

## **Η άνοδος της Ελληνόκτητης εμπορικής ναυτιλίας στην Δύση, την Ανατολική Μεσόγειο και την Μαύρη Θάλασσα τον 18<sup>ο</sup> αιώνα**

Καρδακάρη Δήμητρα-Χρυσούλα, Ιστορικός-ερευνήτρια, Τμήμα Ιστορίας, Ιόνιο Πανεπιστήμιο, Κέρκυρα.

*Η παρούσα μελέτη επικεντρώνεται στην άνοδο της Ελληνόκτητης εμπορικής ναυτιλίας των Ελλήνων-Οθωμανών και Βενετών υπηκόων τον 18ο αιώνα, ξεκινώντας από την Δύση, φθάνοντας στην Ανατολική Μεσόγειο και την Μαύρη Θάλασσα, όπου οι ναυτότοποι του Αιγαίου που αναπτύσσονται την περίοδο αυτή, αναδεικνύουν την ταχεία εξάπλωση του ελληνόκτητου στόλου όχι μόνο περιφερειακά, αλλά και σε μεγάλο μέρος της Ανατολικής και Δυτικής Ευρώπης.*

### **Παράγοντες ανάπτυξης: Οι συνθήκες διεξαγωγής του εμπορίου στην Οθωμανική Αυτοκρατορία**

Η εξωτερική πολιτική των μεγάλων ευρωπαϊκών δυνάμεων εις βάρος της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας τον 18<sup>ο</sup> αιώνα, πραγματοποιούνταν τόσο στον στρατιωτικό και διπλωματικό τομέα, όσο και στον τομέα της οικονομίας. Η εμπορική διείσδυση των ευρωπαϊκών δυνάμεων, με τη μορφή εμπορικού καπιταλισμού, πήρε ευρύτερες διαστάσεις, καθώς ευρωπαϊκά κράτη διεισδύουν οικονομικά στο κράτος του σουλτάνου, εκμεταλλευόμενα διμερείς εμπορικές συμφωνίες, γνωστές ως διομολογήσεις. Οι εμπορικές αυτές συμφωνίες, που είχαν συνάψει δυτικοευρωπαϊκά κράτη-αρχικά με την Γαλλία το 1536-με την Οθωμανική Αυτοκρατορία, ανανεώθηκαν και διευρύνθηκαν τον 18ο αιώνα, με αποτέλεσμα να ευνοήσουν σε μεγάλο βαθμό την οικονομική και εμπορική τους διείσδυση στην αυτοκρατορία.

Οι συμφωνίες αυτές, διευκόλυναν την διεξαγωγή του εμπορίου στις χώρες της Δύσης με μειωμένους δασμούς, δικαίωμα εγκατάστασης προξενικών αρχών κ.α., έναντι της πολιτικής ειρήνης. Παρόλο που δημιουργήθηκε ένα προνομιακό πλαίσιο διεξαγωγής του εμπορίου από τις χώρες της Δύσης, δεν έλειψαν και τα προβλήματα όπως η επιβολή έκτακτων δασμών εξαγωγής προϊόντων, η εκτεταμένη δωροδοκία και η διαφθορά του κρατικού μηχανισμού. Πάντως, μέχρι και τις αρχές του 18<sup>ου</sup> αιώνα, η

Αγγλία κατείχε την πρωτοκαθεδρία στο εμπόριο της Ανατολικής Μεσογείου μέχρι την εμφάνιση της Γαλλίας, όπου με κύρια δραστηριότητα στο εμπόριο υφασμάτων που προσαρμόζονταν στο μεσανατολικό εμπόριο, κυριάρχησε στο εμπόριο της ανατολικής Μεσογείου.

Η θέση της Γαλλίας στην Οθωμανική Αυτοκρατορία ήταν προνομιακή, εφόσον υποστήριζε την ακεραιότητα της τελευταίας. Δεν προκαλεί εντύπωση το γεγονός ότι, το 1715 η Γαλλία είχε εγκαταστήσει προξένους και υποπρόξενους σε Θεσσαλονίκη, Καβάλα, Αθήνα, Πάτρα, Ζάκυνθο, Άρτα και σε πολλά νησιά του Αιγαίου, συγκροτώντας ένα εκτεταμένο δίκτυο εμπορικής αντιπροσώπευσης. Το γαλλικό εμπόριο, θα κυριαρχήσει στην ανατολική Μεσόγειο, ως τα τέλη περίπου του 18ου αιώνα, καθώς το 1784 οι Γάλλοι κατείχαν το 36,5% του εμπορίου στην Οθωμανική Αυτοκρατορία, οι Ολλανδοί, το 18,3%, οι Άγγλοι το 9,2%, οι Βενετοί το 12% και οι Αψβούργοι το 24%.

Περνώντας στην άνοδο της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας την περίοδο αυτή, παρατηρούμε ότι ανεξάρτητα από την ανάπτυξη που υπήρξε στο εμπόριο μεγάλων αποστάσεων, στην Μεσόγειο το εμπόριο βρισκόταν υπό την κυριότητα τοπικών εμπορικών στόλων. Η εμπορική δραστηριότητα δεν περιοριζόταν μόνο στην Μεσόγειο, αλλά επεκτείνονταν στον Ατλαντικό και Ινδικό ωκεανό και από εκεί, μέχρι τον Ειρηνικό στις νοτιοανατολικές ασιατικές θάλασσες. Επιπλέον, Έλληνες, Οθωμανοί και Βενετοί υπήκοοι, δραστηριοποιούνταν στο εμπόριο μεταξύ Ανατολικής και Δυτικής Μεσογείου, ενώ παράλληλα ανέπτυξαν εμπορικές δραστηριότητες στις θάλασσες της Βόρειας Ευρώπης, στην Αγγλία και την Ολλανδία, στην Καραϊβική και Λατινική Αμερική, στην Ινδία, την Κίνα και τις Φιλιππίνες από το 1770.

Η Τζελίνα Χαρλαύτη, χαρακτηρίζει τον 18ο αιώνα, ως «τον χρυσό αιώνα» του ευρωπαϊκού και κατ' επέκταση μεσογειακού εμπορίου, όπου το εμπόριο της Μαύρης Θάλασσας και οι αυξανόμενες εξαγωγές από την περιοχή νότια της Ρωσίας, έδωσαν το κίνητρο για ανάπτυξη. Παρόλο που οι Γάλλοι κατείχαν τα πρωτεία στο εσωτερικό και εξωτερικό εμπόριο της Οθωμανικής αυτοκρατορίας μέχρι τα μέσα του 18<sup>ου</sup> αιώνα, Έλληνες δραττόμενοι της ευκαιρίας που επέβαλλαν πολιτικές συνθήκες της περιόδου, όπως οι γάλλο-αγγλικοί πόλεμοι, μετέφεραν με τα καράβια τους εμπορεύματα από την Ανατολική Μεσόγειο στη Δύση.

Ο στόλος των Ελλήνων Οθωμανών υπηκόων, διεξήγε το εμπόριο υπό

οθωμανική σημαία, ως μέρος του οθωμανικού εμπορικού στόλου, που χαρακτηρίζει και τον στόλο ενός κράτους. Η επίδοση των Ελλήνων την περίοδο αυτή στο εμπόριο, ήταν τόσο μεγάλη που το όνομα Έλληνας θα καταστεί συνώνυμο του εμπόρου και η ελληνική γλώσσα δεν θα χρησιμοποιείται μόνο στην μορφομένη βαλκανική ελίτ, αλλά θα καθιερωθεί και ως επίσημη γλώσσα του Βαλκάνιου εμπόρου. Για τους Οθωμανούς, οι Έλληνες ήταν οι ναυτικοί της Αυτοκρατορίας, που επάνδρωναν τον Αυτοκρατορικό πολεμικό στόλο, διέθεταν επιχειρηματικό πνεύμα που σε συνδυασμό με την ναυτική τους δεινότητα, δημιούργησαν έναν ανταγωνιστικό οθωμανικό εμπορικό στόλο. Για τον λόγο αυτό, η κεντρική διοίκηση της Αυτοκρατορίας φρόντισε να εδραιώσει ένα σύστημα προστασίας και οικονομικής στήριξης, με την μορφή οθωμανικών πρεσβειών και προξενείων. Μεταξύ του 1802 και 1807 στη Μεσίνα, το Λιβόρνο, τη Γένοβα, τη Βενετία, την Τεργέστη, τη Μασσαλία και τη Λισαβόνα δημιουργήθηκαν οθωμανικά προξενεία.

Το άνοιγμα των Ελλήνων στους θαλάσσιους δρόμους της Μεσογείου τον 18ο αιώνα, με κέντρο βάρους το εμπόριο σιτηρών, έγινε προς τη Δύση - τη Δυτική Μεσόγειο, την Δυτική Ευρώπη και τον Ατλαντικό- και προς την Ανατολή - τη Μαύρη Θάλασσα, την Ανατολική Ευρώπη, τον Ινδικό ωκεανό, και τις νοτιοανατολικές θάλασσες της Ασίας. Το άνοιγμα αυτό χαρακτηρίζεται σε επτά άξονες: πέντε στην Δύση και δυο στην Ανατολή.

## **Οι εμπορικοί άξονες επέκτασης στην Δύση**

Ο πρώτος άξονας επέκτασης, περιορίζεται στα λιμάνια ιταλικών πόλεων αναπτύσσοντας την «Αδριατική Οικονομία», όπου ουσιαστικά πρόκειται για συνδυασμό χερσαίου και θαλάσσιου εμπορίου προς την Δύση, τα δυτικά Βαλκάνια με τις ιταλικές πόλεις, Τεργέστη, Ανκόνα, Μεσίνα και Μάλτα, όπου γινόταν μεταφόρτωση προς Λιβόρνο και Γένοβα. Το εμπόριο αυτό που αναπτύχθηκε στην θαλάσσια περιοχή του Ιονίου, δημιούργησε αξιόλογους εμπορικούς στόλους Ελλήνων από την Κεφαλονιά, την Ιθάκη, το Μεσολόγγι και το Γαλαξίδι, οργανώνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο μια ενοποιημένη αγορά στη θαλάσσια περιοχή της Αδριατικής και του Ιονίου.

Ήδη από τον 18<sup>ο</sup> αιώνα, ορθόδοξοι χριστιανοί έμποροι με πρωτοπόρους τους

Έλληνες, διεύρυναν την εμπορική τους δραστηριότητα πέρα από τα σύνορα της Οθωμανικής αυτοκρατορίας, εμπορευόμενοι από το Άμστερνταμ μέχρι τη Μασσαλία, το Λιβόρνο, τη Βενετία, την Τεργέστη, τη Βιέννη μέχρι την Sibiu της Τρανσυλβανίας. Όντας εγκατεστημένοι στις χώρες που διεξήγαν τα εμπορεύματα τους, δημιούργησαν ένα δίκτυο εμπορικών οικογενειακών επιχειρήσεων όπου ξεχώρισαν στην διακίνηση μαλλιού, βαμβακιού, νήματος, μάλλινων υφασμάτων, δερμάτων, γουνών, κεριών, αργυροχοΐας και χρυσοχοΐας.

**Πίνακας 1. Αριθμός Ελληνόκτητων πλοίων που έφθαναν στα λιμάνια Βενετία, Τεργέστη, Μάλτα, Λιβόρνο, Γένοβα και Μασσαλία ανά τετραετία την περίοδο 1768-1802.**

Χρονολογία	Βενετία	Τεργέστη	Μάλτα	Λιβόρνο	Γένοβα	Μασσαλία	Σύνολο
1768-1782	8	11	9	10			38
1773-1777	11	6	5	14			36
1778-1782	13	26	25	18			82
1783-1787	11	40	73	30	12		166
1788-1792	13	14	55	39	7		128
1793-1797	10	25	39	71	134	33	312
1798-1802	7	3	63	71	110		254

Πηγή: Gelina Harlaftis and Sophia Laiou, “Ottoman state policy in the Mediterranean trade and shipping, c.1780-c.1820: The Rise of the Greek-Owned Ottoman Merchant Fleet” in Mazower Mark, *Networks of Power in Modern Greece*, Hurst 2008.

Όπως παρατηρούμε στο πίνακα 1, αναφορικά με τις αφίξεις ελληνόκτητων πλοίων σε κύρια εμπορικά λιμάνια της Δύσης, όπως η Βενετία, η Τεργέστη, η Μάλτα, το Λιβόρνο, η Γένοβα και η Μασσαλία, την περίοδο 1768-1802, η εμπορική κίνηση από τα λιμάνια της Βενετίας και της Τεργέστης έχει μεταστραφεί στην Μάλτα, το Λιβόρνο και την Γένοβα. Τα ελληνόκτητα πλοία υπό Οθωμανική σημαία, έφθαναν με αυξανόμενους ρυθμούς στα τρία αυτά λιμάνια, με την εμπορική κίνηση να κορυφώνεται στα 270 πλοία κατά μέσο όρο την περίοδο 1793-1797.

Έλληνες έμποροι σε μικρό διάστημα εκτόπισαν Ραγουζαίους εμπόρους και γενικότερα όσους δραστηριοποιούνταν σε Ιταλικά και άλλα ευρωπαϊκά κράτη, έχοντας λάβει την μεγαλύτερη μερίδα του λέοντος στο εξαγωγικό εμπόριο χύδην φορτίων από την Μαύρη Θάλασσα, με κύριο εξαγωγίμο προϊόν το σιτάρι. Το λιμάνι του Λιβόρνο, υπήρξε ο κύριος ανταγωνιστής της Μασσαλίας στο εμπόριο της

Ανατολικής Μεσογείου, καθώς ήταν ένα διεθνές λιμάνι, ορμητήριο των Αγγλων στη Μεσόγειο, λιμάνι Εβραίων και Ελλήνων εμπόρων, Ολλανδών κ.α. Η δαμόκλειος σπάθη που έδωσε την ώθηση να αναπτυχθούν τα λιμάνια αυτά, έγκειται στο ότι εδραίωναν την τακτική των χαμηλών δασμών ήδη από το 16<sup>ο</sup> αιώνα, προσιδιάζοντας στην φιλελευθεροποίηση του εμπορίου με την ανακήρυξη ενός λιμανιού σε Porto Franco.

Στο σημείο αυτό, αξίζει να γίνει αναφορά στην σημασία της έννοιας «ελεύθερο λιμάνι», όπου από τον 16<sup>ο</sup> αιώνα εφαρμόζεται σε κεντρικούς εμπορικούς άξονες της Δυτικής Ευρώπης. Η σημασία του «ελεύθερου λιμανιού» σε πρώτο στάδιο, θεωρήθηκε ως ανασταλτικός παράγοντας, έναντι των λιμανιών που ακολουθούσαν μερκαντιστική πολιτική. Σε δεύτερο στάδιο, η σημασία της έννοιας αυτής, αναφέρεται στην καθολική ανοικτή πρόσβαση του λιμανιού, ανεξαρτήτως εθνικότητας, κοινωνικής και οικονομικής θέσης, όπου το εμπόριο πραγματοποιείτο χωρίς θεσμικούς περιορισμούς.

Σε τρίτο στάδιο, ως «ελεύθερο λιμάνι», μπορούσε να χαρακτηριστεί μια ζώνη στην οποία τα φορτία μπορούν να παραμείνουν αποθηκευμένα για διαμετακόμιση απαλλαγμένα από δασμούς εισαγωγών και εξαγωγών. Το πρότυπο ανάπτυξης του Λιβόρνου ακολουθούν με την σειρά τους και άλλες ιταλικές πόλεις, εξαπολύοντας τον «πόλεμο της καραντίνας», ανακηρύσσοντας τα λιμάνια τους «ελεύθερα». Όπως παρατηρούμε και στον πίνακα 1, η Μασσαλία παρόλο που είχε κηρυχτεί σε Porto Franco από τον 16<sup>ο</sup> αιώνα, από την στιγμή που δεν προχώρησε σε μείωση δασμών στα μη-γαλλικά πλοία, εφαρμόζοντας παράλληλα πολιτική διάκρισης εις βάρος Εβραίων και Αρμένιων εμπόρων, έχασε το κύρος και την ανταγωνιστικότητα που διέθετε άλλοτε και στην τετραετία 1793-1797, εισήλθαν στο λιμάνι της, μόλις 33 ελληνόκτητα πλοία.

Ο δεύτερος άξονας επέκτασης, σχετίζεται με την εμπορική δραστηριότητα των Γάλλων, όπου όπως τονίστηκε και παραπάνω αποτελούσαν τους κύριους μεταφορείς του εξωτερικού εμπορίου των Οθωμανών από τη νότιο Ελλάδα και το Αιγαίο προς τη δυτική Μεσόγειο, με την Μασσαλία να αποτελεί το κύριο λιμάνι της εμπορικής τους δραστηριότητας. Το εμπόριο αυτό σε όλη την διάρκεια του 18<sup>ου</sup> αιώνα, ήταν οργανωμένο σε ένα δίκτυο échelles, «σκαλών», όπου εκτός από την κάλυψη των κύριων λιμανιών της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, όπως η Σμύρνη, η Κωνσταντινούπολη, η Θεσσαλονίκη και η Αλεξάνδρεια, διευρύνονταν σε

ομαδοποιημένες περιοχές του Αιγαίου, γνωστές ως «Αρχιπέλαγος», στην νότια Ελλάδα, υπό την ονομασία «Μωρέας» και την νοτιοανατολική Μεσόγειο, που ήταν γνωστή και ως «ακτή Καραμανίας».

Οθωμανοί Έλληνες υπήκοοι της αυτοκρατορίας, είχαν ενεργό συμμετοχή στο γαλλικό εμπόριο από την στιγμή που η κοινωνική τους θέση, επέτρεπε ή ακόμα τους έδινε την δυνατότητα να ασχοληθούν συστηματικά με το εξωτερικό εμπόριο της αυτοκρατορίας. Μια τέτοια περίπτωση αποτελούν οι «μπερατλήδες», που διορισμένοι ως υποπρόξενοι των δυτικοευρωπαϊκών δυνάμεων στα λιμάνια του Λεβάντε, ανταγωνίζονται τους Γάλλους, που ασχολούνταν με το εξωτερικό και εσωτερικό εμπόριο της Αυτοκρατορίας.

Σε αντίθεση με τους γεωργούς και τους τεχνίτες, που περιορίζονταν στο οθωμανικό σύστημα παραγωγής, ο έμπορος βρισκόταν σε προνομιακή θέση, καθώς διέθετε μεγαλύτερη ελευθερία στη συσσώρευση κεφαλαίου. Βέβαια όπως σημειώνει ο ιστορικός Χαλίλ Ιναλτζίκ, στο εσωτερικό της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας ένας μη Ευρωπαίος έμπορος ερχόταν αντιμέτωπος με μια σειρά δυσκολιών που λειτουργούσαν ως τροχοπέδη στην άσκηση του εμπορίου, όπως ήταν η έλλειψη ασφάλειας, η επιβαρημένη φορολογία και η άνιση μεταχείριση που απολάμβαναν οι Ευρωπαίοι έμποροι λόγω των διομολογήσεων. Ένας τρόπος για να υπερπηδήσουν από αυτούς τους φραγμούς, ήταν να εξασφαλίσουν την προστασία κάποιου ξένου κράτους, να γίνουν δηλαδή «μπερατλήδες» (προστατευόμενοι).

Ο τρίτος άξονας επέκτασης, πραγματοποιήθηκε στα πλαίσια της αγγλικής αποικιακής πολιτικής. Οι Άγγλοι, εφαρμόζοντας στην Μεσόγειο μια φιλελεύθερη εμπορική πολιτική, οργάνωσαν ένα δίκτυο εγκαταστάσεων, όπως διαμετακομιστικές αποθήκες εμπορευμάτων, σε κύρια εξαγωγικά λιμάνια της Μεσογείου, κυρίως στην Μάλτα και το Λιβόρνο. Η αγγλική πολιτική, συμπεριέλαβε στο δίκτυο των αγορών της και τη δυτική ζώνη της ελληνικής χερσονήσου. Χρησιμοποιώντας κυρίως Έλληνες εμπόρους, κατάφερε να μειώσει την παρουσία των Γάλλων στην περιοχή. Πρεσβευτές της Αγγλίας και της Ολλανδίας στην Κωνσταντινούπολη, φρόντισαν να διορίσουν προξένους για να ελέγχουν ως επί των πλείστων το εμπόριο στην Ήπειρο και στη δυτική Στερεά Ελλάδα.

Η εμφάνιση της Αγγλίας στο εμπόριο της Μεσογείου, συνυπάρχει με την εταιρεία Λεβάντε στην ανατολική Μεσόγειο και στον άξονα Μινόρκα-Λιβόρνο στη Δυτική Μεσόγειο. Το Λιβόρνο άλλωστε, αποτελούσε το διαμετακομιστικό εμπορικό

κέντρο των Άγγλων και η Εταιρεία του Λεβάντε, διέθετε μονοπωλιακό δικαίωμα εμπορίας και διαχείρισης του στόλου στην περιοχή. Το πιο σημαντικό εμπόριο του Λεβάντε τον 18ο αιώνα στηρίζονταν στο εμπόριο δημητριακών, κυρίως σιταριού και κριθαριού, από τις ακτές του Αιγαίου και του Ιονίου και από το 1780 τη Μαύρη Θάλασσα. Επιπλέον άλλα εξαγωγίμα προϊόντα του Λεβάντε προς τη Δύση ήταν λάδι και σταφίδες από την Πελοπόννησο, την Κρήτη, και τα Ιόνια νησιά, βαμβάκι και μαλλί από τη Σμύρνη, την Πελοπόννησο και την ηπειρωτική Ελλάδα, καπνό από τη Θεσσαλονίκη, ρύζι, λινάρι και καφέ από την Αλεξάνδρεια.

Επιπλέον, δεν θα μπορούσε και σε αυτή την περίπτωση να λείπει η συνεργασία με τοπικούς διοικητικούς παράγοντες, όπου ανάμεσα τους ευνοούνται και Έλληνες. Οι μπερατλήδες, διέθεταν μια σειρά προνομίων ανάλογα με αυτά των ξένων εμπόρων που ορίζονταν από τις διομολογήσεις, πλήρωναν μειωμένους φόρους και δεν πλήρωναν κεφαλικό φόρο. Μέσα από την εταιρεία Λεβάντε, αναδείχθηκαν και πολλοί Έλληνες έμποροι, μεταξύ των οποίων οι: Πετροκόκκινος, Μαυροκορδάτος, Νεγρεπόντης, Σκαραμαγκάς, Σακκάς και Ράλλης, που δραστηριοποιούνταν στο εμπόριο Λεβάντε-Αγγλία-Λεβάντε στο διάστημα 1799-1813.

Κατασταλτικός παράγοντας για την εξάπλωση της ελληνικής ναυτιλίας στην Δυτική Μεσόγειο, αποτέλεσε η κατάκτηση της Μινόρκας από τους Άγγλους και η μετατροπή της σε αποικία. Βρισκόμενοι σε συνοριακό σημείο με τις γαλλικές και ισπανικές ακτές, θέλοντας να ασκήσουν έλεγχο πάνω στον καθολικό πληθυσμό του νησιού, πρόσφεραν κίνητρα για την ίδρυση ελληνικής παροικίας στη Μινόρκα. Παραχωρήθηκε γη για καλλιέργεια, αλυκές για εκμετάλλευση, αλλά και το δικαίωμα ανέγερσης ελληνορθόδοξης εκκλησίας, παρόλο που προξένησε έντονες αντιδράσεις από τον καθολικό κλήρο του νησιού, είχε όμως ως αποτέλεσμα σε σύντομο διάστημα να δημιουργηθεί ελληνική αποικία στο Πορτ Μαχόν.

Οι Έλληνες που εγκαταστάθηκαν εκεί μετέβησαν από το Γιβραλτάρ, Κάδιξ, Αλγέρι, Λιβόρνο και Κορσική και η καταγωγή τους ήταν από την περιοχή του Ιονίου το Ανατολικό Αιγαίο, την Κρήτη και την ηπειρωτική Ελλάδα. Βέβαια το κύμα της μετανάστευσης στην κοινότητα, οξύνθηκε κατά την περίοδο του ρωσοτουρκικού πολέμου 1768 με 1774. Η πλειοψηφία των Ελλήνων που εγκαταστάθηκαν στην Μινόρκα, ήταν ναυτικοί που ασχολούταν με το θαλάσσιο εμπόριο συμπεριλαμβανομένου και του κούρσου, μένοντας γνωστοί στους Γάλλους και τους Ισπανούς ως Angli-Grecs, καθώς παρείχαν στους Βρετανούς ένα μικρό καταδρομικό

στόλο που κούρσευε από την ισπανική και τη γαλλική μέχρι την οθωμανική ακτή.

Δεν έλειψαν όμως και τα προβλήματα, με επίκεντρο το θρησκευτικό δόγμα, καθώς οι Έλληνες όντας χριστιανοί ορθόδοξοι αναγνωρίζονταν από τους καθολικούς ως «σχισματικοί Χριστιανοί». Ο Επταετής πόλεμος το 1756, ανάγκασε πολλούς Έλληνες να εγκαταλείψουν το νησί μέχρι και το 1763, όπου η εγκατάσταση θα συνεχίζονταν για είκοσι ακόμη περίπου χρόνια, καθώς οι Άγγλοι παραχώρησαν το νησί στους Ισπανούς το 1783, σημαίνοντας το τέλος της ελληνικής κοινότητας στη Μινόρκα.

Ο τέταρτος άξονας επέκτασης προς τη Δύση, διαμορφώθηκε μέσω της σχέσης των Ολλανδών και των Ελλήνων Οθωμανών εμπόρων και πλοιοκτητών στο εξαγωγικό εμπόριο της Σμύρνης, που αποτελούσε σημαντικό πυλώνα του εξαγωγικού εμπορίου της Αυτοκρατορίας. Μπορούμε να πούμε ότι οι Ολλανδοί εφαρμόζοντας τις αρχές της φιλελευθεροποίησης του εμπορίου, επέτρεπαν στους ντόπιους Οθωμανούς, επιχειρηματίες να διεισδύσουν στα δικά τους εμπορικά και χρηματοπιστωτικά δίκτυα. Από την Σμύρνη εξήγαγαν βιομηχανικά και αποικιακά προϊόντα και εισήγαγαν στην Ολλανδία, πρώτες ύλες για τις υφαντουργίες τους και αγροτικά προϊόντα.

Σε αντίθεση με την βρετανική εταιρεία του Λεβάντε που κατείχε το μονοπώλιο από το βρετανικό εμπόριο, η Ολλανδία διαθέτοντας το σύστημα του ελεύθερου εμπορίου, διεύρυνε την ανάπτυξη της εμπορικής δραστηριότητας σε Οθωμανούς υπηκόους ως επί των πλείστων Έλληνες, που προέρχονταν από τα νησιά του Αιγαίου. Είναι φανερό ότι το μεγαλύτερο μέρος του ολλανδικού εμπορίου στην Σμύρνη το 1770, βρισκόταν στην κυριότητα Ελλήνων εμπόρων από το νησί της Χίου, που συντέλεσαν παράλληλα στην δημιουργία της πρώτης ελληνικής κοινότητας στο Άμστερνταμ.

Χιώτικες οικογένειες που δραστηριοποιείτο στο εξωτερικό εμπόριο της Σμύρνης την περίοδο αυτή, δημιούργησαν μικρές οικογενειακές εμπορικές επιχειρήσεις. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν οι επιχειρήσεις της οικογένειας Κοραή, που διατηρούσαν υποκαταστήματα σε Σμύρνη, Χίο και Κωνσταντινούπολη ανταλλάσσοντας βαμβάκι και νήματα με ολλανδικά υφάσματα και μπαχαρικά.

Ο πέμπτος άξονας επέκτασης, συνδέεται με την συνδρομή των Ελλήνων στο ισπανικό εμπόριο όχι μόνο στην περιοχή της Μεσογείου αλλά και στον Ατλαντικό μετά το 1782, όπου το θαλάσσιο εμπόριο μεταξύ Ισπανίας και Οθωμανικής Αυτοκρατορίας ευοδώθηκε με την Συνθήκη «Ειρήνης, Φιλίας και Εμπορίου», από



την οποία αναδείχθηκε ο οθωμανικός εμπορικός στόλος έναντι του ισπανικού. Οθωμανοί-Έλληνες που δραστηριοποιούνταν την περίοδο αυτή σε πολλά λιμάνια της ιβηρικής χερσονήσου, μετέφεραν σιτηρά, με την εμπορική κίνηση να κορυφώνεται στο ξέσπασμα του πολέμου μεταξύ Ισπανίας και Βρετανίας τις περιόδους 1791-1802 και 1804-1807, σε Βαρκελώνη, Μάλαγα, Κάδιξ και Μαχόν. Η συμμετοχή των Ελλήνων στο εμπόριο της ιβηρικής χερσονήσου, χωρίζονταν σε δυο άξονες: Ο ένας σχετιζόταν με την ισπανική ακτοπλοΐα και τις ακτές του Ατλαντικού και ο δεύτερος επεκτείνονταν υπερατλαντικά δια μέσου του αμερικανικού εμπορίου της Ισπανίας.

## **Ο εμπορικός άξονας επέκτασης προς Ανατολάς**

Περνώντας στην εξάπλωση των Ελλήνων στην Ανατολή τον 18<sup>ο</sup> αιώνα, διακρίνονται δυο άξονες επέκτασης: Ο πρώτος εντοπίζεται στην Μαύρη Θάλασσα και ο δεύτερος στον Ινδικό ωκεανό μέσα από χερσαίους και θαλάσσιους δρόμους της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Πρόσφατες έρευνες, διευρύνουν την δράση των Οθωμανών Ελλήνων εμπόρων από την Ρωσία μέχρι την Κίνα. Βασική διελκυστίνδα στην εξάπλωση αυτή, υπήρξε η συνεργασία των Ελλήνων με ορθόδοξους της Ανατολής, ιδίως με τους Αρμένιους στο χερσαίο και θαλάσσιο ευρωασιατικό εμπόριο μεταξιού και χαβιαριού. Καταγράφεται πληθώρα μαρτυριών, αναφορικά με την συνεργασία Ελλήνων εμπόρων με την Αρμένικη Κομπανία στο Αστραχάν και τη Νέα Τζούλφα στην Περσία.

Ξεκινώντας από την Μαύρη Θάλασσα, καθοριστικός παράγοντας για την ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας στην Ανατολή, υπήρξε το εμπόριο που διεξάγονταν στην περιοχή, μετά την Συνθήκη του Κιουτσούκ Καϊναρτζή το 1774, όταν η Ρωσία πήρε στην κυριότητα της περιοχές στα νότια σύνορά της, ξεκινώντας από την Κριμαία μέχρι την Οδησσό και την Αζοφική Θάλασσα, που εξασφάλισαν οι δύο ρωσοτουρκικοί πόλεμοι 1768-1774 και 1789-1792, αλλά και η πολιτική της «Νέας Ρωσίας», όπως εφαρμόστηκε επί της αυτοκράτειρας, Αικατερίνης Β' στο Νότο.

Το λιμάνι της Οδησσού, δεν υπήρξε το μόνο γνωστό διαμετακομιστικό κέντρο της Μαύρης Θάλασσας, όπου αναπτύχθηκε το εμπόριο από Έλληνες Οθωμανούς εμπόρους, αλλά εξίσου γνωστό ήταν και το λιμάνι του Ταγκανρόγκ(Ταϊγάνιο). Στα πλαίσια της εποικιστικής πολιτικής της Ρωσίας, για την προστασία των

νεοαποκτηθέντων εδαφών, δόθηκαν κίνητρα για τη δημιουργία μιας νέας πόλης-λιμανιού, με αποτέλεσμα Έλληνες από ναυτικές οικογένειες του Ιονίου και του Αιγαίου να εγκατασταθούν εκεί.

Ειδικότερα, Έλληνες ναυτικοί διέθεταν το προνόμιο να διεξάγουν το εμπόριο στην Μαύρη και Αζοφική θάλασσα και ως Οθωμανοί υπήκοοι, αλλά μετά τους Ρωσοτουρκικούς πολέμους, ορισμένοι φέρουν και την Ρωσική σημαία στα πλοία τους. Η κινητικότητα των Ελλήνων εμπόρων στο Ταγκανρόγκ, αποδεικνύεται μέσα από την ομολογία ενός Βρετανού πρόξενου στην περιοχή, όπου σημειώνει: «Τα ιστιοφόρα τους είναι μικρότερα σε χωρητικότητα και πιο οικονομικά στην λειτουργία. Ήταν καλύτερα προσαρμοσμένα για το εμπόριο αυτών των θαλασσών. Οι Έλληνες, ήταν από τους πρωτοπόρους στη δημιουργία επαφών με τους παραγωγούς και τους δίνεται η δυνατότητα για την αγορά καταναλωτικών αγαθών καθώς και να συμμετάσχουν στην εξαγωγική δραστηριότητα. Ήταν πιο εύκολο για αυτούς από ό, τι για τους δυτικούς εμπόρους, να συνεργαστούν με τον ντόπιο πληθυσμό και να κατανοήσουν τα τοπικά πολιτιστικά πρότυπα και λόγω της θρησκευτικής τους συγγένειας, κατάφεραν να έρθουν πιο κοντά στον αγρότη και να διευκολύνουν την αναζήτηση για το σιτάρι».

Τα προϊόντα που μετέφεραν μαζί τους στην Ρωσία ήταν μεσογειακά προϊόντα, όπως κρασί, λάδι, αποξηραμένα και φρέσκα φρούτα και το κόστος του ταξιδιού τους ήταν πολύ μικρότερο από εκείνο ενός ευρωπαϊκού πλοίου, που ερχόταν στη Ρωσική ακτή μόνο για την εξαγωγή σιτηρών. Οι Έλληνες έμποροι ήταν οργανωμένοι σε «μικρές επιχειρήσεις», διαθέτοντας ένας πλοίο, στο οποίο ο καπετάνιος-έμπορος μαζί με τα εμπορεύματα και το πλήρωμά του αποτελούμενο από 7 έως 10 ναύτες, θα λάβουν αντί για μισθό ένα μερίδιο από το κέρδη του ταξιδιού.

Μια άλλη κατηγορία εμπόρων, ήταν οι ταξιδιώτες-έμποροι, όπου μια περιορισμένη ποσότητα αγαθών, την μετέφεραν σ' ένα ξύλινο περίπτερο και τα πωλούσαν στην Αγορά (birza). Το 1793 ο περιηγητής Ρ. Σ. Παλλάς, αναφέρει: «Η αγορά του Ταγκανρόγκ είναι ευρύχωρη και περιλαμβάνει πολλά ξύλινα καταστήματα. Οι Έλληνες έχουν μια συγκεκριμένη σειρά από θαλάμους, όπου σύμφωνα με το ανατολικό έθιμο, διατηρούν μικρές ταβέρνες και καφενεία στα οποία συχνάζουν κυρίως ναύτες.. Στην πόλη αυτή που βρίσκεται κοντά στην θάλασσα, υπάρχει μια Αγορά (birza), όπου κυβερνήτες και πλοιοκτήτες εκθέτουν τα εμπορεύματά τους προς πώληση». Ο ταξιδιώτης-έμπορος, μπορούσε να παραμείνει

για ένα ορισμένο χρονικό διάστημα στην περιοχή, διατηρώντας την εθνικότητά του και μετά την λήξη της άδειας παραμονής, έπρεπε να εγγραφεί ως μόνιμος κάτοικος, αποκτώντας την Ρωσική υπηκοότητα, όπου θα δραστηριοποιούνταν στις συντεχνίες.

Μια τρίτη κατηγορία ήταν οι έμποροι που φθάνουν στον Ταγκανρόγκ διαθέτοντας σημαντική ποσότητα κεφαλαίου, όπου θα εγγραφούν στο σύστημα των συντεχνιών. Οργανώνονται κυρίως σε οικογενειακές επιχειρήσεις κηρύσσοντας ένα κεφάλαιο από οκτώ μέχρι δεκαέξι χιλιάδες ρούβλια, που το αγοράζουν από τοπικούς παραγωγούς και εν συνεχεία το πωλούν σε ξένους εμπορικούς οίκους.

**Πίνακας 1 Καταγραφή εμπορών στον Ταγκανρόγκ την περίοδο 1775-1802.**

Συντεχνίες	Πόσο Κεφαλαίου(Ρούβλια)	Έμποροι που καταγράφηκαν	Έλληνες έμποροι από αυτούς
<b>Πρώτη Συντεχνία</b>	πάνω από 16,000	7	<b>5</b>
<b>Δεύτερη Συντεχνία</b>	8,000-16,000	94	<b>86</b>
<b>Τρίτη Συντεχνία</b>	2,000-8,000	45	<b>27</b>
<b>Σύνολο</b>		146	<b>118</b>

Πηγή: Evrydiki Sifneos, “Can Commercial Techniques substitute port institutions? Evidence from the Greek presence in the Black and Azov Sea ports (1780-1850)”, in Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR), Istituto di Studi sulle Società del Mediterraneo (ISSM), Istituzioni e traffici tra età antica e crescita moderna, Napoli 2009, p. 77-90.

Στο πίνακα 2, καταγράφεται η κινητικότητα των εμπορών στις συντεχνίες του Ταγκανρόγκ την περίοδο 1775 με 1802. Ο χαρακτήρας της κάθε συντεχνίας σε Πρώτη, Δεύτερη και Τρίτη, ήταν αναλογικός με το διαθέσιμο κεφάλαιο που διέθετε η καθεμία. Έτσι, η μεγαλύτερη συντεχνία παρατηρούμε ότι διέθετε κεφάλαιο πάνω από 16 χιλιάδες ρούβλια, κατατάσσοντάς την, στην Πρώτη κατηγορία. Στην Πρώτη συντεχνία, καταγράφονται έμποροι-επιχειρηματίες που διέθεταν κεφάλαιο για να μπορούν να επενδύουν στην εμπορική δραστηριότητα, είτε με την δημιουργία αγορών, είτε με την δημιουργία οικογενειακών-εμπορικών επιχειρήσεων.

Επίσης, παρατηρούμε ότι το 70% περίπου των εμπορών που κατεγράφησαν ήταν Έλληνες έμποροι που συμμετείχαν και στις τρεις βαθμίδες συντεχνιών. Κατά τη διάρκεια της πρώτης περιόδου ανάπτυξης της πόλης ως εμπορικό λιμάνι, το μεγαλύτερο μέρος των εποίκων ανήκαν στην ανερχόμενη «μεσαία τάξη» και ήταν ελληνικής καταγωγής. Μπορεί το διαθέσιμο εμπορικό κεφάλαιο να ήταν μικρό, αλλά ικανοποιητικό για να δοθεί το κίνητρο ανάπτυξης, σε ένα λιμάνι με περιορισμένο

πληθυσμό και εμπορικές δραστηριότητες. Ο Έλληνας που δραστηριοποιείτο στο εμπόριο της Μαύρης και Αζοφικής Θάλασσας, θα αναδειχθούν στα τέλη του 18<sup>ου</sup> αιώνα σε επιχειρηματίες της θάλασσας, μεταφέροντας με τα καράβια τους σιτάρι προς τη Μάλτα, το Λιβόρνο, τη Γένοβα, τη Μασσαλία και τη Βαρκελώνη.

Περνώντας στο εμπόριο στον Ινδικό ωκεανό, διεξαγόταν τόσο χερσαία μέσω Αστραχάν και Περσίας αλλά και μέσω θαλάσσιας διόδου από την Ερυθρά Θάλασσα ή τον Περσικό κόλπο στην Ινδική χερσόνησο, όπου η θαλάσσια διαδρομή εξασφάλιζε περισσότερη ασφάλεια. Έλληνες εμπορεύονταν από την Νίζνα της Ρωσίας στην Σιβηρία με κύριο εμπόρευμα, τις γούνες. Από εκεί περνούσαν στην Κίνα, με χαρακτηριστικό παράδειγμα τους αδερφούς Ζωσιμά που οι εμπορικές τους σχέσεις με την χώρα αυτή διήρκεσε μέχρι τα τέλη του 18<sup>ου</sup> αιώνα.

Η εμπορική δραστηριότητα των Οθωμανών Ελλήνων στην Ινδία, επιτυγχάνεται σε πρώτο στάδιο, με την συνεργασία τους με επιχειρηματικά δίκτυα Αρμενίων σε Περσία και Ινδία. Σε δεύτερο στάδιο, συνάδει με την βρετανική αποικιοκρατία στην Ινδία. Χαρακτηριστικό παράδειγμα, αποτελεί η εμπορική συνεργασία Οθωμανών Ελλήνων και Αρμενίων στην Φιλιπούπολη (Πλόβντιβ) της Βουλγαρίας, στο μακρινό εμπόριο με τις αραβικές επαρχίες και την Ινδία τον 18<sup>ο</sup> αιώνα.

Από τον 17<sup>ο</sup> αιώνα, η Φιλιπούπολη ήταν γνωστή για την παραγωγή λεπτών μάλλινων υφασμάτων και αμπά (χονδρό μάλλινο ύφασμα). Η βιοτεχνία και η εμπορία των υφασμάτων, βρίσκονταν κάτω από τον έλεγχο της Ορθόδοξης χριστιανικής συντεχνίας των Αμπατζήδων. Οι Αρμένιοι που κατοικούσαν στην πόλη κατάφεραν σε σύντομο χρονικό διάστημα να συγκαταλεχθούν στους πιο ισχυρούς οικονομικούς της παράγοντες της πόλης, εφόσον συνέβαλαν σε μεγάλο βαθμό στην σύνδεση της Φιλιπούπολης με αγορές των αραβικών χωρών όπως αυτών της Περσίας και Ινδίας.

Επομένως, η κινητικότητα Οθωμανών Αρμενίων και Ελλήνων από την Φιλιπούπολη, μέσα από χερσαίους και θαλάσσιους δρόμους στο εμπόριο της Ανατολής, εκτός από την οικονομική εδραίωση, δημιούργησε ένα πνεύμα κοινωνικής αφομοίωσης στο χώρο που δραστηριοποιούνταν. Με άλλα λόγια, εντάχθηκαν στο κοινωνικό περίγυρο της χώρας που εμπορεύονταν, είτε με την απόκτηση ενός επωνύμου όπως ήταν το «Χιντιστανλής» για τον Έλληνα έμπορο στην Ινδία, είτε με την δημιουργία ελληνικής κοινότητας στην Καλκούτα και την Ντάκκα (σημερινή πρωτεύουσα του Μπανγκλαντές) της περιοχής της Βεγγάλης τον 18ο αιώνα.

Μάλιστα, η περιοχή της Βεγγάλης που εγκαταστάθηκαν οι Έλληνες ήταν η πιο πλούσια περιοχή της Ινδίας, όπου υπήρχαν αναπτυγμένες οικονομικά αρμένικες κοινότητες που παράλληλα με τους Ευρωπαίους διεξήγαν το εξαγωγικό εμπόριο της περιοχής με την Ανατολική Μεσόγειο και τη Δυτική Ευρώπη και δια ξηράς, και δια θαλάσσης, μέσω Βεγγάλης-Δελχί-Άγρας ή μέσω Βεγγάλης-Σούρατ-Περσικού κόλπου ή Ερυθράς Θάλασσας.

## **Η εξέλιξη της ελληνόκτητης εμπορικής ναυτιλίας στους ναυτότοπους του Αιγαίου**

Όσον αφορά την περιοχή του Αιγαίου, η θάλασσα, θα καταστεί βασικός πυλώνας επικοινωνίας και μεταφοράς για τους νησιωτικούς πληθυσμούς, φαινόμενο που εξηγείται και από την διάταξη του οικιστικού χαρακτήρα των νησιών, διαμορφωμένο στις παραθαλάσσιες περιοχές. Εγκαταλείπεται το φρουριακό οικιστικό σύστημα με την στενότητα του χώρου, από την στιγμή που οι οικονομικές κατά κόρον δραστηριότητες, σχετίζονταν με το θαλάσσιο εμπόριο.

Η οθωμανική παρουσία στο Αιγαίο, χρονολογείται από το 14ο αιώνα, όταν μετά την κατάκτηση της Καλλίπολης το 1354, κατέστη έδρα του οθωμανικού ναυτικού, λειτουργώντας παράλληλα ως ορμητήριο για καταδρομικές επιδρομές, εις βάρος των νησιών. Αυτές, στόχευαν κυρίως στην αύξηση του φόρου υποτέλειας με στόχο να εδραιωθεί η κυριαρχία των Οθωμανών μέχρι και την περίοδο των Ρωσο-οθωμανικών πολέμων 1770-1774, όπου οι Ρώσοι ήλεγχαν τα περισσότερα νησιά. Ιδίως μετά την Άλωση της Κωνσταντινούπολης το 1453, η επιβολή της οθωμανικής κυριαρχίας στο Αιγαίο διαμορφώθηκε σε δυο φάσεις: σε πρώτο στάδιο, επιβάλλονταν φόρος υποτέλειας στην Υψηλή Πύλη από τις Δυτικές δυναστείες (Λατίνοι σταυροφόροι μετά την Άλωση το 1204) που ήλεγχαν τα νησιά και σε δεύτερο στάδιο, την πλήρη ενσωμάτωσή τους στον οθωμανικό μηχανισμό ελέγχου, είτε μέσω της στρατιωτικής κατάκτησης, είτε με την παράδοση.

Η γεωστρατηγική σημασία του Αρχιπέλαγους του Αιγαίου, διαμόρφωσε μια ευνοϊκή διοικητική μεταχείριση από την Οθωμανική εξουσία, μέσω της ανάπτυξης του κοινοτικού συστήματος στα νησιά και την ανάληψη της τοπικής αυτοδιοίκησης

από τους υποτελείς, με σχετική αυτονομία. Βέβαια ο βαθμός αυτοδιοίκησης, εξαρτιόταν τόσο από το μέγεθος της οθωμανικής παρουσίας στο νησί, όσο και από τους κοινοτικούς θεσμούς που διαμορφώνονταν ανάλογα με τα τοπικά ήθη και έθιμα της εκάστοτε περιοχής.

Οι νησιωτικές κοινωνίες, όπου άνθισε ο θεσμός των κοινοτήτων κατά την Οθωμανική περίοδο ήταν οι Κυκλάδες και μικρά νησιά των Δωδεκανήσων, όπου εκλέγονταν από τους μόνιμους, ντόπιους και φορολογούμενους υπηκόους των νησιών, ένας μέχρι τρεις «επίτροποι» ή «προεστοί», ως μεσάζοντες μεταξύ των υπηκόων και του καπουδάν πασά ή της Υψηλής Πύλης. Ήταν επιφορτισμένοι αφενός με την διανομή των φόρων ανά χωριό και ανά εστία και αφετέρου με την συλλογή και παράδοση των εσόδων στον εκπρόσωπό του. Παράλληλα, διαπραγματεύονταν με την Υψηλή Πύλη για το ποσό του φόρου που αναλογούσε στο νησί και οι ίδιοι αναλάμβαναν συχνά την είσπραξή του ως φοροενοικιαστές, λειτουργώντας ως ιδιώτες.

Οι υποδιοικητές αυτοί, ήταν κυρίως Ορθόδοξοι κάτοικοι του νησιού, που αναλάμβαναν την ενοικίαση των φόρων ή δραστηριοποιούνταν ως εκπρόσωποι (βεκίληδες) των φοροενοικιαστών. Η οικονομία στα περισσότερα νησιά του Αιγαίου βασιζόταν στην γεωργία και την κτηνοτροφία, με την αλιεία να έχει δευτερεύουσα σημασία, καθώς ορισμένες δυσκολίες όπως τα μικρά αλιευτικά σκάφη, η έλλειψη τεχνικών μέσων σε συνδυασμό με τις δύσκολες καιρικές συνθήκες, όπου δημιουργούσαν συχνά έλλειψη των αλιευμάτων, δεν είχαν ξεπεραστεί. Η παρουσία του ψαριού στο τραπέζι μιας νησιωτικής οικογένειας εξαρτιόνταν από την οικονομική της ευμάρεια, καθώς φρέσκα, παστά και αποξηραμένα μικρά ψάρια καταναλώνονταν κυρίως σε περιόδους νηστειών από λαϊκούς και μοναχούς.

Το «χαβιάρι» που διακινούνταν στο Αιγαίο από αυγά φθηνών ψαριών που αφθονούσαν στην περιοχή και καταναλώνονταν από χριστιανικούς πληθυσμούς και Εβραίους, διότι ήταν φθηνό. Παρόλο που η ναυσιπλοΐα στα νερά του Αιγαίου είναι πιο εύκολη από ότι σε ανοιχτές θάλασσες και ωκεανούς, οι αποστάσεις που διένυαν οι Έλληνες ψαράδες ήταν μεγάλες από τους τόπους κατοίκησης. Παρόλα αυτά όμως, η αλιεία θα παραμείνει μία παράκτια δραστηριότητα, με περιορισμένη απόδοση και μικρός είναι ο αριθμός που παραμένει αποκλειστικά απασχολημένος σε αυτήν.

## **Εμπορικοί άξονες επέκτασης στο Αιγαίο**

Όσον αφορά την περιοχή του Αιγαίου εντοπίζονται διάφοροι άξονες επέκτασης που αφορούν το εμπόριο διαχωρίζοντάς το σε δυτικό, ανατολικό και κεντρικό εμπορικό άξονα. Πιο συγκεκριμένα, η περιοχή του δυτικού Αιγαίου περιβαλλόταν από πλούσιες σιτοπαραγωγές περιοχές της βορειοανατολικής Μεσογείου, όπως την Θεσσαλία την Μακεδονία και την ανατολική Πελοπόννησο. Οι ναυτότοποι που αναπτύσσονται στο Βορειοδυτικό Αιγαίο, είναι η Σκόπελος και το Τρικέρι, ενώ νοτιοδυτικά το Κρανίδι και ο Πόρος. Μια συστάδα νησιών και μικρά λιμάνια στις ακτές της Χαλκιδικής, του Ολύμπου και γενικότερα στις περιοχές της Θεσσαλίας, αποτελούν μια ενιαία λειτουργική ενότητα, που περιλαμβάνει ακτοπλοϊκά σκάφη, εξυπηρετώντας τις ανάγκες της ηπειρωτικής ενδοχώρας.

Ειδικότερα, η Σκόπελος και το Τρικέρι δραστηριοποιούνταν όχι μόνο στο τοπικό διαπεριφερειακό εμπόριο, αλλά αναπτύσσοντας ένα μικρό ποντοπόρο στόλο, ταξίδευαν μέχρι τα λιμάνια της Δυτικής Μεσογείου, από την δεκαετία του 1780. Υπήρχε μια «εμπορική» εξειδίκευση και ταυτόχρονα δημιουργήθηκε ένα μονοπωλιακό εμπόριο που έδινε συγκριτικό πλεονέκτημα στους τοπικούς μεταφορείς όπως Υδραίοι και Σπετσιώτες έμποροι, όσον αφορά το εμπόριο σιτηρών.

Τα σιτηρά μεταφέρονταν από τον Παγασητικό κόλπο στην Κωνσταντινούπολη και την Θεσσαλονίκη και η ένταξη ναυτικών και τεχνιτών από τα νησιά στον οθωμανικό στόλο και τα ναυτιλία, υπήρξαν καθοριστικής σημασίας για την ανάπτυξη των ποντοπόρων εμπορικών στόλων της Ύδρας και των Σπετσών. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης αποτελούσε βασικό οικονομικό και εμπορικό κέντρο του δυτικού Αιγαίου, το οποίο αναδείχθηκε από το εμπόριο σιτηρών που εξάγονταν σε Ανατολή και εν μέρει στην Δύση. Οι σημαντικοί ναυτότοποι του κεντρικού Αιγαίου, κατά τον 18ο αιώνα, είναι τα νησιά Μύκονος, Σύρος, Τήνος και Σαντορίνη, όπου οι τοπικοί στόλοι μετέφεραν τόσο είδη από την τοπική αγορά, όσο και από τις ηπειρωτικές ακτές με εξαίρεση την Σαντορίνη και την Μύκονο, όπου δραστηριοποιήθηκαν στο διαμετακομιστικό εμπόριο σιτηρών από τη Μαύρη Θάλασσα.

Σε γενικές γραμμές, η άνοδος της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας τον 18ο

αιώνα, ακολούθησε μια σταθερή πορεία, ξεκινώντας από την κεντρική Μεσόγειο, στα λιμάνια των ιταλικών πόλεων-λιμανιών και την Μάλτα. Στην συνέχεια, οι πόλεμοι του 18ου αιώνα, όπως αυτός της Πολωνικής διαδοχής (1733-1738) και ο Άγγλο-ισπανικός πόλεμος (1739-1742), επηρέασαν το μεσογειακό εμπόριο καθώς ένας πόλεμος μπορούσε ταυτόχρονα να καταστεί πηγή τεράστιων κερδών αλλά και απωλειών. Οι Έλληνες παρόλα αυτά, είχαν δύο πλεονεκτήματα στο μεσογειακό και στο εμπόριο της Μαύρης Θάλασσας που τους άνοιγε τον δρόμο για την Ανατολή. Το ένα είναι ότι έπλεαν κυρίως υπό την ουδέτερη οθωμανική σημαία, πράγμα που σημαίνει ότι σε περίοδο πολέμου, μπορούσαν να εξασφαλίσουν τεράστια κέρδη. Το δεύτερο πλεονέκτημα, έγκειται τόσο στην ναυτική τους δεινότητα που τους εξασφάλιζε ελεύθερη πρόσβαση στα δυτικά λιμάνια, όσο και στο θρήσκευμα στην περίπτωση του εμπορίου στην Ανατολή, ερχόμενοι σε επαφή και συνεργασία με χριστιανούς ορθόδοξους ομολόγους τους.



## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- ✚ Βασίλης Καρδάσης, *Έλληνες Ομογενείς στην Νότια Ρωσία, 1775-1861*, Αλεξάνδρεια 1998.
- ✚ Ευδοκία Ολυμπίτου “Ψαρεύοντας στο Αιγαίο τον 19<sup>ο</sup> αιώνα” στο *Ψαρεύοντας στις Ελληνικές θάλασσες. Από τις μαρτυρίες του παρελθόντος στην σύγχρονη πραγματικότητα*. Τετράδια Εργασίας 33, Ινστιτούτο Νεοελληνικών Ερευνών-Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών, Αθήνα 2010.
- ✚ Ευρυδίκη Σιφναίου και Τζελίνα Χαρλαύτη, *Οι Έλληνες της Αζοφικής τον 19<sup>ο</sup> αιώνα. Νέες προσεγγίσεις στην Ιστορία της Νοτίου Ρωσίας*, Αθήνα 2013.
- ✚ Σοφία Λαΐου “Το Αιγαίο επί Οθωμανικής Αυτοκρατορίας” στην *Πολιτιστική πύλη Αρχιπελάγους Αιγαίου*, Εγκυκλοπαίδεια Μείζονος Ελληνισμού, Μ. Ασία.
- ✚ Τζελίνα Χαρλαύτη και Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμ.), *Η ναυτιλία των Ελλήνων 1700-1821*, εκδόσεις Κέδρος, υπό έκδοση 2013.
- ✚ Eric Hobsbawm, *Η Εποχή των Επανάστασεων (1789-1848)*, ΜΙΕΤ, Αθήνα 2008.
- ✚ Evrydiki Sifneos, “*Can Commercial Techniques substitute port institutions? Evidence from the Greek presence in the Black and Azov Sea ports (1780-1850)*”, in Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR), Istituto di Studi sulle Società del Mediterraneo (ISSM), Istituzioni e traffici tra età antica e crescita moderna, Napoli 2009.
- ✚ Halil Inalcik, Donald Quataert, *Οικονομική και κοινωνική ιστορία της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας : 1300-1600*, μτφ. Μαρίνος Σαρηγιάννης, Αλεξάνδρεια 2008.
- ✚ Richard Natkiel, Antony Preston, *Atlas of Maritime History*, Bison books, Greenwich 1986.

## **Λεζάντες εικόνων**

1. Χάρτης Οθωμανικής Αυτοκρατορίας 14ος-19ος αιώνας
2. Σημαντικά ελληνικά παροικιακά κέντρα την περίοδο της Οθωμανικής κυριότητας του ελλαδικού χώρου.
3. Βρετανικά πλοία ελαιογραφία του Πήτερ Μονάμι
4. Βενετικό εμπορικό πλοίο 17ος αιώνας
5. Γαλλική Φρεγάτα 1794
6. Ελληνικά πλοιάρια στην θάλασσα του Ιονίου.
7. Οθωμανικό πλοίο
8. Η Αθηνά της Άρκτου, γαλέρα του Λάμπρου Κατσώνη χαρακτηριστικό δείγμα πλοίου της εποχής
9. Ψαριανά καταδρομικά
10. Εμπορικές διαδρομές χερσαίες και θαλάσσιες την περίοδο της οθωμανικής αυτοκρατορίας
11. Εμπορική διαδρομή Γενοβέζων και Βενετών σε Μεσόγειο και Μαύρη Θάλασσα
12. Οικονομικά και Διοικητικά κέντρα στον ελλαδικό χώρο τον 18ο αιώνα. Πηγή χάρτη Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, Εκδοτική Αθηνών, Αθήνα 1974, τόμος 11, σελ. 168
13. Σχηματισμοί της ελληνικής κοινωνίας στην αρχή και το τέλος της Οθωμανικής κυριαρχίας
14. Ελληνική εμπορική ναυτιλία στο Μεσολόγγι πριν το 1821 που προφανώς διεξάγονταν υπό οθωμανική σημαία
15. 1698 ΓΚΡΑΒΟΥΡΑ ΡΟΔΟΥ
16. Το φρούριο της Νάξου, χαλκογραφία του Αντρέ Γκρασσέ Σαιντ Σοβέρ από το βιβλίο Voyage historique, Παρίσι 18ος αι.
17. Κόρινθος 18ος αιώνας, Όττο Στάκελμπεργκ.
18. Κορώνη 18ος αιώνας, Όττο Στάκελμπεργκ.
19. Κύθηρα 18ος αιώνας, Όττο Στάκελμπεργκ.

20. Το λιμάνι της Ύδρας σε γκραβούρα των αρχών του 18ου Γεννάδιος βιβλιοθήκη
21. Λιμάνι Θεσσαλονίκης 17ος αιώνας
22. Το λιμάνι της Τεργέστης σημαντικό εμπορικό κέντρο της περιόδου
23. Σπάνια ξυλογραφία που απεικονίζει το νησί της Ρόδου τον 17ο αιώνα
24. Οι Έλληνες των παροικιών και των Παραδουνάβιων Ηγεμονιών
25. Οθωμανοί Τούρκοι και Έλληνες σε χαλκογραφία του 17ου αιώνα
26. Γιάκομπ φον Ζάντραρτ, άποψη της Θεσσαλονίκης, Νυρεμβέργη 1687.  
Συλλογή Κώστα Σταμάτη.
27. Έλληνας έμπορος
28. Έλληνας έμπορος, λιθογραφία, Αθήνα, Γεννάδιος Βιβλιοθήκη
29. Έλληνας-Οθωμανός υπήκοος έμπορος του 18ου αιώνα, Γεννάδιος Βιβλιοθήκη
30. Έλληνες ναυτικοί πριν την Ελληνική επανάσταση
31. Οθωμανός-Έλληνας υπήκοος από την Πάτμο, Ζαν Μπαπτίστ Βανμούρ,1737
32. Οθωμανός-Έλληνας υπήκοος από την Σέριφο Ζαν Μπαπτίστ Βανμούρ ,1737
33. Οθωμανός-Έλληνας υπήκοος από την Τήνο Ζαν Μπαπτίστ Βανμούρ ,1737
34. Αλληγορία της Νίκης της Αυτοκράτειρας Αικατερίνης έναντι των Οθωμανών, 1772 από τον ζωγράφο Στέφανο Τορέλλι
35. Ελαιογραφία της Αυτοκράτειρας Αικατερίνης της Μεγάλης, από τον Ρώσο ζωγράφο Φιοντόρ Ρόκοτοβ, 1763
36. Θυρεός από την εποχή της Αικατερίνης της Μεγάλης. Από ιδιωτική συλλογή
37. Η «Οδός των Ελλήνων» στην Οδησσό.
38. Το λιμάνι του Ταγκανρόγκ (Ταϊγάνιο)