



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin Programul Operațional Capital Uman 2014-2020

Axa prioritară 6: *Educație și competențe*

Prioritatea de investiții 10.i: *Reducerea și prevenirea abandonului școlar timpuriu și promovarea accesului egal la învățământul preșcolar, primar și secundar de calitate, inclusiv la parcursuri de învățare formale, nonformale și informale pentru reintegrarea în educație și formare*

Obiectivul specific 6.4: *Creșterea numărului de tineri care au abandonat școala și de adulți care nu și-au finalizat educația obligatorie care se reîntorc în sistemul de educație și formare, inclusiv prin programe de tip a doua șansă și programe de formare profesională*

Obiectivul specific 6.6: *Îmbunătățirea competențelor personalului didactic din învățământul preuniversitar în vederea promovării unor servicii educaționale de calitate orientate pe nevoile elevilor și a unei școli inclusive*

Titlu proiect: *"Acces la programe de educație și formare profesională pentru tinerii și adulții din județul Dolj care au părăsit timpuriu școala (II)"*

Cod SMIS 2014+: 135712

ISTORIE
Modulul M 1
ORIENTAREA ÎN TIMP SI SPAȚIUL ISTORIC
45 ORE/30 ORE +15 ORE CDȘ

Număr ore/săptămână: 2 ore/săptămână/M1

Manual: Magda Stan, *Manual pentru clasa a V-a*, București, Editura Litera, 2017 /Bogdan Teodorescu, *Manual pentru clasa a Va*, București, Editura ALL, 2017/Maria Ochescu, *Manual pentru clasa a Va*, București, Editura ART, 2017/ Valentin Băluțoiu, *Manual clasa a VI a*, București, Editura.EDP, 2018

Program „A doua șansă” pentru învățământ secundar inferior
versiune finală

A.3.1 Organizarea, monitorizarea și evaluarea programului „A doua șansă” și a stagiilor de pregătire practică de 720 de ore

Nume și Prenume MATEI CLAUDIA
Expert curriculum ISTORIE

Semnătura expertului

IUNIE 2022

Conținutul acestui material nu reprezintă în mod obligatoriu poziția oficială a Uniunii Europene sau a Guvernului României

UNITATEA DE ÎNVĂȚARE-LUMEA CUNOSCUTĂ -15 ORE/10TC/5CDȘ
TEMA Transporturi - 2oreTC



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

Transporturi

După colapsul Imperiului Roman de Apus, **rețeaua de drumuri romane** n-a mai fost întreținută, cauzând **îngreunarea sau încetarea transporturilor**. Fiind înguste, având scop militar pentru deplasarea trupelor, nu erau potrivite pentru transportul cu marfă de cantitate mare, de aceea erau utilizate drumuri străvechi. Înainte să fie descoperit sistemul de înjugare a animalelor, cu tracțiune pe piept, caii erau folosiți doar pentru șarete cu două roți, iar boii trăgeau care mari cu patru roți, cu o viteză de 3 km/ora.

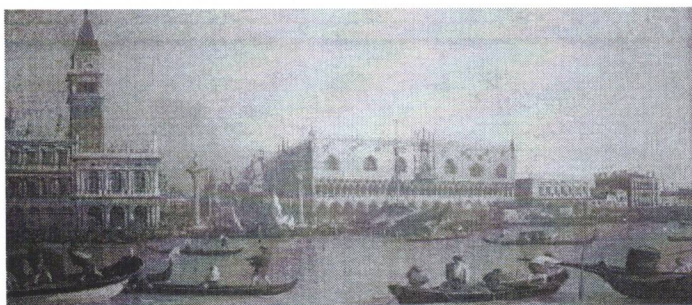
Pentru **transport** erau utilizate **fluviile și râurile**, permițând un transport rapid în condiții mai bune a mărfurilor de volum mare precum cerealele, lemnul, vinul, uleiul, sarea. **Marea Mediterană** era **principala intersecție a drumurilor comerciale dintre Est și Vest**, până la expansiunea islamică. În **Marea Nordului sau Marea Mânecii**, erau desfășurate **expediții de jaf** sau **colonizare** de către anglo-saxoni sau vikingi, dar și **expediții comerciale**.

Călătoriile pun în fața celor care pornesc la drum o serie întreagă de probleme. Cele mai multe sunt legate de primejdiile pe care trebuie să le înfrunte drumeții. **Atacurile tâlharilor**, condițiile precare pe care le oferă drumurile, **capriciile vremii** (ploi, ninsori, inundații, furtuni pe mare), **animalele sălbatice** gata de pradă, toate acestea reprezintă obstacole cărora călătorii trebuie să le facă față.

Mijloacele de transport – atelaje cu cai, corăbii etc – sunt tributare condițiilor și dezvoltării tehnicii și comerțului.

Dorința de comerț, schimb social, cultural, dar și material, va duce destul de repede la o dezvoltare a mijloacelor **de transport**.

Transportul terestru capătă noi limite, iar cel **maritim** va rămâne totuși destul de limitat până în secolul XIV, deși se încearcă un progres continuu. Cea care se dezvoltă cel mai intens, dar conține galere de dimensiuni mai mari și greoaie, este flota Veneției. Dar totuși numărul de corăbii mari este limitat. Însă se cunosc convoaie care fac legătura între Europa apuseană și India sau Asia. Astfel se va ajunge la îmbunătățirea sistemului de navigație și prin introducerea **cârmei și a busolei**, care deși necesare, nu fac mai ușoară manevrarea corăbiilor.



Veneția, *Palatul Dogilor și Piazza San Marco, Veneția*, ulei pe pânză de Canaletto; în Galeria Uffizi, Florența.



UNIUNEA EUROPEANĂ

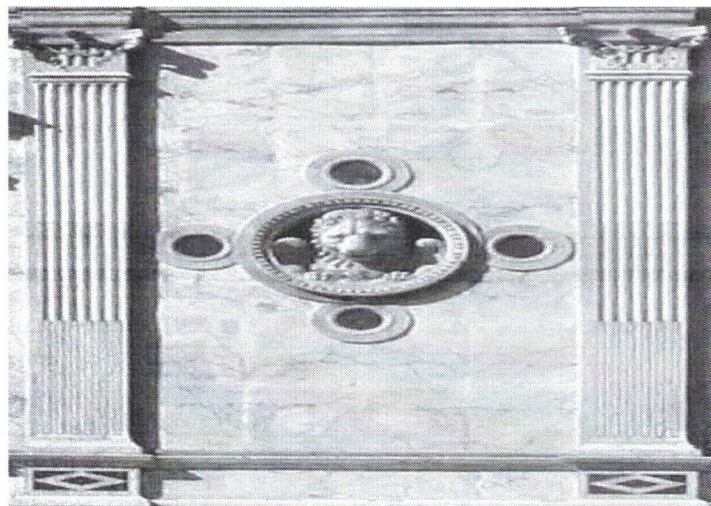


Instrumente Structurale
2014-2020

O puternică alianță s-a format între Veneția și Imperiul Bizantin în evul mediu, iar dincolo de implicațiile religioase ale acestei relații politice, Veneția a început să crească și să devină un important oraș port la Marea Adriatică, prosperând din comerțul cu mătase și condimente. Două evenimente notabile care au marcat istoria medievală a orașului Veneția se referă la alegerea primului *doge venețian*, anume, Ursus, și la aducerea moaștelor Sfântului Marcu Evanghelistul din Alexandria în lagună, fiind adăpostite într-un locaș de cult ce poartă hramul sfântului Marc-basilica Sfântul Marc.



Evul mediu a adus zilele de glorie pentru dezvoltarea economică, politică și culturală a orașului Veneția. Acesta a devenit un adevărat oraș al artei pe harta Europei și un centru al culturii pe continent (a fost unul dintre primele orașe care a îmbrățișat tehnologia tiparului, precum s-a detașat prin toleranța sa față de alte religii sau confesiuni) într-o vreme în care Europa era sfâșiată de conflictul dintre Reformă și Contrareformă.



Leul înaripat, simbolul Republicii Veneția și al Sf. Marc