντιμετωπίζοντας την Κρήτη σαν πολεμικό πλοίο και τον ίδιο καπετάνιο του. Η δεσποτική στάση του Αρμοστή ενόχλησε τους τοπικούς παράγοντες οι οποίοι ένιωθαν αδικημένοι, καθώς περιορίστηκε ο ρόλος τους στα πολιτικά πράγματα του νησιού. (βλ. σχολ. εγχειρ., σελ. 208: «Οι τοπικοί... Κρητών.»)

«Αλλά το πιο σημαντικό... αξιωματικούς» (βλ. σχολ. εγχειρ., σελ. 208-209). Ο Βενιζέλος όχι μόνο δεν θεωρούσε αποτελεσματικές τις μεθόδους του Πρίγκιπα για επίτευξη του εθνικού οράματος, αλλά η αγωνία του κορυφωνόταν εξαιτίας της έλλειψης πληροφόρησης για το περιεχόμενο των κινήσεων και των διαπραγματευτικών επαφών του Ύπατου Αρμοστή. Μέσα σ' αυτό το πλαίσιο της συγκεντρωτικής πολιτικής του Πρίγκιπα ήταν αναμενόμενο να εκδηλωθούν φαινόμενα δυσaráσκειας και διχασμού. (βλ. σχολ. εγχειρ., σελ. 209: «Η διάσταση... διχασμού.»).

Το διχαστικό κλίμα εντάθηκε στις 18 Μαρτίου 1901 όταν ο Ύπατος Αρμοστής απέπεμψε τον Ε. Βενιζέλο από την θέση του Υπουργού. (βλ. σχολ. εγχειρ., σελ. 208-209: «Η κρίση κορυφώθηκε... κρητικής αντιπολίτευσης.»)

- Δ1. α.** Το 1830 οι υποδομές της Ελλάδας βρίσκονταν σε πρωτόγονη κατάσταση καθώς όλα όσα είναι αναγκαία για την λειτουργία του κράτους είτε δεν υπήρχαν καθόλου, είτε βρίσκονταν σε άθλια κατάσταση. (βλ. σχολ. εγχειρ., σελ. 31: «Το 1830, οι υποδομές... κακή κατάσταση.») Ενδεικτικό είναι, άλλωστε, και το γεγονός ότι, όπως σημειώνεται στον σχετικό πίνακα, το 1830 υπήρχαν μόλις 13 χιλιόμετρα οδικού δικτύου σε ολόκληρη την επικράτεια. Ως εκ τούτου είναι λογικό οι ελληνικές κυβερνήσεις να θέσουν ως βασική τους προτεραιότητα την κατασκευή των απαραίτητων δημόσιων έργων. Όμως οι όποιες προσπάθειες προσέκρουαν στην έλλειψη των αναγκαίων κεφαλαίων. (βλ. σχολ. εγχειρ., σελ. 31: «Κάτω απ' αυτές τις συνθήκες... κρατικής του συγκρότησης.») Την ίδια στιγμή η έλλειψη ιδιωτικού ενδιαφέροντος ήταν δεδομένη καθώς οι επενδύσεις στα έργα υποδομών δεν ήταν ιδιαίτερα κερδοφόρες ενώ οι μέθοδοι που χρησιμοποίησε το κράτος για να υπερβεί τις δυσκολίες αυτές, όπως ήταν οι αγγαρείες των αγροτών στην κατασκευή δρόμων, δεν ήταν δημοφιλείς. Το αποτέλεσμα όλων αυτών ήταν η δραστηριότητα στον τομέα των δημόσιων έργων να παραμένει υποτονική καθόλη την περίοδο 1830-1870. (βλ. σχολ. εγχειρ., σελ. 31-32: «Στις χερσαίες συγκοινωνίες... κατασκευή δρόμων.»)

Οι παραπάνω ανεπάρκειες, ειδικά στον τομέα του οδικού δικτύου, επιβεβαιώνονται και από τον σχετικό πίνακα, σύμφωνα με τον οποίο έως το 1872 είχαν κατασκευαστεί στην Ελλάδα μόλις 502 χιλιόμετρα δρόμων. Όπως σημειώνεται και στο κείμενο Β, η δεινή κατάσταση στην οποία βρισκόταν το οδικό δίκτυο επέβαλε τον κατακερματισμό της εσωτερικής αγοράς οδηγώντας στην εμφάνιση μεγάλων αποκλίσεων στις τιμές λιανικής πώλησης πολλών ειδών πρώτης ανάγκης από περιοχή σε περιοχή. Μάλιστα, ήταν τέτοια η κατάσταση ώστε να καθίσταται εξαιρετικά κοστοβόρα, και σε ορισμένες περιπτώσεις αδύνατη, η μεταφορά προϊόντων ακόμα και ανάμεσα σε γειτονικές πόλεις. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της Τρίπολης και του Ναυπλίου όπου ενώ στην πρώτη τα δημητριακά σε εποχές καλής σοδειάς σάπιζαν μένοντας αδιάθετα, στην δεύτερη γίνονταν εισαγωγές από το εξωτερικό. Αντίστοιχα, στην Λιβαδιά το 1857 υπήρχε υπερπαραγωγή σιταριού με αποτέλεσμα το πλεόνασμα να διατίθεται δωρεάν, την στιγμή που στην Αθήνα η τιμή του προϊόντος πλησίαζε τις 6 δραχμές, ποσό ιδιαίτερα υψηλό για τα δεδομένα της εποχής. Τέλος, το μεγάλο χρονικό διάστημα που απαιτούνταν για την μεταφορά των τούβλων από τον Μαραθώνα στην Αθήνα και το υψηλό κόστος που αυτό συνεπαγόταν είχε ως αποτέλεσμα να αυξάνεται κατά πολύ η τιμή διάθεσης του προϊόντος. Όλα τα παραπάνω έθεταν σημαντικά προσκόμματα τόσο στην εσωτερική εμπορική κίνηση όσο και στην ανάπτυξη των παραγωγικών δυνάμεων καθώς δεν επέτρεπαν την ενοποίηση της εγχώριας αγοράς.

Τις ελλείψεις που υπάρχουν στο οδικό δίκτυο της Ελλάδας επισημαίνει και η Μ. Συναρέλλη, η οποία σημειώνει ότι έως τα τέλη του 19ου αιώνα οι δρόμοι δεν συμβάλλουν σημαντικά στην λειτουργία της ελληνικής οικονομίας καθώς λειτουργούν πρωτίστως ως οδοί διείσδυσης από κάποιο λιμάνι προς την ενδοχώρα προκειμένου να διευκολύνεται μεταφορά των προϊόντων που εισάγονται από το εξωτερικό. Μόνο προς το τέλος του 19ου αιώνα αναβαθμίζονται σε αγωγούς αμφίδρομης επικοινωνίας καθώς οι συνθήκες παραγωγής στο εσωτερικό της χώρας βελτιώνονται, η εγχώρια παραγωγή αυξάνεται και το πλεόνασμα που δημιουργείται μπορεί να διατεθεί για την κάλυψη αναγκών και σε άλλες περιοχές της χώρας.

- β. Η κατάσταση στον τομέα των δημόσιων έργων και ειδικότερα του οδικού δικτύου βελτιώνεται αισθητά με την ανάληψη της διακυβέρνησης της χώρας από τον Χαρίλαο Τρικούπη. Το τρικουπικό κόμμα ήδη από το 1875 παρουσίασε ένα συστηματικό πρόγραμμα εκσυγχρονισμού της χώρας το οποίο, μεταξύ άλλων, προέβλεπε ανάπτυξη της οικονομίας και βελτίωση των υποδομών, κατά κύριο λόγο του συγκοινωνιακού δικτύου της χώρας. (βλ. σχολ. εγχειρ., σελ. 80: «Το τρικουπικό κόμμα...προέβλεπε» και «βελτίωση της άμυνας... της χώρας.») Όπως, άλλωστε, τονίζεται και στο κείμενο Β οι τρικουπικές κυβερνήσεις έθεσαν σε προτεραιότητα την δημιουργία σημαντικής τεχνοοικονομικής υποδομής, με αποτέλεσμα να υπάρξει εντυπωσιακή επιτάχυνση των ρυθμών κατασκευής έργων σχετικών με το συγκοινωνιακό δίκτυο. Ενδεικτικό της επιτάχυνσης αυτής είναι και το γεγονός ότι, όπως καταγράφεται στον πίνακα, κατά την τρικουπική δεκαετία 1882-1892 κατασκευάζονται 2.787 χιλιόμετρα νέων δρόμων, εξαπλασιάζοντας έτσι το διαθέσιμο οδικό δίκτυο της χώρας.

Η εκσυγχρονιστική πολιτική του Τρικούπη ευνοήθηκε κι από μια σειρά εξελίξεις που συντελούνται προς το τέλος του 19ου αιώνα όπως ήταν η εντεινόμενη αστικοποίηση, η δημιουργία κεντρικών σιδηροδρομικών αξόνων και η ανάπτυξη του εσωτερικού εμπορίου και εν γένει της οικονομικής δραστηριότητας. (βλ. σχολ. εγχειρ., σελ. 32: «Η πυκνωση του οδικού... οδικού δικτύου.»)

Όπως σημειώνει και η Μ. Συναρέλλη, οι σημαντικές επενδύσεις στα έργα οδοποιίας σε συνδυασμό με τις δειλές θετικές ενδείξεις που καταγράφονται στην ελληνική οικονομία τις δεκαετίες του 1870 και του 1880 είχαν ως αποτέλεσμα να ταυτιστεί η οικονομική ανάπτυξη με την βελτίωση των συγκοινωνιών της χώρας.

- γ. Την ίδια στιγμή που συντελείται σημαντική πρόοδος στον τομέα της οδοποιίας, υπήρχαν και ορισμένοι παράγοντες που λειτουργούσαν ανασταλτικά. Στους παράγοντες αυτούς συμπεριλαμβάνεται το υψηλό κόστος της κατασκευής δρόμων σε ορεινά εδάφη καθώς και ο ανταγωνισμός που δημιουργούταν από την κυριαρχία των θαλάσσιων συγκοινωνιών στις μεταφορές κοντά στα παράλια. (βλ. σχολ. εγχειρ., σελ. 32: «Στους ανασταλτικούς παράγοντες... τμήμα της χώρας.»)

Στις δυσκολίες που αντιμετώπιζε η υλοποίηση του εκσυγχρονιστικού προγράμματος του Χ. Τρικούπη η Μ. Συναρέλλη προσθέτει και την βραδύτητα που χαρακτήριζε την εξέλιξη του ελληνικού κοινωνικού σχηματισμού και την αδυναμία των κοινωνικών δομών να συμβαδίσουν με τις αλλαγές στο οικονομικό πεδίο. Χαρακτηριστικό αυτής της καθυστέρησης, όπως επισημαίνεται και στο Κείμενο Γ, είναι το γεγονός ότι ακόμα και το 1887, ενώ δηλαδή είχε ήδη ξεκινήσει η επέκταση του οδικού δικτύου, εξακολουθούν να υπάρχουν μεγάλες διαφορές στις τιμές των προϊόντων από περιοχή σε περιοχή.

Επιμέλεια:

Φαρσάρη Ελένη • Ξυδάκης Μύρωνας