**7. ΤΑ ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΡΓΑ**

Με βάση την πηγή και με την βοήθεια των ιστορικών σας γνώσεων να αναφερθείτε στα δημόσια έργα που αφορούν το οδικό δίκτυο και την ναυσιπλοΐα στην Ελλάδα του 19ου αιώνα.

**ΠΗΓΗ**

 « Μοιραία, λοιπόν, και οι μεγάλες ανατροπές στον χώρο των επικοινωνιών έρχονται με την εποχή του Χ. Τρικούπη. Πρώτα απ΄ όλα, στο χώρο της οδοποιίας. Μέσα σε μία δεκαετία, δηλαδή από το 1883 μέχρι το 1892, κατασκευάζονται 1.346 μίλια ή 2.166 χιλιόμετρα δρόμων, τα οποία φθάνουν τα 2.600 χιλιόμετρα αν λάβουμε υπόψη μας και τους επαρχιακούς δρόμους που κατασκευάστηκαν στο ίδιο διάστημα. Το έργο δε αυτό θα εξακολουθήσει και μετά την τρικουπική περίοδο, έτσι ώστε στις παραμονές των Βαλκανικών Πολέμων η Ελλάδα να διαθέτει ένα δίκτυο αμαξιτών οδών μήκους 5.709 χιλιομέτρων. Πρόκειται για ένα σημαντικό βήμα, αν μη τι άλλο, για τη συγκρότηση του εθνικού χώρου….

 Το σημαντικότερο πάντως από τεχνική άποψη έργο επικοινωνιακής υποδομής που πραγματοποιήθηκε κατά τον 19ο αιώνα υπήρξε η διάνοιξη του Ισθμού της Κορίνθου. Στα μάτια των Ελλήνων το εν λόγω έργο θα επέτρεπε την συντόμευση της διαδρομής προς την Αίγυπτο, θα αποτελούσε δηλαδή ένα έργο συμπληρωματικό προς την διώρυγα του Σουέζ, που είχε αρχίσει να λειτουργεί το 1869, και θα διευκόλυνε την ένταξη της Ελλάδας στις διεθνείς οικονομικές αρτηρίες. Διόλου συμπτωματικά τη χρονιά ολοκλήρωσης των έργων στο Σουέζ ψηφίζεται από την κυβέρνηση Ζαΐμη ο νόμος –πλαίσιο για την κατασκευή της διώρυγας της Κορίνθου…. Τα έργα άρχισαν το 1881 με την ίδρυση της Διεθνούς Εταιρείας της Θαλάσσιας Διώρυγας της Κορίνθου και ολοκληρώθηκαν μετά από πολλά προβλήματα και πτώχευση της πρώτης εταιρείας, το 1893. Αλλά η ολοκλήρωση του έργου δεν απέδωσε τα αναμενόμενα, όπως έλπιζαν οι εμπνευστές του. Οι μεγάλες γραμμές της ναυσιπλοΐας και μετά την διάνοιξη της διώρυγας εξακολουθούσαν να κάνουν το γύρω της Πελοποννήσου. Η επιλογή αυτή οφειλόταν στο περιορισμένο πλάτος της διώρυγας που καθιστούσε επισφαλή τη διέλευση πλοίων μεγάλου εκτοπίσματος, ενώ η τάση για κατασκευή ακόμη πιο μεγάλων σκαφών καθιστούσε το μέλλον της εταιρείας αλλά και της διώρυγας ακόμη πιο σκοτεινό. Ωστόσο η κατασκευή της υπήρξε εξαιρετικά ωφέλιμη για την ελληνική ακτοπλοΐα, που χρησιμοποιούσε μικρά σκάφη. Έτσι, διαμορφώθηκε ένας νέος δρόμος που συνέδεε την Πάτρα με τον Πειραιά.»

Κ. Κωστής, Τα κακομαθημένα παιδιά της Ιστορίας, Αθήνα 2013, σελ. 460-463