

ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ 1700-1821

Ο αιώνας της ακμής πριν από την Επανάσταση

επιμέλεια: ΤΖΕΛΙΝΑ ΧΑΡΛΑΥΤΗ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ



ΚΕΔΡΟΣ



Η Τσελίνα Χαρλαούτη είναι καθηγήτρια Ναυτιλιακής Ιστορίας στο Τμήμα Ιστορίας του Ιονίου Πανεπιστημίου. Αποφοίτησε από το Πανεπιστήμιο Αθηνών και ολοκλήρωσε τις μεταπτυχιακές της σπουδές στα πανεπιστήμια του Κέιμπριτζ (M.Phil.) και της Οξφόρδης (D.Phil.). Έχει διατελέσει πρόεδρος της Διεθνούς Εταιρείας Ναυτιλιακής Οικονομικής Ιστορίας (2004-2008). Είναι συγγραφέας πολλών βιβλίων και άρθρων. Μεταξύ των βιβλίων της είναι τα: *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας, 19ος-20ός αι.*, (Νεφέλη, Αθήνα 2001), *Έλληνες εφοπλιστές και ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Οργάνωση, διοίκηση και στρατηγική*, σε συνεργασία με τον Γιάννη Θεοτοκά, (Αλεξάνδρεια, Αθήνα 2007), *The New Ways of History*, σε συνεργασία με τους Νίκο Καραπιδάκη, Κώστα Σμπόνια και Βάιο Βαϊόπουλο (IB Tauris, Λονδίνο 2012), *Merchant «Colonies» in the Early Modern Period (15th-18th Centuries)*, σε συνεργασία με τους Victor Zakharov και Όλγα Κατσιαρδή-Hering (Chatto & Pickering, Λονδίνο 2012), *World's Key Industry. History and Economics of International Ship-ping*, σε συνεργασία με τους Stig Tenold και Jésus M. Valdaliso (Palgrave/Mac-Millan, Λονδίνο 2012).

Η ναυτιλία των Ελλήνων 1700-1821

Η ναυτιλία των Ελλήνων 1700-1821

Η ναυτιλία των Ελλήνων 1700-1821

Ο αιώνας της ακμής πριν από την Επανάσταση

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ
ΤΖΕΛΙΝΑ ΧΑΡΛΑΥΤΗ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ

ΚΕΔΡΟΣ
ΙΟΝΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ

Η έρευνα έγινε στο πλαίσιο της πράξης Πυθαγόρας – Ενίσχυση Ερευνητικών Ομάδων στο Ιόνιο Πανεπιστήμιο, MIS 89236 Υποέργο 1, «Ναυτιλία των Ελλήνων, 1700-1821» του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Εκπαίδευση και Αρχική Επαγγελματική Κατάρτιση» (Ε.Π.Ε.Α.Ε.Κ.) που χρηματοδοτήθηκε από το Ελληνικό Δημόσιο και το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο.



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΘΝΙΚΗΣ ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΕΠΕΑΕΚ
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ
ΣΥΓΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ
ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ
ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ



Η ΠΑΙΔΕΙΑ ΣΤΗΝ ΚΟΡΥΦΗ
Επιχειρησιακό Πρόγραμμα
Εκπαίδευσης και Αρχικής
Επαγγελματικής Κατάρτισης



Το βιβλίο εκδόθηκε με τη χρηματοδότηση του Ιονίου Πανεπιστημίου.

Εικόνα εξωφύλλου:

Έλληνες ναύται. Πηγή: Έσπερος, 15/27 Σεπτεμβρίου 1884, Λειψία. Ιδιωτική Συλλογή Τζελίνας Χαρλαύτη.

ISBN 978-960-04-4318-9

© Τζελίνα Χαρλαύτη – Κατερίνα Παπακωνσταντίνου, 2013

© Εκδόσεις Κέδρος, Α.Ε., 2013

www.kedros.gr

e-mail: books@kedros.gr

© Ιόνιο Πανεπιστήμιο

www.ionio.gr

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σε ό,τι ομορφότερο υπάρχει στη ζωή μας,
στη Χρυσίδα και στον Νίκο
στον Ιάσονα και στον Μάξιμο

Κεφάλαιο 1 – Η ναυτιλία των Ελλήνων από αρχαίους χρόνους μέχρι τον 18ο αιώνα. Η γαλιάντα του 17ου αιώνα. Η γαλιάντα του 18ου αιώνα.	11
Κεφάλαιο 2 – Αρχαίοι ναυτικοί και Αρχαίοι Πλοία.	17
Κεφάλαιο 3 – Η ναυτιλία των Ελλήνων από τον 18ο αιώνα μέχρι τον 19ο αιώνα. Η γαλιάντα του 18ου αιώνα. Η γαλιάντα του 19ου αιώνα.	21
Κεφάλαιο 4 – Η ναυτιλία των Ελλήνων από τον 19ο αιώνα μέχρι τον 20ο αιώνα. Η γαλιάντα του 19ου αιώνα. Η γαλιάντα του 20ου αιώνα.	25
Κεφάλαιο 5 – Χρυσίδα και Νίκο. Η γαλιάντα του 19ου αιώνα. Η γαλιάντα του 20ου αιώνα.	29
Κεφάλαιο 6 – Η ναυτιλία των Ελλήνων από τον 20ο αιώνα μέχρι τον 21ο αιώνα. Η γαλιάντα του 20ου αιώνα. Η γαλιάντα του 21ου αιώνα.	33
Κεφάλαιο 7 – Ιάσονα και Μάξιμο. Η γαλιάντα του 20ου αιώνα. Η γαλιάντα του 21ου αιώνα.	37
Κεφάλαιο 8 – Η ναυτιλία των Ελλήνων από τον 21ο αιώνα μέχρι τον 22ο αιώνα. Η γαλιάντα του 21ου αιώνα. Η γαλιάντα του 22ου αιώνα.	41
Κεφάλαιο 9 – Η ναυτιλία των Ελλήνων από τον 22ο αιώνα μέχρι τον 23ο αιώνα. Η γαλιάντα του 22ου αιώνα. Η γαλιάντα του 23ου αιώνα.	45
Κεφάλαιο 10 – Η ναυτιλία των Ελλήνων από τον 23ο αιώνα μέχρι τον 24ο αιώνα. Η γαλιάντα του 23ου αιώνα. Η γαλιάντα του 24ου αιώνα.	49

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<i>Ευχαριστίες</i>	9
<i>Εισαγωγή</i>	13

ΜΕΡΟΣ Α΄ – ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΘΕΣΜΟΙ

Κεφάλαιο 1 – Η ναυτιλία των Ελλήνων ως μοχλός ενοποίησης των αγορών. Η μεθοδολογία, <i>Τζελίνα Χαρλαύτη</i>	39
Κεφάλαιο 2 – Αρχαιακές πηγές και <i>Αμφιτρίτη</i> . Η έρευνα, <i>Κατερίνα Παπακωνσταντίνου</i>	91
Κεφάλαιο 3 – Η ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και ο ρόλος του οθωμανικού κράτους στις αρχές του 19ου αιώνα, <i>Σοφία Λαΐου</i>	127
Κεφάλαιο 4 – Η αρπαγή και οι κίνδυνοι στη θάλασσα: Πόλεμοι, κούρσοι και πειρατεία στη Μεσόγειο του 18ου αιώνα, <i>Τζελίνα Χαρλαύτη</i> ...	145
Κεφάλαιο 5 – Υγειονομικοί θεσμοί στη Δυτική Ευρώπη (14ος-18ος αι.), <i>Κατερίνα Κωνσταντινίδου</i>	207
Κεφάλαιο 6 – Η εισβολή της ναυτιλίας των «Γραικών» στο μεγάλο εμπόριο της Μεσογείου, 1714-1815, <i>Τζελίνα Χαρλαύτη</i>	223
Κεφάλαιο 7 – Θαλάσσιες και χερσαίες μεταφορές και διακινούμενα φορτία τον 18ο αιώνα: η συγκρότηση μεταφορικών συστημάτων στην Ανατολική Μεσόγειο, <i>Κατερίνα Παπακωνσταντίνου</i>	283
Κεφάλαιο 8 – Η «ναυτική πολιτεία» του Ιονίου και του Αιγαίου. Ναυτότοποι, ναυτικές οικογένειες και επιχειρήσεις, <i>Τζελίνα Χαρλαύτη</i>	353
Κεφάλαιο 9 – Η «ναυτική πολιτεία» του Ιονίου και του Αιγαίου. Στόλος και ανταγωνιστικότητα, <i>Τζελίνα Χαρλαύτη</i>	407
Κεφάλαιο 10 – Η ναυτιλιακή επιχείρηση τον 18ο αιώνα: η περίπτωση των Ελλήνων υπηκόων της Βενετίας, <i>Γεράσιμος Παγκράτης</i>	445

ΜΕΡΟΣ Β΄ - ΑΠΟ ΤΟΝ ΛΕΒΑΝΤΕ ΣΤΟΝ ΠΟΝΕΝΤΕ

Κεφάλαιο 11 – Τύποι πλοίων της ναυτιλίας των Ελλήνων, 1700-1821, <i>Απόστολος Δελής</i>	469
Κεφάλαιο 12 – Μεταξύ Λεβάντε και Πονέντε: Λιβόρνο, ένα διεθνές εμπορείο στη Μεσόγειο, <i>Κατερίνα Γαλάνη</i>	541
Κεφάλαιο 13 – Ελληνικά πλοία στη Σικελία κατά τη διάρκεια του 18ου αιώνα: υγειονομικές πρακτικές και εμπορικές σχέσεις, <i>Fabio di Vita</i> ..	563
Κεφάλαιο 14 – Ένας περίπλους στις αρχές του 19ου αιώνα: ελληνική ναυτιλία στη Μάλτα, 1800-1821, <i>Frank Theuma</i>	585
Κεφάλαιο 15 – Η συμπληρωματικότητα των οικονομικών δραστηριοτήτων: η τριγωνική σύνδεση Μεσολογγίου, Πρέβεζας, Μάλτας, <i>Κατερίνα Παπακωνσταντίνου</i>	603
Κεφάλαιο 16 – Εμπόριο και ναυτιλία στα νησιά του Ιονίου Πελάγους στα χρόνια της Επτανήσου Πολιτείας, 1800-1807, <i>Γεράσιμος Παγκράτης</i>	631
Κεφάλαιο 17 – Δίαυλοι επικοινωνίας και θαλάσσιες διαδρομές: η ελληνική ναυτιλία στο κανάλι του βενετικού Ιονίου, <i>Κατερίνα Κωνσταντινίδου</i>	651
Κεφάλαιο 18 – <i>Sotto la bandiera di San Marco</i> : πρόξενοι και προξενικά αρχεία, έμποροι και καράβια (18ος αιώνας), <i>Χριστίνα Ε. Παπακόστα</i> ..	663
Κεφάλαιο 19 – Έλληνες έμποροι και ναυτικοί στη Μαύρη Θάλασσα 1780-1820, <i>Haci Veli Aydin</i>	683
Κεφάλαιο 20 – Από το τοπικό στο παγκόσμιο: η ενσωμάτωση των ναυτότοπων του Αιγαίου στο μεσογειακό εμπορικό σύστημα, τέλη 18ου-αρχές 19ου αιώνα, <i>Αλεξάνδρα Παπαδοπούλου</i>	703
Κεφάλαιο 21 – Από την <i>Αμφιτρίτη</i> στον <i>Οδυσσέα</i> : πλέοντας με την ιόνιο ναυτιλία στα νερά της Ανατολικής Μεσογείου κατά την επαναστατική δεκαετία του 1820, <i>Παναγιώτης Καπετανάκης</i> ..	735
Επίλογος – Ανατροπές και νέες θεωρήσεις υπό το πρίσμα της <i>Αμφιτρίτης</i> , <i>Τζελίνα Χαρλαύτη</i>	771
<i>Παραρτήματα</i>	789
<i>Βιογραφικά συγγραφέων</i>	841
<i>Ευρετήριο</i>	847

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Το βιβλίο αυτό είναι προϊόν εργασίας μιας μεγάλης ερευνητικής ομάδας που εργάστηκε στο ερευνητικό πρόγραμμα «Ναυτιλιακή Ιστορία των Ελλήνων, 1700-1821» του Τμήματος Ιστορίας του Ιονίου Πανεπιστημίου, ενταγμένο στο Επιχειρησιακό πρόγραμμα «Πυθαγόρας Ι: Ενίσχυση Ερευνητικών Ομάδων στα Πανεπιστήμια» και το οποίο χρηματοδοτήθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση και το Υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων και διήρκεσε από το 2004 μέχρι το 2007. Στο ερευνητικό πρόγραμμα που διεξήγαμε ευτυχήσαμε να έχουμε εξαιρετικούς συνεργάτες. Θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε όλους τους συγγραφείς αυτού του τόμου, οι οποίοι όχι μόνο στήριξαν εξ αρχής το πρόγραμμα αλλά και εργάστηκαν για τη δημιουργία της βάσης δεδομένων *Αμφιτρίτης* πάνω στην οποία στηρίζονται οι μελέτες.

Ήδη από την αρχή της διαμόρφωσης του ερευνητικού προγράμματος πολλοί συνάδελφοι ερευνητές και ιστορικοί ήταν πρόθυμοι να συνδράμουν στο εγχείρημα. Από το Τμήμα Ιστορίας του Ιονίου Πανεπιστημίου καθοριστική ήταν η συμμετοχή και η στήριξη της Σοφίας Λαΐου που μας άνοιξε το δρόμο στα πολύτιμα οθωμανικά αρχεία. Η Εύη Ολυμπίτου, όπως πάντα, ήταν εκεί να υποστηρίζει και να ενθαρρύνει – η αναπάντεχη απουσία της, δυσαναπλήρωτο κενό. Από το Πανεπιστήμιο Αθηνών ο Γεράσιμος Παγκράτης υπήρξε βασικό στήριγμα στη διαμόρφωση της έρευνας στα ιταλικά και ιονικά αρχεία. Καθοριστική ήταν η συνεισφορά της Νατάσας Παπαδιά-Λάλα στη δημιουργία της ερευνητικής ομάδας για τα βενετικά αρχεία. Η Χρύσα Μαλτέζου με ιδιαίτερη προθυμία δέχτηκε να φιλοξενηθούν στο Ινστιτούτο Βυζαντινών και Μεταβυζαντινών Σπουδών της Βενετίας, ερευνητές του προγράμματος, προκειμένου να συλλέξουν αρχειακό υλικό από τα αρχεία της Βενετίας. Η Όλγα Κατσιαρδή-Heising εκτός από την αμέριστη ηθική συμπαράσταση πρόσφερε πρόθυμα για τις ανάγκες του προγράμματος το πολύτιμο υλικό που είχε στη διάθεσή της στο προσωπικό της αρχείο, συμβάλλοντας ουσιαστικά στη συγκρότηση της βάσης δεδομένων *Αμφιτρίτη*. Διάρκης ήταν η στήριξη της Μαρίας Χριστίνας Χατζηγιάννου του ΠΕ/ΕΙΕ με τις γνώσεις και τις συμβουλές της. Ο Carmel Vassallo του Πανεπιστημίου της Μάλτας προετοίμασε το έδαφος, ξενάγησε και καθοδήγησε στα αρχεία της Μάλτας τους ερευνητές, διευκολύνοντας ουσιαστικά την

έρευνα. Η Elizabetta Tonizzi του Πανεπιστημίου της Γένοβας μας βοήθησε στην αναζήτηση αρχειακού υλικού στα αρχεία και στις βιβλιοθήκες της Γένοβας. Τους ευχαριστούμε όλους θερμά.

Χωρίς τον Βαγγέλη Ξανθάκη ούτε η υλοποίηση της γενικής σύλληψης θα ήταν δυνατή ούτε η ενοποίηση, οι μεταβολές και οι προσθήκες για την τελική επεξεργασία της βάσης δεδομένων και την έκδοση τελικών αποτελεσμάτων. Πολύτιμος συνεργάτης αποδείχτηκε στην τελική φάση ολοκλήρωσης της μελέτης ο Δρ Μίτια Φρούμιν του Πανεπιστημίου του Τελ Αβίβ, τον οποίο γνωρίσαμε στο 4ο Συνέδριο του Mediterranean Maritime History Network στη Σμύρνη, το Μάιο του 2010. Οι υπέροχοι χάρτες που οπτικοποιούν αυτό που τα αρχεία καταγράφουν με λέξεις και η *Αμφιτρίτη* αποδίδει με ποσοτικά στοιχεία είναι προϊόν της συνεργασίας μας μαζί του, ο οποίος πρόθυμα έθεσε στη διάθεσή μας τόσο τα εργαλεία όσο και τις γνώσεις του στη γεωγραφία και στη δημιουργία χαρτών.

Η βάση δεδομένων απαίτησε τη συμμετοχή πολλών ατόμων που προσέτρεξαν αρωγοί στην προσπάθεια εισαγωγής του αρχειακού υλικού. Οι τότε υποψήφιοι διδάκτορες του Τμήματος Ιστορίας του Ιονίου Πανεπιστημίου Απόστολος Δελής, Παναγιώτης Καπετανάκης, Αλεξάνδρα Παπαδοπούλου και Γιώργος Μελιανός, η τότε υποψήφια διδάκτωρ του Πανεπιστημίου της Οξφόρδης Κατερίνα Γαλάνη, η Δρ Κατερίνα Βουρκατιώτη, η τότε μεταπτυχιακή φοιτήτρια του Τμήματος Ιστορίας του Ιονίου Πανεπιστημίου Μαγδαληνή Μανωλοπούλου, οι πτυχιούχοι του Τμήματος Ιστορίας του Ιονίου Πανεπιστημίου Αρετή Λάμπουρα και Κώστας Αλεξίου εισήγαγαν στοιχεία στη βάση δεδομένων.

Η πορεία της διεξαγωγής του προγράμματος και η ολοκλήρωση της συγγραφής του βιβλίου, μια πορεία επτά χρόνων, συνέπεσε σχεδόν με την παράλληλη αρχή και ολοκλήρωση τεσσάρων διδακτορικών διατριβών πάνω στη ναυτιλιακή οικονομική ιστορία: του Απόστολου Δελή, του Παναγιώτη Καπετανάκη και της Αλεξάνδρας Παπαδοπούλου στο Τμήμα Ιστορίας του Ιονίου Πανεπιστημίου και της Κατερίνας Γαλάνη στο Τμήμα Ιστορίας του Πανεπιστημίου της Οξφόρδης. Και οι τέσσερις νέοι ιστορικοί παρείχαν την τελευταία επταετία σημαντική εθελοντική εργασία, είτε στη διοργάνωση ημερίδων και συνεδρίων, είτε στην εισαγωγή αρχειακού υλικού, είτε στη μετάφραση των αγγλικών κειμένων του τόμου. Η συνεισφορά τους όμως σε αυτό τον τόμο είναι ακόμα πιο σημαντική. Οι ατέλειωτες συζητήσεις, η εποικοδομητική κριτική σε κάθε κείμενο που γράψαμε – σε μια εξαιρετικά ενδιαφέρουσα εμπειρία αντιστροφής του ρόλου καθηγητή/φοιτητή – ο διεξο-

δικός σχολιασμός και η επιμέλεια των κειμένων διαμόρφωσαν ένα αποτέλεσμα πολύ καλύτερο από αυτό που θα ήταν αν δεν τους είχαμε συνταξιδιώτες. Ο ενθουσιασμός τους και το πάθος για την ιστορία της θάλασσας μας οδήγησαν να δημιουργήσουμε τον πυρήνα της Ομάδας Ελληνικής Ναυτιλιακής Ιστορίας (βλέπε www.marehist.gr).

Και, τέλος, για άλλη μια φορά, να ευχαριστήσουμε τον Δημήτρη και τον Βαγγέλη. Που υπομένουν, και είναι πάντα εκεί.

Η Αμφιτρίτη



Η Αμφιτρίτη ήταν μία από τις πενήντα Νηρηίδες ή απλά η θηλυκή προσωποποίηση της θάλασσας, η μητέρα των ψαριών, των φαλαινών και των δελφινιών. Κόρη του Νηρέα και της Δωρίδας ή, σύμφωνα με άλλο μύθο, μία από τις Ωκεανίδες, κόρη του Ωκεανού και της Τηθύος. Παιδιά της ήταν ο Τρίτων, η Ρόδος, σύζυγος του Ήλιου, και η Βενθεοϊκύμη. Σύμφωνα με την παράδοση, την ερωτεύτηκε ο Ποσειδών, όταν την είδε να χορεύει, μαζί με άλλες νύμφες, στη Νάξο, οπότε έστειλε ένα δελφίни για να του τη φέρει. Στο ρωμαϊκό μωσαϊκό στην εικόνα διακρίνεται μια Νηρηίδα να πλέει πάνω σε ένα θαλάσσιο ταύρο με το πέπλο της να ανεμίζει.

Πηγή: Απόσπασμα ψιφιδωτού που βρίσκεται στο Βατικανό στη Salla Rotonda.

Πιθανή προέλευση Οτρίκολο, τέλος 2ου αι. μ.Χ.

Η Αμφιτρίτη είναι η βάση δεδομένων 15.000 εγγραφών, προϊόν της εργασίας του Ερευνητικού Προγράμματος του Τμήματος Ιστορίας του Ιονίου Πανεπιστημίου «Ναυτιλιακή Ιστορία των Ελλήνων, 1700-1821», ενταγμένο στο Επιχειρησιακό πρόγραμμα «Πυθαγόρας Ι: Ενίσχυση Ερευνητικών Ομάδων στα Πανεπιστήμια», 2004-2007 με τη χρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Υπουργείου Παιδείας και Θρησκευμάτων. Αναλυτικά για τα αρχεία από όπου αντλήθηκαν οι πηγές, την ομάδα εργασίας που τη δημιούργησε και την επεξεργασία της στο Κεφάλαιο 2. Η Αμφιτρίτη πρόκειται να αναρτηθεί στον ιστότοπο www.marehist.gr.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Είναι και φύσει ναυτικός λαός ο ημέτερος...

είναι λαός με κλίσιν, με πάθος προς την θάλασσαν...

Μιχαήλ Α. Δένδιας,

Αι ελληνικά παροικία ανά τον κόσμο

Αθήνα 1919, 9-10

Ο στόλος των Ελλήνων, Οθωμανών ή Βενετών υπηκόων, διακριτός στη Δύση του 18ου αιώνα ως ο στόλος των «Greci», δηλαδή των Γραικών, κατάφερε να αναπτύξει τις ναυτιλιακές του δραστηριότητες και να αναδειχτεί ως ο κύριος θαλάσσιος μεταφορέας του εμπορίου του Λεβάντε, διεισδύοντας στις αγορές όχι μόνο της Δυτικής Μεσογείου αλλά και σ' εκείνες του Ατλαντικού, ενώ Έλληνες έμποροι και πλοιοκτήτες είχαν αρχίσει να δραστηριοποιούνται και στον Ινδικό Ωκεανό. Το βιβλίο αυτό αναδεικνύει την άνοδο της ναυτιλίας των Ελλήνων στον «μακρό» 18ο αιώνα, δηλαδή από τις αρχές του 18ου αιώνα μέχρι τις παραμονές της Ελληνικής Επανάστασης. Στηριγμένο σε εκτεταμένη, συλλογική και πρωτογενή αρχειακή έρευνα, που διεξήχθη στο Τμήμα Ιστορίας του Ιονίου Πανεπιστημίου, όπως αναλυτικά αναφέρεται στο κεφάλαιο 2, το παρόν βιβλίο τεκμηριώνει ποσοτικά την άνοδο της ναυτιλίας των Ελλήνων στα κύρια λιμάνια της Θάλασσας της Μεσογείου, αναδεικνύει νέες πτυχές, επιβεβαιώνει παλαιότερα συμπεράσματα της ελληνικής ιστοριογραφίας, ανατρέπει όμως και πολλά από αυτά που θεωρούνταν «κατακτημένη γνώση».

Η άνοδος της ελληνικής ναυτιλίας και του εμπορίου στη Νοτιοανατολική Ευρώπη και στην Ανατολική Μεσόγειο υπήρξε καθοριστική για την οικονομική ευμάρεια των τοπικών κοινοτήτων των ναυτότοπων, δηλαδή των νησιών και πόλεων-λιμανιών του Ιονίου και του Αιγαίου, που ανέπτυξαν εμπορική ναυτιλία. Αυτή η δραστηριότητα συνδυαζόμενη με την παράλληλη διαμόρφωση κοινοτήτων της ελληνικής διασποράς από τη Μαύρη Θάλασσα μέχρι τη Βόρεια Ευρώπη, οι οποίες ασχολούνταν και αυτές, σε συνεργασία με το στόλο του Ιονίου και του Αιγαίου, με το θαλάσσιο εμπόριο της Μεσογείου, υπήρξε καθοριστική για τη διαμόρφωση του οικονομικού υπόβαθρου έκρηξης της Ελληνικής Επανάστασης. Παρ' όλη τη μέχρι τώρα

έρευνα, η γνώση για τη ναυτιλία των Ελλήνων τον 18ο αιώνα, και μέχρι το 1821, όχι μόνο εξακολουθεί να είναι κατακερματισμένη και διάσπαρτη, αλλά έχει υποφέρει από κορόνες εθνικής υπερηφάνειας. Βρίθουν οι ντετερμινιστικές και βιολογικές εξηγήσεις του ελληνικού «δαιμονίου» προς τη θάλασσα από τους παλαιότερους ιστορικούς, όπως γλαφυρά αναφέρει και το παράθεμα από τον Μιχαήλ Δένδια το 1919 στην αρχή της παρουσίασης εισαγωγής. Γράφει ο Κ.Α. Αλεξανδρής το 1960: *Κατά την μακράν και ζοφεράν περίοδον της δουλείας το Ελληνικόν Γένος ευτυχώς δεν απέβαλεν εν από τα κύρια και αναλλοίωτα διά μέσου των αιώνων χαρακτηριστικά του, την επίδοσιν εις τα θαλάσσια έργα. Η πατροπαράδοτος αυτή κλίσις του Έλληνος προς την θάλασσαν, οφειλομένη εις λόγους γεωγραφικής θέσεως και φυσικής διαμορφώσεως της χώρας μας, συνεδυσάθη πάντοτε κατά την διαδρομήν των αιώνων του ιστορικού του βίου με την εμπορικήν του ιδιοφυϊαν...¹ Στο ίδιο πνεύμα συνεχίζουν πληθώρα ιστορικών και χρονικογράφων της ελληνικής ναυτιλίας.²*

Όλοι οι σημαντικοί ιστορικοί του δεύτερου μισού του 20ού αιώνα, και μέχρι σήμερα, έχουν επισημάνει το έλλειμμα της έρευνας για την ελληνική ναυτιλία. Έγραφε ο Απόστολος Βακαλόπουλος το 1975: *Οι έρευνες που έχουν γίνει ως σήμερα σχετικά με την ανάπτυξη του ελληνικού εμπορίου και της ναυτιλίας επί Τουρκοκρατίας, καθώς και με την γένεση και την δράση των ελληνικών κοινοτήτων του εξωτερικού κυρίως της Ευρώπης... απέχουν ακόμη από του να μας δώσουν τα απαραίτητα στοιχεία για την συγγραφή μιας ή πολλών επί μέρους συνθετικών εργασιών... Η τόνωση της συνειδησεως της ορθοδοξίας και η αφύπνιση του εθνικού αισθήματος των Ελλήνων των νησιών οφείλεται όχι μόνο στην επίγνωση της εθνικής οντότητας, αλλά και στην παράλληλη βελτίωση του οικονομικού τους βίου.³ Ο Βασίλης Κρεμμυδάς το 1985 έγραφε ότι: *η ενασχόληση της ελληνικής ιστοριογραφίας με το ζήτημα αυτό (εν. την ελληνική εμπορική ναυτιλία) ήταν αντιεπιση-**

1. Κωνσταντίνος Α. Αλεξανδρής, «Η αναβίωση της ελληνικής ναυτιλίας κατά την Τουρκοκρατίαν», Ανάτυπο από *Ναυτική Επιθεώρησης*, Αθήνα 1960, 4.

2. Τζελίνα Χαρλαύτη, «Η Ναυτιλιακή Ιστορία “εν πλω και υπ’ ατμόν”», στο Πασχάλης Κυτρομηλίδης – Τριαντάφυλλος Ε. Σκλαβενίτης (επιμ.), *Ιστοριογραφία της νεότερης και σύγχρονης Ελλάδος, 1833-2002*, Πρακτικά, Αθήνα 2004, τ. 2, 425-445, της ίδιας, «The maritime historiography of Greece in recent decades», στο Frank Broeze (επιμ.), *Maritime history at the crossroads*, Research in Maritime History, St John’s Newfoundland 1996, 9, 135-149, της ίδιας, «Ελληνική Ναυτιλιακή Ιστορία, όρια και πηγές», *Τα Ιστορικά*, 8 (1991), 14-15.

3. Απόστολος Βακαλόπουλος, *Ιστορία Νέου Ελληνισμού*, Θεσσαλονίκη 1973, τ. 4, 157.

μονική και περιορίστηκε στην εθνική θριαμβολογία, αγνοώντας πλήρως την ίδια την οικονομική λειτουργία στην οποία εντάσσεται η ναυτιλία. Με τέτοια δεδομένα, όταν ξεκινά κανείς να διερευνήσει ένα τόσο μεγάλο ζήτημα, αισθάνεται μια επιστημονική ερημία· μια ερημία που μετατρέπεται σε τρόμο, όταν υπολογιστεί ο όγκος του διαθέσιμου εμπειρικού υλικού... Η πληρότητα της πληροφόρησης απαιτεί έρευνες στα αρχεία όλων των μεσογειακών λιμανιών και, βέβαια, στα κεντρικά αρχεία όλων των χωρών που εμπορεύονταν στη Μεσόγειο. Ένα τέτοιο εγχείρημα με άνεση θα χαρακτηριζόταν αδύνατο για έναν ερευνητή.⁴ Αυτό το εγχείρημα αποτόλμησε η παρούσα ερευνητική και συγγραφική ομάδα.

Μόλις το 2005, στο πρόσφατο πόνημά του, ο Γιώργος Δερτιλής αναφέρει για την ιστορία του ελληνικού κράτους ότι: «λίγα γνωρίζουμε με βεβαιότητα για την προεπαναστατική ναυτιλία».⁵ Η παρούσα, λοιπόν, έρευνα έρχεται να φωτίσει μετά βεβαιότητας την «προεπαναστατική ναυτιλία» και να ανατρέψει, εκτός των άλλων, για παράδειγμα, καθοριστικά την άποψη, ότι η ναυτιλία των Ελλήνων είναι η ναυτιλία του «τρινήσιου» στόλου του Αιγαίου, της Ύδρας, των Σπετσών και των Ψαρών. Αυτοί είναι οι στόλοι που έλαβαν μέρος στην Ελληνική Επανάσταση, δεν είναι οι στόλοι που δημιούργησαν την ελληνική ναυτιλία, ούτε μόνο εκείνοι που τη συνέθεσαν. Η «μάννα» της ποντοπόρου ναυτιλίας των Ελλήνων του 18ου αιώνα είναι το Ιόνιο, και, ιδιαίτερα, οι στόλοι της Κεφαλλονιάς και του Μεσολογγίου, ενώ η ναυτιλία των Ελλήνων τον 18ο αιώνα αποτελείται από τους στόλους σχεδόν 40 ναυτοπόρων του Ιονίου και του Αιγαίου, οι οποίοι, τις παραμονές της Ελληνικής Επανάστασης, κατείχαν σχεδόν χίλια ποντοπόρα πλοία εκ των οποίων μόλις τα διακόσια πενήντα ανήκουν στον «τρινήσιο» στόλο. Εκτός των χιλίων ποντοπόρων σκαφών, που ήταν μέσης χωρητικότητας 150 τόνων, οι σαράντα ναυτοπόροι κατείχαν, τουλάχιστον, άλλα δύομισι χιλιάδες ακτοπλοϊκά σκάφη κάτω των 30 τόνων. Η έρευνά μας, όμως, επικεντρώνεται αποκλειστικά στον ποντοπόρο στόλο, δηλαδή, στα πλοία που ταξίδευαν πέρα από τα όρια της Ανατολικής Μεσογείου και ασχολούνταν με το εμπόριο μεγάλων αποστάσεων.

Στόχος του βιβλίου δεν είναι να αναδείξει «το ναυτικόν του Γένους των Ελλήνων», αλλά «το κατά θάλασσαν επιχειρείν» των Ελλήνων που ήταν Οθω-

4. Βασίλης Κρεμμυδάς, *Ελληνική ναυτιλία, 1776-1835. Όψεις μεσογειακής ναυσιπλοΐας*, Αθήνα 1985-1986, τ. 1, Εισαγωγή.

5. Γιώργος Δερτιλής, *Ιστορία του ελληνικού κράτους, 1830-1920*, Βιβλιοπωλείο της Εστίας, Αθήνα 2005, τ. 1, 196-197.

μανοί και Βενετοί υπήκοοι. Στόχος είναι, μέσω της μεθοδολογίας της ναυτιλιακής ιστορίας ή, καλύτερα, της ιστορίας της θάλασσας, αλλά και μέσω της οικονομικής ιστορίας και της οικονομικής γεωγραφίας, καθώς και μέσω της εξαντλητικής χρήσης των νέων εργαλείων στην ιστορική έρευνα, όπως είναι η συγκρότηση και η επεξεργασία ηλεκτρονικών βάσεων δεδομένων, να αναδειχθούν η ενότητα και η επικοινωνία των μεσογειακών θαλάσσιων περιοχών και να εντοπιστούν οι δραστηριότητες των οικογενειακών ναυτιλιακών επιχειρήσεων των ναυτότοπων του Ιονίου και του Αιγαίου. Αναδεικνύονται, επίσης, τα οικονομικά και μεταφορικά συστήματα που οι Γραικοί δημιούργησαν μέσα στο οθωμανικό και ενετικό περιβάλλον· συστήματα, μέσω των οποίων μπόρεσαν να επεκτείνουν τις οικονομικές δραστηριότητες των περιοχών, που κατοικούσαν πέρα από τα σύνορα της Ανατολικής Μεσογείου. Απώτερος στόχος είναι η εύρεση των μηχανισμών της ενοποίησης των τοπικών αγορών της Ανατολικής Μεσογείου, οι οποίοι την ενέταξαν στην ευρωπαϊκή οικονομία του 19ου αιώνα και, εν τέλει, στο παγκοσμιοποιούμενο οικονομικό σύστημα. Η ναυτιλία, στο παρόν βιβλίο, μέσω της προσέγγισης της ιστορίας της θάλασσας ή της ναυτιλιακής ιστορίας, αποτελεί το εργαλείο για τη σύνδεση του τοπικού με το περιφερειακό και το παγκόσμιο.

Με τον όρο «μεσογειακό εμπόριο» εννοούμε όχι μόνο το ενδο-μεσογειακό εμπόριο, αλλά και εκείνο της εσωτερικής θάλασσας με τη Μαύρη Θάλασσα, τον Ατλαντικό και τον Ινδικό Ωκεανό και τη συμμετοχή των Ελλήνων σε αυτό. Η έρευνα αναδεικνύει τη συμμετοχή των Ελλήνων στο εμπόριο του Ατλαντικού και της Βόρειας Ευρώπης, ιδιαίτερα από τη δεκαετία του 1780 και έπειτα. Πολύ λιγότερο γνωστές είναι οι δραστηριότητες των Ελλήνων προς ανατολάς και η σύνδεση του χερσαίου με το θαλάσσιο εμπόριο. Εξαιρετικά ενδιαφέρουσες, και σχετικά άγνωστες μέχρι σήμερα, είναι οι πτυχές του εμπορίου, κυρίως των Οθωμανών Ελλήνων σε Ρωσία, Περσία, Ινδία και Κίνα, πάντα κατά τον 18ο αιώνα. Πρόσφατες έρευνες μάς επισημαίνουν πόσο λίγα γνωρίζουμε για την ενασχόληση των Ελλήνων εμπόρων με το ευρωασιατικό χερσαίο και θαλάσσιο εμπόριο μεγάλων αποστάσεων. Οι δραστηριότητες των Ελλήνων τον 18ο αιώνα έφταναν μέχρι τη Σιβηρία, την Κίνα και τον Ειρηνικό Ωκεανό προς ανατολάς και μέχρι την Περσία, την Ινδία και τον Ινδικό Ωκεανό προς το νότο. Οι δραστηριότητες αυτές των Ελλήνων φέρνουν στην επιφάνεια και μια άλλη, εντελώς ανεξερευνήτη διάσταση, τη στενή συνεργασία των Ελλήνων, από τις αρχές ήδη του 18ου αιώνα, με τους άλλους χριστιανικούς πληθυσμούς της Ανατολής, τους

Αρμένιους, τόσο στο χερσαίο όσο και στο θαλάσσιο ευρωασιατικό εμπόριο, όπως την αναλύουμε στο Κεφάλαιο 6.

Κεντρικό ζήτημα του βιβλίου αποτελεί η αναζήτηση των μηχανισμών ενοποίησης των αγορών της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και η σύνδεσή τους με τη Δύση και την Ανατολή, έχοντας ως άξονα τη ναυτιλία, που λειτουργεί ως ο κύριος ενοποιητικός «αγωγός» του χερσαίου και του θαλάσσιου εμπορίου. Η ναυτιλία έδρασε ως ο καταλύτης για τη σύνδεση στεριάς και θάλασσας. Η άνθηση του χερσαίου εμπορίου της Νοτιοανατολικής Ευρώπης έφερε την παράλληλη και ταυτόχρονη άνθηση της εμπορικής ναυτιλίας, μέσα από την οποία «λύθηκαν τα δεσμά» της εξάρτησης από το εμπόριο μικρών αποστάσεων μέσα σε μια θαλάσσια περιοχή και άνοιξαν οι δρόμοι προς το εμπόριο μεγάλων αποστάσεων. Στον πυρήνα αυτής της μελέτης, που συνιστά μια σπονδυλωτή ανάλυση μελετών από διάφορους συγγραφείς, βρίσκεται η ποσοτικοποίηση της ανόδου της εμπορικής ναυτιλίας των Ελλήνων, και, πιο συγκεκριμένα, ο εντοπισμός των πυρήνων ανάπτυξης του στόλου και των ναυτιλιακών επιχειρήσεων: α) στα νησιά και στα λιμάνια του Ιονίου και του Αιγαίου, β) στα νησιά και στα λιμάνια της Δυτικής Μεσογείου, και γ) στα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας, μέσα από τη διείσδυση στις αγορές των επί μέρους θαλάσσιων περιοχών.

Συνήθως, δε συνδέεται η άνθηση του χερσαίου με το θαλάσσιο εμπόριο, με αποτέλεσμα να ερευνώνται σε παράλληλες και μη διασταυρούμενες πορείες. Παρά την έμφαση αυτού του τόμου στη θάλασσα, κεντρικό ρόλο έχουν και τα φορτία, που προέρχονται από τη στεριά και μεταφέρονται διά θάλασσας· θεωρούμε από τα βασικά θέματα αυτού του τόμου την αναζήτηση των μηχανισμών σύνδεσης της θάλασσας με τη στεριά. Άλλωστε, όπως θα αναλύσουμε στα επόμενα κεφάλαια, από τα σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα των Ελλήνων είναι ότι σε όλο το διάστημα του 18ου αιώνα ήλεγχαν το μεγαλύτερο μέρος της παραγωγής, του εμπορίου και της μεταφοράς των φορτίων που διακινούσαν.

Την άνοδο της ναυτιλίας των Ελλήνων, είτε Οθωμανών είτε Βενετών υπηκόων κατά τη διάρκεια του 18ου αιώνα, έχουν εντοπίσει πολλοί και σημαντικοί ιστορικοί μέχρι σήμερα. Όλοι οι μελετητές, όμως, είχαν να παλέψουν με την έλλειψη στατιστικών σειρών και εξαρτιόνταν είτε από αποσπασματικές, και, συχνά, αμφισβητήσιμες πληροφορίες Δυτικο-ευρωπαϊών περιηγητών ή τυχαίων εγγράφων των αρχείων των νησιών, είτε από περισσότερο συγκροτημένες αρχαικές σειρές ενός ή δύο νησιών, είτε εξαρτιόνταν, κυρίως, από τα γαλλικά προξενικά αρχεία. Για να μπορέσει κανείς να εντο-

πίσει, να καταγράψει και να ερμηνεύσει τη συμμετοχή των Ελλήνων στο σύνολο των θαλάσσιων μεταφορών της Μεσογείου, μέσα στο σκηνικό των διεθνών εξελίξεων του 18ου αιώνα, ήταν απαραίτητη η παράλληλη και συνδυασμένη έρευνα σε πολλές χώρες, σε πολλά αρχεία και σε πολλές γλώσσες.

Το βιβλίο αυτό στηρίζεται στην αρχαική έρευνα, που διεξήχθη στο πλαίσιο του ερευνητικού προγράμματος Πυθαγόρας Ι, «Ναυτιλιακή Ιστορία των Ελλήνων, 1700-1821», το οποίο ξεκίνησε το Μάρτιο του 2004 και ολοκληρώθηκε τον Αύγουστο του 2007, στο Τμήμα Ιστορίας του Ιονίου Πανεπιστημίου, με τη χρηματοδότηση του Υπουργείου Εθνικής Παιδείας, Διά Βίου Μάθησης και Θρησκευμάτων και της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το ερευνητικό πρόγραμμα είχε δύο κυρίους στόχους. Ο πρώτος στόχος ήταν ο εντοπισμός, η σύνθεση και η ερμηνεία της ιστορίας της ανόδου της ναυτιλίας των Ελλήνων, υπηκόων της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και Βενετίας, μέσα στο μεσογειακό θαλάσσιο εμπόριο. Γιατί οι Έλληνες αναδείχτηκαν στους κύριους μεταφορείς της Ανατολικής Μεσογείου, θέση την οποία εδραίωσαν τον 19ο αιώνα; Ο δεύτερος στόχος ήταν η καταγραφή του στόλου και των καραβοκύρηδων των νησιών και λιμανιών του Ιονίου και του Αιγαίου, που αναδείχτηκαν σε κύριους ναυτότοπους της Ανατολικής Μεσογείου. Γιατί ορισμένα νησιά και λιμάνια του Ιονίου και του Αιγαίου ανέπτυξαν κραταιούς στόλους, οι οποίοι επέφεραν ακμή στις τοπικές οικονομίες;

Το αρχαικό υλικό για τη μελέτη της ναυτιλίας ενός τόπου έχει την ιδιομορφία ότι είναι πολυποίκιλο και διεσπαρμένο σε πολλά αρχεία σε πολλά μέρη του κόσμου. Και μια πιο καθαρή εικόνα μπορεί να δώσει μόνο ο συνδυασμός όλων αυτών των επιμέρους και διάσπαρτων πηγών. Η ύπαρξη συστηματικών στατιστικών σειρών για έναν ολόκληρο αιώνα μάς δίνει τη δυνατότητα να εντοπίσουμε τη συνέχεια και τις τομές. Να επισημάνουμε ότι θεωρούμε αυτού του είδους τη δουλειά ως την απαραίτητη βάση, την υποδομή που θα αποτελέσει το εφαλτήριο για νέους ερευνητές να την αξιοποιήσουν.

Για το σκοπό αυτό διεξάγαμε την πρώτη, από όσο γνωρίζουμε, συλλογική αρχαική έρευνα με σύνθεση αρχαικού υλικού από ελληνικά, δυτικοευρωπαϊκά και οθωμανικά αρχεία, η οποία οδήγησε στη δημιουργία συστηματικών στατιστικών σειρών για τα ταξίδια των πλοίων των Ελλήνων στη Μεσόγειο της περιόδου από τις αρχές του 18ου μέχρι και τις αρχές του 19ου αιώνα. Για την έρευνα και την επεξεργασία του αρχαικού υλικού ήταν αναγκαία η «επιστράτευση» μιας μεγάλης και εξειδικευμένης ερευνητικής ομάδας αποτελούμενης από είκοσι ερευνητές. Να σημειώσουμε ότι η ομάδα,

εκτός από δεκατέσσερις Έλληνες καθηγητές και ερευνητές, διδάκτορες και υποψήφιους διδάκτορες, συμπεριέλαβε και έξι ξένους ιστορικούς και, πιο συγκεκριμένα, έναν Τούρκο, δύο Ιταλούς, δύο Μαλτέζους και έναν Ολλανδό. Έγινε μια συντονισμένη παράλληλη έρευνα σε επτά ευρωπαϊκές χώρες, Ελλάδα, Τουρκία, Μάλτα, Ιταλία, Γαλλία, Αγγλία και Ολλανδία και σε αρχεία δεκαέξι πόλεων, Κωνσταντινούπολη, Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Ηράκλειο, Κέρκυρα, Αργοστόλι, Βενετία, Μεσίνα, Παλέρμο, Νάπολη, Φλωρεντία, Λιβόρνο, Γένοβα, Μασσαλία, Λονδίνο και Άμστερνταμ. Η συγκομιδή ήταν πάνω από 20.000 εγγραφές ελληνικών και ξένων πλοίων σε έξι γλώσσες, ελληνικά, οθωμανικά, ιταλικά, γαλλικά, αγγλικά και ολλανδικά, και το τελικό προϊόν υπήρξε η *Αμφιτρίτη*, μια ενιαία ηλεκτρονική βάση δεδομένων από 15.000 εγγραφές ελληνικών πλοίων, με ενοποιημένη όλη αυτή την πληροφορία στα ελληνικά, πάνω στην οποία στηρίχτηκε και η παρούσα έρευνα.

Όπως θα δούμε και αναλυτικά στα επόμενα κεφάλαια, ο πυρήνας γύρω από τον οποίο εκτυλίχτηκε η έρευνά μας ήταν το πλοίο. Αναζητήσαμε τα ίχνη που άφησαν τα πλοία στα λιμάνια της Μεσογείου και της Βόρειας Ευρώπης. Σκοπός ήταν ο εντοπισμός πλοίων με Έλληνες καπετάνιους ή ναυτικούς και η καταγραφή τους. Το «μέτρημα» το καραβιών δεν ήταν, βεβαίως, αυτοσκοπός· τα πλοία ήταν τα τεκμήρια που έφτιαζαν το «νήμα». Το νήμα με το οποίο υφάναμε τον καμβά πάνω στον οποίο δουλέψαμε. Όταν μιλάμε για καράβια, δε μιλάμε για κατάρτια, για πανιά και για άγκυρες. Μιλάμε για τιςπραμάτειες που φέρνανε, υλικές και πνευματικές, για τους ανθρώπους που τα κινούσαν, για τους τόπους που τα έχτιζαν και από τους οποίους τα διαχειρίζονταν.

Η παρούσα μελέτη είναι προϊόν συλλογικής εργασίας. Άλλωστε, τα ταξίδια στη Μεσόγειο του 18ου αιώνα δε θα μπορούσαν να διεκπεραιωθούν παρά μόνο από ένα επαρκές, διεθνές και καλά εκπαιδευμένο πλήρωμα. Όλοι οι συγγραφείς έχουν συμμετάσχει στο ερευνητικό πρόγραμμα και στη δημιουργία της *Αμφιτρίτης*.

Στα πρώτα δύο κεφάλαια του παρόντος βιβλίου, αναλύονται η μεθοδολογία και το όλο σκεπτικό της έρευνας, που οδήγησαν στη δημιουργία αυτού του τόμου και της *Αμφιτρίτης*. Στο Κεφάλαιο 1, η Τζελίνα Χαρλαύτη καταγράφει τις ιστοριογραφικές τάσεις στις οποίες εντάσσεται η μελέτη, κυρίως εκείνες της ναυτιλιακής ιστορίας ή ιστορίας της θάλασσας και της οικονομικής ιστορίας. Αναλύονται τόσο η μεθοδολογία, που χρησιμοποιήθηκε για την όλη σύλληψη της έρευνας, καθώς και η χρήση της μεθοδολογίας της οικονομικής γεωγραφίας, των θεσμικών και ναυτιλιακών οικονομικών, που

χρησιμοποιούνται στην όλη προσέγγιση. Κύριο εργαλείο ανάλυσης αναδεικνύεται η διαμόρφωση ενός μοντέλου θαλάσσιων μεταφορικών συστημάτων που μας παρέχει το κλειδί για την ανάλυση και την ερμηνεία της ανόδου της ναυτιλίας του Ελλήνων τον 18ο αιώνα μέχρι τις αρχές του 19ου. Η Ανατολική Μεσόγειος Θάλασσα αντιμετωπίζεται ως μία ενότητα, η οποία αποτελείται από τη συνάρθρωση θαλάσσιων χώρων και μικρο-περιοχών. Κύριο μέλημα της παρούσας μελέτης είναι η αναζήτηση των μηχανισμών συνένωσης των μικρο-περιοχών, χρησιμοποιώντας το πραγματολογικό υλικό της *Αμφιτρίτης*. Ως κύριος μηχανισμός αναδεικνύεται το θαλάσσιο μεταφορικό σύστημα. Το θαλάσσιο μεταφορικό σύστημα είναι ένα επιχειρηματικό σύστημα, ένα μοντέλο που αναδεικνύει τη σύνδεση των τόπων φόρτωσης με τους τόπους παροχής θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών, μέσα από τον καταμερισμό εργασίας, τη συμπληρωματικότητα, τη διακίνηση πληροφορήσης, την αποδοτικότητα και, εν τέλει, την αποτελεσματικότητα.

Στο Κεφάλαιο 2 η Κατερίνα Παπακωνσταντίνου καταθέτει όλο το σκεπτικό για τη δημιουργία της *Αμφιτρίτης*, το εντυπωσιακό υλικό που η τελευταία διαθέτει, τις δυνατότητες που παρέχει, καθώς και τις μεγάλες δυσκολίες που αντιμετωπίσαμε στην ομογενοποίηση και επεξεργασία του ογκωδέστατου αρχαιακού υλικού. Η χρησιμότητα της *Αμφιτρίτης* και ο συντονισμός μιας μεγάλης ομάδας ερευνητών, που εργάστηκαν για την τροφοδότηση των εγγραφών στην *Αμφιτρίτη*, υπήρξε μία από τις μεγάλες προκλήσεις του παρόντος εγχειρήματος. Το Κεφάλαιο 2 αναφέρεται λεπτομερώς στις αρχαιακές πηγές που χρησιμοποιήθηκαν, καθώς και στους ερευνητές που εργάστηκαν σε αυτές.

Το υπόλοιπο βιβλίο αναπτύσσεται σε δύο μέρη. Στο πρώτο μέρος γίνεται μια μερική προσέγγιση των θεσμών, κράτους και επιχειρήσεων, και της συνολικής θεώρησης της ναυτιλίας στη Μεσόγειο. Στο Κεφάλαιο 3 η Σοφία Λαΐου, στηριζόμενη στα οθωμανικά αρχεία, που εντόπισε, επεξεργάστηκε και μελέτησε, αναπτύσσει το σημαντικό ρόλο του οθωμανικού κράτους σε σχέση με το εξωτερικό εμπόριο και τη ναυτιλία στις αρχές του 19ου αιώνα. Μέχρι σήμερα θεωρούνταν ότι το οθωμανικό κράτος δεν είχε καμία εμπορική και ναυτιλιακή πολιτική και στεκόταν αδιάφορο ή ακόμα και εχθρικό στη ναυτιλιακή ανάπτυξη των Οθωμανών Ελλήνων υπηκόων της. Η ανεύρεση του πολύτιμου και πλούσιου αρχαιακού υλικού για την οθωμανο-ελληνική ναυτιλία αναδεικνύει ότι, ιδιαίτερα επί Σελίμ Γ', αναπτύχθηκε μια σαφώς προσδιορισμένη οθωμανική εμπορική και ναυτιλιακή πολιτική, η οποία στήριζε τους υπηκόους που εμπορεύονταν στη θάλασσα υπό οθωμανική σημαία. Οι

λεπτομερείς εγγραφές από τα οθωμανικά αρχεία αναδεικνύουν, επίσης, ότι τα πλοία των Ελλήνων ήταν μεγάλα ποντοπόρα και πλήρως οπλισμένα· υπάρχουν λεπτομερείς καταγραφές για κάθε πλοίο στα οθωμανικά κατάστιχα, σε κανόνια, караμπίνες, τουφέκια, πιστόλια και μαχαίρια. Οι Οθωμανοί ήταν γνώστες των δραστηριοτήτων των υπηκόων τους, τις οποίες και κατέγραφαν με συστηματικό τρόπο.

Στο Κεφάλαιο 4 η Τζελίνα Χαρλαύτη επιχειρεί μία σκιαγράφηση των τυπικών και άτυπων θεσμών στις μεσογειακές θάλασσες, που είχαν να κάνουν με τους πολέμους των κρατών και τον «αέναο» πόλεμο της Μεσογείου, με την αρπαγή και τη βία στη θάλασσα, με τον κούρσο και την πειρατεία. Τόσο ο κούρσος όσο και η πειρατεία αποτελούσαν τους πιο σημαντικούς παράγοντες κινδύνου, προκαλούμενους από τον ίδιο τον άνθρωπο που είχαν να αντιμετωπίσουν οι ναυτικοί στις θαλάσσιες μεταφορές του 18ου αιώνα. Η συγγραφέας θεωρεί ότι και στις δύο περιπτώσεις, κούρσου και πειρατείας, η πραγματική τους διάσταση έχει αλλοιωθεί αλλά και προβληθεί υπερβολικά, και υποστηρίζει πως η ροή του θαλάσσιου εμπορίου της Μεσογείου, ούτε σταμάτησε ούτε εμποδίστηκε, είτε από τις πολεμικές συρράξεις στη στεριά και στη θάλασσα είτε από τον κούρσο και την πειρατεία. Επίσης, πραγματεύεται και αντιτίθεται στην τρέχουσα άποψη της ιστοριογραφίας, που θέλει την πειρατεία ως κύρια πηγή συσσώρευσης κεφαλαίου και «εμπορικών» δραστηριοτήτων για τη ναυτιλία των Ελλήνων.

Πολύ μεγαλύτερος από τον κίνδυνο του κούρσου ή της πειρατείας ήταν, στην πραγματικότητα, ο «κίνδυνος», που μετέφεραν τα πλοία από τη θάλασσα στη στεριά: η πανώλη. Στο Κεφάλαιο 5 η Κατερίνα Κωνσταντινίδου μιλάει για την εξέλιξη των υγειονομικών θεσμών στη Δυτική Ευρώπη από τον 14ο μέχρι τον 18ο αιώνα, όπως οι τελευταίοι αναπτύχθηκαν για να περιορίσουν τον κίνδυνο από τη μετάδοση της ασθένειας. Η σημασία αυτών των θεσμών είναι εξαιρετικά σημαντική διότι, εκτός των άλλων, είναι η ανάπτυξη και η διατήρηση αυτών των θεσμών και η πληροφόρηση που παρείχαν στην κεντρική εξουσία, η οποία ουσιαστικά ήλεγχε τη ναυσιπλοΐα της Μεσογείου. Επίσης, οφείλουμε ευγνωμοσύνη στο θεσμό των Υγειονομείων ή Γραφείων Υγείας· χωρίς αυτούς δε θα ήταν δυνατό να συλλέξουμε τις πολύτιμες λεπτομερείς πληροφορίες για τα πλοία, τους καπετάνιους, τους ναυτικούς, τα φορτία, τους τόπους προέλευσης, προσέγγισης και προορισμού, που στο σύνολό τους διαμόρφωσαν την *Αμφιτρίτη*.

Τα Κεφάλαια 6-9 επιχειρούν μια συνολική θεώρηση της ναυτιλίας και του εμπορίου της Ανατολικής Μεσογείου και βασίζονται στην επεξεργασία του

συνόλου των εγγραφών της *Αμφιτρίτης* βάσει του θεωρητικού μοντέλου των θαλάσσιων μεταφορικών συστημάτων που αναπτύχθηκε στο κεφάλαιο 1. Στο Κεφάλαιο 6 η Τζελίνα Χαρλαύτη επιχειρεί μια θεώρηση της ναυτιλίας μέσω της παρουσίας του στόλου, των Γραικών, των «Greci» όπως αναφέρονται στα αρχεία των ιταλικών λιμανιών, στα λιμάνια της Δυτικής Μεσογείου. Εξετάζεται η άνοδος της παρουσίας των Ελλήνων στον 18ο αιώνα, που χαρακτηρίζεται από τις διάφορες πολεμικές συρράξεις, οι οποίες επέφεραν ανακατατάξεις και αναδιαρθρώσεις στο μεσογειακό εμπόριο. Αναλύεται, επίσης, η επέκταση του στόλου των Ελλήνων στις άλλες δύο περιφέρειες της Μεσογείου, την Κεντρική και τη Δυτική, καθώς και η εντυπωσιακή επέκτασή του σε μια τόσο πρώιμη περίοδο στον Ατλαντικό και στον Ινδικό Ωκεανό. Εξετάζεται επίσης η σημασία και ο δυναμισμός του στόλου των Ελλήνων σε σύγκριση με τους άλλους μεσογειακούς στόλους, στο διάστημα από τις αρχές του 18ου αιώνα μέχρι και τις παραμονές της Ελληνικής Επανάστασης.

Η Κατερίνα Παπακωνσταντίνου, στο Κεφάλαιο 7, προχωρά στην ανάλυση των συστημάτων συνδυασμένων μεταφορών μέσα από τη σύνδεση του θαλάσσιου με το χερσαίο εμπόριο. Αναλύει το θαλάσσιο εμπόριο της Μεσογείου σε βάθος, εισχωρώντας σε όλες τις θαλάσσιες περιοχές και περιφέρειες της Μεσογείου και καταδεικνύοντας όλα τα σημεία φόρτωσης/προέλευσης και άφιξης των διαφόρων εμπορευμάτων. Με αυτό τον τρόπο καταδεικνύει τις κύριες θαλάσσιες διαδρομές, καθώς και τα εμπορεύματα που μετέφεραν σε αυτές τα ελληνικά πλοία του 18ου αιώνα. Επιπλέον, επικεντρώνει σε βασικά χαρακτηριστικά των θαλάσσιων περιοχών της Ανατολικής Μεσογείου και στις εξειδικεύσεις τους και αναδεικνύει την δυναμική τους, καθώς και τη σχέση τους με την ενδοχώρα και το χερσαίο εμπόριο. Σε όλες τις παράκτιες περιοχές και τα νησιά των θαλάσσιων περιοχών διαμορφώθηκαν «ζώνες φόρτωσης», που αποτέλεσαν τις εξαγωγικές πύλες προς δυσμάς. Από την ανάλυση προκύπτει η ενότητα του θαλάσσιου εμπορίου με το χερσαίο εμπόριο, η σύνδεση της «στεριανής» ενδοχώρας με τη θαλάσσια «εξωχώρα» και, εν τέλει, από την ανάλυση προκύπτει η διαμόρφωση μιας αλυσίδας συνδυασμένων μεταφορών, που συνέδεε την παραγωγή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και των μεσογειακών ασιατικών ακτών με τα παράκτια εξαγωγικά κέντρα της Ανατολικής Μεσογείου.

Στα Κεφάλαια 8 και 9 η Τζελίνα Χαρλαύτη διεισδύει στη «ναυτική πολιτεία» του Ιονίου και του Αιγαίου όπου εξετάζει ναυτότοπους, ναυτικές οι-

κογένειες, επιχειρήσεις και στόλο, με βάση τα στοιχεία της *Αμφιτρίτης*. Στα τέλη των Ναπολεόντειων Πολέμων η «ναυτική πολιτεία» του Ιονίου και του Αιγαίου διέθετε μία σημαντική οικονομική και εμπορική δύναμη. Διέθετε χίλιες οκτακόσιες ναυτικές οικογένειες και πολλαπλάσιες ναυτιλιακές επιχειρήσεις, με 18.000 ναυτικούς σε τριάντα οκτώ νησιά και πόλεις-λιμάνια του Ιονίου και του Αιγαίου. Ακολουθώντας το μοντέλο των θαλάσσιων μεταφορικών συστημάτων που αναπτύχθηκε στο Κεφάλαιο 1, το Κεφάλαιο 8 εξετάζει τη συνοχή στη διεξαγωγή του «κατά θάλασσαν επιχειρείν» μέσα σε κάθε θαλάσσια περιοχή, σε κάθε, δηλαδή, «συνοικία» της «ναυτικής πολιτείας». κύριος σκοπός είναι ο εντοπισμός του παραγωγικού συστήματός της. Στο Κεφάλαιο 9 εξετάζεται ο στόλος της «ναυτικής πολιτείας» και η ανταγωνιστικότητά του. Με βάση πάντα το αρχαιακό υλικό της *Αμφιτρίτης*, υπολογίζονται για πρώτη φορά οι ποντοπόροι στόλοι όλων των νησιών του Ιονίου και του Αιγαίου, τα πληρώματα και ο πολεμικός τους εξοπλισμός. Με 1.000 πλήρως εξοπλισμένα φορτηγά ιστιοφόρα, ο στόλος της «ναυτικής πολιτείας» με βάση τη Βορειοανατολική Μεσόγειο, ανταγωνίστηκε με επιτυχία τους υπόλοιπους μεσογειακούς στόλους της εποχής, δηλαδή τους στόλους της Γαλλίας, της Ισπανίας, των ιταλικών κρατών, της Ραγούζας, της Αυστρίας και της Ρωσίας.

Στο Κεφάλαιο 10 ο Γεράσιμος Παγκράτης εξετάζει τη ναυτιλιακή επιχείρηση των Ελλήνων Βενετών υπηκόων στα νησιά της θαλάσσιας περιοχής του Ιονίου, κατά τον 18ο αιώνα, βάσει της επεξεργασίας του στόλου τους από τις εγγραφές της *Αμφιτρίτης*. Προχωρά στον πολύ ενδιαφέροντα διαχωρισμό του βενετικού στόλου της Βενετίας από εκείνον των Ελλήνων Βενετών υπηκόων, αποκαλύπτοντας το διαφορετικό τρόπο λειτουργίας των επιχειρήσεών τους. Στην περίπτωση του βενετικού στόλου, λόγω των διαφόρων πολέμων, η Γαληνοτάτη είχε αποφασίσει να επανενεργοποιήσει το σύστημα των νησοπομπών από τις αρχές του 18ου αιώνα, γεγονός που σήμαινε μακρόχρονες καθυστερήσεις στη διεξαγωγή του εμπορίου. Επιπλέον, ο άκαμπτος ισχυρός προστατευτισμός, που αφορούσε την απαγόρευση της απευθείας εξαγωγής εμπορευμάτων από τις περιοχές της βενετικής επικράτειας, χωρίς προηγούμενη μεταφορά στη Βενετία, σε συνδυασμό με την υψηλή φορολογία, έκανε μη ανταγωνιστικό το βενετικό στόλο με αποτέλεσμα ο εμπορικός βενετικός στόλος, στο δεύτερο μισό του 18ου αιώνα, να συγκροτείται, επί της ουσίας, από τον εμπορικό στόλο των Ιονίων Βενετών υπηκόων. Ο Παγκράτης αναλύει, το πώς οι караβοκύρηδες των Ιονίων Νήσων, στη συντριπτική τους πλειονότητα, κατόρθωναν με επιτυχία να παρακάμπτουν

τις επιταγές του πολιτικού τους κέντρου συνεργαζόμενοι επιχειρηματικά με τους Ιόνιους Οθωμανούς υπηκόους της ακτής απέναντι.

Το δεύτερο μέρος του βιβλίου επικεντρώνεται στη διακίνηση φορτίων και πλοίων μεταξύ Λεβάντε και Πονέντε, για να χρησιμοποιήσουμε τον τίτλο από το κεφάλαιο της Κατερίνας Γαλάνη. Αναφέρεται στους τύπους των πλοίων, στη δραστηριότητα των Ελλήνων σε συγκεκριμένα λιμάνια, όπως είναι εκείνα του Λιβόρνου, της Μεσίνας, της Μάλτας, του Μεσολογγίου και της Πρέβεζας, καθώς επίσης στη διακίνηση εμπορίου και ναυτιλίας μεταξύ του χώρου του Ιονίου και της υπολοίπου Μεσογείου. Εξετάζονται επίσης και οι όψεις της επιχειρηματικής δραστηριότητας του στόλου της «ναυτικής πολιτείας» στη διάρκεια του Εθνικοαπελευθερωτικού Αγώνα, τη δεκαετία του 1820.

Δεκάδες ήταν οι τύποι των πλοίων που διακινούσαν το εμπόριο μικρών και μεγάλων αποστάσεων στην Ανατολική Μεσόγειο. Σε κάθε περιοχή αναπτυσσόταν και ένας ειδικός τύπος πλοίου ανάλογα με τις ανάγκες του εμπορίου και της περιοχής. Και στους τύπους των πλοίων διακρίνεται η οικονομική ενότητα των θαλάσσιων δρόμων της Μεσογείου, η οποία τον 18ο αιώνα διαθέτει παρόμοιους τύπους πλοίων να χτίζονται από το Γιβραλτάρ μέχρι τα Δαρδανέλια. Στο Κεφάλαιο 11 ο Απόστολος Δελής, σε μια σπάνια ανάλυση για την ελληνική ιστοριογραφία, που συνδυάζει ναυτική τεχνολογία, ιστορική εξέλιξη, συγκριτική ανάλυση και οικονομική χρησιμότητα, εξετάζει τους τύπους πλοίων που χρησιμοποιούσαν οι Έλληνες, οι οποίοι και εμφανίζονται στην *Αμφιτρίτη*. Παρουσιάζει τους λόγους καθιέρωσης και τυποποίησης ορισμένων εξ αυτών σε κάθε περιοχή της Μεσογείου, όπως είναι η πολάκα και το μπρίκι, ενώ δίνει εκτιμήσεις για τη χωρητικότητά τους και τον αριθμό των πληρωμάτων τους, μέσα από μία συγκριτική οπτική με τα πλοία της Δυτικής Μεσογείου και της Βόρειας Ευρώπης. Επιπλέον, καταδεικνύει την τεχνολογική προσαρμογή των Ελλήνων από τους ανατολικομεσογειακούς στους δυτικοευρωπαϊκούς τύπους πλοίων από τα τέλη του 18ου αιώνα και έπειτα, αναδεικνύοντας ένα από τα μεγάλα πλεονεκτήματα των Ελλήνων επιχειρηματιών της θάλασσας: την προσαρμοστικότητα και ευελιξία στις εκάστοτε διεθνείς συνθήκες.

Η Κατερίνα Γαλάνη στο Κεφάλαιο 12 εξετάζει τη σημασία του Λιβόρνου ως διεθνούς εμπορείου της Μεσογείου μεταξύ Λεβάντε και Πονέντε. Το λιμάνι των Μεδίκων και της Φλωρεντίας, υιοθετώντας μια ευνοϊκή δασμολογική πολιτική, ήταν γνωστό για τη διεθνή εμπορική κοινότητα Βρετανών, Ολλανδών, Εβραίων, Ελλήνων και πολλών άλλων, οι οποίοι ήλεγχαν και δια-

κινούσαν το διεθνές εμπόριο της πόλης. Η πόλη, σε αντίθεση με τη γειτονική Γένοβα, διέθετε εξαιρετικά περιορισμένο στόλο και όλο το εμπόριο της ενδοχώρας διακινούνταν από την ξένη ναυτιλία. Στο πλαίσιο αυτό, αναλύεται η παρουσία των Ελλήνων στο λιμάνι κατά το δεύτερο μισό του 18ου αιώνα, όταν η ιστορική συγκυρία ευνοεί ιδιαίτερα την επιχειρηματική τους δράση στη λιβορνέζικη ναυτιλιακή αγορά. Στόχος του κεφαλαίου είναι να αναδείξει το ρόλο του ελληνόκτητου στόλου σε ένα μεσογειακό και ταυτόχρονα διεθνές διαμετακομιστικό κέντρο της Δυτικής Μεσογείου. Έμφαση δίνεται στην ανταγωνιστική παρουσία των Ελλήνων, που επεκτείνονται στις δυτικές αγορές, επωφελούμενοι από τις πολιτικές και οικονομικές ανακατατάξεις των Ναπολεόντειων Πολέμων. Το γεγονός αυτό αποτελεί απτή απόδειξη για τα ενεργά δίκτυα πληροφόρησης των Ελλήνων, την ευελιξία και προσαρμοστικότητα στις επιχειρηματικές τους επιλογές, σύμφωνα με τις διακυμάνσεις και τις αλλαγές στην αγορά.

Στο Κεφάλαιο 13 ο Frank Theuma ασχολείται με το στόλο των Ελλήνων στη Μάλτα, κατά το διάστημα 1801-1815. Τα αρχεία της Μάλτας αποτέλεσαν εξαιρετικά σημαντική πηγή για την *Αμφιτρίτη*, διότι το αρχαικό υλικό είναι συνεχές και πλήρες από τη δεκαετία του 1720 μέχρι και το 1821. Η Μάλτα, στη μέση ακριβώς της Μεσογείου, αποτέλεσε για τους Έλληνες το πρώτο «πάτημα» για την έξοδο στις δυτικές ακτές της Ιταλίας και τη Δυτική Μεσόγειο. Ο Theuma μας δίνει μια ιστορική αναδρομή της Μάλτας και των οικονομικών δραστηριοτήτων του νησιού, οι οποίες μέχρι τον 18ο αιώνα ήταν σχεδόν συνυφασμένες με τις κουρσάρικες δραστηριότητες των Ιπποτών του Τάγματος του Αγίου Ιωάννη, που διοικούσε το νησί μέχρι την κατάκτησή του από τον Ναπολέοντα. Ο Theuma επικεντρώνει την καθοριστικής σημασίας για το νησί επιβολή του ηπειρωτικού αποκλεισμού το 1806, που μετέτρεψε τη Μάλτα στον κύριο εμπορικό και ναυτιλιακό κόμβο της Κεντρικής Μεσογείου. Εξετάζει, περαιτέρω, τη σημασία του στόλου των Ελλήνων στο νησί, καθώς και τα φορτία που μετέφεραν την περίοδο από το 1800 μέχρι και το 1821. Το Υγειονομείο της Μάλτας αποτέλεσε την πιο πολύτιμη και πλήρη σειρά της *Αμφιτρίτης*.

Σε αντίθεση με τα αρχεία της Μάλτας, τα αρχεία της Μεσίνας αποδείχτηκαν απογοητευτικά ελλιπή. Παρ' όλα αυτά ο Fabio Di Vita αναλύει στο Κεφάλαιο 14 με μεγάλη λεπτομέρεια την ενδιαφέρουσα ιστορία των υγειονομικών πρακτικών στην πόλη. Τα αλληπάλληλα κρούσματα πανώλης στο νησί, και ιδιαίτερα εκείνο του 1743, οδήγησε τους αξιωματούχους της πόλης να διαμορφώσουν επιπλέον θεσμούς για τον έλεγχο των караβιών όχι

μόνο στην πόλη αλλά και σε όλα τα λιμάνια της Σικελίας. Ο Di Vita στο κείμενό του μας δίνει μια ενδελεχή ανάλυση για την άσκηση του υγειονομικού ελέγχου. Στη συνέχεια, εξετάζει το θαλάσσιο εμπόριο που διεξήγαν τα ελληνικά πλοία όχι μόνο με τη Μεσόγειο αλλά και με άλλα σικελικά λιμάνια από την περίοδο της πανώλης, το 1743, μέχρι το τέλος του αιώνα. Φαίνεται ότι, παρά την ύπαρξη καραντίνας, οι σικελικές αρχές αρνούσαν σε πολλά ελληνικά πλοία να προσεγγίσουν και να εκφορτώσουν. Λόγω των ιδιαίτερα αυστηρών μέτρων, φαίνεται ότι τα ελληνικά πλοία μάλλον απέφευγαν το Υγειονομείο της.

Στο Κεφάλαιο 15 η Κατερίνα Παπακωνσταντίνου διεισδύει σε έναν ναυτότοπο της θαλάσσιας περιοχής του Ιονίου, το Μεσολόγγι, σε ένα βασικό σημείο φόρτωσης, την Πρέβεζα, και σε ένα κύριο σημείο άφιξης, τη Μάλτα. Αναζητεί τους μηχανισμούς διασύνδεσης των θαλάσσιων περιοχών και εντοπίζει τη συμπληρωματικότητα των οικονομικών δραστηριοτήτων των θαλάσσιων περιοχών, βασικό χαρακτηριστικό της μεσογειακής οικονομίας. Αναδεικνύει τη συμπληρωματικότητα των οικονομικών δραστηριοτήτων στην περίπτωση της δυτικής Στερεάς Ελλάδας και των Ιονίων Νήσων, συνδέοντας το χερσαίο εμπόριο της ηπειρωτικής ενδοχώρας με το θαλάσσιο εμπόριο και τις διασυνδέσεις που αναπτύσσονται με ένα συγκεκριμένο λιμάνι της Κεντρικής Μεσογείου. Επιπροσθέτως, μέσω της χρήσης των στατιστικών σειρών της *Αμφιτρίτης*, αναζητά τους όρους διαμόρφωσης των θαλάσσιων μεταφορικών συστημάτων, όπου συγκεκριμένα λιμάνια πρόσφεραν τα μέσα της μεταφοράς, ενώ άλλα λιμάνια αναλάμβαναν το ρόλο της εξόδου των προϊόντων της ενδοχώρας. Τέλος, η Παπακωνσταντίνου αναδεικνύει τους μηχανισμούς ενοποίησης που οργανώνονταν μέσα στις γεωγραφικές θαλάσσιες ενότητες, με τις διαπλεκόμενες οικονομικές δραστηριότητες.

Στο Κεφάλαιο 16 ο Γεράσιμος Παγκράτης συνεχίζει την ανάλυση του εμπορίου και ναυτιλίας των Ελλήνων στο Ιόνιο Πέλαγος στα χρόνια της Επτανήσου Πολιτείας, 1800-1807, ενός κράτους που, όπως αναφέρει ο συγγραφέας, γεννήθηκε σε μια ευαίσθητη χρονική περίοδο, εκείνη των Ναπολεόντειων Πολέμων και «ήταν προφανές ότι θα είχε εύθραυστη υγεία». Στο κεφάλαιο επισημαίνεται ότι η βιβλιογραφία για την Επτανήσο Πολιτεία είναι στραμμένη σε πολιτικά και πολιτειακά ζητήματα και ελάχιστα αναφέρεται σε μία από τις πιο σημαντικές της δραστηριότητες, όπως είναι η εμπορική ναυτιλία, που αποτέλεσε έναν από τους σημαντικότερους μεσογειακούς στόλους της εποχής των αρχών του 19ου αιώνα. Η ναυτιλία της Επτανή-

σου Πολιτείας, που ήταν ρωσικό και οθωμανικό προτεκτοράτο, στράφηκε στο χώρο που απέκτησε συγκριτικό πλεονέκτημα, τη Μαύρη Θάλασσα, χώρο προς τον οποίο είχε εγκατασταθεί σημαντικός αριθμός Ιονίων κατά το τελευταίο τρίτο του 18ου αιώνα. Επιπλέον, η Επτανήσο Πολιτεία, διατηρώντας την ουδετερότητά της σε περίοδο έντονων πολεμικών συρράξεων και διαμορφώνοντας ένα συμπαγές προξενικό δίκτυο πάνω στα χνάρια του προγενέστερου βενετικού προξενικού χάρτη, κατόρθωσε να απογειώσει το στόλο της.

Στο Κεφάλαιο 17 η Κατερίνα Κωνσταντινίδου μπαίνει στο μικρόκοσμο της θαλάσσιας περιοχής του Ιονίου και εξετάζει όψεις της ακτοπλοΐας. Διαπιστώνει μέσα από το αρχαιακό υλικό την ύπαρξη ενός πυκνού θαλάσσιου μεταφορικού δικτύου μικρών αποστάσεων με στόχο την πλήρωση, με μικρά πλοία, των αναγκών της καθημερινής επιβίωσης των νησιών. Με αυτό τον τρόπο εστιάζει στα μικρά πλεούμενα που, έχοντας ως βάση τα τέσσερα νησιά του Ιονίου, Κέρκυρα, Κεφαλλονιά, Λευκάδα και Ζάκυνθο, πραγματοποιούσαν καθημερινά τα δρομολογία τους, κυρίως από και προς τη γειτονική Οθωμανική Αυτοκρατορία. Η έρευνά της, βασισμένη στα στοιχεία που βρίσκονται καταχωρισμένα στους φακέλους της αρχαιακής σειράς των *Provveditori alla Sanità*, αναδεικνύει τον πλούτο της πληροφόρησης που παρέχεται σχετικά με το εμπόριο και τη ναυτιλία της εποχής. Αναφέρει ότι ο ερευνητής μπορεί να αντλήσει πληροφορίες που έχουν ληφθεί από Βενετούς προξένους και εμπορικούς πράκτορες, εγκατεστημένους σε εμπορικές σκάλες της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, και αφορούν μεγαλύτερα και μικρότερα σκάφη υπό βενετική σημαία. Καταγεγραμμένοι καπετάνιοι, που ταξίδευαν καθημερινά με βάρκες, φελούκες, σαΐτες, καΐκια φορτωμένα με εμπορεύματα από το Φισκάρδο στο Μεσολόγγι, από το Μεσολόγγι στη Ναύπακτο, από τη Ναύπακτο στην Κόρινθο, από την Κόρινθο στην Πάτρα και μετά στη Λευκάδα, μας δίνουν ματιές στην καθημερινότητα μιας θάλασσας με εκατοντάδες πλεούμενα να ενώνουν τη στεριά με τα νησιά και τις μακρινές περιοχές.

Η Χριστίνα Παπακώστα στο Κεφάλαιο 18, με βάση τα βενετικά αρχεία, μελετά τη διεξαγωγή του θαλάσσιου εμπορίου με τα πλοία Ελλήνων υπό βενετική σημαία. Αναφέρεται στο θεσμό των βενετικών προξενείων και τη σημασία τους για την προστασία των συμφερόντων του βενετικού κράτους, που αφορούσαν το εμπόριο και τη ναυτιλία. Η υποχρέωση των προξένων έναντι του βενετικού κράτους να καταγράφουν όλα τα βενετικά πλοία, τα πληρώματά τους και τα φορτία τους με κάθε λεπτομέρεια στα λιμάνια όπου ήταν

εγκατεστημένοι, καθιστούν τα έγγραφα των προξένων πολύτιμο και, εν πολλοίς, ανεκμετάλλευτο αρχειακό υλικό για την ανάλυση της βενετικής ναυτιλίας. Σταχυολογώντας αυτό το πολύτιμο υλικό, η Παπακώστα αναφέρει περιπτώσεις ναυτιλιακών επιχειρήσεων Ελλήνων Βενετών υπηκόων με δραστηριοποίηση στη διεξαγωγή των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ των περιοχών του Ιονίου και του Αιγαίου και των ιταλικών λιμένων, περιπτώσεις που αποτυπώνουν με γλαφυρότητα τα τεκταινόμενα της εποχής.

Ο Hacı Velî Aydın στο Κεφάλαιο 19, βασιζόμενος αποκλειστικά στα οθωμανικά αρχεία και στην οθωμανική βιβλιογραφία, ανοίγει το παράθυρο στο ακόμα άγνωστο μαυροθαλασσίτικο εμπόριο, εξετάζοντας την ανερχόμενη παρουσία των Ελλήνων εμπόρων και ναυτικών στη Μαύρη Θάλασσα, κατά τη διάρκεια της περιόδου 1780-1820. Βασιζόμενος σε οθωμανικά κατάρτιχα που περιέχουν άδειες ναυσιπλοΐας στη Μαύρη Θάλασσα, αναλύει το σταδιακό άνοιγμά της στο διεθνές εμπόριο από τη συνθήκη του Κιουτσούκ-Καϊναρτζί. Εξετάζει τη διαδικασία ελέγχου από τις οθωμανικές αρχές, καθώς και τις διαδικασίες για την έκδοση άδειας ναυσιπλοΐας προς τη Μαύρη Θάλασσα. Πριν από το 1774 οι Έλληνες ναυτικοί μετέφεραν τα φορτία από τη δυτική και νότια ακτή του Εύξεινου Πόντου σε τοπικό επίπεδο, προς την Κωνσταντινούπολη, ενώ οι Οθωμανοί κυριαρχούσαν στο εξαγωγικό εμπόριο της περιοχής, που ερχόταν μέσω του χερσαίου εμπορίου. Ο Aydin αναφέρει ότι η συνθήκη του Κιουτσούκ-Καϊναρτζί ήταν καθοριστική για την κυριαρχία των Ελλήνων στις θαλάσσιες διεθνείς μεταφορές της Μαύρης Θάλασσας από το 1774 και έπειτα, λόγω της υποστήριξής τους και από τη ρωσική και οθωμανική πλευρά· άλλωστε, κύριοι ναυλωτές των Ελλήνων είναι οι Ρώσοι από τη μια μεριά και οι Οθωμανοί από την άλλη. Επίσης, εντοπίζει την κυριαρχία της ναυτιλίας των Ελλήνων Οθωμανών στη Μαύρη Θάλασσα και ιδιαίτερα στα λιμάνια της Αζοφικής και της Κριμαίας, καθώς και τη διαμόρφωση ενός δικτύου μεταξύ των ρωσικών και αιγαιοπελαγίτικων λιμανιών με πυρήνα Έλληνες επιχειρηματίες εγκατεστημένους στον Γαλατά της Κωνσταντινούπολης. Αναλύει, επίσης, το στόλο, τα εμπορεύματα και τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας, στα οποία διακινούνταν τα φορτία.

Στο Κεφάλαιο 20 η Αλεξάνδρα Παπαδοπούλου επιχειρεί να εντάξει τη διαδικασία ανάπτυξης της ελληνόκτητης ναυτιλίας στο πλαίσιο της μεσογειακής οικονομίας, όπως εκείνη διαμορφώνεται μέσω της ενοποίησης των ευρωπαϊκών αγορών. Διακρίνει την ενοποίηση των μεσογειακών αγορών μέσα από την ανάλυση των διακυμάνσεων των τιμών σιτηρών σε κύρια λιμάνια και του συσχετισμού τους με την ανάπτυξη της δραστηριότητας της

ελληνόκτητης ναυτιλίας. Βασιζόμενη στην ανάλυση των στοιχείων της *Αμφιτρίτης* εξετάζει την εσωτερική οργάνωση και διάρθρωση των εμπορικών δικτύων του Αιγαίου, εστιάζοντας στο πιο δυναμικό τους τμήμα, την Ύδρα, τις Σπέτσες και τα Ψαρά, σε τοπική και περιφερειακή κλίμακα κατά την περίοδο της μεγάλης εμπορικής και ναυτιλιακής τους ακμής, από το τελευταίο τρίτο του 18ου αιώνα έως και την παραμονή της Ελληνικής Επανάστασης. Παρουσιάζει μια συνολική θεώρηση των αφητηριών και σταθμών των ταξιδιών του αιγαιακού στόλου, όπως αυτή συγκροτείται σε τρία επίπεδα: εντός του ναυτότοπου, μεταξύ των ναυτότοπων του Αιγαίου, και μεταξύ των ναυτότοπων του Αιγαίου και του Ιονίου. Από την ανάλυση αυτή προκύπτει ότι η ανάπτυξη του ελληνόκτητου στόλου βασιζόταν σε έναν ευέλικτο και συγχρονισμένο λειτουργικό και γεωγραφικό καταμερισμό εντός της Ανατολικής Μεσογείου, που συνέβαλλε καθοριστικά στη συγκέντρωση πλούτου και τεχνολογίας και, φυσικά, αποτέλεσε τη βάση της ελληνόκτητης ναυτιλίας του 19ου αιώνα.

Το τελευταίο κεφάλαιο του βιβλίου μας δίνει, βασιζόμενο σε νέα έρευνα, πέραν της *Αμφιτρίτης*, μια νέα θεώρηση της πορείας του στόλου του Ιονίου στην επόμενη καθοριστική για τους Έλληνες δεκαετία, την επαναστατική δεκαετία του 1820. Η θεώρηση αυτή δεν ασχολείται με τα πολιτικά γεγονότα, αλλά με την πορεία του στόλου στη διάρκεια της Επανάστασης. Ενός στόλου που, όπως φαίνεται, παρά τη μερική συμμετοχή στον Αγώνα, εξακολούθησε την επιχειρηματική του δραστηριότητα, διατηρώντας εισροή κεφαλαίου στις νησιωτικές κοινότητες.

Ο Παναγιώτης Καπετανάκης στο Κεφάλαιο 21 αξιοποιεί τα συμπεράσματα της *Αμφιτρίτης* καθώς και το πρωτογενές αρχειακό υλικό, που περιλαμβάνεται στη συγκροτηθείσα από τον ίδιο ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Οδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*. Βασιζόμενος σε αυτές τις δύο βάσεις δεδομένων, ο Καπετανάκης εξετάζει τους όρους και τις συνθήκες συγκρότησης, λειτουργίας και ανάπτυξης της Ιονίου ναυτιλίας, κατά την επαναστατική δεκαετία του 1820. Πιο συγκεκριμένα, μελετά και παρουσιάζει τη διαμόρφωση του επιχειρηματικού χώρου δραστηριοποίησης της Ιονίου ναυτιλίας, με βάση τις θάλασσες και τα κύρια λιμάνια δραστηριοποίησης της ποντοπόρου, εμπορικής ναυτιλίας του Ιονίου Κράτους, τα εμπορευματικά φορτία, που επιλέγουν να διακινούν τα ιονικά ποντοπόρα σκάφη, καθώς και την επίδραση του θεσμικού πλαισίου της βρετανικής προστασίας στους όρους λειτουργίας και ανάπτυξης της Ιονίου ναυτιλίας. Εντυπωσιακή είναι η αλματώδης ανάπτυξη του Ιονίου στόλου κατά τη διάρκεια της Ελλη-

νικής Επανάστασης, καθώς και η μεγάλη ανάπτυξή του στο εμπόριο της Μαύρης Θάλασσας υπό τη βρετανική προστασία.

Τέλος, στον Επίλογο, η Τζελίνα Χαρλαύτη επιχειρεί μια συνοπτική αποτίμηση των νέων δεδομένων, αυτών που η έρευνα και η δημιουργία της *Αμφιτρίτης* έφερε στην ελληνική ιστοριογραφία. Επικεντρώνει στις ανατροπές και αμφισβητήσεις που εισάγει στην υπάρχουσα ελληνική ιστοριογραφία για την «προεπαναστατική ναυτιλία», δίνει έμφαση στη νέα γνώση που η έρευνα ανέδειξε και αποτύπωσε σχετικά με την ιστορία των Ελλήνων του 18ου αιώνα μέχρι και την εποχή της Ελληνικής Επανάστασης, ενώ αναδεικνύει τη σημασία τους στο μεσογειακό θαλάσσιο εμπόριο και στη ναυτιλία, με βάση νέες προσεγγίσεις και μεθοδολογικά εργαλεία στη συλλογή και επεξεργασία αρχειακού υλικού.

Η οπτική του μεγαλύτερου μέρους αυτού του τόμου είναι μέσα από τη ναυτιλιακή ιστορία και την παγκόσμια οικονομική ιστορία. Και θα εξηγήσουμε, αμέσως, πού αυτές οι δύο οπτικές συναντώνται. Από τη μια η παγκόσμια οικονομική ιστορία ασχολείται με την καπιταλιστική ανάπτυξη και την ενοποίηση της παγκόσμιας οικονομίας, εν τέλει με την παγκοσμιοποίηση, και από την άλλη η ναυτιλία, η θάλασσα, θεωρείται κύριος φορέας της ενοποίησης των οικονομιών του πλανήτη. Ουσιαστικά, το βιβλίο αυτό επανέρχεται, ύστερα από τριάντα πέντε με σαράντα χρόνια, στα ζητήματα που είχαν απασχολήσει τους ιστορικούς των δεκαετιών 1970 και 1980 πέρα από τις αγκυλώσεις των πολιτικών ιδεολογιών, μέσα από μια νέα οπτική, νέα εργαλεία, νέα μεθοδολογία και νέα ερωτήματα. Επανέρχεται, επί της ουσίας, στον κύκλο των συζητήσεων για την ανάπτυξη του καπιταλισμού στην περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και της Βορειοανατολικής Μεσογείου και την ένταξή τους στο διεθνές παγκόσμιο σύστημα. Η ιστορία της ελληνικής ναυτιλίας που αναπτύχθηκε τη δεκαετία του 1970 και 1980, εντάχθηκε μέσα στην επιχειρηματολογία της οικονομικής και κοινωνικής ιστορίας της περιοχής. Η οικονομική και κοινωνική ιστορία αυτής της εποχής είχε αναλωθεί στην προβληματική για την πορεία του παγκόσμιου καπιταλισμού, την ανάπτυξη και υπανάπτυξη του κέντρου και της περιφέρειας, υιοθετώντας μια καθαρά μαρξιστική οπτική. Η Νότια και Ανατολική Ευρώπη συνιστούσε, βεβαίως, την περιφέρεια της Ευρώπης. Από την άνιση ανταλλαγή μεταξύ κέντρου και περιφέρειας – όπου το κέντρο εκμεταλλεύεται την περιφέρεια – προέκυψε μια εκτεταμένη αστική τάξη εμπόρων, οι οποίοι δρούσαν διαμέσου των συνόρων των αυτοκρατοριών και των κρατών. Αυτή η προβληματική συνδέθηκε με την εμφάνιση των *Σχολών της Εξάρτησης*,

που ξεκίνησε τη δεκαετία του 1950 για να εξηγήσει την ανάπτυξη του καπιταλισμού στις υπανάπτυκτες χώρες, όπως εκείνες της Λατινικής Αμερικής.⁶

Σύμφωνα με την παραπάνω οπτική, οι караβοκύρηδες, μαζί με τους εμπόρους της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, θεωρούνταν ως «πράκτορες του καπιταλισμού» που αναλάμβαναν το ρόλο των «εσωτερικών» δυνάμεων και λειτουργούσαν ως οι ενδιάμεσοι που «ξεπουλούσαν» τους δικούς τους στις «εξωτερικές» δυνάμεις, δηλαδή στις αποικιοκρατικές, καπιταλιστικές δυτικές δυνάμεις. Αυτοί οι «πράκτορες» αποτελούσαν γέννημα της αναδυόμενης αστικής τάξης, της «μπουρζουαζίας», η οποία διαδραμάτιζε αρνητικό ρόλο, και, τελικά, θεωρήθηκε υπεύθυνη για την οπισθοδρομικότητα και την εξάρτηση της χώρας τους. Το πιο αντιπροσωπευτικό σχήμα της θεώρησης ανάπτυξης-υπανάπτυξης της περιοχής, μέσα από τη σχέση ναυτιλίας και ελληνικών εμπορικών παροικιών σε συνάρτηση με το ελληνικό κράτος, έχει αποτυπώσει ο Νίκος Ψυρούκης. Σύμφωνα με τη θεώρησή του, το εξωτερικό εμπόριο, βασισμένο στην αρχή της άνισης ανταλλαγής, υπήρξε βασική προϋπόθεση για τη γένεση και την επικράτηση των φαινομένων της καπιταλιστικής «ανάπτυξης» ή «υπανάπτυξης».⁷ «Τα εμπορικά και ναυτικά κέντρα της Ελλάδας», γράφει, «ήταν δεμένα με το γαλλικό, το αγγλικό, το αυστριακό, κ.λπ., αποικιακό εμπόριο».⁸ Και οι πράξεις του Έλληνα «πάροικου-αστού» ήταν να μετατρέψει, χάρη στη δράση του, την Οθωμανική Αυτοκρατορία και την ιδιαίτερη ακόμα πατρίδα του, σε χώρο του «υπανάπτου καπιταλισμού», δηλαδή σε αποικιοκρατικό εξάρτημα των μητροπόλεων του καπιταλισμού.⁹ Και συνεχίζει, όσο για τους караβοκυραίους και τις ναυτιλιακές κομπανίες τους – που είχαν μονοπωλήσει τη διαμετακόμιση των εμπορευμάτων της Νότιας Ρωσίας και Ουκρανίας προς τις δυτικές αγορές με το γιγάντωμά τους... έπαιξαν αποφασιστικό καταλυτικό ρόλο για το μονόπλευρο προσανατολισμό του ελληνικού κεφαλαίου προς τη θάλασσα βιομηχανία και για το πνίξιμο κάθε προσπάθειας ανάπτυξης της ντόπιας εθνικής-αστικής αγοράς.¹⁰ Παρά

6. Χρήστος Χατζηιωσήφ, «Εμπορικές παροικίες και ανεξάρτητη Ελλάδα: ερμηνείες και προβλήματα», *Ο Πολίτης*, 62 (1983), 28-34, Gabriel Palma, «Dependency: a formal theory of underdevelopment or a methodology for the analysis of concrete situations of underdevelopment», *World Development*, 6 (1978), 881-924, Κωνσταντίνος Τσοουκάλης, *Εξάρτηση και αναπαραγωγή. Ο κοινωνικός ρόλος των εκπαιδευτικών μηχανισμών στην Ελλάδα (1830-1922)*, Θεμέλιο, Αθήνα 1982.

7. Νίκος Ψυρούκης, *Το νεοελληνικό παροικιακό φαινόμενο*, Επικαιρότητα, Αθήνα 1977, 54.

8. *Ό.π.*, 74.

9. *Ό.π.*, 79.

10. *Ό.π.*, 75.

την αρνητική τοποθέτηση, που η στρατευμένη ιδεολογία επέτασσε, ο Ψυρούκης συνδύασε τη σημασία της ναυτιλίας με τις ελληνικές παροικίες και την οικονομία της γεωγραφικής περιοχής που συγκρότησε το ελληνικό κράτος.

Οι αρνητικές επιπτώσεις αυτής της θεώρησης ήταν ότι περιόριζε σημαντικά το εύρος κινήσεων του ερευνητή και δεν ενδιαφερόταν για την ουσιαστική αναζήτηση των μηχανισμών της οικονομίας, καθώς όλη η θεώρηση υπηρετούσε μια άκαμπτη, ευρύτερη ερμηνεία, όπου τα πάντα όφειλαν να αναγνώστουν στο απόλυτο δίπολο του μαύρου/άσπρου. Η ανωτέρω προσέγγιση αναδείκνυε, ως κεντρικό, το ζήτημα της οπισθοδρομικότητας της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, η οποία θεωρούνταν καθ' όλα υπεύθυνη τόσο για την εξάρτηση όσο και για την υπανάπτυξη της περιοχής των Βαλκανίων, καθώς και των κρατών που διαμορφώθηκαν στη συνέχεια. Υπό την οπτική αυτού του νεομαρξιστικού πλαισίου των θεωριών της εξάρτησης και του βαλερσταϊνικού μοντέλου του παγκόσμιου συστήματος, οι αστικές τάξεις της Νοτιοανατολικής Ευρώπης θεωρούνταν ως μία «νοθευμένη μπουρζουαζία», ως «δούρειοι ίπποι των ξένων συμφερόντων», ως «πράκτορες του ιμπεριαλισμού» ή/και ως «πουλημένη μπουρζουαζία».¹¹ Η προσέγγιση περιφέρειας/κέντρου έχει ακόμα μεγάλη επιρροή στους οικονομικούς ιστορικούς της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, και κυρίως στους ιστορικούς της οθωμανικής και τουρκικής οικονομικής ιστορίας.¹² Έλληνες, Σέρβοι, Κροάτες, Ούγγροι, Βούλγαροι, Ρουμάνοι και Τούρκοι οικονομικοί ιστορικοί, κοινωνιολόγοι, πολιτικοί επιστήμονες και αναπτυξιακοί οικονομολόγοι ακολούθησαν τα χνάρια αυτής της προσέγγισης στις δεκαετίες 1960-1970. Ορισμένες από τις θετικές όψεις αυτής της προσέγγισης είναι: Πρώτον, η θεώρηση των οικονομικών των Βαλκανίων/Νοτιοανατολικής Ευρώπης γινόταν ως όλον και όχι υπό το πρίσμα του μετέπειτα κατακερματισμού της περιοχής σε εθνικά κράτη. Και, δεύτερον, από όλες τις αναλύσεις, καθίσταται σαφές πως η εμποροναυτιλιακή τάξη των Βαλκανίων διαμορφώθηκε στη διάρκεια του 18ου αιώνα τόσο σε στεριά όσο και σε θάλασσα, λειτουργώντας ως ο ενδιάμεσος μεταξύ

11. Ό.π. Βλέπε, επίσης, Κωστής Μοσκόφ, *Η εθνική και κοινωνική συνείδηση στην Ελλάδα, 1830-1909. Η ιδεολογία του μεταπρατικού χώρου: ιστορική μελέτη*, Αθήνα 1974, Nikos Poulantzas, *La crise des dictatures (Portugal, Grèce, Espagne)*, Maspero, Παρίσι 1975, Nikos Mouzelis, *Modern Greece: facets of underdevelopment*, Macmillan, Λονδίνο 1978.

12. Şevket Pamuk, *Ottoman Empire and European capitalism, 1820-1913. Trade, investment and production*, Cambridge University Press, Κέμπριτζ 1987. Halil İnalcık – Donald Quataert (επιμ.), *An Economic history of the Ottoman Empire, 1300-1914*, Cambridge University Press, Κέμπριτζ 1992.

Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και ευρωπαϊκών αγορών και διαδραματίζοντας το ρόλο του καταλύτη για τη σταδιακή ένταξη της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας στην παγκοσμιοποιούμενη οικονομία.

Αξίζει να σημειωθεί πως η παραπάνω προσέγγιση περιφέρειας/κέντρου, ανάπτυξης/υπανάπτυξης, που ξεχάστηκε στην Ελλάδα και το εξωτερικό κατά τη δεκαετία του 1990, επαναθεωρήθηκε στις αρχές του 21ου αιώνα. Μετά την κατάλυση των πολιτικών συστημάτων της Ανατολικής Ευρώπης και την κρίση των ιστορικών σπουδών, σε συνδυασμό με τη μεταμοντέρνα «φουσκοθαλασσιά» της πολιτισμικής ιστορίας τη δεκαετία του 1990, ο 21ος αιώνας έκανε την είσοδό του με την παγκοσμιοποίηση, την παγκόσμια ιστορία (ως global history και όχι ως world history)¹³ και την παγκόσμια οικονομική ιστορία να άγει ξανά. Η παγκοσμιοποίηση και οι αναλύσεις για το παγκόσμιο οικονομικό σύστημα και το μεγάλο χάσμα, «the great divergence», σε μια «Ασιο-κεντρική» σε αντίθεση με την «Ευρω-κεντρική» θεώρηση μεταξύ των οικονομιών του πλανήτη, έφεραν ξανά στο προσκήνιο την παγκόσμια οικονομική ιστορία και την προβληματική της πορείας της οικονομικής ανάπτυξης.¹⁴

Μαζί με την άνοδο της δημοτικότητας της παγκόσμιας ιστορίας επανήλθε στο προσκήνιο και η θάλασσα ως μέθοδος προσέγγισης, ενώ η νέα φιλόδοξη ιστορία της Μεσογείου των Horden και Purcell,¹⁵ περισσότερο από πενήντα χρόνια μετά τη *Μεσόγειο* του Braudel,¹⁶ κήρυξε την έναρξη της «νέας θαλασσολογίας» τον 21ο αιώνα, όπως πιο αναλυτικά αναφέρουμε στο επόμενο κεφάλαιο. Η θάλασσα και οι περιοχές γύρω από αυτήν εισήλθαν στον πυρήνα των μελετών, ενεργοποιώντας καινούργιες οπτικές πέρα από πολιτικά σύνορα. Η ναυτιλιακή ιστορία ή ιστορία της θάλασσας είναι μια κατεξοχήν παγκόσμια ιστορία, γιατί αποτελεί και αυτή ιστορία επαφών

13. Για τις διαφορές, βλέπε Jürgen Osterhammel – Niels P. Petersson, *Globalization. A short history*, Princeton University Press, Πρίνστον κ.ά. 2005.

14. Kenneth Pomeranz, *The great divergence: China, Europe, and the making of the modern world economy*, Princeton University Press, Πρίνστον κ.ά. 2000.

15. Peregrine Horden – Nicholas Purcell, *The corrupting sea. A study of Mediterranean history*, Blackwell, Οξφόρδη 2000, σε ελληνική μετάφραση Peregrine Horden – Nicholas Purcell, *Μεσόγειος. Θάλαττα πονηροδιδάσκαλος. Μελέτη της μεσογειακής ιστορίας*, μτφ. Ντίνα Σαμπεθαί, Οδυσσέας, Αθήνα 2004.

16. Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l' époque de Philippe II*, Armand Colin, Paris 1949 και σε ελληνική μετάφραση Fernand Braudel, *Η Μεσόγειος και ο μεσογειακός κόσμος την εποχή του Φιλίππου Β' της Ισπανίας*, μτφ. Κλαίρη Μιτσιτάκη, Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, Αθήνα 1991-1998.

και αλληλεπιδράσεων μεταξύ διαφορετικών πολιτισμών. Ορισμένοι ιστορικοί υποστηρίζουν ότι η ιστορία των ωκεανών και των θαλασσών, η οποία έχει κατά κάποιο τρόπο αντικαταστήσει την παλαιότερη προσέγγιση της ιστορίας των περιοχών (regional history), αποτελεί ένα ευρύ νέο γνωστικό αντικείμενο, τμήμα της παγκόσμιας ιστορίας, το οποίο μπορεί να θεωρηθεί ως ένα εξαιρετικά παραγωγικό πεδίο.¹⁷ Η ναυτιλιακή ιστορία, βέβαια, δεν είναι νέο πεδίο, όπως πρόσφατα ανακάλυψαν οι ιστορικοί της παγκόσμιας ιστορίας· ως ξεχωριστός επιστημονικός κλάδος υφίσταται πάνω από μισό αιώνα, έχοντας στο κέντρο του ερευνητικού του ενδιαφέροντος τη θάλασσα και τη σχέση του ανθρώπου με τη θάλασσα. Είναι «η ιστορία όπου η θάλασσα δεν είναι απλά ένα σκηνικό αλλά ο κύριος δυναμικός παράγων».¹⁸ Οι ναυτιλιακοί ιστορικοί πάντοτε θεωρούσαν τη ναυτιλιακή ιστορία ως παγκόσμια. Εν τέλει, τι άλλο υπήρξε η πορεία της παγκοσμιοποίησης από παγκόσμιες ναυτιλιακές διασυνδέσεις, καθώς η θάλασσα καλύπτει τα τρία τέταρτα του πλανήτη.¹⁹ Η ναυτιλιακή ιστορία, της οποίας τη μέθοδο ακολουθούμε σε αυτό το βιβλίο, είναι διεθνής και «εξωστρεφής» από τη φύση της και παγκόσμια από το χώρο που καλύπτει. Δύσκολα μπορεί να γραφτεί, χωρίς να περάσει σύνορα, θάλασσες και ωκεανούς, χωρίς να απασχολείται, διαρκώς, με τις διασυνδέσεις μεταξύ κρατών, οικονομιών και πολιτισμών. Αυτό που παρέχει η ναυτιλιακή ιστορία, είναι μια μεθοδολογία για τη σύνδεση του τοπικού, περιφερειακού, εθνικού, διεθνούς και παγκόσμιου, αναδεικνύοντας με αυτό τον τρόπο τη σύγκριση του μικρού και του ασήμαντου με το μεγάλο και το σημαντικό, την καθημερινότητα, τον υλικό πολιτισμό και τις συναλλαγές με τα πιο απομακρυσμένα και απομονωμένα μέρη του κόσμου. Η άποψη από τη μεριά της θάλασσας φέρνει την περιφέρεια στο κέντρο της ιστορικής έρευνας, και με αυτό τον τρόπο τη συνδέει με την παγκόσμια ιστορία.

Η θάλασσα, λοιπόν, στο κέντρο της ανάλυσης και η ναυτιλία ιδωμένη ως ενοποιητικός παράγων οικονομιών, κοινωνιών, πολιτικών οντοτήτων. Η οπτική της ιστορίας της θάλασσας, με άλλα λόγια, η οπτική της ναυτιλια-

17. Pamela Kyle Crossley, *What is global history?*, Polity, Κέιμπριτζ 2008, 117. Βλέπε και Gelina Harlaftis, «Maritime history or history of *thalassa*» στο Gelina Harlaftis – Nikos Karapidakis – Kostas Sbonias – Vaios Vaiopoulos (επιμ.), *The new ways of History*, IB Tauris, Λονδίνο 2010, 211-238. Osterhammel – Petersson, *Globalization. A short history*, 19.

18. Frank Broeze, «Notes on Paul Butel», Roundtable, *International Journal of Maritime History*, 12/1 (2000), 261-70.

19. Lewis Johnman and Hugh Murphy, «Maritime and Business History in Britain», *International Journal of Maritime History*, 19/1 (2007), 238-270.

κής ιστορίας, είναι στον πυρήνα της ανά χείρας μελέτης. Όπως θα αναπτύξουμε στο επόμενο κεφάλαιο, η ναυτιλία των Ελλήνων έδρασε ως ενοποιητικός μοχλός διαμόρφωσης αγοράς μέσα στις θαλάσσιες περιοχές όπου δρούσε και της ενδοχώρας τους, αλλά και ως καταλύτης της ολοκλήρωσης της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας στη διεθνή αγορά όχι μόνο της Ευρώπης, αλλά και των Θαλασσών και των Ωκεανών του κόσμου. Η φιλοδοξία της πολύχρονης έρευνας που διεξήγαμε, καθώς και της μελέτης που συγγράψαμε, δεν είναι μια ιστορία της θάλασσας των Ελλήνων, αλλά μια ιστορία των Ελλήνων της θάλασσας.

ΜΕΡΟΣ Α΄

ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΘΕΣΜΟΙ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Η ναυτιλία των Ελλήνων ως μοχλός ενοποίησης των αγορών. Η μεθοδολογία

Τζερίνα Χαρηλαύτη

Οι στόλοι των Ελλήνων στους ναυτότοπους του Ιονίου και του Αιγαίου τον 18ο αιώνα υπήρξαν τροχοί ενοποίησης των επιμέρους αγορών σε μια ενιαία αγορά στη θαλάσσια περιφέρεια της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας και της ένταξης της περιοχής στην παγκόσμια αγορά του δεύτερου μισού του 19ου αιώνα. Παρ' όλα αυτά, η σημασία τους στη διεθνή βιβλιογραφία είναι εξαιρετικά περιορισμένη και στην ελληνική ιστοριογραφία εγκλωβισμένη σε παλαιότερες θεωρήσεις και σε επιλεκτική και περιορισμένη χρήση αρχειακού υλικού.

Με το κύριο βάρος του ενδιαφέροντος των Δυτικοευρωπαίων και Αμερικανών ιστορικών στη βενετική, γαλλική, αγγλική και ολλανδική παρουσία στη Μεσόγειο, η βιβλιογραφία για τους караβοκύρηδες και ναυτικούς του Λεβάντε είναι σχεδόν ανύπαρκτη. Εξάιρεση αποτελούν οι Molly Greene και Maria Fusaro ιστορικοί, οι οποίες έχουν επισημάνει ότι στον 16ο και στον 17ο αιώνα υπήρχε αξιοσημείωτη δραστηριότητα Ελλήνων στο χώρο της ναυτιλίας και του θαλάσσιου εμπορίου στην Κεντρική Μεσόγειο και στην Αγγλία.¹ Η Molly Greene, στηριγμένη κυρίως σε ελληνική βιβλιογραφία, αναπτύσσει τη σημασία των τελευταίων στη Μεσόγειο του 16ου και του 17ου αιώνα, όπου οι Έλληνες κατέλαβαν τη θέση των Βενετών και απέκτησαν μια «παν-μεσογειακή» παρουσία. Αναφέρεται στις ελληνικές κοινότητες των Ελλήνων, Βενετών υπηκόων, του Λιβόρνου, της Βενετίας και της Κωνσταντινούπολης και τον σημαίνοντα ρόλο τους ως προς τη διακίνηση του εμπορίου της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας. Επισημαίνει τη σημασία των Ελλήνων, Βενετών ή

1. Molly Greene, «Beyond the northern invasion: the Mediterranean in the seventeenth century», *Past and Present*, 174 (2002), 42-71. Πληροφόρηση για τη ναυτιλία της Πάτμου και τις δραστηριότητές της στη διαδρομή Πάτμου–Αδριατικής τον 17ο αιώνα μάς δίνει η Χρύσα Μαλτέζου στο κείμενο «Τα πλοία της Μονής Πάτμου, 16ος-17ος αιώνας», *Πρακτικά Ι. Μονής Αγίου Ιωάννου Θεολόγου. Εννιακόσια χρόνια ιστορικής μαρτυρίας (1088-1988)*, Αθήνα 1989, 115-125.

Οθωμανών υπηκόων στη στελέχωση των βενετικών και οθωμανικών πλοίων, καθώς και των βενετικών ή οθωμανικών ναυπηγείων. Η εξειδίκευση των Ελλήνων στη ναυτιλία και στο θαλάσσιο εμπόριο φαίνεται ότι ήταν κοινή γνώση στη Μεσόγειο του 16ου και του 17ου αιώνα.² Η Maria Fusaro εξετάζει τους Βενετούς Έλληνες εμπόρους και εφοπλιστές από τη Ζάκυνθο που εμπορεύονταν στα τέλη του 16ου αιώνα κατευθείαν με την Αγγλία και στις διασυνδέσεις τους με τους Άγγλους και Ιταλούς εμπόρους, οι οποίοι έδρευαν στο Λονδίνο και δραστηριοποιούνταν στην Ανατολική Μεσόγειο. Διαπιστώνει ότι όταν το βενετικό κράτος δεν ήταν σε θέση να κρατήσει το δρομολόγιο Βενετίας-Βόρειας Ευρώπης ανοιχτό, έδωσε τη δυνατότητα σε ιδιώτες εμπόρους, κυρίως Έλληνες από τις βενετικές κτήσεις, να ασχοληθούν με αυτό, προκειμένου να μην ελέγξουν εξ ολοκλήρου το εμπόριο οι Άγγλοι.³

Από ελληνικής πλευράς υπάρχουν αξιοσημείωτες μελέτες που αναδεικνύουν τη σημασία της ελληνικής ναυτιλίας στο μεσογειακό εμπόριο, ήδη από τα τέλη του 15ου αιώνα.⁴ Ο Γεράσιμος Παγκράτης έχει κάνει την πιο διεξοδική και εμπειριστατωμένη μελέτη για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις των Ελλήνων στη βενετική Κέρκυρα τον 15ο - αρχές 16ου αιώνα. Η εργασία αυτή,

2. Molly Greene, «Trading identities. The sixteenth-century Greek moment» στο Adnan A. Husain – Katherine E. Fleming, *A faithful sea. The religious cultures of the Mediterranean, 1200-1700*, Oneworld, Publications, Οξφόρδη 2007, 120-148. Βλέπε, επίσης, της ίδιας *Catholic pirates and Greek merchants. A maritime history of the Mediterranean*, Princeton University Press, Πρίνστον 2010.

3. Maria Fusaro «Coping with transition. Greek merchants and ship owners between Venice and England in the late sixteenth century», στο Ina Baghdiantz McCabe – Gelina Harlaftis – Ioanna Minoglou (επιμ.), *Diaspora entrepreneurial networks. Five centuries of history*, Berg Publications, Οξφόρδη 2005, 95-124 και της ίδιας, «Les Anglais et les Grecs. Un réseau de coopération commerciale en Méditerranée vénitienne», *Annales HSS*, 58 (2003), 605-625.

4. Για μια διεξοδική θεώρηση της βιβλιογραφίας αυτής της εποχής, βλέπε Gerassimos D. Pagratis, «Greek commercial shipping (fifteenth to seventeenth centuries). Literature review and research perspectives», *Journal of Mediterranean History*, 2/2 (2002), 411-433. Να αναφέρουμε ενδεικτικά τις δημοσιεύσεις των Γεωργίου Λέων (Λεονταρίτη), «Ελληνική εμπορική ναυτιλία (1453-1850)» στο Στέλιος Παπαδόπουλος (επιμ.), *Ελληνική εμπορική ναυτιλία (1453-1850)*, Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, Αθήνα 1972, 13-48, της Κρίστας Παναγιωτοπούλου, «Έλληνες πλοιοκτήτες και ναυτικοί από τα παλαιότερα οικονομικά βιβλία της Ελληνικής Αδελφότητας Βενετίας», *Θησαυρίσματα*, 11 (1974), 308-328, του Γεώργιου Σ. Πλουμιδη, *Οι βενετοκρατούμενες Ελληνικές χώρες μεταξύ του δεύτερου και του τρίτου τουρκοβενετικού πολέμου (1503-1537)*, Ιωάννινα 1974, και της Αλίκης Νικηφόρου, «Η διακίνηση του εμπορίου στο λιμάνι της Κέρκυρας κατά τον 17ο αιώνα», στο Αλίκη Νικηφόρου (επιμ.), *Κέρκυρα, μια μεσογειακή σύνθεση: νησιωτισμός, διασυνδέσεις, ανθρώπινα περιβάλλοντα, 16ος-19ος αι.*, Κέρκυρα 1998, 81-100.

βασισμένη στην εξέταση 20.000 περίπου νοταριακών πράξεων, αποδεικνύει όχι μόνο την πλούσια και οργανωμένη σε συντροφίες και συμπλοιοκτησίες εμπορική δραστηριότητα των Ελλήνων στο τοπικό και περιφερειακό εμπόριο, αλλά και τη συμμετοχή των Ελλήνων στο μακρινό εμπόριο της Βενετίας με το Σαουθάμπτον της Αγγλίας σε μια τόσο πρόωμη εποχή.⁵ Ανάλογες μελέτες και ερευνητικά προγράμματα πρέπει να γίνουν για όλους τους ναυτότοπους του Ιονίου και του Αιγαίου για να γραφτεί η ναυτιλία των Ελλήνων τον 16ο και τον 17ο αιώνα. Εκείνο όμως που είναι σαφές από όλες τις έρευνες Ελλήνων και ξένων ιστορικών για την περίοδο των νεότερων χρόνων, είναι ότι οι Έλληνες ναυτικοί – Οθωμανοί και Βενετοί υπήκοοι – ήταν οι γνωστοί ντόπιοι ναυτικοί του Λεβάντε που εργάζονταν ως εμποροκαπετάνιοι ή ναύτες στην Κωνσταντινούπολη, στη Μαύρη Θάλασσα, στα λιμάνια του Αιγαίου και του Ιονίου, ως ναυπηγοτεχνίτες στα οθωμανικά και βενετικά ναυπηγεία, ως πληρώματα στον αυτοκρατορικό οθωμανικό στόλο, ως πληρώματα και καπετάνιοι στους στόλους των κουρσάρων της Μπαρμπαριάς.⁶ Οι Έλληνες κατείχαν μικρά ακτοπλοϊκά σκάφη για τη διεξαγωγή του ακτοπλοϊκού εμπορίου μεταξύ των νησιών και των ακτών της ηπειρωτικής Ελλάδας και της Μικράς Ασίας, ένα εμπόριο μικρών αποστάσεων όμως, όπως φαίνεται και από τις πηγές. Παράλληλα, διατηρούσαν πάντα ένα περιορισμένο εμπόριο μεγάλων αποστάσεων με την Κεντρική και Δυτική Μεσόγειο και τη Βόρεια Ευρώπη, το οποίο σταδιακά επέκτειναν και σε πιο μακρινούς προορισμούς. Ήδη από τον 17ο αιώνα, αυτό το περιορισμένο εμπόριο άρχισε σταδιακά να αναπτύσσεται στο κενό που άφησε η συρρικνούμενη ναυτιλία της Γαλινοτάτης. Και οι Έλληνες είχαν όλη την τεχνογνωσία για να αποκτήσουν ένα αξιοσημείωτο ρόλο στο «θαλάσσιο καραβάνι» (*caravane maritime*) της Μεσογείου, και ιδιαίτερα στο εμπόριο της Ανατολικής Μεσογείου, το οποίο έχει αποδο-

5. Γεράσιμος Δ. Παγκράτης, *Θαλάσσιο εμπόριο στη βενετοκρατούμενη Κέρκυρα 1496-1538*, αδημοσίευτη διδακτορική διατριβή, Ιόνιο Πανεπιστήμιο, Κέρκυρα 2001, του ίδιου, «Οργάνωση και διαχείριση της ναυτιλιακής επιχείρησης στην Κέρκυρα στο πρώτο ήμισυ του 16ου αιώνα», *Μνήμων*, 30 (2009), 9-35.

6. Frederic Lane, *Venice, A maritime Republic*, Baltimore 1973, 415 και στα ελληνικά, *Βενετία η θαλασοκράτειρα*, μτφ. Κώστας Κουρεμένος, Αλεξάνδρεια, Αθήνα 2007, Βασίλης Σφυρόερας, *Ελληνικά πληρώματα του τουρκικού στόλου*, Αθήνα 1968, Αικατερίνη Μπεκιαρόγλου-Εξαδακτύλου, *Οθωμανικά ναυπηγεία στον παραδοσιακό ελληνικό χώρο*, Αθήνα 1994, 138-149, Halil İnalçık, «Istanbul and the imperial economy», στο Halil İnalçık – Donald Quataert (επιμ.), *An economic history of the Ottoman Empire, 1300-1914*, Cambridge University Press, Κέμπριτζ 1994, 181, Νίκος Σβορώνος, *Το εμπόριο της Θεσσαλονίκης τον 18ο αιώνα*, μτφ. Αικατερίνη Αοδραχά, Θεμέλιο, Αθήνα 1996, 157.

θεί, λανθασμένα κατά τη γνώμη μου, από τον Daniel Panzac ότι σε όλη τη διάρκεια του 18ου αιώνα ήταν στα χέρια των Γάλλων.⁷

Σύμφωνα με τον Braudel, στις αρχές του 17ου αιώνα, οι Βόρειοι – κυρίως Άγγλοι και Ολλανδοί – πλημμύρισαν τη Μεσόγειο, και με τα μεγάλα και ανώτερα πλοία τους ουσιαστικά «άρπαξαν» το μεσογειακό εμπόριο και κυριάρχησαν στη Μεσόγειο, παραγκωνίζοντας τους στόλους των σημαντικών ιταλικών πόλεων, σε μια κίνηση που ο ίδιος κατέγραψε ως «η εισβολή των Βορείων».⁸ Συνέβη όμως αυτό πράγματι; Ο Colin Heywood σε πρόσφατη μελέτη του αμφισβητεί αυτή τη θέση του Braudel, όπως και η Molly Greene σε σχετικό άρθρο της, η οποία χαρακτηρίζει την άποψή του για τη «βόρεια εισβολή» υπερβολική και παραπλανητική.⁹ Και, όπως αποδεικνύει η έρευνα για τον 18ο αιώνα στην παρούσα μελέτη, παρά την παρουσία των Άγγλων και των Ολλανδών στο μεσογειακό εμπόριο και στη ναυτιλία, φαίνεται ότι το μεγαλύτερο μέρος των θαλάσσιων μεταφορών, μικρών και μεγάλων αποστάσεων, διεξαγόταν πάντα από τους ντόπιους μεσογειακούς στόλους.

Η επέκταση του ευρωπαϊκού εμπορίου στον Ατλαντικό και στον Ινδικό Ωκεανό και ο πλούτος που έφερε στις χώρες της ευρωπαϊκής Δύσης, επισκίασε τη σημασία του μεσογειακού εμπορίου τον 16ο και τον 17ο αιώνα.¹⁰

7. Βλέπε Τζελίνα Χαρλαύτη, «Η εισβολή της ναυτιλίας των “Γραικών” στο μεγάλο εμπόριο της Μεσογείου, 1714-1815», στον *παρόντα τόμο*, 223-282 και στο Gelina Harlaftis, «The “eastern invasion”. Greeks in the Mediterranean trade and shipping in the eighteenth and early nineteenth centuries», στο Maria Fusaro – Colin Heywood – Mohamed-Salah Omri (επιμ.), *Trade and cultural exchange in the early modern Mediterranean: Braudel’s maritime legacy*, I.B. Tauris, Λονδίνο 2010, 223-252.

8. Fernand Braudel, *The Mediterranean and the Mediterranean world in the age of Philip II*, Νέα Υόρκη 1992, τ. 1, 615-642 και στα ελληνικά *Η Μεσόγειος και ο μεσογειακός κόσμος την εποχή του Φιλίππου Β΄ της Ισπανίας*, μτφ. Κλαίρη Μιτσοτάκη, Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, Αθήνα 1991. Το ίδιο υποστηρίζει και ο Michel Fontenay, «The Mediterranean world, 1500-1800: Social and economic perspectives», στο Victor Mallia Milanes (επιμ.), *Hospitaller Malta, 1530-1798, Studies on the early modern Malta and the Order of St. John of Jerusalem* (Malta, 1993), 41-110. Επίσης, βλέπε Gelina Harlaftis, «The “eastern invasion”».

9. Molly Greene, «Beyond the northern invasion», Colin Heywood, «The English in the Mediterranean, 1600-1630: A post-Braudelian perspective on the “northern invasion”», στο Maria Fusaro – Colin Heywood – Mohamed-Salah Omri (επιμ.), *Trade and cultural exchange in the early modern Mediterranean: Braudel’s maritime legacy*, I.B. Tauris, Λονδίνο 2010, 23-44.

10. John H. Parry, «Η εξάπλωση των Ευρωπαίων στους ωκεανούς του κόσμου τον 16ο και τον 17ο αιώνα. Μεταφορές και εμπορικοί δρόμοι», στο Τζελίνα Χαρλαύτη (επιμ.), *Ιστορία και Ναυτιλία*, Αλεξάνδρεια, Αθήνα, 2004, 57-151.

Ο 18ος αιώνας που μπορεί να χαρακτηριστεί ως ο «χρυσός αιώνας» του μεσογειακού εμπορίου είχε επιπτώσεις και στην άνθηση της ναυτιλίας των λαών της Μεσογείου. Από το τελευταίο τρίτο του αιώνα η Μεσόγειος κέρδισε από το άνοιγμα του εμπορίου της Μαύρης Θάλασσας και ιδιαίτερα από τις ραγδαία αναπτυσσόμενες εξαγωγές σιτηρών από τη Νότια Ρωσία. Και οι δύο παράγοντες συνέτειναν στο να φέρουν τις αγορές της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας στο προσκήνιο του ευρωπαϊκού διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου. Κατά τη διάρκεια των πρώτων δύο τρίτων του 18ου αιώνα, οι Γάλλοι της Νότιας Γαλλίας με επίκεντρο το Εμπορικό Επιμελητήριο της Μασσαλίας ήταν οι κύριοι μεταφορείς του εμπορίου μεγάλων αποστάσεων. Οι Έλληνες εκμεταλλεύτηκαν τους σχεδόν συνεχείς πολέμους μεταξύ Γάλλων και Άγγλων¹¹ και από την εποχή των πολέμων της Αμερικανικής Ανεξαρτησίας (1775-1783) μέχρι και το τέλος των γαλλικών και Ναπολεόντειων Πολέμων (1792-1815) μπόρεσαν να αναστρέψουν την κυριαρχία της Δύσης στη θάλασσα σε κυριαρχία της Ανατολής. Με αυτό τον τρόπο και καθ’ όλη τη διάρκεια του 19ου αιώνα και της *Pax Britannica* (1815-1914) το μαυροθαλασσίτικο σιτάρι ταξίδευε κυρίως σε πλοία Ελλήνων για να τροφοδοτήσει τις βιομηχανικές χώρες της Βόρειας Ευρώπης. Είναι η εποχή που «η εισβολή των σιτηρών της Ανατολής» κατέκλυσε όχι μόνο τις αγορές της Δυτικής Μεσογείου αλλά και τις βορειοευρωπαϊκές αγορές.¹²

Στην ελληνική βιβλιογραφία, η ιστοριογραφία για τη ναυτιλία των Ελλήνων τον 18ο αιώνα παραμένει περιορισμένη.¹³ Η πρώτη, ενδελεχώς τεκμηριωμένη από γαλλικά αρχεία, επισήμανση της ανόδου της ελληνικής ναυτιλίας του 18ου αιώνα στην ιστοριογραφία της ελληνικής ναυτιλίας του 20ού αιώνα χρονολογείται από το 1940, από τον Σεραφείμ Μάξιμο, ο οποίος στην περίοδο της δικτατορίας του Μεταξά αναγκάζεται να δημοσιεύσει, με το ψευδώνυμο Σ. Βόρειος, τη μελέτη *Το Ελληνικό εμπορικό ναυτικό κατά τον 18ο αιώνα*, βασισμένη στα αρχεία του γαλλικού προξενείου της Άρτας. Εκεί εντοπίζει τη σημασία της ναυτιλίας του Μεσογείου αλλά και του Ιονίου ως του πρώτου χώρου ανάπτυξης της ελληνικής ναυτιλίας. Ανα-

11. Βλέπε Τζελίνα Χαρλαύτη, «Η αρπαγή και οι κίνδυνοι στη θάλασσα: Πόλεμοι, κούρσοι και πειρατεία στη Μεσόγειο του 18ου αιώνα», στον *παρόντα τόμο*, 145-206.

12. Βλέπε Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας, 19ος-20ός αι.*, Νεφέλη, Αθήνα 2001, 85-126.

13. Σημαντικής αξίας συμπεράσματα, χωρίς όμως την αναγκαία αρχειακή τεκμηρίωση, είναι η μελέτη του Τρύφωνα Κωνσταντινίδη, *Καράβια, καπετάνιοι και συντροφοναύται, 1800-1830*, Έκδοσις Ιστορικής Υπηρεσίας Β.Ν., Αθήνα 1954.

φέρει ο Μάξιμος: *Θέλω να προσθέσω ότι (αυτή η μελέτη) δεν πρόκειται για καμιά ιστορία του ελληνικού εμπορικού ναυτικού. Μια τέτοια ιστορία, εφ' όσον αφορά τον 18ον αιώνα, που είναι αιώνας θεμελιώδης για όλη την νεώτερη ελληνική εξέλιξη, απαιτεί στοιχεία περισσότερα, που βρίσκονται ίσως όχι μόνο στα γαλλικά, αλλά και στα ενετικά, τα αυστριακά, τα ρωσικά ή και άλλα αρχεία.*¹⁴ Παρά την επισήμανση του Μάξιμου παρέμεινε η προσήλωση των Ελλήνων ιστορικών μέχρι και τη δεκαετία του 1980 σχεδόν αποκλειστικά στα γαλλικά αρχεία.

Με την προσέγγιση της οικονομικής και κοινωνικής ιστορίας των Annales και με σαφή την επιρροή του Braudel, ο Νίκος Σβορώνος εγκαινίασε την εποχή της οικονομικής και κοινωνικής ιστορίας στην Ελλάδα με τη μελέτη του εμπορίου και ναυτιλίας μιας πόλης-λιμανιού της Ανατολικής Μεσογείου στον 18ο αιώνα, της Θεσσαλονίκης, βασισμένης σε γαλλικά αρχεία, σημείο αναφοράς για όλες τις μελλοντικές αναλύσεις στην ελληνική οικονομική ιστορία του 18ου αιώνα.¹⁵ Ένας από τους παλαιότερους ιστορικούς που έγραψαν για τη σχέση των Ελλήνων με τη θάλασσα, ανοίγοντας νέα πεδία προς έρευνα, παρ' όλο που δεν προσέγγισε τη μελέτη της ναυτιλίας των Ελλήνων από την οπτική της οικονομικής και ναυτιλιακής ιστορίας, είναι ο Βασίλης Σφυρόερας, του οποίου οι μελέτες, είτε πρόκειται για τους δραγομάνους του στόλου και τα ελληνικά πληρώματα του οθωμανικού στόλου, είτε για τη ναυτιλία της Επτανήσου, είτε για λήμματα νησιών ή παραθαλάσσιων πόλεων του Αιγαίου και του Ιονίου σε εγκυκλοπαίδειες, διακρίνεται για την έντονη αίσθηση της θάλασσας και της επίδρασής της στην ελληνική ιστορία.¹⁶ Στο πνεύμα της μεσογειακής σύνθεσης, και της «νέας ιστορίας» που ξεκίνησε τη δεκαετία του 1970, ο Γεώργιος Λεονταρίτης μας έδωσε τη μοναδική μέχρι σήμερα εποπτική, εξαιρετικά πυκνή, αλλά και οξυδερκή θεώρηση στη μελέτη του *Ελληνική εμπορική ναυτιλία (1453-1850)*.¹⁷ Στο κείμενο αυτό ο Λεο-

14. Σ. Βόρειος (Σεραφείμ Μάξιμος), *Το ελληνικό εμπορικό ναυτικό κατά τον XVIII αιώνα*, Εκδόσεις Φλάμμα, Αθήνα 1940, πρόλογος.

15. Νίκος Σβορώνος, *Το εμπόριο της Θεσσαλονίκης*.

16. Βασίλης Σφυρόερας, «Οι δραγομάνοι του στόλου. Ο θεσμός και οι φορείς», *Επετηρίς Μεσαιωνικού Αρχείου Ακαδημίας Αθηνών*, 14 (1964), 1-192. Βλέπε, επίσης, Βασίλης Σφυρόερας – Άννα Αβραμέα – Σπύρος Αοδραχάς, *Χάρτες και Χαρτογράφοι του Αιγαίου Πελάγους*, Αθήνα 1985, καθώς και πληθώρα λημμάτων για την ιστορία των ελληνικών νησιών και παραθαλάσσιων λιμανιών κατά τη διάρκεια της Τουρκοκρατίας στην Εγκυκλοπαίδεια *Πάπυρος Larousse- Britannica*.

17. Γεώργιος Λέων (Λεονταρίτης), «Ελληνική εμπορική ναυτιλία (1453-1850)».

νταρίτης, παρότι στηρίχτηκε σε δευτερογενή κυρίως βιβλιογραφία, κατάφερε να εντοπίσει και να σκιαγραφήσει με επιτυχία το όλο σχήμα ανάπτυξης της ελληνικής ναυτιλίας στο Ιόνιο και στο Αιγαίο, δίνοντας ακόμα και στην πειρατεία την οικονομική της διάσταση. Με αυτό τον τρόπο το κείμενό του έχει παραμείνει μέχρι σήμερα σημείο αναφοράς για την ανάπτυξη της ελληνόκτητης ναυτιλίας στο διάστημα της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας.

Επίσης, η μελέτη του Βασίλη Κρεμμυδά, *Ελληνική ναυτιλία, 1776-1835. Όψεις μεσογειακής ναυσιπλοΐας*, παραμένει η μόνη προσπάθεια συνολικής και αναλυτικής θεώρησης της ελληνικής ναυτιλίας «της προεπαναστατικής περιόδου», στηριζόμενη σε χρήση αρχαιακού υλικού από τα γαλλικά αρχεία. Σύμφωνα όμως με τις δυνατότητες εκείνης της εποχής, όπου η χρηματοδότηση μεγάλων σχημάτων αρχαιακής έρευνας δεν ήταν δυνατή, η χρήση του αρχαιακού υλικού παρέμεινε επιλεκτική και περιορισμένη, και οδήγησε κατ' επέκταση σε περιορισμένα και μη ικανοποιητικά συμπεράσματα.¹⁸ Με αυτό τον τρόπο δίνει το κύριο βάρος στους αιγαιοπελαγίτικους στόλους και ιδιαίτερα στην Ύδρα: *Φαίνεται μάλιστα πως ό,τι μπορούμε να ονομάσουμε δυτικομεσογειακή διάσταση της δραστηριότητας της ελληνικής ναυτιλίας πρέπει να θεωρείται, στο μεγαλύτερο ποσοστό της, καθαρά υδραϊκή υπόθεση*.¹⁹ Η Όλγα Κατοιαρδή-Hering που στρέφει το βλέμμα στην Αδριατική, με την ενδελεχή μελέτη των αυστριακών αρχείων ανοίγει το δρόμο για την εις βάθος και πιο εποπτική μελέτη του εμπορίου και της ναυτιλίας των Ελλήνων στην Αδριατική, όπου αναδεικνύει τη σημασία του Ιονίου στην ελληνική ναυτιλία.²⁰

Η συζήτηση όμως την εποχή των δεκαετιών του 1970 και 1980 αναλώθηκε στην αναζήτηση της ανάπτυξης του καπιταλισμού στην Ελλάδα, στη διαμόρφωση της αστικής τάξης και στο ρόλο των ελληνικών εμπορικών παροικιών. Οι πρώτες μελέτες που δημοσιεύτηκαν ερευνούσαν την ελληνική ναυτιλία ως το νήμα που έδενε την ιστορία των εμπορικών παροικιών με εκείνο του κεντρικού ελληνικού χώρου, και ήταν άρρηκτα δεμένες με την ανά-

18. Βασίλης Κρεμμυδάς, *Ελληνική ναυτιλία, 1776-1835*, τ. 2, Αθήνα 1985-1986.

19. *Ο.π.*, 1776-1835, τ. 1, 147.

20. Όλγα Κατοιαρδή-Hering, *Η ελληνική κοινότητα της Τεργέστης, 1751-1830*, 2 τ., Αθήνα 1986. Της ίδιας, *Λησμονημένοι ορίζοντες ελλήνων εμπόρων: Το πανηγύρι της Senigallia*, Αθήνα 1989, της ίδιας «Η Αυστριακή πολιτική και η ελληνική ναυσιπλοΐα, 1750-1800», *Παρουσία*, 5 (1987), 445-537, της ίδιας, «Μύθος και Ιστορία. Ο Λάμπρος Κατσώνης, οι χρηματοδότες του και η πολιτική τακτική», στο *Ροδωνιά, Τιμή στον Μ. Μανούσακα*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, Ρέθυμνο 1994, τ. 1, 195-214.

πτυξη του εμπορίου των Ελλήνων και της σημασίας τους ως μεσαζόντων των εμπορικών ανταλλαγών με τη Δύση τον 18ο και τον 19ο αιώνα.²¹ Ο στόχος ήταν το ελληνικό κράτος και οι αναζητήσεις παρέμειναν μέσα σε αυτό, παρόλο που το θεωρητικό πλαίσιο ήταν ευρύτερο και από μία παγκόσμια οπτική. Στην πραγματικότητα, η παγκόσμια οπτική συρρικνώθηκε στο ρόλο των «ξένων δυνάμεων» στην ελληνική οικονομία και εντοπίστηκε στην αστική τάξη, η οποία μέσα στο νεομαρξιστικό πλαίσιο των θεωριών της εξάρτησης και του βαλερσταϊνικού μοντέλου χαρακτηρίστηκε ως κομπραδόρικη και φορέας του διεθνούς ιμπεριαλισμού στην περιοχή.²² Η ακμή της ελληνικής ναυτιλίας στην περίοδο 1776-1821 συνδέεται άμεσα με την ανάπτυξη του ελληνικού εμπορίου και με το σχηματισμό της ελληνικής αστικής τάξης, γράφει ο Κρεμμυδάς.²³ Ο σχηματισμός του μεσολογγίτικου και του γαλαξιδιώτικου ναυτικού δεν υπάκουε σε αυτές τις δύο προϋποθέσεις, αλλά συνδεόταν με συγκυριακές δυνατότητες που διαμορφώνονταν από την ξένη εμπορική δραστηριότητα, κυρίως στο δυτικοελλαδικό χώρο. Ο Κρεμμυδάς βλέπει τη «ναυτική έκρηξη του τέλους του 18ου αιώνα» και την ακμή του Μεσολογγίου και του Γαλαξιδίου από τη μια, και της Ύδρας και των Σπετσών από την άλλη, ως διάττοντες αστέρες που αφενός δεν είχαν καμία σχέση μεταξύ τους και αφετέρου παρήκμασαν μετά τη δεκαετία του 1830. *Ό,τι θα μπορούσαμε να ονομάσουμε εμπορική ναυτιλία Αιγαίου (δηλαδή εννοεί τα τρία «ναυτικά νησιά» Ύδρα, Σπέτσες και Ψαρά) συνιστά μια ειδική περίπτωση που σχετίζεται άμεσα με την ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου των Ελλήνων. Και συνεχίζει: Κίνδυνος είναι να θεωρήσουμε ότι οι πρώτοι εμπορικοί «στόλοι» όπως αυτός του Μεσολογγίου ή του Γαλαξιδίου ή οι πρώτες εφοπλιστικές «δοκιμές» των Υδραίων και των Σπετσιωτών, είναι οι προάγγελοι της ναυτικής έκρηξης του τέλους του 18ου αιώνα. Η έρευνα και η επεξεργασία*

21. Χρήστος Χατζηιωσήφ, «Εμπορικές παροικίες και ανεξάρτητη Ελλάδα: ερμηνείες και προβλήματα», *Ο Πολίτης*, 62 (1983), 28-34, Βλέπε, επίσης, Βασίλης Κρεμμυδάς, *Το εμπόριο της Πελοποννήσου στον 18ο αιώνα, 1715-1792*, Αθήνα 1972, και του ίδιου, *Συγκυρία και εμπόριο στην προ-επαναστατική Πελοπόννησο, 1793-1821*, Αθήνα 1980.

22. Υπάρχει μεγάλος όγκος βιβλιογραφίας πάνω σε αυτό το θέμα από ιστορικούς, κοινωνιολόγους και πολιτικούς επιστήμονες για την περίοδο από τον 18ο μέχρι τον 20ό αιώνα. Βλέπε ενδεικτικά, Νίκος Ψυρούκης, *Το νεοελληνικό παροικιακό φαινόμενο*, Επικαιρότητα, Αθήνα 1974, Νίκος Roulantzas, *La crise des dictatures (Portugal, Grèce, Espagne)*, Maspero, Παρίσι 1975, Κωστής Μοσκόφ, *Εθνική και κοινωνική συνείδηση στην Ελλάδα, 1830-1909*, Θεσσαλονίκη 1972, Νίκος Mouzelis, *Modern Greece: facets of underdevelopment*, Macmillan, Λονδίνο 1978.

23. Βασίλης Κρεμμυδάς, *Ελληνική ναυτιλία, 1776-1835*, τ. 2, 22-23.

του αρχαιικού υλικού από δυτικομεσογειακά και ανατολικομεσογειακά αρχεία, όπως εκτυλίσσεται στα κεφάλαια που ακολουθούν, μας αποκάλυψε ακριβώς το αντίθετο. Η άνοδος του Μεσολογγίου ή του Γαλαξιδίου, της Ύδρας ή των Σπετσών ήταν τμήμα μιας ευρύτερης «ναυτικής έκρηξης» που είχε αρχίσει να διαφαίνεται από τα μέσα του 18ου αιώνα, εκδηλώθηκε εκτεταμένα και σφοδρά στους Ναπολεόντειους Πολέμους και έθεσε γερές βάσεις, όπως η μετέπειτα ιστορία απέδειξε, για τη συνέχισή της και μετά την Ελληνική Επανάσταση στον 19ο αιώνα.²⁴

Η θεώρησή μας

Η ανάλυση του βιβλίου είναι βασισμένη σε επτά επιλογές/μεθοδολογικές προσεγγίσεις.

Η πρώτη μεθοδολογική προσέγγιση είναι τα όρια της Μεσογείου. Τι θεωρούμε «μεσογειακό εμπόριο»; Το θέμα αυτό το έχει λύσει προ πολλού ο Braudel, αλλά θεωρούμε σημαντικό να το υπενθυμίσουμε. Το μεσογειακό εμπόριο το οποίο διεξάγουν οι Έλληνες, είτε Οθωμανοί είτε Βενετοί υπήκοοι, θεωρείται μέσα στο πνεύμα της «Πιο Μεγάλης Μεσογείου», της Μεσογείου μέσα «στις διαστάσεις της ιστορίας» όπου «η Μεσόγειος δεν μπορεί παρά να είναι μια ζώνη πλατιά, προεκτεινόμενη πολύ μακρύτερα από τις ακτές της θάλασσας και προς όλες τις κατευθύνσεις συγχρόνως. Η εικόνα που έχουμε γι' αυτήν είναι ενός πεδίου δυνάμεων, μαγνητικού ή ηλεκτρικού, ή, ακόμα πιο απλά, μιας εστίας φωτός, η λάμψη του οποίου λιγοστεύει όσο απομακρύνεται από το κέντρο, χωρίς να μπορούμε να χαράξουμε οριστικά μια γραμμή που να χωρίζει το φως από τη σκιά».²⁵ Με αυτό τον τρόπο «μεσογειακό εμπόριο» θεωρείται και το εμπόριο με τη Μαύρη Θάλασσα. Πώς αλλιώς θα μπορούσε ποτέ να εξεταστεί η άνοδος της ναυτιλίας των Ελλήνων χωρίς να αναφερθεί η αύξηση της καλλιέργειας και παραγωγής εκατοντάδων χιλιάδων τόνων σιτηρών στις άλλοτε αδειανές στέπες των βόρειων ακτών της Μαύρης Θάλασσας από τα μέσα της δεκαετίας του 1770, σε συνδυασμό με την επώκιση των λιμανιών της Νότιας Ρωσίας από μέλη των ναυτικών οικογενειών του Ιονίου και του Αιγαίου που ήδη ασχολούνταν με τη μεταφορά των φορτίων σιτηρών; «Μεσογειακό εμπόριο» είναι και το εμπόριο βαμβακιού

24. Βλέπε Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία ελληνόκτητης ναυτιλίας*.

25. Fernand Braudel, *Μεσόγειος*, τ. 1, 206.

από τη Σμύρνη στο Άμστερνταμ, στις βόρειες θάλασσες της Ευρώπης. «Μεσογειακό εμπόριο» εκτελεί και ο Υδραίος Δημήτρης Τσαμαδός, του Μιχάλη, όταν ξεκινά από τη Βαρκελώνη για το Μοντεβιδέο ή το Μπουένος Άιρες τη δεκαετία του 1790.²⁶ «Μεσογειακό εμπόριο» είναι και το εμπόριο του Γιάννη του Δημήτρη από την Κωνσταντινούπολη στην Καλκούτα της Ινδίας και στη Μανίλα των Φιλιππίνων.²⁷ Το εμπόριο της Ανατολικής Μεσογείου με τα πλοία των Ελλήνων εξακτινίζεται προς όλες τις Θάλασσες και τους Ωκεανούς τον 18ο αιώνα πέρα από τα γεωγραφικά όρια της Μεσογείου. Σε αυτή εδώ τη μελέτη αναζητούμε και αναλύουμε το μεσογειακό εμπόριο της «Πιο Μεγάλης Μεσογείου».

Η δεύτερη μεθοδολογική προσέγγιση είναι ότι αντιμετωπίζουμε τη Μεσόγειο ως μια ενιαία αγορά πέρα από πολιτικά σύνορα. Δεν αναζητούμε την ελληνική ναυτιλία μέσα στην οθωμανική, ρωσική, βενετική, γαλλική, αγγλική ή ισπανική κυριαρχία, αλλά σε όλη την «Πιο Μεγάλη Μεσόγειο». Τη Μεσόγειο την εκλαμβάνουμε με οικονομικούς όρους και αναζητούμε τις μεταφορικές υπηρεσίες μέσα σε μια θάλασσα που ενώνει, δε χωρίζει. Οι ναυτικοί συνεργάζονται με τις πολιτικές αρχές κάθε περιοχής που συναλλάσσονται. Η εξουσία της στεριάς δεν αποτελεί τροχοπέδη στην ελεύθερη διακίνηση της Μεσογείου. Το αντίθετο έχει συμβεί, και παρά το κυρίαρχο πνεύμα του μερκαντιλισμού· η κρατική παρέμβαση έχει μετατρέψει όλα τα σημαντικά λιμάνια της Δυτικής Μεσογείου σε ελεύθερα λιμάνια, με αποτέλεσμα να «πλημμυρίζουν» από πλοία που έφεραν ουδέτερες σημαίες, όπως τα πλοία με οθωμανική και βενετική σημαία, στο μεγαλύτερο μέρος της υπό εξέταση περιόδου.

Η τρίτη είναι ότι θεωρούμε ότι υπήρχε αραστή συνεργασία των Ελλήνων με τις κρατικές κυριαρχίες στις οποίες ανήκαν, όπως ήταν η Βενετία και η Οθωμανική Αυτοκρατορία. Οι Έλληνες Οθωμανοί υπήκοοι, εκτός από τις περιόδους πολεμικών συρράξεων και ιδίως των Ρωσο-οθωμανικών Πολέμων, συνεργάζονται, υποστηρίζονται και ωφελούνται από τους θεσμούς του οθωμανικού κράτους. Η συνήθης προσέγγιση στην ελληνική ιστοριογραφία για την οικονομική και κοινωνική ιστορία των Ελλήνων τον 18ο αιώνα και την «προ-

26. Βλέπε, επίσης, Τζελίνα Χαρλαύτη, «Η εισβολή της ναυτιλίας των “Γραικών” στον παρόντα τόμο, 223-282 και της ίδιας, «Η “ναυτική πολιτεία” του Ιονίου και του Αιγαίου. Ναυτότοποι, ναυτικές οικογένειες και επιχειρήσεις», στον παρόντα τόμο, 353-405.

27. Τζελίνα Χαρλαύτη, «Η “ναυτική πολιτεία” του Ιονίου και του Αιγαίου», στον παρόντα τόμο.

επαναστατική» περίοδο των αρχών του 19ου αιώνα, λειτουργεί ακόμα στον απόηχο μιας απειλητικής και νεφελώδους «Τουρκοκρατίας». Η ιστορία των Ελλήνων προσεγγίζεται με την αίσθηση της απειλητικής παρουσίας από τη μία, ή της απουσίας της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας στην καθημερινή ζωή από την άλλη. Οι Έλληνες προσεγγίζονται λες και δεν είναι χριστιανοί Οθωμανοί υπήκοοι ενός κράτους με τους κατοίκους και τις αρχές του οποίου συναλλάσσονται, δραστηριοποιούνται και διαβιούν. Βεβαίως, υπήρχαν περίοδοι πολιτικών αναταραχών, στις οποίες οι ελληνικοί πληθυσμοί υπέφεραν, η Αυτοκρατορία όμως που αποτελούνταν σε σημαντικό βαθμό από χριστιανικούς πληθυσμούς υποστήριζε τους Έλληνες ναυτικούς της διότι επωφελούνταν από αυτούς. Για παράδειγμα, ο Halil İnalçık γράφει ότι ήδη στον 17ο αιώνα «οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις με κέντρο το Γενίκοϊ στο Βόσπορο ήταν κυρίως υπεύθυνες για τη μεταφορά των χύδην φορτίων από τη Μαύρη Θάλασσα στην Κωνσταντινούπολη», απαραίτητα για την τροφοδοσία της Πόλης.²⁸

Μία από τις πολύ ενδιαφέρουσες «αποκαλύψεις» της έρευνάς μας στα οθωμανικά αρχεία είναι ο εντοπισμός της οθωμανικής ναυτιλιακής πολιτικής του Σελίμ Γ', η οποία εκτός από μια σαφή πολιτική μεγέθυνσης της οθωμανικής εμπορικής ναυτιλίας, παρείχε και μια σαφή οικονομική, πολιτική και κοινωνική υποστήριξη των Ελλήνων Οθωμανών υπηκόων, που ασχολούνταν με τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και το θαλάσσιο εμπόριο, χρησιμοποιώντας την οθωμανική σημαία.²⁹ Στα οθωμανικά αρχεία είναι καταγεγραμμένος ο λεπτομερής εξοπλισμός κάθε εμπορικού πλοίου ραγιά που έφερε την οθωμανική σημαία. Ανατρέπεται η παλαιότερη επιχειρηματολογία που θέλει τους Οθωμανούς να απαγορεύουν τον εξοπλισμό των πλοίων και την κατασκευή μεγάλων εμπορικών σκαφών, τουλάχιστον από τη δεκαετία του 1770 μέχρι και το 1821, όπου και σταματάει η έρευνά μας.³⁰

Τέταρτον, η παρούσα έρευνα δεν ασχολείται καθόλου με ποιο τμήμα των μεταφερομένων φορτίων από την Ανατολική Μεσόγειο συνιστούσε νόμιμο οθωμανικό ή βενετικό εμπόριο, δηλαδή εμπόριο που πλήρωνε φόρους στο οθωμανικό ή βενετικό κράτος, και ποιο αποτελούσε λαθρεμπόριο. Το αν ήταν νόμιμες ή λαθραίες εξαγωγές φορτίων από τον οθωμανικό ή βενετικό

28. Halil İnalçık, «Istanbul and the imperial economy», 181.

29. Βλέπε Σοφία Λαϊού, «Η ανάπτυξη της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και ο ρόλος του οθωμανικού κράτους στις αρχές του 19ου αιώνα», στον παρόντα τόμο, 127-144.

30. Βλέπε υποσημείωση 4 στο Τζελίνα Χαρλαύτη, «Επίλογος. Ανατροπές και νέες θεωρήσεις υπό το πρίσμα της Αμφιτρίτης», στον παρόντα τόμο, 771-788.

χώρο, συνιστά άλλου είδους μελέτη. Εξάλλου, όπως γράφει και ο Eric Hobsbawm, κανείς εκτός από τις κυβερνήσεις δε θεωρούσε το λαθρεμπόριο εγκληματικό.³¹ Η παρούσα μελέτη επικεντρώνει στα φορτία, που μεταφέρονταν και καταγράφονταν από τους αξιωματούχους στα λιμάνια της Δυτικής Μεσογείου, όπου εκεί λογίζονταν ως νόμιμα φορτία. Ούτε μπορεί κανείς, βεβαίως, να υπολογίσει το μέγεθος του εμπορίου που μεταφερόταν και δεν καταγράφονταν στη Δύση. Ο υπολογισμός του όγκου του εμπορίου, που διακινούνταν από την Ανατολική Μεσόγειο στη Δυτική Μεσόγειο με ελληνικά πλοία, συνιστά επίσης μια άλλη μελέτη, που η αρχαιακή έρευνα και οι δυνατότητες επεξεργασίας της περιμένουν τον μελλοντικό ερευνητή.

Η πέμπτη μεθοδολογική προσέγγιση είναι ότι το θαλάσσιο εμπόριο δεν αφορά μόνο τη θάλασσα αλλά και τη στεριά πίσω της. Η παρούσα μελέτη αφορά τη διακίνηση φορτίων διά θαλάσσης, αλλά θεωρούμε ότι ενέχει και την πρώτη συντονισμένη προσπάθεια σύνδεσης του θαλάσσιου με το χερσαίο εμπόριο σε θεωρητικό και εμπειρικό επίπεδο.³² Στην ιστοριογραφία της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και Ανατολικής Μεσογείου του 18ου αιώνα το χερσαίο εμπόριο είναι αυτό που έχει ελκύσει το μεγαλύτερο ενδιαφέρον των ερευνητών. Η μεγάλη ακμή του «ορθόδοξου» Βαλκάνιου εμπόρου αναδείχτηκε με σαφήνεια πενήντα περίπου χρόνια πριν από τον Γκαίαν Στοιανονίτς, και όψεις της συμμετοχής των Ελλήνων στην ακμή του χερσαίου εμπορίου και της οικονομικής ανάπτυξης της Νοτιοανατολικής Ευρώπης έχει αναλυθεί εις βάθος όχι μόνο από σημαίνοντες Έλληνες ιστορικούς του δεύτερου μισού του 20ού αιώνα και από μια νέα και ανερχόμενη γενιά Ελλήνων ιστορικών της πρώτης δεκαετίας του 21ου, αλλά και από αρκετούς άλλους Βαλκάνιους ιστορικούς.³³

31. Eric Hobsbawm, *Οι ληστές*, Εκδόσεις Βέργος, Αθήνα 1975, 35.

32. Βλέπε, ιδίως, το Κεφάλαιο της Κατερίνας Παπακωνσταντίνου, «Θαλάσσιες και χερσαίες μεταφορές και διακινούμενα φορτία τον 18ο αιώνα: η συγκρότηση μεταφορικών συστημάτων στην Ανατολική Μεσόγειο», στον *παρόντα τόμο*, 283-351.

33. Ενδεικτικά αναφέρω, Σπύρος Ασδραχάς (επιμ.), *Η οικονομική δομή των βαλκανικών χωρών (15ος-19ος αιώνας)*, Εκδόσεις Μέλισσα, Αθήνα 1979, του ιδίου, *Ελληνική κοινωνία και οικονομία, ιθ' και ιθ' αι.*, Ερμής, Αθήνα 1988, Όλγα Κατσιαρδής-Heiring, *Τεχνίτες και τεχνικές βαφής νημάτων από τη Θεσσαλία στην Κεντρική Ευρώπη (18ος - αρχές 19ου αι.)*. *Επίμετρο: η αμπελακιάτικη συντροφιά (1805)*, Ηρόδοτος, Αθήνα 2003, της ίδιας και των Ιωάννη Κ. Χασιώτη – Ευρυδίκη Α. Αμπατζή (επιμ.), *Οι Έλληνες στη Διασπορά 15ος-21ος αι.*, Βουλή των Ελλήνων, Αθήνα 2006, της ίδιας, «Ελληνική διασπορά: Γεωγραφία και τυπολογία», στο Σπύρος Ι. Ασδραχάς (επιμ.), *Ελληνική Οικονομική Ιστορία, 15ος-18ος αι.*, τ. 1, Αθήνα 2003, 237-247, της ίδιας «Christian and Jewish Ottoman subjects: family, inheritance and commercial networks between East and West (17th-18th c.)», στο Simonetta Cavacioc-

Εν γένει, όμως, οι δυσκολίες αρχαιακής έρευνας στα Βαλκάνια και η ψυχροπολεμική κατάσταση του δεύτερου μισού του περασμένου αιώνα απέτρεψαν το ενδιαφέρον των Δυτικοευρωπαίων και Βορειοαμερικανών ερευνητών για την οικονομική ιστορία της περιοχής, της οποίας η πλούσια έρευνα παραμένει εθνικά και γλωσσικά κατακερματισμένη. Με τον ίδιο τρόπο, και παρά τις προσπάθειες, ο διάλογος παρέμεινε σε επίπεδα τοπικά.³⁴ Και δεν είναι μόνο η οικονομική ιστορία της οθωμανικής και αψβουργικής Νοτιοανατολικής Ευρώπης του 18ου αιώνα που παραμένει ένα ανοιχτό πεδίο για έρευνα, αλλά και εκείνο της Μεσογείου του 18ου αιώνα.

Παρά τον εντοπισμό της ακμής του χερσαίου και θαλάσσιου εμπορίου της περιοχής, το χερσαίο εμπόριο παρέμεινε σχετικά αποκομμένο από την ανάλυση του θαλάσσιου εμπορίου και της ναυτιλίας λόγω του περιορισμού της έλλειψης των πηγών. Έγραφε, για παράδειγμα, ο Σπύρος Ασδραχάς το 1988: *Το εμπόριο μεγάλων αποστάσεων δίνει στους Έλληνες, καθώς και στους άλλους Βαλκάνιους εμπόρους, έναν πολλαπλό ρόλο: στο εσωτερικό εξασφα-*

chi (επιμ.), *La famiglia nell'economia europea. Secc. XIII-XVIII / The Economic role of the family in the European economy from the 13th to the 18th centuries*, Πράτο 2009, 409-440, Βάσω Σειρηνίδου, *Έλληνες στη Βιέννη, 1780-1850*, αδημοσίευτη διδακτορική διατριβή, Τμήμα Ιστορίας και Αρχαιολογίας, Αθήνα 2002, 497, της ίδιας, *Έλληνες στη Βιέννη (18ος - μέσα 19ου αι.)*, Ηρόδοτος, Αθήνα 2011, Κατερίνα Παπακωνσταντίνου, *Ελληνικές εμπορικές επιχειρήσεις στην Κεντρική Ευρώπη το β' μισό του 18ου αιώνα. Η οικογένεια Πόντικα*, αδημοσίευτη διδακτορική διατριβή, Τμήμα Ιστορίας και Αρχαιολογίας, Αθήνα 2002, Ίκαρος Μαντούβαλος, *Όψεις παροικιακού ελληνοισμού. Από το Μοναστήρι στην Πέστη. Επιχείρηση και αστική ταυτότητα της οικογένειας Μάνου (τέλη 18ου -19ος αι.)*, αδημοσίευτη διδακτορική διατριβή, Τμήμα Ιστορίας και Αρχαιολογίας, Αθήνα 2007. Εξαιρετική επίσης η πρόσφατη μελέτη του Ανδρέα Λυμπεράτου, *Οικονομία, πολιτική και εθνική ιδεολογία η διαμόρφωση των εθνικών κομμάτων στη Φιλιππούπολη του 19ου αιώνα*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, Ηράκλειο 2009. Για περαιτέρω λεπτομερή βιβλιογραφία για τις εμπορικές παροικίες και το χερσαίο εμπόριο των Βαλκανίων, βλέπε για το ερευνητικό πρόγραμμα «Ελληνικές κοινότητες και ευρωπαϊκός κόσμος (13ος-19ος αι.). Μορφές αυτοδιοίκησης, κοινωνική οργάνωση, συγκρότηση ταυτοτήτων», με επιστημονικές υπευθύνους τις Όλγα Κατσιαρδής-Heiring, Αναστασία Παπαδία-Λάλα και την Μαρία Ευθυμίου. Τα αποτελέσματα αυτής της έρευνας δημοσιεύτηκαν σε δεκατέσσερα άρθρα στο περιοδικό *Εώα και Εσπέρια*, 7 (2007).

34. Για συνοπτική παρουσίαση της έρευνας και της βιβλιογραφίας των ιστορικών της νοτιοανατολικής Ευρώπης σε αυτό το θέμα, βλέπε Gelina Harlafitis, «International business of southeastern Europe and eastern Mediterranean, 18th century: Sources, methods and interpretive issues» στο Francesco Ammannati (επιμ.), *Dove va la storia economica? Metodi e prospettive. Secc. XIII-XVIII - Where is economic history going? Methods and prospects from the 13th to the 18th centuries*, Firenze University Press, Πράτο 2011, 389-415.

λίζουν αυτοί οι ίδιοι τη διαμετακίνηση και αναπτύσσουν τις χερσαίες μεταφορές. Στο εξωτερικό ανταγωνίζονται την ξένη ναυσιπλοΐα και αναπτύσσουν τη δική τους, όχι χωρίς τη βοήθεια της πολιτικής συγκυρίας... Η ανάπτυξη του ελληνικού εμπορίου ωφελήθηκε από την πολιτική διεθνή συγκυρία, είτε γιατί αυτή έδωχε τα ευρωπαϊκά καράβια από τη Μεσόγειο (ιδιαίτερα ο Επταετής Πόλεμος, 1756-63, ο Πόλεμος της Αμερικανικής Ανεξαρτησίας, 1778-83, και οι Πόλεμοι της Γαλλικής Επανάστασης) είτε γιατί εννοούσε άμεσα την ελληνική ναυτιλία (Κιουτσούκ-Καϊναρτζί, 1774, Αιναλί Καβάκ, 1779). Η ανάπτυξη ωστόσο της ναυτιλίας είναι το σύνδρομο της όλης εμπορικής διακίνησης ανάμεσα στην Ανατολική και στη Δυτική Μεσόγειο στον ΙΗ' αιώνα... Είναι εξαιρετικά δύσκολο να δει κανείς την ανάπτυξη της εμπορικής ελληνικής ναυτιλίας τον ΙΗ' αιώνα, γιατί τα στοιχεία που διαθέτουμε δεν είναι συγκρίσιμα. Είναι επίσης δύσκολο να διακρίνει κανείς την εκπροσώπηση της ελληνικής ναυτιλίας σε διάφορα λιμάνια με βάση τη σημαία, γιατί τα ελληνικά πλοία χρησιμοποιούσαν διάφορες απ' αυτές και, κάποτε, περισσότερες από μία.³⁵ Τις δυσκολίες αυτές ξεπέρασε η παρούσα μελέτη, η οποία συγχρόνως απαντά και στα παραπάνω ερωτήματα.

Συνδέουμε επομένως το θαλάσσιο με το χερσαίο εμπόριο, την ανάπτυξη της ναυτιλίας μεγάλων αποστάσεων από τα τριάντα οχτώ νησιά και παραθαλάσσιες πόλεις του Ιονίου και του Αιγαίου με την μεγάλη ακμή του χερσαίου εμπορίου στα Βαλκάνια μέσα από τη σύγχρονη θεώρηση των διασυνδεδεμένων μεταφορών.³⁶ Ο όγκος της παραγωγής της Μακεδονίας, της Ηπείρου, της Θεσσαλίας και της Θράκης, δε διοχετευόταν μόνον προς βορρά διά των χερσαίων οδών, αλλά και προς νότο διά των θαλάσσιων οδών, όπως το αρχαικό υλικό μάς αποκαλύπτει. Η αλματώδης ανάπτυξη της ελληνικής ιστιοφόρου ναυτιλίας μετά τη δεκαετία του 1830 και η κυριαρχία της στο μεσογειακό και μαυροθαλασσίτικο θαλάσσιο εμπόριο στη διάρκεια του 19ου αιώνα, αποδεικνύει τη συστηματική ανάπτυξη θαλάσσιων μεταφορικών συστημάτων των θαλάσσιων περιοχών και της ενδοχώρας τους. Η ανάπτυξη δεν έγινε σπασμωδικά και απομονωμένα, αλλά σταδιακά πυροδότησε μαζική ανάπτυξη ολόκληρων περιοχών στην ξηρά και στη θάλασσα, που στη συνέχεια έφερε την ενοποίηση των αγορών και την ένταξή τους στην ευρωπαϊκή οικονομία του 19ου αιώνα.

35. Σπύρος Αοδραχάς, *Ελληνική κοινωνία και οικονομία*, 37 και 64.

36. Κατερίνα Παπακωνσταντίνου, «Θαλάσσιες και χερσαίες μεταφορές και διακινούμενα φορτία τον 18ο αιώνα: η συγκρότηση μεταφορικών συστημάτων στην Ανατολική Μεσόγειο», στον *παρόντα τόμο*, 283-351.

Το έκτο και επίμαχο ζήτημα αφορά τη χρήση του όρου «Έλληνας» τον 18ο αιώνα. Για τη ναυτιλία του 19ου, του 20ού και του 21ου αιώνα η σημασία τού να είσαι Έλληνας στη ναυτιλία, εκτός της ταυτότητας και της κουλτούρας, είχε να κάνει με την επιχειρηματικότητα και την οικονομική επιβίωση στο διεθνή χώρο, τη δημιουργία των ελληνικών διεθνών ναυτιλιακών και εμπορικών δικτύων, όπως έχω αναπτύξει επί μακρόν σε άλλες μελέτες.³⁷ Για το ποιος είναι Έλληνας στο εμπόριο του 18ου αιώνα έχουν μιλήσει διεξοδικά οι ερευνητές του χερσαίου εμπορίου της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, όπου ο χριστιανικός πληθυσμός που την κατοικούσε έχει χαρακτηριστεί ως «Βαλκανική Βαβέλ»³⁸: Ορθόδοξοι Έλληνες, Βλάχοι, Σέρβοι, Ερζεγοβίνοι, Βόσνιοι, Βούλγαροι, ορθόδοξοι Αλβανοί. Η «Βαβέλ» όμως είχε μια κοινή γλώσσα επικοινωνίας για την εκπαίδευση και τις οικονομικές δραστηριότητες, την ελληνική, και μια κοινή θρησκεία, την ορθοδοξία.³⁹ Έτσι, μεγάλο μέρος των εμπόρων των Βαλκανίων αποκαλούσε τον εαυτό του «Έλληνα». Και η οικονομική έννοια του όρου προτασσόταν της θρη-

37. Τζελίνα Χαρλαύτη – Ελένη Θανοπούλου – Γιάννης Θεοτοκάς, *Το παρόν και το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας*, Μελέτη αρ. 10, Γραφείο Οικονομικών Μελετών, Ακαδημία Αθηνών, Αθήνα, 2009, Τζελίνα Χαρλαύτη – Γιάννης Θεοτοκάς, *Έλληνες εφοπλιστές και ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Οργάνωση, διοίκηση και στρατηγική*, Αλεξάνδρεια, Αθήνα 2007, Gelina Harlaftis, «Mapping the Greek maritime diaspora from the early 18th to the late 20th century», στο Ina Baghdiantz McCabe – Gelina Harlaftis – Ioanna Minoglou (επιμ.), *Diaspora entrepreneurial networks. Five centuries of history*, Berg Publications, Οξφόρδη 2005, της ίδιας, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας*, της ίδιας, *Greek shipowners and Greece, 1945-1975. From separate development to mutual interdependence*, Athlone Press, Λονδίνο 1993.

38. Δάνειο από τον Ευάγγελο Α. Ζάχο-Παπαζαχαρίου, «Βαλκανική Βαβέλ. Πολιτική ιστορία των αλφαβήτων που χρησιμοποιήθηκαν στα Βαλκάνια», στο Κωνσταντίνος Τοιτοελίκης (επιμ.), *Γλώσσες, αλφάβητα και εθνική ιδεολογία στην Ελλάδα και τα Βαλκάνια*, Κριτική, Αθήνα 1999, 17-95, στα γαλλικά «Babel Balkanique Histoire politique des alphabets utilises dans les Balkans», *Cahiers du Monde Russe et Sovietique*, 13/2 (1972), 145-79.

39. Αγγελική Κωνσταντοπούλου, *Ελληνική γλώσσα στα Βαλκάνια (1750-1850). Το τετράγλωσσο λεξικό του Δανιήλ Μοσχοπολίτη, Δωδώνη*, Επιστημονική Επετηρίδα Φιλοσοφικής Σχολής, Παράρτημα αρ. 39, Ιωάννινα 1988, 12. Βλέπε, επίσης, Μαρία Στασινοπούλου, «Βαλκανική πολυγλωσσία στην αυτοκρατορία των Αψβούργων τον 18ο και 19ο αιώνα. Ένα γοητευτικό φαινόμενο και οι δυσκολίες των εθνικών ιστοριογραφιών», στο Μαρία-Χριστίνα Χατζηιωάννου (επιμ.), «Διασπορά-Δίκτυα-Διαφωτισμός», *Τετράδια Εργασίας*, 28 (2005), 17-32. Εμπορικά εγχειρίδια για καθοδήγηση των εμπόρων της εποχής πρωτοεμφανίζονται τότε. Βλέπε Τριαντάφυλλο Σκλαβενίτη, «Τα εμπορικά εγχειρίδια της Βενετοκρατίας και της Τουρκοκρατίας», στο *Προσεγγίσεις στις νοοτροπίες των Βαλκανικών λαών, 15ος-20ος αι. Οικονομικές αντιλήψεις και συμπεριφορές*, Ι. Ζαχαρόπουλος, Αθήνα 1988, Γεώργιος Παπαγεωργίου, *Ο εκσυγχρονισμός του Έλληνα πραγματευτή σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά πρότυπα (τέλη 18ου-αρχές 19ου αιώνα). Ένα μαθηματάριο του Αθανάσιου Παλίδα*, Τολίδης, Αθήνα 1990.

σκευτικής, όπως μας αναφέρει ο Στοϊανovich, όπου «ακόμα και ένας Εβραίος μπορεί να ήταν “Έλληνας”». ⁴⁰ Με τον όρο «Έλληνας» που αναφέρουμε εδώ, γίνεται σαφές στον 21ο αιώνα πως εννοούμε ο «Γραικός», όπως οι ίδιοι αποκαλούσαν τους εαυτούς τους τον 18ο και στις αρχές του 19ου αιώνα.

Αντίστοιχη έρευνα, όπως στο χερσαίο εμπόριο, για τους «Έλληνες» καπετάνιους στο θαλάσσιο εμπόριο δεν έχει γίνει. Εξαντλητική έρευνα των ονομάτων της *Αμφιτρίτης* μένει ακόμα να γίνει, όμως θεωρώ ότι μπορούμε να πούμε με ασφάλεια ότι οι καπετάνιοι που περιέχει είναι κυρίως Έλληνες, δηλαδή Γραικοί, ορθόδοξοι και καθολικοί, και ορθόδοξοι Αλβανοί. Οι ίδιοι δήλωναν τους εαυτούς τους στα δυτικοευρωπαϊκά αρχεία ότι ήταν Γραικοί, οι επονομαζόμενοι «Greci». Η επιλογή των πλοίων που συμπεριλάβαμε, όπως αναφέρεται και στο επόμενο κεφάλαιο, είναι βάσει των ονομάτων των καπετάνιων και των πλοίων και του τύπου καταγωγής που δηλώνουν, ανεξαρτήτως σημαίας πλοίων (περιλαμβάνονται πλοία με οθωμανική, βενετική, μαλτέζικη, ρωσική, πρωσική, αυστριακή, βρετανική, γαλλική σημαία, καθώς και σημαία της Ιερουσαλήμ). Για παράδειγμα, ο Γεράσιμος Καλλιγάς από την Κεφαλλονιά με το βριγαντίνι *Παναγιά στα Καλλιγάτα*, ο Γιώργος Βούρβαχης από το Μεσολόγγι με την πολάκα *Παναγιά Προσιώτισσα*, ο Ανδρέας Μαμούνης από τα Ψαρά με την πολάκα *Άγιος Νικόλαος*, ή ο Ανδρέας Βώκος από την Ύδρα με την *Παναγιά της Ύδρας* καταγράφονταν σε ορισμένα δυτικοευρωπαϊκά αρχεία ως «Γραικοί» και σε άλλα ως «Οθωμανοί Ύδραίοι» ή «Οθωμανοί Μεσολογγίτες», «Βενετοί», «Ρώσοι», κ.ο.κ. Εμείς στην *Αμφιτρίτη* τους καταγράφουμε ως Έλληνες.

Και, τέλος, η *έβδομη* μεθοδολογική προσέγγιση αφορά τον όρο «ελληνόκτητος», όρο τον οποίο υιοθετούν όλο και περισσότερο οι νεότεροι ερευνητές. «Ελληνόκτητος» είναι ο στόλος ο οποίος αποτελείται από πλοία τα οποία πλέουν κάτω από οποιαδήποτε σημαία, είναι νηολογημένα σε οποιοδήποτε γεωγραφικό τόπο και ανήκουν σε Έλληνες οποιασδήποτε υπηκοότητας. ⁴¹ Ο όρος

40. Troian Stoianovich, «The conquering Balkan orthodox merchant», στο *Journal of Economic History*, 20 (1960) 234-313, δημοσιευμένο ελληνικά «Ο κατακτητής ορθόδοξος Βαλκάνιος έμπορος» στο Σπύρος Μ. Αοδραχάς (επιμ.), *Η οικονομική δομή των Βαλκανικών χωρών στα χρόνια της οθωμανικής κυριαρχίας, ιε-ιθ' αι.*, Μέλισσα, Αθήνα 1979, 287-345.

41. Έχω χρησιμοποιήσει για τη ναυτιλία από τη δημιουργία του ελληνικού κράτους και εντεύθεν τον όρο «ελληνόκτητος». Ο όρος αυτός είναι νεολογισμός, και χρησιμοποιείται στη ελληνική και διεθνή ναυτιλιακή αγορά του δεύτερου μισού του 20ού αιώνα για να περιγράψει το στόλο που κατέχουν και διαχειρίζονται Έλληνες υπό διάφορες σημαίες. Εκτενώς για αυτό, βλέπε στο Basil Metaxas, *The economics of tramp shipping*, Athlone, Λονδίνο 1981. Βλέπε, επίσης, Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας*, της ίδιας, *Greek shipowners and Greece*.

«ελληνόκτητος» μολοντί έχει γίνει πλέον αποδεκτός για την περίοδο μετά τη δημιουργία του ελληνικού κράτους, αμφισβητείται ενίοτε για την «έγκυρη» χρήση του σε προγενέστερες εποχές. Να διευκρινίσω: ο όρος «ελληνόκτητος» είναι εργαλείο. Δεν έχει να κάνει με την ύπαρξη ή όχι ελληνικού κράτους. Είναι εργαλείο για τον εντοπισμό των ελληνικών επιχειρηματικών ομάδων στη ναυτιλία, που λειτουργούν κάτω από διαφορετικές υπηκοότητες, σε διάφορες εποχές και διαφορετικούς γεωγραφικούς χώρους. Οι λόγοι χρήσης του όρου αυτού για τη ναυτιλία έχουν να κάνουν πολύ περισσότερο με την επιχειρηματικότητα και πολύ λιγότερο, είτε με την ελληνική ταυτότητα και συνείδηση είτε με την ύπαρξη ή όχι του ελληνικού κράτους. Αυτοί που χαρακτηρίζονται ως Έλληνες και τα πλοία τους ως «ελληνόκτητα», δηλαδή ότι τα κατέχουν και τα διαχειρίζονται Έλληνες, είτε είναι στην Κεφαλλονιά, είτε στο Καστελόριζο, είτε στο Ταγκανρόκ, είτε στο Λιβόρνο, ανήκουν σε μια ευρύτερη επιχειρηματική ομάδα με κοινά και διακριτά χαρακτηριστικά στο «κατά θάλασσαν επιχειρείν». ⁴²

Και δυο λόγια για το θέμα της πλοιοκτησίας. Ήταν οι καπετάνιοι οι καρaboκύρηδες του πλοίου, οι πλοιοκτήτες; Και πώς γνωρίζουμε ότι τα πλοία που καταγράφουμε δεν ήταν πλοιοκτησίες Βενετών ή μουσουλμάνων εμπόρων με Έλληνες καπετάνιους; Και βεβαίως υπήρχαν πλοιοκτησίες ή συμπλοιοκτησίες Βενετών και μουσουλμάνων με Έλληνες. ⁴³ Οι μαρτυρίες που έχουμε όμως καταδεικνύουν ότι το μεγαλύτερο μέρος των πλοιοκτησιών από μουσουλμάνους περιοριζόταν στο περιφερειακό εμπόριο της Ανατολικής Μεσογείου, και ότι οι Οθωμανοί μουσουλμάνοι προτιμούσαν να δραστηριοποιούνται στο θαλάσσιο εμπόριο, επενδύοντας σε μερίδια πλοίου ή φορτίου. ⁴⁴ Παρ' όλο που η *Αμφιτρίτη* δε μας παρέχει πληροφόρηση για τη δομή της πλοιοκτησίας κάθε σκάφους που καταγράφουμε, η υπόθεση εργασίας εδώ είναι ότι, το μεγαλύτερο μέρος των καπετάνιων που ταξίδευαν στους θαλάσσιους δρόμους του εμπορίου των μεγάλων

42. Κατερίνα Παπακωνσταντίνου, «Θαλάσσιες και χερσαίες μεταφορές» και Τζελίνα Χαρλαύτη, «Η “ναυτική πολιτεία” του Ιονίου και του Αιγαίου», στον *παρόντα τόμο*.

43. Για συμπλοιοκτησίες με Οθωμανούς, βλέπε Βασίλης Κρεμμυδάς, «Καταγραφή των εμπορικών πλοίων του Ηρακλείου το 1751», *Μνήμων*, 7 (1978-1979), 12-17, Murat Çizakça, *A comparative evolution of business partnerships. The Islamic world and Europe, with specific reference to the Ottoman Archives*, Leiden 1996, 86-130, Edhem Eldem, «Strangers in their own seas? The Ottomans in the eastern Mediterranean basin in the second half of the eighteenth century», αδημοσίευτο άρθρο στα αγγλικά το οποίο δημοσιεύτηκε σε πιο συνοπτική έκδοση στο Edhem Eldem, «Kontrolü Kaybetmek: 18 Yüzyılın İkinci Yarısında Do u Akdeniz'de Osmanlı Varlığı», στο Özlem Kumrular (επιμ.), *Türkler ve Deniz*, Κωνσταντινούπολη 2007, 63-78. Ευχαριστώ τον καθηγητή Edhem για τη διάθεση αυτού του κειμένου.

44. Murat Çizakça, *A comparative evolution*.

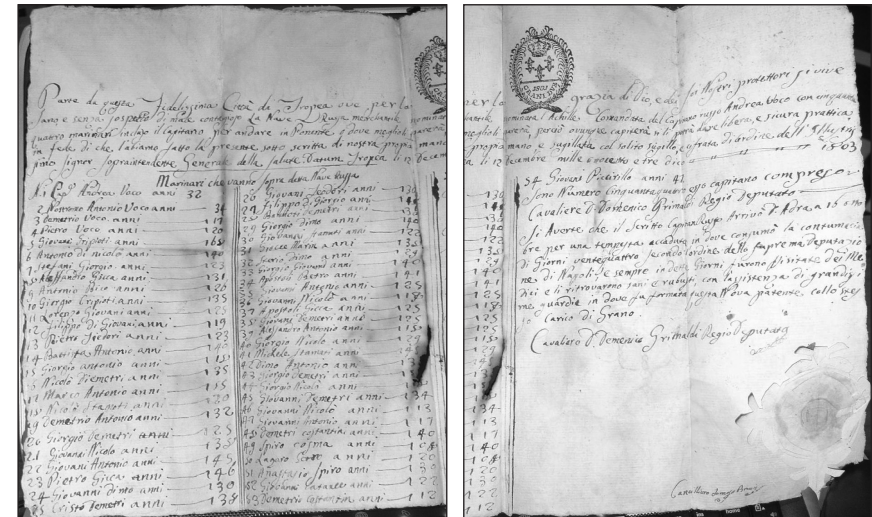
αποστάσεων της Μεσογείου, ήταν ιδιοκτήτες ή συμπλοιοκτήτες με άλλους από τον τόπο καταγωγής τους.⁴⁵ Αυτή η υπόθεση εργασίας στηρίζεται σε επιμέρους μελέτες. Για παράδειγμα, στην πιο πρωτοποριακή του μελέτη, την ανάλυση των δραστηριοτήτων του εμπορικού και ναυτιλιακού οίκου του Χατζηπαναγιώτη Πολίτη, ο Βασίλης Κρεμμυδάς αποδεικνύει, βασιζόμενος σε αρχαιακό υλικό, τη δομή της συμπλοιοκτησίας των σπετσιώτικων πλοίων. Ο Χατζηπαναγιώτης Πολίτης (περ. 1760-1830), ένας από τους πιο εύρωστους Πελοποννήσιους εμπόρους και πλοιοκτήτες της περιόδου 1780-1820, εγκατεστημένος στον Πραστό, έδρασε σε άμεση συνεργασία με τους αδελφούς του, με τους γιους του καθώς και με τους γαμπρούς του από τις τέσσερις κόρες του. Έδρασε και ως πλοιοκτήτης και ως έμπορος. Από το 1783 μέχρι το 1821 ήταν συμπλοιοκτήτης σε είκοσι έξι φορτηγά ιστιοφόρα, μαζί με τους Σπετσιώτες Χατζηγιάννη και Θεοδωράκη Μέξη, τον Δημητράκη Γιάννουζα (πρώτο σύζυγο της Μπουμπουλίνας), τους συγγενείς του Λαζάρου-Ορλώφ, τους Δημηγκιόνη (Γκίνη), Ζακυθηναίο, Κλήσσα, Πάνου, Σάντο, Σκλιά, Γκίκα Τζιούπα (Γσούπα) και Σπυρίδωνος, ενώ συνεργαζόταν (χρηματοδοτούσε) κάπου πενήντα Σπετσιώτες караβοκρήδες στην εμπορία φορτίων.⁴⁶ Σαραντα χρόνια μετά τη δημοσίευση της μελέτης του Κρεμμυδά, η πρόσφατη μελέτη της Αλεξάνδρας Παπαδοπούλου, βασισμένη σε επεξεργασία αρχαιακού υλικού από τις Σπέτσες, έρχεται να επιβεβαιώσει και να συμπληρώσει αυτά τα αποτελέσματα σε μια ενδελεχή και οξυδερκή ανάλυση της πλοιοκτησίας του σπετσιώτικου στόλου που συνεχίζει τις προ-επαναστατικές πρακτικές και μετά την Επανάσταση.⁴⁷ Θεωρούμε ότι το μοντέλο των Σπετσιών αποτελεί το πρότυπο του ιδιοκτησιακού πλέγματος των πλοίων που ακολουθούσαν οι Έλληνες πλοιοκτήτες του 18ου αιώνα.

Επιπλέον, η άλλη υπόθεση εργασίας που κάνουμε είναι ότι στα πλοία των Ελλήνων εργαζόνταν Έλληνες: αυτή η υπόθεση εργασίας αποδεικνύεται από την πλευρά του Ιονίου, μέσα από το μοναδικό υλικό της σειράς της συντεχνίας Scuole Piccole e Suffragi στα αρχεία της Βενετίας, όπου καταγράφονται οι εισφορές των πληρωμάτων στα βενετικά πλοία. Το αρχαιακό υλικό αποδεικνύει

45. Για τις οικογενειακές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, βλέπε Τζελίνα Χαρλαύτη, «Η “ναυτική πολιτεία” του Ιονίου και του Αιγαίου», στον *παρόντα τόμο*.

46. Βασίλης Κρεμμυδάς, *Αρχείο Χατζηπαναγιώτη. Χατζηπαναγιώτης-Πολίτης*, Αθήνα 1973, τ. 1.

47. Αλεξάνδρα Παπαδοπούλου, *Ναυτιλιακές επιχειρήσεις, διεθνή δίκτυα και θεσμοί στη σπετσιώτικη εμπορική ναυτιλία, 1830-1870*, της ίδιας, «Από το τοπικό στο παγκόσμιο: η ενσωμάτωση των ναυτότοπων του Αιγαίου στο μεσογειακό εμπορικό σύστημα, τέλη 18ου-αρχές 19ου αιώνα», στον *παρόντα τόμο*, 703-734.



Εικόνα 1.1 Ναυτολόγιο της νάβας *Αχιλλεύς*, με ρωσική σημαία του Ανδρέα Βώκου (Μιαούλη), 12 Δεκεμβρίου 1803. Αυτό έγγραφο στην αρχαιακή σειρά «Ufficio di Sanità. Arrivi di Capitani e Padroni» στο «Registro di Spedizioni dei Capitani e Patenti», 1780-1819, Κρατικό Αρχείο Γένοβας.

ότι πληρώματα με καπετάνιους Βενετούς Έλληνες προέρχονται κυρίως από τα νησιά καταγωγής των καπετάνιων. Το απαιτούσαν οι βενετικοί νόμοι να αποτελείται το πλήρωμα κατά τα 2/3 από Βενετούς, στους οποίους μετά τα μέσα του 16ου αιώνα λογίζονταν και οι Έλληνες υπήκοοι. Από την πλευρά του Αιγαίου, μέσα από μερικά σπάνια και διάσπαρτα ναυτολόγια, όπως αυτό της Εικόνας 1.1, αλλά και από την πληροφόρηση για τα πληρώματα που διαθέτουμε από τα κοινοτικά αρχεία του πρώτου τρίτου του 19ου αιώνα (Υδρας, Ψαρών, Σπετσών, Κάσου), θεωρούμε ότι οι καπετάνιοι ναυτολογούσαν σχεδόν αποκλειστικά πληρώματα από το νησί ή την πόλη τους.⁴⁸

Να διευκρινίσουμε επίσης ότι στον 18ο αιώνα και πριν τη δημιουργία του ελληνικού κράτους, ο στόλος που εμείς αποκαλούμε «στόλος Ελλήνων» ή «ελληνόκτητος στόλος» ήταν κυρίως οθωμανικός ή βενετικός στόλος. Ο στόλος ενός κράτους ήταν συνυφασμένος με τη σημαία του. Και όσες σημαίες κι αν άλλαζαν στην πορεία των ταξιδιών τους, οι Έλληνες όταν γύριζαν πίσω στον

48. Αυτή η πρακτική, άλλωστε, συνέχισε σε όλο τον 19ο αιώνα και σε σημαντικό βαθμό στον 20ό αιώνα. Βλέπε Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας*, 267-315.

τόπο τους αναρτούσαν τη σημαία του τόπου τους – ακόμα και η ρωσική σημαία λειτουργούσε ως σημαία ευκαιρίας. Ας μη λησμονούμε ότι εξαρτιόνταν από τους νόμους και την εξουσία του κράτους του οποίου τη σημαία χρησιμοποιούσαν και την προστασία του οποίου αναζητούσαν εφόσον εκεί ζούσε η οικογένειά τους. Είναι γνωστό, επίσης, ότι οι Οθωμανοί Έλληνες εκτός από τον εμπορικό στόλο στελέχωναν σε μεγάλο βαθμό το Αυτοκρατορικό Οθωμανικό Ναυτικό.⁴⁹ Όπως ήδη έχουμε αναφέρει για την Υψηλή Πύλη, οι Έλληνες Οθωμανοί υπήκοοι ήταν οι ναυτικοί της Αυτοκρατορίας τους, απαραίτητοι για το εσωτερικό εμπόριο και, κυρίως, για τον εφοδιασμό της πρωτεύουσας με σιτηρά καθώς και την επέκταση του εξωτερικού εμπορίου της Αυτοκρατορίας. Δεν παύει, όμως, η περίπτωση των Ελλήνων ναυτικών των θαλάσσιων περιοχών του Ιονίου και του Αιγαίου, αντικειμενικά και χωρίς την πρόθεση να καταγράψουμε «μοναδικότητες», να είναι ιδιαίτερη. Οι υπάλληλοι του Υγειονομείου της Μάλτας, και όχι μόνο, κατέγραφαν τους Οθωμανούς Έλληνες που κατέφθαναν στο νησί, ήδη από τη δεκαετία του 1720, ως «Greci». Και εδώ προκύπτει το ερώτημα γιατί καταγράφονταν ως Γραικοί οι Έλληνες ναυτικοί και όχι ως «Οθωμανοί», εφόσον ήσαν Οθωμανοί υπήκοοι; Μια πρώτη απάντηση μπορεί να είναι ότι οι Μαλτέζοι ήθελαν να τους ξεχωρίσουν από τους μουσουλμάνους Οθωμανούς. Μια δεύτερη, ίσως, ότι οι ίδιοι περιέγραφαν τους εαυτούς τους έτσι, δίνοντας έναν εθνικοθηρησκευτικό προσδιορισμό.⁵⁰ Θα μπορούσε όμως και το «Γραικός» στη θάλασσα της Μεσογείου, όπως και στην Κεντρική και στη Νοτιοανατολική Ευρώπη, να αποτελεί ένα εύκολα διακριτό και αποδεκτό «σήμα κατατεθέν» για το θαλάσσιο εμπόριο και τη ναυτιλία, εγγύηση της ναυτοσύνης, της εμπιστοσύνης και της επιχειρηματικότητας στη θάλασσα. Ο στόλος των Γραικών μέχρι τις αρχές του 19ου είχε αναπτύξει τις επιχειρηματικές του δραστηριότητες κατά τέτοιο τρόπο ώστε να ενοποιήσει το εσωτερικό και εξωτερικό εμπόριο των θαλάσσιων περιοχών στις οποίες διαβιούσε, σε μια αγορά, σε μια «διάσπαρτη» πόλη, όπως παραπάνω αναφέραμε, με κοινά συμφέροντα, αλληλοσυμπληρούμενες ναυπηγικές δραστηριότητες, παρόμοιο τοπικό θεσμικό πλαίσιο και κοινές πρακτικές στο «κατά θάλασσαν επιχειρείν».

49. Βασίλης Σφυρόερας, *Οι δραγουμάνοι του στόλου*. Του ίδιου, *Τα ελληνικά πληρώματα του τουρκικού στόλου*, Αθήνα 1965.

50. Βλέπε Gelina Harlaftis – Sophia Laiou, «Ottoman state policy in Mediterranean trade and shipping, c. 1780-c.1820: The rise of the Greek-owned Ottoman merchant fleet», στο Mark Mazower (επιμ.), *Networks of power in modern Greece. Essays in honour of John Campbell*, Hurst & Co, Λονδίνο 2008, 1-44, πίνακας 6.

Η προσέγγιση της ιστορίας της θάλασσας

Η επιστημονική προσέγγιση για την άνοδο της ναυτιλίας των Ελλήνων είναι διαφορετική από τη μέχρι τώρα ανάλυση της «προεπαναστατικής ναυτιλίας» ή της ναυτιλίας επί «Τουρκοκρατίας». Η μέχρι τώρα ανάλυση ήταν είτε εθνοκεντρική είτε μέσα από το διαχωρισμό του μεσογειακού κόσμου σε ευρωπαϊκό/χριστιανικό ή/και οθωμανικό/μουσουλμανικό. Σε αυτήν εδώ τη μελέτη η προσέγγιση είναι εκείνη της ιστορίας της θάλασσας, μια θεώρηση πέρα από κράτη και πολιτικά σύνορα. Στο κέντρο της ανάλυσης μπαίνει η θάλασσα και οι επιχειρηματικές δραστηριότητες των Ελλήνων, οι οποίες αναλύονται όχι στα όρια των στερειανών αυτοκρατοριών αλλά στα όρια των Θαλασσών και Ωκεανών. Δηλαδή αναλύεται η ελληνική επιχειρηματικότητα μέσα στις τοπικές και περιφερειακές αγορές της Μεσογείου, αλλά και ως προς το ρόλο της στη διαμόρφωση μιας ενιαίας αγοράς της Μεσογείου και έξω από αυτήν. Ως ιστορία της θάλασσας επομένως, το βιβλίο αυτό θα εξετάσει τη χρήση της θάλασσας από τους Έλληνες ως μεταφορές, ανθρώπων και φορτίων, και τις επιπτώσεις των οικονομικών δραστηριοτήτων τους στους τόπους από τους οποίους προέρχονταν.⁵¹ Με αυτό τον τρόπο θα εξεταστεί το θαλάσσιο εμπόριο – θαλάσσιες διαδρομές, φορτία, τόποι φόρτωσης/εκφόρτωσης –, τα πλοία, οι ναυτότοποι και οι οικογενειακές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, ειδικά στις θαλάσσιες περιοχές του Ιονίου και του Αιγαίου. Και όλα αυτά, βεβαίως, μέσα στο πλαίσιο των οικονομικών και πολιτικών παρεμβάσεων και συγκρούσεων των κρατών της Μεσογείου του 18ου αιώνα, στο βαθμό που αυτές επηρέαζαν τις εξελίξεις στις θαλάσσιες μεταφορές.

Στη *Μεσόγειο* του Braudel κυριαρχεί η θάλασσα, το κλίμα και η στεριά που την τυλίγουν. Εκεί ο χώρος, ο χρόνος, ο άνθρωπος προσεγγίζονται στη μακρά διάρκεια και στη συγκυρία των περίπου πενήντα χρόνων σε μια

51. Για τις έξι κατηγορίες της χρήσης της θάλασσας από τον άνθρωπο (χρήσης του εσωτερικού της θάλασσας, της επιφανείας της, για άσκηση πολιτικής εξουσίας, για επιστημονικές ανακαλύψεις, για αναψυχή και ως καλλιτεχνική ή ιδεολογική έμπνευση, που συνιστά τον άξονα της ναυτιλιακής ιστορίας ή της ιστορίας της θάλασσας), βλ. Frank Broeze, «Από την περιφέρεια στο κέντρο: η πρόκληση της ναυτιλιακής ιστορίας της Αυστραλίας», στο Τζελίνα Χαφλαύτη (επιμ.), *Ιστορία και Ναυτιλία, 16ος-20ός αι.*, Αλεξάνδρεια, Αθήνα 2004, 31-50, της ίδιας «Η Ναυτιλιακή Ιστορία “εν πλώ και υπ’ ατμών”», στο Πασχάλης Κιτρομηλίδης – Τριαντάφυλλος Ε. Σικλαβενίτης (επιμ.), *Ιστοριογραφία της νεότερης και σύγχρονης Ελλάδος, 1833-2002*, Αθήνα 2004, τ. 2, 425-445.

διαρκή διαπλοκή γεωγραφίας και ιστορίας, όπου η οικονομία γράφεται από τις πόλεις και τους θαλάσσιους εμπορικούς δρόμους που τις συνδέουν. Το αξιοθαύμαστο όμως αυτό έργο του Braudel, που αναζήτησε το σύνολο της ιστορίας της Μεσογείου, κατά τους Horden και Purcell έφερε και το τέλος της ιστορίας της, παρά την αρχή της. Κανείς δεν τόλμησε να ξαναγράψει μια συνολική ιστορία της Μεσογείου, ίσως γιατί η μέθοδος του Braudel, «ένα ιστορικό πανόραμα», μια ογκώδης ιστορία γεμάτη λεπτομέρειες δεν έθεσε βάσεις για συνέχεια. Ήταν επίτευγμα του συγκεκριμένου συγγραφέα και μόνο, που κανείς άλλος δεν μπόρεσε να επιτύχει. Ό,τι ακολούθησε, ήταν μικρές κατακερματισμένες ιστορίες της Μεσογείου.⁵² Με αυτό τον τρόπο, για την ανεπαρκή ιστορική έρευνα του θαλάσσιου εμπορίου όχι μόνο της Ανατολικής αλλά και ολόκληρης της Μεσογείου του 18ου αιώνα, ίσως, άθελά του, ευθύνεται ο Braudel.

Η ιστορία της Μεσογείου του 17ου και 18ου αιώνα «μετά τον Braudel» δεν ήταν στο κέντρο της διεθνούς ιστοριογραφίας στο δεύτερο μισό του 20ού αιώνα. Μόνο η εξαιρετική μελέτη των Horden και Purcell *The Corrupting Sea. A Study of Mediterranean History* την έφερε ξανά στο προσκήνιο, σηματοδοτώντας την εποχή της «νέας θαλασσολογίας» στην αρχή του 21ου αιώνα. *Εάν ο Braudel δεν επινόησε τη θαλασσολογία το 1949 ... σίγουρα την έβαλε με εντυπωσιακό τρόπο στο χάρτη του ιστορικού*, έγραψε ο Edward Peters, που καθιέρωσε τη φράση «νέα θαλασσολογία» στη βιβλιοκρισία του έργου των Horden και Purcell.⁵³ Η «νέα θαλασσολογία» που συνέπλευσε με την άνοδο της παγκόσμιας ιστορίας πριν από μία δεκαετία, σηματοδότησε την αρχή μιας σειράς μελετών με κέντρο τη θάλασσα.⁵⁴

Οι Horden και Purcell κάνουν σαφές στην αρχή του βιβλίου τους ότι γράφουν την ιστορία της Μεσογείου και όχι την ιστορία στη Μεσόγειο.⁵⁵ Συ-

52. Peregrine Horden – Nicholas Purcell, *The corrupting sea. A study of Mediterranean history*, Blackwell, Κέιμπριτζ 2000, 42-43. Το βιβλίο έχει μεταφραστεί και στα ελληνικά, *Μεσόγειος. Θάλαττα πονηροδιδάσκαλος. Μελέτη της μεσογειακής ιστορίας*, μτφ. Ντίνα Σαμπεθιά, Οδυσσεάς, Αθήνα 2004.

53. Edward Peters, «Quid nobis cum pelage? The new thalassology and the economic history of Europe», *Journal of Interdisciplinary History*, XXXIV/1 (καλοκαίρι 2003), 49-61.

54. Για τη «νέα θαλασσολογία», τις ιστορίες των ωκεανών και θαλασσών – όπως της Βαλτικής και Μαύρης Θάλασσας, του Ινδικού, Ατλαντικού και Ειρηνικού –, καθώς και της σχέσης της με τη ναυτιλιακή και παγκόσμια ιστορία, βλ. Gelina Harlaftis, «Maritime history or history of *thalassa*», στο Gelina Harlaftis – Nikos Karapidakis – Kostas Sbonias – Vaios Vaiopoulos (επιμ.), *The new ways of History*, IB Tauris, Λονδίνο 2010, 211-238.

55. Peregrine Horden – Nicholas Purcell, *The corrupting sea*, 9.

νήτως καταγράφεται η ιστορία με πλαίσιο τη Μεσόγειο και όχι σε σχέση με την ιστορία των διαφόρων περιοχών της, πράγμα που προϋποθέτει την κατανόηση του περιβάλλοντος χώρου. Και οι δύο συγγραφείς της θάλασσας «ως πονηροδιδάσκαλοι» ιστορικοί, ο ένας της αρχαίας και ο άλλος της μεσαιωνικής μεσογειακής ιστορίας, αναλύουν τη σχέση των ανθρώπων με τη θάλασσα και την ενδοχώρα με αριστοτεχνικό τρόπο που αφορά πλειστάκις και τη νεότερη και σύγχρονη εποχή. Χρησιμοποιώντας την ιστορία με παρόμοιο τρόπο όπως ο Braudel, ως άξονα γεωγραφίας, αρχαιολογίας, ανθρωπολογίας, δημογραφίας, πολιτικών και κοινωνικών επιστημών και θέτοντας τη σχέση του ανθρώπου με τη Μεσόγειο ως αφετηρία και απόληξη του κεντρικού προβληματισμού, αναδεικνύουν αρκετούς από τους αποκλεισμούς και τα αδιέξοδα που η σύγχρονη ιστορική αναλυτική μέθοδος εμπεριέχει. Για παράδειγμα, όταν ένας ιστορικός κάνει την ανάλυση και την ερμηνεία μέσα σε μια ορισμένη χρονική περίοδο, όπως εμείς εδώ του 18ου αιώνα, τείνει να λησμονεί ότι υπήρχε κόσμος στην περιοχή πριν ή μετά τον υπό εξέταση αιώνα. Διατηρώντας το βλέμμα από τη θάλασσα στη στεριά σε μεγάλο χρονικό εύρος, η εις βάθος ανάλυση των ανθρώπινων δραστηριοτήτων στη Μεσόγειο αναδεικνύει πρακτικές που ανέπτυξαν οι λαοί της Ανατολικής Μεσογείου αιώνες τώρα. Άλλωστε, όπως αναφέρουν, στην αρχαία γεωγραφική παράδοση συμβαίνει η θάλασσα να διαμορφώνει τη στεριά και όχι το αντίθετο.⁵⁶

Το αντικείμενο της μελέτης μας, η ναυτιλία, η αναζήτηση των ναυτικών της και των θαλάσσιων χώρων στους οποίους ανήκαν, καθώς και του εμπορίου που διακινούσαν, μας έχει οδηγήσει στην ανάλυση και στην ερμηνεία της ιστορίας της Μεσογείου, και κυρίως της Βορειοανατολικής Μεσογείου, εκεί όπου συναντώνται η Νοτιοανατολική Ευρώπη, οι ακτές της Μικράς Ασίας και τα νησιά του Ιονίου και του Αιγαίου Πελάγους. Οι Horden και Purcell, αντλώντας από τα παραδείγματα των ιστοριών που υπηρετούν, ανέπτυξαν ένα μοντέλο προσέγγισης της μεσογειακής ιστορίας που βοηθά και στη δική μας ανάλυση.

Πρώτη παραδοχή τους είναι η έλλειψη της ενότητας της Μεσογείου. Ο μεσογειακός κόσμος είναι ένα «μωσαϊκό», «όπου το μέσο μέγεθος κάθε ομογενούς ενότητας είναι της τάξεως των δέκα χιλιομέτρων. Πουθενά αλλού η υφή της επιφάνειας του κόσμου, «το υφάδι της γης», δεν υπάρχει τόσο περιγραφικής ενότητας είναι συγκρίσιμα, και το περιεχόμενό τους κατά πολύ

56. Στράβων, *Γεωγραφία*, 2.5.17, στο Peregrine Horden – Nicholas Purcell, *The corrupting sea*, 25, 29.

λιγότερο ποικίλο.⁵⁷ Υπάρχει και σε άλλους γεωγραφικούς χώρους ο κατακερματισμός του τοπίου. Ο βαθμός όμως αυτού του κατακερματισμού είναι αυτό που διακρίνει τη Μεσόγειο. Θεωρούν ότι η σύλληψη της μεσογειακής ιστορίας αρχικά προήλθε από την επιλογή ορισμένων συγκεκριμένων τοποθεσιών, ενταγμένων κάτω από τον τίτλο «το υφάδι του κόσμου».⁵⁸

Δεύτερη παραδοχή είναι η αντίφαση: η ενότητα της Μεσογείου, την οποία για να αναζητήσουν διαμορφώνουν ένα μοντέλο προσέγγισης της ιστορίας της Μεσογείου. Ορίζουν ως «μικρο-οικολογία» μία τοποθεσία (locality) με μια διακριτή ταυτότητα που προέρχεται από τις διαθέσιμες παραγωγικές ευκαιρίες και την αλληλεπίδραση των ανθρώπινων αντιδράσεων σε αυτές σε μια δεδομένη περίοδο. Θεωρούν ότι ο ανθρώπινος καιροσκοπισμός και η εφευρετικότητα συχνά έχουν επιτύχει να ενσωματώσουν αυτά τα διαφορετικά περιβάλλοντα σε ένα παραγωγικό σύστημα.⁵⁹ Το μοντέλο τους δείχνει ότι οι μικρές περιοχές συγκερατώνται σε μεγάλη κλίμακα. Αυτός ο συγκερασμός που ξεκινά από τις μικρές αποστάσεις και ορισμένους μικρούς τόπους ενδυναμώνει την ιστορία της Μεσογείου και όχι την ιστορία στη Μεσόγειο. Και φέροντας παραδείγματα από την αρχαία και μεσαιωνική ιστορία εξηγούν τη συνένωση των μικρών περιοχών και τις επιπτώσεις της στην υφή της μεσογειακής συνεκτικότητας. Και καταλήγουν ότι η Μεσόγειος αντλεί την ενότητα και τη συνεκτικότητά της λιγότερο από τα δίκτυα των κύριων θαλάσσιων διαδρομών των πόλεων-λιμανιών με την μπροντελιανή έννοια και περισσότερο από μια γενική συνδεσιμότητα (connectivity) των μικρο-περιοχών της.⁶⁰ Η άποψή μας βέβαια είναι ότι την αντλεί και από τα δύο. Απλά η ελληνική ιστοριογραφία μέχρι τώρα συνάδει με την μπροντελιανή προσέγγιση.

Είναι γεγονός ότι οι πόλεις έχουν κυριαρχήσει στην ιστοριογραφία της Μεσογείου και συνήθως η ναυτιλία εξετάζεται μέσα από αυτές. Οι απαιτήσεις τροφοδότησης των πόλεων είχαν κάνει αναγκαία τα κρατικά μέτρα για την εξασφάλιση των μεταφορών τους που συνιστούσαν σε κάποιο βαθμό έναν από τους άξονες της μεσογειακής οικονομίας.⁶¹ Η τροφοδότηση, για παράδειγμα, της Κωνσταντινούπολης με σιτηρά, ο «ιστηράς» με τα «ιστη-

57. Pierre Birot, *La Méditerranée et le Moyen-Orient*, 2η έκδοση με τη συνεργασία του P. Gabert, τ. 1, Παρίσι 1964, 3 στο Peregrine Horden – Nicholas Purcell, *The corrupting sea*, 110.

58. *Ο.π.*, 122.

59. *Ο.π.*, 113.

60. *Ο.π.*, 90.

61. *Ο.π.*, 91, 100.

ρατζίδικα» πλοία, γίνονταν από μια αλυσίδα μικρών τόπων φόρτωσης, κυρίως στη Θεσσαλία (όπως ο «Κόλπος του Βόλου» ή η Αταλάντη/ «Ταλάντη») και στην Πελοπόννησο (όπως η Γλαρέντζα ή το Κατάκολο), και ίσως υπήρξε η πρώτη αιτία διαμόρφωσης του μεταφορικού συστήματος σιτηρών από τους Οθωμανούς Έλληνες που έκαναν τις μεταφορές. Η εξέταση της ναυτιλίας των Ελλήνων στη Δυτική Μεσόγειο προσεγγίζεται μέσα από τις αφίξεις και τις αναχωρήσεις τους στις κύριες πόλεις-λιμάνια της Δυτικής Μεσογείου, γιατί σε αυτές μας περιορίζουν οι πηγές. Οι πηγές όμως είναι εξαιρετικά διαφωτιστικές για την προέλευση των πλοίων από την Ανατολική Μεσόγειο και φωτίζουν πραγματικά όλο το πανόραμα των μικρών, μεσαίων, κεντρικών τόπων προέλευσης των φορτίων και της ναυτιλίας. Ένα από τα εντυπωσιακά συμπεράσματα που αντλούνται από την επεξεργασία της βάσης δεδομένων της *Αμφιτρίτης* είναι ότι η προέλευση των φορτίων που μετέφεραν οι Έλληνες από την Ανατολική Μεσόγειο στη Δύση, στο διάστημα 1700-1821, προερχόταν μόνο κατά 20% από τις μεγάλες πόλεις-λιμάνια της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, δηλαδή από την Κωνσταντινούπολη, Αλεξάνδρεια, Σμύρνη και Θεσσαλονίκη. Το υπόλοιπο 80% συγκεντρωνόταν από δεκάδες μικρούς και μεσαίους τόπους φόρτωσης και μεταφόρτωσης στις διάφορες θαλάσσιες περιοχές.⁶²

Ας δούμε το παράδειγμα της θαλάσσιας περιοχής του Ιονίου Πελάγους, έτσι όπως μας το αποκαλύπτουν οι πηγές. Σύμφωνα με το αρχαιολογικό υλικό, στο Ιόνιο καταγράφονται πάνω από 50 τόποι φόρτωσης, στα Ιόνια νησιά και στην απέναντι ακτή, οι οποίοι κατατάσσονται κατά σειρά μεγέθους, σε όρμους/κόλπους – συνήθως ακατοίκητους τόπους –, μικρές πόλεις-λιμάνια, πόλεις-λιμάνια και νησιά (βλ. Χάρτης 1.5).⁶³ Πιο συγκεκριμένα, ως τόποι φόρτωσης στην *Αμφιτρίτη* καταγράφονται τα Ιόνια νησιά (Κέρκυρα, Παξοί, Λευκάδα, Κάλαμος, Κεφαλλονιά, Ιθάκη, Ζάκυνθος, Καλονήσι, Κύθηρα), στην ηπειρωτική ακτή απέναντι (Δυρράχιο, Αυλώνα, Σύβοτα, Ηγουμενίτσα, Πάργα) και στον Αμβρακικό Κόλπο (Άρτα, Πρέβεζα, Βόνιτσα, Αμφιλοχία, Σαλαώρα, Κόπρανα, Λουτράκι, Μακρυνόρος, Μοναστήρι), στην παράκτια ακτογραμμή της Αιτωλοακαρνανίας (Δραγομέστο, Μεσολόγγι, Αιτωλικό, Αγρίνιο, Κανδήλα), στον Κορινθιακό Κόλπο (Ναύπακτος, Γαυρολίμνη, Μοναστηράκι Ναυπάκτου, Τριζόνια, Γαλαξίδι, Άμφισσα, Άσπρα Σπίτια, Λειβαδιά, Πετρινίτσα, Καμάρι, Περαχώρα), στις ακτές της Δυτικής Πελο-

62. Κατερίνα Παπακωνσταντίνου, «Θαλάσσιες και χερσαίες μεταφορές», στον *παρόντα τόμο*.

63. *Ο.π.*

ποννήσου (Πάτρα, Αίγιο, Ακράτα, Γλαρέντζα, Κατάκολο, Κουνουπέλι, Κυπαρισσία, Ναυαρίνο, Κορώνη, Γαργαλιάνοι, Καλαμάτα, Κορώνη, Μεθώνη). Οι τόποι που κατείχαν τους στόλους διακίνησης των φορτίων ήταν 15: τα νησιά Κέρκυρα, Ζάκυνθος, Ιθάκη, Λευκάδα, Κεφαλλονιά, Παξοί και Κύθηρα, και οι παραθαλάσσιες κωμοπόλεις Μεσολόγγι, Αιτωλικό, Γαλαξίδι, Πάτρα, Πρέβεζα, Άρτα, Πάργα και Κορώνη.

Η χρήση κοινών θρησκευτικών αναφορών στην ονοματοδοσία των πλοίων υποδηλώνει τη συνεκτικότητα της θαλάσσιας περιοχής. Ευρύτατη είναι η χρήση της ονοματοδοσίας της Παναγιάς Προυσιώτισσας για τα ονόματα στα πλοία της ανατολικής ακτής του Ιονίου. Η Παναγιά Προυσιώτισσα ή Μπρουσιώτισσα, όπως ονομάζεται από το Μοναστήρι του Προυσού πάνω στα βουνά της Ευρυτανίας και απέχει πολύ από τη θάλασσα, φαίνεται να αποτελεί την προστάτιδα Παναγιά της ναυτιλίας όλης της Αιτωλοακαρνανίας και της Ηπείρου. Οι ναυτικοί από το Μεσολόγγι, το Αιτωλικό, τον Αστακό, την Πρέβεζα και την περιοχή του Αμβρακικού, βαφτίζουν με το όνομά της τα σκάφη τους τα οποία καταγράφονται στα Υγειονομεία των ιταλικών πόλεων ως *La Madonna di Brosio*. Οι σημαντικότεροι άγιοι των νησιών επιστρατεύονταν για να φυλάξουν τα πλοία των ναυτικών. Από τους πιο δημοφιλείς αγίους στο Ιόνιο Πέλαγος είναι ο Άγιος Σπυρίδων. Οι ναυτικοί, ανάλογα με την καταγωγή τους, τους ξεχωρίζουν: Άγιος Σπυρίδων της Κέρκυρας, Άγιος Σπυρίδων του Μεσολογγίου. Ενδιαφέρον είναι ότι οι Κεφαλλονίτες ελάχιστα εμπιστεύονται τον Άγιο Γεράσιμο για τη φύλαξη των πλοίων τους και απευθύνονται στις Παναγίες, και δεν περιορίζονται στις «δικές» τους Παναγίες, αλλά καταφεύγουν και στις Παναγίες από τις απέναντι ακτές του Ιονίου, όπως η Παναγιά της Ρόμβης στην Πάλαιρο (Αιτωλοακαρνανία) λίγο πριν από την Πρέβεζα, την Παναγιά των Χαρίτων και την Παναγιά Κασσωπήτρα της Κέρκυρας, ενώ η Αγία Παρασκευή θεωρείται προστάτιδα όλων των ναυτικών από τα Ιόνια Νησιά και την Αιτωλοακαρνανία. Οι Γαλαξιδιώτες ονομάζουν τα πλοία τους από τους κύριους τόπους λατρείας του Κορινθιακού, και από τις δύο πλευρές. Ο Όσιος Λουκάς κοντά στη Λειβαδιά είναι ο προστάτης τους, ή η Παναγιά του Μεγασπηλαίου από τα βουνά στις απέναντι κορινθιακές ακτές. Η φήμη της Παναγιάς το Μεγασπηλαίου είναι μεγάλη, και οι Μεσολογγίτες και οι Κεφαλλονίτες την πιστεύουν και την επικαλούνται. Τα αργυρά τάματα, οι χρυσοποίκιλτες εικόνες, οι δωρεές τέμπλων και πολυελαίων αντανακλούν σε όλες αυτές τις εκκλησίες και τα μοναστήρια τον πλούτο και το φόβο των κινδύνων της θάλασσας στη στεριά.

Εν τέλει, οι μεγάλοι θαλάσσιοι δρόμοι που οραματίστηκαν ο Febnre και

ο Braudel αποτελούσαν τμήμα και ενός ευρύτερου φαινομένου: της συνένωσης των μικρότερων θαλάσσιων περιοχών της μέσα στις οποίες υπήρχε ενότητα και συνδεσιμότητα.⁶⁴ Για την ύπαρξη αυτής της ενότητας και επικοινωνίας των θαλάσσιων περιοχών του Ιονίου και του Αιγαίου έχουν μιλήσει και άλλοι ιστορικοί πολύ πριν από τους Horden και Purcell.⁶⁵ Από ελληνικής πλευράς καθοριστική έχει υπάρξει η συμβολή του Σπύρου Ασδραχά. Ο Σπύρος Ασδραχάς έχει προσεγγίσει αυτόν το χώρο με το μοναδικό του τρόπο κι έχει προβάλει την έννοια του «νησιωτισμού» και της πρόσληψης της θάλασσας από τις αγροτικές κοινωνίες των νησιών, δίνοντας το έναυσμα για τη μελέτη του ελληνικού «νησιωτισμού», όχι μόνο μέσα από τις δικές του μελέτες, αλλά και από την καθοδήγηση μελετών νεότερων ιστορικών σε αυτόν το χώρο.⁶⁶

Ο Σπύρος Ασδραχάς, επίσης, μας έχει δώσει ένα αριστοτεχνικό δείγμα της σύλληψης των νησιών του Αιγαίου ως μέρος μιας «διάσπαρτης πόλης», ψηφίδες ενός ενιαίου μωσαϊκού, «συνοικίες» μιας πόλης.⁶⁷ Γράφει ότι *ένα υγρό διάστημα από το οποίο ξεμυτίζει ένα πλήθος νησιών (με τις πόλεις τους, τα χωριά τους, τα πολισματά τους, τα λιμάνια τους, τις εσωτερικές τους ρό-*

64. Peregrine Horden – Nicholas Purcell, *The corrupting sea*, 168.

65. Βλέπε για παράδειγμα Émile Kolodny, *La population des îles de la Grèce. Essai de géographie insulaire en Méditerranée orientale*, Aix en Provence 1974.

66. Σπύρος Ασδραχάς (επιμ.), *Η οικονομική δομή των βαλκανικών χωρών (15ος-19ος αι.)*, Αθήνα 1979, του ιδίου, *Οικονομία και νοσοτροπίες*, Ερμής 1988. Βλέπε ενδεικτικά, Ευτυχία Λιάτα, *Η Σέρπιφος κατά την Τουρκοκρατία (17ος-19ος αι.) Συμβολή στη μελέτη των κοινωνικών και οικονομικών δομών και του κοινοτικού συστήματος*, Εμπορική Τράπεζα της Ελλάδος, Ίδρυμα Έρευνας και Παιδείας, Αθήνα 1987, Δημήτρης Δημητρόπουλος, *Η Μύκονος τον 17ο αιώνα, γαιοκτητικές σχέσεις και οικονομικές συναλλαγές*, ΚΝΕ/ΕΙΕ, Αθήνα 1997, Εύη Ολυμπίτου, *Η οργάνωση του χώρου στο νησί της Πάτμου (16ος-19ος αιώνας)*, αδημ. διδ. διατριβή, Τμήμα Ιστορίας και Αρχαιολογίας, Πανεπιστήμιο Αθηνών, Αθήνα 2002, Eleftheria Zei, *Paros dans l'Archipel grec, 17e-18e siècles: les multiples visages de l'insularité*, αδημοσίευτη διδακτορική διατριβή, Πανεπιστήμιο Paris I, Panthéon-Sorbonne, Παρίσι 2001, Γιώργος Τόλιας, *Τα νησιολόγια. Η μοναξιά και η συντροφιά των νησιών*, Αθήνα 2002.

67. Σπύρος Ασδραχάς, «Το ελληνικό αρχιπέλαγος, μια διάσπαρτη πόλη», στο Βασίλης Σφυρόερας – Άννα Αβραμέα – Σπύρος Ασδραχάς, *Χάρτες και Χαρτογράφοι του Αιγαίου Πελάγους*, Αθήνα 1985, 235-261, Τζελίνα Χαρλαύτη, «Στη θάλασσα» στο Σπύρος Ασδραχάς – Τάσος Τζαμτζής – Τζελίνα Χαρλαύτη (επιμ.), *Η Ελλάδα της Θάλασσας*, Μέλισσα, Αθήνα 2005, 15-32, της ίδιας, «Ναυτιλία», στο Κώστας Κωστής – Σωκράτης Πετμεζάς (επιμ.), *Η ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας κατά τον 19ο αιώνα*, Αλεξάνδρεια, Αθήνα 2006, 421-462, της ίδιας, «Ιστοιόφορος Ναυτιλία. Η περίοδος της μεγάλης ακμής, 1833-1871», στο Βασίλης Παναγιωτόπουλος (επιμ.), *Ιστορία Νέου Ελληνισμού, 1770-2000*, Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα 2003, τ. 4, 105-118.

τες όμοιες με δρόμους, τις ασθeneίς διαφορές τους) μπορεί να πάρει στη συνολικότητά του τη μορφή μιας και μόνης πόλης, διάσπαρτης μέσα στο χώρο.⁶⁸ Τα νησιά βασίζονται στην αλληλεξάρτηση και επικοινωνία και με εξαίρεση κάποια μεγάλα νησιά ο κατεξοχήν μικρονησιωτικός κόσμος του ελληνικού Αρχιπελάγους εξαρτάται από τις εξωτερικές εισροές για την κάλυψη των κενών που αφήνει μια ελλειμματική αγροτική παραγωγή. Και το αποτέλεσμα σε αυτές τις κοινωνίες τις «ανοιχτές και επικοινωνούσες» ήταν η εσωτερική οικονομική ενότητα, ένας οικονομικά συνεχής χώρος, που υπαγορευόταν από την αλληλεξάρτηση ως προς τα είδη διατροφής, και δεν αφορούσε το εξωτερικό εμπόριο. Τα νησιά απαντούσαν στις δυσκολίες αυτές με μια παραπληρωματικότητα των οικονομικών ρόλων, με επαγγελματικές και παραγωγικές εξειδικεύσεις, όπου η αλιεία, η ναυσιπλοΐα και το εμπόριο αποτελούν το προνομιακό πεδίο δράσης που επέτρεψε την υπέρβαση αυτής της δυσαναλογίας, συνεπέφερε τον εκχρηματισμό των τοπικών οικονομιών και καθιέρωσε ένα σύστημα επικοινωνιών και αλληλεξαρτήσεων.⁶⁹ Τα νησιά του Αιγαίου διασφάλιζαν ανάμεσα στα δύο τμήματα της Μεσογείου, το ανατολικό και το δυτικό, «μια ναυτική διακίνηση μακραίωνη» και διαμόρφωσαν ένα «αστικό πολύπλεγμα».⁷⁰ Κύριος λόγος ύπαρξης αυτού του αστικού πολύπλεγματος ήταν το πηγαινέλα ανθρώπων, αγαθών, караβιών από το ένα νησί στο άλλο, στην οικονομική ώσμωση, έτσι τουλάχιστον όπως αυτή φανερώνεται μέσα από τις πολλαπλές συνδέσεις, συγχρόνως εσωτερικές και εξωτερικές.

Εντυπωσιακό επίσης είναι ότι, στη Μεσόγειο, η ναυτιλία και το θαλάσσιο εμπόριο συνεχίζονταν απρόσκοπτα πέρα από κατακτητές, πολέμους ή αυτοκρατορίες. Επομένως, η προσέγγιση των οικονομικών δραστηριοτήτων τους έπρεπε να γίνεται πέρα από σύνορα. Τα νησιά και τα λιμάνια του Ιονίου και του Αιγαίου, είτε κάτω από την οθωμανική είτε κάτω από τη βενετική επικράτεια, είτε κάτω από τη γαλλική, ρωσική ή βρετανική, λειτουργούσαν ως μία ενότητα, «συνομιλούσαν» και συναλλάσσονταν μεταξύ τους. Ήταν τμήματα της «διάσπαρτης πόλης» πέρα από κράτη και σύνορα, της οποίας οι κάτοικοι επικοινωνούσαν μεταξύ τους στα λιμάνια όπου εμπορεύονταν, αναπτύσσοντας κοινές επιχειρηματικές πρακτικές. Για να μπορούμε να διακρίνουμε το μωσαϊκό, δε μας φτάνει να εστιάσουμε σε μια ψη-

68. Σπύρος Αοδραχάς, «Το ελληνικό αρχιπέλαγος, μια διάσπαρτη πόλη», 248.

69. Ό.π., 242-246.

70. Ό.π., 237-238.

φίδα, νησί ή λιμάνι, όσο μεγάλη κι αν είναι αυτή. Η διαμόρφωση των πολιτικών συνόρων της στεριάς δεν αποτελούσε εμπόδιο στην επικοινωνία και στον τρόπο λειτουργίας των θαλάσσιων επιχειρήσεων στο Ιόνιο και στο Αιγαίο, παρ' όλο που οι μεν ανήκαν στη Βενετία και οι δε στην Οθωμανική Αυτοκρατορία. Παρά το διαφορετικό θεσμικό πλαίσιο κάτω από το οποίο δούλευαν, είχαν διαμορφώσει κοινές και αλληλοσυμπληρωματικές πρακτικές. Και ίσως ήταν πάντα έτσι στη Μεσόγειο. Γράφουν οι Horden and Purcell: *Η Αδριατική μάς θυμίζει πως οι προφανείς μορφές πολιτικής κυριαρχίας ήταν άσχετες με την εξέλιξη των τοπικών δικτύων επικοινωνίας. Από τα τέλη του έκτου αιώνα και εντεύθεν, η Βυζαντινή Αυτοκρατορία είχε χάσει τον έλεγχο στις χώρες εκατέρωθεν της Αδριατικής: οι Άβαραι λεηλατούσαν, οι Σλάβοι κατέκτησαν το μεγαλύτερο τμήμα των Βαλκανίων, οι Λομβαρδοί το μεγαλύτερο τμήμα της Ιταλίας. Η Ραβέννα και τα παπικά κράτη δήλωσαν την ανεξαρτησία τους στην Κεντρική Ιταλία, όπως και η Βενετία στο βορρά και το δουκάτο της Νάπολης στο νότο. Στον ένατο αιώνα, οι Άραβες άρχισαν να επιτίθενται στη Σικελία και στη Νότια Ιταλία. Και, παρ' όλα αυτά, οι Έλληνες διατηρούσαν τον έλεγχο της ναυτιλιακής επικοινωνίας των παραλιών μέσα από τις πολυπληθείς χερσονήσους και νησιά. Όπως έγραφε ο Κωνσταντίνος ο Πορφυρογέννητος για τη Δαλματία «μόνο οι μικρές πόλεις κατά μήκος των ακτών κρατούν... και συνεχίζουν να είναι υπό τον έλεγχο των Ρωμαίων (δηλαδή των Βυζαντινών), διότι προμηθεύονται τα προς το ζην από τη θάλασσα».⁷¹*

Η ορατότητα της στεριάς από τη θάλασσα που έκανε ουσιαστικά τη ναυσιπλοΐα ακτοπλοΐα σε όλη τη Βορειοανατολική Μεσόγειο, ήταν κύριο χαρακτηριστικό της επικοινωνίας των μικρών θαλάσσιων περιοχών. Η εγγύτητα των νησιών και της στεριάς βρίσκεται στην καρδιά της ενότητάς τους και εκεί μπλέκεται η ακτοπλοΐα με το μεγάλο εμπόριο, ή το *cabotage* με το *grand trafic maritime*, ή όπως το λένε οι Horden and Purcell το «προλεταριακό» εμπόριο, εκείνο των μικρών αποστάσεων, με το «ελίτ» εμπόριο, εκείνο των μεγάλων αποστάσεων.⁷² Το μεγάλο εμπόριο των θαλάσσιων περιοχών, το οποίο μετέφερε ο στόλος των ποντοπόρων πλοίων κάθε περιοχής, ήταν συνάρτηση της συλλογής των φορτίων από τα μικρότερα ακτοπλοϊκά σκάφη και μεταφοράς τους στα πολυπληθή σημεία φόρτωσης από όπου τα παραλάμβαναν τα μεγάλα ποντοπόρα σκάφη.

71. Peregrine Horden – Nicholas Purcell, *The corrupting sea*, 226-227.

72. Ό.π., 183-192.

Αυτή η οπτική είναι μέσα στο πλαίσιο της νέας τάσης της παγκόσμιας ιστορίας (global history), ως ιστορία της παγκοσμιοποίησης και συντάσσεται με την οπτική της ιστορίας της θάλασσας ή της ναυτιλιακής ιστορίας.⁷³ Η θεώρηση της ιστορίας της θάλασσας βρίσκεται σε άμεση συνάρτηση με την προσέγγιση της παγκόσμιας (global) οικονομικής ιστορίας. Άλλωστε, η ναυτιλιακή ιστορία ή ιστορία της θάλασσας έχει μια κατεξοχήν διεθνή και συγκριτική θεώρηση με παγκόσμια οπτική. Η ιστορία της θάλασσας βάζοντας στο επίκεντρο τις οικονομικές δραστηριότητες που αναπτύσσονταν στην επιφάνειά της, είναι μια ιστορία πέρα από σύνορα, ιστορία διασύνδεσης ανθρώπων και θαλάσσιων περιοχών, μια θεώρηση που συνδέει το τοπικό, με το περιφερειακό, με το διαπεριφερειακό, με το παγκόσμιο. Όπως εύστοχα αναφέρει ο Felipe Fernández-Armesto, είναι μέσα από τη θάλασσα που «η παγκόσμια ιστορία έγινε πραγματικότητα. Γεννήθηκε μέσα από τη ναυτιλιακή ιστορία».⁷⁴

Το μοντέλο των θαλάσσιων μεταφορικών συστημάτων

Η παραπάνω προσέγγιση σε συνάρτηση με το πραγματολογικό υλικό της *Αμφιτρίτης* μάς οδήγησε στη διαμόρφωση ενός μοντέλου θαλάσσιων μεταφορικών συστημάτων που μας παρέχει το κλειδί για την ανάλυση και την ερμηνεία της ανόδου της ναυτιλίας του Ελλήνων τον 18ο αιώνα μέχρι τις αρχές του 19ου. Όπως αναφέραμε, η Μεσόγειος Θάλασσα αντιμετωπίζεται ως μία ενότητα η οποία αποτελείται από τη συνάρθρωση πολλών θαλάσσιων χώρων. Κύριο μέλημα της μελέτης μας, επομένως, είναι η αναζήτηση των μηχανισμών σύνδεσης των μικρο-περιοχών. Ως κύριος μηχανισμός αναδεικνύεται το θαλάσσιο μεταφορικό σύστημα. Το θαλάσσιο μεταφορικό σύστημα είναι ένα επιχειρηματικό σύστημα, ένα μοντέλο που αναδεικνύει τη σύνδεση της «εξωχώρας» με την «ενδοχώρα», των τόπων φόρτωσης με τους τόπους παροχής θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών, μέσα από τον καταμερισμό εργασίας, τη συμπληρωματικότητα, τη διακίνηση πληροφορίας, την αποδοτικότητα και, εν τέλει, την αποτελεσματικότητα.

73. Για την εξέλιξη της ναυτιλιακής ιστορίας και τη σχέση της με τη «νέα θαλασσολογία», βλέπε Gelina Harlaftis, «Maritime history or history of *thalassa*».

74. Daniel Finamore, «Introduction», στο Daniel Finamore (επιμ.), *Maritime history as world history*, University Press of Florida, Φλώριδα 2004, 2.

Εδώ αξιοποιούμε θεωρητικές προσεγγίσεις της οικονομικής γεωγραφίας του χώρου, του τόπου και της κλίμακας, των μεταφορικών συστημάτων, των ναυτιλιακών και θεσμικών οικονομικών. Έτσι μιλούμε για θαλάσσια περιοχή στο τοπικό, περιφερειακό, διαπεριφερειακό και παγκόσμιο επίπεδο.⁷⁵ Στον Πίνακα 1.1 αναφέρονται οι θαλάσσιες περιφέρειες και περιοχές που χρησιμοποιούμε για την ανάλυση του αρχαιικού υλικού, όπως αποτυπώνονται στους Χάρτες 1.1-1.9. Θα πρέπει εδώ ίσως να διασαφηνίσουμε ότι δε μιλάμε με γεωγραφικούς όρους. Χρησιμοποιούμε τις θαλάσσιες γεωγραφικές περιοχές για να αναλύσουμε τα θαλάσσια μεταφορικά συστήματα. Ένα θαλάσσιο μεταφορικό σύστημα αποτελείται από σημεία φόρτωσης και ναυτότοπους που διαθέτουν στόλους. Χαρακτηριστικό του είναι η συνδεκτικότητα μέσα στις θαλάσσιες περιοχές, όπου οι θαλάσσιοι δρόμοι ενώνονται με τους χερσαίους δρόμους της ενδοχώρας, διαμορφώνοντας με αυτό τον τρόπο μια συμπαγή αλυσίδα συνδυασμένων μεταφορών.⁷⁶ Οι θαλάσσιες περιοχές με τη σειρά τους συνδέονται μεταξύ τους και ενοποιούν τις μεταφορές μιας θαλάσσιας περιφέρειας, για παράδειγμα της Ανατολικής Μεσογείου με τους κύριους θαλάσσιους δρόμους προς τα λιμάνια της «εξωχώρας», για παράδειγμα εκείνα της Δυτικής Μεσογείου και πέρα από αυτά. Με αυτό τον τρόπο το θαλάσσιο μεταφορικό σύστημα, από την πλευρά της Ανατολικής Μεσογείου, επικεντρώνει στις μικρο-περιοχές ως χώρους παραγωγής θαλάσσιων μεταφορών και σημείων φόρτωσης και, από την πλευρά της Δυτικής Μεσογείου, στα μεγάλα λιμάνια και στις κεντρικές αρτηρίες των θαλάσσιων διαδρομών.

Στο Χάρτη 1.1 διακρίνουμε τη Μεσόγειο σε τρεις θαλάσσιες περιφέρειες: την Ανατολική Μεσόγειο ή Λεβάντε, όπως την έλεγαν οι Δυτικοί, την Κεντρική Μεσόγειο και τη Δυτική Μεσόγειο. Τη Δυτική Μεσόγειο τη χωρίζουμε σε δυο υπο-περιφέρειες, τη Βορειοδυτική και τη Νοτιοδυτική. Την περιφέρεια της Ανατολικής Μεσογείου – και θεωρώντας ότι η Μαύρη Θάλασσα είναι άμεσο εξάρτημά της – τη χωρίζουμε σε τρεις θαλάσσιες υπο-περιφέρειες: τη Βορειοανατολική Μεσόγειο, τη Νοτιοανατολική Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα. Τα φορτία που μετέφεραν οι Έλληνες αντλήθηκαν κυρίως από

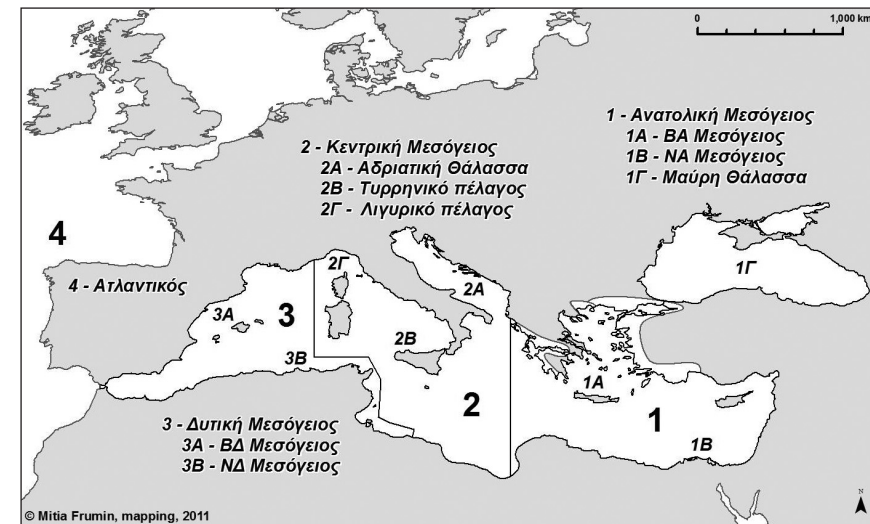
75. Neil M. Coe – Philip F. Kelly – Henry W. C. Yeung, *Economic geography. A contemporary introduction*, Blackwell Publishing, Οξφόρδη 2007, 18-19. Επίσης, βλέπε Λόης Λαμπριανίδης, *Οικονομική γεωγραφία. Στοιχεία θεωρίας και εμπειρικά παραδείγματα*, Πατάκης, Αθήνα 2005, 25-26.

76. Κατερίνα Παπακωνσταντίνου, «Θαλάσσιες και χερσαίες μεταφορές», στον *παρόντα τόμο*.

Πίνακας 1.1 Θαλάσσιες γεωγραφικές περιφέρειες και περιοχές

Θαλάσσιες περιφέρειες	Θαλάσσιες υποπεριφέρειες	Θαλάσσιες περιοχές	Θαλάσσιες υποπεριοχές
1- Ανατολική Μεσόγειος			
	1Α- Βορειοανατολική Μεσόγειος		
		1Α1- Ιόνιο	
		1Α2- Δυτικό Αιγαίο	
			1Α2α- Βορειοδυτικό Αιγαίο
			1Α2β- Νοτιοδυτικό Αιγαίο
		1Α3- Κεντρικό Αιγαίο	
		1Α4- Ανατολικό Αιγαίο	
			1Α4α- Βορειοανατολικό Αιγαίο
			1Α4β- Νοτιοανατολικό Αιγαίο
	1Β-Νοτιοανατολική Μεσόγειος		
	1Γ- Μαύρη Θάλασσα		
2- Κεντρική Μεσόγειος			
	2Α- Αδριατική Θάλασσα		
	2Β- Τυρρηνικό Πέλαγος		
	2Γ- Λιγυρικό Πέλαγος		
3- Δυτική Μεσόγειος			
	3Α- Βορειοδυτική Μεσόγειος		
	3Β- Νοτιοδυτική Μεσόγειος		
4- Ατλαντικός			

τους τρεις τελευταίους αυτούς θαλάσσιους χώρους. Σε αυτό το σημείο θα θέλαμε να υπενθυμίσουμε ότι η άνοδος της ναυτιλίας των Ελλήνων δε στηρίχτηκε στη διακίνηση του εμπορίου των μεγάλων πόλεων-λιμανιών της Αυτοκρατορίας. Το πραγματολογικό υλικό μάς οδήγησε σε αυτό το συμπέρασμα. Είναι ιδιαίτερα ενδιαφέρον πώς αναδεικνύεται ότι δεν ήταν οι μεγάλες πόλεις-λιμάνια της Αυτοκρατορίας, όπως η Κωνσταντινούπολη, η Σμύρνη, η Αλεξάνδρεια και η Θεσσαλονίκη οι εξαγωγικές πύλες, αλλά οι εκατοντάδες τόποι φόρτωσης των θαλάσσιων περιοχών στις οποίες δρούσαν οι ντόπιοι θαλάσσιοι μεταφορείς από τα αγκυροβόλια κατά μήκος της ακτογραμμής. Το 80% των φορτίων προέρχονταν από διάφορα σημεία φόρτωσης, εκτός των μεγάλων λιμανιών της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, όπως έχουμε ήδη αναφέρει. Φαίνεται πως, παρότι και οι Δυτικοευρωπαίοι έμποροι, Γάλλοι, Άγγλοι και Ολλανδοί, μάζευαν φορτία προς εξαγωγή από τις «σκάλες» του Λεβάντε, ως επί το πλείστον, εισήγαγαν και εξήγαγαν το μεγάλο όγκο των φορτίων τους στα μεγάλα λιμάνια. Σημαντικές μελέτες για τα μεγάλα λιμάνια της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας μας έχουν δώσει Έλ-



Χάρτης 1.1 Θαλάσσιες περιφέρειες και υπο-περιφέρειες της Μεσογείου

Πηγή: Βάση δεδομένων *Αμφιρίτη*, Ερευνητικό Πρόγραμμα του Τμήματος Ιστορίας του Ιονίου Πανεπιστημίου «Ναυτιλιακή Ιστορία των Ελλήνων, 1700-1821», ενταγμένο στο Επιχειρησιακό πρόγραμμα «Πυθαγόρας Ι: Ενίσχυση Ερευνητικών Ομάδων στα Πανεπιστήμια», 2004-2007 με τη χρηματοδότηση των ΕΕ/ΥΠΕΠΘ

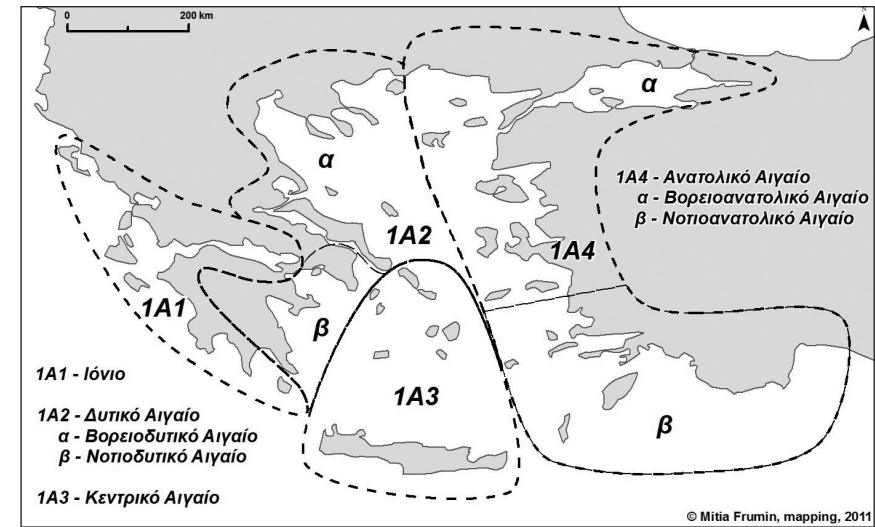
ληνες και Τούρκοι ιστορικοί. Εκτός της μελέτης για το λιμάνι της Θεσσαλονίκης τον 18ο αιώνα του Νίκου Σβορώνου, για την οποία ήδη έχουμε μιλήσει παραπάνω, η Έλενα Φραγκάκη-Syrett έχει γράψει για το εξωτερικό εμπόριο της Σμύρνης και ο Edhem Eldem για το εμπόριο της Κωνσταντινούπολης με τη Γαλλία. Παρ' όλο που το βλέμμα όλων είναι από την πόλη προς τη θάλασσα, και των τριών οι μελέτες προσφέρουν πολύτιμη πληροφόρηση για τη διεξαγωγή του οθωμανικού εξωτερικού εμπορίου στις τρεις μεγαλύτερες πόλεις-λιμάνια της Αυτοκρατορίας και τη σημασία των Ελλήνων εμπόρων και ναυτικών σε αυτές τις δραστηριότητες.

Η ναυτιλία των Ελλήνων αναδεικνύεται στη θαλάσσια υπο-περιφέρεια της Βορειοανατολικής Μεσογείου που περιέχει τέσσερις διακριτές θαλάσσιες περιοχές, του Ιονίου Πελάγους, του Δυτικού Αιγαίου, του Κεντρικού Αιγαίου και του Ανατολικού Αιγαίου (Βλ. Χάρτης 1.2). Εκεί εντοπίζεται και η ανάπτυξη των ναυτότοπων κάθε θαλάσσιας περιοχής και των οικονομικών τους δραστηριοτήτων.⁷⁷ Χρησιμοποιούμε τον όρο «ναυτότοπος» ή «ναυτιλιακό κέντρο» για τα νησιά και τις παραθαλάσσιες πόλεις που παρείχαν το μεγαλύτερο αριθμό πλοίων και ναυτικών σε κάθε θαλάσσια περιοχή.⁷⁸

Κλειδί για να κατανοήσει κανείς την ανάπτυξη της ναυτιλίας των Ελλήνων, είναι ο εντοπισμός των μηχανισμών ενοποίησης των θαλάσσιων περιοχών στον οποίο λειτουργούσαν. Οι μελέτες για τη ναυτιλία και τις οικονομικές δραστηριότητες των νησιών του Ιονίου και του Αιγαίου Πελάγους στο χώρο της θάλασσας είναι εξαιρετικά περιορισμένες. Ο τρόπος με τον οποίο μελετάμε την οικονομία και την κοινωνία των νησιών είναι πολλές φορές λάθος. Ο συνήθης τρόπος είναι να παίρνει κανείς ένα νησί, να ξεχνάει πού βρίσκεται και πού ανήκει, και να το μελετάει λες και δεν υπάρχει τίποτε άλλο γύρω του. Η θάλασσα όμως δεν αποτελεί μόνο φυσικό εμπόδιο για απομόνωση. Αποτελεί δρόμο και δίαυλο επικοινωνίας. Τα νησιά και τα λιμάνια των ηπειρωτικών ακτών ήταν σε διαρκή επικοινωνία μεταξύ τους και

77. Αυτή την προσέγγιση ακολούθησα το 2002 στη διαμόρφωση της δομής του βιβλίου Τζελίνα Χαρλαύτη – Μάνος Χαριτάτος – Ελένη Μπενέκη, *Πλωτό. Έλληνες караβοκύρηδες και εφοπλιστές από τα τέλη του 18ου αιώνα έως τις παραμονές του Β' Παγκοσμίου Πολέμου*, Ε.Λ.Ι.Α., Αθήνα 2002.

78. Θεωρούμε «ναυτότοπο» ένα νησί ή ένα λιμάνι που διέθετε για τουλάχιστον τριάντα χρόνια, κατά την υπό εξέταση περίοδο, στόλο τουλάχιστον δέκα ποντοπόρων σκαφών. Και ως ποντοπόρα σκάφη, έχουμε ορίσει στην *Ποντοπόρεια* και στην *Πλωτό*, τα σκάφη άνω των 60 τόνων. Η λέξη «ναυτότοπος» δε συναντάται στα λεξικά της ελληνικής γλώσσας. Αποτελεί νεολογισμό, λέξη που χρησιμοποιεί ο επαγγελματικός κλάδος της ναυτιλίας. *Ό.π.*, 16.



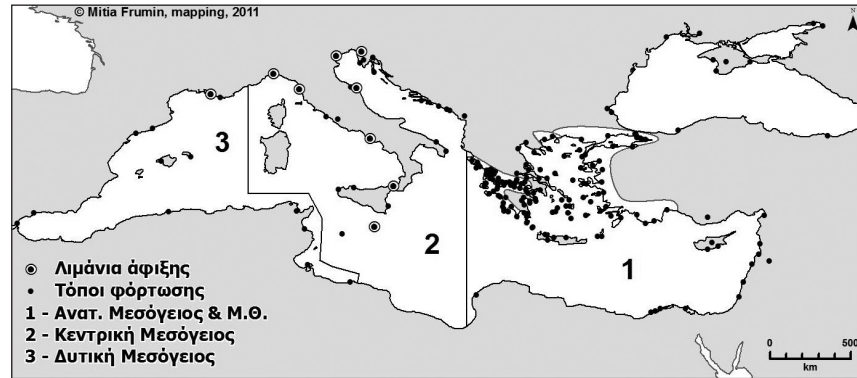
Χάρτης 1.2 Θαλάσσιες περιοχές Βορειοανατολικής Μεσογείου

Πηγή: Βάση δεδομένων *Αμφιτρίτη*, Ερευνητικό Πρόγραμμα του Τμήματος Ιστορίας του Ιονίου Πανεπιστημίου «Ναυτιλιακή Ιστορία των Ελλήνων, 1700-1821», ενταγμένο στο Επιχειρησιακό πρόγραμμα «Πυθαγόρας Ι: Ενίσχυση Ερευνητικών Ομάδων στα Πανεπιστήμια», 2004-2007 με τη χρηματοδότηση των ΕΕ/ΥΠΕΠΘ

δημιουργούσαν όλες τις προϋποθέσεις για την ενοποίηση των επιμέρους αγορών.

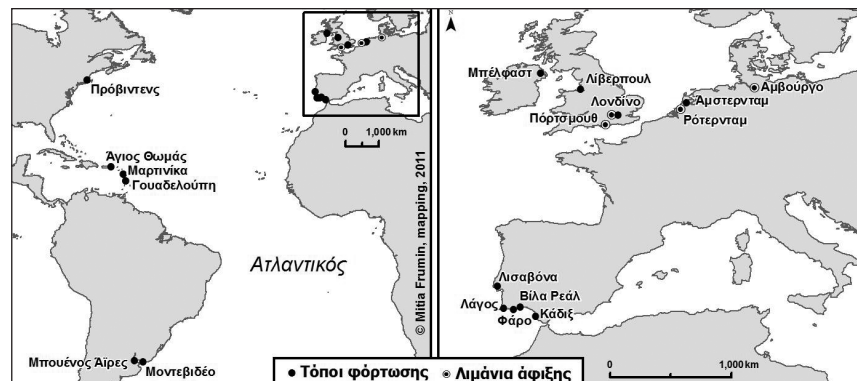
Ο Χάρτης 1.3 αναπαριστά όλο το πλέγμα των τόπων φόρτωσης (257 τόποι φόρτωσης) και άφιξης (10 τόποι άφιξης) σε όλη τη Μεσόγειο, όπως αναδεικνύεται από τη βάση δεδομένων *Αμφιτρίτη*. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει επίσης ο Χάρτης 1.4, ο οποίος αναδεικνύει τους τόπους φόρτωσης/εκφόρτωσης στον Ατλαντικό: στη Νότια, Κεντρική και Βόρεια Αμερική, στις ευρωπαϊκές ακτές του Ατλαντικού, καθώς και στη Βόρεια Θάλασσα, ήδη από τη δεκαετία το 1780. Αν και η επέκταση των Ελλήνων ναυτικών στον Ατλαντικό (αλλά και στον Ινδικό Ωκεανό), όπως θα δούμε στο Κεφάλαιο 6, είναι περιορισμένη, δεν είναι ούτε τυχαία ούτε η εξαίρεση.⁷⁹ Από τα λιμάνια της Δυτικής Μεσογείου οι Έλληνες ναυτικοί ακολουθούν τα θαλάσσια εμπορικά караβάνια των Δυτικοευρωπαίων στις «πεπατημένες»

79. Τζελίνα Χαρλαύτη, «Η εισβολή της ναυτιλίας των “Γραικών” στο μεγάλο εμπόριο της Μεσογείου, 1714-1815», στον *παρόντα τόμο*, 223-282.



Χάρτης 1.3 Τόποι φόρτωσης και άφιξης ελληνόκτητων πλοίων στη Μεσόγειο και στη Μαύρη Θάλασσα

Πηγή: Βάση δεδομένων *Αμφιτρίτη*, Ερευνητικό Πρόγραμμα του Τμήματος Ιστορίας του Ιονίου Πανεπιστημίου «Ναυτιλιακή Ιστορία των Ελλήνων, 1700-1821», ενταγμένο στο Επιχειρησιακό πρόγραμμα «Πυθαγόρας Ι: Ενίσχυση Ερευνητικών Ομάδων στα Πανεπιστήμια», 2004-2007 με τη χρηματοδότηση των ΕΕ/ΥΠΕΠΘ



Χάρτης 1.4 Τόποι φόρτωσης και άφιξης ελληνόκτητων πλοίων στη Βόρεια Θάλασσα και στον Ατλαντικό Ωκεανό

Πηγή: Βάση δεδομένων *Αμφιτρίτη*, Ερευνητικό Πρόγραμμα του Τμήματος Ιστορίας του Ιονίου Πανεπιστημίου «Ναυτιλιακή Ιστορία των Ελλήνων, 1700-1821», ενταγμένο στο Επιχειρησιακό πρόγραμμα «Πυθαγόρας Ι: Ενίσχυση Ερευνητικών Ομάδων στα Πανεπιστήμια», 2004-2007 με τη χρηματοδότηση των ΕΕ/ΥΠΕΠΘ

θαλάσσιες ρότες του Ατλαντικού, ενώ από τις περιοχές της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας ακολουθούν τις επίσης γνωστές χερσαίες και θαλάσσιες ρότες προς τον Ινδικό Ωκεανό.

Οι προσεγγίσεις της ναυτιλιακής οικονομικής ιστορίας και της οικονομικής γεωγραφίας μάς δίνουν περαιτέρω εργαλεία για τον εντοπισμό των μηχανισμών. Με αυτό τον τρόπο μετράμε αφίξεις και αναχωρήσεις πλοίων, τους τόπους φόρτωσης και τα εμπορεύματα, τους στόλους των νησιών και τις οικογενειακές ναυτιλιακές επιχειρήσεις στους ναυτότοπους, μέσα σε συγκεκριμένες θαλάσσιες περιοχές, που ανέδειξαν μια ενότητα και διαδραστικότητα ιδιαίτερα στις εξαγωγές της ενδοχώρας διά θαλάσσης. Θεωρούμε ότι κάθε θαλάσσιος χώρος αποτελείται από δυναμικά συστήματα ροών και δεν είναι απλά στατική δομή τοποθεσιών.⁸⁰ Επομένως:

- Σε κάθε θαλάσσιο χώρο διακινούνταν κυρίως αγαθά που παρήγαγε η ενδοχώρα, σε μια ενοποίηση χερσαίου και θαλάσσιου εμπορίου.

- Σε κάθε θαλάσσια περιοχή διαμορφώθηκαν τόποι διακίνησης των φορτίων, οι τόποι φόρτωσης. Οι κεντρικοί, μεσαίοι και μικροί τόποι φόρτωσης αποτέλεσαν την παράκτια εξαγωγική ζώνη, τη σύνδεση της ενδοχώρας και της «εξωχώρας». Ως μεγάλοι τόποι φόρτωσης θεωρούνται εκείνοι στους οποίους η *Αμφιτρίτη* μάς υποδεικνύει ότι φόρτωσαν πάνω από 100 πλοία στο διάστημα 1700-1821, μεσαίοι εκείνοι στους οποίους φόρτωσαν μεταξύ 20 και 100 πλοίων και μικροί εκείνοι στους οποίους φόρτωσαν λιγότερα από 20 πλοία (Βλ. Χάρτες 1.5-1.8).

- Σε κάθε θαλάσσια περιοχή διαμορφώθηκαν οι τόποι που ανέπτυξαν στόλους για τη θαλάσσια μεταφορά, οι ναυτότοποι, τα ναυτιλιακά κέντρα της περιοχής. Αναπτύχθηκαν κεντρικοί, μεσαίοι και μικροί ναυτότοποι, οι οποίοι διαμόρφωσαν μια ναυτιλιακή ζώνη που αποτελούσε το ενοποιητικό στοιχείο των τοπικών αγορών. Ως μεγάλοι ναυτότοποι ή ναυτιλιακά κέντρα θεωρούνται εκείνοι που διέθεταν καπετάνιους και πλοία που, στο διάστημα 1700-1821, σύμφωνα με την *Αμφιτρίτη*, εκτέλεσαν πάνω από 1.000 ταξίδια. Μεσαίοι ναυτότοποι θεωρούνται εκείνοι των οποίων οι καπετάνιοι εκτέλεσαν 100 έως 1.000 ταξίδια, και μικροί ναυτότοποι εκείνοι των οποίων οι καπετάνιοι στην υπό εξέταση περίοδο εκτέλεσαν λιγότερα από 10 ταξίδια (Βλ. Χάρτες 1.5 με 1.8).

80. Manuel Castells – Jeffrey William Henderson, «Techno-economic restructuring, socio-political processes and spatial transformation: a global perspective» στο Jeffrey William Henderson – Manuel Castells, *Global restructuring and territorial development*, Sage, Λονδίνο 1987.

• Οι τόποι φόρτωσης και οι ναυτότοποι διαμόρφωσαν το μεταφορικό σύστημα κάθε θαλάσσιας περιοχής: τη σύνδεση της ναυτιλιακής ζώνης των ναυτότοπων με την παράκτια εξαγωγική ζώνη των τόπων φόρτωσης (Χάρτες 1.5-1.8).

• Το μεταφορικό σύστημα κάθε θαλάσσιας περιοχής υπήρξε ο κινητήριος μοχλός διαμόρφωσης ενός παραγωγικού συστήματος που ουσιαστικά ενοποίησε την οικονομία των θαλάσσιων περιοχών εσωτερικά και εξωτερικά με τις άλλες θαλάσσιες περιοχές.

Η περιοχή του Δυτικού Αιγαίου διαθέτει από τις μεγαλύτερες οιοπαγωγικές περιοχές της Βορειοανατολικής Μεσογείου, τους κάμπους της Θεσσαλίας και της Μακεδονίας, και αυτούς της Ανατολικής Πελοποννήσου. Η ζώνη των ναυτότοπων επομένως εκτείνεται από βορρά σε νότο κατά μήκος των ακτών που περιλαμβάνουν 21 σημεία φόρτωσης, από τη Χαλκιδική μέχρι τη Μάνη (βλ. Χάρτης 1.6). Οι κύριοι ναυτότοποι είναι η Ύδρα και οι Σπέτσες που εκτελούν το μεγάλο εμπόριο, αλλά και αποτελούν αποθηκευτικούς χώρους μεταφόρτωσης σιτηρών. Οι μικροί ναυτότοποι που εκτελούν ενδοτοπικό και ενδοπεριφερειακό έργο στο Βορειοδυτικό Αιγαίο, η Σκόπελος και το Τρίκερι και στο Νοτιοδυτικό Αιγαίο το Κρανίδι και ο Πόρος. Οι στόλοι των μικρών ναυτότοπων συγκεντρώνουν τα σιτηρά στα Ψαρά, στην Ύδρα και στις Σπέτσες προς μεταφόρτωση.

Οι μεγαλύτεροι ναυτότοποι του Κεντρικού Αιγαίου είναι η Σαντορίνη και η Μύκονος, ενώ μικροί ναυτότοποι αναπτύσσονται στη Σύρο και στη Νάξο. Το εμπόριο της Κρήτης διακινεί όλος ο αιγαίοπελαγίτικος στόλος και μόνο στα Σφακιά και στα Χανιά αναπτύσσεται κάποιος μικρός κρητικός στόλος. Η προέλευση των φορτίων του Κεντρικού Αιγαίου προέρχεται σε έναν αξιοσημείωτο βαθμό από την τοπική παραγωγή, από τις ακτές της Μικράς Ασίας και από τη Μαύρη Θάλασσα. Στο Χάρτη 1.7 φαίνονται τα 22 σημεία φόρτωσης του Κεντρικού Αιγαίου. Η ναυτιλιακή ζώνη όπως φαίνεται στο χάρτη εκτείνεται από το νότο προς το βορρά, ακριβώς πάνω στη καρδιά του Αιγαίου.

Η επόμενη θαλάσσια περιοχή περιλαμβάνει τα νησιά και τα λιμάνια του Ανατολικού Αιγαίου. Ο αναμφισβήτητος κυρίαρχος ναυτότοπος της θαλάσσιας αυτής περιοχής είναι τα Ψαρά, με τα υπόλοιπα νησιά και λιμάνια να ακολουθούν ως μια αλυσίδα μικρών ναυτότοπων από βορρά προς νότο και αποτελούν τη θαλάσσια ζώνη του θαλάσσιου μεταφορικού συστήματος που εξυπηρετούσε τα 35 σημεία φόρτωσης. Σύμφωνα με την *Αμφιτρίτη*, το Βορειοανατολικό Αιγαίο εξάγει δημητριακά και η μισή ποσότητα δημητριακών προέρχεται από τα Ψαρά και σε δεύτερο βαθμό από την Κωνσταντινού-

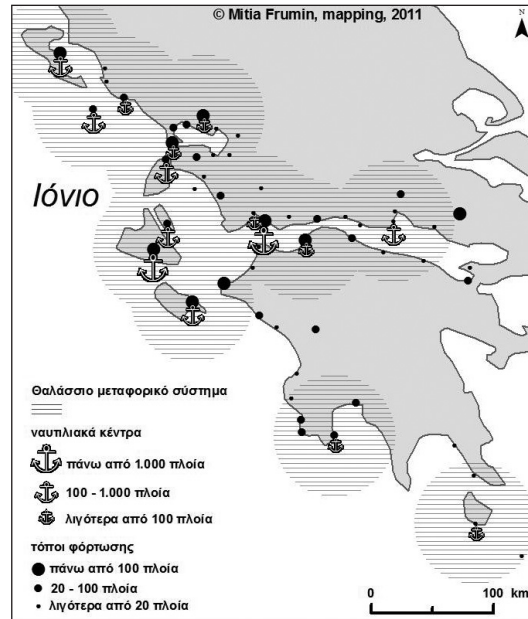
πολη.⁸¹ Κύριοι μεταφορείς των δημητριακών προς τη Δύση είναι οι Ψαριανοί. Αξίζει να παρατηρήσει κανείς το θαλάσσιο μεταφορικό σύστημα της θαλάσσιας αυτής υπο-περιοχής και τη συνδεσιμότητά της με τη διπλανή του Βορειοδυτικού Αιγαίου. Προφανώς, οι στόλοι των μικρότερων ναυτότοπων των δύο περιοχών συνέλεγαν τα φορτία και τα μετέφεραν στο μικρό και άγονο νησί των Ψαρών, το οποίο δεν παρήγαγε βεβαίως δημητριακά, αλλά είχε μετατραπεί σε σημείο μεταφόρτωσης των σιτηρών από τη Μαύρη Θάλασσα, τον Παγασητικό Κόλπο, όσο και από τις ακτές της Μικράς Ασίας. Στις εγγραφές των δυτικοευρωπαϊκών αρχείων αναφέρεται ότι η προέλευση των φορτίων γινόταν είτε μέσω των «magazzini», πρόκειται για αποθηκευτικούς χώρους των Ψαρών, είτε μέσω της μεταφόρτωσης δημητριακών από μικρότερα σε μεγαλύτερα πλοία πριν από το πιο μακρινό ταξίδι προς τη Δυτική Μεσόγειο.

Επομένως, από τη μία αναπτύχθηκαν οι τόποι διακίνησης των φορτίων, οι τόποι φόρτωσης, και από την άλλη αναπτύχθηκαν οι τόποι που ανέπτυξαν στόλους για τη θαλάσσια μεταφορά, οι ναυτότοποι. Σε ελάχιστες περιπτώσεις ταυτίζονταν – μόνο στις περιπτώσεις της Ύδρας, των Σπετσών και των Ψαρών – με τους τόπους μεταφόρτωσης. Οι τόποι φόρτωσης και οι ναυτότοποι ήταν σχεδόν πάντα διαφορετικοί και από τα οικονομικά και διοικητικά κέντρα κάθε περιοχής. Και τα δύο μαζί διαμόρφωσαν το θαλάσσιο μεταφορικό σύστημα κάθε θαλάσσιας περιοχής. Η λειτουργία των θαλάσσιων μεταφορικών συστημάτων κάθε θαλάσσιας περιοχής υπήρξε ο μηχανισμός ενοποίησης των αγορών της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας.

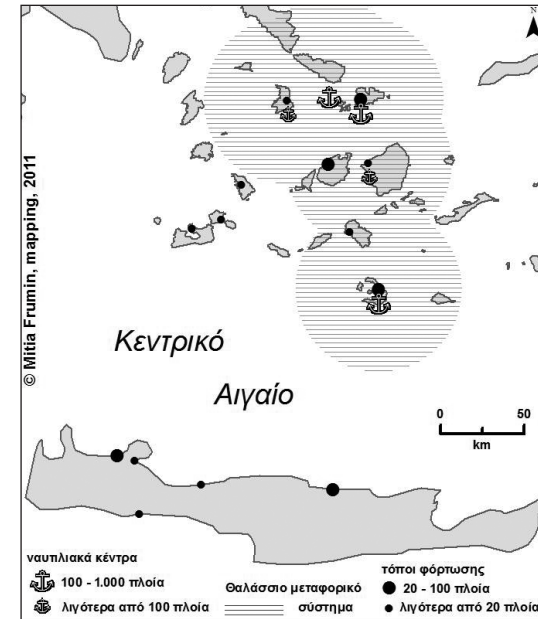
Με αυτό τον τρόπο έχουμε την εμφάνιση της οικονομίας ενός θαλάσσιου χώρου και τις διασυνδέσεις του με τους κοντινούς και μακρινούς θαλάσσιους χώρους. Εξαιρετικό παράδειγμα είναι το Ιόνιο το οποίο λειτουργούσε ως ενιαίος θαλάσσιος χώρος, παρά τα διαφορετικά πολιτικά σύνορα της Βενετίας και της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Σε κάθε θαλάσσιο χώρο οι διασυνδεδεμένες τοπικές αγορές κάλυπταν όλο το φάσμα της παραγωγής, μεταφοράς και διανομής. Διαμορφώθηκε δηλαδή ένα εξελισσόμενο αρχιπέλαγος τοπικών οικονομιών,⁸² ένας χώρος που εμπεριέχει σχετικά ευημερούντες πυρήνες οικονομικής ανάπτυξης και μεγέθυνσης, που τελικά αποδείχτηκε και το συγ-

81. Βλέπε και Κατερίνα Παπακωνσταντίνου, «Θαλάσσιες και χερσαίες μεταφορές», στον *παρόντα τόμο*.

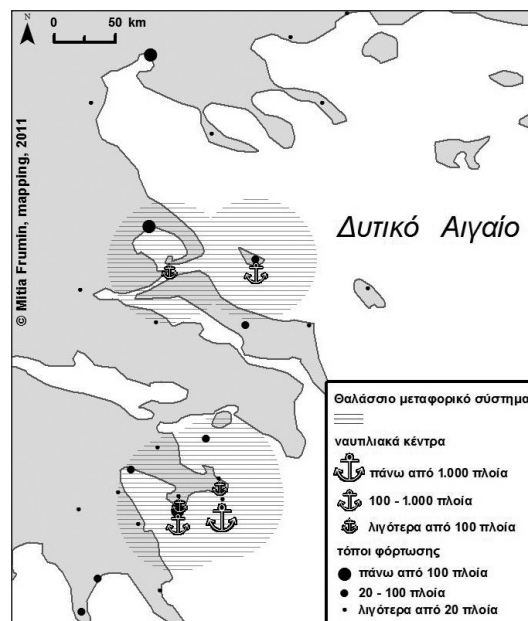
82. Allen J. Scott, «Economic Geography: The great half-century», στο Gordon L. Clark – Maryann P. Feldman – Meric S. Gertler (επιμ.), *The Oxford handbook of economic geography*, Oxford University Press, Οξφόρδη 2000, 18-48.



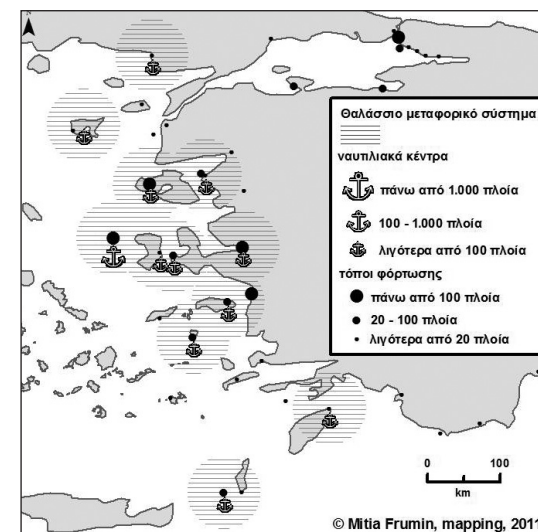
Χάρτης 1.5 Το θαλάσσιο μεταφορικό σύστημα του Ιονίου Πελάγους



Χάρτης 1.7 Το θαλάσσιο μεταφορικό σύστημα του Κεντρικού Αιγαίου



Χάρτης 1.6 Το θαλάσσιο μεταφορικό σύστημα του Δυτικού Αιγαίου



Χάρτης 1.8 Το θαλάσσιο μεταφορικό σύστημα του Ανατολικού Αιγαίου

Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία από τη βάση δεδομένων *Αμφιρίτη*, Ερευνητικό Πρόγραμμα του Τμήματος Ιστορίας του Ιονίου Πανεπιστημίου «Ναυτιλιακή Ιστορία των Ελλήνων, 1700-1821», ενταγμένο στο Επιχειρησιακό πρόγραμμα «Πυθαγόρας Ι: Ενίσχυση Ερευνητικών Ομάδων στα Πανεπιστήμια», 2004-2007 με τη χρηματοδότηση των ΕΕ/ΥΠΕΠΘ

Σημείωση: Με τον όρο «πλοία» εννοούμε αριθμό ταξιδιών

κριτικό πλεονέκτημα των Ελλήνων έναντι στους ανατολικομεσογειακούς και δυτικοευρωπαϊκούς ανταγωνιστές τους. Κάθε περιοχή, αποτελούμενη από ξηρά και θάλασσα, παρήγε, μετέφερε και εμπορευόταν τα δικά της προϊόντα, χωρίς άλλους μεσάζοντες, δηλαδή Δυτικοευρωπαίους «ξένους», καταφέροντας να μειώσει το κόστος. Επιπλέον, κάθε θαλάσσια περιοχή ανέπτυξε δίκτυο πληροφόρησης για τους τόπους φόρτωσης και το χρόνο προσέγγισης των πλοίων, με αποτέλεσμα τη μείωση του χρόνου συλλογής φορτίων και του χρόνου αναμονής σε μια επιτυχημένη διαμόρφωση αλυσίδας συνδυασμένων θαλάσσιων και χερσαίων μεταφορών. Με αυτό τον τρόπο οι Έλληνες έμποροι και ναυτικοί σε μια απόλυτη σύμπνοια έγιναν από τους πιο ανταγωνιστικούς θαλάσσιους επιχειρηματίες της Ανατολικής Μεσογείου.

Αποτέλεσμα της ενοποίησης των διατοπικών αγορών κάθε θαλάσσιας περιοχής ήταν να τείνει προς μία εξειδίκευση σε ένα είδος εμπορίου ή εμπορίας με μια άλλη θαλάσσια περιοχή, γεγονός που έδωσε συγκριτικό πλεονέκτημα στους τοπικούς θαλάσσιους μεταφορείς. Εκτός από την εξειδίκευση, η ανάπτυξη των στόλων ορισμένων ναυτότοπων σε κάθε θαλάσσια περιοχή σήμαινε την αύξηση της επιχειρηματικότητας και την είσοδο πολλών οικογενειακών ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Από τις μελέτες που έχουμε πλέον για τη δημιουργία της επιχειρηματικότητας σε έναν ναυτότοπο, μπορούμε με ασφάλεια να πούμε ότι τον 18ο αιώνα διαμορφώθηκε σε κάθε ναυτότοπο μια ομάδα οικογενειακών ναυτιλιακών επιχειρήσεων που κατείχαν, λειτουργούσαν και διαχειρίζονταν ποντοπόρα πλοία.⁸³ Η δημιουργία ενός σώματος δεκάδων ναυτιλιακών επιχειρήσεων σε έναν ναυτότοπο αύξησε την ανταγωνιστικότητα του στόλου.

Η ανταγωνιστικότητα αυξήθηκε επειδή σε κάθε ναυτότοπο δημιουργήθηκε συνομάδωση (cluster) οικογενειακών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, οι οποίες προώθησαν τις διατοπικές και διαπεριφερειακές διασυνδέσεις.⁸⁴ Οι διασυνδέσεις γίνονταν μέσα από συνάρθρωση επάλληλων επιχειρηματικών δικτύων,

83. Βλέπε, ενδεικτικά, Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας και Αλεξάνδρα Παπαδοπούλου, Ναυτιλιακές επιχειρήσεις, διεθνή δίκτυα και θεσμοί στη σπεισιώτικη εμπορική ναυτιλία, 1830-1870. Οργάνωση, διοίκηση και στρατηγική*, αδημοσίευτη διδακτορική διατριβή, Ιόνιο Πανεπιστήμιο, Κέρκυρα 2010.

84. Michael Porter, «Locations, clusters and company strategy», στο Gordon L. Clark – Maryann P. Feldman – Meric S. Gertler (επιμ.), *The Oxford handbook of economic geography*, Oxford University Press, 2000, 253-274. Για περισσότερη ανάλυση σε αυτό το θέμα βλέπε Τζελίνα Χαρλαύτη, «Η “ναυτική πολιτεία” του Ιονίου και του Αιγαίου. Ναυτότοποι, ναυτικές οικογένειες και επιχειρήσεις», στον *παρόντα τόμο*, 353-405.

αναγκαίων για την άνοδο της ανταγωνιστικότητας.⁸⁵ Μέσα στο ναυτότοπο, η συνομάδωση ναυτιλιακών επιχειρήσεων και η ανάπτυξη επιχειρηματικών δικτύων, ενίσχυσε την ανταγωνιστικότητα των οικογενειακών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και επέφερε εσωτερικές και εξωτερικές οικονομίες κλίμακος, αποτέλεσμα των «οικονομιών εντοπιότητας» (economies of localization) ή συσπείρωσης. Επιπλέον, άρρηκτα δεμένη υπόθεση στη θεωρία των συσσωματώσεων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι το γεγονός ότι η ευκολία της μετάδοσης της επιχειρηματικής γνώσης εντείνεται με τη χωρική εγγύτητα. Αποτελεί προϋπόθεση επιβίωσης και προσαρμοστικότητας, η διαθεσιμότητα, η κυκλοφορία και η απορρόφηση νέας πληροφόρησης από τις επιχειρήσεις.⁸⁶

Επομένως, η παραγωγή και η εκμετάλλευση караβιών μέσα από την ανάπτυξη των συναλλαγών συνέδεσε τις «συνοικίες»/νησιά της διάσπαρτης πόλης των τεσσάρων θαλάσσιων περιοχών. Το εισόδημα από την παραγωγή είναι από την τοπική βιομηχανική παραγωγή, τη ναυπηγική και όλες τις προς τα πίσω και προς τα εμπρός διασυνδέσεις που αυτή συνεπάγεται.⁸⁷ Η «διάσπαρτη» πόλη παράγει η ίδια τα πλοία που διαθέτει. Το εισόδημα από τις υπηρεσίες είναι εμπόριο, ναυτιλία, χρηματοπιστωτικές και ασφαλιστικές δραστηριότητες. Οι ναυτότοποι διαμόρφωσαν ένα δικό τους τοπικό θεσμικό πλαίσιο, όπως οι περίφημοι ναυτικοί νόμοι της Ύδρας και των Σπετσών. Είναι άλλωστε γνωστό ότι το οθωμανικό κράτος είχε παραχωρήσει δικαιώματα τοπικής αυτοδιοίκησης αλλά και δικαστικής δικαιοδοσίας στους χριστιανούς υπηκόους του, που περιελάμβαναν τις εμπορικές και χρηματικές συναλλαγές.⁸⁸ Και ακόμα πιο σημαντικό: η «διάσπαρτη πόλη» ανέπτυξε ένα εξειδικευμένο ναυτεργατικό δυναμικό, ίσως το πιο σημαντικό περιουσιακό της στοιχείο. Η ιστορία απέδειξε στη συνέχεια ότι οι ναυ-

85. Gordon L. Clark – Maryann P. Feldman – Meric S. Gertler, «Economic geography: transition and growth», στο Clark – Feldman – Gertler, *The Oxford handbook of economic geography*, 8.

86. Amy K. Glasmeier, «Economic Geography in Practice: Local Economic Development Policy» στο Gordon Clark – Maryann Feldman – Meric Gertler, *The Oxford handbook of economic geography*, 559-579.

87. Η πρόσφατη έρευνα αναδεικνύει την έντονη ναυπηγική δραστηριότητα των Ελλήνων στα νησιά του Αιγαίου, που τη δεκαετία του 1820 ήταν ήδη κατακτημένη. Βλέπε Απόστολος Δελής, *Ερμούπολη (Σύρος): το ναυπηγικό κέντρο της ιστιοφόρου ναυτιλίας, 1830-1880*, αδημοσίευτη διδακτορική διατριβή, Ιόνιο Πανεπιστήμιο, Κέρκυρα 2010.

88. Βλέπε, επίσης, Μάρθα Πύλια, «Λειτουργίες και αυτονομία των κοινοτήτων της Πελοποννήσου κατά τη δεύτερη Τουρκοκρατία (1715-1821)», *Μνήμων*, 23 (2001), 67-98. Κώστας Κωστής, «Κοινότητες, εκκλησία και μιλλέτ στις “ελληνικές” περιοχές της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας κατά τη περίοδο των μεταρρυθμίσεων», *Μνήμων*, 13 (1991), 57-76.

τικοί της δημιούργησαν μια δεξαμενή «ανθρώπινων πόρων και ικανοτήτων» που κατάφερε να αναπαράγει τον εαυτό της στις μελλοντικές γενιές.⁸⁹

Τα εργαλεία

Η ανάλυση σε αυτό το βιβλίο στηρίζεται στην *Αμφιτρίτη*, την ηλεκτρονική μας Νηρηίδα. Πρόκειται για τη βάση δεδομένων που δημιουργήσαμε, που τόσο μας εξουθένωσε στην επεξεργασία, αλλά και άλλο τόσο μας συνεπήρε και μας ταξίδεψε τα τελευταία πέντε χρόνια. Η *Αμφιτρίτη* περιέχει κάπου 15.000 ταξίδια πλοίων Ελλήνων. Η συγκρότηση των βάσεων δεδομένων είναι άρρηκτα δεμένη με την έλλειψη σειριακών στατιστικών για τη ναυτιλία, πρόβλημα που είχα αντιμετωπίσει τη δεκαετία του 1980, όταν άρχισε και η ενασχόλησή μου με την ελληνική ναυτιλία. Το πρόβλημα της «ελληνικής», υπό ελληνική σημαία, ή «ελληνόκτητης», υπό ελληνική και υπό διάφορες άλλες σημαίες, ναυτιλίας του 21ου, του 20ού, του 19ου και του 18ου αιώνα ήταν και είναι η διεθνικότητά της και η ποικιλότητα των σημαιών που έχει χρησιμοποιήσει.⁹⁰ Ο ερευνητής της ελληνικής ναυτιλιακής ιστορίας δεν μπορούσε να στηριχτεί σε συνολικές υπάρχουσες επίσημες στατιστικές, είτε πριν είτε μετά τη συγκρότηση του ελληνικού κράτους, και όσες υπήρχαν ήταν διάσπαρτες, προβληματικές και μη συγκρίσιμες. Την πρώτη βάση δεδομένων τη δημιούργησα τη δεκαετία του 1980 για τη ναυτιλία του δεύτερου μισού του 20ού αιώνα. Αποτελούνταν από 10.000 περίπου πλοία και αφορούσε την ελληνόκτητη ναυτιλία, στο διάστημα 1945-1975.⁹¹ Ο μόνος τρόπος για να συλλεγεί το αρχαικό υλικό, να ανακατασκευαστεί ο στόλος και να ανασυρθεί από τη λήθη – είτε από το πρόσφατο είτε από το πιο μακρινό παρελθόν – ήταν χρονοβόρος και επίπονος. Η αναζήτηση έπρεπε να γίνει πλοίο-πλοίο από συνδυασμό πολλών αρχείων σε πολλές χώρες. Το θετικό ήταν ότι υπήρχε πλούσιο αρχαικό υλικό στα δυτικοευρωπαϊκά αρχεία, στους νηογνώμονες και στα αρχεία των λιμανιών και των τελωνείων.

Στην *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας*, δημιούργησα τρεις ξεχωριστές βάσεις δεδομένων, (σύνολο 30.000 εγγραφών), από γαλλικά και αγγλικά αρχεία, που αφορούσαν κυρίως την αναζήτηση των θαλάσσιων διαδρομών του ελλη-

89. Τζελίνα Χαρλαύτη – Ελένη Θανοπούλου – Γιάννης Θεοτοκάς, *Το παρόν και το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας*, 93-127, για τη θεωρία πόρων και ικανοτήτων και το ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό.

90. Βλέπε υποσημείωση 41.

91. Gelina Harlaftis, *Greek shipowners and Greece*.

νόκτητου στόλου – αφίξεις και αναχωρήσεις πλοίων στα κύρια γαλλικά και αγγλικά λιμάνια – και των επιχειρήσεων που διαχειρίζονταν αυτά τα πλοία στην Ελλάδα και στο εξωτερικό.⁹² Δεν ασχολήθηκα τότε με τη δημιουργία στατιστικών σειρών του ελληνικού/ελληνόκτητου στόλου στην περίοδο 1830-1939, κατά την οποία υπήρχαν σημαντικά κενά και προβλήματα. Είχα διαπιστώσει την αδυναμία του ενός ερευνητή γι' αυτό το εγχείρημα, το οποίο χρειαζόταν χρόνια και πολλούς ερευνητές για να επιτευχθεί. Η δυνατότητα δημιουργίας ενός «ιστορικού νηογνώμονα» ήρθε μια δεκαετία μετά, με τη συνεργασία του Ελληνικού Λογοτεχνικού και Ιστορικού Αρχείου και τη χρηματοδότηση του Ιδρύματος Νιάρχου, στην *Ποντοπόρεια* – και αυτή, σαν την *Αμφιτρίτη*, Νηρηίδα που προστατεύει τους ναυτικούς στα ποντοπόρα ταξίδια τους.

Η *Ποντοπόρεια 1830-1939* είναι ένας ιστορικός νηογνώμονας και περιέχει την πρώτη συστηματική σειρά ιστορικών ναυτιλιακών στατιστικών από τη δημιουργία του ελληνικού κράτους μέχρι το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Ο τόμος περιέχει 20.000 εγγραφές πλοίων ελληνικής πλοιοκτησίας σε δύο ενότητες, ιστιοφόρα και ατμόπλοια. Οι πηγές των πληροφοριών για τα ελληνόκτητα πλοία εντοπίστηκαν στην Αγγλία, στη Γαλλία, στην Ιταλία και στην Ελλάδα και αντλήθηκαν από 12 πηγές (Διεθνείς Νηογνώμονες, όπως *Bureau Veritas*, *Lloyd's Register of Shipping*, *Lloyd Austriaco*, τον Ελληνικό Νηογνώμονα *Αρχάγγελος*, εμποροναυτιλιακές εφημερίδες όπως η *Semaphore de Marseille*, ελληνικά νηολόγια στα ελληνικά λιμεναρχεία, κ.λπ.). Η *Ποντοπόρεια* αναθεώρησε και διέυρνε τη γνώση μας για την πιο γόνιμη, αλλά και δύσκολα μετρήσιμη φάση της ελληνόκτητης ναυτιλίας, την πεντηκονταετία της ακμής του ιστιοφόρου στόλου από το 1830 μέχρι το 1880. Αποτελείται από χιλιάδες ποντοπόρα ιστιοφόρα, από σαράντα νησιά και λιμάνια του Ιονίου και του Αιγαίου, και από εκατοντάδες γνωστές και άγνωστες ναυτιλιακές οικογενειακές επιχειρήσεις. Ο ιστορικός νηογνώμονας *Ποντοπόρεια*, 1830-1939, αποδείχτηκε ένα ιδιαίτερα χρήσιμο «εργαλείο» για την ελληνική ναυτιλία, δίνοντας άνευ προηγουμένου δυνατότητες για τη διεύθυνση στην ελληνική ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα των ναυτότοπων του Ιονίου και του Αιγαίου Πελάγους.⁹³

92. Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας*.

93. Στη συνέχεια δημιουργήθηκε και η *Ποντοπόρεια 1945-2000* που παραμένει αδημοσίευτη με περισσότερες από 25.000 εγγραφές πλοίων με τα στοιχεία τους, για την περίοδο 1945-2000. Πάνω στην επεξεργασία της πρώτης και της δεύτερης *Ποντοπόρειας* στηρίχτηκαν τα βιβλία Τζελίνα Χαρλαύτη – Μάνος Χαριτάτος – Ελένη Μπενέκη, *Πλωτό*, Γιάννης Θεοτοκάς – Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ενπόμπη. Ελληνικές Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις 1945-2000. Οργάνωση και στρατηγική*, Ε.Λ.Ι.Α., Αθήνα 2004.

Εξίσου πολύτιμο εργαλείο αποτελεί και η *Αμφιτρίτη, 1700-1821*. Η *Αμφιτρίτη* δεν αναφέρεται στο στόλο των Ελλήνων σε μια ορισμένη χρονιά, δεν είναι ιστορικός νηογνώμονας όπως η *Ποντοπόρεια*. Η *Αμφιτρίτη* αποτελείται κυρίως από επαναλαμβανόμενα ταξίδια πλοίων που εντοπίσαμε σε μεσογειακές, κυρίως, αρχαιακές πηγές και αποτελεί συστηματική βάση δεδομένων για τις οικονομικές δραστηριότητες των Ελλήνων του 18ου αιώνα μέχρι την Επανάσταση του 1821. Στη δημιουργία της και στις αρχαιακές πηγές θα αναφερθούμε λεπτομερώς στο επόμενο κεφάλαιο. Σ' αυτό το σημείο, θα ήθελα να επισημάνω τον εντυπωσιακό όγκο της πληροφόρησης που βγήκε στην επιφάνεια. Η έρευνα ξεκίνησε με την προσδοκία μερικών εκατοντάδων πλοίων και σχεδόν «κινδύνευσε να πνιγεί» από τη δραστηριότητα του στόλου των Ελλήνων: καταγράφηκαν άνω των 20.000 ταξιδιών πλοίων, μετά την επεξεργασία των οποίων ξεκαθαρίστηκε ότι τα 14.634 ανήκαν σε Έλληνες.

Μέχρι να δημιουργηθεί η *Αμφιτρίτη* είχα κατασκευάσει βάσεις δεδομένων τουλάχιστον 85.000 εγγραφών. Η πείρα με δίδαξε ότι όσο σκληρά και αν εργαστεί κανείς υπάρχουν δύο μεγάλα προβλήματα που πρέπει να γνωρίζουμε: πρώτον, παρά τις φιλότιμες και συστηματικές προσπάθειες, οι βάσεις δεδομένων ποτέ δεν είναι τέλειες, δηλαδή περιέχουν σφάλματα, είτε από τις μεταγραφές είτε από τις ίδιες τις πηγές. Δεύτερον, οι βάσεις δεδομένων εξαρτώνται από τις επιλογές και τις διαθέσιμότητες των αρχαιακών πηγών από τις οποίες δημιουργήθηκαν και γι' αυτό θα έχουν πάντα ελλείψεις. Στην *Ποντοπόρεια 1830-1939*, τα σφάλματα είναι της τάξεως του 15%-20%, ενώ βασικές ελλείψεις της εντοπίζονται σε ορισμένες χρονιές, όπως, για παράδειγμα, στις δεκαετίες 1830, 1840 και 1880. Παρ' όλα αυτά, ο στόλος είναι εκεί, και είναι εκεί για να τον επεκτείνουμε και να τον διορθώσουμε. Οι ηλεκτρονικές πηγές έχουν δυναμική. Συνεχώς μπορεί κανείς να τις συμπληρώνει και να τις διορθώνει. Και όσα σφάλματα και αν εντοπίσουν οι σχολαστικοί, ας επικεντρώσουν στον κύριο όγκο, που είναι «τα σωστά». Γιατί, εν τέλει, η ιστορία μετράει τάσεις και όταν τουλάχιστον το 80% της πληροφόρησης είναι σωστό τότε και τα συμπεράσματα είναι πολύ κοντά στην πραγματικότητα. Εύλογα λοιπόν και η *Αμφιτρίτη* θα περιέχει κάποιο ποσοστό σφαλμάτων. Παρ' όλα αυτά, όμως, αποτελεί ένα μοναδικό πλούτο πληροφόρησης, που το συγκεκριμένο βιβλίο ένα μικρό μόνο τμήμα μπόρεσε να αξιοποιήσει.

Οι συντελεστές

Ο μεγάλος πλούτος που μας παρέχει η *Αμφιτρίτη*, εκτός των άλλων, είναι ότι μας αποκαλύπτει ονόματα. Γνωρίζουμε, εκ των έδων ήδη, σε κάθε ναυτότοπο τους ανθρώπους της θάλασσας, τους καπετάνιους και караβοκρήδες που ταξίδευαν στα μεγάλα ποντοπόρα ταξίδια. Στο πρώτο τρίτο του 19ου αιώνα, η «ναυτική πολιτεία» του Ιονίου και του Αιγαίου διέθετε περίπου 18.000 χιλιάδες ναυτικούς – σε ποντοπόρα που ταξίδευαν σε κοινές ρότες, συναντιόντουσαν στα μεσογειακά λιμάνια, μοιράζονταν τον κίνδυνο και την καθημερινή πάλη με τα κύματα, αντιμετώπιζαν τους ίδιους κινδύνους σε περιόδους πολέμων, ή σε εξάρσεις της πειρατείας, τις ίδιες στενοχώριες γύρω από την ασφάλεια και την τιμή των φορτίων, ή την αυξομείωση των ναύλων. Η συνεργασία και η σύμπνοια υπήρξε ο *sine qua non* παράγοντας όχι μόνο για την επιβίωση, αλλά και τη μεγάλη ναυτιλιακή και οικονομική τους άνθηση.

Το πολυπληθές ναυτεργατικό δυναμικό των 38 ναυτότοπων του Ιονίου και του Αιγαίου εξειδικεύτηκε στην τεχνογνωσία της ποντοπόρου ναυσιπλοΐας. Διότι ο ναυτικός έπρεπε να μάθει να «ναβιγάρει» μέσα στο δαίδαλο των χιλιάδων νησιών, νησίδων και «νησόπουλων» του Ιονίου και του Αιγαίου. *Και τούτο διά να γνωρίση το πώς έχει να ασυκοθή να υπάγη από έναν λημόναν εις άλλον και από τόπον εις τόπον. Και αν η άνεμοι και κακή κερή του εναντιωθούσι και στρέψουνε, να ηξεύρη πού ευρίσκετε και πού να υπάγει, διά να γλύση από τα κήνδυνα της θαλάσσου.*⁹⁴ Η ναυσιπλοΐα είναι τέχνη που διδάσκεται πάνω στο πλοίο, ένα πλωτό ξύλινο «εργοστάσιο» που κινείται με την ενέργεια του αέρα κι όπου ο καπετάνιος πρέπει να γνωρίζει τις ξέρες, τα ακρωτήρια, τα ρεύματα, τους ανέμους, τα αστέρια, να προβλέπει τον καιρό, να χαράσσει την πορεία. Η εκπαίδευση γινόταν πάνω στο πλοίο, τον νέο ναυτικό δίδασκε ο παλιός, «ένας καλλός και τελιωμένος ναύτης», ο οποίος μπορεί να μην τα πήγαινε πολύ καλά με την ορθογραφία και τη σύνταξη, αλλά είχε οργώσει για δεκαετίες όλους εκήνους τους τόπους όπου είναι από την Ανατολήν έως εις ταις κολόνας του Ειρακλέος.⁹⁵

94. Από χειρόγραφους πορτολάνους του 16ου αιώνα που δημοσίευσε ο Βέλγος καθηγητής Arman Delatte, *Les portulans Grecs*, Liege-Paris, 1947, αναδημοσιευμένοι στο *Οι Ελληνικοί Πορτολάνοι. Τα πρωτότυπα χειρόγραφα κείμενα του 16ου και 17ου αιώνα*, Εκάτη 2000, 13.

95. Ό.π., και στο Τζελίνα Χαρλαύτη, «Στη θάλασσα» στο Σπύρος Αοδραχάς – Τάσος Τζαμτζής – Τζελίνα Χαρλαύτη (επιμ.), *Η Ελλάδα της θάλασσας*, Μέλισσα, Αθήνα 2005, 15-32.

Η μεγάλη όμως ακμή, πέρα από την εμπειρική γνώση, έφερε και την ανάγκη της πιο εγγράμματης εκπαίδευσης των ναυτικών και της ύπαρξης εγχειριδίων για την κατάρτιση και τη χρήση τους. Είναι οι Ιόνιοι και δη οι Κεφαλλήνες οι πρώτοι που απασχολούνται με την έκδοση βιβλίων για τη ναυσιπλοΐα και τα «μυστικά της». Πολύ γνωστό το βιβλίο του πολυμήχανου «καπετάν Νικολάου Κεφαλά εκ Ζακύνθου» με τη *Θαλάσσιο Νομοθεσία* που εκδόθηκε στη Βιέννη το 1817.⁹⁶ Εξαιρετικό δείγμα το βιβλίο που μετέφρασε και εξέδωσε το 1803 ο Σπυρίδων Ζαφάρνας (1770-1830), στου οποίου το εξώφυλλο γράφει: *Του Ναυκλήρου. Εφημερινή εις το πέλαγος πράξις. Ήγουν μέθοδος βραχεία ή εύκολος του να κρατούν λογαριασμόν της οδοιπορίας ενός караβίου εις θάλασσαν μεγάλην. Περιέχουσα και πίνακας τους εις την πράξιν της ναυτικής αναγκαίους, μεταφρασθείσα εκ της ιταλικής διαλέκτου παρά του ιεροδιακόνου κυρίου Σπυρίδωνος Ζαφάρνα Κεφαλληνέως. Εξεδόθη δι' εξόδων και δαπάνης αδράς, Αωνύμου τινός Φιλογενούς και των Κυρίων Ιωάννου Αναστασίου Σβορώνου, Στέλιου Κρασά και Βασιλείου Καλλιγά του Σοφιανού εις κοινήν του Γένους ωφέλειαν. Εν τω του Πατριαρχείω της Κωνσταντινουπόλεως Τυπογραφείω. Έτει 1803.*⁹⁷ Το βιβλίο περιέχει πίνακες για το γεωγραφικό πλάτος και μήκος και τον τρόπο εύρεσής τους, την εύρεση στίγματος, την κλίση του ηλίου, των άστρων, τους κανόνες συγγραφής ημερολογίου και υπόδειγμα γραφής ενός ημερολογίου ενός ταξιδιού «από την Αγγλίαν εις Μαδέραν».

Δεν είναι αυτονόητο ότι όλοι οι νησιώτες στρέφονταν στα ταξίδια και στο κέρδος. *Τι δεν υποφέρουσι οι άνθρωποι διά να μαζώξουν άσπρα; ποίους κόπους; ποίους κινδύνους, διά το κατηραμένον μέταλλον, δι' αυτό πηγαίνουν με το θέλημά τους εις τους εχθρούς τους, και όχι μόνον του σώματος, αλλά και της ψυχής; Τέτοιοι είναι εκείνοι οπού πηγαίνουν εις τα σχολεία της Ιταλίας, την περιβόητον εις τας ασελγείας, αθεμ(ητ)ιουργίας, δι' αγάπην των χρημάτων, και μέσα εις καράβι εμβαίνουν οι άνθρωποι, και φανερά κινδυνεύουσι.*⁹⁸ Τα ταξίδια ενείχαν κινδύνους όχι μόνο για το σώμα αλλά κυρίως

96. Καπετάν Νικόλαος Κεφαλάς εκ Ζακύνθου, *Θαλάσσιος νομοθεσία, συναθροισμένη από διαφόρους νομοθέτας θαλάσσιους ευρωπαϊκούς, πλουτισμένη από διαφόρους φυλαττομένας συνηθείας διά οδηγίαν κάθε είδους ναυτικού και εμπορικού*, Βιέννη 1817.

97. Να ευχαριστήσω τον Γιάννη Κόκκωνα για την επισήμανση αυτού του βιβλίου, το οποίο μπορεί κανείς να διαβάσει στο <http://www.lib.uoa.gr/hellinonmimon/0709011151550000/main.htm>. Σύμφωνα με τον Γιάννη Κόκκωνα, το συγκεκριμένο βιβλίο αποτελεί μια από τις πιο δύσκολες και πιο εντυπωσιακές στοιχειοθετικές δουλειές στην πρώιμη ιστορία της ελληνικής τυπογραφίας.

98. Γεννάδειος Βιβλιοθήκη, *Χειρόγραφο* MSS 52, Μαθηματάριο, Σχολή Πάτμου, 262-263. Ευχαριστώ τον Νίκο Χρυσόδη για την υπόδειξη του χειρογράφου.

για την ψυχή. Η επαφή με τον καθολικισμό και τις συνήθειες της Δύσης αποτέλούσε για τους ορθόδοξους κληρικούς έναν από τους κύριους κινδύνους της θάλασσας που μπορούσε να τους βγάλει από το δρόμο του Θεού.

Είναι οι караβοκύρηδες και καπεταναίοι της «διάσπαρτης» πόλης που δημιουργούν τον ποντοπόρο εμπορικό στόλο και εξελίσσονται στους κύριους μεταφορείς του Λεβάντε. Πυρήνα παραγωγής και υπηρεσιών, όπως έχουμε ήδη αναφέρει, αποτελεί η οικογενειακή επιχείρηση. Αναζητούμε ονόματα και μετακινήσεις. Τα τεκμήρια των πλοίων στα μεσογειακά λιμάνια μάς δίνουν τη δυνατότητα εντοπισμού των οικογενειών που ασχολούνται με τις θαλάσσιες επιχειρήσεις. Παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον να ανακαλύπτει κανείς στις ρότες του Λιβόρνου και της Μάλτας τους Κεφαλλονίτες Αντώνη, Γεράσιμο ή Δημήτρη Ιγγλέση, Αναστάση, Αντρέα ή Γεράσιμο Βαλλιάνο, Αντώνη, Γεράσιμο ή Δανιήλ Βαλσαμάκη, Νικολέττο Γιαννουλάτο, Θεοτόκη Δόριζα, Παναγή, Νικόλα ή Μαρίνο Λυκιαρδόπουλο, τους Μεσολογγίτες Γιάννη, Γιώργη ή Θανάση Αλευρά, Στέφανο Κανονόπουλο, Αναστάση Κολμεντίνο, Αναστάση Κοστακάρη, Μιχαήλ, Λάμπρο ή Κωνσταντή Λαμπρόπουλο, Ζαφείρη ή Νικόλα Ξαχέρη, Γιάννη ή Κωνσταντή Παϊδάκο, Ματθαίο ή Θωμά Τρικούπη, τους Γαλαξιδιώτες Αναστάση, Θανάση ή Αντρέα Λουκέρη, Λουκά ή Παναγή Μιχόπουλο, Χαραλάμπη Μπακογιωργόπουλο, Αντρέα ή Σπύρο Παπαπετρόπουλο. Να εντοπίζει στις ρότες της Γένοβας, της Βαρκελώνης ή της Μάλτας τους Υδραίους Ανδρέα (Μιαούλη), Αντώνη, Δημήτρη, Γιάννη ή Στέφανο Βώκο, Αντώνη, Γιάννη, Γιώργη Γκιώνη, Παντελή ή Γιάννη Κοσμά, Αντρέα ή Βασίλη Μπουντούρη, Αναστάση, Δημήτρη ή Μιχάλη Τσαμαδό ή τους Σπετσιώτες Αναστάση, Γιώργη, Θανάση ή Νικόλα Ανδρούτσο, Βασίλη, Θεωρή ή Νικόλα Γκίνη, Γιώργη, Δημήτρη ή Χριστόδουλο Κούτση, Αναγνώστη, Βασίλη, Γιάννη, Θανάση ή Λάζαρο Λαζάρου, Αναγνώστη, Χατζηγιάννη, Θεωράκη Μέξη, ή Δημήτρη Μπούμπουλη. Να βρίσκει στη διαδρομή Άμστερνταμ-Σμύρνη, αλλά και σε άλλες, τους Ψαριανούς Γιώργη ή Νικόλα Αποστόλη, Γιώργη, Νικόλα ή Δημήτρη Κοτζιά, Γιώργη, Δημήτρη ή Νικόλα Κουσοδόνη, Κωνσταντή ή Νικόλα Κυπαρίσση, Γιάννη, Γιώργη ή Δημήτρη Λουμάκη, Αντρέα, Νικόλα ή Δημήτρη Μαμούνη, Αγγελή, Γιάννη ή Δημήτρη Φιλίνη. Όλοι οι κατοπινοί ήρωες του 1821, εμποροπλοίαρχοι για τουλάχιστον τριάντα χρόνια, εμπειροπόλεμοι πάνω σε καράβια εξοπλισμένα με κανόνια, τουφέκια, καραμπίνες και μαχαίρια, σύμφωνα με τις οθωμανικές αρχειακές μαρτυρίες, να οργώνουν τις θάλασσες και να μάχονται πάνω σε αυτήν. (Βλέπε Παράρτημα 8 για οικογένειες караβοκύρηδων.)

Ένας από τους ιδιαίτερα γοητευτικούς στόχους του ταξιδιού της έρευ-

νας γι' αυτό εδώ το βιβλίο υπήρξε η αναζήτηση των αρχών της δημιουργίας των οικογενειακών ναυτιλιακών κοινοτήτων των ναυτότοπων του Ιονίου και του Αιγαίου Πελάγους. Υπάρχει μια συνέχεια, μια συνέχεια που κάνει τους μελετητές της σημερινής ναυτιλίας να ομιλούν για τη λεγόμενη «path dependence» ή «εξαρτημένη πορεία εξέλιξης» της ελληνικής ναυτιλίας, γεγονός που αναδεικνύει τη σημασία της ιστορικής της εξέλιξης στην επιτυχία του παρόντος, μέσω της διατήρησης αλλά και περαιτέρω ανάπτυξης δομικών χαρακτηριστικών των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, όπως η ευελιξία και η προσαρμοστικότητα.⁹⁹ Μια συνέχεια στην τεχνογνωσία ενός οικονομικού κλάδου, της ναυτιλίας, εδώ και τρεις αιώνες, και οδεύουμε στον τέταρτο. Βασικό ερώτημα στους ναυτιλιακούς ιστορικούς, αλλά και στους οικονομολόγους, είναι η αναζήτηση των λόγων ανάπτυξης των στόλων και των επιχειρήσεων εφοπλιστών από ορισμένα νησιά και η διατήρηση της μνήμης της «φαντασιακής» νησιωτικής κοινότητας, ανάμεσα σε ισχυρές ελίτ του εφοπλισμού που ήταν και είναι εγκατεστημένες στον Πειραιά, στο Λονδίνο, στη Μασσαλία ή στη Νέα Υόρκη, είτε στον 19ο, είτε στον 20ό, είτε στον 21ο αιώνα.¹⁰⁰

Οι επιπτώσεις της οικονομικής ανάπτυξης των ναυτότοπων των θαλάσσιων περιοχών τον 18ο αιώνα είχε κοινωνικές και πολιτικές προεκτάσεις. Αν και δεν αφιερώνουμε σε αυτό το βιβλίο ιδιαίτερη ανάλυση ως προς αυτές τις θεματικές, αποτελεί κοινή και πασιδήλη διαπίστωση ότι η μεγάλη οικονομική δραστηριότητα έφερε πλούτο, κοσμοπολιτισμό, διεθνείς επαφές και τη δημιουργία μιας κοινής ναυτικής κουλτούρας, από την Κάσο μέχρι την Κεφαλλονιά, από τη Λήμνο μέχρι το Λεωνίδιο και τη Ζάκυνθο. Η «διάσπαρτη πόλη» απέκτησε τη δική της αστική τάξη, με δίπατα και τρίπατα «καπετανόσπιτα» σχεδιασμένα με την ίδια αρχιτεκτονική και οροφές διακοσμημένες με ζωγραφιές, που απεικόνιζαν τα μεγάλα δυτικοευρωπαϊκά λιμάνια που τόσο συχνά επισκέπτονταν οι πολίτες της. Οι συνοικίες, τα νησιά και τα λιμάνια της «πόλης» εξωραϊστήκαν, διέθεταν ναούς τεράστιους και βαρυφορτωμένους με τάματα και χρυσοποίκιλτες εικόνες, ένδειξη των κινδύνων και του πλούτου που έφερνε η θάλασσα. Στις νησιωτικές κοινωνίες, οι πλοιοκτήτες, οι πλοίαρχοι και οι οικογένειές τους βρισκόνταν στην κορυφή της ιεραρχίας της τοπικής κοινωνίας και η ευμάρειά τους αντανάκλούσε στα αρ-

99. Τζελίνα Χαρλαύτη – Ελένη Θανοπούλου – Γιάννης Θεοτοκάς, *Το Παρόν και το Μέλλον της Ελληνικής Ναυτιλίας*, 49-65.

100. *Ο.π.*

χοντικά τους, ιστορική μαρτυρία μέχρι και σήμερα των όσων έχει προσφέρει η θάλασσα στην ακμή ενός τόπου. Η οικονομική ακμή στο θαλάσσιο και χερσαίο εμπόριο, που δε σταμάτησε κατά τη δεκαετία του 1820, στάθηκε όχι μόνο ένα από τα βασικά εφαλτήρια της Ελληνικής Επανάστασης, αλλά και ένας από τους πυλώνες της οικονομικής στήριξής της.¹⁰¹

Οι σύγχρονοι γνώριζαν καλά την αξία του πλούτου της θάλασσας. Στο βιβλίο που μετέφρασε και εξέδωσε το 1803 ο Σπυρίδων Ζαφαράνας, *Του Ναυκλήρου*, όπως αναφέραμε παραπάνω, περιέχεται ένα ενδιαφέρον ποίημα «του Ελλογιμοτάτου Κυρίου Νικολάου Λογάδου». Ο Νικόλαος Λογάδης (1770-1835) «εκ Σωτηρουπόλεως Βιθυνίας καταγόμενος εκ Σπάρτης» ήταν μέλος της Πατριαρχικής Ακαδημίας Κωνσταντινουπόλεως στην οποία δίδαξε μέχρι το 1814. Στη συνέχεια υπηρέτησε ως γραμματέας του ηγεμόνα της Βλαχίας Δ. Χατζερή και το 1821 ανέλαβε τη διεύθυνση της Μεγάλης του Γένους Σχολής, θέση που διατήρησε μέχρι το θάνατό του.¹⁰² Το ποίημά του απευθύνεται προς τους Έλληνες Ναύτες:¹⁰³

Ω Έλλην θαλασσόβιε, λαβών με χαρμοσύνως

101. Τεκμηρίωση για την έντονη δραστηριότητα των караβοκίρηδων του Ιονίου και του Αιγαίου κατά τη διάρκεια της Ελληνικής Επανάστασης, στο Παναγιώτης Καπετανάκης, *Η πομπόρος εμπορική ναυτιλία των Επτανήσων την εποχή της βρετανικής κατοχής και προστασίας και η κεφαλληνιακή υπεροχή (1809/15-1864). Στόλος και λιμάνια, εμπορεύματα και διαδρομές, ναυτότοποι και ναυτικοί, επιχειρηματικότητα και δίκτυα, κοινωνία και πλοιοκτητικές ελίτ*, αδημοσίευτη διδακτορική διατριβή, Ιόνιο Πανεπιστήμιο 2010, 148-156, 170-182. Επίσης, τεκμήρια για την εμπορική δράση στο Ιόνιο των Σπετιωτών, Υδραίων, Ψαριανών, αλλά και όλων των άλλων στόλων στη βάση δεδομένων *Οδυσσεύς* που έχει δημιουργήσει ο Παναγιώτης Καπετανάκης. Η ηλεκτρονική βάση δεδομένων *Οδυσσεύς – Ιόνιος Ναυτιλιακή Ιστορία, 1810-1864*, συμπεριλαμβάνει ένα σύνολο 18.534 κινήσεων, καθημερινών αφίξεων και αναχωρήσεων, των ποντοπόρων, εμπορικών σκαφών όλων των σημαίων στα επτά κύρια λιμάνια του Ιονίου Κράτους, που περιλαμβάνεται στην *Επίσημη Εφημερίδα του Ηνωμένου Κράτους των Ιονίων Νήσων (Gazzetta Uffiziale degli Stati Uniti delle Isole Jonie* την περίοδο 1818-1830 και 1844-1864. Βλέπε, επίσης, Παναγιώτης Καπετανάκης, «Από την Αμφιρρίτη στον Οδυσέα: πλέοντα με την ιόνιο ναυτιλία στα νερά της Ανατολικής Μεσογείου κατά την επαναστατική δεκαετία του 1820», στον *παρόντα τόμο*, 735-770.

102. Λήμμα στην *Πάπυρος-Λαρούς. Γενική Παγκόσμιος Εγκυκλοπαίδεια*, Αθήνα 1963, τ. 9, 461.

103. *Του Ναυκλήρου. Εφημερινή εις το πέλαγος πράξις. Ήγουν μέθοδος βραχεία ή εύκολος του να κρατούν λογαριασμόν της οδοιορίας ενός караβίου εις θάλασσαν μεγάλην. Περιέχουσα και πίνακας τους εις την πράξιν της ναυτικής αναγκαίους, μεταφρασθείσα εκ της ιταλικής διαλέκτου παρά του ιεροδιακόνου κυρίου Σπυρίδωνος Ζαφαράνα Κεφαλληνιώς. Εν τω του Πατριαρχείου της Κωνσταντινουπόλεως Τυπογραφείω, Έτει 1803, 160.*

Εις χείρας, λύσας στο εξής. Ας ανοιχθή και η Πυξίς.
 Κι' ο Διαβήτης εν ταυτώ, και πλέε ακινδύνως.
 Και πλέε τον μεσόγειον κυματοτρόφον πόντον.
 Αιγαίον το ανεμικόν. Και πέλαγος το Λυβικόν.
 Χωρίς την Άρκτον, οδηγόν των παλαιών πλεόντων.
 Θάρρησον, κι' απ' τα Γάδαιρα εξώρμησον ευθύμως.
 Και σχίσας τον Ατλαντικόν, Ωκεανόν τον Δυτικόν,
 Τους πολυχρύσους υπό γην ευρέ επωφελίμως.
 Ωκεανόν πολύαφρον ταξίδευε θαρρούντως.
 Γαληνικανατολικόν, Πολυνησαρωματικόν,
 Και με Ηλίου στέρησιν το παν καταλυπούντος.
 Εδώ υπόσομαι εγώ με μέτρα ακριβείας,
 Με τάξιν, μέθοδον απλήν, Ουδέ με φράσεως αγλύν,
 Γνώσιν, ιδέαν εντελή της θαλασσοπορείας.
 Προβλήματα διάφορα, πολλά σωτηριώδη
 Σε φέρνω Ναύτα μου Γραικέ, Αγχίνοε, νεανικέ,
 Κάμε ταξίδια ευτυχή και όχι κινδυνώδη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Αρχειακές πηγές και *Αμφιπρίτη*. Η έρευνα

Κατερίνα Παπακωνσταντίνου

Το ερευνητικό πρόγραμμα «Ναυτιλιακή ιστορία των Ελλήνων, 1700-1821» βασίστηκε σε μια σειρά αρχειακών πηγών από τις οποίες αντλήσαμε δεδομένα, αναγκαία για τη συγκρότηση στατιστικών σειρών που αφορούσαν ταξίδια πλοίων. Το ερώτημα, ωστόσο, που ανέκυψε με την αρχή της έρευνας αφορούσε τόσο το μεθοδολογικό κομμάτι της έρευνας, όσο και το θεωρητικό της: πώς αναζητούμε τον ελληνικό εμπορικό στόλο και σε ποιες αρχειακές σειρές. Βασιζόμενοι στη γνώση ότι το πλοίο αποτελούσε συνιδιοκτησία περισσότερων του ενός πλοιοκτητών και στο ότι ο καπετάνιος σε μεγάλο βαθμό κατείχε τμήμα του πλοίου, ήταν και ο ίδιος πλοιοκτήτης, αναζητήσαμε στα αρχειακά δεδομένα πλοία με καπετάνιο Έλληνα. Έτσι, ουσιαστικά παρακολουθούμε την κίνηση στο χρόνο και στο χώρο των Ελλήνων καπετάνιων. Το επόμενο βήμα της έρευνας αφορούσε τα κριτήρια με τα οποία θα γινόταν αυτή η επιλογή.

Ωστόσο, η αναζήτηση του Έλληνα καπετάνιου του 18ου αιώνα σε μια πολυεθνική αυτοκρατορία αποτελούσε ζητούμενο της ίδιας της έρευνας. Με αυτή την έννοια μια λύση έδωσε το αρχειακό υλικό: όσοι καπετάνιοι καταγράφονταν ως Grec, Greco, Greco Ottomano, Greco Idriotto, Greco Ipsarioto, Grec Venitien, ή απλά ως misologiotto, di Cefalonia, di Miconi, di Scopelo, αποτελούσαν αντιπροσωπευτικό δείγμα τού υπό μελέτη υποκειμένου. Αφενός η ιδιότητα του υπηκόου μιας πολιτικής επικράτειας και αφετέρου ο τόπος καταγωγής αποτελούσαν ικανές ενδείξεις για τους όρους της επιλογής. Εντούτοις, τα δύο αυτά χαρακτηριστικά δεν αποτελούν ένδειξη εθνικής καταγωγής ή συγκροτημένης εθνικής συνείδησης, ούτε υποδεικνύουν την ύπαρξη μιας εθνικής ταυτότητας. Εξάλλου, οι μαρτυρίες δεν προέρχονταν από τους ίδιους τους καταγραφόμενους αλλά από τους καταγραφείς, τους εκάστοτε υπαλλήλους μιας κρατικής υπηρεσίας, οι οποίοι προφανώς κατέγραφαν την ιδιότητα που ανέφεραν οι καταγραφόμενοι