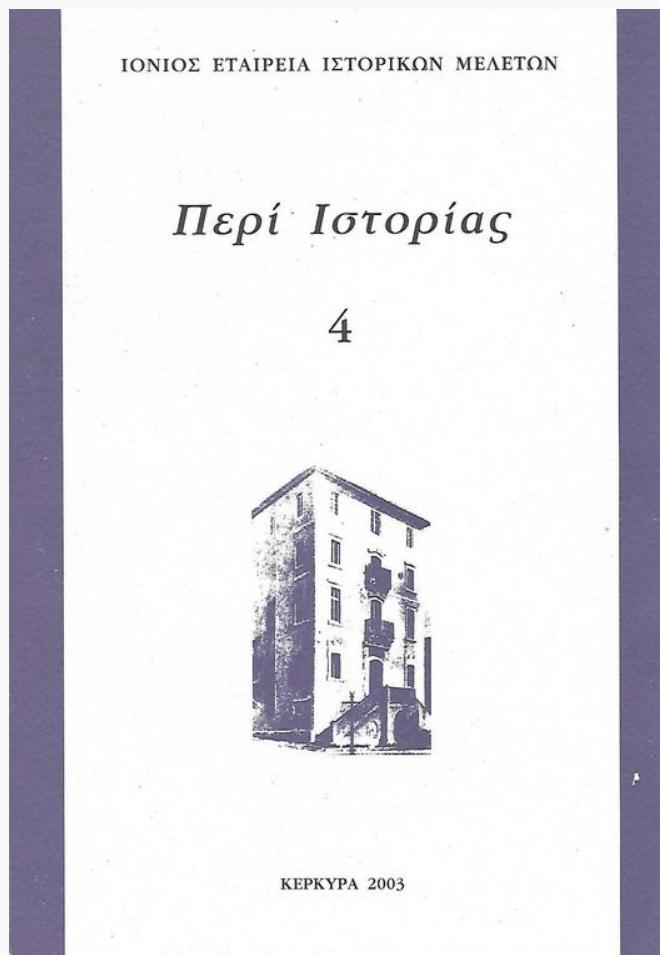


## Peri Istorias

Vol 4 (2003)



**Ελληνική εμπορική ναυτιλία (15ος - 17ος αιώνας):  
Απολογισμός και προοπτικές της έρευνας**

Γεράσιμος Δ. Παγκράτης

doi: [10.12681/p.i.24820](https://doi.org/10.12681/p.i.24820)

### To cite this article:

Παγκράτης Γ. Δ. (2020). Ελληνική εμπορική ναυτιλία (15ος - 17ος αιώνας): Απολογισμός και προοπτικές της έρευνας. *Peri Istorias*, 4, 217–243. <https://doi.org/10.12681/p.i.24820>

## ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ (15ος-17ος αι.): ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Γεράσιμος Δ. Παγκράτης

Στη μνήμη του παιδικού φίλου  
Σπύρου Μολινάρη

Οι ιστορικές μελέτες που αφορούν τη χρήση της θάλασσας από τους Έλληνες για μεταφορά εμπορευμάτων δεν έλειψαν ποτέ από την επικαιρότητα. Ένας λαός ναυτικός τρέφεται εδώ και δεκαετίες με ιστορίες, μύθους και παραδόσεις για τις δεξιότητες και τα κατορθώματα των προγόνων του επάνω στην υδάτινη επιφάνεια. Παρόλο τον όγκο της σχετικής παραγωγής, όσες απόπειρες γενικής σύνθεσης πραγματοποιήθηκαν μέχρι σήμερα για την περίοδο πριν από τα μέσα του 18ου αιώνα, ελάχιστα συνέβαλαν στην κατανόηση της ιστορικής εξέλιξης της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας<sup>1</sup>.

\* Ελληνικό κείμενο της εισήγησης μας: «Greek Commercial Shipping (Fifteenth to Seventeenth Centuries). Literature Review and Research Perspectives», στο συνέδριο Ναυτιλιακής Ιστορίας που οργάνωσαν το Πανεπιστήμιο της Μάλτας και το MMHN (Mediterranean Maritime History Network), Μάλτα, 26-28 Απριλίου 2002, *Journal of Mediterranean Studies*, Mediterranean Institute, University of Malta, 12, αρ. 2 (2002), 411-433. Η ιδέα για την ανά χειρας μελέτη ανήκει στην Καθηγήτρια κυρία Τζελίνα Χαρλαύτη, την οποία ευχαριστώ και από τη θέση αυτή.

1. Στις εξαιρέσεις ανήκουν οι μελέτες του Γεωργίου Λεονταρίτη, *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία (1453-1850)*, στο Στέλιος Α. Παπαδόπουλος (επιμ.), *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, Αθήνα 1972, 13-56. Εδώ χρησιμοποιείται η ανατύπωση της μελέτης αυτοτελώς, ό.π., Αθήνα 1981 [στο εξής= Λεονταρίτης, *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*]. Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία του Ελληνόκηπτου στόλου στο 19ο και 20ό αιώνα*, Αθήνα 2001, 43-82 [στο εξής= Χαρλαύτη, *Ιστορία του Ελληνόκηπτου στόλου*].

Το κείμενο που ακολουθεί δεν φιλοδοξεί να αποτελέσει τη σύνθεση που μας λείπει. Άλλωστε, θεωρούμε ότι οι συνθήκες δεν είναι ώριμες για κάτι τέτοιο, αφού τα υλικά που διαθέτουμε για την κατασκευή δεν επαρκούν. Η παρούσα εισήγηση επικεντρώνεται στην περίοδο από τα μέσα του 15ου αι. ως τα τέλη του 17ου και τις αρχές του 18ου αι., οπότε και εντοπίζονται οι αρχές μιας «ιδιαίτερης» ναυτιλιακής ανάπτυξης στα δυτικά παράλια της ελληνικής χερσονήσου. Στόχοι της είναι: I) η παρουσίαση των κυριότερων φάσεων και τάσεων της σχετικής ιστοριογραφίας, II) μια κριτική αποτίμηση των πεπραγμένων, και, παράλληλα, III) η επισημάνση των ιστοριογραφικών κενών.

I. Η διεθνής ναυτιλιακή ιστορία (International Maritime History) μέχρι τη δεκαετία του 1970 απαρτιζόταν από μελετήματα περιγραφικού χαρακτήρα που διακρίνονταν κυρίως από τάσεις αρχαιοδιφίας, εξιδανίκευσης ανθρώπων και πλοίων, συντήρησης των εδραιωμένων προκαταλήψεων, ρομαντισμού και ισχυρού τοπικισμού<sup>2</sup>.

Ανάλογη κατάσταση παρατηρούνταν και στον ελληνικό χώρο, όπου η επιστημονική βιβλιογραφία για την εμπορική ναυτιλία δεν έχει βαθιές ρίζες. Η εθνική επιστημονική ιστοριογραφία στο μεγαλύτερο διάστημα του 20ού αι. είχε άλλες έγνοιες: ιστορική συνέχεια, εθνική ταυτότητα, Μεγάλη Ιδέα, κοινωνικό ζήτημα, ιδεολογικός διχασμός, αμφισβήτηση της παραδοσιακής ιστοριογραφίας από το μαρξισμό<sup>3</sup>. Φυσιολογικά λοιπόν, και σε αναλογία με το διεθνές παράδειγμα, για αρκετές δεκαετίες η διαπραγμάτευση της ιστορίας της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας αφέθηκε σε ερασιτέχνες που αγαπούσαν τη θάλασσα και τα πλοία και θεωρούσαν περίπου ως υποχρέωσή τους προς το έθνος να εξάρουν τη ναυτική φύση και το επιχειρηματικό δαιμόνιο της φυλής. Οι μελέτες αυτές, κατά κανόνα ελληνοκεντρικές, αναλώνονταν στην παράθεση μιας σειράς λεπτομερειών γύρω από ναυμαχίες και άλλα κατορθώματα του ελληνικού ναυτικού από τους προϊστορικούς χρόνους ως τα ύστερα χρόνια της Τουρκοκρατίας. Τελικός σκοπός παρέμενε σταθερά η ανάδειξη της ναυ-

2. Frank Broeze, Στη θάλασσα και στην ξηρά: μια κριτική επισκόπηση της ιστοριογραφίας της σύγχρονης ναυτιλίας από τη δεκαετία του '70, στο Τζελίνα Χαρλαύτη (επιμ.), *Ιστορία και Ναυτιλία*, Αθήνα 2001, 557-558.

3. Γιώργος Β. Δερτιλής, Η ιστοριογραφία του Νεότερου Ελληνισμού σήμερα, *Σύγχρονα Θέματα* 35-37 (1988), 84-93.

τικής παράδοσης αιώνων που οδήγησε στην εθνική επανάσταση. Η επανάληψη τέτοιων μοτίβων συνετέλεσε στη διαμόρφωση ενός θεωρητικού μοντέλου που στηριζόταν σε αναπόδεικτες γενικεύσεις και υιοθετήθηκε εν μέρει ή και συνολικά ακόμη και από επιστήμονες ιστορικούς<sup>4</sup>.

Μια νέα αντίληψη για την ιστορία εμφανίστηκε κατά τη δεκαετία του 1970, όταν άρχισαν να επιστρέφουν στην Ελλάδα όσοι στη δεκαετία του 1960 φοιτούσαν σε διάφορα ευρωπαϊκά πανεπιστήμια. Ο αριθμός των ιστορικών πύκνωσε, η παραγωγή τους αυξήθηκε, δημιουργήθηκε αναγνωστικό κοινό και παράλληλα ιδρύθηκαν νέα ερευνητικά κέντρα. Με αργοπορία δεκαετιών εισήχθησαν στον ελληνικό χώρο οι μεθοδολογίες της σχολής των Annales και της αγγλοσαξονικής θετικιστικής σχολής, ανανεώθηκε και διευρύνθηκε η θεματολογία και διατυπώθηκαν καινούργια ερωτήματα που αποσκοπούσαν στην αναζήτηση των ρυθμών του καθημερινού βίου<sup>5</sup>.

Στις νέες ιστοριογραφικές αναζητήσεις το οικονομικό και το κοινωνικό στοιχείο έλαβαν κεντρικό ρόλο. Στο εξής η εμπορική και οικονομική ανάπτυξη του κεντρικού ελλαδικού χώρου θα εξετάζεται σε συνάρτηση με τις παροικίες του εξωτερικού. Επιπλέον, υιοθετήθηκε μια σύλληψη για τον Ελληνισμό διαμετρικά αντίθετη από την τότε κρατούσα που αγνοούσε τον παραδοσιακό γεωγραφικό κατακερματισμό των ελληνικών πληθυσμών<sup>6</sup>.

Η νέα ιστορία αρχικά επικέντρωσε το ενδιαφέρον της στην ύστερη φάση της Τουρκοκρατίας. Η διερεύνηση των μηχανισμών λειτουργίας της υπόδουλης ελληνικής κοινωνίας δεν θα μπορούσε να γίνει ανεξάρτητα από τη μελέτη των οικονομικών προϋποθέσεων της. Το εμπόριο, η οικονομία και οι θαλάσσιες μεταφορές έπαψαν να αντιμετωπίζονται μόνον ως τα οχήματα μεταφοράς νεωτερικών ιδεών και εντάχθηκαν στην ευρύτερη θεματολογία της νέας ιστοριογραφίας. Η πρώτη φάση της αναπτυξιακής πορείας της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας εντοπίστηκε στις

4. Αποσπάσματα από τη φρασεολογία ορισμένων μελετών του είδους βλ. σε Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ελληνική Ναυτιλιακή Ιστορία: όρια και πηγές*, *Τα Ιστορικά* 8/14-15 (1991), 220 και εξής.

5. Δερτιλής, ό.π. Βλ. επίσης σε Βασίλης Κρεμμυδάς, *Η Οικονομική Ιστορία στην Ελλάδα. Μια αποτίμηση και μερικές παρατηρήσεις*, *Σύγχρονα Θέματα* 35-37 (1988), 147-151.

6. Δερτιλής, ό.π.

πρώτες δεκαετίες 18ου αι., εξαιτίας της ευνοϊκής συγκυρίας της αυξανόμενης διεθνούς ζήτησης για τα αγροτικά προϊόντα της Ανατολής, της ύπαρξης πλεονάσματος εξαγωγίμων αγροτικών προϊόντων, συσσωρευμένου κεφαλαίου και ευοίωνων προοπτικών για κερδοφόρες επενδύσεις σε ναυτιλιακές επιχειρήσεις<sup>7</sup>.

Ενώ όμως το επίπεδο των γνώσεών μας για «τα χρόνια της ακμής» θα μπορούσε να θεωρηθεί σχετικά ικανοποιητικό, δεν θα ισχυριζόταν κανείς το ίδιο για τις προγενέστερες περιόδους. Στρέφοντας το βλέμμα προς τους προηγούμενους αιώνες της νεότερης ελληνικής ιστορίας, παρατηρούμε ότι ο 17ος αι. παραμένει ουσιαστικά ανεξερεύνητος, με την εξαίρεση του ζητήματος της πειρατείας.

Σε ό,τι αφορά στο προηγούμενο διάστημα γίνεται παραδεκτό ότι η χρονική αφετηρία της εμφάνισης του ελληνικού εμπορικού ναυτικού θα πρέπει να τοποθετηθεί στα πρώτα χρόνια μετά την άλωση της Κωνσταντινούπολης. Η παραπάνω θέση, αν και παραδειγματικά ασαφής, διατυπώνεται με επιμονή αλλά και απόλυτη θετικότητα σε μελέτες οι οποίες πραγματεύονται τις δραστηριότητες της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας από τα μέσα του 18ου αι. και εξής. Σ' αυτές τις μελέτες συμπεριλαμβάνονται και εκτιμήσεις για το επίπεδο της ναυτιλίας αυτής της περιόδου: εκπροσωπείται από πλοίαρχα 10-20 τόνων με τα οποία οι Έλληνες επιδίδονται σε ψάρεμα και τοπική ακτοπλοΐα, αισθανόμενοι τρόπομ μπροστά στο ενδεχόμενο να εγκαταλείψουν τη σιγουριά των ακτών και να ανοιχτούν στη θάλασσα<sup>8</sup>.

Παράλληλα με τη διατύπωση των παραπάνω απόψεων, συνηθίζεται να παραβλέπεται η αξιολόγηση όλων των υπαρχουσών μαρτυριών μιας όχι τόσο ασθενικής εμποροναυτιλιακής δραστηριότητας. Θα αναφέρουμε ενδεικτικά ορισμένες απ' αυτές, όπως: 1) η εισαγωγή στον ελληνικό χώρο ναυτικών χαρτών και πορτολάνων ήδη από τις αρχές του 16ου αι., γεγονός που θα δικαιολογείτο μόνο στην περίπτωση μιας μη περιθωριακής χρήσης τους<sup>9</sup>,

7. Λεονταρίτης, *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, 37. Για την ενημερωμένη σχετική βιβλιογραφία βλ. Χαρλαύτη, *Ιστορία του Ελληνόκτιτου στόλου*, 659-673.

8. Κωνσταντίνος Σβολόπουλος, Ο ελληνικός (εμπορικός) στόλος κατά τις παραμονές του αγώνος της Ανεξαρτησίας, *Ο Ερανιστής* 10 (1972-73), 190. Λεονταρίτης, *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, 37.

9. Γιώργος Τόλιας, *Οι ελληνικοί ναυτικοί χάρτες-πορτολάνοι, 15ος-17ος αι.*, Αθήνα 1999.

2) η πληθωρική παρουσία ελλήνων εμπόρων και караβοκύρηδων στις θάλασσες της Ανατολικής Μεσογείου στους 16ο και 17ο αι., όπως προκύπτει από την έρευνα σε αρχαιακές πηγές και στα κείμενα των περιηγητών<sup>10</sup>,

3) η θητεία ελλήνων στον βενετικό και τον οθωμανικό πολεμικό στόλο, όπου αποκτούσαν τις ναυτικές δεξιότητες που αργότερα εφαρμόζαν στον εμποροναυτιλιακό τομέα<sup>11</sup>,

4) η παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών από Έλληνες στα δυτικοευρωπαϊκά καταδρομικά και εμπορικά πλοία<sup>12</sup>,

5) η εξειδίκευση διαφόρων ομάδων σε επιμέρους τομείς της ναυσιπλοΐας και της ναυπηγικής και η ανάδειξη νησιωτικών και παράκτιων περιοχών σε αξιόλογα ναυτιλιακά κέντρα,

6) η μαρτυρούμενη λειτουργία, στα μέσα του 16ου αι., διακοσίων περίπου ελληνικών εμπορικών οίκων στην Αγκώνα<sup>13</sup>, κ.ά.

Η επεξεργασία και η κατάλληλη αξιοποίηση αυτών των ενδείξεων θα έπρεπε τουλάχιστον να μας κάνουν περισσότερο επιφυλακτικούς στις διατυπώσεις μας για το επίπεδο και τις δυνατότητες της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στον θεωρούμενο «αιώνα των απαρχών». Το πέρασμα από τις ενδείξεις σε θετικότερες γνώμες προϋποθέτει ωστόσο την επεξερ-

10. Αρκεί να διατρέξει κανείς ορισμένες μελέτες για να αντιληφθεί την έκταση του φαινομένου. Βλ. ενδεικτικά, Γεώργιος Σ. Πλουμίδης, *Οι βενετοκρατούμενες ελληνικές χώρες μεταξύ του δεύτερου και του τρίτου τουρκοβενετικού πολέμου, 1503-1537*, Ιωάννινα 1974, 110-121 [στο εξής= Πλουμίδης, *Οι βενετοκρατούμενες ελληνικές χώρες*]. Στέφανος Κακλαμάνης, *Τριβόλης-Δεφαράνας-Βενδράμος. Τρεις Έλληνες λαϊκοί στιχουργοί στη Βενετία του 16ου αιώνα*, διδακτορική διατριβή, Αθήνα 1989. Ο ίδιος, Μάρκος Δεφαράνας (1503-1575;), Ζακύνθιος στιχουργός του 16ου αιώνα, *Θησαυρίσματα* 21 (1991), 210-315. Γεράσιμος Δ. Παγκράτης, *Θαλάσσιο Εμπόριο στη βενετοκρατούμενη Κέρκυρα (1496-1538)*, διδακτορική διατριβή, Ιόνιο Πανεπιστήμιο, Κέρκυρα 2001 [στο εξής= Παγκράτης, *Θαλάσσιο Εμπόριο*].

11. Βασίλειος Βλ. Σφυρόερας, *Οι δραγομάνοι του στόλου. Ο θεσμός και οι φορείς*, Αθήνα 1965. Ο ίδιος, *Τα ελληνικά πληρώματα του τουρκικού στόλου*, Αθήνα 1968. Για τη συμμετοχή Ελλήνων στον βενετικό στόλο βλ. Alberto Tenenti, *Cristoforo Da Canal. La Marine Vénitienne avant Lépante*, Paris 1962.

12. Χαρλαύτη, *Ιστορία του Ελληνόκτητου στόλου*, 43-82.

13. Traian Stoianovich, Ο κατακτητής ορθόδοξος βαλκάνιος έμπορος, στο Σπύρος Αδραχάς (επιμ.), *Η Οικονομική Δομή των Βαλκανικών Χωρών*, Αθήνα 1979, 291. Η πληροφορία, όσο κι αν ο αριθμός των διακοσίων ελληνικών εμπορικών οίκων φαίνεται υπερβολικός, μαρτυρά μια δυναμική παρουσία σε ένα από τα πρώτα εξωβαλκανικά κέντρα του ελληνικού εμπορίου.

γασία και την ποιοτική αποτίμηση ποσοτικών δεδομένων. Για την εξαγωγή και την ερμηνευτική προσέγγισή τους απαιτείται μια έρευνα μεθοδική και πολυδύναμη, προσανατολισμένη στον αρχειακό πλούτο που φυλάσσεται τόσο στη χώρα μας (στα Ιόνια Νησιά) όσο και, κυρίως, στις ευρωπαϊκές πόλεις-λιμάνια που ενδιέφεραν το ελληνικό εμπόριο.

Οι στατιστικού τύπου ειδήσεις που έχουμε στη διάθεσή μας συνηγορούν για τη σπουδαιότητα του εγχειρήματος. Η μελέτη των ιταλικών αρχείων (κυρίως των βενετικών) μάς έχει δώσει αρκετούς σημαντικούς καταλόγους ελλήνων εμπόρων και πλοιοκτητών του 16ου αι. Ο πρώτος απ' αυτούς καλύπτει το χρονικό διάστημα 1500-1544 και καταγράφει 200 πλοία μικρής και μεσαίας χωρητικότητας με έλληνες πλοιάρχους που ταξίδευαν από τη Βενετία ως τη Συρία, την Κύπρο, την Κρήτη, την Αλεξάνδρεια, το Αιγαίο, τα νησιά του Ιονίου και την Πελοπόννησο, την Κωνσταντινούπολη και τη Φλάνδρα. Στον δεύτερο κατάλογο που εκδόθηκε το 1974, μεταξύ 1536 και 1576 συγκεντρώθηκαν τα ονόματα περισσότερων από 400 ελληνικών ναυτικών και πλοιοκτητών και τριάντα περίπου πλοίων που πραγματοποίησαν περί τις 800 αφίξεις στη Βενετία, ολοκληρώνοντας τα ταξίδια τους από βενετοκρατούμενες και τουρκοκρατούμενες ελληνικές περιοχές<sup>14</sup>.

Γίνεται φανερό ότι οι εύγλωττες πηγές δεν λείπουν, απλώς χρειάζονται συστηματοποίηση και κατάλληλη επεξεργασία. Ο τελικός σκοπός είναι η δημιουργία μιας βάσης δεδομένων με όσο το δυνατόν περισσότερο συγκρίσιμα μεγέθη, η οποία θα εμπλουτίζεται σταδιακά από τον άγνωστο θησαυρό των αρχειακών τεκμηρίων. Άλλωστε, όπως έχει ειπωθεί κι από τον Ν. Σβορώνο, ο ιστορικός του νεότερου ελληνισμού οφείλει να είναι παράλληλα και αρχειοδίφης, αφού το σύνολο των πηγών του όχι μόνο δεν έχει καταλογογραφηθεί αλλά και εξακολουθεί να λανθάνει<sup>15</sup>.

## II. Τα πεπραγμένα

Προϋπόθεση για την κατανόηση των κενών που παρουσιάζει η ιστοριογραφία για το ελληνικό εμπορικό ναυτικό αποτελεί η γνώση των σπ-

14. Βλ. Πλουμίδης, *Οι βενετοκρατούμενες ελληνικές χώρες*, 113-114, 117-121. Κρίστα Παναγιωτοπούλου, *Έλληνες πλοιοκτήτες και ναυτικοί από τα παλαιότερα οικονομικά βιβλία της Ελληνικής Αδελφότητας Βενετίας, Θησαυρίσματα* 11 (1974), 308-328.

15. Νίκος Σβορώνος, *Η επιστήμη της ιστορίας και το επάγγελμα του ιστορικού, Ανάλεκτα νεοελληνικής ιστορίας και ιστοριογραφίας*, Αθήνα 1982, 21-32.

μαντικότερων σταθμών της και η αξιολόγησή τους με τρόπο που θα αναφέρεται κυρίως σε τάσεις και θεματικά πεδία<sup>16</sup>.

Μέσα από μια απλή περιήγηση στους τίτλους της σχετικής βιβλιογραφίας προκύπτει αβίαστα μια πρώτη θεματική ενότητα που θα μπορούσε να φέρει τον τίτλο: «οι δραστηριότητες των ελλήνων εμπόρων και πλοιοκτητών στη Βενετία και στην Κωνσταντινούπολη».

Απ' όσα γνωρίζουμε μέχρι σήμερα έχει γίνει σαφές ότι τα βενετικά αρχεία συνιστούν το προσφορότερο παρατηρητήριο για την παρακολούθηση των εμποροναυτιλιακών δραστηριοτήτων των Ελλήνων τόσο στις δύο πρωτεύουσες όσο και σε μεγάλο μέρος του κατακτημένου ελλαδικού χώρου. Ο κυρίαρχος ρόλος της Βενετίας στο διαμετακομιστικό εμπόριο της οθωμανικής Ανατολής δεν έπαψε να ελκύει τους Έλληνες, οθωμανούς και βενετούς υπηκόους, ακόμη και όταν αυτός ο ρόλος αμφισβητείτο.

Η Βενετία αμέσως μετά την άλωση (1454) εξασφάλισε το δικαίωμα να εμπορεύεται στην Οθωμανική Αυτοκρατορία, ιδιοποιούμενη για λογαριασμό των εμπόρων της τις αποθήκες και τις εκκλησίες που είχαν μέχρι τότε οι Αγκωνιτάνοι στο Γαλατά και κατοχυρώνοντας την επίσημη εκπροσώπησή τους μέσω του θεσμού του βαΐλου<sup>17</sup>. Παράλληλα, διευκόλυνε την εισροή ελληνικών προσφυγικών πληθυσμών προς την πόλη της, επιδιώκοντας να υποκαταστήσει στη συνείδηση των βαλκάνιων ορθόδοξων την κατακτημένη πρωτεύουσα<sup>18</sup>. Την ίδια τακτική ακολούθησαν και οι Οθωμανοί για την Κωνσταντινούπολη, την οποία ο Σουλεϊμάν ο Μεγαλοπρεπής φιλοδοξούσε να καταστήσει κέντρο του διεθνούς εμπορίου, προσανατολίζοντας προς αυτή την κατεύθυνση πολλούς τομείς της οικονομίας και δημιουργώντας τις βάσεις για το σχηματισμό μιας τάξης οθωμανών εμπόρων<sup>19</sup>. Σύντομα οι Έλληνες της πόλης των δόγηδων

16. Ο σχολιασμός του συνόλου της ιστοριογραφίας για την ελληνική εμπορική ναυτιλία δεν εντάσσεται στους στόχους αυτής της μελέτης.

17. Φανή Μαυροειδή, *Ο Ελληνισμός στο Γαλατά (1453-1600). Κοινωνικές και οικονομικές πραγματικότητες*, Ιωάννινα 1992, 104-105 [στο εξής= Μαυροειδή, *Ο Ελληνισμός στο Γαλατά*].

18. Για τη σχετική βιβλιογραφία βλ. Αντώνιος Πάρδος, *Οι άξονες της ιδεολογίας του Νέου Ελληνισμού στην άλλη Κωνσταντινούπολη*, στο Νικόλαος Παναγιωτάκης (επιμ.), *Άνθη Χαρίτων*, Βενετία 1998, 532-533 και σημ. 29.

19. Traian Stoianovich, *Ο κατακτητής ορθόδοξος βαλκάνιος έμπορος*, στο Σπύρος Αδραχάς (επιμ.), *Η Οικονομική Δομή των Βαλκανικών Χωρών*, Αθήνα 1979, 291. Μαρία Ευθυμίου, *Η λειτουργία και η βιωσιμότητα των οθωμανικών θεσμών στην ακμή και στην*

εντάχθηκαν στο νέο τους χώρο -όχι χωρίς προβλήματα, θρησκευτικού κυρίως χαρακτήρα- και προσέδωσαν στην οργανωμένη παροικία τους το χαρακτηριστικό γνώρισμα της εμποροναυτιλιακής συνάθροισης. Είναι δύσκολο να διαχωρίσει κανείς τις τύχες της Ελληνικής Αδελφότητας Βενετίας από κείνες των εμπορών, μελών της ή όχι, αφού από τη φάση της εγκατάστασης στην πόλη ο αριθμός και οι επιδόσεις των ελλήνων εμπορευομένων σηματοδότησαν την πορεία της ίδιας της κοινότητας<sup>20</sup>. Από κει εκκινούσαν κι εκεί κατέληγαν οι δραστηριότητες όσων συναλλάσσονταν στα λιμάνια της Ανατολής.

Ο εμπορικός και ναυτιλιακός χαρακτήρας της ελληνικής παροικίας της Βενετίας άρχισε να προβάλλεται από την πρώτη ιστορική μελέτη για την Ελληνική Αδελφότητα της πόλης. Και ο Ελληνισμός της Κωνσταντινούπολης διατηρούσε όμως ισχυρό εμποροναυτιλιακό χαρακτήρα. Οι προσωπογραφίες εμπορευομένων στη Βενετία και την Κωνσταντινούπολη που συνέθεσε η Μαυροειδή για την περίοδο 1533-1591, είναι ενδεικτικές<sup>21</sup>. Για το δεύτερο μισό του 17ου αι. οι τούρκοι περιηγητές Εβλιά και Ερεμιά Τσελεμπή έγραφαν ότι οι πλοιοκτήτες του Νιχωρίου (Yeni-Köy) ήταν στην πλειοψηφία τους Έλληνες ευκατάστατοι κι ότι σπάνια συναντούσε κανείς τούρκους καπετάνιους στην Κωνσταντινούπολη<sup>22</sup>.

Στη Μαυροειδή οφείλουμε και τη μοναδική μονογραφία για τις εμπορικές δραστηριότητες των Ελλήνων στο Γαλατά, όπου βρισκόταν το κέντρο του διεθνούς εμπορίου της Κωνσταντινούπολης<sup>23</sup>. Η εν λόγω μελέτη παρακολουθεί κυρίως τους Έλληνες βενετούς υπηκόους, ουσιαστικά όμως επεκτείνεται σε ολόκληρο τον Ελληνισμό της Κωνσταντινούπολης, αφού τόσο η Εκκλησία όσο και ο βενετός βάιλος στάθηκαν οι θεσμοί που διευκόλυναν τους Έλληνες, υπηκόους είτε της Βενετίας είτε της Υψηλής Πύλης. Ακριβώς από το αρχείο του βενετού βαΐλου στην Κωνσταντινούπολη αντλείται το μεγαλύτερο μέρος των πηγών αυτής της με-

παρακμή της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Η περίπτωση της Δωδεκανήσου, *Αφιέρωμα στον πανεπιστημιακό δάσκαλο Βασ. Βλ. Σφυρόερα από τους μαθητές του*, Αθήνα 1992, 121-123.

20. Φανή Μαυροειδή, *Συμβολή στην Ιστορία της Ελληνικής Αδελφότητας Βενετίας στον 16ο αιώνα. Έκδοση του δεύτερου μπτρώου εγγραφών, 1533-1562*, Αθήνα 1976, 120.

21. Ο.π., 117-142. Η ίδια, Πρόσωπα και δραστηριότητες στο δεύτερο μισό του 16ου αιώνα, *Δωδώνη* 27/1 (1998), 57-161.

22. Βλ. Λεονταρίτης, *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, 26-27.

23. Μαυροειδή, *Ο Ελληνισμός στο Γαλατά*.

λέτης<sup>24</sup>. Στις κατακτήσεις αυτού του έργου ανήκουν αφενός η ανασύσταση σημαντικού τμήματος της οικονομικής ζωής των Ελλήνων, οθωμανών και βενετών υπηκόων, των μεθόδων και των μηχανισμών που μεταχειρίζονταν, των ναυτιλιακών τους δραστηριοτήτων, των επενδυτικών προτιμήσεων και της σύνθεσης των περιουσιακών τους στοιχείων, και αφετέρου η αντίληψη της έκτασης των ιστοριογραφικών μας ελλείψεων για τον έναν από τους δύο πόλους που καθόρισαν την ιστορική ζωή του Ελληνισμού μετά την άλωση.

Στον κύκλο των ελλήνων εμπορευομένων της Κωνσταντινούπολης δεν έλειπαν οι κεφαλαιούχοι. Δύο παραδείγματα από την κορυφή της πυραμίδας είναι ενδεικτικά: I) το 1477 μια ομάδα πέντε Ελλήνων πλειοδότησε στην εκμίσθωση των λιμενικών δασμών της Κωνσταντινούπολης, του Γαλατά, της Καλλίπολης και άλλων λιμανιών του Αιγαίου, προσφέροντας το τεράστιο ποσό των 450.000 δουκάτων, τη στιγμή που τα συνολικά ετήσια έσοδα της Βενετίας από τις κτήσεις της στην Αδριατική και την Ανατολή το 1469 δεν ξεπερνούσαν τα 180.000 δουκάτα. II) Στα 1576 ο Μιχαήλ Καντακουζηνός, ο επονομαζόμενος και «γιος του διαβόλου», ήταν ο πλουσιότερος έμπορος και εκμισθωτής φόρων της Κωνσταντινούπολης και συνήθιζε να ναυπηγεί κάθε χρόνο δεκαπέντε ή/και περισσότερες γαλέρες για τον οθωμανικό στόλο<sup>25</sup>.

Μεγάλο μέρος αυτών των κεφαλαίων διοχετεύτηκε στο θαλάσσιο εμπόριο. Οι μαρτυρίες για την εμπορική και ναυτιλιακή παρουσία των Ελλήνων είναι αρκετές αλλά αποσπασματικές και επισημαίνονται στα χρόνια αμέσως μετά την άλωση. Αυτές οι δραστηριότητες δεν περιορίζονται στη συμμετοχή των Ελλήνων στην οικονομική ζωή της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας αλλά και στο εξωτερικό εμπόριο σε σχέση με τις δυτικοευρωπαϊκές δυνάμεις που δραστηριοποιούνταν στην Ανατολή.

Τχνη ελληνικής εμπορικής παρουσίας επισημαίνονται σε αρκετά λιμάνια-κόμβους της Μαύρης Θάλασσας, της Αδριατικής και της Ιταλίας (Βενετία, Αγκώνα, Μπάρι, Λιβόρνο), της Αιγύπτου (Αλεξάνδρεια), της Γαλλίας (Μασσαλία), της Φλάνδρας (Αμβέρσα, Άμστερνταμ), του Λονδίνου κ.α. Τους βρίσκουμε ακόμη και στην Πολωνία και τη Μόσχα. Όσα

24. Για το θεσμό βλ. Χρύσα Μαλιέζου, *Ο θεσμός του εν Κωνσταντινουπόλει Βενετού Βαΐλου*, Αθήνα 1970.

25. Stoianovich, ό.π., 291-294. Λεονταρίτης, *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, 6-10, 25-29. Χαρχαύτη, *Ιστορία του Ελληνόκτητου στόλου*, 50 και εξής.

όμως γνωρίζουμε για αυτές τις δραστηριότητες είναι ακόμη ανεπαρκή, με ελάχιστες εξαιρέσεις.

Οι Έλληνες αποτελούσαν μέρος μιας ανερχόμενης τάξης οθωμανών εμπόρων που περιλάμβανε και άλλες εθνότητες της αυτοκρατορίας, όπως τους Σλάβους, τους Αρμενίους, τους Ραγουζαίους και τους Εβραίους, εθνότητες στις οποίες είχαν παραχωρηθεί ελευθερίες άσκησης των θρησκευτικών τους καθηκόντων και κίνητρα για την ενίσχυση των εμπορικών τους δραστηριοτήτων<sup>26</sup>.

Το επίπεδο μιας ιστοριογραφίας κατά κανόνα «μετριέται» από τις γενικές συνθέσεις. Παρά τα εντυπωσιακά ρητορικά σχήματα και τις πομπώδεις εκφράσεις για τη «ναυτική φύση» του ελληνικού λαού, μόλις τα τελευταία χρόνια αποκτίσαμε αξιόλογες συνθετικές μελέτες, οι οποίες ωστόσο καλύπτουν την περίοδο από το δεύτερο μισό του 18ου αι. ως τις μέρες μας<sup>27</sup>.

Είναι ακόμη αισθητή η έλλειψη μιας ικανοποιητικής σύνθεσης για την προγενέστερη περίοδο (15ος-17ος αι.). Οι εξαιρέσεις αποτελούνται από ολιγοσέλιδες μελέτες για μεγάλες χρονικές περιόδους. Ξεχωρίζει το συνοπτικό κείμενο του Γ. Λεονταρίτη που χάραξε τις κύριες γραμμές της προβληματικής στην ιστορική ανάλυση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Σ' αυτή τη μελέτη στηρίζονται για το γενικότερο πλαίσιο οι ερευνητές επιμέρους ζητημάτων της ναυτιλιακής ιστορίας αυτής της περιόδου. Παρά την αναμφισβήτητη αξία του, το έργο του Λεονταρίτη μετρά ήδη τριάντα χρόνια ζωής και χρήζει ανανέωσης και ενημέρωσης πάνω στην τρέχουσα βιβλιογραφία.

Τους άξονες της μελέτης του Λεονταρίτη υιοθέτησε αρχικά και εμπλούτισε στη συνέχεια η Τ. Χαρλαύτη στο πρώτο κεφάλαιο της ελληνικής έκδοσης της *Ιστορίας του Ελληνόκτητου Εμπορικού Στόλου*. Η προσφορά του κειμένου της Χαρλαύτη συνίσταται στην ενσωμάτωση των πορισμάτων των νεότερων ερευνών. Ακριβώς γι' αυτό το λόγο διατύπωσε με μεγάλη προσοχή τις εκτιμήσεις της, ενώ παράλληλα έθεσε τις βάσεις ή μάλλον έδωσε το ερέθισμα για τις έρευνες που θα θεμελιώσουν μελλοντι-

26. Ο.π. Επίσης, Frederic C. Lane, *Storia di Venezia*, μτφρ., Torino, 1991<sup>2</sup>, 344-345.

27. Βασίλης Κρεμμυδάς, *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, 1776-1835*, 1-2, Αθήνα 1985-1986. Χαρλαύτη, *Ιστορία του Ελληνόκτητου στόλου*. Στις δύο παραπάνω μελέτες υπάρχει και η σχετική βιβλιογραφία.

κές συνθετικές απόπειρες, υποδεικνύοντας νέα πεδία αλλά και αρχαικούς τόπους ασυνήθεις για τη νεοελληνική ιστοριογραφία.

Πέρα από τις συνθετικές απόπειρες «εθνικού» χαρακτήρα, κατά καιρούς έχουν γίνει ορισμένες προσπάθειες για την ανάδειξη των εμπορικών στόλων μεμονωμένων περιοχών. Οι περισσότερες απ' αυτές επικεντρώνονται σε ένα νησί ή μια παράκτια πόλη με ναυτική παράδοση και παραθέτουν λεπτομερείς πληροφορίες για τις επιδόσεις των κατοίκων στη θάλασσα από τους αρχαίους χρόνους ως τις μέρες μας. Η τεκμηριωτική ανεπάρκεια εξασθενίζει τα οφέλη οποιασδήποτε πραγματολογικής αξίας. Το αρχαικό υλικό, όπως και η βιβλιογραφία, επιστρατεύονται επιλεκτικά για να στηρίξουν αδιαπραγμάτευτες θέσεις.

Η περιορισμένη, στο χώρο ή/και στον χρόνο, οπτική διαφόρων μελετημάτων προσφέρεται για ευρύτερες ιστορικές συνθέσεις τόσο όταν αυτές στηρίζονται σε εκτεταμένη αρχαική έρευνα και προσφέρουν πολύτιμο πραγματολογικό υλικό, όσο και όταν ανασυνθέτουν με οξυδέρκεια κατακτημένες γνώσεις, διανοίγοντας νέες προοπτικές στην ιστορική ανάλυση για την ελληνική εμπορική ναυτιλία<sup>28</sup>. Η σε βάθος εξέταση των εμποροναυτιλιακών δραστηριοτήτων είναι αναπόφευκτο να περιορίζει το χρονικό πλάτος του μεγαλύτερου μέρους αυτών των εργασιών. Στο βαθμό όμως που ορισμένα φαινόμενα είναι αντιπροσωπευτικά, θα μπορούσε να ισχυριστεί κανείς ότι μελέτες του είδους μάς βοηθούν να κατανοήσουμε σημαντικά ιστορικά ζητήματα για χρονικές περιόδους εκτενέστερες των διαπραγματευομένων.

Η περαιτέρω αποτίμηση της ιστοριογραφικής παραγωγής επιβάλλει για λόγους πρακτικούς την κατηγοριοποίησή της σε θεματικές ενότητες. Ο διαχωρισμός είναι κατά κάποιον τρόπο τεχνητός, καθώς πολλές κατηγορίες αλληλοκαλύπτονται. Η κατάταξη υπαγορεύτηκε τόσο από το είδος των ενοτήτων όσο κι από τον όγκο της σχετικής βιβλιογραφίας: εμπορική-ναυτιλιακή πολιτική, φορτία, θεσμικό πλαίσιο (δημόσιες υπηρεσίες,

28. Χαρακτηριστικότερο παράδειγμα αυτής της κατηγορίας μελετών αποτελεί το συνοπτικό κείμενο με το οποίο ο Στυλιανός Αλεξίου, *Κοινωνία και Οικονομία στην Κρήτη κατά τον 16ο και 17ο αιώνα*, *Ιστορία του Ελληνικού Έθνους*, τ. 10, Αθήνα 1974, 207-210, εκφράζει τη διαφωνία του με την σύγχρονή του βιβλιογραφία και την πεποίθησή του για την άνηθση της κρητικής εμπορικής ναυτιλίας ο' αυτούς τους δύο αιώνες, υποδεικνύοντας την ανάγκη περαιτέρω διερεύνησης του ζητήματος.

προξενική εκπροσώπηση), εμπορικές πρακτικές (ναυλώσεις, συντροφίες<sup>29</sup>, αγοραπωλησίες, ασφαλίσσεις, συναλλαγματικές, εμπόριο χρήματος), φορείς του θαλάσσιου εμπορίου (πλοιοκτήτες, ναυτικοί, χρηματοδότες ναυτιλιακών επιχειρήσεων, προσωπογραφίες, κοινωνική εξέλιξη των ανθρώπων της θάλασσας), εμπορική κίνηση λιμανιών, πειρατεία, όροι άσκησης θαλάσσιου εμπορίου (φορολογία, ναυπηγήσεις, τύποι πλοίων, χαρτογραφία-ναυσιπλοΐα), εμπορική και ναυτική ορολογία.

α. Η κατανόηση της υποτελούς θέσης των Ελλήνων και των συνεπαγόμενων περιορισμών ή ελευθεριών τους αποτελεί προϋπόθεση για την ποιοτική κατάταξη των εμπορικών και ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Για την εμπορική πολιτική των κυριάρχων του ελλαδικού χώρου έχουν γραφεί αξιόλογες μελέτες από τις οποίες εκκινεί η εξέταση επιμέρους ζητημάτων της ναυτιλιακής οικονομικής ιστορίας. Για την οθωμανική πλευρά το γενικότερο πλαίσιο το έχουν δώσει οι μελέτες του Inalcik, του Stoianovich<sup>30</sup> κ.ά.

Εξίσου σημαντικά είναι όσα έχουν γραφεί για την οικονομική ιστορία της Βενετίας, όπως οι μελέτες του Luzzatto<sup>31</sup>, του Lane<sup>32</sup> κ.ά. Τα έργα των Thiriet και Borsari για τις βενετικές κτήσεις στη μεσαιωνική Ρωμανία διευκολύνουν την κατανόηση των ορίων που είχαν τεθεί στις οικονομικές δραστηριότητες των Ελλήνων, βενετών υπηκόων<sup>33</sup>. Δυστυχώς δεν διαθέτουμε ανάλογες μελέτες για τα επόμενα χρόνια. Στη νεότερη ιστοριογραφία η έρευνα για τις οικονομικές συνθήκες στο βενετικό Κράτος της Θάλασσας (Stato da Mar) βρίσκεται στα πρώτα της βήματα<sup>34</sup>.

29. Συμμετοχικές επιχειρήσεις θαλάσσιου εμπορίου.

30. Halil Inalcik – Donald Quataert (επιμ.), *An Economic and Social History of the Ottoman Empire, 1300-1914*, Cambridge University Press 1994.

31. Gino Luzzato, *Studi di Storia Economica*, Padova 1954. Ο ίδιος, *Storia Economica di Venezia dall'XI al XVI secolo*, Venezia, 1961.

32. Frederic C. Lane, *Venice and History*, Baltimore, 1966. Ο ίδιος, *Studies in Venetian Social and Economic History*, επιμ. Benjamin G. Kohl & Reinhold C. Mueller, Variorum Reprints, London 1987. Ο ίδιος, *Storia di Venezia*, ό.π.

33. Silvano Borsari, *Il dominio veneziano a Creta nel XIII secolo*, Napoli 1963. Ο ίδιος, *Studi sulle colonie veneziane in Romania nel XIII secolo*, Napoli 1966. Freddy Thiriet, *La Romanie Vénitienne au Moyen age*, Paris 1975.

34. Ειδικές μελέτες για την εμπορική πολιτική της Βενετίας στις κτήσεις της στην Ανατολή και στην Αδριατική έχουν γραφεί από τον Massimo Costantini, *Sottovento. L'Abruzzo e i traffici veneziani, Abruzzo. Economia e Territorio in una prospettiva storica*,

β. Τα φορτία που διακινούσαν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις των Ελλήνων περιλάμβαναν κυρίως αγροτικά προϊόντα που εξάγονταν προς τις χώρες που ασκούσαν το ρόλο του κέντρου (διοικητικού ή οικονομικού) της Ρωμανίας. Η βιβλιογραφία φυσιολογικά ασχολείται με τα κυριότερα είδη διατροφής (δημητριακά, αλάτι, κρασί). Δεν λείπουν ορισμένες εξαιρετικές μελέτες για το μεσογειακό εμπόριο του σιταριού και του αλατιού, οι οποίες αντιμετωπίζουν τη διακίνηση και τις παραμέτρους της με τρόπο συνολικό<sup>35</sup>. Παράλληλα, υποδεικνύουν τα περιθώρια και τις ευκαιρίες δράσης των ιδιωτών μεταφορέων, ανάμεσά τους και των κατακτημένων

Regione Abruzzo 1998, 9-76. Η εμπορική πολιτική της Βενετίας έναντι των κτήσεών της στην Ανατολική Μεσόγειο, στο Αλίκη Νικηφόρου (επιμ.), *Κέρκυρα, μια μεσογειακή σύνθεση: νησιωτισμός, διασυνδέσεις, ανθρώπινα περιβάλλοντα, 16ος-19ος αι.*, Κέρκυρα 1998, 71-79. I galeoni di Candia nella congiuntura marittima veneziana cinque-seicentesca, στο Gherardo Ortalli (επιμ.), *Venezia e Creta (Πρακτικά Συνεδρίου, Ηράκλειο-Χανιά 1997)*, Venezia 1998, 207-231. Για την αναλυτική βιβλιογραφία της ιστορίας του βενετικού κράτους και των κτήσεών του στην Ανατολή βλ. Gaetano Cozzi – Michael Knapton, *Storia della Repubblica di Venezia nell'età moderna. Dalla guerra di Chioggia al 1517*, Torino 1986, 253-271 και 349-353. Gaetano Cozzi–Michael Knapton–Giovanni Scarabello, *La Repubblica di Venezia nell'età moderna. Dal 1517 alla fine della repubblica*, Torino 1992, 184-200, 525-549 και 677-681. Επίσης, Lane, *Storia di Venezia*, 531-554.

35. Maurice Aymard, *Venise, Raguse et le commerce du blé pendant la seconde moitié du XVIe siècle*, Paris 1966. Για το βενετικό εμπόριο σιτηρών βλ. επίσης, Aldo Stella, *La crisi economica veneziana dalla seconda metà del secolo XVI*, *Archivio Veneto* LVIII-LIX (1956), 17-69. Angelo Ventura, *Considerazioni sull'agricoltura veneta e sulla accumulazione originaria del capitale nei secoli XVI e XVII*, *Studi Storici* 9 (1968), 674 - 722. Για το εμπόριο αλατιού βλ. Jean-Claude Hocquet, *Le sel et la fortune de Venise*, 1-2, Université de Lille 1982<sup>2</sup>. Για την παραγωγή και τη διακίνηση του αλατιού στο βενετικό Stato da Mar βλ. επίσης: Αγγελική Πανοπούλου, *Αλυκές και παραγωγή αλατιού στην Πελοπόννησο με βάση το Αρχείο Grimani (1698-1700)*, *Πρακτικά Γ' Διεθνούς Συνεδρίου Πελοποννησιακών Σπουδών*, τ. 3, Αθήνα 1987-1988, 305-329. Μαριάννα Κολυβά-Καραλέκα, *Οι αλυκές στη Ζάκυνθο: παραγωγή και εκμετάλλευση (16ος αι.)*, *Τα Ιστορικά* 6/10 (1989), 47-74. Γεράσιμος Δ. Παγκράτης, *Οι αλυκές της Κέρκυρας κατά την περίοδο της βενετικής κυριαρχίας, Ανακοίνωση στο Συνέδριο: "Αξιοποίηση και ανάπτυξη των ανενεργών αλυκών Επτανήσου (Κέρκυρας, Λευκάδας και Ζακύνθου)"*, *Λευκάδα*, 1-3 Οκτωβρίου 1999, Αθήνα 2003, 45-50. Βλ. επίσης τις μελέτες των τόμων: α) *Το ελληνικό αλάτι. Η τριήμερη εργασία, Μυτιλήνη, 6-8 Νοεμβρίου 1998*, Υπουργείο Αιγαίου, ΠΤΙ ΕΤΒΑ, Αθήνα 2001. β) *Το αλάτι και οι αλυκές ως φυσικοί πόροι κι εναλλακτικοί πόλοι τοπικής ανάπτυξης*, επιμ. Θεοδώρα Πετανίδου–Hjalmar Dahm–Λένα Βαγιάννη, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Μυτιλήνη 2002.

Ελλήνων. Για το εμπόριο κρασιού λείπουν ανάλογες μεγάλες μελέτες. Στην ιστορία του ελληνικού κρασιού κατά τη διάρκεια της Τουρκοκρατίας αναφέρονται τα πρακτικά δύο συνεδρίων που οργάνωσε η ΕΤΒΑ<sup>36</sup>. Αρκετές μελέτες και μία μονογραφία έχουν ως θέμα τους το εμπόριο του γλυκού κρητικού κρασιού και τον ανταγωνισμό των Βενετών με τους Άγγλους για τη διακίνησή του (15ος-16ος αι.)<sup>37</sup>, ανταγωνισμό που προανήγγειλε τη δεύτερη επέμβαση των Άγγλων εμπορών και πλοιοκτητών στα βενετοκρατούμενα Επτάνησα (Ζάκυνθο και Κεφαλονιά) με στόχο το εμπόριο της σταφίδας. Σχετικά ικανοποιητικά θεωρούνται όσα γνωρίζουμε για τις συνθήκες ανάπτυξης της ελαιοκαλλιέργειας στα Ιόνια Νησιά και την εμπορική διακίνηση αυτού του προϊόντος στο βενετικό κράτος, χάρη στις μελέτες του S. Ciriaco<sup>38</sup>.

γ. Η παραγωγή αρχείων από τους διάφορους θεσμούς που υπηρέτουσαν το εμπόριο και τη ναυτιλία μάς είναι γνωστή κυρίως μέσα από το πρίσμα των δυτικών κυριάρχων στο χώρο της Ανατολής. Κι εδώ η βιβλιογραφία για τις βενετοκρατούμενες ελληνικές περιοχές είναι φυσιολογικά περισσότερο αναπτυγμένη. Πέρα από όσα έχουν γραφεί για τη βενετική οικονομία και τη λειτουργία των διαφόρων δημόσιων υπηρεσιών<sup>39</sup>, υπάρχουν και μονογραφίες για θεσμούς που ενδιέφεραν τους έλ-

36. *Ιστορία του ελληνικού κρασιού, Τριήμερο Εργασίας (Σαντορίνη, 7-9 Σεπτεμβρίου 1990)*, ΠΤΙ ΕΤΒΑ, Αθήνα 1992. Επίσης, *Αμπελοοινική ιστορία στο χώρο της Μακεδονίας και της Θράκης, Ε' Τριήμερο Εργασίας (Νάουσα, 17-19 Σεπτεμβρίου 1993)*, ΠΤΙ ΕΤΒΑ, Αθήνα 1998.

37. Ugo Tucci, *Il commercio del vino nell'economia cretese*, στο Gherardo Ortalli (επιμ.), *Venezia e Creta (Πρακτικά Συνεδρίου, Ηράκλειο-Χανιά, 1997)*, Venezia 1998, 183-205. Για τη βιβλιογραφία που αφορά τις «μαλβαζίες» βλ. Πλουμίδης, *Οι βενετοκρατούμενες ελληνικές χώρες*, 102 σημ. 4.

38. Salvatore Ciriaco, *Olio ed Ebrei nella Repubblica veneta del Settecento*, Venezia 1975. Ο ίδιος, *Economia e commerci veneziani in età moderna. Il caso dell'olio di Corfù*, *Archivio Veneto* 151 (1998), 33-53.

39. Για τις κρατικές υπηρεσίες του εμπορίου στη Βενετία βλ. μεταξύ των άλλων: R. Cessi – A. Alberti, *Rialto, il Ponte, il Mercato*, Bologna 1934. Achile Bosio, *La legislazione marittima veneziana e la Scuola di S. Nicolò dei Marinieri*, *Ateneo Veneto* 131 (1944-1945), 43-47. Για τους βενετικούς θεσμούς βλ. Giuseppe Maranini, *La costituzione di Venezia*, 1-2, Venezia-Firenze 1927-1931, (ανατύπωση, Firenze 1974). Αναλυτική βιβλιογραφία βλ. σε *Repertorio di storiografia veneziana*, επιμ. Giorgio Zordan, Padova 1998, 144-159. Βλ. επίσης τα ευρετήρια των αρχείων της Βενετίας, όπου και η σημαντικότερη βιβλιογραφία για κάθε κρατική υπηρεσία, Alvise da Mosto, *L'Archivio di Stato di*

λπνες εμπορευομένους, όπως: 1) ο θεσμός των «Πέντε Σοφών επί του Εμπορίου» που ανέλαβε από τις αρχές του 16ου αι. να ρυθμίζει την εμποροναυτιλιακή ζωή στο Βενετικό κράτος, 2) το Συμβούλιο των Δώδεκα, που σε περίπτωση ναυαγίου βενετικού πλοίου συντόνιζε την περισυλλογή και ανάκτηση των εμπορευμάτων και τον απολογισμό των εξόδων<sup>40</sup>, 3) οι δικαστές των ξένων (Giudici dei Forestieri) που επέλυαν τις αντιδικίες ανάμεσα σε ξένους, ή μεταξύ ξένων και Βενετών, και αποφάσιζαν πάνω στις διαφορές για ναύλα ή μισθούς που δεν πληρώνονταν σε ναύτες, για τις ενοικιάσεις ή αγορές κατοικιών από ξένους κλπ.<sup>41</sup> Για το χώρο της Ανατολής η βιβλιογραφία αναφέρεται στο θεσμό του βενετού βαΐλου στην Κωνσταντινούπολη, στους δραγουμάνους του οθωμανικού στόλου, στους προξένους των ελλήνων εμπόρων, στη λειτουργία των λοιμοκαθακτηρίων κ.ά.<sup>42</sup>

Venezia, 1-2, Roma 1937. Maria-Francesca Tiepolo και άλλοι, Archivio di Stato di Venezia, *Guida Generale degli Archivi di Stato Italiani*, τ. 4, Roma 1994, 869-1148. Επίσης βλ. Marco Ferro, *Dizionario di diritto comune e veneto*, τ. 1-2, Venezia 1847<sup>2</sup>.

40. Ugo Tucci, Le conseil des douze sur les navires vénitiens, στο M. Mollat (επιμ.), *Le navire et l'économie maritime du Moyen-Age au XVIIIe siècle principalement en Méditerranée*, Travaux du 2ème colloque internationale d' Histoire Maritime tenu 1957, Paris 1958, 119-125.

41. Maria Borgherini-Scarabellin, Il Magistrato dei Cinque Savi alla Mercanzia dalla istituzione alla caduta della Repubblica, *Miscellanea di Storia Veneto-Tridentina*, II, Venezia 1926, όπου γίνεται αναφορά και σε άλλους θεσμούς του εμπορίου και της ναυτιλίας στην πόλη της Βενετίας. Από τη λειτουργία του βενετικού Συμβουλίου των Δώδεκα στην Κωνσταντινούπολη η Μαυροειδή, *Ο Ελληνισμός στο Γαλατά*, 141-154, αντλεί πολύτιμα στοιχεία για την ελληνική εμπορική ναυτιλία. Για άλλους «ναυτιλιακούς» θεσμούς βλ. ενδεικτικά, Roberto Cessi, La "Curia Forinsecorum" e la sua prima costituzione, *Nuovo Archivio Veneto* XXVIII (1914), 202-207. Επίσης, Alberto Tenenti, *Critoforo Da Canal. La Marine Vénitienne avant le Lépante*, Paris 1962.

42. Για το βενετό βάιλο στην Κωνσταντινούπολη βλ. Χρύσα Μαλτέζου, *Ο θεσμός του εν Κωνσταντινουπόλει Βενετού Βαΐλου*, Αθήνα 1970. Μαυροειδή, *Ο Ελληνισμός στο Γαλατά*. Για το θεσμό του προξένου των Ελλήνων εμπόρων βλ. Μήτσα Οικονόμου, *Ο θεσμός του προξένου των Ελλήνων εμπόρων κατά την περίοδο της Τουρκοκρατίας. Το εμπόριο του Αρχιπελάγους και το ελληνικό προξενείο της Βενετίας*, διδακτορική διατριβή, Αθήνα 1990. Γεράσιμος Δ. Παγκράτης, *Το Κονσουλάτον Μυτιληναίων στην Κέρκυρα (1548-1549)*, *Εώς και Εσπέριος* 4 (2000), 22-45. Για τους δραγουμάνους του οθωμανικού στόλου βλ. Βασίλειος Βλ. Σφυρόερας, *Οι δραγομάνοι του στόλου, ο θεσμός και οι φορείς*, Αθήνα 1965. Ο ίδιος, *Τα ελληνικά πληρώματα του τουρκικού στόλου*, Αθήνα 1968. Για άλλους θεσμούς του οθωμανικού κράτους βλ. Robert Mantran, *Istanbul dans la seconde moitié du XVII siècle. Essai d' Histoire institutionnelle, économique et sociale*,

δ. Για τις εμπορικές πρακτικές στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις υπάρχουν αρκετές μικρές μελέτες που βασίζονται σε αρχαιακό υλικό. Αναφέρονται στον τρόπο οργάνωσης και πραγματοποίησης του ταξιδιού, στο μηχανισμό συγκρότησης του κεφαλαίου, στις διαδικασίες παραγωγής του карабиού, στο εμπόριο χρήματος, στα αξιόγραφα, στα ναυτιλιακά έγγραφα κλπ. Στο σύνολό τους διατηρούν έντονη τη σφραγίδα της ιστορίας του δικαίου των συναλλαγών. Το κύριο ενδιαφέρον τους εστιάζεται στο νομικό καθεστώς λειτουργίας των διαφόρων εταιρικών μορφών άσκησης του εμπορίου, στο ιστορικό υπόβαθρο των αξιογράφων (συναλλαγματικών), των ασφαλιστικών πρακτικών και των διαφόρων ναυτιλιακών εγγράφων (ναυλοσύμφωνα, ιδρυτικά συμβόλαια ναυτιλιακών επιχειρήσεων κλπ.) κ.ά.

Προσεκτικότερη παρατήρηση τίτλων και συγγραφέων δείχνει ότι ελάχιστοι έχουν ασχοληθεί συστηματικά με τη νομική πλευρά των εμπορικών πρακτικών. Το ουσιαστικότερο όμως μέρος αυτής της θεματικής ενότητας μάλλον παραμένει άθικτο. Με άλλα λόγια απουσιάζει η επεξεργασία των στοιχείων αυτού του είδους των πηγών για τη μέτρηση της εμπορικής διακίνησης. Οι δύο συννηθέστερες μορφές άσκησης εμπορίου, οι συντροφίες και οι ναυλώσεις, περιέχουν όλα εκείνα τα στοιχεία με τα οποία μπορούν να σχηματιστούν στατιστικές διακίνησης λιμανιών και όχι μόνο, αφού μας δείχνουν τους χρηματοδότες, την κοινωνική τους θέση, τα φορτία που επρόκειτο να αγοραστούν ή να πουληθούν, τους προορισμούς και άλλες χρήσιμες πληροφορίες. Σ' αυτό το επίπεδο έχουν πραγματοποιηθεί ολιγάριθμες συστηματικές μελέτες, τοπικού και περιφερειακού χαρακτήρα: η Κέρκυρα στο πρώτο μισό του 16ου αι. και η Κρήτη στα χρόνια του Κρητικού Πολέμου<sup>43</sup>.

ε. Για τους εμπόρους-πλοιοκτήτες και τους ναυτικούς, τη σύνθεση των

Paris 1962. Για τα λοιμοκαθατήρια στη βενετοκρατούμενη Ανατολή και ειδικότερα στον Χάνδακα βλ. Αναστασία Παπαδία-Λάλα, *Ευαγή και νοσοκομειακά ιδρύματα στη βενετοκρατούμενη Κρήτη*, Βενετία 1996, 149-167.

43. Αγγελική Πανοπούλου, *Συντροφίες και ναυλώσεις πλοίων στον Χάνδακα (1635-1661)*, *Πεπραγμένα του ΣΤ' Διεθνούς Κρητολογικού Συνεδρίου*, τ. 2, Χανιά 1991, 419-430. Παγκράτης, *Θαλάσσιο Εμπόριο*, 70-117, όπου και η σχετική ελληνική και ξένη βιβλιογραφία. Για τη βιβλιογραφία στο «βενετικό» χώρο βλ. επίσης Lane, *Storia di Venezia*, ό.π., 538.

πληρωμάτων και τις συνθήκες εργασίας πάνω στο πλοίο, ελάχιστα έχουν γραφεί. Εξίσου πενιχρές είναι οι γνώσεις μας για την προέλευση των κεφαλαίων που επενδύονταν στο θαλάσσιο εμπόριο, καθώς και για την κοινωνική εξέλιξη των εμπόρων-ναυτικών. Τα σχετικά κενά οφείλονται κυρίως στην έλλειψη επαρκών προσωπογραφικών παραδειγμάτων μέσω των οποίων θα αποδεσμεύαμε τα γενικότερα τυπολογικά χαρακτηριστικά των ανθρώπων του εμπορίου<sup>44</sup>. Παρά το γεγονός ότι το κατάλληλο αρχεακό υλικό σπανίζει, αρκετές εργασίες έχουν φωτίσει επιμέρους πτυχές του θέματος, χωρίς ωστόσο να πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις για μια ευρύτερη σύνθεση. Στη μεγάλη τους πλειοψηφία οι εργασίες αυτές αναφέρονται στον ύστερο 18ο αι. και κυρίως στο 19ο αι. Για τις προηγούμενες περιόδους περιοριζόμαστε προς το παρόν σε ολιγάριθμες μελέτες που φωτίζουν ορισμένες εμπορικές προσωπικότητες και δεν μας επιτρέπουν να προβούμε σε μια τυπολογική ερμηνευτική κατηγοριοποίηση<sup>45</sup>.

στ. Για τα λιμάνια του ελληνικού χώρου δεν υπάρχουν μονογραφίες παρά μόνον άρθρα σχετικά με το διαμετακομιστικό ή τον εισαγωγικό τους ρόλο ή ακόμη και τον αρχιτεκτονικό τους σχεδιασμό<sup>46</sup>. Τα κατάστιχα των

44. Βλ. Jean-Claude Hocquet, *La gente di mare*, στο Alberto Tenenti & Ugo Tucci (επιμ.), *Storia di Venezia*, τ. 3, *Il mare*, Roma 1991, 481-526, όπου και η σχετική βιβλιογραφία. Προσπάθεια να απαντηθούν ορισμένα από τα παραπάνω ερωτήματα για την περίπτωση του εμπορίου της Κέρκυρας στο πρώτο μισό του 16ου αι. γίνεται σε Παγκράτης, *Θαλάσσιο Εμπόριο*, 117-160.

45. Υποδειγματικές είναι οι προσωπογραφίες ανθρώπων της θάλασσας που έχει συνθέσει η Φανή Μαυροειδή, *Συμβολή στην Ιστορία της Ελληνικής Αδελφότητας Βενετίας στον 16ο αιώνα. Έκδοση του Δεύτερου Μητρώου Εγγραφών, 1533-1562*, Αθήνα 1976, 117-142. Βλ. επίσης, Γεώργιος Σ. Πλουμίδης, Ένας τυπικός μεγαλέμπορος του 16ου αιώνα, *Δωδώνη* 27/1 (1998), 45-55. Γεράσιμος Δ. Παγκράτης, Ματθαίος Βεργής: Κερκυραίος έμπορος και πλοιοκτήτης στη Βενετία του 16ου αιώνα, *Πρακτικά Γ' Συμποσίου Γενεαλογικής και Εραλδικής Επιστήμης (29 Οκτωβρίου-1 Νοεμβρίου 1998)*, Αθήνα 2001, 589-593.

46. Για τα λιμάνια της Κρήτης την περίοδο της βενετικής κυριαρχίας βλ. Freddy Thiriet, *La Romanie Vénitienne au Moyen age*, Paris 1975. Ο ίδιος, *Candie grande place marchande dans la première moitié du XVes*, *Κρητικά Χρονικά* 15-16 (1961-1962), 338-352. Βλ. επίσης στο Gherardo Ortalli (επιμ.), *Venezia e Creta (Πρακτικά Συνεδρίου, Ηράκλειο-Χανιά 1997)*, Venezia 1998, ειδικότερα σε Ruthi Gertwagen, *L'isola di Creta e i suoi porti (dalla fine del XII secolo alla fine del XV secolo)*, ό.π., 337-377. Benjamin Arbel, *Riflessioni sul ruolo di Creta nel Commercio Mediterraneo del Cinquecento*, ό.π., 245-259. Για τα λιμάνια του Ιονίου βλ. Benjamin Arbel, *The Ionian Islands and Venice's*

υγειονομείων και των λιμενικών αρχών μάς δίνουν τη δυνατότητα να παρακολουθήσουμε με λεπτομέρειες την εμπορική και ναυτιλιακή κίνηση σε ορισμένα από αυτά. Μέχρι σήμερα τέτοιου είδους πληροφορίες έχουν αντληθεί από τα αρχεία της Κεφαλονιάς και της Κέρκυρας για τον 17ο και 18ο αι.<sup>47</sup>. Την εμπορική διακίνηση των μεμονωμένων λιμανιών δίνουν και οι προξενικές εκθέσεις<sup>48</sup>.

ζ. Η πρόσφατη βιβλιογραφία, διεθνής και ελληνική, έχει υποδείξει τη λειτουργική σημασία της πειρατείας ως αναπόσπαστου φαινομένου της πολιτικής και οικονομικής ζωής της Μεσογείου. Ειδικότερα για την Ανατολική Μεσόγειο έχει διαφανεί η διασύνδεση της ληστείας στη θάλασσα και τη στεριά με τις τοπικές οικονομίες και την εμπορική διακίνηση, η λειτουργία της ως μέσου για την πρωταρχική συσσώρευση κεφαλαίου που στη συνέχεια επενδυσόταν σε άλλου είδους επιχειρηματικές δραστηριότητες, και η χρήση της ως συμπληρωματικού όπλου για την καταστροφή του αντίπαλου στόλου. Μεγάλο μέρος των γνώσεών μας για τις ιδιαίτερες σχέσεις των παράλιων ελληνικών πληθυσμών με την πειρατεία και την καταδρομή έχει στηριχτεί στην περιγητική γραμματεία. Όλες αυτές οι πληροφορίες έχουν επιβεβαιωθεί και από την αρχαιακή έρευνα<sup>49</sup>. Χωρίς το θέμα να έχει εξαντληθεί, η ιστοριογραφία για τη σχέση των

trading system during the sixteenth-century, *Πρακτικά ΣΤ' Διεθνούς Πανιονίου Συνεδρίου* (Ζάκυνθος, 23-27 Σεπτεμβρίου 1997), τ. 2, Αθήνα 2001, 147-160. Ειδικά για την Κέρκυρα βλ. Παγκράτης, *Θαλάσσιο Εμπόριο*.

47. Βλ. Νίκος Γ. Μοσχονάς, Ναυτιλιακή δραστηριότητα στο Ιόνιο στα τέλη του 17ου αιώνα, *Πρακτικά ΣΤ' Διεθνούς Πανιονίου Συνεδρίου* (Ζάκυνθος, 23-27 Σεπτεμβρίου 1997), τ. 2, Αθήνα 2001, 199-210. Ο ίδιος, *Navigation and Trade in the Ionian and Lower Adriatic Seas in the Eighteenth Century to 1914, Southeast European Maritime Commerce and Naval Policies from the Mid-Eighteenth Century to 1914*, New Jersey-Thessaloniki 1988, 189-196. Αλίκη 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.

48. Για παράδειγμα βλ. Διονύσιος Ζακυθινός, Ειδήσεις περί της εμπορικής κινήσεως των λιμένων της Αττικής κατά τα μέσα του 17ου αιώνα, *Ελληνικά* 7 (1934), 253-265, που εκμεταλλεύεται την έκθεση του Γάλλου προξένου Giraud (1657-1673).

49. Alberto Tenenti, I corsari in Mediterraneo all'inizio del Cinquecento, *Rivista Storica Italiana* 72 (1960), 234-287. Λεονταρίτης, *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, 18-22, 35-36. Χαρχαύτη, *Ιστορία του Ελληνόκτητου στόλου*, 53-65.

Ελλήνων με την πειρατεία και την καταδρομή, είτε ως θύτες είτε ως θύματα, έχει να επιδείξει μια τρίτομη μελέτη 1500 περίπου σελίδων, της Α. Κραντονέλλη, όπου το θέμα εξετάζεται αναλυτικά και συνθετικά, από την άωση της Κωνσταντινούπολης ως την Ελληνική Επανάσταση (1821). Ορισμένες μικρότερες μελέτες, βασισμένες σε αρχειακή έρευνα, δίνουν τη δυνατότητα προσωπογραφικών συνθέσεων των καταδρομέων και των πειρατών<sup>50</sup>.

π. Στους όρους άσκησης του θαλάσσιου εμπορίου εντάσσονται θέματα, όπως η φορολογία, η τεχνική υποδομή (ναυπηγεία, πλοία, λιμάνια) και η χαρτογραφία.

Για τη φορολόγηση της ναυτιλιακής επιχείρησης δεν υπάρχουν μελέτες, ούτε ειδικές ούτε γενικές. Όσα ελάχιστα έχουν γραφεί αποτελούν τμήματα ευρύτερων μελετών για το εμπόριο και τη ναυτιλία (μικρά κεφάλαια ή, συχνότερα, παράγραφοι). Στήριγμα κάθε μελέτης παραμένει το σχετικό τμήμα του κλασικού έργου του Α. Ανδρεάδη για τα βενετοκρατούμενα Επτάνησα. Παρά τη σπουδαιότητα της μελέτης του Ανδρεάδη, το ζήτημα χρήζει πια επανεξέτασης, λόγω του χρόνου που έχει παρέλθει και της ιστοριογραφικής παραγωγής που εν τω μεταξύ έχει συσσωρευτεί<sup>51</sup>.

Η ναυτική χαρτογραφία, παραδοσιακή θεματική της λεγόμενης ναυτικής ιστορίας (naval history), είχε καλή τύχη στον ελλαδικό χώρο. Τις παλαιότερες αξιόλογες μελέτες της Α. Αβραμέα και την πολύτιμη συνεισφορά της έκδοσης από τον Α. Delatte των ελληνικών αφηγηματικών πορτολάνων διαδέχτηκε η εκπόνηση από τον Γ. Τόλια δύο σημαντικών μελετών για τους ελληνικούς άτλαντες-πορτολάνους και τα νησολόγια, που έβγαλαν τους ναυτικούς χάρτες από το πεδίο της συλλεκτικής ενασχόλησης. Η διαπραγμάτευση του κεντρικού ζητήματος γίνεται πλέον σε

50. Αλεξάνδρα Κραντονέλλη, *Ιστορία της Πειρατείας στους πρώτους χρόνους της Τουρκοκρατίας, 1390-1538*, Αθήνα 1985. Η ίδια, *Ιστορία της Πειρατείας στους μέσους χρόνους της Τουρκοκρατίας, 1538-1699*, Αθήνα 1991. Η ίδια, *Ελληνική Πειρατεία και κούρσος τον 18ο αιώνα και μέχρι την Ελληνική Επανάσταση*, Αθήνα 1998. Επίσης, Dionyssios A. Zakythinos, *La course et la piraterie dans les eaux grecques au tempe de la domination turque, L'Hellenisme contemporain* 10 (1939), 1-40. Κωνσταντίνος Ντόκος, *Μια υπόθεση πειρατείας κατά τον 17ο αιώνα (1678-1680)*, *Θησαυρίσματα* 2 (1963), 36-62. Βιβλιογραφία για την πειρατεία στην Ανατολική Μεσόγειο βλ. και σε Γλουμίδης, *Οι βενετοκρατούμενες ελληνικές χώρες*, 13 σημ. 3.

51. Ανδρέας Μ. Ανδρεάδης, *Περί της οικονομικής διοικήσεως της Επτανήσου επί Βενετοκρατίας*, τ. 1-2, Αθήνα 1914.

σχέση με το χώρο, τις προϋποθέσεις και τις ανάγκες που το γέννησαν, δηλ. την εμποροναυτιλιακή ανάπτυξη των περιοχών του ελλαδικού χώρου και το ενδιαφέρον των δυτικοευρωπαϊκών χωρών για θρησκευτική και πολιτικο-οικονομική διεξόδωση στο χώρο της Ανατολής<sup>52</sup>.

Η ανάπτυξη και η εξέλιξη της ναυπηγικής καθορίζονταν από την πορεία του εμπορίου και της ναυτιλίας. Σημαντικά ναυπηγεία αναπτύχθηκαν εκεί όπου πραγματοποιούνταν εκτεταμένες εμπορικές και ναυτιλιακές δραστηριότητες. Για την ιστορία της ναυπηγικής έχουν γραφεί αξιόλογες μελέτες, οι οποίες κατά κανόνα αναφέρονται στα «χρόνια της ακμής». Η μελέτη της Α. Εξαδακτύλου για τα οθωμανικά ναυπηγεία στον ελληνικό χώρο, πέρα από το γεγονός ότι αποτελεί τη μοναδική μονογραφία για το ζήτημα, στηρίζεται στο συνδυασμό των οθωμανικών αρχείων και της βιβλιογραφίας, και για τούτο αποκτά ιδιαίτερη αξία<sup>53</sup>. Για το βενετοκρατούμενο χώρο οι λιγοστές μελέτες έχουν αφιερωθεί είτε γενικά σε όλα τα ναυπηγεία των κτήσεων είτε ειδικότερα στο εργατικό δυναμικό των ναυπηγείων της Κρήτης, καθώς και στην οικονομική λειτουργία του συνόλου των βενετικών ναυπηγείων ως εμπορική επιχείρηση με μοναδικό μέτοχο το κράτος<sup>54</sup>.

52. Armande Delatte, *Les Portulans Grecs*, Liège-Paris 1947. Ο ίδιος, *Les Portulans Grecs. II. Compléments*, Bruxelles 1958. Άννα Αβραμέα, Η χαρτογράφηση του παράλιου χώρου, στο Στέλιος Παπαδόπουλος (επιμ.), *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, Αθήνα 1972, 179-230. Η ίδια, Χάρτες του Αιγαίου, *Χάρτες και Χαρτογράφοι του Αιγαίου*, Αθήνα 1985, 22-32. Γιώργος Τόλιας, *Οι Ελληνικοί Ναυτικοί χάρτες- πορτολάνοι, 15ος-17ος αι.*, Αθήνα 1999. Ο ίδιος, *Τα νηολόγια / Η μοναξιά και η συντροφιά των νησιών*, Αθήνα 2001. Επίσης, *Η Επτανήσος σε χάρτες. Από τον Πτολεμαίο στους δορυφόρους*, επιμ. Ευάγγελος Λιβιεράτος – Ηλίας Μπεριάτος, Εθνικό Κέντρο Χαρτών και Χαρτογραφικής Κληρονομιάς-Εθνική Χαρτοθήκη & Ίδρυμα Κεφαλονιάς-Ιθάκης, Θεσσαλονίκη 2001.

53. Αικατερίνη Μπεκιάρόγλου-Εξαδακτύλου, *Οθωμανικά Ναυπηγεία στον παραδοσιακό Ελληνικό χώρο*, Αθήνα 1994.

54. Ennio Concina, *Sostenere in vigore le cose del mare: Arsenali, Vascelli, Cannoni, Venezia e la difesa del Levante da Lepanto a Candia 1570-1670*, (κατάλογος έκθεσης), Venezia 1986, 47-58. Ο ίδιος, *La costruzione navale*, στο Alberto Tenenti και Ugo Tucci (επιμ.), *Il mare*, Roma 1991, 211-258. Αγγελική Πανοπούλου, *Οι τεχνίτες των ναυπηγείων του Χάνδακα και των Χανίων κατά το 16ο και 17ο αιώνα*, *Κρητική Εστία* 3 (1989-1990), 173-194. Franco Rossi, *Rifornimenti marittimi agli arsenali veneziani del Levante*, στο Gherardo Ortalli (επιμ.), *Venezia e Creta (Πρακτικά Συνεδρίου, Ηράκλειο-Χανιά 1997)*, Venezia 1998, 417-442. Massimo Costantini, *I galeoni di Candia nella congiuntura marittima veneziana cinque-seicentesca*, ό.π., 207-231.

Η συμμετοχή εξειδικευμένων ναυπηγών και αρχιτεκτόνων στη μελέτη της ιστορίας της ναυπηγικής προσέδωσε στη σχετική διαπραγμάτευση το διεπιστημονικό χαρακτήρα που της έλειπε. Διαθέτουμε ήδη ορισμένες εξαιρετικές μελέτες, αυτοτελείς ή σε πρακτικά συνεδρίων, μέσω των οποίων έχει διευρυνθεί το πεδίο των γνώσεών μας για την οργάνωση των ναυπηγείων και τις τεχνικές της παραδοσιακής ναυπηγικής, τις συνθήκες λειτουργίας των κρατικών και ιδιωτικών ναυπηγείων, τις μετακινήσεις και μεταναστεύσεις των ναυπηγών, τους τύπους των πλοίων, την κοινή ναυπηγική παράδοση στην Ανατολική Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα κ.ά.<sup>55</sup>.

Στις μελέτες για την ιστορία της ναυπηγικής αναλύονται τα κυριότερα χαρακτηριστικά των συνηθέστερων τύπων πλοίων της εποχής. Η ακριβής περιγραφή των διαφόρων τύπων πλοίων παρουσιάζει αρκετές δυσκολίες. Μέσα στο χρόνο ορισμένοι τύποι πλοίων άλλαξαν ονομασία, ενώ άλλοι απέκτησαν διαφορετικά τεχνικά χαρακτηριστικά, όπως π.χ. οι νάβες που επιβίωσαν για αρκετούς αιώνες αφομοιώνοντας τις τεχνικές μεταβολές που εισήγαγε στη Μεσόγειο ο τύπος της κόκκας<sup>56</sup>, ή οι φρεγάτες που ενώ το 16ο αι. ήταν απλά πλοίαρια, δύο αιώνες αργότερα είχαν μετατραπεί σε πολεμικά σκάφη μεγάλης χωρητικότητας.

Κατά την περίοδο που εξετάζουμε τα πράγματα είναι σχετικά απλούστερα. Τα μεταφορικά μέσα που μεταχειρίζονταν οι Έλληνες ήταν στη μεγάλη τους πλειοψηφία μικρά και μεσαίου τύπου σκάφη. Για όλους αυτούς τους τύπους είμαστε αναγκασμένοι να καταφεύγουμε σε επεξηγήσεις που δίνονται στα παραρτήματα μελετών με ευρύτερη θεματολογία<sup>57</sup>.

55. Προβιομηχανική ναυπηγική: εισηγήσεις ομάδας εργασίας αποτελούμενης από τους Α. Τζαμτζή, Κ. Δαμιανίδη, Β. Καρδάση, Μ. Τερζοπούλου, στο *Α΄ Τριήμερο Εργασίας (Πάτρα, 21-23 Οκτωβρίου 1988)* με θέμα: *Ιστορία της Νεοελληνικής Τεχνολογίας*, ΠΤΤ ΕΤΒΑ, Αθήνα 1991, 15-57. Κώστας Δαμιανίδης, *Ελληνική παραδοσιακή ναυπηγική*, ΠΤΤ ΕΤΒΑ, Αθήνα 1996. *Shipbuilding and Ships in the Eastern Mediterranean during the 18th and 19th centuries*, *Πρακτικά συνεδρίου (Χίος, 4-7 Ιουνίου 1994)*, επιμ. Κώστας Α. Δαμιανίδης, Χίος 1999.

56. Jean-Claude Hocquet, *Denaro, navi e mercanti a Venezia*, Roma 1999, 194.

57. Μια προσπάθεια περιγραφής των διαφόρων τύπων πλοίων που κινούνται στο λιμάνι της Κέρκυρας και γενικότερα στον δυτικό ελλαδικό χώρο βλ. σε Παγκράτης, *Θαλάσσιο Εμπόριο*, 217-224, όπου συγκεντρώνεται και η σχετική βιβλιογραφία. Τα σχέδια των βασικών τύπων πλοίων βλ. στο Στέλιος Παπαδόπουλος (επιμ.), *Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία*, Αθήνα 1972, 447-462.

θ. Η εξέταση της ναυτικής ορολογίας, έργο εξειδικευμένων γλωσσολόγων, βρίσκεται ακόμη σε αρχικό στάδιο. Οι ναυτικοί όροι μελετώνται από κοινού με τους εμπορικούς και γενικά τους οικονομικούς όρους. Πέρα από λίγες ειδικές μελέτες, λήμματα ναυτικής ορολογίας παρατίθενται σε παραρτήματα βιβλίων για εμπορικά και ναυτιλιακά θέματα. Λείπουν όμως ακόμη, με ελάχιστες εξαιρέσεις, οι λεξικογραφικές μελέτες που θα αντλούν όρους από τις αρχειακές πηγές και θα χρησιμεύσουν ως οδηγοί για τον ερευνητή<sup>58</sup>.

### III. Διαπιστώσεις

Η μελέτη και η ποιοτική αποτίμηση της ιστοριογραφικής παραγωγής για την ελληνική εμπορική ναυτιλία μάς οδηγεί σε ορισμένες πρώτες διαπιστώσεις:

α) Είναι σαφές η διάκριση αυτής της βιβλιογραφίας σε «βενετολο-

58. Η μελέτη του Νικολάου Β. Τωμαδάκη, *Συμβολή εις τους ναυτικούς όρους του ΙΖ' αιώνος και ιδία εις τους παρ' Αθανασίω Πικρώ και Μ. Τζάνε-Μπουνιαλή και αι ονομασίες των σκαφών παρ' αυτοίς*, *Κρητολογία* III (1976), 5-46, αποτελεί την πρώτη αξιόλογη προσπάθεια ερμηνείας και ετυμολόγησης ναυτικών και εμπορικών όρων που εντοπίστηκαν σε έργα της βυζαντινής και μεταβυζαντινής γραμματείας. Το βιβλίο του Δικαίου Βαγιακάκου, *Συμβολή εις την μελέτην των ναυτικών, εμπορικών και οικονομικών όρων του ελληνικού χώρου (16ος-19ος αι.)*, Αθήναι 1990, εξετάζει την ορολογία κατά θεματικές ενότητες, περιλαμβάνει όλη τη σχετική βιβλιογραφία και γενικά παραμένει η επαρκέστερη μελέτη του είδους της. Εξίσου σημαντικές είναι οι εργασίες του Παναγιώτη Ε. Σεγδίτσα, *Η επιρροή των λατινογενών γλωσσών επί του κοινού Ναυτικού γλωσσάριου μας*, Αθήναι 1940. *Οι κοινοί ναυτικοί μας όροι και αι ρωμανικάί γλώσσαι*, Αθήναι 1967. *Nautical Dictionary in five languages*, τ. 1-3, Amsterdam-London-New York 1965-1966. *Πεντάγλωσσον λεξικόν ναυτικών όρων*, Αθήναι 1971. Το βιβλίο του Γιάννη Στ. Βλασοπούλου, *Συμβολή στην ερμηνεία ναυτικών και εμπορικών όρων των Επτανήσων (18ος-19ος αι.)*, Αθήνα 2001, είναι η πρώτη συστηματική προσπάθεια καταγραφής των εμπορικών και ναυτικών όρων μέσα από το ανεξάντλητο αρχειακό υλικό. Για τη συνεισφορά της ελληνικής και της ιταλικής γλώσσας στη διαμόρφωση των τουρκικών ναυτικών όρων βλ. Henri and René Kahanne – Andreas Tietze, *The Lingua Franca in the Levant. Turkish Nautical Terms of Italian and Greek Origin*, Urbana 1958. Τη ναυτική ορολογία στη μεσαιωνική Μεσόγειο εξετάζει η μελέτη της Hélène Antoniadis Bibicou, *Vocabulaire maritime et puissance navale en Méditerranée orientale au Moyen-Age d'après quelques textes grecs*, στο Manlio Cortelazzo (επιμ.), *Mediterraneo e Oceano Indiano, Atti del 6o Colloquio Internazionale di Storia Marittima (Venezia 1962)*, Venezia 1970, 316-348, όπου και η παλαιότερη ελληνική και ξένη βιβλιογραφία. Για τους βυζαντι-

γική» και «τουρκολογική»<sup>59</sup>. Είναι επίσης πρόδηλο ότι το κέντρο βάρους, ως προς τον όγκο των επεξεργασμένων πηγών, κλίνει προς την πρώτη πλευρά.

β) Ένα σημαντικό τμήμα της ελληνικής ιστοριογραφίας δείχνει να παραβλέπει την ιδιότητα του κατακτημένου για τον Έλληνα της εποχής και να επιμένει να εξετάζει διάφορα ιστορικά ζητήματα, ανεξάρτητα από το κρατικό τους πλαίσιο.

Το πρόβλημα ίσως δεν είναι τόσο έντονο στις «βενετολογικές» μελέτες που είναι πλέον πολυάριθμες και σταδιακά συνοδεύονται από μελετήματα με ευρύτερη οπτική και από συνθέσεις των κατακτημένων γνώσεων. Οι τάσεις «υδροκεφαλισμού» της ελληνικής οικονομικής ιστοριογραφίας του 15ου-17ου αι. εν μέρει δικαιολογούνται από τη σπουδαιότητα της Βενετίας για τον κατακτημένο Έλληνα αλλά και από τις διευκολύνσεις που παρέχει εδώ και δεκαετίες στους ερευνητές το Ελληνικό Ινστιτούτο Βυζαντινών και Μεταβυζαντινών Σπουδών.

Η «άλλη» πλευρά πάσχει περισσότερο, αφού είναι γνωστό ότι η ιστοριογραφία για την Τουρκοκρατία στην Ελλάδα γράφτηκε όχι μόνο ερήμην των τουρκικών αρχείων αλλά, συχνά, και ερήμην της ιστορίας του κυρίαρχου οθωμανικού κράτους<sup>60</sup>. Οι εντάσεις στις σχέσεις των δύο χω-

νούς ναυτικούς όρους βλ. και Φαίδων Κουκουλές, *Βυζαντινών Βίος και Πολιτισμός*, Ε', εν Αθήναις 1952, 344-386. Οι συλλογές μελετών του Manlio Cortelazzo, *L' influsso linguistico greco a Venezia*, Bologna 1970 και *Venezia, il Levante e il Mar*, Pisa 1989, αναφέρονται μεταξύ των άλλων σε θέματα γλωσσολογίας, ετυμολογίας, εμπορικής και ναυτικής ορολογίας της ιταλικής και των επιρροών που δέχτηκε από την ελληνική και τις άλλες μεσογειακές γλώσσες, εκπαίδευσης των εμπόρων κ.λπ.

59. Βλ. την οριοθέτηση της σχετικής βιβλιογραφίας σε Νίκος Γ. Σβορώνος, *Επισκόπηση της Νεοελληνικής Ιστορίας. Βιβλιογραφικός Οδηγός Σπύρου Ι. Ασδραχά*, Αθήνα 1994<sup>13</sup>.

60. Για τα τουρκικά αρχεία στον ελληνικό χώρο βλ. Ευαγγελία Μπαλά, *Τουρκικά αρχεία στην Ελλάδα, Σύγχρονα Θέματα* 35-37 (1988), 140-143. Η ίδια, *Οθωμανικά αρχεία στην Ελλάδα. Προοπτικές της έρευνας*, *Μνήμων* 12 (1989), 241-252. Η ίδια, *Οι οθωμανικές σπουδές στην Ελλάδα*, *Τα Ιστορικά* 16/31 (1999), 455-460. Για τα βασικά εργαλεία της ιστορίας του Οθωμανικού κράτους και τις τάσεις της τουρκολογικής ιστοριογραφίας βλ. Ιωάννης Γ. Γιαννόπουλος, *Η εξέλιξη των τουρκολογικών σπουδών και η ανάγκη καλλιέργειας αυτών εν Ελλάδι*, *Μνήμων* 1 (1971), 5-22. Για τις πηγές ελληνικού ενδιαφέροντος στα τουρκικά αρχεία βλ. Γεώργιος Σ. Πλουμίδης, *Διάγραμμα των αρχειακών πηγών της Νεοελληνικής Ιστορίας*, Αθήνα 1983<sup>3</sup>, 38-39 [στο εξής= Πλουμίδης, *Διάγραμμα αρχειακών πηγών*]. Εκδομένες πηγές τουρκικών και ευρωπαϊκών αρχείων και έργα για την περίοδο της Τουρκοκρατίας βλ. σε Νίκος Γ. Σβορώνος, *Επισκόπηση της Νεοελληνικής Ιστορίας. Βιβλιογραφικός Οδηγός Σπύρου Ι. Ασδραχά*, Αθήνα 1994<sup>13</sup>, 163-169 και 219-259.

ρών, οι δυσκολίες της οθωμανικής γραφής αλλά και ζητήματα αρχειακής πολιτικής, τόσο του σύγχρονου τουρκικού κράτους όσο και του ελληνικού, ίσως εξηγούν τους λόγους. Αναγκαστικά λοιπόν η οθωμανική πλευρά της ελληνικής ιστορίας στηρίχτηκε στα αρχεία ξένων κρατών που διατηρούσαν εμπορικές επαφές με τα εδάφη της Υψηλής Πύλης, στις περιγραφές ευρωπαίων περιηγητών, καθώς και στις ειδικές μελέτες διαφόρων τουρκολόγων ή άλλων τούρκων ιστορικών που ασχολήθηκαν με οικονομικά και κοινωνικά ζητήματα της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας της περιόδου 15ος-17ος αι., όπως ο Ömer Lütfi Barkan, ο Halil Inalcik, ο Lütfi Güçer κ.ά.<sup>61</sup>.

γ) Μια τρίτη διαπίστωση συνδέεται τόσο με την προηγούμενη όσο και με τους σκοπούς της συνάντησής μας. Αφορά τη διαπιστωμένη ελληνοκεντρικότητα των μελετών για την ελληνική εμπορική ναυτιλία και την απουσία των ελλήνων ιστορικών από τον διεθνή επιστημονικό διάλογο. Άμεση σχέση με αυτή την τάση έχει και ένα άλλο φαινόμενο. Σε μελέτες ευρωπαίων ιστοριογράφων για διάφορα οικονομικά ζητήματα της Ανατολής ανακαλύπτονται συχνά τα αυτονόητα, εξαιτίας της αδυναμίας πρόσβασης ή επαρκούς αξιολόγησης των πορισμάτων μιας βιβλιογραφίας γραμμένης σε γλώσσες «δύσκολες», όπως η ελληνική, αλλά ευτυχώς ακόμη ενεργές.

δ) Είναι επίσης αναπόφευκτη η ανάμειξη μελετημάτων της επιστημονικής ιστοριογραφίας με άλλα που υπαγορεύονται από τον «πατριωτισμό» των συγγραφέων τους και εντάσσονται με άνεση στη θεματολογία της ναυτικής ιστορίας και της αρχαιοδιφίας. Η δεύτερη κατηγορία αριθμεί σαφώς περισσότερα έργα, τα οποία δεν θα μπορούσαν να απορριφθούν *a priori*, αφού συχνά παρέχουν αξιόλογο πραγματολογικό υλικό για γενικότερες συνθέσεις, όπως δημοσιευμένες πηγές, αναμνήσεις ναυτικών, πληροφορίες για ναυτιλιακές δραστηριότητες τοπικής εμβέλειας κλπ.

Το εννοιολογικό πλαίσιο που διατύπωσε ο Frank Broeze για τη ναυτιλιακή ιστορία ελάχιστα έχει υιοθετηθεί από την ελληνική ιστοριογραφία.

61. Για την οικονομική ιστορία της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας βλ. μεταξύ των άλλων:

α) Robert Mantran, *Istanbul dans la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle. Essai d'Histoire institutionnelle, économique et sociale*, Paris 1962 και β) Halil Inalcik – Donald Quataert (επιμέλεια), *An Economic and Social History of the Ottoman Empire, 1300-1914*, Cambridge University Press 1994, όπου και η ενημερωμένη σχετική βιβλιογραφία.

Έτσι, για παράδειγμα, ο κύριος άξονας μιας μελέτης για έναν έλληνα έμπορο του τέλους του 16ου αι. με έδρα την Κωνσταντινούπολη και μαρτυρημένη δράση στα σημαντικότερα λιμάνια της Ανατολικής Μεσογείου είναι ο φιλολογικός σχολιασμός του επωνύμου του και ο ρόλος του ως πληροφοριοδότη των Βενετών.

Στη βιβλιογραφία που περιγράφεται παραπάνω είναι λογικό να λείπουν όχι μόνον οι προσπάθειες σχηματισμού αξιόπιστων στατιστικών σειρών, αλλά να γίνεται και απλή αναπαραγωγή των υπαρχουσών, χωρίς κάποια συστηματική αξιοποίησή τους.

ε) Οι απόψεις που διατυπώνονται για τη δυναμικότητα της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας δεν στηρίχτηκαν στα συμπεράσματα μιας προγραμματισμένης έρευνας αλλά στη δυσμενή για το εμπορικό ναυτικό των Ελλήνων, βενετών υπηκόων, σύγκριση με το βενετικό στόλο. Στις μελέτες για τη βενετική εμπορική ναυτιλία εξετάζονται κυρίως τα μεγάλα πλοία, ιδιοκτησίας του δημοσίου ή βενετών ευγενών, και παραβλέπονται οι ναυτιλιακές δραστηριότητες των υπηκόων, κατόχων μικρότερων σκαφών, τα οποία, σύμφωνα με τον Μπρωντέλ, κυριαρχούσαν στις θάλασσες της Μεσογείου στο δεύτερο μισό του 16ου αι.<sup>62</sup> Η ανεπάρκεια της βιβλιογραφίας για την καθημερινή οικονομική και κοινωνική ζωή έχει επισημανθεί από μελετητές που εργάζονται σήμερα στην ανάδειξη όψεων της καθημερινής ζωής στο βενετικό Λεβάντε<sup>63</sup>.

στ) Η έλλειψη εκδομένων πηγών απασχολεί συνολικά τη νεοελληνική ιστορία. Παρά τον όγκο των εγγράφων που δημοσίευσε ο Σάθας και όσες φιλότιμες προσπάθειες έχουν πραγματοποιηθεί από άλλους, οι ελληνικές συλλογές πηγών είναι ελάχιστες σε σχέση με τον όγκο του ανέκδοτου υλικού. Δεν εντάσσονται, εξάλλου, σε σειρές αλλά αποτελούν μεμονωμένες και αποσπασματικές εκδόσεις. Η έλλειψη γίνεται περισσότερο αισθητή αν λάβουμε υπόψη την ύπαρξη συλλογών του επιπέδου των *Monumenta Germaniae Historica*, *Calendar of State Papers*, *Colección de documentos para la historia de España*, *Collection des documents inédits relatifs à*

62. Fernand Braudel, *Η Μεσόγειος και ο μεσογειακός κόσμος την εποχή του Φιλίππου Β'*, Ι, Αθήνα 1991, 368-369.

63. Benjamin Arbel, *Colonia d' oltremare*, στο Alberto Tenenti & Ugo Tucci (επιμ.), *Storia di Venezia, dalle origini alla caduta della Serenissima. V. Il Rinascimento: Società ed Economia*, Roma 1996, 964-979.

*l'histoire de France* κ.ά.<sup>64</sup>. Μπροστά σ' αυτές τις ελλείψεις θα ήταν μάλλον περιττό να τονιστεί η απουσία πηγών της οικονομικής ιστορίας<sup>65</sup>.

Όσα γνωρίζουμε για την άλλη πλευρά, την οθωμανική, είναι ακόμη λιγότερα. Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται ωστόσο μια τάση ενίσχυσης των τουρκολογικών σπουδών σε πανεπιστημιακό επίπεδο, που ήδη έχει αρχίσει να αποδίδει καρπούς.

Η έκδοση και η επεξεργασία κατάλληλα επιλεγμένου αρχειακού υλικού αποτελεί προϋπόθεση και για τη διεύρυνση των οριζόντων της Ναυτιλιακής Ιστορίας. Είναι φανερό επίσης ότι οι προοπτικές μιας σύνθεσης καθορίζονται και από τις διαθεσιμότητες της ιστοριογραφίας. Όσο αυτές οι διαθεσιμότητες παραμένουν ανεπαρκείς, οι όποιες συνθετικές απόπειρες θα είναι καταδικασμένες να αναμασούν τις κατακτημένες γνώσεις, μεταβάλλοντας κάθε φορά το περίβλημα.

Η ιστορία της νεοελληνικής εμπορικής ναυτιλίας περνάει μέσα από τη μεθοδική αρχειακή έρευνα. Όπως έχουν δείξει οι μελέτες που έχουν δημοσιευτεί μέχρι σήμερα, στις αρχειακές πηγές περιέχεται πλούσια πληροφορία. Είναι όμως φανερό η μεγάλη έκταση και η διασπορά του αρχειακού υλικού και η ανάγκη συντονισμένης συνεργασίας περισσότερων ιστορικών.

64. Για τις κυριότερες ελληνικές και ξένες συλλογές πηγών βλ. περιληπτικά σε Ιωάννης Δ. Φαράς, *Θεωρία και Μεθοδολογία της Ιστορίας*, Θεσσαλονίκη 2001, σ. 40-42. Επίσης, Γεώργιος Σ. Πλουμίδης, Τα Χανιά στα τέλη του ΙΣΤ' αιώνα. Η έκθεση του Προβλεπτή Β. Dolfin, Δωδώνη 2 (1973), 79 σημ. 1.

65. Lane, *Storia di Venezia*, 537-538.

### **Abstract**

GREEK COMMERCIAL SHIPPING (FIFTEENTH TO SEVENTEENTH CENTURIES)

Gerassimos D. Pagratis

The historiography referring to the first two centuries of Greek merchant shipping is obviously inferior to that for subsequent centuries. Generally speaking, it consists of a few studies of local or topical character, in which there is an evident lack of comparative approach and, finally, a broader perspective. The very few reliable attempts at a synthetic presentation of the phenomenon are betrayed, *inter alia*, by the absence of data that are based on systematic archival research.

The problem is not only qualitative, but also primarily quantitative. We are not deprived so much of information on the more general context as of information of statistical type, capable of supporting credible interpretations.

The present article does not of course aspire to cover the *lacunae* in the historiography on Greek merchant shipping. That would demand systematic work and collaboration of several researchers. Our aims are merely: a) to present the main phases and trends in the relevant historiography, b) to make a critical assessment of the proceedings and, concurrently, c) to point out the *lacunae* in the historiography.