



## Η Άνοδος της ναυτιλίας των Ελλήνων τον 18<sup>ο</sup> αιώνα. Δημιουργία θαλάσσιων μεταφορικών συστημάτων και θαλάσσιες περιοχές



Καρδακάρη Δήμητρα-Χρυσούλα  
Υποψήφια Διδάκτορας  
Τμήμα Ιστορίας-Ιόνιο Πανεπιστήμιο

## Περιεχόμενα

Η Άνοδος της ναυτιλίας των Ελλήνων τον 18 <sup>ο</sup> αιώνα. Δημιουργία θαλάσσιων μεταφορικών συστημάτων και θαλάσσιες περιοχές .....	1
Εισαγωγή .....	3
18 <sup>ος</sup> αιώνας: Ο αιώνας των επαναστάσεων .....	4
Θαλάσσια μεταφορικά συστήματα και θαλάσσιες περιοχές .....	6
Συμπεράσματα .....	13
Βιβλιογραφία .....	15

## Εισαγωγή

Η παρούσα μελέτη επικεντρώνεται στην άνοδο της ναυτιλίας των Ελλήνων τον 18<sup>ο</sup> αιώνα, μέσα από την διαμόρφωση ενός μοντέλου θαλάσσιων μεταφορικών συστημάτων, στο οποίο η Ανατολική Μεσόγειος αντιμετωπίζεται ως μια ενότητα ή αλλιώς μια ενοποιημένη αγορά, που απαρτίζεται από θαλάσσιες περιοχές και τοπικά δίκτυα εμπορίου. Σε αυτή την πραγματεία θα προσεγγίσουμε την άνοδο της Ελληνόκτητης ναυτιλίας στην περιοχή, μέσα από την ιστορία της θάλασσας και την δημιουργία θαλάσσιων μεταφορικών συστημάτων.<sup>1</sup>

Πρόσφατη μελέτη αναδεικνύει ότι η ιστορία της ναυτιλίας και η ιστορία της θάλασσας αποτελούν αλληλένδετες έννοιες, επειδή ως κέντρο ανάλυσης θεωρείται η θάλασσα και οι επιχειρηματικές δραστηριότητες των Ελλήνων σε αυτήν, μέσα από τις τοπικές και περιφερειακές αγορές της Μεσογείου. Παράλληλα οι δραστηριότητες αυτές έπαιξαν σημαίνοντα ρόλο τόσο στην διαμόρφωση μιας ενιαίας αγοράς εκεί όσο και έξω από την θάλασσα. Επιπλέον θα δούμε πως οι Έλληνες ως μεταφορείς ανθρώπων και φορτιών χρησιμοποίησαν την θάλασσα και ποιες ήταν οι επιπτώσεις των οικονομικών δραστηριοτήτων τους, στους τόπους από όπου προέρχονταν.<sup>2</sup>

Όλα αυτά θα εξεταστούν μέσα στο πλαίσιο της οικονομικής, κοινωνικής και πολιτικής κατάστασης των κρατών της Μεσογείου του 18<sup>ου</sup> αιώνα, στο βαθμό που επηρέασαν τις θαλάσσιες μεταφορές. Αυτό θα γίνει διότι το αλληλοεξαρτώμενο αυτό πλέγμα, μπορούσε (και ακόμα μπορεί) να καθορίσει την συγκρότηση ενός κράτους όπως έγινε με το νεοσύστατο Ελληνικό κράτος τον επόμενο αιώνα. Για τον λόγο αυτό πριν προχωρήσουμε στην ανάλυση των θαλάσσιων μεταφορικών συστημάτων, οφείλουμε να εξετάσουμε τον γεωπολιτικό χώρο της Ανατολικής Μεσογείου στον αιώνα που εμφανίζεται η ανάπτυξη αυτή. Ποιοι παράγοντες δηλαδή ευνόησαν την ανάπτυξη;

---

<sup>1</sup>Τζελίνα Χαρλαύτη «Η ναυτιλία των Ελλήνων ως μοχλός ενοποίησης των αγορών. Η μεθοδολογία», Κεφάλαιο 1 στο Τζελίνα Χαρλαύτη και Κατερίνα Παπακωνσταντίνου(επιμ), *Η ναυτιλία των Ελλήνων 1770-1821. Ο αιώνας της ακμής πριν από την Επανάσταση*, σελ. 39-90, Κέρδος, Ιόνιο Πανεπιστήμιο 2013.

<sup>2</sup>Ο. π. σελ 39-90.

## 18ος αιώνας: Ο αιώνας των επαναστάσεων

Ο 18ος αιώνας, αποτελεί μια μεταβατική περίοδο που χαρακτηρίζεται από αλλαγές και εσωτερικά και εξωτερικά προβλήματα στην καταρρέουσα Οθωμανική Αυτοκρατορία. Η απώλεια σημαντικών εδαφών στα βόρεια σύνορά της στους πολέμους με την Αυστρία και τη Ρωσία, οι διπλωματικές ήττες που υπέστη με κορυφαία αυτή στο Κιουτσούκ Καϊναρτζή το 1774, η αποδυνάμωση της κεντρικής διοίκησης, η αγοραπωλησία των αξιωμάτων και η διαφθορά των κρατικών υπηρεσιών, αποτελούν αποδείξεις ότι ο κρατικός μηχανισμός της αυτοκρατορίας είχε παραλύσει.<sup>3</sup>

Στην περίπτωση της ελληνικής ναυτιλίας, η ανάπτυξη δεν εμφανίστηκε στα πλαίσια ενός κράτους, καθώς εμφανίζεται πριν από την περίοδο της Ελληνικής επανάστασης, όταν οι Έλληνες ήταν ακόμα υπό έλεγχο βενετικό και οθωμανικό, αλλά μέσα σε ένα ευμετάβλητο κλίμα, όπου οι πολεμικές συγκρούσεις, οι έξυπνοι διπλωματικοί ελιγμοί από την πλευρά των Ελλήνων εμπόρων και η αποδυνάμωση της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, συντέλεσαν στην καθοριστική της ανάπτυξη.

Η εξωτερική πολιτική των μεγάλων ευρωπαϊκών δυνάμεων εις βάρος της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας τον 18ο αιώνα, πραγματοποιούνταν τόσο στον στρατιωτικό και διπλωματικό τομέα, όσο και στον τομέα της οικονομίας. Η εμπορική διείσδυση των ευρωπαϊκών δυνάμεων πήρε ευρύτερες διαστάσεις, καθώς ευρωπαϊκά κράτη διεισδύουν οικονομικά στην αυτοκρατορία, εκμεταλλευόμενα διμερείς εμπορικές συμφωνίες, γνωστές ως διομολογήσεις.<sup>4</sup>

Οι εμπορικές αυτές συμφωνίες, που είχαν συνάψει δυτικοευρωπαϊκά κράτη-αρχικά η Γαλλία το 1536- με την Οθωμανική Αυτοκρατορία, ανανεώθηκαν και διευρύνθηκαν τον 18ο αιώνα, με αποτέλεσμα να ευνοήσουν σε μεγάλο βαθμό την οικονομική και εμπορική τους διείσδυση στην αυτοκρατορία με μειωμένους δασμούς, δικαίωμα εγκατάστασης προξενικών αρχών κ.α..<sup>5</sup> Ταυτόχρονα στην διεθνή σκηνή, δύο νέες ευρωπαϊκές δυνάμεις εμφανίζονται ενεργά στα πολιτικοκοινωνικά και οικονομικά δρώμενα του νότιο-βαλκανικού χώρου και δεν είναι άλλες από την Αυστρία και την Ρωσία. Η Αυστρία, αφού αντιμετώπισε με επιτυχία τις οθωμανικές

<sup>3</sup> Χαλίλ Ιναλτζίκ, *Η οθωμανική αυτοκρατορία. Η κλασική περίοδος 1300-1600*, μτφ. Μιχάλης Κοκολάκης, Αλεξάνδρεια, Αθήνα 1995.

<sup>4</sup> Halil Inalcik, Donald Quataert, *Οικονομική και κοινωνική ιστορία της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας: 1300-1600*, μτφ. Μαρίνος Σαρηγιάννης, Αλεξάνδρεια 2008, σελ.350-370.

<sup>5</sup> Ο. π, σελ.350-370.

δυνάμεις στη δεύτερη πολιορκία της Βιέννης το 1683, θα πρωτοστατήσει στον αντί-οθωμανικό συνασπισμό του 1684 κερδίζοντας πολλά εδάφη στα βόρεια σύνορα της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας με τη συνθήκη του Κάρλοβιτς το 1699.<sup>6</sup>

Η δύναμη και επιρροή της Ρωσίας ξεκινά να αυξάνεται από την εποχή του τσάρου Πέτρου Α΄ τον επονομαζόμενο Μέγα (1682-1725) και θα κορυφωθεί επί αυτοκράτειρας Αικατερίνης Β΄(1762-1796). Η στρατιωτική και διπλωματική παρουσία της δύναμης από τον βορρά στις ευρωπαϊκές υποθέσεις, θα γίνει εντονότερη με τη συνθήκη του Κιουτσούκ Καϊναρτζή το 1774, όπου παγιώνει τη ναυτική παρουσία της στη Μεσόγειο και το ρόλο της ως προστάτιδας των ορθόδοξων βαλκανικών λαών.<sup>7</sup> Η ρωσική παρουσία στην ανατολική Μεσόγειο, αποτελεί ένα γεγονός καθοριστικής σημασίας, όχι μόνο για την ελληνική, αλλά και για την ευρωπαϊκή ιστορία, καθώς κάθε φορά που θα ανακύπτουν βαλκανικά ζητήματα, θα εδραιώνει την παρουσία της υποσκάπτοντας το γόητρο και το κύρος της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας.

Η εξάπλωση του δυτικού εμπορίου στη Βαλκανική χερσόνησο τον 18ο αιώνα, μπορεί να χαρακτηριστεί ως αποτέλεσμα σύμπτυξης πολλών εσωτερικών και εξωτερικών παραγόντων.<sup>8</sup> Οι εσωτερικοί παράγοντες, τοποθετούνται στην διοικητική δομή της Οθωμανικής αυτοκρατορίας, όπου με την επικράτηση του συστήματος των τσιφλικιών, ενισχύθηκε η μονοκαλλιέργεια επικερδών γεωργικών προϊόντων, όπως σιταριού και βαμβακιού, των οποίων η παραγωγή βρήκε διέξοδο στην εξωτερική αγορά. Όσον αφορά τους εξωτερικούς παράγοντες, η συνθήκη του Πασσάροβιτς το 1718 και η ειρήνη της Ουτρέχτης το 1715, με την οποία τερματίστηκε ο πόλεμος της Διαδοχής στον Ισπανικό θρόνο, έδωσε την δυνατότητα στις δυτικές ναυτικές δυνάμεις να επεκτείνουν την εμπορική τους δραστηριότητα στην Ανατολή. Ευνοϊκή για την διεξαγωγή του εμπορίου ήταν και η συνθήκη των Παρισίων το 1763, με την οποία έληξε ο Επταετής πόλεμος. Στην διάρκεια των πενήντα χρόνων που μεσολάβησαν ανάμεσα σε αυτές τις δύο συνθήκες, η Δυτική Ευρώπη χαρακτηρίζεται από αλματώδη οικονομική ανάπτυξη, ενώ παράλληλα

---

<sup>6</sup>Χαλίλ Ιναλτζίκ, *Η οθωμανική αυτοκρατορία. Η κλασική περίοδος 1300-1600*, μτφ. Μιχάλης Κοκολάκης, Αλεξάνδρεια, Αθήνα 1995.

<sup>7</sup>Βασίλης Καρδάσης, *Έλληνες Ομογενείς στην Νότια Ρωσία, 1775-1861*, Αλεξάνδρεια 1998, σελ.41-76.

<sup>8</sup>Χαλίλ Ιναλτζίκ, *Η οθωμανική αυτοκρατορία. Η κλασική περίοδος 1300-1600*, μτφ. Μιχάλης Κοκολάκης, Αλεξάνδρεια, Αθήνα 1995.

επικρατεί σκληρός ανταγωνισμός μεταξύ Αγγλίας και Γαλλίας, για την κυριαρχία στο υπερπόντιο και μεσογειακό εμπόριο.<sup>9</sup>

## Θαλάσσια μεταφορικά συστήματα και θαλάσσιες περιοχές

Μέσα στο πλαίσιο αυτό, διαμορφώνεται ένα μοντέλο θαλάσσιων μεταφορικών συστημάτων που οδηγεί στην άνοδο της ναυτιλίας των Ελλήνων τον 18ο αιώνα. Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, η Ανατολική Μεσόγειος νοείται ως μια ενότητα που αποτελείται από την συνάρθρωση θαλάσσιων περιοχών. Το θαλάσσιο μεταφορικό σύστημα είναι ένα επιχειρηματικό σύστημα, ένα μοντέλο που αναδεικνύει την σύνδεση των τόπων φόρτωσης εμπορευμάτων με τους τόπους παροχής μεταφορικών υπηρεσιών μέσω θαλάσσης, μέσα από τον καταμερισμό της εργασίας, την διακίνηση πληροφοριών, την αποδοτικότητα και αποτελεσματικότητα.<sup>10</sup>

Η ανάπτυξη της Ελληνόκτητης<sup>11</sup> ναυτιλίας θεωρήθηκε μοχλός ενοποίησης των αγορών στην θαλάσσια περιφέρεια της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας. Ήδη από τον 16ο αιώνα η δραστηριότητα των Ελλήνων στο χώρο της ναυτιλίας στην Κεντρική Μεσόγειο και την Αγγλία είχε ως αποτέλεσμα οι τελευταίοι να αποδυναμώσουν την θέση των Βενετών και να αποκτήσουν μια «παν-μεσογειακή» παρουσία, η οποία ήταν εφάμιλλης σημαντικότητας με την παρουσία τους στην στελέχωση βενετικών και οθωμανικών πλοίων αλλά και ναυπηγείων.<sup>12</sup>

Από την αρχή της μοντέρνας ιστορίας αλλά και παλαιότερα, οι Έλληνες ήταν οι πιο γνωστοί ντόπιοι ναυτικοί του Λεβάντε που εργάζονταν ως έμποροι-καπετάνιοι-ναύτες σε Κωνσταντινούπολη και Μαύρη Θάλασσα. Παρά την παρουσία Άγγλων και Ολλανδών στο εμπόριο της Μεσογείου το μεγαλύτερο μέρος των θαλάσσιων μεταφορών πάντα διεξάγονταν από ντόπιους μεσογειακούς στόλους. Από τα τέλη του 18<sup>ου</sup> αιώνα η Μεσόγειος ωφελήθηκε από το άνοιγμα του εμπορίου της Μαύρης

---

<sup>9</sup>Halil Inalcik, Donald Quataert, *Οικονομική και κοινωνική ιστορία της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας: 1300-1600*, μτφ. Μαρίνος Σαρηγιάννης, Αλεξάνδρεια 2008, σελ.350-370.

<sup>10</sup>Τζελίνα Χαρλαύτη «Η ναυτιλία των Ελλήνων ως μοχλός ενοποίησης των αγορών. Η μεθοδολογία», Κεφάλαιο 1 στο Τζελίνα Χαρλαύτη και Κατερίνα Παπακωνσταντίνου(επιμ), *Η ναυτιλία των Ελλήνων 1770-1821. Ο αιώνας της ακμής πριν από την Επανάσταση*, σελ. 39-90, Κέρδος, Ιόνιο Πανεπιστήμιο 2013.

<sup>11</sup>Ο όρος Ελληνόκτητη χρησιμοποιείται ως εργαλείο για τον εντοπισμό των ελληνικών επιχειρηματικών ομάδων στην ναυτιλία και για να γίνει κατανοητός ο τρόπος με τον οποίο ο Έλληνας ως Οθωμανός/Βενετός/Ρώσος υπήκοος με δικό του πλοίο ανεξαρτήτως σημαίας, κατάφερε να συγκεντρώσει αξιόλογο αριθμό στόλων και να εξελιχθεί αργότερα στον Έλληνα-πλοιοκτήτη-επενδυτή.

<sup>12</sup>Ο. π., σελ 39-90.

Θάλασσας καθώς και από τις εξαγωγές σιτηρών από την Νότια Ρωσία.<sup>13</sup>

Η Μεσόγειος ως τόπος εμπορίου αποτελείται από σημεία φόρτωσης και ναυτοτόπους που διέθεταν στόλους. Με αυτό τον τρόπο ενώνονταν οι θαλάσσιοι δρόμοι με τους χερσαίους της ενδοχώρας. Όπως παρατηρούμε στον Χάρτη 1, η Μεσόγειος διακρίνεται σε τρεις θαλάσσιες περιφέρειες:



Εικόνα 1 Θαλάσσιες περιφέρειες και υπό-περιφέρειες της Μεσογείου. Πηγή: Τζελίνα Χαρλαύτη «Η ναυτιλία των Ελλήνων ως μοχλός ενοποίησης των αγορών. Η μεθοδολογία», Κεφάλαιο 1 στο Τζελίνα Χαρλαύτη και Κατερίνα Παπακωνσταντίνου, *Η ναυτιλία των Ελλήνων 1770-1821. Ο αιώνας της ακμής πριν από την Επανάσταση*, Κέρδος, Ιόνιο Πανεπιστήμιο 2013.

- 1) Ανατολική Μεσόγειος/Λεβάντε.
- 2) Κεντρική Μεσόγειος.
- 3) Δυτική Μεσόγειος.

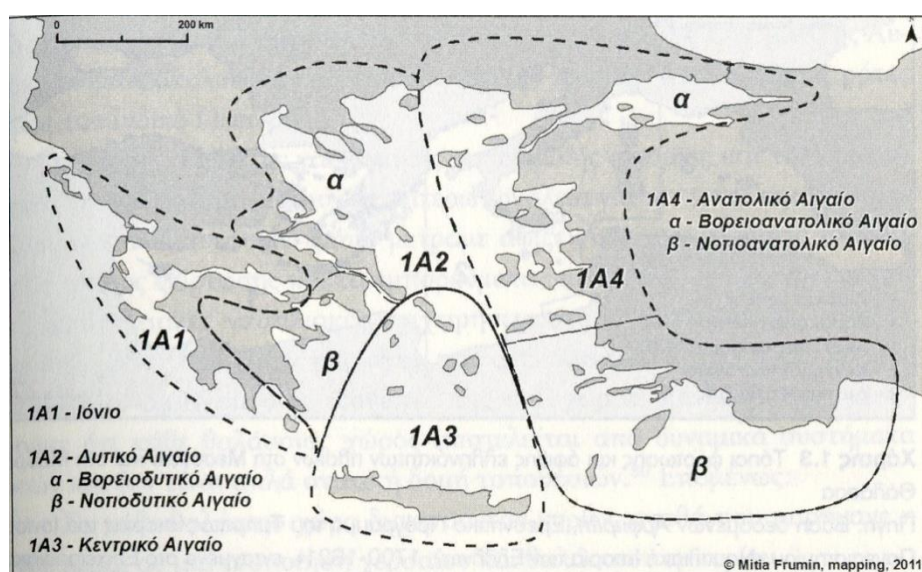
Παρατηρούμε ότι η Δυτική Μεσόγειος χωρίζεται σε δυο υπό-περιφέρειες, την Βορειοδυτική και Νοτιοδυτική Μεσόγειο. Η Ανατολική Μεσόγειος χωρίζεται σε τρεις υπό-περιφέρειες, την Βορειοανατολική και Νοτιοανατολική Μεσόγειο στην οποία εντάσσεται και η Μαύρη Θάλασσα. Τα φορτία που μετέφεραν οι Έλληνες αντλούσαν από τους τρεις τελευταίους θαλάσσιους χώρους.<sup>14</sup> Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι η άνοδος της ναυτιλίας των Ελλήνων δεν στηρίχθηκε στην διακίνηση του εμπορίου των μεγάλων πόλεων-λιμανιών της Αυτοκρατορίας, όπως η

<sup>13</sup> Τζελίνα Χαρλαύτη «Η ναυτιλία των Ελλήνων ως μοχλός ενοποίησης των αγορών. Η μεθοδολογία», Κεφάλαιο 1 στο Τζελίνα Χαρλαύτη και Κατερίνα Παπακωνσταντίνου(επιμ), *Η ναυτιλία των Ελλήνων 1770-1821. Ο αιώνας της ακμής πριν από την Επανάσταση*, σελ. 39-90, Κέρδος, Ιόνιο Πανεπιστήμιο 2013.

<sup>14</sup> Ο. π., σελ.39-90.

Κωνσταντινούπολη και η Σμύρνη, αλλά στους εκατοντάδες τόπους φόρτωσης των εμπορευμάτων που υπήρξαν βασικά ορμητήρια των ντόπιων θαλασσιών μεταφορέων. Η ναυτιλία των Ελλήνων όπως φαίνεται στον Χάρτη 2, αναδεικνύεται στην θαλάσσια υπό-περιφέρεια της Βορειοανατολικής Μεσογείου και περιλαμβάνει τέσσερις θαλάσσιες περιοχές:

- 1) Ιόνιο.
- 2) Δυτικό Αιγαίο (Βορειοδυτικό και Νοτιοδυτικό).
- 3) Κεντρικό Αιγαίο.
- 4) Ανατολικό Αιγαίο (Βορειοανατολικό και Νοτιοανατολικό).<sup>15</sup>



Εικόνα 2 Θαλάσσιες περιοχές Βορειοανατολικής Μεσογείου. Πηγή: Τζελίνα Χαρλαύτη «Η ναυτιλία των Ελλήνων ως μοχλός ενοποίησης των αγορών. Η μεθοδολογία», Κεφάλαιο 1 στο Τζελίνα Χαρλαύτη και Κατερίνα Παπακωνσταντίνου, *Η ναυτιλία των Ελλήνων 1770-1821. Ο αιώνας της ακμής πριν από την Επανάσταση*, Κέρδος, Ιόνιο Πανεπιστήμιο 2013.

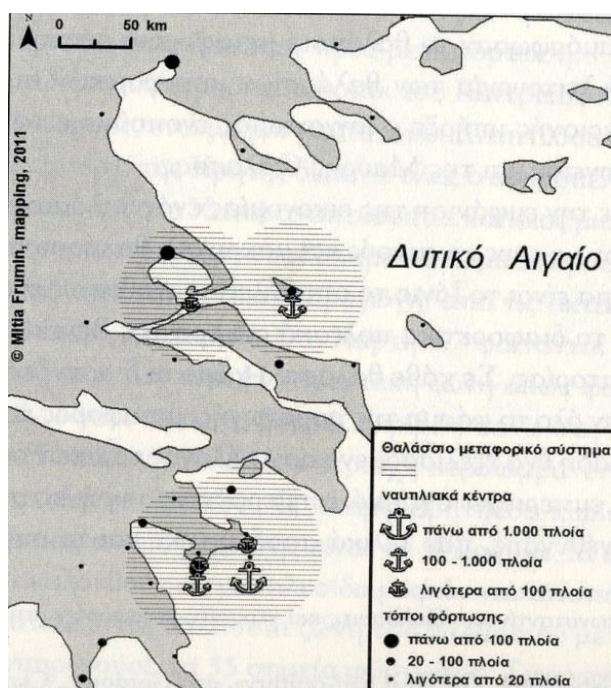
Σε αυτόν τον χάρτη μπορεί να εντοπίσει κανείς την ανάπτυξη των ναυτότοπων<sup>16</sup> κάθε θαλάσσιας περιοχής και το εύρος των οικονομικών τους δραστηριοτήτων. Ξεκινάμε από την περιοχή του Δυτικού Αιγαίου που όπως φαίνεται στον Χάρτη 3, περιβαλλόταν από πλούσιες σιτοπαραγωγικές περιοχές, όπως την Θεσσαλία, την Μακεδονία και την ανατολική Πελοπόννησο. Οι ναυτότοποι που αναπτύσσονται στο Βορειοδυτικό Αιγαίο, είναι η Σκόπελος και το Τρικέρι, ενώ νοτιοδυτικά το Κρανίδι και ο Πόρος. Μια συστάδα νησιών και μικρά λιμάνια στις

<sup>15</sup> Τζελίνα Χαρλαύτη «Η ναυτιλία των Ελλήνων ως μοχλός ενοποίησης των αγορών. Η μεθοδολογία», Κεφάλαιο 1 στο Τζελίνα Χαρλαύτη και Κατερίνα Παπακωνσταντίνου(επιμ), *Η ναυτιλία των Ελλήνων 1770-1821. Ο αιώνας της ακμής πριν από την Επανάσταση*, σελ. 39-90, Κέρδος, Ιόνιο Πανεπιστήμιο 2013.

<sup>16</sup> Ως ναυτότοπος νοείται ένα λιμάνι της εποχής είτε στην στεριά είτε σε νησί που παρείχε το μεγαλύτερο αριθμό πλοίων και ναυτικών στην περιοχή του.



ακτές της Χαλκιδικής, του Ολύμπου και γενικότερα στις περιοχές της Θεσσαλίας, αποτελούν μια ενιαία λειτουργική ενότητα, που εξυπηρετούσε τις ανάγκες της ηπειρωτικής ενδοχώρας.<sup>17</sup>



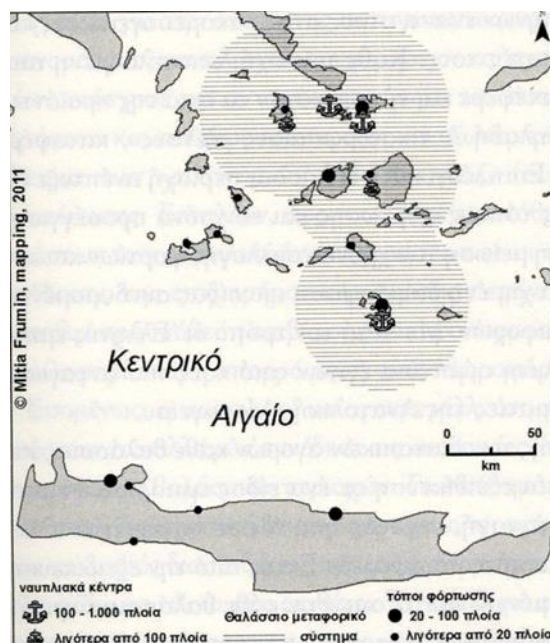
Εικόνα 3 Το θαλάσσιο μεταφορικό σύστημα του Δυτικού Αιγαίου. Πηγή: Τζελίνα Χαρλαύτη «Η ναυτιλία των Ελλήνων ως μοχλός ενοποίησης των αγορών. Η μεθοδολογία», Κεφάλαιο 1 στο Τζελίνα Χαρλαύτη και Κατερίνα Παπακωνσταντίνου, *Η ναυτιλία των Ελλήνων 1770-1821. Ο αιώνας της ακμής πριν από την Επανάσταση*, Κέρδος, Ιόνιο Πανεπιστήμιο 2013.

Ειδικότερα, η Σκόπελος και το Τρικέρι δραστηριοποιούνταν όχι μόνο στο τοπικό διαπεριφερειακό εμπόριο, αλλά έχοντας αναπτύξει ένα μικρό ποντοπόρο στόλο, ταξίδευαν μέχρι τα λιμάνια της Δυτικής Μεσογείου, από την δεκαετία του 1780 και μετά. Υπήρχε μια γενική «εμπορική» εξειδίκευση στην κοινωνία τους και ταυτόχρονα δημιουργήθηκε ένα μονοπώλιο σε ορισμένα προϊόντα όπως στα σιτηρά που έδινε συγκριτικό πλεονέκτημα στους τοπικούς μεταφορείς όπως Υδραίους και Σπετσιώτες εμπόρους-πλοιοκτήτες.<sup>18</sup> Στην περαιτέρω ανάπτυξη του στόλου τους συνέβαλλε και το γεγονός ότι τα σιτηρά μεταφέρονταν από τον Παρασητικό κόλπο στην Κωνσταντινούπολη και την Θεσσαλονίκη καθώς και η ένταξη πολλών ναυτικών

<sup>17</sup> Ο. π

<sup>18</sup> Τζελίνα Χαρλαύτη, «Η «ναυτική πολιτεία» του Ιονίου και του Αιγαίου. Ναυτότοποι, ναυτικές οικογένειες και επιχειρήσεις», Κεφάλαιο 8 και Τζελίνα Χαρλαύτη «Η ναυτιλία των Ελλήνων ως μοχλός ενοποίησης των αγορών. Η μεθοδολογία», Κεφάλαιο 1 στο Τζελίνα Χαρλαύτη και Κατερίνα Παπακωνσταντίνου(επιμ), *Η ναυτιλία των Ελλήνων 1770-1821. Ο αιώνας της ακμής πριν από την Επανάσταση*, σελ. 39-90, Κέρδος, Ιόνιο Πανεπιστήμιο 2013.

και τεχνιτών από τα νησιά στον οθωμανικό στόλο. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης ειδικά, αποτελούσε βασικό οικονομικό και εμπορικό κέντρο του δυτικού Αιγαίου, το οποίο επίσης αναδείχθηκε από το εμπόριο σιτηρών που εξάγονταν σε Ανατολή και εν μέρει στην Δύση.<sup>19</sup>



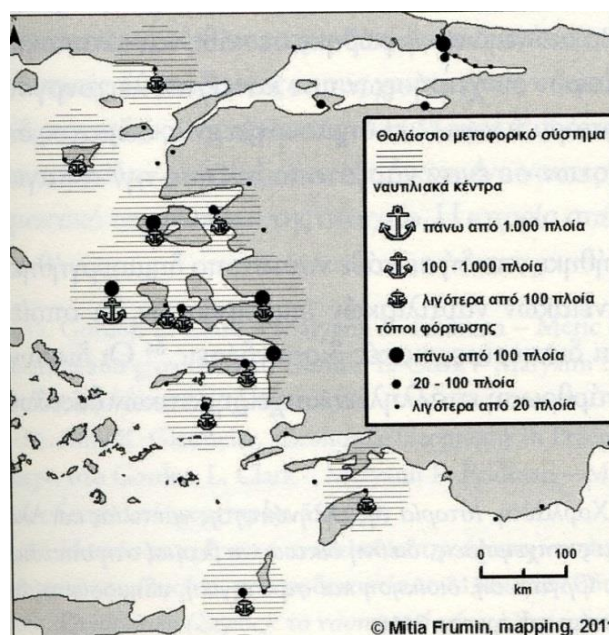
**Εικόνα 4 Το θαλάσσιο μεταφορικό σύστημα του Κεντρικού Αιγαίου. Πηγή: Τζελίνα Χαρλαύτη «Η ναυτιλία των Ελλήνων ως μοχλός ενοποίησης των αγορών. Η μεθοδολογία», Κεφάλαιο 1 στο Τζελίνα Χαρλαύτη και Κατερίνα Παπακωνσταντίνου, *Η ναυτιλία των Ελλήνων 1770-1821. Ο αιώνας της ακμής πριν από την Επανάσταση*, Κέρδος, Ιόνιο Πανεπιστήμιο 2013.**

Περνώντας στους ναυτότοπους του κεντρικού Αιγαίου κατά τον 18ο αιώνα όπως φαίνονται στον Χάρτη 4 είναι τα νησιά: Μύκονος, Σύρος, Τήνος και Σαντορίνη, όπου οι τοπικοί στόλοι μετέφεραν τόσο είδη από την τοπική αγορά, όσο και από τις ηπειρωτικές ακτές με εξαίρεση την Σαντορίνη και την Μύκονο που δραστηριοποιήθηκαν καλύτερα στο διαμετακομιστικό εμπόριο σιτηρών από τη Μαύρη Θάλασσα και τις ακτές της Μ. Ασίας. Οι στόλοι από τους προαναφερθέντες

<sup>19</sup> Τζελίνα Χαρλαύτη, “Η «ναυτική πολιτεία» του Ιονίου και του Αιγαίου. Ναυτότοποι, ναυτικές οικογένειες και επιχειρήσεις”, Κεφάλαιο 8 και Τζελίνα Χαρλαύτη «Η ναυτιλία των Ελλήνων ως μοχλός ενοποίησης των αγορών. Η μεθοδολογία», Κεφάλαιο 1 στο Τζελίνα Χαρλαύτη και Κατερίνα Παπακωνσταντίνου(επιμ), *Η ναυτιλία των Ελλήνων 1770-1821. Ο αιώνας της ακμής πριν από την Επανάσταση*, σελ. 39-90, Κέρδος, Ιόνιο Πανεπιστήμιο 2013

μικρούς ναυτότοπους συγκέντρωναν τα σιτηρά από τα Ψαρά, Ύδρα, Σπέτσες προς μεταφόρτωση.<sup>20</sup>

Η επόμενη ναυτιλιακή ζώνη είναι τα νησιά-λιμάνια του Ανατολικού Αιγαίου που ανέδειξε τους μεγαλύτερους ναυτότοπους όπως φαίνεται στον Χάρτη 5 παρακάτω, με τα Ψαρά να αποτελούν τον πιο σημαντικό ενώ τα υπόλοιπα νησιά ακολουθούσαν ως μια αλυσίδα μικρών ναυτότοπων από βορρά προς νότο.



**Εικόνα 5** Το θαλάσσιο μεταφορικό σύστημα του Ανατολικού Αιγαίου. Πηγή: Τζελίνα Χαρλαύτη «Η ναυτιλία των Ελλήνων ως μοχλός ενοποίησης των αγορών. Η μεθοδολογία», Κεφάλαιο 1 στο Τζελίνα Χαρλαύτη και Κατερίνα Παπακωνσταντίνου, *Η ναυτιλία των Ελλήνων 1770-1821. Ο αιώνας της ακμής πριν από την Επανάσταση*, Κέρδος, Ιόνιο Πανεπιστήμιο 2013.

Με βάση στοιχεία που δίνονται από την βάση δεδομένων *Αμφιτρίτη*, το Βορειοανατολικό Αιγαίο εξήγαγε δημητριακά όπως και τα υπόλοιπα δίκτυα και η μισή ποσότητα αυτών προερχόταν από τα Ψαρά και εν μέρει από την Κωνσταντινούπολη ενώ και προς την Δύση κύριοι μεταφορείς δημητριακών ήταν πάλι οι Ψαριανοί ναυτικοί.<sup>21</sup> Έτσι, τα Ψαρά σε σύντομο διάστημα εξελίχθηκαν στο σημαντικότερο διαμετακομιστικό κέντρο εξαγωγής σιτηρών προς την Δύση στην

<sup>20</sup> Τζελίνα Χαρλαύτη, «Η «ναυτική πολιτεία» του Ιονίου και του Αιγαίου. Ναυτότοποι, ναυτικές οικογένειες και επιχειρήσεις», Κεφάλαιο 8 και Τζελίνα Χαρλαύτη «Η ναυτιλία των Ελλήνων ως μοχλός ενοποίησης των αγορών. Η μεθοδολογία», Κεφάλαιο 1 στο Τζελίνα Χαρλαύτη και Κατερίνα Παπακωνσταντίνου(επιμ), *Η ναυτιλία των Ελλήνων 1770-1821. Ο αιώνας της ακμής πριν από την Επανάσταση*, σελ. 39-90, Κέρδος, Ιόνιο Πανεπιστήμιο 2013.

<sup>21</sup> Τζελίνα Χαρλαύτη, «Η «ναυτική πολιτεία» του Ιονίου και του Αιγαίου. Ναυτότοποι, ναυτικές οικογένειες και επιχειρήσεις», Κεφάλαιο 8 και Τζελίνα Χαρλαύτη «Η ναυτιλία των Ελλήνων ως μοχλός ενοποίησης των αγορών. Η μεθοδολογία», Κεφάλαιο 1 στο Τζελίνα Χαρλαύτη και Κατερίνα Παπακωνσταντίνου(επιμ), *Η ναυτιλία των Ελλήνων 1770-1821. Ο αιώνας της ακμής πριν από την Επανάσταση*, σελ. 39-90, Κέρδος, Ιόνιο Πανεπιστήμιο 2013.

περιοχή. Το γεγονός αυτό επιβεβαιώνεται και από πρόσφατες έρευνες σε δυτικοευρωπαϊκά αρχεία (Βενετία-Λιβόρνο), που αναδεικνύουν ότι τα φορτία δημητριακών που εισάγονταν στην Δύση από την Ανατολική Μεσόγειο προερχόταν είτε από τους αποθηκευτικούς χώρους των Ψαρών γνωστοί ως «magazzini», είτε γινόταν επιτόπου η μεταφόρτωσή τους από μικρότερα σε μεγαλύτερα πλοία για να συνεχίσουν το ταξίδι τους προς την Δυτική Μεσόγειο.<sup>22</sup>

**Πίνακας 1. Αριθμός ταξιδιών καπετάνιων από το Ανατολικό Αιγαίο, 18ος αιώνας.**

Νησί	Αριθμός Ταξιδιών	% του συνόλου του Ανατολικού Αιγαίου
Ψαρά	940	70%
Κάσος	81	6%
Αίνος	63	5%
Πάτμος	61	5%
Χίος	48	4%

Πηγή: Τζελίνα Χαρλαύτη, “Η «ναυτική πολιτεία» του Ιονίου και του Αιγαίου. Ναυτότοποι, ναυτικές οικογένειες και επιχειρήσεις”, Κεφάλαιο 8 στο Τζελίνα Χαρλαύτη και Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμ.), *Η ναυτιλία των Ελλήνων 1700-1821*, εκδόσεις Κέδρος, Ιόνιο Πανεπιστήμιο 2013.

Όπως παρατηρούμε στον πίνακα 1 αναφορικά με τον αριθμό των ταξιδιών που έκαναν οι καπετάνιοι του Ανατολικού Αιγαίου τον 18<sup>ο</sup> αιώνα, τα Ψαρά εμφανίζουν την μεγαλύτερη συχνότητα προς την δυτική Μεσόγειο φθάνοντας στο ποσοστό του 70% , ακολουθούν η Κάσος, ο Αίνος, η Πάτμος και η Χίος, που συγκεντρώνουν ποσοστά που κυμαίνονται μεταξύ του 4 και 6 τοις εκατό. Κατά ένα μέρος, η γεωμορφολογία της περιοχής, καθίσταται ένας από τους βασικούς λόγους που εξηγούν την εμπορική της ανάπτυξη, καθώς η θαλάσσια περιοχή του ανατολικού Αιγαίου, ήταν πάνω στον εμπορικό δρόμο του οθωμανικού εμπορίου βορρά νότου

<sup>22</sup>Ο. π

και συνέδεε Κωνσταντινούπολη με Αλεξάνδρεια ενώνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο την Ευρώπη με Ασία και Αφρική.<sup>23</sup>

## Συμπεράσματα

Εν κατακλείδι, η ανάπτυξη αυτή οφείλεται στους μηχανισμούς εκείνους που ενοποίησαν τις θαλάσσιες περιοχές. Μέσα από την δημιουργία θαλάσσιων μεταφορικών συστημάτων από την μία αναπτύχθηκαν τόποι φόρτωσης/διακίνησης φορτίων και από την άλλη τόποι που ανέπτυξαν στόλους. Ως αποτέλεσμα διαμορφώθηκε το θαλάσσιο μεταφορικό σύστημα κάθε περιοχής το οποίο ήταν σχεδόν πάντα διαφορετικό από τα οικονομικά και διοικητικά της κέντρα. Αυτό το δίκτυο ήταν που αποτέλεσε τον μηχανισμό ενοποίησης των αγορών της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας.<sup>24</sup>

Σε κάθε θαλάσσιο χώρο οι διασυνδεδεμένες τοπικές αγορές κάλυπταν όλο το φάσμα της μεταφοράς, παραγωγής και διανομής, διαμορφώνοντας ένα εξελισσόμενο αρχιπέλαγος τοπικών οικονομιών, που περιλάμβανε πυρήνες οικονομικής ανάπτυξης και μεγέθυνσης. Επιπλέον σε κάθε θαλάσσιο χώρο διακινούνταν αγαθά που παρήγε η ενδοχώρα, οδηγώντας στην ενοποίηση χερσαίου και θαλάσσιου εμπορίου, μέσω της διαμόρφωσης τόπων διακίνησης φορτίων. Οι κεντρικοί, μεσαίοι και μικροί τόποι φόρτωσης αποτέλεσαν την παράκτια εξαγωγική ζώνη και στην δημιουργία σύνδεσης της ενδοχώρας με την εξωχώρα.<sup>25</sup>

Από στοιχεία που δίνονται από την *Αμφιρρίτη*, ορίζονται ως μεγάλοι τόποι φόρτωσης εκείνοι που στο διάστημα 1700-1821 φόρτωσαν πάνω από 100 πλοία, μεσαίοι εκείνοι που φόρτωσαν 20 με 100 πλοία και μικροί εκείνοι που φόρτωσαν λιγότερο από 20 πλοία, όπως φαίνεται παραπάνω στους Χάρτες 3, 4, και 5. Σημαντικό ρόλο έπαιξε η διαμόρφωση τόπων που ανέπτυξαν στόλους για την θαλάσσια μεταφορά στην οποία εντοπίζονται κεντρικοί, μεσαίοι και μικροί

---

<sup>23</sup> Τζελίνα Χαρλαύτη, “Η «ναυτική πολιτεία» του Ιονίου και του Αιγαίου. Ναυτότοποι, ναυτικές οικογένειες και επιχειρήσεις”, Κεφάλαιο 8 και Τζελίνα Χαρλαύτη «Η ναυτιλία των Ελλήνων ως μοχλός ενοποίησης των αγορών. Η μεθοδολογία», Κεφάλαιο 1 στο Τζελίνα Χαρλαύτη και Κατερίνα Παπακωνσταντίνου(επιμ), *Η ναυτιλία των Ελλήνων 1770-1821. Ο αιώνας της ακμής πριν από την Επανάσταση*, σελ. 39-90, Κέρδος, Ιόνιο Πανεπιστήμιο 2013.

<sup>24</sup> Τζελίνα Χαρλαύτη, “Η «ναυτική πολιτεία» του Ιονίου και του Αιγαίου. Ναυτότοποι, ναυτικές οικογένειες και επιχειρήσεις”, Κεφάλαιο 8 και Τζελίνα Χαρλαύτη «Η ναυτιλία των Ελλήνων ως μοχλός ενοποίησης των αγορών. Η μεθοδολογία», Κεφάλαιο 1 στο Τζελίνα Χαρλαύτη και Κατερίνα Παπακωνσταντίνου(επιμ), *Η ναυτιλία των Ελλήνων 1770-1821. Ο αιώνας της ακμής πριν από την Επανάσταση*, σελ. 39-90, Κέρδος, Ιόνιο Πανεπιστήμιο 2013.

<sup>25</sup> Ο.π

ναυτότοποι, όπου διαμόρφωσαν μια ναυτιλιακή ζώνη.<sup>26</sup> Αντίστοιχα για την ίδια περίοδο ως μεγάλος ναυτότοπος θεωρούνταν εκείνος που διέθετε καπετάνιους και πλοία που εκτελούσαν πάνω από 1000 ταξίδια. Μεσαίοι εκείνοι που εκτελούσαν από 100 ως 1000 ταξίδια και μικροί εκείνοι που εκτελούσαν λιγότερα από 100 ταξίδια.<sup>27</sup> (Βλ. Χάρτες 3, 4 και 5).

Κάθε περιοχή παρείχε, μετέφερε και εμπορεύονταν δικά της προϊόντα χωρίς μεσάζοντες καταφέροντας να μειώσει το κόστος και ανέπτυξε το δικό της δίκτυο πληροφόρησης για τους τόπους φόρτωσης και τον χρόνο προσέγγισης των πλοίων με αποτέλεσμα να μειωθεί ο χρόνος συλλογής φορτίων και ο χρόνος αναμονής στις θαλάσσιες και χερσαίες μεταφορές. Από την στιγμή που έχουμε μια ενοποίηση των διατοπικών αγορών σε κάθε θαλάσσια περιοχή, δημιουργείται μια εξειδίκευση σε ένα είδος εμπορίου ή εμπορίας με μια θαλάσσια περιοχή. Εκτός όμως από την εξειδίκευση, η ανάπτυξη των στόλων σε ορισμένους ναυτότοπους μιας θαλάσσιας περιοχής, σήμαινε και την αύξηση της επιχειρηματικότητας και την εμφάνιση πολλών ναυτιλιακών οικογενειών.<sup>28</sup>

Έτσι λοιπόν από τον 18<sup>ο</sup> αιώνα εμφανίζεται σε κάθε ναυτότοπο μια ομάδα από ναυτιλιακές επιχειρήσεις που κατείχαν, λειτουργούσαν και διαχειρίζονταν ποντοπόρα πλοία, αποφέροντας σε έναν ναυτότοπο και την αύξηση της

ανταγωνιστικότητας στον στόλο. Η ανάπτυξη αυτή έχει αποδοθεί στην δημιουργία μιας «συνομάδωσης» οικογενειών ναυτιλιακών επιχειρήσεων, όπου προώθησαν διατοπικές και διαπεριφερειακές διασυνδέσεις. Αυτή η «συνομάδωση» των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και η ανάπτυξη εμπορικών δικτύων, ενίσχυσε την ανταγωνιστικότητα και επέφερε εσωτερικές και εξωτερικές οικονομίες κλίμακας, ως αποτέλεσμα των οικονομιών εντοπιότητας ή συσπείρωσης.<sup>29</sup>

Κάθε θαλάσσιο μεταφορικό σύστημα ως μια «διάσπαρτη πόλη», μπορούσε να παράγει και να εκμεταλλευτεί καράβια, μέσα από την ανάπτυξη των συναλλαγών συνδέοντας τα νησιά των τεσσάρων θαλάσσιων περιοχών. Το εισόδημα που προέκυπτε στις περιοχές αυτές μέσα από το εμπόριο, την ναυτιλία, τις χρηματοπιστωτικές και ασφαλιστικές δραστηριότητες που άνθησαν στα νησιά Σπέτσες, Σύρος και Ύδρα, είχαν ως αποτέλεσμα να καταστήσουν την Ελληνόκτητη

---

<sup>26</sup> Ο.π

<sup>27</sup> Τζελίνα Χαρλαύτη «Η ναυτιλία των Ελλήνων ως μοχλός ενοποίησης των αγορών. Η μεθοδολογία», Κεφάλαιο 1 στο Τζελίνα Χαρλαύτη και Κατερίνα Παπακωνσταντίνου(επιμ), *Η ναυτιλία των Ελλήνων 1770-1821. Ο αιώνας της ακμής πριν από την Επανάσταση*, σελ. 39-90, Κέρδος, Ιόνιο Πανεπιστήμιο 2013.

<sup>28</sup> Ο.π

<sup>29</sup> Ο.π

ναυτιλία βασικό πυλώνα οικονομικής ανάπτυξης την γενικά άστατη και πολυτάραχη εκείνη περίοδο της Ελληνικής και Ευρωπαϊκής ιστορίας.

## Βιβλιογραφία

- ✚ Βασίλης Καρδάσης, *Έλληνες Ομογενείς στην Νότια Ρωσία, 1775-1861*, Αλεξάνδρεια 1998.
- ✚ Γεώργιος Λεονταρίτης, *Ελληνική εμπορική ναυτιλία (1453-1850)*, Εταιρεία Μελέτης Νέου Ελληνισμού, Μνήμων 1996.
- ✚ Σοφία Λαΐου “Το Αιγαίο επί Οθωμανικής Αυτοκρατορίας” στην *Πολιτιστική πύλη Αρχιπελάγους Αιγαίου*, Εγκυκλοπαίδεια Μείζονος Ελληνισμού, Μ. Ασία.
- ✚ Τζελίνα Χαρλαύτη και Κατερίνα Παπακωνσταντίνου(επιμ), *Η ναυτιλία των Ελλήνων 1770-1821. Ο αιώνας της ακμής πριν από την Επανάσταση*, σελ. 39-90, Κέρδος, Ιόνιο Πανεπιστήμιο 2013.
- ✚ Χαλίλ Ιναλτζίκ, *Η οθωμανική αυτοκρατορία. Η κλασική περίοδος 1300-1600*, μτφ. Μιχάλης Κοκολάκης, Αλεξάνδρεια, Αθήνα 1995.
- ✚ Eric Hobsbawm, *Η Εποχή των Επαναστάσεων (1789-1848)*, ΜΙΕΤ, Αθήνα 2008.
- ✚ Halil Inalcik, Donald Quataert, *Οικονομική και κοινωνική ιστορία της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας : 1300-1600*, μτφ. Μαρίνος Σαρηγιάννης, Αλεξάνδρεια 2008.