

PANTEION UNIVERSITY OF SOCIAL AND POLITICAL SCIENCES



ΣΧΟΛΗ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ ΚΑΙ ΙΣΤΟΡΙΑΣ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
«ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΚΑΙ ΙΣΤΟΡΙΑ»
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ : ΝΕΟΤΕΡΗ ΚΑΙ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΙΣΤΟΡΙΑ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΜΕ ΤΙΤΛΟ :

Οι αφίξεις πλοίων στο λιμάνι της Γένοβας (1786 - 1787):
Μία διεθνής "σκάλα" τελικού προορισμού αλλά και διαμετακόμισης εμπορικών
φορτίων.

ΜΙΧΑΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΑΡΕΛΗΣ

A.M.:1116M036

ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Ομότιμος καθηγητής Στέφανος Παπαγεωργίου(επιβλέπων καθηγητής)
Επίκουρη καθηγήτρια Ελένη Ανδριάκαϊνα
Διδάκτωρ Κώστας Κατσάπης, ΕΔΙΠ

2019



Copyright © Κατσιακάρηλης Μιχάλης, 2019
All rights reserved. Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος.

Απαγορεύεται η αντιγραφή, αποθήκευση και διανομή της παρούσας διπλωματικής εργασίας εξ ολοκλήρου ή τμήματος αυτής, για εμπορικό σκοπό. Επιτρέπεται η αναδιατύπωση, αποθήκευση και διανομή για σκοπό μη κερδοσκοπικό, εκπαιδευτικής ή ερευνητικής φύσης, υπό την προϋπόθεση να αναφέρεται η πηγή προέλευσης και να διατηρείται το παρόν μήνυμα. Ερωτήματα που αφορούν τη χρήση της διπλωματικής εργασίας για κερδοσκοπικό σκοπό πρέπει να απευθύνονται προς τον συγγραφέα.

Η έγκριση της διπλωματικής εργασίας από το Πάντειον Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών δεν δηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

*Στην Χρυσούλα
τη Μαίρη
τον Δημήτρη
και στην ζωή που έρχεται...*

Ευχαριστίες

Αιτία για την ενασχόληση του γράφοντα με τον τομέα της Ναυτιλιακής Ιστορίας αποτέλεσε η ανάγνωση του επιστημονικού συγγράμματος «*Η Ναυτιλία των Ελλήνων 1700-1821, Ο αιώνας ακμής πριν από την Επανάσταση*» όπου την επιστημονική επιμέλεια είχαν οι καθηγήτριες Ναυτιλιακής Ιστορίας κα Τζελίνα Χαρλαύτη και η κα Κατερίνα Παπακωνσταντίνου. Η παρούσα εργασία φιλοδοξεί να κινηθεί πάνω στις επιστημονικές διαδρομές που χάραξε το ανωτέρω σύγγραμμα. Αφορμή έναρξης της έρευνας στάθηκε η παράδοση αντιγράφου¹ του Αρχείου από την κ.Χαρλαύτη όπου με την εμπιστοσύνη της και με τις επισημάνσεις της κατέστη δυνατό να κατανοηθούν από τον γράφοντα οι λειτουργίες της εμπορικής ναυτιλίας τον 18^ο αιώνα. Στην πορεία της έρευνας ο καθηγητής κος Γεράσιμος Παγκράτης από το Τμήμα Ιταλικής Γλώσσας και Φιλολογίας του Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών βοήθησε με τα όποια γλωσσολογικά προβλήματα προέκυψαν, ενώ η καθηγήτρια κα Κατσιαρδή-Χέρινγκ του Τμήματος Αρχαιολογίας και Ιστορίας επίσης από το Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο, ξεδιάλυνε την όποια απορία για την Διασπορά και την διακίνηση υφασμάτων στην Ευρώπη του 18^{ου} αιώνα. Οι μετα-διδασκτορικοί ερευνητές Ναυτιλιακής και Οικονομικής Ιστορίας κα Κατερίνα Γαλάνη και ο κος Απόστολος Δελής από το Πανεπιστήμιο Κρήτης αποσαφήνισαν η πρώτη με τις επισημάνσεις της, τον ρόλο του Αγγλικού εμπορικού ναυτικού στην Μεσόγειο ενώ ο δεύτερος παρείχε χρήσιμες συμβουλές κατά την διάρκεια της βιβλιογραφικής έρευνας για τους τύπους των εμπορικών σκαφών. Οι μετα-διδασκτορικοί ερευνητές Ναυτιλιακής και Οικονομικής Ιστορίας κα Χριστίνα Ε.Παπακώστα και ο κος Παναγιώτης Σ.Καπετανάκης μου επέτρεψαν να αναδημοσιεύσω μέρος κειμένων τους αλλά και γραφήματα τους προσαρμοσμένα στην δικιά μου εργασία. Ευχαριστώ όλους τους παραπάνω για τον χρόνο τους και την υπομονή τους και ιδιαίτερα τον Ομότιμο Καθηγητή κο Στέφανο Παπαγεωργίου του Μεταπτυχιακού Προγράμματος του Τμήματος Πολιτικών Επιστημών και Ιστορίας Παντείου για την παρακίνηση του, την βοήθεια του να παραμείνω προσηλωμένος στο μονοπάτι των θεματικών που με αφορούσαν όταν η βιβλιογραφία μου άνοιγε συνεχώς νέα πεδία, αλλά και το κουράγιο του να αναλάβει το ρόλο του Επιβλέποντα Καθηγητή μου.

¹ Το Πρωτότυπο Αρχείο βρίσκεται στην *Biblioteca Universitaria di Genova* .

Περιεχόμενα

Πίνακες.....	6
Γραφήματα.....	7
Εικόνες.....	8
Χάρτες.....	9
Εισαγωγή.....	10
Κεφάλαιο 1. Γένοβα και Λιγυρία.....	14
Κεφάλαιο 2. Οι σημαίες των πλοίων.....	24
Κεφάλαιο 3. Οι καπετάνιοι, ένας σύνθετος ρόλος.....	31
Κεφάλαιο 4. Οι τύποι των εμπορικών και πολεμικών πλοίων.....	37
Κεφάλαιο 5. Μεγαλύτερα, μεσαία και μικρότερα λιμάνια - Θαλάσσιες Περιφέρειες και διαδρομές- λιμάνια αφετηρίας και ενδιάμεσοι σταθμοί.....	51
Κεφάλαιο 6. Τα μεταφερόμενα εμπορεύματα.....	64
Κεφάλαιο 7. Λιβόρνο, ο μεγάλος ανταγωνιστής.....	74
Κεφάλαιο 8. Παραλήπτες - Συστημένα Εμπορεύματα - Ιδιοκτήτες και ονόματα πλοίων	84
Κεφάλαιο 9. «Ελληνικά», Υδραϊκά ,οθωμανικά και «Αγκλο-γκρεκ» πλοία.....	96
Κεφάλαιο 10.Ταξίδι σε θαλάσσια караβάνια.....	104
Κεφάλαιο 11.Οι λιμενικές υπηρεσίες και οι υποδομές λιμένος.....	109
Κεφάλαιο 12.Περιοδικότητα ταξιδιών κατά την διάρκεια του έτους και εκμετάλλευση των θαλάσσιων ρευμάτων.....	120
Συμπεράσματα	131
Πηγές – Βιβλιογραφία.....	134

Πίνακες

Πίνακας 2.1 Πλοία με όνομα καπετάνιου	24
Πίνακας 2.2 Χώρες προέλευσης πλοίων.....	25
Πίνακας 2.3 Αριθμοί πολεμικών πλοίων.....	27
Πίνακας 3.1 Πλοία με όνομα καπετάνιου μετά ποσοστών.....	32
Πίνακας 3.2 Αριθμός καπετάνιων με μία και πάνω αφίξεις.....	33
Πίνακας 3.3 Καπετάνιοι με μία ή περισσότερες αφίξεις στην Γένοβα.....	34
Πίνακας 3.4. Χώρες προέλευσης καπετάνιων που έρχονται πάνω από μια φορά στην Γένοβα.....	35
Πίνακας 4.1.Τύποι εμπορικών πλοίων.....	38
Πίνακας 4.2.Τύποι πολεμικών πλοίων	38
Πίνακας 5.1. Πίνακας αριθμού σταθμών αφετηρίας και ενδιάμεσων λιμανιών.....	54
Πίνακας 5.2. Συνολικός αριθμός λιμανιών αφετηρίας και ενδιάμεσων ανά Θαλάσσια Περιφέρεια.....	55
Πίνακας 5.3. Συνολικός αριθμός λιμανιών αφετηρίας ανά Θαλάσσια Περιφέρεια...	56
Πίνακας 5.4. Πίνακας αριθμών Μεγάλων, μεσαίων και μικρών τόπων φόρτωσης...	57
Πίνακας 5.5 Συνολικός αριθμός Μεγάλων Λιμανιών.....	58
Πίνακας 5.6. Συνολικός αριθμός Μεσαίων Λιμανιών.....	58
Πίνακας 5.7. Διαδρομές Περιφέρειας Ατλαντικού προς την Γένοβα.....	60
Πίνακας 5.8. Διαδρομές από την Ανατολική στην Κεντρική Μεσόγειο.....	62
Πίνακας 6.1.Αριθμοί πλοίων με ένα, πολλά και χωρίς φορτίο.....	64
Πίνακας 6.2.Ποσότητα φορτίων.....	66
Πίνακας 6.3.Πίνακας φορτίων εμπορευμάτων.....	67
Πίνακας 7.1.Πίνακας με τα πλοία των εθνικοτήτων με την συχνότερη επικοινωνία με το Λιβόρνο.....	82
Πίνακας 8.1.Αριθμοί ονομάτων κάθε κατηγορίας ονομάτων.....	91
Πίνακας 9.1.Λιμένες εκκίνησης και ενδιάμεσοι λιμένες για Οθωμανικά ,Ελληνικά και Αγγλο-γκρεκ πλοία.....	98
Πίνακας 9.2. Μεταφερόμενα αγαθά.....	99
Πίνακας 10.1. Ομάδες θαλάσσιων караβανιών.....	105
Πίνακας 10.2. Σημαίες πλοίων που κατέπλευσαν σε θαλάσσιο караβάνι.....	106
Πίνακα 12.1. Πίνακας με τις περισσότερες αφίξεις ανά μήνα και μέρα.....	126
Πίνακας 12.2.Μέγιστη,μέση και ελάχιστη διάρκεια ταξιδιού.....	127

Γραφήματα

Γράφημα 2.1 Ποσοστά πλοίων με όνομα καπετάνιου.....	24
Γράφημα 2.2 Ποσοστά πολεμικών πλοίων.....	27
Γράφημα 3.1 Ποσοστά καπετάνιων με μία και πάνω αφίξεις.....	33
Γράφημα 3.2 Ποσοστό καπετάνιων με μία ή περισσότερες αφίξεις στην Γένοβα...34	
Γράφημα 3.3 Ποσοστό Χωρών προέλευσης καπετάνιων που φτάνουν πάνω από μια φορά στην Γένοβα.....	35
Γράφημα 5.1 Συνολικός αριθμός ονομάτων λιμανιών.....	54
Γράφημα 5.2. Γράφημα ποσοστού λιμανιών αφετηρίας και ενδιάμεσων λιμανιών...55	
Γράφημα 6.1. Ποσοστά φορτίων.....	66
Γράφημα 6.2. Μέσος όρος ποσοστού εμπορευμάτων.....	68
Γράφημα 7.1. Αριθμός καταγραφών που αφορούν το Λιβόρνο ως αφετηρία ή προορισμός.....	81
Γράφημα 7.2. Αριθμός καταγραφών που αφορούν τον Λιβόρνο σαν λιμάνι αφετηρίας είτε σαν 2°,3°,4°,5°,6° σταθμός	81
Γράφημα 7.3. Μέσος όρος των ποσοστών των καταγραφών όπου το Λιβόρνο είναι είτε λιμάνι αφετηρίας είτε ως 2 ^{ος} ,3 ^{ος} ,4 ^{ος} ,5 ^{ος} ,6 ^{ος} σταθμός	82
Γράφημα 8.1. Ποσοστό τύπων πλοίων ιδιοκτητών.....	89
Γράφημα 8.2. Μέσος όρος ποσοστού κάθε κατηγορίας ονόματος για την διετία 1786-87.....	92
Γράφημα 10.1. Ποσοστό πλοίων με σημαίες σε θαλάσσιο караβάνι.....	107
Γράφημα 12.1. Συχνότητα πλεύσης ανά μήνα το έτος 1786.....	125
Γράφημα 12.2. Συχνότητα πλεύσης ανά μήνα το έτος 1787.....	126

Εικόνες

Εικόνα 1.1 Σημαία/ έμβλημα Γένοβας	17
Εικόνα 1.2 Η Γένοβα(πόλη-λιμάνι) το 1597.....	19
Εικόνα 1.3 Γενουατικές οχυρώσεις στην Κάφα.....	19
Εικόνα 1.4 Ο βομβαρδισμός της Γένοβας από την Γαλλία το 1684.....	21
Εικόνα 2.1 Σημαία εποχής της Καταλονίας.....	30
Εικόνα 2.2 Σημαία της Γένοβας.....	30
Εικόνα 9.1. Ταρτάνα εμπορικού τύπου.....	100
Εικόνα 9.2. Ταρτάνα αλιευτικού τύπου.....	100
Εικόνα 9.3. Γενουατικός Πίνκος.....	101
Εικόνα 9.4. Πολάκα με γραιο-οθωμανική σημαία.....	101
Εικόνα 9.5. Οι δύο παραλλαγές της γραιοοθωμανικής σημαίας.....	102
Εικόνα 9.6. Ο πίκκος « <i>Παναγία της Ύδρας</i> » με γραιοοθωμανική σημαία.....	102
Εικόνα 11.1. Τοπογραφικό σχέδιο του λιμανιού της Γένοβας.....	111
Εικόνα 11.2. Νέος Μόλος(<i>Molo Nuovo</i>) και Παλιός Μόλος(<i>Molo Vecchio</i>).....	112
Εικόνα 11.3. Το Λαζαρέττο του Φότσε.....	116
Εικόνα 11.4. Δεξαμενή για κατασκευή πλοίων στην περιοχή του Νταρσενά (<i>Darsena</i>).....	117
Εικόνα 12.1. Τα θαλάσσια ρεύματα της Μεσογείου.....	124

Χάρτες

Χάρτης 1.1 Γεωφυσικός χάρτης της ΒΔ Ιταλίας	17
Χάρτης 1.2 Η επέκταση της Γένοβας εμπορικά και εδαφικά έως τον 17 ^ο αιώνα.....	22
Χάρτης 2.1 Η Ευρώπη από το 1783 έως το 1792.....	26
Χάρτης 5.1 Θαλάσσιες Περιφέρειες και υπο-περιφέρειες.....	52
Χάρτης 5.2 Η Θάλασσα της Λιγυρίας.....	53
Χάρτης 7.1. Τα κράτη της Ιταλικής Χερσονήσου το 1789 και οι κτήσεις τους.....	83

Εισαγωγή

«Να μεταχειρίζεσαι τις υποθέσεις αυτού του κόσμου σαν να εμπορεύεσαι ταξιδεύοντας
με πλοίο»
Γενονατικό ρητό²

Η παρούσα εργασία έχει ως στόχο να παρουσιάσει την ναυτιλιακή κίνηση στην πόλη-λιμάνι της Γένοβας μέσα από τα τεύχη της επίσημης κυβερνητικής εφημερίδας Αβίζι (Anvisi)³ κατά τα έτη 1786 και 1787 που αφορούσαν την ναυτιλιακή κίνηση. Πρόκειται για μηνιαία εφημερίδα(gazetta) που κυκλοφόρησε για πρώτη φορά στις 3 Μαΐου του 1777, η μόνη εκείνη την περίοδο εντός του κράτους της Δημοκρατίας της Γένοβας με άδεια εκτύπωσης. Εκδιδόταν κάθε Σάββατο και μέσα στις στήλες της μπορούσε να βρει κανείς θέματα που αφορούσαν την οικονομία, το εμπόριο, εφευρέσεις, επιστημονικά επιτεύγματα και γράμματα αναγνωστών που πρότειναν λύσεις για τα προβλήματα της πόλης προσφέροντας στους αναγνώστες της μια εξόχως ικανοποιητική εικόνα ,στο μέτρο που ένα πολιτικό καθεστώς μπορεί να περιγράψει και να πληροφορήσει αντικειμενικά για το πεδίο δράσης του. Στην ίδια την εφημερίδα δημοσιεύονταν Δελτία Υγείας από το Υπουργείο Υγείας(Magistrato Di Sanita) της εποχής υπό την μορφή καταλόγου για κάθε ημέρα του χρόνου. Αφορούσε τις αφίξεις των αλλοδαπών και εντόπιων εμπορικών και πολεμικών σκαφών που φτάνουν στον λιμένα της ανεξαρτήτως σημαίας κράτους. Ο κατάλογος των πλοίων της διετίας 1786-87 αφορά συνολικά 4.711 πλοία το καθένα με το δικό του δρομολόγιο ή μαζί με άλλα, ενώ τα εμπορεύματα που μεταφέρονται αφορούν νόμιμα φορτία και όχι λαθραίας διακίνησης.

Οι αφίξεις αυτές στην εφημερίδα Anvisi, στο εξής Αρχείο, αποτέλεσαν το αντικείμενο μελέτης της παρούσας εργασίας. Σε αυτές αναφέρονται το όνομα του εκάστοτε πλοίου, οι ημέρες εν πλω, η ημερομηνία άφιξης στην Γένοβα, ο τύπος πλοίου(εμπορικού ή πολεμικού), η χώρα νηολόγησης(σημαία), το λιμάνι αφετηρίας και τα ενδιαμέσια λιμάνια, το όνομα του καπετάνιου, ο τόπος καταγωγής του, το είδος των εμπορευμάτων(φορτία) που μεταφέρονται αλλά όχι η ποσότητα, το όνομα του ιδιοκτήτη του πλοίου και φορτίου, σε ποιον είναι συστημένο το φορτίο και το όνομα του παραλήπτη. Αν και η συγκεκριμένη εφημερίδα συνέχισε την κυκλοφορία της ως το 1797, έτος που η Δημοκρατία της Γένοβας μετατράπηκε σε γαλλικό προτεκτοράτο με το όνομα «Λιγουριανή Δημοκρατία», τα δύο παραπάνω έτη κρίθηκαν σχετικά πλήρη προς εξέταση σε αντίθεση με τις ελλείψεις των άλλων. Δημιουργήθηκε έτσι μία βάση δεδομένων 25 στηλών, με βασικό υλικό καταγραφής τα στοιχεία που παρείχαν τα ταξίδια των παραπάνω πλοίων, η οποία συμπληρώθηκε έστω και με κενά όπου αυτά υπήρχαν. Όλες οι καταγραφές μεταφράστηκαν στα Ελληνικά σε μια προσπάθεια ομογενοποίησης των δεδομένων αλλά και για ευκολία του αναγνώστη. Σε πολλές περιπτώσεις παρέχεται ο αρχικός όρος ή φράση που εμφανίζεται στο Αρχείο είτε εντός παρένθεσης, είτε σε υποσημειώσεις, είτε επεξηγήσεις για αυτόν προκειμένου να αποδοθεί η ακρίβεια και η αυθεντικότητα του κειμένου καθώς η πρωτογενής βιβλιογραφία είναι τυπωμένη εξολοκλήρου στην τότε επίσημη γλώσσα της Δημοκρατίας της Γένοβας που αποτελούσε τοπικό ιδίωμα της Ιταλικής γλώσσας.

² Matteo Salonia, *Genoa's Freedom ,Entrepreneurship, Republicanism and the Spanish Atlantic*, Lexington Books, London 2017, 77 .

³ Anvisi(Ιταλ.): (μτφ) Ειδοποίηση ή ανακοίνωση.

Η μεγαλύτερη δυσκολία στην εργασία μας αυτή στάθηκε πέρα από την γλώσσα του Αρχείου, που σε αρκετές περιπτώσεις ανέφερε δυσεύρετες ονομασίες στη γενουατική επίσημη κρατική γραφή, ότι πολλοί όροι απαντώνται διαφορετικά κατά την συχνότητα εμφάνισής τους. Μάλιστα κάποια από τα λιμάνια ή αγαθά έχουν αλλάξει ονομασία από τότε ως σήμερα, αυξάνοντας τον βαθμό δυσκολίας ταυτοποίησης ελέγχοντας τους ναυτιλιακούς χάρτες. Το Αρχείο μελετήθηκε με την σκέψη ότι το εμπόριο μέσω θαλάσσης ενώνει ξηρές μεταξύ τους αλλά και την ενδοχώρα τους. Τα φορτία που διακινούνται, συνδέουν το χερσαίο με το θαλάσσιο εμπόριο, καθώς από τον χώρο παραγωγής στην ξηρά και φτάνουν μέσω θαλάσσης στον λιμένα άφιξης που μπορεί να βρίσκεται αρκετά χιλιόμετρα από τον χώρο κατανάλωσης ή επεξεργασίας. Η διάρκεια των ταξιδιών που καταγράφηκαν στην βάση δεδομένων κυμαίνονταν από 252 μέρες(7,4 μήνες) από τα μακρινά λιμάνια που βρέχονταν από τον Ατλαντικό και την Βαλτική, έως μία ημέρα από τα πλησιέστερα λιμάνια στην Γένοβα πλέοντας μέσα από πολέμους κρατών που μαίνονται την εποχή εκείνη ,πολιτικές και οικονομικές μεταβολές στα λιμάνια αφίξεων αλλά και πολυήμερες καθυστερήσεις λόγω καραντίνας.

Στόχος της εφημερίδας *Anvisi* είναι να πληροφορήσει με κάποια επιστημότητα για το μέγεθος της εμπορικής δραστηριότητας και της κίνησης του λιμανιού της πόλης-λιμένα και οι πληροφορίες που δίνει, επέτρεψαν να εξαχθούν συμπεράσματα για την ναυτιλιακή κίνηση και το είδος του εμπορίου που διεξάγονταν. Μέσα από τις αφίξεις των πλοίων παρατηρείται η σύνδεση θαλάσσιων περιοχών όπως του Ατλαντικού, της Δυτικής Μεσογείου, Κεντρικής και Ανατολικής Μεσογείου ενώ ταυτόχρονα εναλλάσσεται το παράκτιο εμπόριο, το εμπόριο μεσαίων και μακρινών αποστάσεων μέσα από την εμπορική σύνδεση που είχε η Δημοκρατία με τους εμπορικούς συνεργάτες και προμηθευτές της. Η γεωγραφική θέση της Γένοβας άλλωστε, στο κέντρο της Μεσογείου, ευνοούσε την συμμετοχή της στο δίκτυο των εμπορικών δρόμων από και προς το εμπόριο της Ανατολής αλλά και στην ναυτιλιακή κίνηση της Ιταλικής Χερσονήσου λόγω των πολλών χρηματιστηριακών δραστηριοτήτων που λάμβαναν χώρα εκεί. Το φυσικά ,προστατευμένο λιμάνι της από ανέμους και παλίρροιες έπαιξε ιδιαίτερα μεγάλο ρόλο στο εμπόριο μικρής και μεγάλης κλίμακας με πλοία που έφταναν κατευθείαν σε αυτή ή με ακόμα μέσω εφτά ενδιάμεσων σταθμών στο Αρχείο.

Ένας μεγάλων όγκος ποσοτικών και ποιοτικών δεδομένων εξήχθη από το Αρχείο που αποτέλεσε την πρωτογενής βιβλιογραφία σε συνδυασμό με την υπόλοιπη βιβλιογραφία. Μέσα από τις καταγραφές σχηματίζεται ένα Πανόραμα των ευρωπαϊκών εμπορικών στόλων της εποχής και ο βαθμός της εμπλοκής τους στο εμπόριο της Μεσογείου μέχρι να φτάσουν στο τελικό προορισμό τους, στην Γένοβα στην Κεντρική Μεσόγειο. Το Πανόραμα αυτό συμπληρώνεται με αναφορές στο είδος του φορτίου που μετέφεραν, δηλώνοντας τις ανάγκες του πληθυσμού της εποχής αλλά και τις ναυτιλιακές και εμπορικές πρακτικές τους καθώς ο καθορισμός του συνολικού πλου έχει να κάνει με τον παραλήπτη έμπορο ,αυτόν που παράγγειλε τα εμπορεύματα και τον πλοιοκτήτη και κατά συνέπεια τις μορφές συναλλαγής μεταξύ τους.

Το θαλάσσιο εμπόριο συντελεί στην αλληλεπίδραση μεταξύ των κρατών στον πολιτιστικό αλλά και στον οικονομικό τομέα σε δημιουργώντας ασταθή-ευκαιριακά αλλά και σταθερά δίκτυα, ναυτιλιακές συνδέσεις και θαλάσσιους δρόμους. Το επιχειρησιακό περιβάλλον που δραστηριοποιείται ο ναυτικός συνιστά ένα πεδίο με πολλές και απότομες αυξομειώσεις που καταλήγουν σε άνοδο του συνολικού κόστους. Μία επιδημία εξάλλου ή ένας πόλεμος σε μια θαλάσσια περιοχή τον 18^ο

αιώνα μπορούσε να αλλάξει τον αρχικό προγραμματισμό πλου από λιμένα σε λιμένα ενός πλοίου. Στην ουσία αποτελούσε μια ναυτική επιχείρηση όπου ο καπετάνιος του ήταν υπεύθυνος, είτε του άνηκε το πλοίο είτε όχι, για την ναυσίπλοια, την αποθήκευση του εμπορεύματος, τις διάφορες οικονομικές ευκαιρίες στην διάρκεια του πλου αλλά και την παράδοση του φορτίου του σε καλή κατάσταση στην καλύτερη τιμή, που μπορούσε όμως να είχε προσυμφωνηθεί και από πριν. Το ίδιο το επάγγελμα του ναυτικού ήταν ιδιαίτερος δύσκολο καθώς επρόκειτο για εργασία 24ώρου βάσεως, μακριά από τους οικείους του, διατρέχοντας υψηλούς κινδύνους λόγω αβέβαιων και απρόβλεπτων καιρικών και πολιτικών συνθηκών.

Το αποτέλεσμα της παρούσας διερεύνησης καθώς και της μετέπειτα ανάλυσης της αποτυπώνεται σε δώδεκα κεφάλαια. Το πρώτο κεφάλαιο μας εισάγει στην Ιστορία του λιμανιού της Γένοβας ή Γένουας⁴ κάνοντας μία ιστορική αναδρομή των πολιτικών θεσμών της από το 1099 όπου αναγνωρίστηκε η κρατική της υπόσταση σαν μάλιστα σαν Δημοκρατία, αλλά και των συμμαχιών του κράτους της στο διεθνές προσκήνιο ως την στιγμή που το Αρχείο δημιουργείται. Το δεύτερο κεφάλαιο παρουσιάζει την σημαία των εμπορικών και πολεμικών πλοίων που απαντώνται στο Αρχείο καθώς και την πρακτική της *Σημαίας Ευκαιρίας*. Σε αρκετές περιπτώσεις μάλιστα δίνεται σαν χώρα νηολόγησης από τον καπετάνιο του πλοίου γεωγραφικός προσδιορισμός που δεν υφίσταται σαν κράτος αλλά μόνο ως εθνικός γεωγραφικός προσδιορισμός. Στο τρίτο κεφάλαιο αναφέρονται ονόματα καπετάνιων, η καταγωγή που δήλωναν, η επανεμφάνισή τους με άλλα πλοία καθώς και ο ρόλος του καπετάνιου στο πλοίο σε σχέση με το εμπόριο. Κάποια από τα ονόματα αυτά απαντώνται από μία έως και τέσσερις φορές με το ίδιο ή με διαφορετικά πλοία αλλά ακόμα και με διαφορετική σημαία πλοίου. Το τέταρτο κεφάλαιο ασχολείται με τους 23 συνολικά τύπους των πλοίων που φτάνουν στον λιμένα, τα χαρακτηριστικά τους και την μεταφορική ικανότητα τους που παραπέμπει αντίστοιχα σε παράκτιο ή εμπόριο μακρινών αποστάσεων, καθώς κάθε τύπου πλοίου ήταν ειδικά προσαρμοσμένος στις ανάγκες συγκεκριμένων περιοχών αλλά και του διεθνούς εμπορίου. Στο πέμπτο κεφάλαιο καθώς η Μεσόγειος χωρίζεται σε τέσσερις θαλάσσιες περιφέρειες και εννέα υπο-περιφέρειες σε συνδυασμό με την περιφέρεια του Ατλαντικού, αναλύεται η ναυτιλιακή κίνηση αλλά και οι θαλάσσιες διαδρομές προς τον λιμένα της Γένοβας με βάση τα λιμάνια αφετηρίας των πλοίων αλλά και τους ενδιάμεσους *Ναυτότοπους*⁵. Στο έκτο κεφάλαιο καταγράφονται και αναλύονται τα είδη των φορτίων αλλά και η αναλογία τους στο πλοίο καθώς μεγάλο μέρος των πλοίων ταξίδευαν με ένα είδος φορτίου αλλά κάποια μπορούσαν να μεταφέρουν μέχρι και επτά διαφορετικά. Συνολικά 238 ονομασίες εμπορευμάτων και 236 καταγράφηκαν την διετία 1786-87 δηλώνοντας την προτίμηση μεταφοράς συγκεκριμένων αγαθών ή διαφόρων αγαθών ανάλογα με τις ανάγκες του εμπορίου. Στο έβδομο κεφάλαιο γίνεται σύγκριση της πολιτικής της Τοσκανικής πόλης-λιμένα Λιβόρνου με την πολιτική της Γένοβας ως προς τον θεσμό του «*Ελεύθερου Λιμανιού*». Καθώς ο ανταγωνισμός αυτός υπήρχε ήδη από τον 16^ο αιώνα η ίδια η εμπορική ανάπτυξή της τελευταίας, επηρεάστηκε σε μεγάλο βαθμό από τον

⁴ Λήμμα «*Γένοβα κ. Γένοβα [μεσν.] (η) πόλη και λιμάνι τής Βλ. Ιταλίας. — Γενοβέζος κ. Γενονάτης (ο), Γενοβέζα κ. Γενονάτισσα (η), γενοβέζικος, -η, -ο κ. γενονάπκος*». Πηγή : Γεώργιος Δ.Μπαμπινιώτης, *Λεξικό της νέας ελληνικής Γλώσσας με σχόλια για τη σωστή χρήση των λέξεων*, Κέντρο Λεξικολογίας ΕΠΕ ,Αθήνα² 2002 .

⁵ Με τον όρο Ναυτότοπος εννοείται «*η περιοχή όπου οι κάτοικοι της ασχολούνται με τα θαλάσσια έργα ,το ναυτεμπόριο και την ναυτιλία*». Πηγή : Δημήτριος Ν.Μυλωνόπουλος, *Βασικές ναυτιλιακές γνώσεις* ,Αθ.Σταμούλης , Πειραιάς 1996, 20.

ανταγωνισμού αυτό. Στο όγδοο κεφάλαιο εξετάζονται τα ονόματα παραληπτών, των εμπόρων που έκαναν την παραγγελία, των πλοιοκτητών, η συχνότητα εμφάνισης τους, ο τρόπος που καταγράφονται και η εναλλαγή των ρόλων τους μέσα στο πλέγμα των εμπορικών σχέσεων. Στο ένατο κεφάλαιο εξετάζεται η παρουσία στο Αρχείο και το είδος εμπορίου των ναυτικών που αυτοχαρακτηρίζονται ως «*Greci*» δηλαδή Γραικοί, αλλά και ως «*Idriotti*» δηλαδή Υδραίοι παρόλο που αμφότεροι αποτελούσαν τμήματα της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Το δέκατο κεφάλαιο πραγματεύεται την πρακτική κάποιων από τα σκάφη του Αρχείου να δημιουργούν ομάδες για τον πλου, προκειμένου να έχουν έστω και στοιχειώδη προστασία από πειρατές ή Κουρσάρους. Οι ομάδες αυτές μπορούσαν να κυμαίνονται από δύο σκάφη έως δέκα στο Αρχείο. Στο ενδέκατο κεφάλαιο παρουσιάζονται οι υποδομές και οι δυνατότητες παροχής λιμενικών υπηρεσιών στα πλοία που έφταναν καθώς και μία περιγραφή για τον τρόπο που ενεργούσαν οι Υπηρεσίες Υγείας του λιμανιού. Έμφαση δίνεται στην ανάπτυξη του οικιστικού ιστού της πόλης που αναπτύχθηκε παράλληλα με το λιμάνι καθώς και στους οδικούς άξονες από και προς το λιμάνι. Στο δωδέκατο κεφάλαιο αναλύεται η πλεύση των σκαφών του Αρχείου κατά την διάρκεια του έτους και ειδικά τους χειμερινούς μήνες λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών. Σε συνδυασμό με ενδεικτικές διάρκειες ταξιδιών που παρατίθενται, εξετάζεται η περιοδικότητα πλεύσης των πλοίων χρησιμοποιώντας τα θαλάσσια ρεύματα της Μεσογείου αλλά και την οπτική παρατήρηση των βουνών της, που χρησιμοποιούνταν στην παράκτια ναυτιλία.

Κεφάλαιο 1 .Γένοβα και Λιγυρία

«Από διαμάντια τίποτα δεν γεννήθηκε ,από κοπριά λουλούδια ανθούν»
Δον Ανδρέα Γκάλλο⁶

Η Γένοβα είναι σήμερα το μεγαλύτερο λιμάνι της Β.Ιταλίας και πρωτεύουσα της επαρχίας Λιγυρίας ή Λιγουρίας με αλληλένδετη ιστορία μεταξύ τους καθώς η μια εξαρτιόνταν από την άλλη κατά την διάρκεια της Ιστορίας. Για να κατανοήσει κανείς την μετέπειτα ανάπτυξή της είναι αναγκαίο να λάβει υπόψη την γεωγραφική της τοποθεσία σε σχέση με την ενδοχώρα της αλλά και την θέση της στην Μεσόγειο. Το έδαφος της Λιγυρίας, ενδοχώρας της Γένοβας, βρίσκεται βορειοδυτικά της Ιταλικής Χερσονήσου, ανάμεσα στα Λιγυρικά Απέννινα στα βόρεια και στο Λιγυρικό πέλαγος που βρέχει τον Κόλπο της Γένοβας στα νότια. Στα Δυτικά χωρίζεται από την Γαλλική Προβηγκία με τον ποταμό Βάρο(Varo) και στα Ανατολικά διαχωρίζεται από την Τοσκάνη με τον ποταμό Μάγκρα(Magra). Η ακτογραμμή της ονομάζεται Riviera με το ανατολικό κομμάτι να είναι γνωστό ως *Riviera di Levante* και το Δυτικό *Riviera di Ponente* ⁷. Τα δύο τρίτα της Λιγυρίας, της μετέπειτα επικράτειας της Δημοκρατίας της Γένοβας, αποτελούνταν από βουνά. Ο σκοτσέζος συγγραφέας Τομπίας Σμόλλετ(1721-1771) έγραψε το 1765 ότι διά ξηράς «δεν υπάρχει άλλος δρόμος από το να πας στην Γένοβα εκτός αν χρησιμοποιήσεις μουλάρι και αναρριχηθείς στα βουνά με τον ρυθμό των δύο μιλίων την ώρα και με κίνδυνο να σπάσεις τον λαιμό σου κάθε λεπτό».⁸ Η ναυτιλιακή της επέκταση ήταν έτσι μονόδρομος για την επιβίωση, καθώς τα περιορισμένα τοπικά γεωργικά προϊόντα όπως το κρασί, τα κάστανα, τα βότανα και το ελαιόλαδο δεν μπορούσαν να καλύψουν τις ανάγκες της αναπτυσσόμενης πόλης.

Πότε όμως η Γένοβα άρχισε να παίζει ένα σημαντικό ρόλο στην ιστορία; Το 888 η πόλη πέρασε στα χέρια των Φράγκων από τους Βυζαντινούς ,στην οποία είχαν εγκαταστήσει την έδρα του τοπικού βυζαντινού διοικητή. Οι Φράγκοι αναγνώρισαν τα δικαιώματα μιας παρηκμασμένης στρατιωτικής εμπορικής αριστοκρατίας (*Πατρίκιοι*) προκειμένου να εδραιώσουν την εξουσία τους⁹. Το 936 η πόλη δέχθηκε επίθεση από Σαρακηνούς πειρατές της Βορείου Αφρικής, καταλήφθηκε και λεηλατήθηκε, όμως αρκετοί από τους κατοίκους της επέζησαν βρίσκοντας καταφύγιο στα παρακείμενα βουνά. Με την αποχώρηση των Σαρακηνών η κίνηση στην πόλη πύκνωσε πάλι, ενώ χτίστηκαν περιμετρικά τείχη και κατασκευάστηκαν πλοία με τα οποία η πόλη βοήθησε στην Α΄ Σταυροφορία το 1097¹⁰, όπου και απέκτησε τις πρώτες αποικίες της στην Παλαιστίνη ως ανταμοιβή το 1099.

Στα τέλη του 11^{ου} αιώνα η διακυβέρνηση της πόλης είχε οργανωθεί υπό την βάση αυτοδιοικούμενης κοινότητας ή *κομμούνας(communis)* μέσω «ομάδων» (κομπανιών)

⁶ Nicholas Walton ,*Genoa ‘‘La Superba’’*,*The rise and the fall of a merchant pirate superpower*,C.Hurst & Co Ltd, London 2015 ,30.

⁷Andrea Zanini, *Strategie politiche ed economia feudale ai confini della Repubblica di Genova (secoli XVI–XVIII). Un buon negotio con qualche contrarietà*, Genoa 2005, 13.

⁸Nicholas Walton , *ο.π.*,19.

⁹Theodore J. Bent - B.A., *Genoa how the republic rose and fell* ,C.Kegan Paul & CO, I, Paternoster Square ,London 1881, 3.

¹⁰Συνολικά εννέα από τους ευγενείς της πήραν μέρος και 1.200 άτομα σε πληθυσμό 10.000. Πηγή: Nicholas Walton, *ο.π* , 24.

[*compagna*]. Η *κομπανία*¹¹ δημιουργούνταν για πολύ συγκεκριμένο χρονικό διάστημα ώστε να λύσει ορισμένα σοβαρά θέματα ενώ η κομμούνια ήταν ένας δημόσιος θεσμός που αφορούσε όλη την κοινότητα, αλλά στην ουσία τον σημαντικό ρόλο έπαιζε μια μικρή ιδιωτική ομάδα αξιωματούχων που προερχόταν από την τάξη των πατρικίων. Εξαιρετικά μεγάλη οικονομική δύναμη είχε ο τοπικός επίσκοπος της Καθολικής Εκκλησίας, που ήταν κάτοχος της περιουσίας μοναστηριών όπως και οι απόγονοι πρώην φεουδαρχών με διάσπαρτους ιδιωτικούς θύλακες στην πόλη, ενώ υπήρχαν και εδάφη που αρχικά δεν ανήκε να σε κανένα αλλά σταδιακά ήλθαν υπό τον έλεγχο των αξιωματούχων της *κομπάνια*. Ο λαός(*populari*) συμμετείχε διά βοής στην διαδικασία εκλογής των τεσσάρων αντιπροσώπων του, των Υπάτων για ένα χρόνο, ενώ εκείνοι πλαισιώνονταν από μία Γερουσία με περιορισμένη εξουσία¹². Το όλο σύστημα εκλογής ήταν προσεκτικά καθοδηγούμενο από τους λίγους έχοντες την πραγματική δύναμη, τουλάχιστον σε αυτό το χρονικό διάστημα, ώστε να εκλέγονται Υπάτοι από την τάξη των Πατρικίων(*Nobili*). Το 1099 το πολιτικό σύστημα αυτό αναγνωρίστηκε ως «*compagna communis*», δημιουργώντας την Δημοκρατία της Γένοβας¹³.

Οι πατρίκιοι ασχολούνταν με το εμπόριο, την υφαντουργία και τις τραπεζικές δραστηριότητες. Μέσω γαμήλιων συμμαχιών αύξαναν την δύναμή τους και το κύρος τους, αλλά δεν ήταν πρόθυμοι να μοιραστούν την εξουσία με ναυτικούς ή πλούσιους τεχνίτες με αποτέλεσμα η Δημοκρατία να εξελιχθεί στην πραγματικότητα σε μία ολιγαρχία. Η ισχύς της πόλης μεγάλωνε πάντως όπως και η επικράτεια της¹⁴, αλλά η μητροπολιτική κυριαρχία της μπορούσε να φτάσει ως τα όρια των εδαφών της Λιγυρίας λόγω μορφολογίας εδάφους. Καθώς όμως η δημογραφική αύξηση της εξελισσόταν, αυξανόταν και η εξάρτησή της από σιτηρά, παστά κράτα και τυριά με την ενδοχώρα να αδυνατεί να ανταπεξέλθει σε προϊόντα σίτισης και εμπορίου. Ήταν ζωτικής σημασίας έτσι η οικονομική επέκταση με αποικίες, εκμεταλλευόμενοι τις θαλάσσιες διαδρομές που ένωναν την Δυτική Ευρώπη με την Αδριατική και την Ανατολική Μεσόγειο ώστε να ιδρυθούν εμπορικά δίκτυα που θα τους παρείχαν πρωτίστως τα αναγκαία για την επιβίωση τους και δευτερευόντως για κέρδος.

Καθώς η *La Superba*¹⁵ πύκνωνε τις δεσοληνίες με την Σαρδηνία μέσω εμπορικών σταθμών, εκμεταλλεύονταν τις αλυκές της δεύτερης και το μέτριας ποιότητας, αλλά πολύτιμο σιτάρι της. Ο εμπορικός ανταγωνισμός ήταν αναπόφευκτος με την Πίζα που είχε τα ίδια συμφέροντα στην νήσο τον 12^ο αιώνα, ενώ ταυτόχρονα η Γένοβα ολοκλήρωνε και παγίωνε τον πολιτικό έλεγχο της στη Λιγυρία. Την ίδια περίοδο παρατηρήθηκε έντονη εμπορική κινητικότητα και οι πρώτες γενουατικές εμπορικές αποικίες στην Καταλονία, τις Βαλεαρίδες νήσους, την Βαλένθια και την Ανδαλουσία ήταν πια γεγονός με τα πρώτα προνόμιά τους αναγνωρίζονται από τον Βασιλιά της Καστίλλης Φερδινάνδο τον Γ' το 1249 και την τοποθέτηση προξένων ώστε να διευθετούνται ζητήματα εξωτερικού¹⁶. Οι Γενουάτες έμποροι δραστηριοποιούνταν και

¹¹Η ακριβής μετάφραση του όρου είναι ως «αυτών που κόβουν μαζί το ψωμί[pane]». Πηγή: David Abulafia, *Η Μεγάλη Θάλασσα, οι περιπέτειες των λαών της Μεσογείου*, Ψυχογιός, Αθήνα 2012, 329.

¹²Μεγάλη Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια, λήμμα: «Γένοβα», Γ', Φοίνιξ, Αθήνα 1956, 205.

¹³Ήδη από το 958 ο Πάπας Μπενγκάριος ο Γ' είχε αναγνωρίσει τα δικαιώματα της «Κομμούνιας» της Γένοβας.

¹⁴Το 1152 ο Φρειδερίκος Βαρβαρόσα(Κοκκινογένης), Αυτοκράτορας της Δυτικής Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας, αναγνώρισε σαν φόρου υποτελής της Γένοβας, την περιοχή από το Μονακό ως την Σπέτζια. Πηγή: Theodore J. Bent - B.A. Oxon, *ο.π.*, 8.

¹⁵*La Superba*(Η Γένοβα), μτφ: *Η Περήφανη* (λόγω του ένδοξου παρελθόντος της).

¹⁶Catia Brilli, *Genoese Trade and Migration in the Spanish Atlantic, 1700-1830*, Cambridge university Press, New York 2016, 22.

στον ΒΔ Ευρώπη όπου παραπλέοντας τον Ροδανό ποταμό έφταναν ως την πεδιάδα της Καμπανίας μέσω παραποτάμιας ναυσιπλοΐας, αγόραζαν ρούχα από Φλαμανδούς εμπόρους τα οποία στην συνέχεια εμπορεύονταν στην Αίγυπτο.

Η μεγάλη αυτή επιχειρηματική δραστηριότητα έδωσε το έναυσμα για μεγάλες καινοτομίες όπως η τήρηση λεπτομερών αρχείων ενώ σημειώθηκαν εξελίξεις στις μεθόδους του εμπορίου όπου αναγκαστικά χρειαζόνταν να γίνουν «*πιο εκλεπτυσμένες*»¹⁷ κάτι αναγκαίο, λόγω της δημόσιας αποδοκιμασίας της Εκκλησίας για την τοκογλυφία¹⁸. Οι διάφοροι διακανονισμοί που τελούνταν με τον τρόπο αυτό, βοήθησαν να απλωθεί η επιχειρηματικότητα και ο πλούτος και σε άλλα κοινωνικά στρώματα πέραν των πλουσίων πατρικίων. Η νέα εμπορική/πλοιοκτητική κατώτερη αριστοκρατία που πρωτοεμφανίστηκε, εχθρεύονταν ανοιχτά την παλιά που προσπαθούσε να διατηρήσει τα κεκτημένα της στις κρατικές θέσεις.

Η αντιπαλότητα στις εμπορικές διαδρομές έφερε τους Γενουάτες με τους Α) Βενετούς σε ευθεία αντιπαράθεση για τα φέουδα στους Αγίους Τόπους, για τον έλεγχο της Αδριατικής και της Ανατολικής Μεσογείου αλλά και Β) με την Πίζα για τον έλεγχο της Τυρρηνικής Θάλασσας. Μέχρι την Δ' Σταυροφορία οι Βενετοί καρπώνονταν τα προνόμια που τους χορηγούνταν από τους Βυζαντινούς Αυτοκράτορες στην Ανατολική Μεσόγειο, θέλοντας όμως περισσότερα βοηθούσαν τους Σταυροφόρους να την καταλύσουν το 1204 τερματίζοντας την συμμαχία αυτή. Τον Αύγουστο του 1261 στέφθηκε Βυζαντινός αυτοκράτορας ο Μιχαήλ Παλαιολόγος μετά από γενουατική βοήθεια, που οδήγησε στην κατάληψη της Κωνσταντινούπολης από τον Λατίνο Βαλδουίνο τον Β'. Ο Μιχαήλ τους αντάμειψε με την συνοικία του Πέρα στην Κωνσταντινούπολη και περιοχές σε θέσεις-κλειδιά κατά μήκος εμπορικών διαδρομών του Αιγαίου Πελάγους όπως η Σμύρνη, η Τένεδος, η Χίος, ενώ η Καφά(βυζαντινή Θεοδοσία) στην Μαύρη Θάλασσα καταλήφθηκε το ίδιο διάστημα (1266).

Η πάλι της Γένοβας με την Πίζα για την Κορσική, οδήγησε στην αιματηρή ναυμαχία της Μελόρια τον Αύγουστο του 1284 όπου η Πίζα εκμηδενίστηκε ως ναυτική δύναμη με την Δημοκρατία να εδραιώνεται στην Κορσική ενώ οι αντιπαράθεσεις κι ενίοτε πολεμικές συγκρούσεις συνεχίστηκαν με την Βενετία με την δεύτερη να υφίσταται μεγάλη ναυτική ήττα στην Κουρζόλα τον Σεπτέμβριο του 1298. Στο ενδιάμεσο των συγκρούσεων με άλλα κράτη, στην ίδια την Γένοβα άρχισαν να διαφαίνονται δύο ομάδες ευγενών που πάλευαν για την εξουσία : οι Σπινόλα (*Spinola*) και Ντόρια (*Doria*) που αποτελούσαν τους *Γιβελίνους* (Αυτοκρατορικοί) από την μία και οι Φιέσκι (*Fieschi*) και Γκριμάλντι (*Grimaldi*) που αποτελούσαν τους *Γουέλφους* (Παπικοί) από την άλλη με τους πρώτους να υπερτερούν μετά το 1291 αλλά με τις μεταξύ τους διαφορές να συνεχίζονται υπό την μορφή εμφυλίου. Η εξουσία παραχωρήθηκε φαινομενικά στον λαό με την μορφή ενός δημάρχου της πόλεως, στερούμενου όμως πραγματικής εξουσίας¹⁹. Η πάλι τους πήρε μορφή κανονικών πολεμικών συγκρούσεων εντός πόλεως καθώς κάθε εύπορη οικογένεια οικοδομούσε πύργους-φρούρια ανάμεσα σε στενά σοκάκια(*vicoli*) για αμυντικούς σκοπούς, εντός των τειχών της πόλεως.

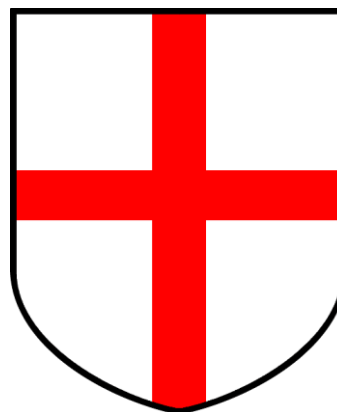
¹⁷ David Abulafia, *ο.π.*, 331.

¹⁸ Σύμφωνα με τον Θωμά τον Ακινάτη(1225-1274) ,ιερέα και φιλόσοφο της Καθολικής Εκκλησίας : «*Το να δεχτείς τόκο για χρήματα που δάνεισες είναι από μόνη της πράξη άδικη ,γιατί πουλάς κάτι που δεν υπάρχει ,δημιουργώντας προφανώς έτσι μια ανισότητα αντίθετη προς την δικαιοσύνη*» .Πηγή : <https://www.timesnews.gr/%CE%B8%CF%89%CE%BC%CE%AC%CF%82>. Πρόσβαση την 15/1/19.

¹⁹Μεγάλη ελληνική Εγκυκλοπαίδεια, λήμμα «*Γένοβα*», 216.



Χάρτης 1.1 Γεωφυσικός χάρτης της ΒΔ Ιταλίας²⁰



Εικόνα 1.1 Σημαία / έμβλημα Γένοβας

Κατά την διάρκεια των εμφυλιακών συγκρούσεων προσκαλέστηκαν ξένοι ηγέτες προκειμένου να αποκατασταθεί η τάξη, όπως ο Ρομβέρτος της Σικελίας το 1330 όπου έθεσε κάτω από την προστασία του την πόλη και ο Πάπα Ιωάννης ΚΒ' το 1332. Οι γενοואίτες φοβόντουσαν πιο πολύ την τυραννία ενός συμπατριώτη τους παρά την εξουσία ενός ξένου *Signore* (Αρχοντα)²¹ ενώ το μίσος των κατώτερων τάξεων αυξάνονταν συνεχώς έναντι των ευγενών λόγω αποκλεισμού τους από την εξουσία.

Το 1339 παίρνοντας με την βία ο λαός την εξουσία, εξέλεξε ως ισόβιο τον πρώτο Δόγη της Γένοβας, τον Γουλιέλμο Μπογκανέγκρα όπου κάνοντας χρήση του αξιώματος του να προσπάθησε να εξισορροπήσει την εξουσία μεταξύ ευγενών και λαού ενώ οι εχθροπραξίες με την Βενετία που βρίσκονταν σε συμμαχία με το Βασίλειο της Αραγωνίας συνεχίστηκαν. Εν μέσω εναλλαγών μεταξύ πολεμικών συρράξεων και συνεχών εμπορικών δραστηριοτήτων και πολιτικών αντιπαλοτήτων, άρχισε να αποκρυσταλλώνεται η νοοτροπία των Γενοואτών απέναντι στο κράτος ως θεσμός. Στο κέντρο της κοσμοθεωρίας τους τοποθετήθηκαν τα οικονομικά δικαιώματα τους και η οικονομική ευημερία τους παρά η συμμετοχή στους πολιτικούς θεσμούς της πατρίδας τους. Η επέκταση των εδαφών του κράτους, τους ενδιέφερε μόνο ως τον βαθμό που θα βοηθούσε στα εμπορικά δίκτυα αλλά δεν θα μπορούσε να αποβεί συγκεντρωτικό²². Η ανάπτυξη της σε Δημοκρατία εισάγει έστω και αργά όμως την ισχυρή πλέον τάξη των μεσαίων εμπόρων στην διοικητική ζωή μέσα από την δύναμη που τους δίνει σταδιακά το χρηματοπιστωτικό σύστημα.

Το 1347 οι Μογγόλοι πολίορκησαν την Καφά της Κριμαίας. Γενοואτικά πλοία που γλίτωσαν μετέφεραν χωρίς να το γνωρίζουν ψύλλους της βουβωνικής πανώλης (Πανούκλας) με φορέα αρουραίους, δέρματα και υφάσματα²³ διασπείροντας τον «Μαύρο Θάνατο» σε όλη την Ευρώπη.

Με τον θεσμό του Δόγη να αποδεικνύεται αναποτελεσματικός με τις βραχύβιες θητείες του και ενώ η πάλη συνεχιζόταν με την Βενετία (1350-55 και 1378-1381), η πόλη τέθηκε υπό την προστασία του Μιλάνου το 1353 και της Γαλλίας το 1396-1409.

²⁰<http://www.kolovrat.org/italy-mountain-ranges-map/map-italian-alps-west-map-outline-italy-mountain-ranges-map/>. Πρόσβαση την 24/11/2018.

²¹ «Ο ερχομός ενός ξένου δυνάστη δεν ήταν, όπως γενικά πιστεύεται μια απόφαση από μέρους της Γένοβας. Απέτρεπε κάθε μέρος από το να αποκτήσει μεγάλη δύναμη και να επιβληθεί του άλλου. Αυτός ή οι αντιπρόσωποί του αποπέμπονταν μόλις όποτε αυτό ήταν βολικό». Πηγή: Theodore J. Bent - B.A., ο.π., 18.

²² Matteo Salonia, *Genoa's Freedom, Entrepreneurship, Republicanism and the Spanish Atlantic*, Lexington Books, London 2017, xvii.

²³ David Abulafia, ο.π., 425.

Το 1407 ιδρύεται στη Γένοβα η Τράπεζα του Αγίου Γεωργίου(*Casa di San Giorgio*)²⁴. Ήταν η πρώτη Τράπεζα στην Ευρώπη, διαχειριζόμενη μάλιστα το εθνικό κρατικό χρέος²⁵, όπου δέχονταν καταθέσεις, παρείχε δάνεια και είχε την δυνατότητα να διευκολύνει τις δοσοληψίες σε μεγάλη απόσταση μέσω της νέας χρηματοπιστωτικής πρακτικής, της *συναλλαγματικής*. Επρόκειτο για μία εντολή πληρωμής, συνοδευόμενη από μια πράξη μετατροπής μεταξύ νομισμάτων που επιτρέπει να έχει κανείς πίστωση σε ένα ξένο τόπο²⁶. Η *Casa di San Giorgio* παρείχε εξαιρετική πληροφόρηση για τα διεθνή οικονομικά τεκταινόμενα, πολύ χαμηλό ρίσκο στους μετόχους της και χαμηλά κόστη συναλλαγών, ελέγχοντας οικονομικά παράλληλα τις κρατικές επιλογές²⁷.

Παρόλα αυτά το ίδιο το κράτος έδειχνε αδύναμο στην κινητοποίηση πόρων. Την περίοδο αυτή το «ασήμαντο» τότε *χωριό Λιβόρνο*²⁸ πουλήθηκε το 1421 στην *Δημοκρατία της Τοσκάνης*. Με την πτώση της Κωνσταντινούπολης το 1453 αλλά και της αποικίας στην Καφά στην Μαύρη θάλασσα το 1475 στα χέρια της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, οι επενδύσεις των Γενουατών μετακινήθηκαν στην Δυτική Μεσόγειο, ενώ έως το 1528 η Δημοκρατία βρισκόταν κάτω από την σφαίρα επιρροής ή κατοχή των Μιλανέζων Δουκών, είτε των Γάλλων και των Ισπανών βασιλιάδων αναγνωρίζοντας την αδυναμία της σαν *αστική Δημοκρατία* να αντιπαρατεθεί σε κράτη που όδευαν προς την «*συγκρότηση των εθνικών μοναρχιών*»²⁹.

Η συνεχόμενη διείσδυση των γενουατών εμπορών στην ισπανική Αυλή καθώς και η εμπειρία τους στις οργάνωση αποικιών, έφερε το γενουάτη Χριστόφορο Κολόμβο το 1492 στην Αμερική, ο οποίος απέπλευσε προς αυτήν, οργανώνοντας την εξερευνητική αποστολή για λογαριασμό του Ισπανικού Στέμματος. Τον 16^ο αιώνα η Ιταλική Χερσόνησος έγινε πεδίο συγκρούσεων μεταξύ των Ισπανών και των Γάλλων όπου επικεντρώνονταν στην προσπάθεια κατάληψης του Δουκάτου του Μιλάνου λόγω της πλεονεκτικής θέσης του που παρείχε πρόσβαση στα Γερμανικά κρατίδια από τον βορρά της Ιταλικής Χερσονήσου. Από την αντιπαλότητα αυτή *αναδύθηκε* ο Ναύαρχος Αντρέα Ντόρια(*Andrea D'Oria*) ο οποίος αν και γενουάτης που υπηρετούσε το Γαλλικό Στέμμα, *άλλαξε στρατόπεδο* το 1527 και το 1528 με την βοήθεια των Ισπανών ελευθέρωσε την γενέτειρά του και αναμόρφωσε το πολιτικό της σύστημα της Δημοκρατίας. Συμμαχώντας η τελευταία με την Ισπανία είχε πολλαπλά οφέλη καθώς της παρέχονταν προστασία από εξωτερικούς εχθρούς³⁰ με

²⁴ Η *Casa di San Giorgio* σταμάτησε την λειτουργία της το 1805 ύστερα από εντολή του Ν.Βοναπάρτη, όταν η Δημοκρατία της Λιγυρίας έγινε επαρχία της Πρώτης Γαλλικής Αυτοκρατορίας το 1805.

²⁵ Η τράπεζα ιδρύθηκε για να αποπληρώσει το εθνικό χρέος καταλήγοντας να γίνει ένα εκτελεστικό σώμα, όπου οι πιστωτές και οι δανειστές διαχειρίζονταν τα οικονομικά της Δημοκρατίας, λάμβαναν πολιτικές αποφάσεις και διαχειρίζονταν ακόμα και τις αποικίες στην Ανατολική Μεσόγειο. Πηγή: Matteo Salonia, *ο.π.*, 51.

²⁶ Serge Bernstein–Pierre Milza, *Ιστορία της Ευρώπης, από την Ρωμαϊκή αυτοκρατορία στα Ευρωπαϊκά κράτη, 5^{ος} – 18^{ος} αιώνας*, Α', Αλεξάνδρεια, Αθήνα 1997, 235.

²⁷ Michele Fratianni, «Government debt ,reputation and creditors protections :The tale of San Giorgio», *Review of Finance* , 10 (Ιανουάριος 2006) 4, 487-489.

²⁸ Το Λιβόρνο θα εξελιχθεί τον 17^ο και 18^ο αιώνα σε πολύ σημαντικό εμπορικό κέντρο ,στυλοβάτης της οικονομικής πολιτικής του Δουκάτου της Τοσκάνης αλλά και ο κύριος εμπορικός ανταγωνιστής της Γένοβας στην Τυρρηνική Θάλασσα και στο Λιγυρικό Πέλαγος.

²⁹ Γεράσιμος Δ. Παγκρατής, *Ιστορία της Ιταλίας, από την συνθήκη του Λόντι στην ενοποίηση (1454-1870)*, ΣΕΑΒ, Αθήνα 2015, 25.

³⁰ Η Γένοβα ονομαζόταν και «*Πόρτα της Ιταλίας*» για την Ισπανία .Πηγή : Theodore J. Bent - B.A., *ο.π.*, 49.

αντάλλαγμα την χρηματοδότηση³¹ των ανά τον κόσμο πολέμων της Ισπανίας στην Μεσόγειο και Ατλαντικό αποκτώντας σημαντικά εμπορικά προνόμια, αξιώματα και τίτλους στην ισπανική επικράτεια με την μορφή δανείων. Οι Γενουάτες τραπεζίτες επωφελήθηκαν από το ρεύμα των ανταλλαγών που ξεκινώντας από την Αμερική, έφτανε στην Ισπανία και διαχεόταν σε όλη την Ευρώπη χάρη, στην απρόσκοπτη ροή των μετάλλων³² από την ανακάλυψη του Νέου Κόσμου, καθώς μεγάλο μέρος της οικονομικής δραστηριότητας της Μεσογείου μετατοπιζόταν προς τον Ατλαντικό.

Η πολιτική αναμόρφωση του 1528 ολοκληρώθηκε με την μεταρρύθμιση του 1576³³. Κύριο μέλημα ήταν η δύναμη του Δόγη να είναι ελεγχόμενη, ώστε να υπάρχει οικονομική αυτοδυναμία των πολιτών διαφυλάσσοντας την οικονομική ευημερία καθώς και την αποδοτικότητα των οικονομικών δικτύων. Η πολιτική εξουσία αναθέτονταν σε οικογενειακές ή πολυκομματικές συμμαχίες που προορίζονται να μοιραστούν τα κυριότερα πολιτικά αξιώματα. Η εκτελεστική εξουσία αποδόθηκε στον Δόγη³⁴ βοηθούμενου από οχτώ κυβερνήτες(*governatori*) που εκλέγονταν και οι δύο ανά διετία. Η νομοθετική εξουσία αποδίδονταν από δύο Συμβούλια, το Μεγάλο (400 μέλη) και το Μικρό (100 μέλη αλλά 200 μετά το 1652), η οποία έχει επίσης ως καθήκον να εκλέξει το Δόγη με θητεία δύο ετών, καθώς να επιλέξει τους 30 εκλογείς που διορίζονται για την ανανέωση των μελών του συμβουλίου κάθε χρόνο. Στα καθήκοντα της, ήταν και η ψήφιση των νόμων για τους φόρους και τα τέλη. Το Μικρό συμβούλιο, που λεγόταν και *Γερουσία*, ήταν υπεύθυνο για τις εξωτερικές



Εικόνα 1.2 Η Γένοβα(πόλη-λιμάνι) το 1597³⁵



Εικόνα 1.3 Γενουατικές οχυρώσεις στην Κάφα³⁶

³¹Catia Brilli, *ο.π.*,23.

³²Γενουατικό γνωμικό :«*Το ασήμι γεννιέται στην Αμερική, περνά από την Ισπανία και πεθαίνει στην Γένοβα*». Πηγή : Nicholas Walton, *ο.π.*,93.

³³Η μεταρρύθμιση του 1576, γνωστή με το όνομα *Leges novae*, συντάχθηκε στην ιταλική πόλη Casale,στις μέρες μας ονομάζεται (ελλ.)Κασάλε Μονφεράτο και βρίσκεται ανάμεσα στο Μιλάνο και το Τορίνο στην ΒΔ Ιταλία, από εκπροσώπους της Ισπανίας, της Αυτοκρατορίας και της Αγίας Έδρας και των αντιπροσώπων των ευγενών ομάδων. Από αυτή την εργασία, η γενεαλογική πολιτική ζωή διαμορφώθηκε για περισσότερο από δύο αιώνες σε ένα σύνολο θεμελιωδών νόμων. Πηγή: Luisa Piccinno, *Economia marittima e operatività portuale Genova, secc. XVII-XIX*, Atti della società Ligure di Storia Patria Nuova Serie – Vol. XL (CXIV) Fasc. Associazione all'USPI Unione Stampa Periodica Italiana, Genova 1963, 67.

³⁴ Για την διετία 1786-87 στο αξίωμα του Δόγη ήταν ο Brizio Giustiniani από τις 31/1/1775 έως τις 31/1/1777,όπου και παρέλαβε καθήκοντα ο Giuseppe Lomellini από τις 4/2/1777 έως τις 4/2/1779. Πηγή : https://en.wikipedia.org/wiki/Doge_of_Genoa. Πρόσβαση την 14/1/19

³⁵Πηγή:https://en.wikipedia.org/wiki/Genoese_Navy#/media/File:Genova_1597. Πρόσβαση την 27/11/2018 .

³⁶ Πηγή: https://fr.wikipedia.org/wiki/Soudak#/media/File:Genoese_fortress_in_Sudak.jp. Πρόσβαση την 27/11/2018 .

υποθέσεις του κράτους.

Ο ανταγωνισμός της Γαλλίας και της Ισπανίας στην Β.Ιταλία έληξε το 1559 με την συνθήκη του Κατώ-Καμπρεζί με την Ισπανία να κυριαρχεί έμμεσα ή άμεσα σε μεγάλο μέρος της Ιταλικής Χερσονήσου. Ο «*δρόμος του Μεταξιού*» είχε κλείσει για την Γένοβα, όπως είχαν χαθεί και οι κτήσεις της στην Ανατολική Μεσόγειο. Εντούτοις οι τραπεζίτες της ήταν πλέον διεθνούς φήμης, με δανεισμό σε εμπορικούς Οίκους του εξωτερικού και εσωτερικού, ενώ τα βελούδα και τα υφάσματα των βιοτεχνιών της τροφοδοτούσαν μέρος των Ευρωπαϊκών αγορών. Το 1556 χάθηκε η τελευταία αποικία των γενουατών στο Αιγαίο, η Χίος από τους Οθωμανούς Τούρκους.

Η περίοδος από τον 1559 έως το 1627³⁷ θεωρείται από τον γάλλο ιστορικό Φερνάν Μπρωντέλ ως ο «*Χρυσός αιώνας της Γένοβας*». Μέσω των *assientos*, που ήταν συμβόλαια με αριθμό ρητρών που συμφωνούνταν ανάμεσα στην κυβέρνηση της Ισπανίας και τους γενουάτες δανειστές τους «*Hombres de negocios*»³⁸, δινόταν βραχυπρόθεσμα δάνεια που επιστρέφονταν μετά την άφιξη των πολύτιμων λίθων στην Σεβίλλη από τον Νέο κόσμο. Η δεινότητα των Γενουατών έγκειται στο ότι δεν περιορίστηκαν στην δέσμευση διαφόρων πόρων της Ισπανίας, αλλά για να συγκεντρώσουν και να εξασφαλίσουν εγγυήσεις από τα τεράστια δανειά τους, έκαναν χρήση της δημόσιας αποταμίευσης τόσο στην Ισπανία αλλά και στην Ιταλία. Πραγματικά ο Ισπανός Βασιλιάς Φίλιππος ο Β΄ τους παραχώρησε από το 1561 έως το 1575, κρατικά ομόλογα (*juros de resguardo*) που δόθηκαν ως εγγύηση των δανείων που συμφωνήθηκαν, αλλά τα οποία οι *assientistas* είχαν το δικαίωμα να χρησιμοποιήσουν κατά την θέληση τους³⁹.

Οι Γενουάτες τραπεζίτες έτσι, συνέδεσαν τα συμφέροντά τους με τα συμφέροντα του Ισπανικού Στέμματος τον 16^ο αιώνα αλλά συνεχώς αποκόπτονταν στον Ατλαντικό όλο και πιο πολύ από το ναυτιλιακό εμπόριο μεγάλων αποστάσεων και την πλοιοκτησία ως ασχολία, παρά τις ακμάζουσες γενουατικές παροικίες στην Σεβίλλη και το Καντίζ. Η κίνηση στο λιμάνι της Γένοβας αυξάνονταν⁴⁰ με τους «*Βόρειους*» να κάνουν την εμφάνισή τους στην Μεσόγειο το 1591 και 1592 εννοώντας τους Άγγλους, τους Ολλανδούς, τους Σουηδούς και τους Δανούς σύμφωνα με τον Μπρωντέλ, όπου μετέφεραν ανώτερης ποιότητας σιτηρά στην Μεσόγειο αλλά επωφελούνταν και μέσω της πειρατείας εκτός από το εμπόριο στην Ιβηρική Χερσόνησο. Καθώς τον 17^ο αιώνα το γενουατικό εμπορικό ναυτικό έχανε την δυναμικότητά του, οι νέες Ατλαντικές διαδρομές υποβάθμισαν λιμάνια όπως η Γένοβα και η Βενετία έναντι λιμανιών υποδοχής αποικιακών προϊόντων απευθείας από τον Νέο Κόσμο⁴¹.

Το 1626 -33 η ένταση με το Δουκάτο της Σαβοΐας οδήγησε σε πόλεμο χωρίς νικητή με τις εχθροπραξίες να επαναλαμβάνονται το 1671-73, ενώ η Συνθήκη Συμμαχίας με

³⁷Το 1627 ο βασιλιάς της Ισπανίας Φίλιππος ο Δ΄ ανέστειλε την πληρωμή των κρατικών οφειλών, μεγάλο μέρος των οποίων προοριζόταν για τους γενουάτες τραπεζίτες. Πηγή: Catia Brilli, *ο.π.*, 209.

³⁸ «*Hombres de negocios*», (Ισπ.)μτφ :Άνθρωποι των επιχειρήσεων.

³⁹Fernand Braudel, *Η Μεσόγειος και ο μεσογειακός κόσμος την εποχή του Φιλίππου Β΄ της Ισπανίας*, ΜΙΕΤ, Α΄, Αθήνα 2005, 180-183.

⁴⁰Τον 14^ο αιώνα οι αφίξεις στο λιμάνι της Δημοκρατίας ήταν 58 πλοία κατά μέσο όρο ετησίως, τον 15^ο 40 πλοία, 145 τον 16^ο ενώ τον 17^ο κυμάνθηκαν από 114 έως 367. Πηγή :Luisa Piccinno, *ο.π.*, 54-57.

⁴¹Amelia Polonia, *European Seaports in the Early Modern Age: concepts, methodology and models of analysis, Dynamiques des ports méditerranéens, Dossier thématique coordonné par Ana Prata et Maria Fernanda Rollo, Cahiers de la Méditerranée*, τ.χ. 80(Ιούνιος 2010), 6.

την Ισπανία έληξε επίσημα το 1648 με την Συνθήκη Ειρήνης της Βεστφαλίας, με το τέλος του Τριακονταετούς Πολέμου(1618-1648). Η Ισπανία εξήλθε του πολέμου οικονομικά εξουθενωμένη και λαμβάνοντας μεγάλα δάνεια από Ολλανδούς και Άγγλους τραπεζίτες, αποπληρώνοντάς τους, το *ασήμι* πλέον του Νέου Κόσμου⁴² όδευε στους τραπεζίτες του Άμστερνταμ και του Λονδίνου.

Τα έτη 1656-57 η πανούκλα, που ήταν ενδημικό φαινόμενο, αποδεκάτισε τον μισό πληθυσμό⁴³ της Γένοβας. Χωρίς την υποστήριξη της Ισπανίας⁴⁴ και εφαρμόζοντας πολιτική ουδετερότητας, η Γένοβα βομβαρδίστηκε το 1684 από τον Λουδοβίκο τον ΙΔ' καθώς αρνήθηκε να επανορθώσει οικονομικά την εξόριστη οικογένεια ευγενών



Εικόνα 1.4 Ο βομβαρδισμός της Γένοβας από την Γαλλία το 1684⁴⁵.

Φιέσκι(Fieschi) που είχαν καταφύγει στην Γαλλική Αυλή. Αναγκαζόμενος να ενδώσει ο Δόγης της Γένοβας, Φρανσέσκο Μαρία Λερκάρι Ιμπεριάλε(18/8/1685-23/8/1687) μετέβη προσωπικά το Μάιο του 1685 στις Βερσαλλίες για την διευθέτηση των διαφορών.

Το 1712 οι συνεχείς προσπάθειες διείσδυσης στο εμπόριο της Ανατολικής Μεσογείου οδήγησαν σε συμφωνία Διομολογήσεων με την Οθωμανική Αυτοκρατορία παρά τον σφοδρό ανταγωνισμό της Αγγλίας, Γαλλίας και Ολλανδίας στο *Λεβάντε* ⁴⁶. Με το τέλος του πολέμου της Ισπανικής Διαδοχής(1701-1714) αγοράστηκε το 1714 από την Ισπανία η επαρχία του Φινάλε(Finale), στην Δυτική Λιγυρική Ριβιέρα, και η επικράτεια της έφτασε τα 4.326 τετραγωνικά χιλιόμετρα⁴⁷ μη συμπεριλαμβανομένης της Κορσικής, όπου το 1729 ξέσπασε εξέγερση από τον πληθυσμό που ζούσε στην επαρχία ζητώντας αυτονομία λόγω εξαιρετικά άσχημης γενουατικής διοίκησης. Το 1733 η εξέγερση τερματίστηκε με την παροχή περισσότερων προνομίων στους Κορσικανούς στον τομέα της Δικαιοσύνης αλλά και στα προνόμια των ευγενών της. Από την δεκαετία του 1730 η Γένοβα

⁴² *Carrera de Indias* :Πρόκειται για το μονοπωλιακό σύστημα που είχε εγκαθιδρύσει το Ισπανικό στέμμα, προκειμένου να ρυθμίζεται η κυκλοφορία του ασημιού και του χρυσού των Ισπανικών αποικιών της Αμερικής ώστε να έρχονται πρώτα στην Ισπανία. Μετά τον δανεισμό από τη Ολλανδία και Αγγλία το μεγαλύτερο μέρος των *ευγενών* μετάλλων κατέληγε στις Κάτω Χώρες. Πηγή: Catia Brilli, *ο.π.*, 23.

⁴³ Ο πληθυσμός των εδαφών της Μητροπολιτικής Δημοκρατίας κυμάνθηκε από 230.000 το 1559 έως 400.000 το 1790. Πηγή : Andrea Zanini, *ο.π.*, 210.

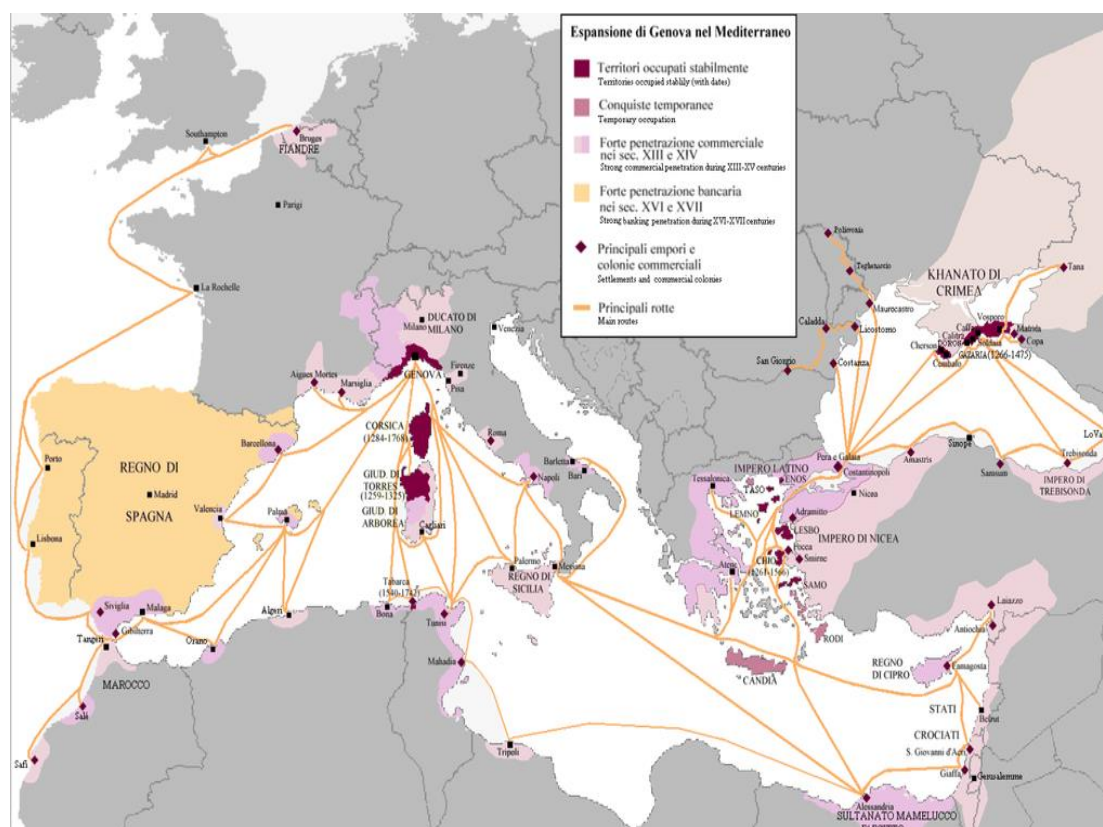
⁴⁴ Από τα μέσα του 17^{ου} αιώνα η Ισπανία εισήχθη σε περίοδο παρακμής, καθώς ο ανταγωνισμός των Άγγλων και των Ολλανδών ,όπως και η εγκατάσταση ξένων εμπόρων στα λιμάνια της διώχνει τα κέρδη του εμπορίου έξω από την Ιβηρική Χερσόνησο. Πηγή : Serge Berstein–Pierre Milza, *ο.π.*, 398.

⁴⁵ Πηγή: <https://www.revolvy.com/page/Bombardment-of-Genoa> . Πρόσβαση την 2/12/18

⁴⁶ Λεβάντε ,μτφ(γαλ.):Ανατολή.

⁴⁷ Andrea Zanini, *ο.π.*, 285.

αναπροσάρμοσε τον θεσμό του «ελεύθερου λιμένος»(*Porto Franco*) από δασμούς, λόγω του οικονομικού ανταγωνισμού αρκετών άλλων Ιταλικών λιμανιών που



Χάρτης 1.2 Η επέκταση της Γένοβας εμπορικά και εδαφικά έως τον 17^ο αιώνα⁴⁸.

προχωρούσαν στην υιοθέτηση του θεσμού αυτού, το ένα μετά το άλλο. Ήδη από τις αρχές του 18^{ου} αιώνα η Γένοβα αντιμετώπιζε σοβαρά διοικητικά προβλήματα σε υψηλές θέσεις λόγω έλλειψης μελών αριστοκρατικών οικογενειών από φυσικά αίτια ή από μαζικές παραιτήσεις. Αρκετοί μάλιστα από τους κυβερνώντες αδιαφορούσαν για την οικονομική ανάπτυξη της Δημοκρατίας ως κράτος και προτιμούσαν να ασχοληθούν απερίσπαστοι σε τραπεζικές δραστηριότητες σε διεθνές επίπεδο ,ενώ πολύ δύσκολα ανατίθονταν δημόσια αξιώματα σε κατώτερες κοινωνικές τάξεις .

Το 1736 οι Κορσικανοί εξεγέρθηκαν ξανά ζητώντας επίμονα μεταρρυθμίσεις όμως αυτή την φορά χρειάστηκαν γαλλικά στρατεύματα ώστε να καταστείλουν την εξέγερση το 1744, τα οποίο παρέμειναν στο νησί ως βοήθεια που αυξήθηκαν βαθμιαία ως υποστήριξη προς τους Γενουάτες.

Παρά τα εξωτερικά και εσωτερικά προβλήματα, τις στρατιωτικές και πολιτικές αδυναμίες, την πολιτική και διπλωματική περιθωριοποίηση, η γενονατική οικονομία συνέχιζε να ανθεί λόγω των ιδιαίτερα δραστήριων οικονομικά παροικιών⁴⁹ της Διασποράς ανά την Ευρώπη, αν και χωρίς την πολιτική και θεσμική προστασία της Δημοκρατία ή την υποστήριξη της. Οι επενδύσεις των αριστοκρατών στις διάφορες ευρωπαϊκές Αυλές ήταν η μεγαλύτερη πηγή εσόδων, ενώ το ναυτιλιακό εμπόριο ενδυναμωμένο με τις μεταρρυθμίσεις στους δασμούς του λιμανιού το 1730 έφερνε

⁴⁸ Πηγή: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Repubblica_di_Genova.png. Πρόσβαση την 13/1/19.

⁴⁹ Γεγονός ήταν ότι οι γενονατικές παροικίες δεν ήταν μέρος του εμπορικού δικτύου στην υπηρεσία της Δημοκρατίας όπως η Βενετικές, αλλά περισσότερο μέρος ενός δικτύου εμπορών με καταγωγή την Δημοκρατία .Πηγή :Matteo Salonia, *ο.π.*,208.

πλούτο αλλά και εργασία στον τοπικό πληθυσμό. Τα κέρδη μάλιστα από τους δασμούς σταθερά αυξάνονταν, σταθεροποιήθηκαν το 1760 και εκτοξεύτηκαν από το 1773 έως το 1797, χρονιά που η Γένοβα έχασε την ανεξαρτησία της και εξελίχθηκε σε κράτος-μαριονέττα της Γαλλίας αλλά και διακόπηκε σχεδόν το εμπόριο της Μασσαλίας λόγω πολεμικών επιχειρήσεων.

Το 1740 η Γένοβα υποχρεώθηκε να συμμετάσχει στον πόλεμο της Πολωνικής Διαδοχής(1740-1748) στο πλευρό της Γαλλίας, Ισπανίας και Πρωσίας εναντίων της Αυστρίας και της Αγγλίας. Υπέστη κατοχή από τους Αυστριακούς το Δεκέμβριο του 1746 ενώ τον ίδιο μήνα οι τελευταίοι εκδιώχθηκαν από λαϊκή εξέγερση. Κύριο μέλημα ήταν η ουδετερότητά της έκτοτε, καθώς η γεωγραφική της θέση την καθιστούσε πεδίο ανταγωνισμού στην Ιταλική Χερσόνησο ανάμεσα σε ισχυρότερες χώρες από πολιτικής ,οικονομικής και στρατιωτικής πλευράς .Λόγω Διπλωματικής απομόνωσης η κρατική κυριαρχία επεδίωξε τουλάχιστον να εδραιώσει την κεντρική της εξουσία⁵⁰ στις κοινότητες και τις πόλεις της και ειδικά σε αυτές που ήταν κοντά σε σημαντικές οδούς διαμετακόμισης που συνέδεαν την γενονατική επικράτεια με τους εμπορικούς δρόμους πέρα από τα Απέννινα Όρη.

Οι 1760 οι Κορσικανοί εξεγέρθηκαν ξανά το 1760, μετά όμως από οκτώ χρόνια προσπαθειών κατευνασμού χωρίς διάθεση για παραχωρήσεις, η περαιτέρω κατοχή της Κορσικής κρίθηκε ασύμφορη από την *Superba*, οπότε πουλήθηκε στην Γαλλία τον Μάιο του 1768⁵¹ με την Γένοβα να περνά στην σφαίρα επιρροής της. Η τελευταία είχε χάσει πλέον και την τελευταία κτήση της εκτός Λιγυρίας, ενώ η εχθρότητα προς τους ευγενείς συνεχώς μεγάλωνε καθώς θεωρούνταν υπεύθυνοι για την κατάληψη της πόλης από τους Αυστριακούς το 1746 και για την συνέχιση του αποκλεισμού των χαμηλών τάξεων στα παραδοσιακά προνόμια και στην διοίκηση .Στην ναυτιλία ο εμπορικός της στόλος μακρινών αποστάσεων είχε χάσει την ορμή του αλλά και τους αριθμούς του, αλλά το εμπόριο μικρών και μεσαίων αποστάσεων συνέχιζε να είναι ιδιαίτερα δραστήριο την δεκαετία του 1780⁵².

Οι γαλλικές επαναστατικές στρατιές του Ναπολέον Βοναπάρτη κατέλυσαν τον Ιούνιο του 1797 την Δημοκρατία της Γένοβας που επανιδρύθηκε την ίδια χρονιά ως «Λιγυριανή Δημοκρατία». Το 1805 έγινε επαρχία της Γαλλίας. Με το πέρας των Ναπολεόντιων πολέμων το Συνέδριο της Βιέννης το 1814-1815 αποφάνθηκε ότι η Γένοβα θα αποτελούσε πλέον τμήμα του Βασιλείου του Πεδεμοντίου και της Σαρδηνίας από το οποίο προήλθε το 1861 το Βασίλειο της Ιταλίας.

⁵⁰ Στις επαρχίες της Γένοβας υπήρχε άμεσος και έμμεσος οικονομικός έλεγχος καθώς διέφερε το νομικό πλαίσιο βάσει του οποίου ενσωματώθηκαν . Andrea Zanini,ο.π., 58.

⁵¹ Theodore J. Bent - B.A. ,ο.π., 70.

⁵² Η συνολική χωρητικότητα των πλοίων της Γένοβας ήταν 42.130 τόνοι το 1787. Ο αριθμός των πλοίων με χωρητικότητα κάτω από 100 τόνους ήταν 554, ανάμεσα σε 100 και 199 τόνους ήταν 68 και ανάμεσα 200 και 299 ήταν 21 με μέση χωρητικότητα τους 65,52 τόνους. Πηγή:Ruggiero Romano, *Per una valutazione della flotta mercantile europea alla fine del secolo XVIII* ,in studi in onore di Amintore Fanfani, Μιλάνο 1962, 578,585.

Κεφάλαιο 2. Οι σημαίες των πλοίων

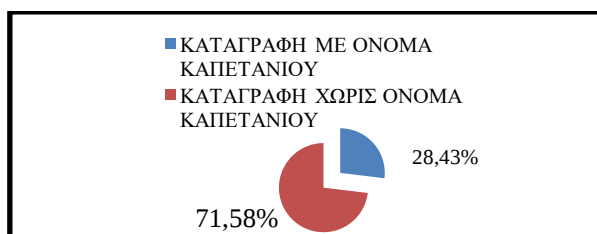
«Όποιος ελέγχει την θάλασσα, ελέγχει το εμπόριο, όποιος ελέγχει το εμπόριο, ελέγχει τα πλούτη του κόσμου, και διαμέσου αυτών, το κόσμο όλο»⁵³
Σερ Ουόλτερ Ράλεϊ(1552-1618), Άγγλος στρατιωτικός

Το Αρχείο, παρέχει σημαντικές πληροφορίες για τα πλοία που φτάνουν στο λιμάνι της Γένοβας όπως η σημαία του καθενός από αυτά, που ήταν διακριτικό του τύπου νηολόγησης των διαφορετικών εθνικοτήτων/κρατών ανεξαιρέτως τύπου, προέλευσης ή φορτίου. Η εθνικότητα των διαφόρων σκαφών διαφαίνεται με δύο τρόπους από το Αρχείο και η προέλευσή της σημειώνεται:

1. Είτε σαν χώρα(*Tartana Francese*)⁵⁴ ή πόλη(*Liuto Carrarese*)⁵⁵ ή με γεωγραφικό ή εθνοκοινοτικό⁵⁶ (*Tartana Greca*)⁵⁷ προσδιορισμό ή ως σημαία ευκαιρίας(*Liuto Gerosolimitano*) δίπλα ακριβώς από τον τύπο πλοίου.
2. Είτε από την εθνικότητα-καταγωγή του καπετάνιου-πλοιάρχου που καταγράφεται δίπλα στο όνομα του π.χ.(*Checcia S.Maria Capit Damiano Bettundi Raguseo*)⁵⁸ καθώς «στις προβιομηχανικές κοινωνίες η τοπική καταγωγή αποτελούσε χαρακτηριστικό της ταυτότητάς τους»⁵⁹.

Σε σύνολο 4.711 εμπορικών και πολεμικών πλοίων για τις χρονιές 1786-87, τα 1.340(28,44%) μόνο αναφέρουν όνομα καπετάνιου, ενώ τα 3.371(71,55%) δεν αναφέρουν. Στον Πίνακα 2.1 παρέχεται ο συνολικός αριθμός των πλοίων ,ενώ το Γράφημα 2.1 παρέχει τα αντίστοιχα ποσοστά για την διετία 1786-1787:

	1786	1787
	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ
ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΜΕ ΟΝΟΜΑ ΚΑΠΕΤΑΝΙΟΥ	713	627
ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΧΩΡΙΣ ΟΝΟΜΑ ΚΑΠΕΤΑΝΙΟΥ	1669	1702
ΣΥΝΟΛΟ	2382	2329



Πίνακας 2.1 Πλοία με όνομα καπετάνιου

Γράφημα 2.1 Ποσοστά πλοίων με όνομα καπετάνιου

⁵³ Mollat Du Jourdin Michel, *Η Ευρώπη και η θάλασσα*, Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα, 1998, 217.

⁵⁴ Καταγραφή 10, έτος 1786 .

⁵⁵ Καταγραφή 24, έτος 1786. Πρόκειται για την πόλη Καρράρα που το 1786 ανήκε στο Δουκάτο της Μοντένα. Πηγή: <https://en.wikipedia.org/wiki/Carrara> . Πρόσβαση την 18/2/2018

⁵⁶ Τζελίνα Χαρλαύτη, «Η ναυτιλία των Ελλήνων ως μοχλός ενοποίησης», στο Τζελίνα Χαρλαύτη & Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμ) *Ναυτιλία των Ελλήνων 1700-1821, Ο αιώνας ακμής πριν την Επανάσταση*, Αθήνα, Κέδρος 2013 , 58.

⁵⁷ Ο όρος *Greca* εμφανίζεται σε 11 καταγραφές στο αρχείο Ανβισι για το έτος 1786 και σε καμία το 1787 .Σύμφωνα με την ιστορική Ιστορικής Ναυτιλίας Τζελίνα Χαρλαύτη ο όρος συναντάται συνήθως στα Δυτικά Αρχεία και υπονοεί τους Οθωμανούς Έλληνες .

⁵⁸ Καταγραφή 10, έτος 1786.

⁵⁹ Κατερίνα Παπακωνσταντίνου, «Η συμπληρωματικότητα των οικονομικών δραστηριοτήτων: η τριγωνική σύνδεση Μεσολογίου, Πρέβεζας, Μάλτας», στο Τζελίνα Χαρλαύτη & Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμ) *Ναυτιλία των Ελλήνων 1700-1821, Ο αιώνας ακμής πριν την Επανάσταση*, Κέδρος, Ιόνιο Πανεπιστήμιο 2013, 614.

Στον Πίνακα 2.2 παρατίθεται το σύνολο των καταγραφών των εμπορικών σκαφών με βάση την σημαία τους ή τον αυτοπροσδιορισμό που οι ίδιοι έδωσαν και τελικά καταγράφηκαν. Εντός παρένθεσης σημειώνουμε που ανήκε διοικητικά η εκάστοτε ο τόπος νηολόγησης ή αυτοπροσδιορισμού:

Πίνακας 2.2 Χώρες προέλευσης πλοίων

Α/Α	ΧΡΟΝΙΕΣ ΤΟΠΟΙ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ-ΛΙΜΑΝΙΑ	1786(2372)		1787(2321)	
		ΑΡΙΘ ΜΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΡΙΘ ΜΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ
1	ΓΕΝΟΒΑ	765	32,25%	758	32,64%
2	ΝΑΠΟΛΗ(ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΩΝ ΔΥΟ ΣΙΚΕΛΙΩΝ)	340	14,33%	310	13,35%
3	ΓΑΛΛΙΑ	204	8,60%	247	10,64%
4	ΑΓΓΛΙΑ	107	4,51%	109	4,69%
5	ΒΕΝΕΤΙΑ	98	4,13%	36	1,55%
6	ΜΑΡΚΙΑΝΑ(ΝΗΣΟΣ ΕΛΒΑ,ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΩΝ ΔΥΟ ΣΙΚΕΛΙΩΝ)	97	4,09%	101	4,35%
7	ΡΑΓΟΥΖΑ(ΦΟΡΟΥ ΥΠΟΤΕΛΗΣ ΣΤΗΝ ΟΘ.ΑΥΤ/Α)	91	3,84%	76	3,27%
8	ΑΥΣΤΡΙΑ	62	2,61%	55	2,37%
9	ΚΟΡΣΙΚΗ(ΓΑΛΛΙΑ)	80	3,37%	90	3,88%
10	ΚΑΤΑΛΩΝΙΑ(ΙΣΠΑΝΙΑ)	71	2,99%	71	3,06%
11	ΣΟΥΗΔΙΑ	52	2,19%	50	2,15%
12	ΔΑΝΙΑ	44	1,85%	42	1,81%
13	ΚΑΡΡΑΡΑ(ΔΟΥΚΑΤΟ ΤΗΣ ΜΟΝΤΕΝΑ)	36	1,52%	43	1,85%
14	ΠΙΖΑ(ΔΟΥΚΑΤΟ ΤΟΣΚΑΝΗΣ)	34	1,43%	28	1,21%
15	ΟΛΛΑΝΔΙΑ	28	1,18%	25	1,08%
16	ΙΕΡΟΣΟΛΥΜΑ(ΣΗΜΑΙΑ ΙΕΡΟΣΟΛΥΜΩΝ)	28	1,18%	20	0,86%
17	ΣΑΡΔΗΝΙΑ(ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΣΑΡΔΗΝΙΑΣ)	27	1,14%	36	1,55%
18	ΠΟΡΤ ΜΑΧΟΝ(ΜΙΝΟΡΚΑ,ΙΣΠΑΝΙΑ)	23	0,97%	21	0,90%
19	ΣΙΚΕΛΙΑ(ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΩΝ ΔΥΟ ΣΙΚΕΛΙΩΝ)	22	0,93%	21	0,90%
20	ΚΑΠΡΑΡΑ(ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΩΝ ΔΥΟ ΣΙΚΕΛΙΩΝ)	21	0,89%	19	0,82%
21	ΙΣΠΑΝΙΑ	20	0,84%	61	2,63%
22	ΡΙΟ(ΕΛΒΑ, ΔΟΥΚΑΤΟ ΤΟΣΚΑΝΗΣ)	20	0,84%	23	0,99%
23	ΡΩΜΗ(ΠΑΠΙΚΑ ΚΡΑΤΗ)	15	0,63%	4	0,17%
24	ΜΑΛΤΑ	14	0,59%	17	0,73%
25	ΜΑΓΙΟΡΚΑ(ΙΣΠΑΝΙΑ)	12	0,51%	7	0,30%
26	ΜΠΑΣΤΙΑ(ΚΟΡΣΙΚΗ,ΓΑΛΛΙΑ)	11	0,46%	9	0,39%
27	ΜΠΟΝΙΦΑΤΣΙΟ(ΚΟΡΣΙΚΗ,ΓΑΛΛΙΑ)	11	0,46%	20	0,86%
28	ΕΛΛΑΔΑ(GRECIA)	11	0,46%		
29	ΥΔΡΑ(ΟΘΩΜΑΝΙΚΗ ΑΥΤΟΚΡΑΤΟΡΙΑ)	9	0,38%	8	0,34%
30	ΤΟΣΚΑΝΗ(ΔΟΥΚΑΤΟ ΤΟΣΚΑΝΗΣ)	8	0,34%	9	0,39%
31	ΡΩΣΙΑ/ΚΡΙΜΑΙΑ	5	0,21%	2	0,09%
32	ΚΑΛΑΜΒΡΙΑ(ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΩΝ ΔΥΟ ΣΙΚΕΛΙΩΝ)	3	0,13%	1	0,04%
33	ΣΑΒΟΙΑ(ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΣΑΡΔΗΝΙΑΣ)	1	0,04%		
34	ΠΟΡΤΟΓΑΛΛΙΑ	1	0,04%		
35	ΜΕΝΤΟΝ(ΠΡΙΓΚΗΠΑΤΟ ΤΟΥ ΜΟΝΑΚΟ)	1	0,04%	1	0,04%
36	INGLESE-GRECO(ΙΣΠΑΝΙΑ)			1	0,04%
37	ΟΘΩΜΑΝΙΚΗ ΑΥΤΟΚΡΑΤΟΡΙΑ			1	0,04%
Σύνολο		2372	100%	2321	100%

Στον **Χάρτη 2.1** παρατίθενται τα σύνορα⁶⁰ των Ευρωπαϊκών κρατών της περιόδου 1783-92 :



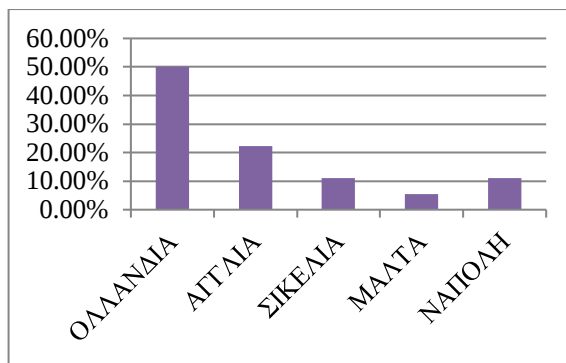
Χάρτης 2.1 Η Ευρώπη από το 1783 έως το 1792

Στον Πίνακα 2.3 θα παραθέσουμε τις καταγραφές των πολεμικών σκαφών του αρχείου μας για την διετία 1786-87 σύμφωνα με τις σημαίες τους :

⁶⁰Πηγή : httpsupload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/44/Europe1783-1792_en.png . Πρόσβαση την 6/1/19 .

	ΧΡΟΝΙΕΣ	1786	1787
A/A	ΧΩΡΕΣ ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ	ΑΡΙΘΜ ΟΣ	ΑΡΙΘΜ ΟΣ
1	ΟΛΛΑΝΔΙΑ	6	3
2	ΑΓΓΛΙΑ	2	2
3	ΣΙΚΕΛΙΑ	1	1
4	ΜΑΛΤΑ	1	
	ΝΑΠΟΛΗ		2
ΣΥΝΟ ΛΟ		10	8

Πίνακας 2.3 Αριθμοί πολεμικών πλοίων



Γράφημα 2.2 Ποσοστά πολεμικών πλοίων

Γιατί είναι σημαντικό να γνωρίζουμε την εθνικότητα των σκαφών που φτάνουν στο λιμάνι της Γένοβας, είτε είναι κατάφορτα με εμπορεύσιμα αγαθά ή έστω άδεια; Γιατί έτσι μπορούμε να έχουμε ένα ολοκληρωμένο κάδρο του συνόλου της εμπορικής κίνησης που αφικνείται στην Γένοβα μέσω εμπορικών πλοίων για τα δύο αυτά έτη. Κατανοούμε έτσι την ναυτιλιακή κίνηση και το πόσο σημαντική ή όχι ήταν η Γένοβα για την θαλάσσια εμπορική κίνηση αφού τα διάφορα πλοία που φτάνουν, το καθένα με την δικιά του σημαία, μας *δηλώνουν* ποιες χώρες ενδιαφέρονται εμπορικά για αυτήν λιγότερο ή περισσότερο.

Παρατηρείται στον Πίνακα 2.2, ότι υπάρχουν καταγραφές με χώρα νηολόγησης που δεν υφίστανται ως επίσημα κράτη αλλά ως εθνοτικοί και γεωγραφικοί προσδιορισμοί. Συναντούμε σε αυτούς νησιά όπως η Κορσική που ανήκει στην Γαλλία από το 1768 με τα λιμάνια της Μπαστιά(*Bastia*) και Μπονιφάτσιο(*Bonifacio*) όπως και γεωγραφικές περιφέρειες όπως η Καταλονία που ανήκει στην Ισπανία από το 1652, πόλεις όπως το Πόρτ Μαχόν της Μινόρκας που ανήκε διοικητικά στην Ισπανία(όπως και η Μαγιόρκα) από το 1782. Γεωγραφικές περιφέρειες μάλιστα όπως η Καλαμπρία που ανήκε στο Βασίλειο των Δύο Σικελιών από το 1738, όπως άλλωστε και η Σαβοΐα που αποτελούσε το *στεριανό* κομμάτι του Βασιλείου της Σαρδηνίας επίσης από το ίδιο έτος με την Ειρήνη της Βιέννης, αποτελούν σημαντικά εδάφη κρατών που αναφέρονται επίσης ως τόποι νηολόγησης. Καταγραφές όπως η Ελλάδα(*Grecia*) και η Ύδρα και τέλος η περιγραφή *Inglese-Greco*⁶¹ ή αλλιώς *Αγγλογκρέκ* αποτελούν επίσης ιδιαίτερους εθνοτικούς προσδιορισμούς με τους τελευταίους να αποτελούν ελληνικής καταγωγής κουρσάρους που οι Άγγλοι τους στρατολόγησαν στον Επταετή Πόλεμο, αφού πρώτα τους πρόσφεραν εξαιρετικά ανταλλάγματα για την ανάπτυξη παροικίας στην Μινόρκα.

Εκτιμούμε ότι οι λόγοι που η καταγωγή των ναυτικών καταγράφεται με τοπικούς προσδιορισμούς είναι ποικίλοι: Πιο σημαντικός από όλους είναι γιατί οι ίδιοι ήθελαν να αυτό-προσδιορίζονται έτσι ώστε να ξεχωρίζουν. Π.χ. το *Μπονιφάτσιο* στην Κορσική ήταν μία από τις οι δύο πιστές πόλεις⁶² στην Γένοβα *ως το τέλος*: δηλαδή ως την Γαλλική πλήρης κατοχή το 1768. Ο όρος «*Greco*» που χρησιμοποιούνταν για να δηλώσει τους Ελληνικής καταγωγής ναυτικούς και απαντάται σε διάφορα Δυτικά

⁶¹ Τζελίνα Χαρλαύτη, «Η αρπαγή και οι κίνδυνοι στην θάλασσα: Πόλεμοι, κούρσος και πειρατεία στη Μεσόγειο του 18^{ου} αιώνα» στο Τζελίνα Χαρλαύτη & Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμ) *Ναυτιλία των Ελλήνων 1700-1821, Ο αιώνας ακμής πριν την Επανάσταση*, Κέδρος, Ιόνιο Πανεπιστήμιο 2013, 172.

⁶² Bent J.Theodore-Oxon B.A. ,*ο.π.*, 340. Η άλλη πόλη ήταν το Κάλβι(*Calvi*).

λιμάνια⁶³ αποτελούσε κάτι σαν ιδιαίτερο χαρακτηριστικό ώστε να είναι διακριτός ο εθνο-θρησκευτικός διαχωρισμός. Όσο για τη σημαία της Ύδρας «όπως είναι γνωστό την περίοδο της ύστερης Τουρκοκρατίας τα ελληνικά πλοία χρησιμοποιούσαν και διάφορες ελληνικές σημαίες. Η πιο γνωστή από αυτές είναι η Τρίχρωμη της Ύδρας(οριζόντιες λωρίδες, κόκκινη ,άσπρη, μπλε »² και ήταν ιδιαίτερα γνωστή καθώς το ίδιο το νησί παρόλο που ανήκε στην Οθωμανική αυτοκρατορία είχε ιδιαίτερα προνόμια.

Για το ίδιο διάστημα εντοπίζονται και σημαίες ευκαιρίας⁶⁴ όπως η σημαία των Ιεροσολύμων που φαίνεται να έδινε ιδιαίτερα προνόμια σε αυτούς που την έφεραν όπως η προστασία της Γαλλίας, όμως στα διάφορα λιμάνια το πλοίο «ήταν στην δικαιοδοσία των γάλλων προξένων»⁶⁵. Η σημαία αυτή ήταν αρκετά συχνή στην Μάλτα που την περίοδο 1781-1810 το ποσοστό αυτό φτάνει το 20%⁶⁶.

Η επιλογή της σημαίας είχε να κάνει με τις οικονομικές αλλά και πολιτικές συνθήκες. Αν το λιμάνι άφιξης βρισκόταν σε πόλεμο, ήταν σφωδρό να μην *σηκωθεί* σημαία του αντίπαλου κράτους από πλοία που πλησίαζαν αλλά ουδέτερου, αφού του παρέχονταν περισσότερη ασφάλεια⁶⁷. Η ουδετερότητα του πλοίου που έφτανε, σήμαινε και την ελευθερία του για εμπόριο στο λιμάνι άφιξης. Μια συνθήκη που θα αφορούσε το εμπόριο ανάμεσα στην σημαία του φέροντος και του λιμανιού άφιξης καθώς και οι ανεκτοί δασμοί του για το φερόμενο φορτίο προσμετρούνταν στην επιλογή του λιμανιού έναντι άλλων. Καθώς το πλοίο εισερχόταν στο λιμάνι, ήταν υποχρεωμένο να πληρώσει τα προξενικά δικαιώματα στον τοπικό πρόξενο της χώρας του⁶⁸. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι στην περίπτωση της Βενετίας το δικαίωμα αυτό ήταν 1% έως 3% στην αξία των εμπορευμάτων. Το φαινόμενο φαίνεται να ήταν τόσο διαδεδομένο που λέγεται ότι όταν αποδεικνύονταν τα πλαστά έγγραφα Γενοβέζων ναυτικών αυτοί κατηγορούσαν τους Γενοβέζους πρόξενους ότι δρουν εναντίων των συμφερόντων της *Δημοκρατίας*².

Τα προξενικά δικαιώματα ήταν μία από τις υποχρεώσεις του πλοίου απέναντι στο κράτος που πρέσβευε η σημαία, καθώς το κράτος αυτό μπορούσε να υποχρεώσει με απαγορεύσεις το πλοίο-φέρων να εμπορεύεται με συγκεκριμένους λιμένες-χώρες περιορίζοντας τις επιχειρηματικές επιλογές του καπετάνιου. Χαρακτηριστική είναι η οικονομική πολιτική της Βενετίας στα εμπορικά της πλοία που τα υποχρέωνε να περνούν πρώτα από την Μητρόπολη πριν διανείμουν τα διάφορα αγαθά σε ξένους λιμένες. Σε αντίδραση οι υπήκοοι της όποτε αυτό ήταν εφικτό, ύψωναν άλλες

⁶³Βασίλης Κρεμμυδάς, *Ελληνική ναυτιλία 1776-1835, Όψεις της μεσογειακής ναυσιπλοΐας*, Α', Ιστορικό Αρχείο ΕΤΤΕ, Αθήνα 1985, 38.

⁶⁴ Η πρακτική της αλλαγής των σημαίων ευκαιρίας είχε να κάνει με την όποια προστασία ή προνόμια μπορούσε να δώσει ένα συγκεκριμένο έθνος αλλά και υποχρεώσεις από το πλοίο που την έφερε. Πηγή: David Abulafia, *Η Μεγάλη Θάλασσα, οι περιπέτειες των λαών της Μεσογείου*, Ψυχογιός, Αθήνα 2012, 526.

⁶⁵ Νίκος Γ.Σβορώνος, *Ανάλεκτα νοελληνικής Ιστορίας και ιστοριογραφίας*, Θεμέλιο, Αθήνα 1987, 213-4.

⁶⁶ Κατερίνα Παπακωνσταντίνου, *Η ελληνική εμπορική ναυτιλία με βάση τα αρχεία του υγειονομείου της Μάλτας, 1723-1810*. Στο: *Ναυτιλιακή Ιστορία των Ελλήνων, 18ος αιώνας*, Ιόνιο Πανεπιστήμιο, Κέρκυρα 2006, 17.

⁶⁷ Θ.Α. Χριστοδουλίδης, *Διπλωματική Ιστορία 1648-1815*, Σιδέρης Ι, Β, Αθήνα 1990, 188. Η Αικατερίνη της Ρωσίας δήλωσε το 1780 εν τω μέσο του Πολέμου της Αμερικανικής Ανεξαρτησίας 1776-1783, ότι η σημαία καλύπτει το εμπόρευμα με αφορμή τους τις συνεχόμενες νηογίες σε πλοία μη εμπόλεμων μη νόμιμα. Σταδιακά οι προαναφερθείσα στάση υιοθετήθηκε από όλα τα κράτη πέραν των Άγγλων.

⁶⁸ Κατερίνα Παπακωνσταντίνου, *Η συμπληρωματικότητα...*, ο.π., 610.

σημαίες όπως η οθωμανική ή η Ρωσική προκειμένου να υπάρχουν περιθώρια ικανοποιητικού κέρδους.

Οι ναυτικοί της εποχής μεταχειρίζονταν κάθε τρόπο προκειμένου να τεθούν νόμιμα ή έστω παράνομα κάτω από την προστασία μιας σημαίας που αντιπροσώπευε ένα κράτος με κάποια προνόμια για το φέρων πλοίο. Χαρακτηριστικές είναι οι ενέργειες των Γενουατών ναυτικών που καθώς το εμπόριο στα Ισπανικά λιμάνια ήταν εξαιρετικά σημαντικό, προσπαθούσαν με πολλούς τρόπους να καταγραφεί το πλοίο τους ως Ισπανικό και να επιστρέψει πίσω στην Γένοβα ως τέτοιο για ναύλωση. Αν δεν υπήρχε τέτοιο δυνατότητα τότε γινόταν προσπάθεια για απόκτηση καταρτισμένου Ισπανού καπετάνιου ή απλά κάποιου Ισπανού που θα «πληρούσε» τις προϋποθέσεις μέσω γραφειοκρατικής παραχάραξης ενώ ο ίδιος θα συνέχιζε να είναι ένα απλό μέλος κατά την διάρκεια του ταξιδιού⁶⁹. Η ίδια η σημαία της Γένοβας δεν έφερνε ιδιαίτερα προνόμια στους Γενουάτες τον 18^ο αιώνα. Ήταν έτσι πρόθυμοι να την αλλάξουν για χάρη του ατομικού τους συμφέροντος ή απλά να κάνουν τα πάντα ώστε να μην πληρώσουν τα προξενικά δικαιώματα στους προξένους τους ακόμα και σε μεγάλα λιμάνια όπως το Καντί με ιδιαίτερα «δραστήριους» προξένους⁷⁰. Οι πρακτικές αυτές, όπως η αλλαγή σημαίας κατά το δοκούν, ήταν κάτι το σύνηθες όπως και οι ενέργειες απόκτησης «της διπλής υπηκοότητας» όπου ο έμπορος μπορούσε να εξυπηρετεί ξένα συμφέροντα ταυτόχρονα με τα δικά του, εντός των συνθηκών του μεταπρατικού και ναυτιλιακού εμπορίου⁷¹. Η πολιτική επίσης της διάκρισης σημαίας σε ένα λιμάνι, δεν ήταν κάτι το ασύνηθες καθώς πλοία συγκεκριμένης εθνικότητας μπορεί να εξυπηρετούνταν γρηγορότερα από τις λιμενικές αρχές εφαρμόζοντας την πολιτική «Διάκρισης Σημαιών»⁷².

Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι οι αφίξεις στο λιμάνι μας δείχνουν την οικονομική δυναμική του. Όπως φαίνεται από τον Πίνακα 2.2 οι περισσότερες αφίξεις των εμπορικών πλοίων φέρουν σημαία Γένοβας με 765(32,25%) και 768(32,64%) αφίξεις αντίστοιχα για τα έτη 1786-87 δηλαδή καταλαμβάνουν το 1/3 των αφίξεων περίπου και τα δύο έτη. Ακολουθούν τα πλοία του Βασιλείου των Δύο Σικελιών⁷³ με 14,33% και 13,35% για την διετία 1786-87 αντίστοιχα, ενώ ακολουθούν τα πλοία της Γαλλίας με 8,6% και 10,64% καθώς και της Αγγλίας με 4,55% και 4,69%. Στο ίδιο το Αρχείο υπάρχουν σημαίες που η παρουσία τους περιορίζεται σε ένα μόνο πλοίο ανά έτος ή στην διετία 1786-87 όπως το Μεντόν(*Μετέπειτα Πριγκηπάτο του Μονακό*) με ένα πλοίο ανά έτος, η Καλαμβρία, η Σαβοΐα, η Πορτογαλία και η Οθωμανική Αυτοκρατορία.

Ο Πίνακας 2.2 μας αποκαλύπτει κάποιες μικρές διαφορές από χρονιά σε χρονιά μεταξύ του αριθμού των πλοίων της κάθε σημαίας. Ο αριθμός των πλοίων της

⁶⁹Catia Brilli, *ο.π.*, 33.

⁷⁰*Ο.π.*, 76-77. Οι Γενουάτες καπετάνιοι έλεγαν για τους προξένους τους ότι: «συνήθως δεν τους πλήρωναν», και αυτός ήταν ένας από τους λόγους που ήταν τόσο ανταγωνιστικοί, καθώς γλίτωναν τα έξοδα του προξένου(*Προξενικά*) και έτσι μπορούσαν να χαμηλώσουν τα ναύλα.

⁷¹Ελένη Γιαννακοπούλου, «Ηπειρώτες έμποροι στην Ιταλία κατά το 18^ο αιώνα(Νέα αρχαικά στοιχεία)», *Ερανιστής*, τ. 21^{ος}, Αθήνα 1997, 164.

⁷²Κωνσταντίνος Χλωμούδης, *Οργάνωση και διάκριση λιμένων*, Τζεϊ & Τζεϊ Ελλάς, Πειραιάς 2001, 45.

⁷³Σύμφωνα με τον Νίκο Γ.Σβορώνο στο εμπόριο της Ανατολικής Μεσογείου οι Γενοβέζοι καπετάνιοι τοποθετούσαν σημαία του Βασιλείου των Δύο Σικελιών λόγω Διομολογήσεων μεταξύ αυτών και της Οθωμανικής αυτοκρατορίας. Πηγή : Νίκος Γ. Σβορώνος, *Το εμπόριο της Θεσσαλονίκης τον 18^ο αιώνα*, Θεμέλιο, Αθήνα 1996, 206.



Εικόνα 2.1 Σημαία εποχής της Καταλονίας⁷⁴



Εικόνα 2.2 Σημαία της Γένοβας⁷⁵

Βενετίας υπο-τριπλασιάζεται την χρονιά 1787(36) σε σχέση με το 1786(98) και υποθέτουμε ότι κάτι τέτοιο οφείλεται στις πολεμικές επιχειρήσεις του Βενετο – Οθωμανικού πολέμου 1787-1792 που προφανώς εξανάγκασαν αρκετούς καπετάνιους να αλλάξουν σημαία. Εκτιμούμε ακόμα ότι οφείλεται σε μη διαθεσιμότητα των πολεμικών σκαφών καθώς κανένα πολεμικό σκάφος της Βενετίας δεν καταγράφεται τις εξεταζόμενες χρονιές στο Αρχείο⁷⁶. Η σημαία με τον όρο *Grecia* εμφανίζεται μόνο το 1786(11 φορές) ενώ το 1787, η Οθωμανική σημαία εμφανίζεται μία φορά μόνο. Εκτιμούμε ότι καθώς τα σύννεφα τριών πολέμων που εμπλέκουν την Οθωμανική Αυτοκρατορία ήταν είτε σε ισχύ είτε εν όψει, τα πλοία αυτά διάλεξαν διαφορετική σημαία *ενκαιρίας*. Παρατηρούμε επίσης ότι παρά την υπογραφή της συνθήκης του Κιουτσούκ Καϊναρτζή το 1774 σύμφωνα με την οποία μπορούσαν ελληνικά πλοία να φέρουν ρωσική σημαία, στην Γένοβα που αποτελεί δυτικό λιμάνι η παρουσία τους περιορίζεται σε εφτά μόνο πλοία με ρωσική σημαία και τα δύο έτη. Εμφανής είναι επίσης και η μείωση από 15 σε 4 σκάφη με σημαία Ρώμης.

Κατά την μεθοδολογία μας προχωρήσαμε σε ένα διαχωρισμό των πολεμικών πλοίων από τα εμπορικά, καθώς ο ρόλος τους είναι αρκετά διακριτός. Καταγράφονται δέκα πολεμικά πλοία την χρονιά 1786 και οχτώ το 1787. Πιο συγκεκριμένα το έτος 1786 καταγράφονται πέντε ολλανδικές νάβες εξοπλισμένες σαν πολεμικά σκάφη, δύο φρεγάτες αγγλικές και από μία ολλανδική, μία του Βασιλείου των Δύο Σικελιών και μία Μαλτέζικη. Το 1787 υπάρχουν τρεις εξοπλισμένες ολλανδικές νάβες, μία αγγλική, μία αγγλική φρεγάτα, δύο του Βασιλείου των Δύο Σικελιών και μία κορβέτα του τελευταίου. Η παρουσία των πολεμικών πλοίων στο λιμάνι οφείλεται στις ανάγκες του ανεφοδιασμού τους, αλλά μπορεί να είναι και για λόγους προστασίας του εμπορίου της χώρας τους καθώς θα μπορούσαν να αποτελούν την πολεμική συνοδεία μιας εμπορικής νηοπομπής εμπορικών πλοίων, διαφυλάσσοντας τα εμπορικά συμφέροντα του κράτους τους. Επίσης η παρουσία ενός πολεμικού πλοίου σε τακτική βάση δίνει το μήνυμα ότι τα εμπορικά του πλοία με ίδια σημαία που μπαίνουν στο λιμάνι θα πρέπει να τυγχάνουν σοβαρής προσοχής, οπότε λειτουργούν τα πολεμικά σαν δύναμη γενικότερης πίεσης οικονομικής αλλά και πολιτικής.

⁷⁴Πηγή : image92279724http://es.basketcule . wiki a. com /wiki / Archivo Flag_of_Catalonia.png . Πρόσβαση την 8/12/18.

⁷⁵Πηγή : <https://www.dreamstime.com/stock-photo-grunge-flag-genoa-italy-italien-to-wn-created-style> . Πρόσβαση την 8/12/2018 .

⁷⁶ Μεγάλο μέρος του Βενετικού στόλου συμμετείχε στις επιχειρήσεις περιορισμού της δράσης των Τυνησιων κουρσάρων κάτω από τις διαταγές του Βενετού Ναυάρχου Angelo Emo(1731-1792) έξω από τις ακτές της Τυνησίας ήδη από το 1784 έως το 1792. Κατά την περίοδο 1785-87 έλαβαν χώρα οι πιο κρίσιμες πολεμικές θαλάσσιες επιχειρήσεις. Πηγή : R.C. Anderson, *Naval Wars in the Levant 1559 - 1853*, Liverpool University Press, Liverpool 1952, 309-317.

Κεφάλαιο 3. Οι καπετάνιοι , ένας σύνθετος ρόλος

Η μέθοδος που χρησιμοποιήσαμε για την ταυτοποίηση και μετέπειτα κατάταξή του κάθε πλοίου στην βάση δεδομένων μας για τις χρονιές 1786-87 από το Αρχείο, ήταν ο έλεγχος της χώρας νηολόγησης(σημαίας) ή της εθνικότητας του καπετάνιου⁷⁷ καθώς οι καταγραφές αναφέρουν είτε το πρώτο ,είτε το δεύτερο. Για παράδειγμα η αναφορά στον καπετάνιο «*Nave l'interpido Capit.Pietro Jerenich Raguseo...*»⁷⁸ μας πληροφορεί για το όνομα του *Pietro Jerenich* ότι κατάγεται ο ίδιος από την Ραγούζα, κάτι που μας οδηγεί στο συμπέρασμα για την εθνικότητα του πλοίου. Στον αντίποδα όμως καταγραφές όπως «*Tartana francese da S.Trope con vino*»⁷⁹ μας πληροφορούν μόνο για την εθνικότητα του πλοίου χωρίς όνομα ή την καταγωγή του.

Σε αρκετές περιπτώσεις μπορούμε να σταχυολογήσουμε πάνω από μία αφίζεις στο λιμάνι της Γένοβας με το ίδιο πλοίο είτε διαφορετικής εθνικότητας καθώς ήταν κοινή πρακτική και στρατηγική επιλογή των καπετάνιων των εμπορικών πλοίων να αλλάζουν την σημαία του πλοίου κατά βούληση⁸⁰. Άλλες φορές μάλιστα δήλωναν τον τόπο καταγωγής τους όταν ερωτούνταν για την εθνικότητα(nationalita)⁸¹ χωρίς να αποτελεί αναγνωρισμένο κράτος και έτσι καταγράφονταν από τα αρχεία των κρατικών υπαλλήλων. Κάτι τέτοιο δεν ήταν απαραίτητα και ένδειξη αναπτυγμένης εθνικής συνείδησης.

Ποια ήταν τα καθήκοντα του καπετάνιου πέρα από την πλεύση του πλοίου; Ο καπετάνιος ήταν ο άνθρωπος που διαχειριζόταν τις υποθέσεις του πλοίου κατά την φόρτωση, κατά την διάρκεια του πλου και κατά την εκφόρτωση. Στην περίπτωση που του άνηκε το πλοίο καθόριζε αυτός όλες τις υποθέσεις. Αν όμως δεν είχε την πλήρη κυριότητα και απλά του άνηκε μερίδιο του πλοίου, ήταν υπόλογος στους άλλους πλοιοκτήτες που θα μπορούσαν να φτάσουν μέχρι και τον αριθμό 64⁸²! Είχε δικαίωμα να εμπορεύεται αγαθά που αποθήκευε στην καμπίνα του για δικό του όφελος όπως και τα αγαθά που είχαν φορτωθεί για μεταφορά και πώληση και θεωρούνταν αντιπρόσωπος των πλοιοκτητών κατά την διάρκεια του ταξιδιού. Έμεινε στο πλοίο για όσο διάστημα είχε προσληφθεί και μόνο μετά από σοβαρή ασθένεια μπορούσε να αντικατασταθεί, ενώ η τήρηση των εγγράφων⁸³ του πλοίου και των αγαθών προς πώληση σε καλή κατάσταση ήταν κάποιες από τις κύριες προτεραιότητές του. Οι απολαβές του ήταν τριπλάσιες σε σχέση με τον αμέσως κατώτερο αξιωματικό, κάτι που ίσως του έδινε την δυνατότητα της αποταμίευσης στο μέλλον και την στροφή στο

⁷⁷ Τζελίνα Χαρλαύτη, «The 'eastern invasion'. Greeks in the Mediterranean trade and shipping in the eighteenth and early nineteenth centuries» στο Maria Fusaro & Colin Heywood & Mohamed-Salah Omri, *Trade and Cultural Exchange in the Early Modern Mediterranean: Braudel's Maritime Legacy*, I.B. Tauris, Λονδίνο 2009, 226.

⁷⁸Καταγραφή 841, έτος 1787.

⁷⁹Καταγραφή 769, έτος 1787.

⁸⁰Katerina Galani, *British shipping in the Mediterranean during the Napoleonic wars ,the untold story of a succesful adaptation*, Brill, Leiden 2017, 57.

⁸¹Δέσποινα Βλάμη ,*Το φιορίνι ,το σιτάρι και η οδός του κήπου, Έλληνες έμποροι στο Λιβόρνο 1750-1868*,Θεμέλιο ,Αθήνα 2000 ,106.

⁸² Ralph Davis, «Οι βρετανοί εφοπλιστές του 17^{ου} και 18^{ου} αιώνα» στο Τζελίνα Χαρλαύτη (επιμ.) ,*Ιστορία και ναυτιλία 16^{ος}-20^{ος} αιώνας*, Αλεξάνδρεια ,Αθήνα 2005, 390.

⁸³ Λέων Δ.Πλειώνης, *Το Ναυτικό δίκαιο της Προεπαναστατικής Ναυτιλίας των Ελλήνων*, Αθήνα 1971, 57-58.

επάγγελμα του εμπόρου με πιθανή εγκατάσταση στην ξηρά και ίσως την προοπτική κατάκτησης κάποιου τίτλου ευγενείας ή δημόσιου αξιώματος⁸⁴. Κατέχοντας μερίδιο της πλοιοκτησίας ο καπετάνιος, είχε ένα ακόμα κίνητρο για την επιτυχία του ταξιδιού με τους υπόλοιπους πλοιοκτήτες να είναι πιο σίγουροι για την απόδοσή του στα καθήκοντά του. Όταν του άνηκε μερίδιο του πλοίου συμφώνως δικαιολογητικού ιδιοκτησίας του πλοίου, ο καπετάνιος λογοδοτούσε για τις πράξεις του στους συμπλοιοκτήτες του και έπρεπε να μπορεί να λογοδοτήσει ικανοποιητικά για τα πεπραγμένα στην διάρκεια του ταξιδιού όταν του ζητούνταν λογαριασμός⁸⁵.

Στον πίνακα 3.1 σημειώνουμε τον αριθμό των πλοίων μετά ποσοστών στα οποία καταγράφεται ή όχι το όνομα του καπετάνιου για τις χρονιές 1786-87 για πολεμικά και εμπορικά πλοία:

	1786		1787	
	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ
ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΜΕ ΟΝΟΜΑ ΚΑΠΕΤΑΝΙΟΥ	713	29,93%	627	26,92%
ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΧΩΡΙΣ ΟΝΟΜΑ ΚΑΠΕΤΑΝΙΟΥ	1669	70,07%	1702	73,08%
ΣΥΝΟΛΟ	2.382	100%	2.329	100%

Πίνακας 3.1 Πλοία με όνομα καπετάνιου μετά ποσοστών

Παρατηρούμε ότι το ποσοστό των πλοίων που αναφέρεται το όνομα του καπετάνιου για τις χρονιές 1786-87 είναι 29,93%(713 πλοία από τα 2.382) και 26,92%(627 από τα 2.329) αντίστοιχα, δηλαδή λίγο πάνω από 1 στα 4 πλοία. Τα ονόματα των κυβερνητών, ελαφρώς παραφρασμένα⁸⁶ από λάθος ίσως του κρατικού υπαλλήλου κάποιες φορές, επανέρχονται ξανά και ξανά, εμφανίζοντας κάποια περιοδικότητα στα ταξίδια τους στην Γένοβα είτε πρόκειται για τελικό, είτε ενδιάμεσο σταθμό. Χρησιμοποιώντας τα δεδομένα αυτά, οι αριθμοί της περιοδικότητας των ονομάτων των καπετάνιων(σε όποια καταγραφή αναφέρεται) αποτέλεσαν το υλικό της έρευνάς μας, και με την μέθοδο αυτή επιχειρήθηκε η εξαγωγή συμπερασμάτων για την εμφάνισή τους την διετία 1786-87. Σημειώνεται ότι ο αριθμός των πλοίων που αναφέρουν όνομα καπετάνιου για την διετία είναι κάτι παραπάνω από ένα στα τέσσερα πλοία(1.340 από 4.711), οπότε και σε καμιά περίπτωση τα συμπεράσματα δεν είναι αντιπροσωπευτικά. Δεν κατέστη όμως δυνατό να κατανοηθεί για ποιο λόγο στις συγκεκριμένες καταγραφές παρέχονταν οι καπετάνιοι, ενώ σε άλλες όχι.

Οι περισσότεροι καπετάνιοι που τα ονόματα τους αναφέρονται, εισέρχονται μία μόνο φορά τον χρόνο στο λιμάνι αν και κάποιοι εισέρχονται δύο, τρεις, τέσσερις φορές με το ίδιο πλοίο ,δύο φορές με το ίδιο πλοίο και μία με ένα δεύτερο, καθώς και δύο φορές με διαφορετικά πλοία. Το ποσοστό εμφάνισής των καπετάνιων που εισέρχονται μία φορά το χρόνο είναι 70,2%(499 πλοία και άρα 499 καπετάνιοι από

⁸⁴Ralph Davis, *ο.π.*, 392.

⁸⁵Ο.π., 400.

⁸⁶Για την καταγραφή 878 του έτους 1787 ο Ραγουζαίος καπετάνιος *Biagio Mortaletti* φτάνει στις 18/5/1787 με την Πολάκα *S.Elena* στην Γένοβα με αγαθά συστημένα στο όνομα του *Geronimo Bagnasco*. Θα επαναλάβει την άφιξη του στην Γένοβα στις 17/12/1787 με το ίδιο πλοίο ως Ραζουζαίος με διαφορετικά αγαθά, αλλά συστημένα στον ίδιο άνθρωπο. Όμως το όνομα του καταγράφεται ελάχιστα διαφοροποιημένο από την πρώτη φορά ως *Biagio Martelletti*.

713) και 71,17%(446 πλοία και άρα 446 καπετάνιοι από 627) για τα έτη 1786-87. Πρόκειται δηλαδή για το συντριπτικό ποσοστό σε σχέση με τους 98 καπετάνιους που εμφανίζονται δύο ή παραπάνω φορές, συνολικά σε 214 καταγραφές με ποσοστό 29,8%, με το ίδιο πλοίο ή όχι για το 1786. Αντίστοιχα για το 1787, το αντίστοιχο ποσοστό είναι 28,83% με 80 καπετάνιους όπως παρατηρείται στον Πίνακα 3.2 και Γράφημα 3.1:

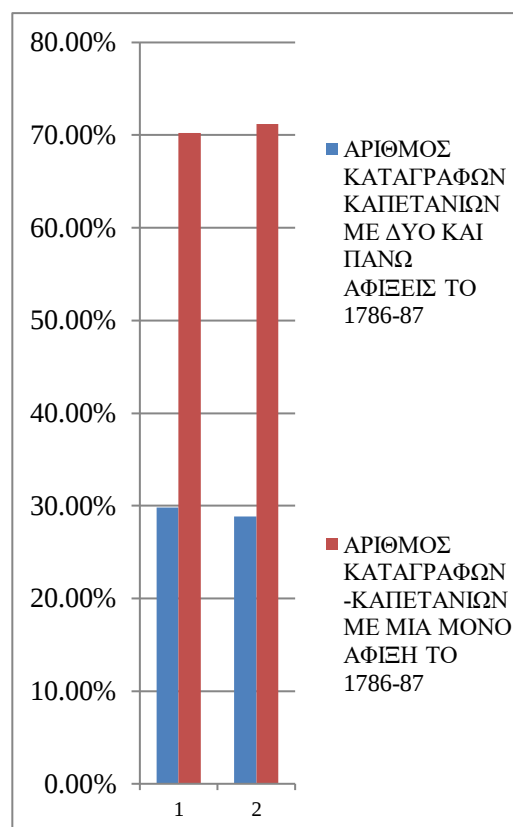
Πίνακας 3.2

Αριθμός καπετάνιων με μία και πάνω αφίξεις

Γράφημα 3.1

Ποσοστά καπετάνιων με μία και πάνω αφίξεις

A/A	1786	1787
ΠΟΣΟΤΗΤΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ
ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΤΑΓΡΑΦΩΝ ΚΑΠΕΤΑΝΙΩΝ ΜΕ ΔΥΟ ΚΑΙ ΠΑΝΩ ΑΦΙΞΕΙΣ ΤΟ 1786-87	214 ΚΑΤΑΓΡΑΦΕΣ (98 ΚΑΠΕΤΑΝΙΟΙ)	181 ΚΑΤΑΓΡΑΦΕΣ (80 ΚΑΠΕΤΑΝΙΟΙ)
ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΤΑΓΡΑΦΩΝ-ΚΑΠΕΤΑΝΙΩΝ ΜΕ ΜΙΑ ΜΟΝΟ ΑΦΙΞΗ ΤΟ 1786-87	499	446
ΣΥΝΟΛΟ	713	62

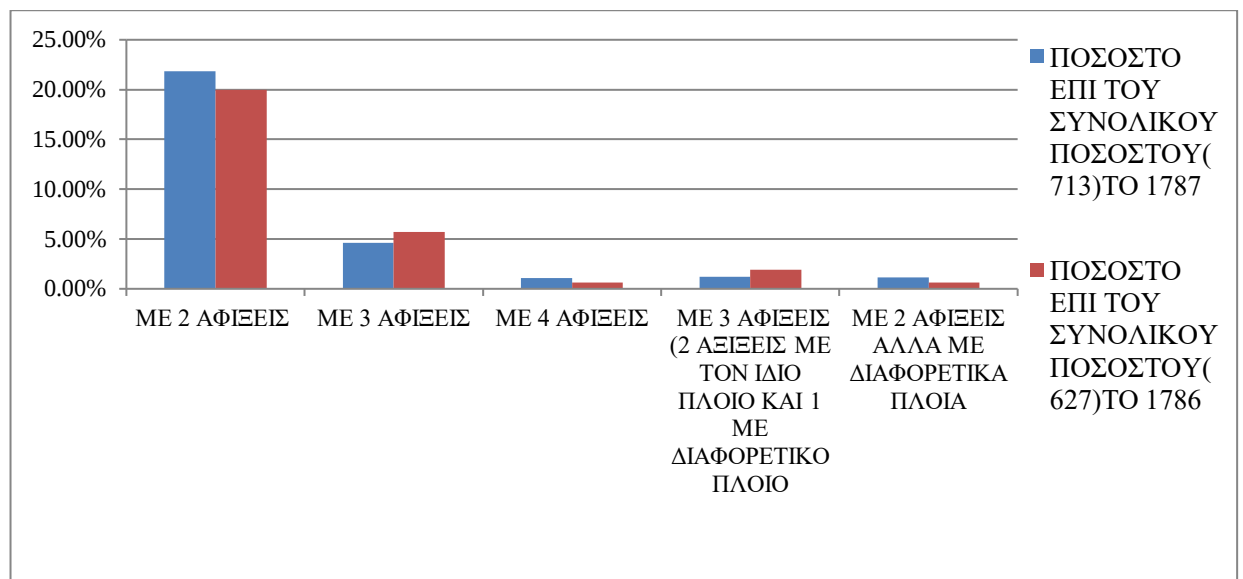


Οι πλοιοκτήτες είχαν την δυνατότητα να προσλαμβάνουν διαφορετικό καπετάνιο μετά από κάθε ταξίδι εάν και εφόσον έληγε οι σύμβασή του. Μπορούσε μάλιστα ο ίδιος να αναζητήσει καλύτερη αμοιβή για την εξειδικευμένη εργασία του αλλά και τις διασυνδέσεις του που ήταν χρήσιμες στα διάφορα λιμάνια προορισμού σε άλλα πλοία . Στον Πίνακα 3.3 βλέπουμε την συχνότητα των καπετάνιων με δύο και περισσότερες αφίξεις στην Γένοβα την διετία 1786-87:

Πίνακας 3.3 Καπετάνιοι με μία ή περισσότερες αφίξεις στην Γένοβα

ΕΤΗ	1786			1787		
Α/Α	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΜΕ ΠΑΝΩ ΑΠΟ 1 ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΦΙΞΕΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΜΕ ΠΑΝΩ ΑΠΟ 1 ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΦΙΞΕΩΝ
ΜΕ 2 ΑΦΙΞΕΙΣ	78	79%	156	62	78%	126
ΜΕ 3 ΑΦΙΞΕΙΣ	11	12%	33	12	14,8%	36
ΜΕ 4 ΑΦΙΞΕΙΣ	2	2%	8	1	1,2%	4
ΜΕ 3 ΑΦΙΞΕΙΣ (ΔΥΟ ΑΦΙΞΕΙΣ ΜΕ ΤΟ ΙΔΙΟ ΠΛΟΙΟ ΚΑΙ ΜΙΑ ΜΕ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΟ ΠΛΟΙΟ)	3	3%	9	3	4%	12
ΜΕ 2 ΑΦΙΞΕΙΣ ΑΛΛΑ ΜΕ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ	4	4%	8	2	2%	4
ΑΡΘΡΟΙΣΜΑ	98	100%	214	80	100%	182

Γράφημα 3.2 Ποσοστό καπετάνιων με μία ή περισσότερες αφίξεις στην Γένοβα



Σύμφωνα με τον Πίνακα 3.3 το ποσοστό καπετάνιων με 2 αφίξεις ετησίως για τα έτη 1786-87 ανέρχεται σε 79% και 78% επί του συνολικού ποσοστού καπετάνιων με δύο αφίξεις και πάνω σύμφωνα με το Γράφημα 3.2. Ακολουθούν οι καπετάνιοι με τρεις αφίξεις ,με ποσοστό 12% και 14,8% αντίστοιχα ενώ με τέσσερις αφίξεις⁸⁷ το

⁸⁷Για την χρονιά 1786 ο Ναπολιτάνος καπετάνιος *Bartolomeo Monte* σε τέσσερις καταγραφές 184 ,817 ,1384 και 1854 μετέφερε σιτάρι προς την Γένοβα συστημένο προς τον ίδιο έμπορο –πλοιοκτήτη *Giuseppe Maria Balbi* με την πολάκα *SS.Concezione* .

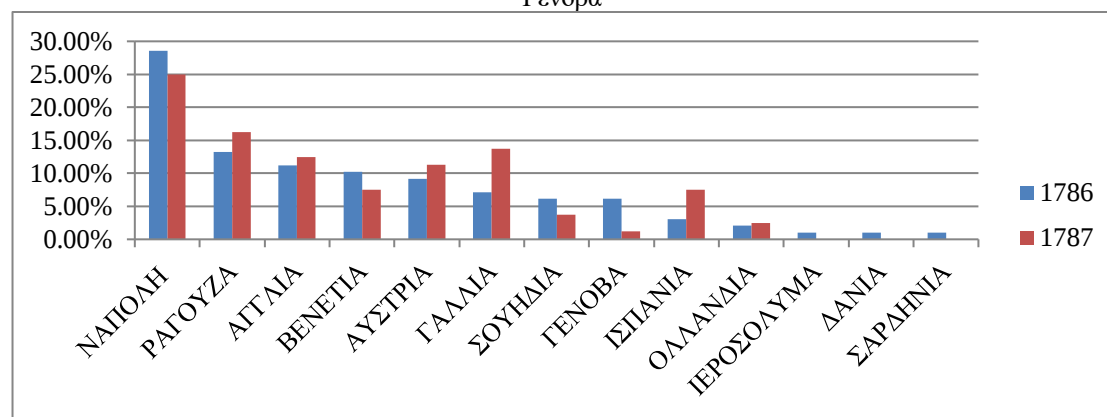
ποσοστό είναι μικρότερο με 2% και 1,2% αντίστοιχα. Το ποσοστό με καπετάνιους που αφίχθησαν στην *Superba* δύο φορές με το ίδιο πλοίο και μία με διαφορετικό ανέρχεται σε 3% και 4% για την διετία για να καταλήξουμε στην κατηγορία των καπετάνιων που έφτασαν δύο φορές στην Γένοβα αλλά, με δύο διαφορετικά πλοία αντίστοιχα.

Όμως τί εθνικότητας ήταν οι καπετάνιοι που αποφάσισαν να έρθουν και να ξαναέρθουν στην Γένοβα ; Ο Πίνακας 3.4 μας αποκαλύπτει την χώρα προέλευσής τους:

Πίνακας 3.4 Χώρες προέλευσης καπετάνιων που έρχονται πάνω από μια φορά στην Γένοβα

1786		1787	
ΧΩΡΑ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΠΕΤΑΝΙΩΝ	ΧΩΡΑ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΠΕΤΑΝΙΩΝ
ΝΑΠΟΛΗ	28	ΝΑΠΟΛΗ	20
ΡΑΓΟΥΖΑ	13	ΡΑΓΟΥΖΑ	13
ΑΓΓΛΙΑ	11	ΓΑΛΛΙΑ	11
ΒΕΝΕΤΙΑ	10	ΑΓΓΛΙΑ	10
ΑΥΣΤΡΙΑ	9	ΑΥΣΤΡΙΑ	9
ΓΑΛΛΙΑ	7	ΒΕΝΕΤΙΑ	6
ΣΟΥΗΔΙΑ	6	ΙΣΠΑΝΙΑ	6
ΓΕΝΟΒΑ	6	ΣΟΥΗΔΙΑ	3
ΙΣΠΑΝΙΑ	3	ΟΛΛΑΝΔΙΑ	2
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	2	ΓΕΝΟΒΑ	1
ΙΕΡΟΣΟΛΥΜΑ	1		
ΔΑΝΙΑ	1		
ΣΑΡΔΗΝΙΑ	1		
ΣΥΝΟΛΟ	98	ΣΥΝΟΛΟ	81

Γράφημα 3.3 Ποσοστό Χωρών προέλευσης καπετάνιων που φτάνουν πάνω από μια φορά στην Γένοβα



Παρατηρώντας τα τρία μεγαλύτερα ποσοστά με την μεγαλύτερη συχνότητα ονομάτων καπετάνιων που αναφέρεται στην εθνικότητά τους, το μεγαλύτερο ποσοστό καπετάνιων είναι από την Νάπολη(Βασίλειο των Δύο Σικελιών) με 28,57% και 25% για τις χρονιές 1786-87, η Ραγούζα ακολουθεί με 13,27% και 16,25% με

τρίτη την Αγγλία με 11,22% για το 1786 και την Γαλλία για το 1787 με 13,75%. Κατανοώντας την ανάγκη για κέρδος συμπεραίνουμε ότι κάποιοι καπετάνιοι έρχονται με μεγαλύτερη συχνότητα στο λιμάνι της Γένοβας από άλλους, καθώς τα σταθερά εμπορικά δίκτυα απαιτούσαν περισσότερα από ένα ταξίδια μέσα στην χρονιά εμφανίζοντας μια κυκλικότητα. Η περιοδικότητα των καπετάνιων μπορεί να εξαχθεί σε αρκετά παραδείγματα. Το 1786 ο Ναπολιτάνος καπετάνιος *Antonio Capozzi* έπλευσε τρεις συνολικά φορές προς την Γένοβα, την πρώτη με το πλοίο *Gesu Bambino*⁸⁸, την δεύτερη με το *Il Bambino*⁸⁹ και την τρίτη πάλι με το πλοίο *Gesu Bambino*. Και τα δύο πλοία ήταν πολάκες, ξεκίνησαν από το Τράνι(Trani)⁹⁰, τα αγαθά του πλοίου(σιτάρι) ήταν και τις τρεις φορές συστημένα στον καπετάνιο και στα δύο πρώτα ταξίδια είχαν παραλήπτη τον *Giambatista Maglione E Figlj*. Και τις τρεις φορές η εθνικότητα του πλοίου δηλώθηκε ως Νάπολη. Η περίπτωση του καπετάνιου *Giacomo Casserata*⁹¹ ήταν κάπως διαφορετική :Με την Πολάκα του *N.S Di Loreto* αφίχθη τρεις συνολικά φορές το 1787 στην Γένοβα ,όπου την πρώτη καταγράφηκε ως Γενουάτης και τις άλλες δύο ως Γάλλος με αποτέλεσμα την πρώτη φορά να χαρακτηριστεί το πλοίο του ως Γενουατικό και τις άλλες δύο ως Γαλλικό .Και την πρώτη και την τρίτη φορά μετέφερε σιτάρι συστημένο στην επωνυμία *Fratelli de la Casa*⁹² ενώ την τρίτη φορά, πέντε μήνες⁹³ περίπου μετά την πρώτη άφιξη, η επωνυμία *Fratelli de la Casa* καταγράφεται σαν ιδιοκτήτης της πολάκας. Στις δύο καταγραφές⁹⁴ που αναφέρεται σαν καπετάνιος πλοίου το 1787 ο γάλλος *Pasquale Curti*, την πρώτη φορά το πλοίο του καταγράφεται ως πολάκα με ονομασία *La Contessa di Marseub*, ενώ την δεύτερη φορά έχει καταγραφεί ως *La Contessa di Marbeuss*, ενώ ο τύπος πλοίου που έχει καταγραφεί για το τελευταίο είναι βριγαντίνι.

Παρατηρούνται έτσι κάποιες κοινές πρακτικές στον τρόπο δράσης των καπετάνιων, όπως η αλλαγή εθνικότητας όταν το συμφέρον το καλούσε αλλά και η σταθερότητα της μεταφοράς εμπορευμάτων για λογαριασμό τακτικών ναυλωτών, πρακτικές που ήταν ευρέως διαδεδομένες λόγω της επαγγελματικής ώσμωσης μεταξύ τους. Εξάλλου μεταξύ των καπετάνιων και των ναυτικών της εποχής υπήρχε η αίσθηση ότι οι παραθαλάσσιες κοινότητες καθώς και των νησιών της Μεσογείου ειδικά, μοιράζονται ένα είδος κοινής κουλτούρας αλλά και γλώσσας: της *lingua franca* ή της «γαλλικής ομιλίας» ειδικά τον 17^ο αιώνα. Η *linqua franca*⁹⁵ έμοιαζε πολύ με την γαλλική γλώσσα αλλά χωρίς τυπικούς γλωσσικούς κανόνες και τυποποιημένο λεξιλόγιο ενώ απαρτιζόνταν πιο πολύ από φράσεις με μια ρευστότητα «και μια διάθεση τροποποίησης από τους χρήστες της»⁹⁶. Η ναυτική κουλτούρα, οι εμπορικοί δεσμοί ενός καπετάνιου με την Γένοβα ή απλά οι απαιτήσεις των εργοδοτών του, του υπαγόρευαν να επανέλθει έστω και με διαφορετικό πλοίο στο ίδιο λιμάνι φτάνοντας στο αριθμό των τεσσάρων συνολικά αφίξεων την ίδια χρονιά με το ίδιο πλοίο ή με δύο διαφορετικά.

⁸⁸Καταγραφές 185,1575, έτος 1786.

⁸⁹Καταγραφή 921, έτος 1787.

⁹⁰Trani :Παραθαλάσσια πόλη στα νότιο-ανατολικά της Ιταλικής Χερσονήσου που βλέπει στην Αδριατική.

⁹¹Καταγραφές 1216, 1677, 2266: Έτος 1787.

⁹²Fratelli(Ιταλ.): (μτφ) Αδέρφια.

⁹³Η πρώτη καταγραφή απαντάται στο Αρχείο την 7/7/1787. Η δεύτερη την 15/9/1787 και η Τρίτη την 18/12/1787.

⁹⁴Καταγραφή 257,1091 : Έτος 1787.

⁹⁵David Abulafia ,*Η Μεγάλη Θάλασα...*, ο.π., 551.

⁹⁶Ο.π., 551.

Κεφάλαιο 4. Οι τύποι των εμπορικών και πολεμικών πλοίων

Ο τρόπος χρήσης του κάθε εμπορικού ή πολεμικού πλοίου είναι συνήθως αλληλένδετος με τις ανάγκες, την ναυπηγική ικανότητα αυτών που το ναυπηγούν αλλά και την διαθεσιμότητα των υλικών για την δημιουργία του. Ίδιοι ή παρεμφερείς τύποι σκαφών μπορούν να εντοπισθούν σε διαφορετικά μέρη της Μεσογείου που μετέφεραν μεγαλύτερα ή μικρότερα φορτία και έκαναν χρήση διαφορετικού τύπου ιστιοφορίας σε συνάρτηση πάντα με την υπάρχουσα τεχνολογία. Οι γεωγραφικές και κλιματολογικές τοπικές συνθήκες επηρέαζαν σημαντικά τις διάφορες παραλλαγές⁹⁷ ενώ η επινόηση συγκεκριμένων ιστίων όπως π.χ. τα *λατίνια*⁹⁸ κρίθηκε αναγκαία σε αρκετές περιπτώσεις προκειμένου να διευκολυνθεί η πλεύση παρά την μερική έλλειψη ή την ολική απουσία ανέμου. Ο αριθμός των ιστίων μπορούσε να διαφέρει καθώς ο ίδιος τύπος σκάφους –π.χ. η φελούκα – αποκτά στην πορεία του χρόνου ένα, δύο ή και τρία ιστία⁹⁹. Ωστόσο η χωρητικότητα, ένα ιδιαίτερα σημαντικό χαρακτηριστικό των εμπορικών πλοίων δεν συνδεόταν, απαραίτητα με το μέγεθος ή τον αριθμό των απαραίτητων για την πλεύση του πλοίου, ιστίων. Έτσι κατά κανόνα, χρησιμοποιούνταν άλλου τύπου πλοία για την κάλυψη της παράκτιας δραστηριότητας και άλλος τύπος για την μεταφορά εμπορευμάτων για ωκεάνιους ή διηπειρωτικούς πλόες, καθώς οι απαιτήσεις διέφεραν. Η πολιτισμική και οικονομική αλληλεπίδραση¹⁰⁰ που ευδοκίμωσε εκείνη την περίοδο στην Μεσόγειο, επηρέασε έντονα την ναυπήγηση των σκαφών από λιμάνι σε λιμάνι καθώς η χρήση τους έχει να κάνει με την τοπική οικονομία. Γενικά πάντως η τάση στην χωρητικότητα πλοίων έχει αυξητική τάση στα τέλη του 18^{ου} αιώνα καθώς η τεχνολογική εξέλιξη επέτρεψε κατασκευή μεγαλύτερου κύτους και ως εκ τούτου μεγαλύτερων πλοίων, που είχαν την δυνατότητα μεταφοράς μεγαλύτερων φορτίων. Η δυσκολία της μελέτης μας έγκειται στο ότι υπάρχει ελάχιστο υλικό για ορισμένους τύπους σκαφών σε συγκεκριμένες περιόδους¹⁰¹ όπως η εξεταζόμενη. Μάλιστα στην μελέτη μας συναντούμε και τύπους σκαφών όπου περιορίζεται η εμπορική τους δραστηριότητα σε μια περιορισμένη περιοχή, υπό πολύ συγκεκριμένες πολιτικές και οικονομικές συνθήκες και είναι καρπός αποκλειστικά των τοπικών αναγκών. Σκοπός του συγκεκριμένου κεφαλαίου δεν είναι η παροχή πληροφοριών για κάθε τύπο πλοίου που εντοπίστηκε στο υπό μελέτη αρχείο. Κάτι τέτοιο θα υπερέβαινε τα όρια της παρούσας μελέτης της οποίας ο μείζων στόχος είναι η καταγραφή της εμπορικής κίνησης στο λιμάνι της Γένοβας από διάφορους λιμένες κατά την διετία 1786-1787, με περαιτέρω στόχο την εξαγωγή σχετικών συμπερασμάτων.

Στο λιμάνι της Γένοβας, κατά την διετία 1786-1787, εντοπίστηκαν 23 τύποι -20 εμπορικών και 3 πολεμικών- πλοίων (βλ. Πίνακες 4.1 & 4.2) :

⁹⁷Robert Gardiner, *The Heyday of sail, The merchant sailing ship 1650-1830*, Conway's History of the Ship Series, London 1995, 35.

⁹⁸Τριγωνικά ιστία.

⁹⁹Δελλής Απόστολος, «Τύποι πλοίων της Ναυτιλίας των Ελλήνων 1700-1821» στο Τζελίνα Χαρλαύτη & Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμ) *Ναυτιλία των Ελλήνων 1700-1821, Ο αιώνας ακμής πριν την Επανάσταση*, Κέδρος, Ιόνιο Πανεπιστήμιο 2013, 471.

¹⁰⁰Δελλής Απόστολος, *ο.π.*, 475.

¹⁰¹Robert Gardiner, *ο.π.*, 77.

Πίνακας 4.1 Τύποι εμπορικών πλοίων

ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΑΦΙΧΘΗΚΑΝ ΤΟ 1786				ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΑΦΙΧΘΗΚΑΝ ΤΟ 1787			
A/A	Τύποι πλοίων	Αριθμός πλοίων το 1786	Επί τοις % στο σύνολο το 1786	A/A	Τύποι πλοίων	Αριθμός πλοίων το 1787	Επί τοις % στο σύνολο το 1787
1	ΛΙΟΥΤΟ	601	26,41	1	ΛΙΟΥΤΟ	613	26,32
2	ΠΗΓΚΟΣ	411	17,32	2	ΠΗΝΚΟ	422	18,11
3	NABA	339	14,29	3	ΦΕΛΟΥΚΑ	320	13,73
4	ΦΕΛΟΥΚΑ	281	11,8	4	NABA	318	13,65
5	ΠΟΛΑΚΑ	240	9,88	5	ΠΟΛΑΚΑ	210	9,01
6	TARTANA	178	7,5	6	TARTANA	179	7,68
7	BΡΙΓANTINI	94	3,96	7	BΡΙΓANTINI	86	3,69
8	ΚΕΚΙΑ	65	2,74	8	NABΙΣΕΛΛΟ	45	1,93
9	ΓΚΟZZO	50	2,1	9	ΓΚΟZZO	35	1,5
10	NABΙΣΕΛΛΟ	48	2,02	10	ΚΕΚΙΑ	27	1,15
11	ΣΕΜΠΕΚ	17	0,71	11	ΣΠΕΡΟΝΑΡΑ	17	0,72
12	ΜΠΑΡΚΑ	14	0,59	12	ΣΕΜΠΕΚ	13	0,55
13	ΣΠΕΡΟΝΑΡΑ	14	0,59	13	ΜΠΑΡΚΑ	13	0,55
14	ΣΟΟΝΕΡ	9	0,37	14	ΣΟΟΝΕΡ	7	0,3
15	BOMBAPΔA	3	0,12	15	ΠΑΛΛΑΝΤΡΑ	6	0,25
16	ΣΙΑΛΟΥΠΑ	2	0,08	16	ΣΙΑΛΟΥΠΑ	5	0,21
17	ΚΟΡΒΕΤΤΑ	2	0,08	17	ΚΟΡΒΕΤΤΑ	2	0,08
18	ΠΑΛΛΑΝΤΡΑ	2	0,08	18	BOMBAPΔA	1	0,04
19	ΓΑΛΙΟΤΑ	1	0,04	19	ΤΡΑΜΠΑΚΟΛΟ	1	0,04
20	ΚΑΝΑΡΙΟ	1	0,04	20	ΓΟΛΕΤΤΑ	1	0,04
ΣΥΝΟΛΟ		2372		ΣΥΝΟΛΟ		2329	

Πίνακας 4.2 Τύποι πολεμικών πλοίων

	Τύποι πλοίων	Αριθμός πλοίων το 1786	% στο σύνολο το 1786	Αριθμός πλοίων το 1787	% στο σύνολο το 1787
1	NABA	5	0,21%	4	0,17%
2	ΦΡΕΓΑΤΑ	5	0,21%	3	0,12%
3	ΚΟΡΒΕΤΤΑ			1	0,04%
ΣΥΝΟΛΟ		10	0,42%	8	0,33%

Για τα πλοία αυτά θα δοθούν πληροφορίες σχετικά :

- Με την μεταφορική τους ικανότητα σε τόνους¹⁰².
- Τα χαρακτηριστικά της ιστιοφορίας τους και τον αριθμό των ιστών (καταρτιών).
- Την προέλευση του τύπου όπου αυτό κατέστη ήταν δυνατό.
- Τον μέσο αριθμό πληρώματος του κάθε τύπου που εξήχθη από δευτερογενή βιβλιογραφία καθώς και το μέσο μήκος και πλάτος πλοίου για την περίοδο.
- Την μεγαλύτερη συγκέντρωση-διάδοση του εκάστοτε τύπου στην Μεσόγειο ή τον Ατλαντικό με βάση την χώρα νηολόγησης τους.
- Τις τρεις τουλάχιστον χώρες-λιμάνια με τον μεγαλύτερο πληθυσμό καταγραφών που εντοπίστηκαν τα έτη 1786-1787 για τον κάθε τύπο .

Η σειρά παράθεσης έγινε αλφαβητικά στην ελληνική εκφώνηση του όρου ενώ σε παρένθεση είναι ο ιταλικός όρος στην καταγραφή:

1)Βομβάρδα ή Μπομπάρδα (Bombarda):Η Βομβάρδα ή Μπομπάρδα αρχικά έγινε γνωστή όταν μια ολλανδική Γαλιότα¹⁰³ χρησιμοποιήθηκε με μετατροπές ως πολεμικό πλοίο. Συγκεκριμένα κατά την περίοδο της ναυτικής πολιορκίας του Αλγερίου – ισχυρού τότε πειρατικού ορμητηρίου- από τον γαλλικό στόλο του Λουδοβίκου του 14^{ου},ο οποίος αντιμετώπιζε δυσκολίες στον βομβαρδισμό της πόλης το 1680¹⁰⁴. Παρά την αποτυχία της επίθεσης, η μετατροπή της γαλιότας υπήρξε επιτυχής αφού σε αυτή τοποθετήθηκαν όλμοι που έβαλαν με καμπύλη τροχιά υπερπηδώντας παρακείμενα εμπόδια. Δύο χρόνια μετά επαναλήφθηκε ο βομβαρδισμός που μετέτρεψε την πόλη σε ερείπια, αν και τελικά δεν υπέκυψε. Ο ίδιος τύπος πλοίου συμμετείχε στον βομβαρδισμό της Γένοβας όπου 10 περίπου βομβάρδες εκτόξευσαν 12.000 βολές αναγκάζοντας την Γένοβα να συνθηκολογήσει¹⁰⁵. Τον 18^ο αιώνα χρησιμοποιείται και σαν εμπορικό πλοίο του λόγω του μεγάλου χώρου της για μεταφορά προϊόντων. Ήταν πλοίο με 2 κατάρτια όπου το ψηλότερο κατάρτι τοποθετούνταν στο κέντρο του σκάφους ενώ το κοντύτερο στο πίσω μέρος. Πρωραίο κατάρτι δεν υπήρχε ενώ ο χώρος του προστέγου που ήταν διαθέσιμος μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για ογκώδη εμπορεύματα. Το χαμηλό αλλά αρκετά επίμηκες πρυμναίο κατάστρωμα¹⁰⁶ τελείωνε σε μια «πρύμνη με τετράγωνη επιφάνεια»¹⁰⁷. Ο 19^{ος} αιώνας ήταν η περίοδος εκτεταμένης χρήσης της Μπομπάρδας, ενώ τον 18^ο αιώνα ενώ τον 18^ο αιώνα από τις 8.000 περίπου καταγεγραμμένες αφίξεις σκαφών στο λιμάνι της Γένοβας τις χρονιές 1778-1793, οι αφίξεις σκαφών αυτού του τύπου δεν υπερβαίνουν τις 19¹⁰⁸. Ο μέσος όρος χωρητικότητας για τις παραπάνω χρονιές ήταν 92 τόνοι καθιστώντας τον τύπο μικρομεσαίας χωρητικότητας με αυξητική τάση τις επόμενες χρονιές. Χρησιμοποιούνταν κατά κύριο λόγο για παράκτιο εμπόριο. Το 1810 ο τύπος φέρεται

¹⁰² Τόνος: «Το φορτίο του τόνου είναι παράγωγο από την πρακτική του εμπορίου κρασιού όπου ένα βαρέλι(κρασιού) ή ένας τόνος ισοδυναμεί με 960 χιλιόγραμμα σύν το βάρος του βαρελιού ή περίπου 1000 χιλιόγραμμα ή 2.200 αγγλικές λίβρες(ένας μετρικός τόνος ισοδυναμεί με 2,240,56 λίβρες)». Πηγή : Richard W.Unger, *Ships and shipping in the North Sea and Atlantic, 1400-1800*, Brookfield ,Vt. : Ashgate, Aldershot 1998, 250.

¹⁰³ Γαλιότα : Θα επεξηγηθεί παρακάτω στο ίδιο κεφάλαιο.

¹⁰⁴ Sergio Bellabara-Edoardo Guerreri, *Vele italiane della costa occidentale dal Medioevo al novecento*, Ulrico Hoepli Editore S.p.A., Milano 2002, 54.

¹⁰⁵ Sergio Bellabara-Edoardo Guerreri, *ο.π.*, 55.

¹⁰⁶ Robert Gardiner, *ο.π.*, 95.

¹⁰⁷ Δελλής Απόστολος , *ο.π.*, 540.

¹⁰⁸ Sergio Bellabara-Edoardo Guerreri, , *ο.π.*, 55.

να έχει μήκος το πολύ 14 μέτρα. Το 1786 καταγράφονται στο Αρχείο τρία σκάφη αυτού του τύπου με γαλλική σημαία που μεταφέρουν εμπορεύματα, ενώ το επόμενο έτος υπάρχει μόνο μία καταγραφή και πάλι γαλλικής βομβάρδας φορτωμένης με εμπορεύματα.

2)Βριγαντίνι ή Μπριγκαντίνι (Brigantino):Το Βριγκαντίνι ή Μπριγκαντίνι ήταν ένα μικρό σκάφος με κουπιά που κατά τον 14^ο αιώνα κάλυπτε βοηθητικές στρατιωτικές ανάγκες. Αρχικά έφερε 6-10 σειρές κουπιών σε κάθε πλευρά, ενώ το 1715 μπορούσε να διακρίνει κάποιος 22 σειρές σε βρετανικά σκάφη αυτού του τύπου. Το πλοίο έφερε δύο ιστούς, με τον πρώτο πολύ μπροστά στο σκάφος και τον άλλον στην μέση με ένα λατίνι ο καθένας. Λέγεται ότι πήρε το όνομά του από τον όρο «Brigante» που τότε είχε πιο πολύ την έννοια μιας ομάδας ή λόχου οπλισμένων ανδρών ή φίλων¹⁰⁹. Το Βριγαντίνι εξελίχθηκε σε ένα κανονικό ιστιοφόρο σκάφος με μεγάλη ευελιξία και ταχύτητα με πανιά τετράγωνα στον κοντύτερο πλωραίο ιστό και από το τέλος του 17^{ου} αιώνα με «διάμηκες πανί στο μεγάλο κατάρτι, γάμπια¹¹⁰ και παπαφίγκο»¹¹¹. Ο όρος Βριγαντίνι ή Μπριγκαντίνι αντιστοιχεί στον αγγλικό όρο «the true brigantine»¹¹² σε αντίθεση με αυτόν που υιοθετήθηκε αργότερα ως πλοίο 6^{ης} σειράς ως Brig¹¹³ ή όπως είναι γνωστός ως όρος Brig-Sloop ή αλλιώς «γολετόμπρικο»¹¹⁴. Λόγω της παραφορτωμένης ιστιοφορίας του ήταν αναγκαίο τα πληρώματα να ήταν πεπειραμένα καθώς ο τύπος ταξίδευε ακόμα και στον Ατλαντικό ενώ είχε την μεγαλύτερη απήχηση ανάμεσα σε δικάταρτα μεσαίας χωρητικότητας ιστιοφόρα¹¹⁵. Το μήκος του κυμαινόταν από 12-19 μέτρα με μέσο όρο πλάτους τα 2,7 μέτρα ενώ, το πλήρωμα του την δεκαετία 1790-1799 ήταν κατά μέσο όρο περίπου 12 άτομα. Η χωρητικότητα του μετά το πέρας των Ναπολεόντειων Πολέμων το 1814 ήταν στα πλοία του Γενοβέζικου εμπορικού στόλου¹¹⁶ κυμαινόταν μεταξύ 100 και 200 τόνων. Το 1786 οι περισσότερες καταγραφές του τύπου εμφανίζονται με την σημαία της Γένοβας(37) και ακολουθεί η γαλλική σημαία(15) και η βενετική(12). Τον επόμενο χρόνο(1787) η σημαία της Γένοβας και της Γαλλίας έχουν τις περισσότερες καταγραφές (από 28 η καθεμία)και ακολουθεί η αυστριακή με 9 καταγραφές.

3)Γαλιότα (Galeotta): Η Γαλιότα είναι μετεξέλιξη της γαλέρας, ολλανδικής σχεδίασης και στην πολεμική της χρήση είχε ιδιαίτερη απήχηση στους πειρατές της Μεσογείου. Είχε χαμηλό σχήμα και μυτερή πλώρη με έναν έως τρεις ιστούς που έφεραν από ένα λατίνι και ενώ ήταν εξέλιξη της γαλέρας, του έλειπε η πρωραία υπερκατασκευή της. Ήταν ιδιαίτερα ταχύ πλοίο με ελαφρά κατασκευή και ευελιξία που χρησιμοποιούνταν σε βοηθητικά καθήκοντα από το πολεμικό ναυτικό¹¹⁷. Συνήθως στην πολεμική της χρήση διέθετε 16-20 κουπιά σε κάθε πλευρά ενώ ήταν τοποθετημένα ένα ή δύο κανόνια στην πλώρη. Τον 18^ο αιώνα το μήκος της ήταν

¹⁰⁹ Ο.π. ,62.

¹¹⁰ Γάμπια είναι το δεύτερο τετράγωνο πανί των ιστιοφόρων και παπαφίγκος το τρίτο από το κατάστρωμα. Πηγή:<https://www.modelclub.gr/forums/index.php?topic=9982.0>. Πρόσβαση την 13/1/19.

¹¹¹ Δελλής Απόστολος , ο.π., 506.

¹¹² Ο.π. ,507.

¹¹³ Sergio Bellabara-Edoardo Guerrieri , ο.π.,66.

¹¹⁴ Δελλής Απόστολος , ο.π., 507.

¹¹⁵ Σιμψάς Μάρκος- Μάριος, Αρχιπλοίαρχος (Ο) Π.Ν., *Το ναυτικό στην ιστορία των Ελλήνων* , Β', Ιδιωτική, Αθήνα 1982, 66.

¹¹⁶ Ανάμεσα σε 966 σκάφη του εμπορικού στόλου της Γένοβας υπήρχαν 53 βριγαντίνια την ίδια περίοδο(5,4 %). Πηγή : Sergio Bellabara-Edoardo Guerrieri, ο.π., 66.

¹¹⁷ Σιμψάς Μάρκος- Μάριος, ο.π.,44 .

περίπου 15 μέτρα και 3,6 μέτρα σε πλάτος¹¹⁸. Υπήρχε όμως και ένας μικρότερος τύπος εμπορικού σκάφους. Με τον πρωραίο ιστό να έχει μεγαλύτερο ύψος από τον πρυμναίο και μια ελαφρά κλίση προς τα μπροστά με τετράγωνα πανιά και στους 2 ιστούς του. Η πλώρη ήταν στρογγυλευμένη ενώ η πρύμνη του ήταν υπερυψωμένη με επίπεδη καρίνα. Μπορούσε να έχει έξι έως οκτώ σειρές κουπιών ανά πλευρά με μήκος 19-20 μέτρα, πλάτος 5-5,6 και το βύθισμα της ήταν 2,1-2,3 μέτρα. Στο αρχείο μας απαντάται σε μία μόνο καταγραφή το 1786. Πρόκειται για ένα αγγλικό σκάφος από το Γιβραλτάρ που μεταφέρει κάβους και παλιά σιδερίκα¹¹⁹.

4)Γκότζο (Gozzo): Το Γκόντζο ήταν ένα τυπικό παράκτιο σκάφος που εντοπίζεται με τρεις παραλλαγές. Το Γκόντζο του Sorrento καθώς και ,το Γκόντζο της Λιγουρίας και της Μάλτας για το οποίο δεν έχουμε καμία καταγραφή στο Αρχείο. Το Γκόντζο του Σορέντο(Sorrento) είναι τύπος μικρού παραδοσιακού αλιευτικού σκάφους, μήκους έξι έως επτά μέτρων, που αλίευε σε κοντινή απόσταση από τις ακτές. Ήταν εξοπλισμένο με 6-10 κουπιά στις 2 πλευρές και ένα ιστό με ένα λατίνι και αντένα με μπούμα. Αυτά τα πλοία δεν ήταν εύκολα αντιληπτά από μεγάλη απόσταση και μπορούσαν να αναπτύξουν μεγάλη ταχύτητα. Η αναλογία μήκους –πλάτους ήταν περίπου 4:1¹²⁰. Στην πρόρη και την πρύμνη που είχαν σχήμα σφήνας, υπήρχε ένας μικρός αποθηκευτικός χώρος για εργαλεία. Το Γκόντζο της Λιγουρίας ήταν, επίσης ένα τοπικό παραδοσιακό σκάφος μήκους πέντε έως έξι μέτρων, που μπορούσε να φτάσει τα δέκα μέτρα. Συνήθως έφερε 4-8 κουπιά και έναν ιστό με δύο λατίνια. Εκτός από αλιευτικό χρησιμοποιούνταν και για εργασίες απαραίτητες για την λειτουργία του λιμανιού. Στο Αρχείο υπάρχουν για το έτος 1786, 50 καταγραφές Γκόντζι (46 ναπολιτάνικα, τρία καταλωνικά, ένα Γενοβέζικο) που μεταφέρουν κυρίως κρασί και κοράλλια¹²¹ ενώ το 1787 υπάρχουν συνολικά 35 καταγραφές (31 Ναπολιτάνικα και τέσσερα Γενοβέζικα) Γκόντζι που μεταφέρουν κρασί.

5)Γολέτα (Goletta): Η ονομασία Γολέτα προέρχεται από το μικρό πουλί γλάρος ή λαρίδα¹²² και η γαλλική του ονομασία ήταν *golleta* ή *golette*. Πρόκειται για σκάφος με δύο κατάρτια με τραπεζοειδή ιστία και «ενίοτε φλίσι πάνω από κάθε μπούμα και φλόκου»¹²³. Στο Ιόνιο και στο Αιγαίο είχαν κατά μέσο πλήρωμα όρο πλήρωμα πέντε ανδρών. Δύο Γολέτες Οθωμανών Ελλήνων της περιόδου 1814 έως το 1818 είχαν χωρητικότητα 38 και 61 τόνων αντίστοιχα¹²⁴. Απαντάται μόνο μία καταγραφή¹²⁵ Γολέτας με χώρα νηολόγησης την Μαγιόρκα και με λιμάνι απόπλου την Ίμπιζα με φορτίο αλατιού.

6)Κανάριο (Canario) : Μικρό μεταφορικό σκάφος με 3 λατίνια χωρητικότητας έως και 75 τόνων¹²⁶. Ο τύπος απαντάται μόνο μία φορά στο Αρχείο, το 1786 με σημαία

¹¹⁸Parry M.H., *A dictionary of the World's Watercraft –From Aak to Zumbra ,the Mariners' Museum* ,Gratham publishing, London 2001, 235 .

¹¹⁹Καταγραφή 1902, έτος 1786. «*Galeota Inglese da Gibraltar con ferro vecchio cavi vecchji*».

¹²⁰Sergio Bellabara-Edoardo Guerrieri, *ο.π.*, 127.

¹²¹ Το κοράλλι όπως και άλλα πολύτιμα υλικά ζωικής προέλευσης (μαργαριτάρι, ταρταρούγα) θεωρείται πολύτιμος λίθος. Πηγή: <http://www.jewelpedia.com/lex160-koralli-coral.html> .Πρόσβαση την 13/1/19 .

¹²²Σιμψάς Μάρκος- Μάριος, *ο.π.*, 68.

¹²³Μπούμα είναι το τραπεζοειδές πανί. Φλίσι είναι μικρό τριγωνικό πανί πάνω από την Μπούμα .Φλόκος είναι ένα τριγωνικό πανί τοποθετημένο ανάμεσα στην πλώρη ή στο άκρο του Πρόβολου και στον ιστό .Πηγή :<https://www.modelclub.gr/forums/index.php?topic=9982.0>. Πρόσβαση την 13/1/19.

¹²⁴Δελής Απόστολος, *ο.π.*, 491.

¹²⁵Καταγραφή 908, έτος 1787. «*Goletta Majorchina da Evisa con Fale*» .

¹²⁶Robert Gardiner, *ο.π.*, 100.

Καταλονίας από λιμάνι της οποίας απέπλευσε(πιθανόν η Βαρκελώνη) φορτωμένο με κρασί.

7)Κέκια (Checcia): Δικάταρτο, κυρίως εμπορικό σκάφος μεσαίας χωρητικότητας του 17^{ου} και 18^{ου} αιώνα, με χαρακτηριστικό στοιχείο την απουσία πρωραίου¹²⁷ ιστού. Ο ψηλός κύριος ιστός ακριβώς πίσω από το μέσω του πλοίου ήταν εξοπλισμένος με τετράγωνα πανιά όπως και ο αρκετά χαμηλότερος ενώ στο Μπομπρέσο¹²⁸ υπήρχαν 4 φλόκοι περίπου. Το μήκος του μπορούσε να φτάσει μέχρι τα 36 μέτρα ενώ σε πολεμική χρήση μπορούσε να εξοπλιστεί με έως και 18 κανόνια. Το 1786, οι περισσότερες καταγραφές αυτού του τύπου αφορούν βενετικά πλοία(28) ενώ ακολουθούν πλοία της Ραγούζας(27) και της Αυστρίας(7). Το επόμενο έτος(1787) εντοπίστηκαν 16 καταγραφές της Ραγούζας ,εννέα της Αυστρίας και πέντε της Βενετίας. Φαίνεται λοιπόν ότι ο συγκεκριμένος τύπος σκάφους είχε ευρεία χρήση σε κράτη και πόλεις πέρα την Αδριατική.

8)Κορβέτα (Crovetta): Η κορβέτα ήταν ένα οπλισμένο σκάφος μικρότερο από φρεγάτα και μία κλάση μικρότερη από αυτήν με προέλευση σχεδίου από Γαλλία¹²⁹. Ονομάστηκε έτσι (corvette-a) «από το *corvus* ,που σήμαινε κοράκι, ή από το *corbis*, το κοφίνι. Μερικοί μάλιστα λένε, το αμφίβολο ,πως είχε στον ιστό αντί για σήμα ένα κοφίνι»¹³⁰. Πιο συγκεκριμένα ήταν καταχωρημένο σαν τύπος 6^{ης} τάξης(sixth Rate) και ακριβώς πάνω από τον «ανίσο(αγγελιοφόρος)»¹³¹ στην γαλλική κλίμακα. Μέχρι το 1800 ήταν εξοπλισμένη με 20 το πολύ κανόνια όλα σε ένα κατάστρωμα. Τον 19^ο αιώνα όμως κατά την διάρκεια των Ναπολεόντιων πολέμων ο τύπος απαντάται με 20-24 κανόνια και πλήρωμα 90 έως 125 ανδρών. Έφερε τρεις ψηλούς ιστούς με τετράγωνα πανιά και τέσσερις φλόκους στο μπομπρέσο. Χρησιμοποιούνταν σαν πλοίο αναγνώρισης-ανίχνευσης καθώς και για αποστολές ήσσονος σημασίας όπως ενδιάμεσο πλοίο μεταξύ δύο ναυτικών σχηματισμών και ως πλοίο μεταφοράς διαταγών και αλληλογραφίας, μίας σημαντικής αποστολής δεδομένης της σημασίας ταχείας παράδοσης διαταγών μεταξύ πλοίων που υπήρχαν σε μεγάλη απόσταση. Ήταν ιδανικό για τέτοιο είδους αποστολές καθώς ήταν ένα σκάφος με ευελιξία και ταχύτητα, με αντοχή στον άνεμο και σχετικά καλά οπλισμένο. Είχε μήκος περίπου 34 μέτρα, πλάτος εννέα και εκτόπισμα περί τους 400 τόνους, ενώ το πλήρωμά του αριθμούσε περίπου 100 άνδρες¹³². Ταυτόχρονα όμως η κορβέτα μπορούσε να είναι και εμπορικό πλοίο. Οι Άγγλοι υιοθέτησαν την κορβέτα και την τελειοποίησαν στα νησιά Βερμούδες με χρήση βασικής ξυλείας τον κέδρο και ανέδειξαν την χρήση της κορβέτας σε θερμό κλίμα¹³³. Ο συγκεκριμένος τύπος σκάφους ήταν διαδεδομένος μεταξύ των Οθωμανών Ελλήνων, για εμπορική χρήση κατά την περίοδο πριν την Ελληνική Επανάσταση, ενώ χρησιμοποιήθηκε και ως πολεμικό πλοίο στις επιχειρήσεις της περιόδου του Αγώνα. Στο Αρχείο εντοπίζονται δύο καταγραφές το 1786 –μία με σημαία Γαλλίας που μεταφέρει εμπορεύματα ,και μία με σημαία Αυστρίας χωρίς φορτίο-. Το επόμενο έτος υπάρχουν τρεις καταγραφές –δύο γαλλικές

¹²⁷Parry M.H., ο.π., 319.

¹²⁸ Μπομπρέσο είναι ένας ιστός με μεγάλη κλίση που προεξέχει από την Πλώρη. Πηγή : <https://www.modelclub.gr/forums/index.php?topic=9982.0> . Πρόσβαση την 13/1/19.

¹²⁹Kemp Peter K., *The Oxford companion to ships and the sea*, Oxford University Press, London, 1976, 30.

¹³⁰Σιμψάς Μάρκος- Μάριος, ο.π., 60.

¹³¹Δελής Απόστολος, ο.π., 491.

¹³² Σιμψάς Μάρκος- Μάριος, ο.π., 60.

¹³³ Peter Kemp, ο.π., 207.

έμπορτες εμπορικές κορβέτες και μία πολεμική κορβέτα από το Βασίλειο της Νάπολης με 20 κανόνια και πλήρωμα 200 ανδρών-.

9)Λιούτο (Liouto): Το Λιούτο, ήταν μικρού σχετικά μεγέθους σκάφος της Λιγυρικής και της Τυρρηνικής Θάλασσας γνωστό για τις μεταφορές κρασιού, κάρβουνου και μαλλιού¹³⁴ αλλά και για αλιευτική χρήση. Έφερε δύο ιστούς με ένα λατίνι ο καθένας, ενώ ο πλωραίος ιστός έγερνε μπροστά από την πλώρη με τον μεσαίο να έχει μικρότερη κλίση. Υπήρχαν δύο μπουκαπόρτες για προστασία του αποθηκευτικού χώρου, ψηλό ακρόπρωρο ενώ η άγκυρα έβγαινε από την πρύμνη. Διέθετε επίσης σειρές κουπιών. Το πλήρωμα της ψαρόβαρκας συνήθως ανερχόταν στα έξι με δέκα άτομα. Η χωρητικότητα έφτανε τους 20 τόνους, έχοντας την ικανότητα μεταφοράς τουλάχιστον 20 βαρελιών κρασιού περίπου¹³⁵ αλλά μπορούσε να φτάσει τους 60 τόνους. Το μήκος για την χρήση ψαρέματος έφτανε τα έξι με δέκα μέτρα για άτομα. Η χωρητικότητα έφτανε τους 20 τόνους, έχοντας την ικανότητα μεταφοράς τουλάχιστον 20 βαρελιών κρασιού περίπου¹³⁶ αλλά μπορούσε να φτάσει τους 60 τόνους. Το μήκος για την χρήση ψαρέματος έφτανε τα έξι με δέκα μέτρα, για μεταφορά φορτίων μέχρι τα 20 μέτρα, με πλάτος 4,5 μ. και βύθισμα περίπου το 1,4 μέτρα. Το 1786, σε σύνολο 601 καταγραφών απαντώνται 363 σκάφη αυτού του τύπου και συγκεκριμένα, 188 γενοβέζικα, 97 από την Μαρκιάνα του νησιού Έλβα που τότε ήταν φόρου υποτελής στο Βασίλειο της Νάπολης, και 78 από την Κορσική. Το επόμενο έτος (1787) σε σύνολο 613 καταγραφών εντοπίζονται 349 σκάφη *liouti* εκ των οποίων τα 164 είναι γενοβέζικα, 101 από την Μαρκιάνα και 87 από την Κορσική. Τα παραπάνω στοιχεία οδηγούν στην διαπίστωση ότι τα γενοβέζικα πλοία ηγεμονεύουν σε αυτή την κατηγορία σκαφών που είναι ιδιαίτερα σημαντικά για την εξυπηρέτηση του παράκτιου – θαλασσίου εμπορίου της.

10)Μπάρκα (Barca): Η Μπάρκα¹³⁷ παραπέμπει στα λατινικά σε μια βάρκα η ένα μικρό σκάφος¹³⁸ που στην σημερινή εποχή ισοδυναμεί με ένα σκάφος με χωρητικότητα κάτω των 100 τόνων. Στην Βενετική της εκδοχή του 16^{ου} αιώνα ήταν ένα σκάφος με στρογγυλό πυθμένα και με χαμηλή στρογγυλεμένη πλώρη και ήταν οξύπρυμο με μεγάλο πηδάλιο και καμπίνα ενώ μια από τις χρήσεις του ήταν το παράκτιο ψάρεμα. Είχε κατάστρωμα με μπουκαπόρτα, είτε καμπίνα σε κάθε άκρη του καθώς και κουπιά και ένα ιστό στο πίσω μέρος με ένα τραπεζοειδές πανί. Το μήκος του μπορούσε να φτάσει τα δώδεκα μέτρα και το πλήρωμά της, τους 20 άνδρες. Ο τύπος αυτός σταμάτησε να υφίσταται με το πέρας των Ναπολεόντειων Πολέμων¹³⁹. Η σημαία με τις περισσότερες καταγραφές αυτού του τύπου για το 1786 είναι η γαλλική(5) ενώ ακολουθούν με δύο εγγραφές η Αυστρία, η Ισπανία και η Γένοβα. Το επόμενο έτος (1787) υπάρχουν επτά γαλλικές, τρεις ισπανικές και τρεις ναπολιτάνικες καταγραφές.

11)Νάβα (Nave): Ο όρος Νάβα ή *nef* σήμαινε τον 16^ο αιώνα «πλοίο» ενώ ακόμα χρησιμεύει η λέξη για τον ίδιο όρο στα Καταλανικά¹⁴⁰. Στην συνέχεια αποτέλεσε τον πληρέστερο τύπο σκάφους από πλευράς ιστιοφορίας με τρία κατάρτια, όπου το

¹³⁴ Robert Gardiner, *The Heyday...*, ο.π., 92.

¹³⁵ Ο.π., 92.

¹³⁶ Ο.π., 92.

¹³⁷ (Ιταλ.) «...qualcosa che galleggia». Μτφ: «κάτι που επιπλέει». Πηγή: Sergio Bellabara-Edoardo Guerrieri, ο.π., 32.

¹³⁸ Parry M.H., ο.π., 33.

¹³⁹ Sergio Bellabara-Edoardo Guerrieri, ο.π., 32.

¹⁴⁰ Parry M.H., ο.π., 400.

καθένα έφερε τέσσερα έως πέντε τετράγωνα ιστία καθώς και αριθμό πλευρικών ιστίων ώστε να γίνεται χρήση και του ελαφρότερου ανέμου. Διέθετε δύο ή τρία πλατιά καταστρώματα, με χαμηλή καρίνα και βαθύ κύτος. Η πρύμνη της ήταν στρογγυλεμένη και χρησιμοποιούνταν συνήθως για ταξίδια σε μακρινούς προορισμούς έχοντας εκτόπισμα 150 έως 200 τόνων και μπορούσε να μεταφέρει μεγάλα φορτία. Στο αρχείο καταγράφονται, το 1786, συνολικά 239 πλοία αυτού του τύπου με πολυπληθέστερα τα 91 αγγλικά, 51 σουηδικά και 44 δανέζικα πλοία. Το επόμενο έτος οι καταγραφές κυμαίνονται στο ίδιο περίπου επίπεδο(219) με πολυπληθέστερες τις 93 αγγλικές, 50 σουηδικές και 40 δανέζικες νάβες. Βλέπουμε ότι κράτη που ειδικεύονταν στο υπερπόντιο εμπόριο μακρινών αποστάσεων προτιμούσαν ιδιαίτεως αυτό τον τύπο καθώς μπορούσαν να μεταφέρουν μακρινότερα εμπορεύματα σε μακρινές αποστάσεις διαπλέοντας με μεγαλύτερη ασφάλεια τον Ατλαντικό, λόγω του μεγάλου εκτοπίσματος και του αριθμού των ιστίων του πλοίου.

12)Ναβιτσέλλο (Navicello): Μικρό σκάφος με προέλευση την περιοχή της Λιγουρίας με 2 κατάρτια, οξύπρυμο συνήθως τον 18ο αιώνα, ενώ το ποδόστημα¹⁴¹ ήταν ίσιο με μια ελαφρά καμπύλη στο υπόλοιπο κατάστρωμα. Ο κύριος ιστός του ήταν ένα σύνθετο κατάρτι(δύο έως τριών κορμών) ενώ ο χαμηλότερος πρυμναίος ιστός στήριζε ένα τραπεζοειδές πανί και ένα τριγωνικό που εκτείνονταν σχεδόν από την πλώρα μέχρι την πρύμνη. Ο ακάτιος ιστός(πρωραίος ιστός) έγερνε μπροστά περνώντας ελαφρά πάνω από την πρύμνη με το πανί φλόκου να είναι ιδιαίτερα μικρό. Και τα δύο πανιά μεταξύ των δύο καταρτιών ήταν πολύ μεγαλύτερα με το πρώτο να μοιάζει με τριγωνικό χαρταετό που κρεμόταν από ένα στήριγμα και συνέδεε την κορυφή των δύο ιστίων καλύπτοντας το δεύτερο με ένα τριγωνικό πανί¹⁴². Συνήθως το πλήρωμά του αποτελούνταν από τέσσερα άτομα ενώ το μήκος του έφτανε κατά μέσο όρο τα 17,9 μέτρα. Κατά την διετία 1786-1787, σύμφωνα με τις καταγραφές του Αρχείου, τα περισσότερα πλοία αυτού του τύπου προέρχονται από την Πίζα (34 και 28)με δεύτερη την Γένοβα (10 και 11) και Τρίτη την Καράρα(3). Ο συγκεκριμένος τύπος χρησιμοποιούνταν για μεταφορά μαρμάρων Καράρας. Ωστόσο ,τα στοιχεία του Αρχείου καταδεικνύουν ότι σε σύνολο 93 καταγραφών σκαφών Ναβιτσέλλο, κατά την υπό εξέταση διετία η Καράρα εμφανίζεται μόλις δύο φορές ως λιμένας απόπλου με πλοία που μεταφέρουν σιτηρά. Αντίθετα ο τύπος Λιούτο, εμφανίζεται να μεταφέρει σε 31 καταγραφές φορτία μαρμάρου (14,το 1786 και 17,το 1787).

13)Παλλάντρα (Pallandra): Σκάφος του 16^{ου} αιώνα που χρησιμοποιούνταν τόσο εν καιρώ ειρήνης όσο και εν καιρώ πολέμου που τον 16^ο αιώνα μετέφερε σύμφωνα με Βενετικές πηγές άλογα στην Ανατολική Μεσόγειο. Τον 17^ο αιώνα μετατράπηκε από τους Βενετούς σε πολεμικό πλοίο κατάλληλο για βομβαρδισμό εχθρικών παράκτιων θέσεων. Διέθετε επίπεδη γάστρα με 3 κύριους κάθετους ιστούς και έναν μικρότερο με κλίση που κατέληγε πάνω από την πλώρη. Στο πλωραίο τμήμα του σκάφους τοποθετούνταν οι όλμοι ενώ οι χώροι του πληρώματος και οι αποθήκες βρίσκονταν στο πρυμναίο τμήμα του πλοίου. Είχε μήκος - κατά μέσο όρο - 18,2 μέτρα, πλάτος 6,7 μέτρα, βύθισμα 3,7 μέτρα και πλήρωμα που μπορούσε να φτάσει τον αριθμό των 30 ανδρών. Το 1786, καταγράφονται στο Αρχείο μόλις δύο καταγραφές : μία αγγλική και μία ναπολιτάνικη σημαία. Στο επόμενο έτος εντοπίστηκαν συνολικά έξι καταγραφές : τρεις με γαλλική σημαία, δύο με σημαία του Πορτ Μαχόν και μία με

¹⁴¹ Ποδόστημα: Δομικό στοιχείο που κλείνει το σκάφος στην πρύμνη και συνδέεται με την καρίνα διαμέσου ενός άλλου στοιχείου μαζί με οποίο αποτελεί την πτέρνα του πλωτήρα .Πηγή : <https://www.modelclub.gr/forums/index.php?topic=9982.0>. Πρόσβαση την 7/1/19.

¹⁴² Robert Gardiner, *ο.π.*, 9.

σημαία Δανίας. Σε όλες τις καταγραφές τα πλοία μετέφεραν εμπορικά προϊόντα ενώ δύο εμφανίζονται δίχως φορτίο.

14)Πίνκο (Pinco): Το σκάφος πίνκο ή πίγκος ήταν τυπικό δείγμα γενοβέζικης ναυπηγικής που μπορούσε κάποιος να συναντήσει σε όλη την Μεσόγειο. Είναι εξέλιξη της ισπανικής καραβέλας του 17^ο αιώνα, και συχνά συγχέεται με το Ολλανδικής προέλευσης σκάφος *Pink* που ήταν μικρότερης χωρητικότητας. Ήταν πολύ γνωστό ως μεταφορέας λαδιού και κρασιού ποικιλίας *Malvasia*¹⁴³. Ο πίγκος ήταν ένα τρικάταρτο σκάφος με επιμηκυμένη τετράγωνη πρύμνη, και επίπεδο κατάστρωμα. Διέθετε ένα μακρύ ξύλινο «μπαστούνι» πλώρα, ο πλωραίος ιστός είχε έντονη κλίση προς τα εμπρός ενώ ο πρυμναίος ήταν μικρότερος σε μήκος από τους άλλους δύο. Οι πρώτοι δύο μπορούσαν να φέρουν τετράγωνα ιστία σχετικά γρήγορα αφαιρώντας τα λατίνια και αποθηκεύοντας τα στο κατάστρωμα. Η χωρητικότητά του κυμαίνονταν από 100 έως και 200 τόνους, αν και απαντώνται χωρητικότητας 50 τόνων. Λίγα χρόνια αργότερα, το 1797, 17 γενοβέζικα πλοία αυτού του τύπου συμμετείχαν στην εκστρατεία του Ναπολέοντα Βοναπάρτη στην Αίγυπτο ως μεταφορικά. Ο μέσος όρος χωρητικότητάς τους ήταν 100-200 τόνοι, με πλήρωμα από έξι έως 27 άτομα¹⁴⁴. Από στατιστικές σχετικές με τις αφίξεις στο λιμένα της Γένοβας παρατηρείται για την περίοδο από το 1778 έως το 1793, ότι ο συγκεκριμένος τύπος καταλάμβανε το 18% του συνόλου των αφικνούμενων σκαφών. Συγκεκριμένα με 6.204 αφίξεις επί συνόλου 34.415, τα σκάφη τύπου Πίγκο ήταν δεύτερα σε συχνότητα μετά το Λιούτο για την περίοδο από 1778 έως το 1793¹⁴⁵. Το 1786, καταγράφονται επί συνόλου 411, 300 τέτοια σκάφη με σημαία Γένοβας, 58 με σημαία Νάπολης και 16 με Ισπανική σημαία. Το 1787 καταγράφονται επί συνόλου 422, 292 με σημαία Γένοβας, 66 με σημαία Νάπολης και 18 σκάφη με ισπανική σημαία. Διαπιστώνεται λοιπόν ότι τα συγκεκριμένα πλοία, κατά την υπό εξέταση διετία είναι τα πολυπληθέστερα σκάφη του Αρχείου και ήταν κατά κύριο λόγο γενοβέζικα. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι η Γένοβα την περίοδο εκείνη διέθετε εμπορικό στόλο από 643 πλοία με συνολικό εκτόπισμα 42,130 τόνους, με μέσο όρο δηλαδή τους 65 τόνους εκτόπισμα¹⁴⁶.

15)Πολάκα (Polacca): Η πολάκα πρωτοεμφανίστηκε τον 17^ο αιώνα με δύο ιστούς αλλά τον 18^ο αποκτά και τρίτο. Οφείλει την ονομασία της στο μεγάλο τρίγωνο πανί *polacccone* που λεγόταν και *polacre*¹⁴⁷ αρκετά πλώρα στον πλωραίο ιστό, ο οποίος είχε μάλιστα και εμπρόσθια κλίση. Ο μεσαίος ιστός έφερε «δύο τετράγωνα ιστία και στην μετζάνα φέρει ένα λατίνι και πάνω από αυτό τετράγωνο πανί»¹⁴⁸. Πλοίο με καλή μεταφορική ικανότητα, είχε επίπεδο κατάστρωμα με τα βαριά αντικείμενα να φυλάσσονται στο κάτω μέρος του σκάφους ενώ το γενικό εμπόρευμα και τα φρούτα στο πάνω οπίσθιο μέρος. Η πολάκα διέθετε υπερυψωμένο επίστεγο με μικρή με τετράγωνη πρύμνη ενώ οι ιστοί της ήταν ψηλοί και μονοκόμματοι. Γενικά ο τύπος αναφέρεται ως γενοβέζικης προέλευσης. Στη Μεσόγειο η χωρητικότητά της ποίκιλλε τον 18^ο αιώνα από 120 έως 240 τόνους στην Μεσόγειο αποτελώντας ένα τύπο σκάφους μεσαίας χωρητικότητας. Το 1786 καταγράφονται στο Αρχείο συνολικά 164 πολάκες από τις οποίες οι 108 έφεραν σημαία του Βασιλείου της Νάπολης, οι 27 της

¹⁴³ Sergio Bellabara-Edoardo Guerrieri, *ο.π.*, 172.

¹⁴⁴ Robert Gardiner, *ο.π.*, 96.

¹⁴⁵ Sergio Bellabara-Edoardo Guerrieri, *ο.π.*, 175.

¹⁴⁶ Richard W.Unger, *ο.π.*, 261.

¹⁴⁷ Robert Gardiner, *ο.π.*, 84.

¹⁴⁸ Δελής Απόστολος, *ο.π.*, 517.

Γαλλίας και οι 29 της Ραγούζας. Τον επόμενο χρόνο (1787) εντοπίζονται συνολικά 152 πολάκες (88 ναπολιτάνικες, 35 γαλλικές και 29 της Ραγούζας).

16) Σεμπέκ (Sciabeco): Το συγκεκριμένο σκάφος αναφέρεται στα Ιταλικά ως *sciabeco*, στα γαλλικά *chebec*, στα ισπανικά *xebeque* ενώ στη μαλτέζικη διάλεκτο *xambekk*. Εικάζεται ότι ο όρος προήλθε από το αραβικό μονοκάταρτο μικρό σκάφος *sambuk* με παρουσία στην Κόκκινη Θάλασσα ή ακόμα και στην Ζανζιβάρη¹⁴⁹! Αρχικά χρησιμοποιήθηκε από αλγερινούς κουρσάρους αλλά και για λαθρεμπόριο, εμπόριο και πειρατεία στις αρχές του 18^{ου} αιώνα καθώς και για καταδρομικές επιχειρήσεις. Ήταν ένα μακρύ, ευέλικτο σκάφος που διαθέτοντας και κουπιά μπορούσε να πλεύσει άνετα και τον χειμώνα σε ταραγμένη θάλασσα. Απαιτούσε όμως εξειδικευμένο πλήρωμα για τον χειρισμό του υπερφορτωμένου εξαρτισμού του¹⁵⁰. Ένα από τα κύρια χαρακτηριστικά του ήταν «το μακρύ μπαστούνι (ιταλικά *sperone*, γαλλικά: *éperon*)»¹⁵¹. Στην πιο κοινή μορφή του Σεμπέκ η εξάρτισή του αποτελούνταν από τρία κατάρτια με λατίνια χωρίς φλόκο. Ωστόσο υπήρχαν και άλλες τρεις παραλλαγές: με ιστιοφορία πολάκας με τετράγωνα ιστία στο μεσαίο κατάρτι και λατίνι στο πλωριό ιστό, το γνωστό στον Ελληνικό χώρο *Μίστικο* με τρία λατίνια, φλόκο, υπερυψωμένη πρύμνη με τον πρωραίο και μεσαίο ιστό σε διπλάσιο μήκος σχεδόν από τον πρυμναίο¹⁵² και τα *Σεμπέκ-Quadre* με την τετράγωνη ιστιοφορία σε πλωριό και πρυμνιό ιστό και λατίνι στον πρυμνιό. Το μήκος του ξεκινούσε από τα 16 μέτρα με έξι έως οκτώ άνδρες πλήρωμα και μπορούσε να φτάσει τα 33 μέτρα μέσο όρο χωρητικότητας τον 18^ο αιώνα τους 200 τόνους. Στο Αρχείο ο τύπος αυτός απαντάται με 17 καταγραφές (εννέα με σημαία Μαγιόρκας κι οκτώ με σημαία Πορτ Μαχόν, περιοχών που ανήκουν στο ισπανικό στέμμα). Το 1787 εντοπίζονται 13 καταγραφές και συγκεκριμένα επτά από το Πορτ Μαχόν, τρεις από την Ισπανία και τρεις από την Μαγιόρκα. Στο διάστημα από το 1750 έως το 1779, κατασκευάστηκαν με παραγγελία του ισπανικού Πολεμικού Ναυτικού 40 πλοία αυτού του τύπου, ορισμένα από αυτών σε ναυπηγεία της Μαγιόρκας¹⁵³. Εκτιμάται ότι κάποια από αυτά τα σκάφη κατέληξαν να ταξιδεύουν για εμπορικούς σκοπούς ακόμα και μετά το πέρας των εχθροπραξιών του αμερικανικού πολέμου της Ανεξαρτησίας το 1783 και την επιστροφή του λιμανιού Πορτ Μαχόν (στην Νήσο Μινόρκα) στην Ισπανία.

17) Σιαλούπα (Sialuppa): Η σιαλούπα είναι πλοίο με δύο ιστούς και ήταν τον 17^ο αιώνα ένας από τους γνωστούς τύπους σκαφών. Ο πλωραίος ιστός του ήταν κοντύτερος του κυρίου ιστού και στις αγγλικές σιαλούπες διέθετε μπομπρέσσο και φλόκο. Μικρά φλίσια υπήρχαν και στους δύο ιστούς. Στα επόμενα χρόνια η σιαλούπα έφερε τραπεζοειδή πανιά τύπου Σακολέβας¹⁵⁴ ή Ψάθας¹⁵⁵ και στρογγυλεμένη ή επίπεδη γάστρα. Οι περισσότερες Σιαλούπες είχαν τετράγωνη πρύμνη. Ο συγκεκριμένος τύπος με έναν ιστό ή κωπήλατος με δύο άτομα πλήρωμα χρησιμοποιούνταν και σαν σωστικό και σαν αλιευτικό σκάφος. Στην Γροιλανδία σε

¹⁴⁹ Robert Gardiner, *ο.π.*, 97.

¹⁵⁰ *Ο.π.*, 97.

¹⁵¹ Δελής Απόστολος, *ο.π.*, 509.

¹⁵² Σιμψάς Μάρκος- Μάριος, *ο.π.*, 51.

¹⁵³ Sergio Bellabara-Edoardo Guerrieri, *ο.π.*, 210.

¹⁵⁴ Σακολέβα : «Τραπεζοειδές πανί που το πάνω άκρο του προς την πρύμνη κρατιέται τεντωμένο σε διαγώνια θέση, που σχηματίζει ένα είδος ν με το κατάρτι (αγγλικά *sprit sail*, ιταλικά: *vela a tarchia*)». Πηγή: Δελής Απόστολος, *ο.π.*, 539.

¹⁵⁵ Ψάθα: «Τραπεζοειδές πανί που μέρος (ένα τέταρτο του μήκους του περίπου) προεξέχει του καταρτιού και το υπόλοιπο εκτείνεται προς την πρύμνη σε πίκι και ράντα (αγγλικά: *lug sail*, ιταλικά: *vela a trabacollo*)». Πηγή: Δελής Απόστολος, *ο.π.*, 539.

κυνήγι φαλαινών κάθε σκάφος είχε πλήρωμα έξι ατόμων. Το σύνηθες μήκος του δεν υπερέβαινε τα 10 μέτρα με πλάτος 2,8 μέτρα και βύθισμα ενός μέτρου. Στο Αρχείο καταγράφονται το 1786 δύο αφίξεις αγγλικών πλοίων αυτού του τύπου που απέπλευσαν από το Λιβόρνο, το πρώτο χωρίς φορτίο και το δεύτερο με φορτίο κρασιού. Στο επόμενο έτος (1787) υπάρχουν πέντε καταγραφές εμπορικών πλοίων αυτού του τύπου και συγκεκριμένα δύο αγγλικών, ενός γαλλικού χωρίς φορτίου, ενός αυστριακού και ενός δανέζικου.

18)Σκούνερ (Schuner):Ο συγκεκριμένος τύπος είναι παραλλαγή της γολέτας, κυρίως αμερικανικής προέλευσης που ωστόσο εμφανίστηκε για πρώτη φορά στην Μεσόγειο¹⁵⁶. Το όνομά του προήλθε από το γαέλικο λέξη «scoon», που σημαίνει αναπήδηση(rebounding) που τελικώς παραλλαγμένο, απέκτησε την ονομασία «σκούννα»¹⁵⁷. Ο τύπος ιστιοφορίας του ήταν η *square topsail –schooner* με 2 πανιά τετράγωνα και ένα τραπεζοειδές στον πλωραίο ιστό, ένα τραπεζοειδές στην πρυμναίο ιστό και τρεις φλόκους στο μπομπρέσσο που υιοθετήθηκε και στην Ευρώπη, με την πρώτη ιταλική μάλιστα σκούνα να είναι έτοιμη το πρώτο τέταρτο το 18^ο αιώνα. Πρόκειται για σκάφος μικρομεσαίου τύπου που στην Ευρώπη είχε παράκτιο ή περιφερειακό βεληνεκές. Σταδιακά όμως τον 19^ο αιώνα, η χωρητικότητά του μεγάλωσε. Απέκτησε πολλούς ιστούς και εξυπηρέτησε το διηπειρωτικό εμπόριο αφού χρησιμοποιήθηκε εκτεταμένα από Αμερικανούς και κυρίως Άγγλους στο υπερπόντιο εμπόριο των ανατολικών ακτών των ΗΠΑ και των αγγλικών αποικιών στην Ευρώπη. Ήταν γρήγορο και ευέλικτο σκάφος που χρησιμοποιούνταν και σε διασπάσεις¹⁵⁸ ναυτικών εξοπλισμών και από κουρσάρους και ως πειρατικό. Στο Αρχείο, το 1786, απαντώνται εννέα καταγραφές αυτού του τύπου (τρεις από την Μαγιόρκα, δύο γαλλικών, δύο από το Πορτ Μαχόν, μία από την Μπαστιά της Κορσικής και μία από την Κορσική). Το 1787 εντοπίστηκαν επτά καταγραφές, τρεις από την Μπαστιά της Κορσικής, δύο από την Κορσική, μία από την Μαγιόρκα και μία από την Γαλλία. Όλα ανεξαιρέτως μετέφεραν εμπορικά αγαθά ενώ οι λιμένες απόπλου όπως και οι λιμένες νηολόγησης βρίσκονται στην Δυτική Μεσόγειο.

19)Σπερονάρα (Speronara): Η σπερονάρα είναι ένας καθαρά μαλτέζικος τύπος πλοίου και παρόλο που κυρίως στα σικελικά ναυπηγεία κατασκευάζονταν πλοία αυτού του τύπου, σπερονάρες υπήρχαν και μεταξύ των πλοίων του Πολεμικού Ναυτικού της Νάπολης¹⁵⁹. Ήταν σκάφος που έφερε από έναν έως τρεις ιστούς με λατίνια για ιστία ενώ διέθετε κοφτερή στενή πλώρη, και η καμπύλη πρύμνη του εκτεινόταν πάνω από την κουπαστή¹⁶⁰. Σε όλα τα μαλτέζικα σκάφη το ακρόπρωρο ήταν πολύ ψηλό ενώ έφεραν φλόκο πάνω από το μπομπρέσσο. Δεν υπήρχε κατάστρωμα, ο πάτος ήταν σχεδόν επίπεδος ενώ κινούνταν με κουπιά αλλά και ιστία. Η σημαντικότερη αρετή του συγκεκριμένου τύπου σκάφους ήταν η μεγάλη ταχύτητα που μπορούσε να αναπτύξει, κάτι που το καθιστούσε ιδανικό για λαθρεμπόριο στην περιφέρεια της κεντρικής Μεσογείου. Η μεταφορική του ικανότητα κυμαινόταν από 25 έως 40 τόνους και συχνά ναυλώνονταν για μεταφορές δεμάτων, επιβατών και γενικών εμπορευμάτων. Το μήκος της κυμαίνονταν από 8-15 μέτρα με πλάτος

¹⁵⁶ Sergio Bellabara-Edoardo Guerreri, *ο.π.*, 102.

¹⁵⁷ Σιμψάς Μάρκος- Μάριος, *ο.π.*, 68.

¹⁵⁸ Πηγή: <https://www.britannica.com/technology/schooner>. Πρόσβαση την 6/1/19

¹⁵⁹ Robert Gardiner, *ο.π.*, 98.

¹⁶⁰ Κουπαστή:Το επάνω μέρος των τοιχωμάτων του καραβιού. Πηγή : http://www.greeklanguage.gr/greekLang/modern_greek/tools/lexica/triantafyllides/search.html?lq=%CE%B A%CE%BF%CF%85%CF%80%CE%B1%CF%83%CF%84%CE%AE&dq. Πρόσβαση την 13/1/19.

καρίνας 4-4,5 μέτρα και είχε βύθισμα με πλήρες φορτίο¹⁶¹ 1,2 μέτρα. Επίσης μία Σπερονάρα με 2 ιστία χρησιμοποιούσε 18-20 κουπιά. Σημαντικό χαρακτηριστικό της ήταν και ένας καλυπτόμενος μικρός χώρος φτιαγμένος από μουςαμά και πίσσα στην πρύμνη που χρησίμευε σαν καμπίνα για τέσσερα ή πέντε άτομα¹⁶². Στο υπό εξέταση Αρχείο η σπερονάρα απαντάται μόνο με σημαία Μάλτας σε 14 καταγραφές με απόπλου από τον λιμένα της Νάπολης. Το 1787 εντοπίζονται 17 καταγραφές –οι 16 με σημαία Μάλτας και η μία με σημαία Νάπολης –με λιμένες απόπλου σε 15 περιπτώσεις τη Νάπολη και μία από τους λιμένες του Φόριο (Forio:πόλη λιμάνι στο νησί της Ίσχιας έξω από την Νάπολη) και την Μάλτα.

20)Ταρτάνα (Tartana): Η πλειονότητα των σκαφών αυτού του τύπου είχε αρχίσει να ναυπηγείται από τον 17^ο αιώνα στα μικρά λιμάνια της Γαλλικής Προβηγκίας, του Λανγκεντόκ στην νότια Γαλλία ή στο κόλπο της Νεάπολης. Διακρίνουμε τρεις παραλλαγές της. Η πρώτη που χρησιμοποιείται για την αλίευση, κυρίως του τόνου ,διαθέτει έναν ιστό, αφορά το παράκτιο ψάρεμα κυρίως ψαριού τόνος ,με λατίνι και φλόκο καθώς και επίπεδη καρίνα και «ένα μεγάλο τριγωνικό πανί στην πλώρη τύπου *rollaccone*»¹⁶³. Η δεύτερη που αφορούσε χρησιμοποιείται για μεταφορές εμπορευμάτων, φέρει έναν μονοκόμματο ιστό και ένα μικρότερο στην πρύμνη με λατίνια ή ένα τετράγωνο πανί στον μπροστινό ιστό. Η τρίτη παραλλαγή της ταρτάνας είναι ένα οξύπρυμο σκάφος με 3 ιστούς με λατίνια με τον πλωραίο ιστό να έχει ελαφρά κλίση προς τα εμπρός με χαρακτηριστικό του «*δύο μαδέρια που προεξείχαν στην πρύμνη και ενώνονταν σε κάποια απόσταση από το σκάφος*»¹⁶⁴. Το μήκος της ταρτάνας ποίκιλλε ανάλογα με την χρήση και κυμαίνονταν από οχτώ έως είκοσι πέντε μέτρα και πλήρωμα έξι έως δώδεκα ανδρών¹⁶⁵, και χωρητικότητα από 27 τόνους(αλιευτικός τύπος)έως 100 τόνους(εμπορικός τύπος μεσογειακού βεληνεκούς) ή και 130 τόνων (εμπορικός τύπος που εκτελούσε διηπειρωτικά ταξίδια)¹⁶⁶. Πρόκειται δηλαδή για σκάφος μεσαίου μεγέθους χωρητικότητας. Μάλιστα σύμφωνα με τον *Piarangelo Campodonio*¹⁶⁷ οι αφίξεις του τύπου της Ταρτάνας στο τελευταίο τέταρτο του 18^{ου} ανήλθαν στο συνολικό 8% των αφίξεων στο λιμάνι της Γένοβας. Η παρούσα μελέτη καταδεικνύει ένα ποσοστό αφίξεων 7,4% για το 1786 και 7,6% για το επόμενο έτος. Το 1786 καταγράφονται συνολικά 178 ταρτάνες με πολυπληθέστερες 111 με σημαία Γαλλίας, 39 με σημαία Νάπολης και 11 με γραικοοθωμανική σημαία(*Tartana Greca*). Στο επόμενο έτος υπάρχουν συνολικά 179 καταγραφές με πολυπληθέστερες 110 με σημαία Γαλλίας, 52 με σημαία Νάπολης και έξι με σημαία Ύδρας.

21)Τραμπάκολο (Trabacco): Το σκάφος αυτό απαντάται ως επί το πλείστον στην Αδριατική από τον 17^ο αιώνα παρόλο που εντοπίζεται και σε άλλες περιοχές της Μεσογείου. Μάλιστα βρισκόταν σε χρήση ως και τη δεκαετία του 1960. Εκτός από μεταφορές εμπορευμάτων χρησιμοποιούνταν και για αλιεία στην περιοχή της Ίστριας, στην βόρεια Αδριατική. Κατασκευαζόταν από ξύλο δρυός, είχε χαμηλό

¹⁶¹ Sergio Bellabara-Edoardo Guerreri, *ο.π.*, 218.

¹⁶² *Ο.π.*, 219.

¹⁶³ Δελής Απόστολος, *ο.π.*, 522.

¹⁶⁴ Σιμψάς Μάρκος- Μάριος, *ο.π.*, 75.

¹⁶⁵ Νίκος Στ.Βλασσόπουλος, *Ιόνιοι έμποροι και караβοκέρηδες στην Μεσόγειο 16^{ος} -18^{ος} αιώνας*, Finatec-Multimedia A.E., Αθήνα 2001, 200.

¹⁶⁶ Δελής Απόστολος, *ο.π.*, 525.

¹⁶⁷ Sergio Bellabara-Edoardo Guerreri, *ο.π.*, 226.

σχήμα και επίπεδο πυθμένα¹⁶⁸ με πλευρές που φάρδαιναν σταδιακά καταλήγοντας σε στρογγυλεμένη πρύμνη. Το μπομπέσσο του ήταν ιδιαίτερα εκτεταμένο ενώ τα δύο κατάρτια του έφεραν τραπεζοειδή πανιά που ήταν τοποθετημένα ασύμμετρα καθώς το μεγαλύτερο μέρος του πανιού ήταν μπροστά από τον ιστό με το υπόλοιπο προς την πρύμνη ,επιπλέον διέθετε και φλόκο. Οι Βενετοί χρησιμοποίησαν το μικρό αυτό σκάφος εκτεταμένα στο παράκτιο εμπόριο. Όσα σκάφη αυτού του τύπου χρησιμοποιούνταν για την μεταφορά εμπορευμάτων είχαν μήκος που κυμαίνονταν μεταξύ δέκα και είκοσι μέτρων διέθεταν, συνήθως, πλήρωμα τεσσάρων έως επτά ανδρών. Τα αλιευτικά σκάφη αυτού του τύπου είχαν μήκος από ένδεκα έως εικοσιένα¹⁶⁹ μέτρα(με αναλογία πλάτους μήκους 3:1) και χωρητικότητα μικρότερη των δέκα τόνων. Στην υπό εξέταση περίοδο εντοπίστηκε ένα σκάφος του τύπου αυτού στο Αρχείο το 1787¹⁷⁰ με αυστριακή σημαία, μεταφέροντας φορτίο με σιτάρι που ήταν συστημένο στην επωνυμία «*Enrile Costa e C*» με το σκάφος να είναι και ιδιοκτησίας της.

22)Φελούκα (Feluca):Η φελούκα –η ονομασία της οποίας προέρχεται από την αραβική λέξη «*φούλκε*»¹⁷¹- κατά τον 16^ο αιώνα χρησιμοποιούνταν για επικοινωνία μεταξύ γαλερών, και διέθετε μόνο κουπιά. Τον 17^ο αιώνα απέκτησε κατάρτι εξοπλισμένο με πανί τύπου σακολέβας και πέντε σειρές κουπιών σε κάθε πλευρά, ενώ το μέγεθος και η χωρητικότητά του παρέμεναν μικρές αφού δεν μπορούσε να μεταφέρει περισσότερους από τρεις τόνους εμπόρευμα. Εκτός από εμπορικό /μεταφορικό πλοίο χρησιμοποιούνταν και ως πολεμικό/καταδρομικό σκάφος με πλήρωμα 20 ανδρών. Τον επόμενο αιώνα κατασκευάστηκαν μεγαλύτερα πλοία αυτού του τύπου, τα οποία διέθεταν κατάστρωμα και τρεις ιστούς με λατίνια. Ο πρωραίος ιστός είχε ελαφριά κλίση προς τα εμπρός, ενώ ο μεσαίος ιστός ήταν ίσιος και σημαντικά μικρότερος σε μήκος από τον πρυμναίο. Στην υπερυψωμένη πρύμνη του υπήρχε συνήθως καμπίνα. Ο τύπος αυτός εξυπηρετούσε μεταφορές εμπορευμάτων και ανθρώπων ειδικά όπου η χερσαία μεταφορά ήταν προβληματική σε περιοχές όπως ο Κόλπος του Σορέντο στο Βασίλειο της Νάπολης, η Λιγυρία και η Καλαμπρία. Μάλιστα η πόλη Σορέντο είχε αναπτύξει δικό της τύπο φελούκας(*Feluca Di Sorrento*) δικάταρτη με δύο λατίνια, φλόκο και μήκος 10 μέτρα, κατά μέσο όρο¹⁷². Η χρήση της ήταν αποκλειστικά για επικοινωνία των παράκτιων οικισμών. Η φελούκα χρησιμοποιείται μέχρι τις μέρες μας στην Ανατολική Μεσόγειο ειδικά στον Νείλο .Το μήκος της Φελούκας τον 18^ο αιώνα κυμαίνονταν μεταξύ εννέα και 19 μέτρων, το πλάτος της από 1,8 έως 3,7 μέτρα, ενώ το βύθισμα της από 0,7 έως 1,12 και η χωρητικότητα μπορούσε να φτάσει τους 100 τόνους. Στο Αρχείο εντοπίζονται ,το 1786, συνολικά 281 καταγραφές φελουκών με πολυπληθέστερες τις 257 με σημαία Γένοβας, 68 Νάπολης και 5 Σικελίας. Το 1787, το σύνολο των καταγραφών αυξάνεται στις 320 με πολυπληθέστερες τις 257 με σημαία Γένοβας ,53 Νάπολης και 6 Σικελίας. Τα παραπάνω στοιχεία καταδεικνύουν την ηγεμονία της Γένοβας και δευτερευόντως της Νάπολης στο παράκτιο εμπόριο των δυτικών ακτών της Ιταλικής Χερσονήσου.

¹⁶⁸ Δελής Απόστολος ,ο.π., 526.

¹⁶⁹ Parry M.H., ο.π., 591.

¹⁷⁰ Καταγραφή 614 ,έτος 1787. «*Trabacco S.Niccolo Cap.Stefano Jacobisch Imperiale de Salina nel Danubio...con grano.Trabacco e carico ad Enrile Costa e C.*».

¹⁷¹ Σιμπάς Μάρκος- Μάριος, ο.π., 65.

¹⁷² Sergio Bellabara-Edoardo Guerrieri, ο.π., 98.

23)Φρεγάτα (Fregata): Η φρεγάτα, κατά τον 16^ο και 17^ο αιώνα, ήταν ένα σχετικά μικρό πλοίο μήκους οχτώ έως δέκα μέτρων χωρίς κύριο κατάστρωμα με ένα ιστό που μπορούσε να αφαιρεθεί. Ρυμουλκούνταν από τις γαλέρες που βρισκόταν σε πολεμική υπηρεσία. Ο ρόλος της ήταν η τέλεση βοηθητικών καθηκόντων και η αναγνώριση¹⁷³. Από τον 18^ο αιώνα τα καθήκοντά της αλλάζουν, αποκτά δύο καταστρώματα και ο όρος τυποποιείται στην ταξινόμηση πλοίων σαν πλοίο 6^{ης} τάξης αμέσως μετά τα μεγάλα πολεμικά *Πλοία της Γραμμής*¹⁷⁴ μετατρέπόμενη σε ένα σοβαρά εξοπλισμένο πολεμικό πλοίο με μία σειρά πυροβόλων σε κλειστό πυροβολείο στο πάνω κατάστρωμα από τα δύο που έφερε. Στο κάτω κατάστρωμα μάλιστα, ήταν και οι χώροι πληρώματος και οι αποθήκες του πλοίου¹⁷⁵ ακριβώς πάνω από την ίσαλο γραμμή. Ήταν ένα ελαφρύ μεσαίου μεγέθους πλοίο που χρησιμοποιούνταν σε κατασκοπευτικές και αναγνωριστικές αποστολές, ως πλοίο συνοδείας εμπορικών νηοπομπών αλλά και σε επιχειρήσεις εναντίων πειρατών και κουρσάρων. Η ιστοριογραφία των φρεγατών ήταν αντίστοιχη με εκείνη των πλοίων της με τρεις ιστούς. Στο πρωραίο και μεσαίο κατάρτι υπήρχαν τέσσερα μεγάλα πανιά και τρία τετράγωνα καθώς και ημιόλιο στο πρυμναίο κατάρτι. Επιπλέον έφερε πολλά παρίστια και προίστια πανιά που χρησίμευαν για την περίπτωση ελαφρού ανέμου. Οι φρεγάτες που είχαν μόνο ένα κατάστρωμα λεγότουσαν ελαφρές φρεγάτες¹⁷⁶ για να διακρίνονται από τις Μεγάλες που είχαν δύο καταστρώματα. Οι συνήθεις διαστάσεις για μία φρεγάτα 40 πυροβόλων ήταν τα 47 μέτρα μήκος και τα 12 μέτρα πλάτος¹⁷⁷. Στο αρχείο μας απαντώνται πέντε φρεγάτες για το έτος 1786 (δύο αγγλικές, μια ελαφρά ολλανδική, μία μαλτέζικη και μία σικελική) με –κατά μέσο όρο –οπλισμό 36 πυροβόλα και πλήρωμα 236 άνδρες. Το 1787 καταγράφονται τρεις φρεγάτες (μία αγγλική, μία ελαφρά σικελική και μία ναπολιτάνικη) με –κατά μέσο όρο –οπλισμό 31 πυροβόλων και πλήρωμα 231 ανδρών.

¹⁷³ Σιμψάς Μάρκος- Μάριος, ο.π., 59.

¹⁷⁴ Ό.π. σελ 59. «Η ταξινόμηση των πλοίων σε τάξεις (ή κλάσεις) άρχισε στα μέσα του 17^{ου} αιώνα όταν ο Colbert οργανώνοντας το γαλλικό ναυτικό προσδιόρισε με ορντονάνς (διάταγμα) 5 τάξεις για τα πλοία, με βάση τις διαστάσεις: η Α κλάση είχε μήκος 56 μ.πλάτος 17 μ.βύθισμα 7 μ. και 120 πυροβόλα, η δε Έ, αντίστοιχα 35 μ., 8 μ., 4 μ. και 20 πυροβόλα. Τα καράβια του 18^{ου} αιώνα ταξινομούνται με βάση τα πυροβόλα και όχι τις διαστάσεις. Γαλλικός κανονισμός του 1765 όριζε πέντε τάξεις για τα πλοία της γραμμής (τρίκροτα, 3 τάξεις 90-120 πυροβόλα και δίκροτα, δύο τάξεις 50-80 πυροβόλα). Φρεγάτες 3 τάξεις, των 40, 30 και 20 πυροβόλων. Κατόπιν (το 1785) χώρισαν τα πλοία της Γραμμής (δίκροτα και τρίκροτα) σε 5 κλάσεις, των 40 και 32 και τις κορβέτες σε μία μόνη κλάση των 20 πυροβόλων. Όλα αυτά στην Γαλλία. Ανάλογη ταξινόμηση είχε γίνει στο βρετανικό ναυτικό».

¹⁷⁵ Parry M.H., ο.π., 224.

¹⁷⁶ Parry M.H., ο.π., 224.

¹⁷⁷ Σιμψάς Μάρκος- Μάριος, ο.π., 59.

Κεφάλαιο 5. Μεγαλύτερα, μεσαία και μικρότερα λιμάνια - Θαλάσσιες Περιφέρειες και διαδρομές- λιμάνια αφετηρίας και ενδιάμεσοι σταθμοί

Για την ανάλυση του εμπορίου της Γένοβας κρίνεται αναγκαίο να μελετήσουμε τα λιμάνια αφετηρίας των πλοίων που εκτελούν τα θαλάσσια ταξίδια αλλά και τα λιμάνια *ενδιάμεσους σταθμούς*. Τα πρώτα λειτουργούσαν ως σημεία φόρτωσης ή ακόμα και ως σημεία παραγωγής ως απόληξη της ενδοχώρας, ενώ τα δεύτερα ως ενδιάμεσα λιμάνια που έκαναν στάση πριν τον τελικό προορισμό. Η αποδελτίωση του Αρχείου για τα έτη 1786-87 μας παρείχε χρήσιμα συμπεράσματα για την διασύνδεση της Γένοβας με τα μεγαλύτερα και μικρότερα λιμάνια της Μεσογείου και του Ατλαντικού. Στην απόπειρα αυτή για επεξεργασία, χωρίστηκε νοητά την Μεσόγειο σε «*θαλάσσιες περιφέρειες*»¹⁷⁸ καθώς θεωρήθηκε ότι εντός τους δημιουργείται μια συναφής οικονομική δραστηριότητα στο χρόνο με κοινή δυναμική στην δραστηριότητα της ναυτιλίας τους. Οι θαλάσσιες αυτές περιφέρειες οριοθετούνται και αποτελούνται από ακτογραμμές ξηράς, μικρά και μεγάλα λιμάνια, νησιά αλλά και εμπορικά και επιχειρηματικά δίκτυα εντός της *θαλάσσιας περιφέρειας που διατήρησαν την συνοχή τους ως ένα σημείο, ενώ αναγνώρισαν την ευκαιρία και προσαρμόστηκαν*¹⁷⁹ παρά τις πολιτικές, οικονομικές αναταράξεις και τα σκαμπανεβάσματα της ναυτιλιακής κίνησης σε όλο τον 18^ο αιώνα. Πρόκειται για ένα μοντέλο θαλάσσιων μεταφορικών συστημάτων όπου η Μεσόγειος, σε συνδυασμό με τα λιμάνια του Ατλαντικού, εμφανίζεται σαν ένα σύνολο με εμπορική συνοχή που αποτελείται από πολλές θαλάσσιες περιοχές με κοινό επιχειρηματικό σύστημα, τόπους φόρτωσης εμπορευμάτων, τόπους πώλησης τους και υπηρεσίες μεταφοράς μέσω θαλάσσης.

Στην ίδια θαλάσσια περιοχή μπορούμε να συναντήσουμε λιμάνια που παρέχουν τους στόλους των μεταφορών αλλά και λιμάνια που αποτελούν τον χώρο φόρτωσης προϊόντων όπου καταλήγουν χερσαίοι δρόμοι από τον χώρο παραγωγής ή τυποποίησης της ενδοχώρας. Πρόκειται δηλαδή για πολλές μικρο-περιοχές που μέσω ενός «*θαλάσσιου μεταφορικού συστήματος*» συνδέουν την οικονομία της ενδοχώρας με την ναυτιλιακή οικονομία του λιμανιού μέσω μεταφορών σε συνδυασμό¹⁸⁰ δύο ή τριών ή τεσσάρων μέσων μεταφοράς μέχρι τον τελικό προορισμό. Οι θαλάσσιες περιοχές συνδέονται μεταξύ τους, συνήθως μέσω κύριων ναυτιλιακών δρόμων ενοποιώντας τις διαδρομές μεταφοράς μιας θαλάσσιας περιφέρειας όπως π.χ. της Δυτικής Μεσογείου με τις θαλάσσιες διαδρομές της με τα λιμάνια της Κεντρικής Μεσογείου αλλά εν τέλει και την ενδοχώρα της.

Στον Χάρτη 5.1 η Μεσόγειος χωρίστηκε σε τέσσερις θαλάσσιες Περιφέρειες, που με την σειρά τους κάποιες από αυτές χωρίζονται σε υπο-περιφέρειες αποτυπώνοντας τα λιμάνια που απαντήθηκαν στο Αρχείο με την τέταρτη από αυτές να είναι ο Ατλαντικός που δεν χωρίζεται σε υπο-περιφέρειες .

¹⁷⁸ Κατερίνα Παπακωνσταντίνου, «Αρχειακές πηγές και Αμφιτρίτη –Η έρευνα», στο Τζελίνα Χαρλαύτη & Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμ) *Ναυτιλία των Ελλήνων 1700-1821, Ο αιώνας ακμής πριν την Επανάσταση*, Κέδρος, Αθήνα 2013, 117.

¹⁷⁹ Κατερίνα Παπακωνσταντίνου, *ο.π.*, 118.

¹⁸⁰ Τζελίνα Χαρλαύτη, «Η ναυτιλία των Ελλήνων ...», *ο.π.*, 118.



Χάρτης 5.1 Θαλάσσιες Περιφέρειες και υπο-περιφέρειες¹⁸¹

Η Περιφέρεια Δυτική Μεσόγειος χωρίζεται στις υπο-περιφέρειες της ΒΔ Μεσογείου και ΝΔ Μεσογείου. Η Περιφέρεια Κεντρική Μεσόγειος που χωρίζεται σε τρεις υπο-περιφέρειες : Το Λιγυρικό Πέλαγος ή Θάλασσα της Λιγυρίας/Λιγουρίας, το Τυρρηνικό πέλαγος και την Αδριατική Θάλασσα. Η τρίτη Περιφέρεια είναι η Ανατολική Μεσόγειος που χωρίζεται σε τρεις υπο-περιφέρειες : η ΒΑ Μεσόγειος, η ΝΑ Μεσόγειος και η Μαύρη Θάλασσα. Σε αυτές τις εκτεταμένες θαλάσσιες περιοχές κατατάχθηκαν τα διάφορα λιμάνια αφετηρίας και οι ενδιάμεσοι σταθμοί για τα δύο έτη έρευνας. Εξετάζοντας με τον τρόπο αυτό τους τέσσερις γεωγραφικούς προσδιορισμούς των περιφερειών είναι αναγκαίο να προσδιοριστούν τα όρια τους μέσω των ορίων των υπο-περιφερειών όπου υπάρχουν: 1) Η περιφέρεια Ατλαντικός περιλαμβάνει τα όποια λιμάνια απαντώνται σε μία από τις δύο πλευρές του Ατλαντικού, τα νησιά¹⁸² πλησίον της ευρωπαϊκής ηπείρου, και τις ευρωπαϊκές ακτές που βρέχονται από τον ωκεανό, συμπεριλαμβάνοντας ακόμα και το λιμάνι της Αγίας Πετρούπολης. 2) Η Δυτική Μεσόγειος αποτελείται από την Νοτιοδυτική Μεσόγειο με τις ακτές της Βορειοδυτικής Αφρικής ενώ με τον όρο Βορειοδυτική Μεσόγειο εννοούνται οι Βαlearίδες νήσοι όπως η Μαγιόρκα και η Μινόρκα καθώς και οι ακτές της Γαλλίας και Ισπανίας. 3) Εξετάζοντας την Κεντρική Μεσόγειο με τον όρο Τυρρηνικό Πέλαγος εννοείται ο γεωγραφικός χώρος της Δυτικής Ιταλικής Χερσονήσου από την παραθαλάσσια πόλη Πιομπίνο (Piombino) της Τοσκάνης μέχρι και την θαλάσσια περιοχή της Σικελίας και της Μάλτας και Λαμπεντούζας¹⁸³.

¹⁸¹ Αναδημοσίευση από το βιβλίο *Ναυτιλία των Ελλήνων 1700-1821, Ο αιώνας ακμής πριν την Επανάσταση* επιμέλεια Τζελίνας Χαρλαύτη και Κατερίνας Παπακωνσταντίνου, Κέδρος, Αθήνα 2013, Χάρτης 1.1, σ.71. © Τζελίνα Χαρλαύτη - Κατερίνα Παπακωνσταντίνου, 2013. Ο Χάρτης 5.1 δημοσιεύεται μετά από προφορική άδεια της Τζελίνας Χαρλαύτη. Η μεθοδολογία του χωρισμού των θαλάσσιων Περιφερειών και υπο-περιφερειών στην παρούσα εργασία βασίζεται στο ίδιο βιβλίο.

¹⁸² Όπως π.χ. οι Κανάριοι Νήσοι στην καταγραφή 2.345, έτος 1786: «*Brigantino Tritone Cap. Lorenzo Zanchi Veneto dalle Canarie in giorni 24*».

¹⁸³ Η νήσος Λαμπεντούζα (Lampedouza) βρίσκεται μεταξύ Σικελίας και ακτών Τυνησίας.

Λιγυρικό Πέλαγος ή Θάλασσα της Λιγυρίας ονομάζεται η Θάλασσα που εκτείνεται ως την Νίκαια(γαλλική Nice) χωρίς να την περιλαμβάνει και περικλείει την θαλάσσια περιοχή μέχρι την πόλη Πιομπίνο(Piombino)¹⁸⁴ χωρίς να το συμπεριλαμβάνει, το νησί Έλβα και τις ακτές της Β.Κορσικής που βλέπουν προς αυτήν(βλ.Χάρτη 5.2):



Χάρτης 5.2 Η Θάλασσα της Λιγυρίας¹⁸⁵

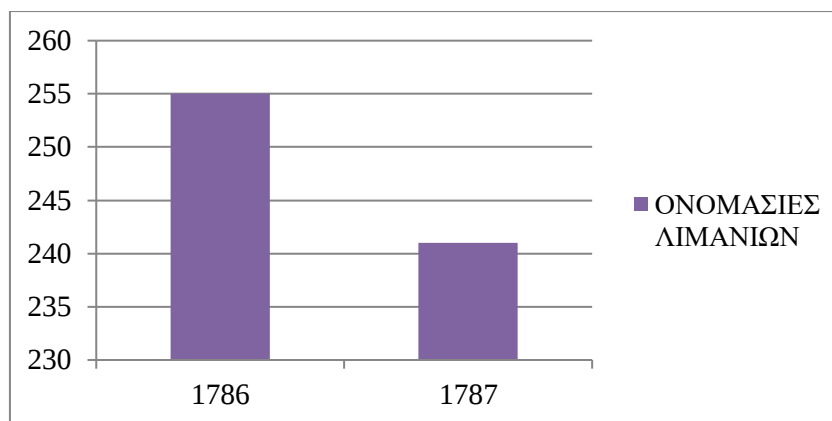
Στην υπο-περιφέρεια Αδριατικής Θάλασσας συμπεριλήφθηκαν τα λιμάνια που βρέχονται από την Ανατολική Ιταλική Χερσόνησο και τις δυτικές ακτές της Βαλκανικής χερσονήσου μέχρι την και την Μεθώνη¹⁸⁶. 4) Σκιαγραφώντας την Ανατολική Μεσόγειο με τον όρο ΒΑ Μεσόγειος συγκαταλέχθηκε το Αιγαίο Πέλαγος μέχρι τα Δωδεκάνησα ενώ στον όρο ΝΑ Μεσόγειο συμπεριλήφθηκαν οι ακτές που βρέχει το Συριακό και Λιβυκό πέλαγος από Συρία έως Λιβύη. Στον γεωγραφικό όρο Μαύρη Θάλασσα περιελήφθηκαν τα παράλια της Μαύρης Θάλασσας και της Αζοφικής, αλλά στην ίδια κατηγορία τοποθετήθηκε και η θάλασσα του Μαρμαρά όπως και ο Βόσπορος.

Το επόμενο βήμα ήταν να εξαχθεί ο αριθμός ονομασιών που εμφανίζονται την διετία αλλά και ο συνολικός αριθμός σταθμών για κάθε έτος. Στον Γράφημα 5.1 διακρίνουμε τον συνολικό αριθμό ονομάτων λιμανιών για το 1786-87 που εμφανίζονται έστω και μία φορά σαν ενδιάμεσο λιμάνι ή λιμάνι αφετηρίας:

¹⁸⁴ Η Δημοκρατία είχε προσπαθήσει να αποσπάσει το Πιομπίνο από το Δουκάτο της Τοσκάνης το δεύτερο μισό του 15^{ου} αιώνα έναντι χρηματικού αντιτίμου αλλά αυτό δεν κατέστη δυνατό. βΠηγή : Andrea Zanini, *ο.π.*, 30 .

¹⁸⁵ Η Θάλασσα της Λιγυρίας ορίζεται από τα κόκκινα όρια που αντιπροσωπεύουν τον Διεθνή Υδρογραφικό Οργανισμό ή τα μπλε όρια που αντιπροσωπεύουν το Istituto Idrografico della Marina στην Γένοβα. Η παρούσα εργασία έλαβε υπόψη της τα δεύτερα όρια .Πηγή : <http://www.marina.difesa.it/conosciamoci/organizzazione/comandanti/scientifici/idrografico/Pagine/home.aspx> .Πρόσβαση την 6/1/18 .

¹⁸⁶ Στην ίδια κατηγορία κατατάχθηκε και η πόλη Λειβαδιά λόγω εμπορικού προσανατολισμού του εμπορικού δικτύου της προς την την Δυτική Ευρώπη .



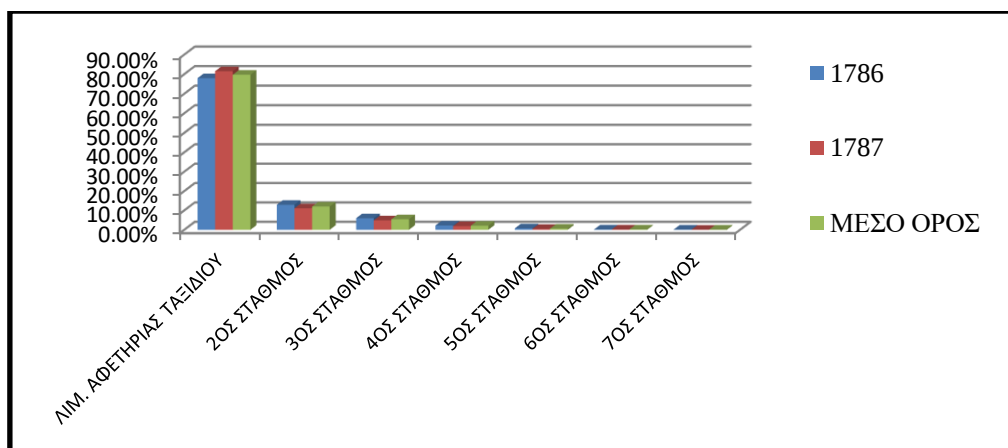
Γράφημα 5.1 Συνολικός αριθμός ονομάτων λιμανιών

Παρατηρούμε ότι για το 1786 τα ονόματα των λιμανιών που αναφέρονται (255) έστω και για μία φορά, είναι ελαφρώς περισσότερα το 1787 (241) κατά 5,5%. Στον πίνακα 5.1 εντοπίζουμε τον αριθμό των λιμανιών που εντοπίζονται σαν αφετηρία ταξιδιού αλλά και την συχνότητα των λιμανιών που εμφανίζονται σαν ενδιάμεσα ως 2^{ος}, 3^{ος}, 4^{ος}, 5^{ος}, 6^{ος}, 7^{ος} σταθμός για το 1786-87 :

	1786	1787
ΣΕΙΡΑ ΛΙΜΑΝΙΟΥ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ
ΛΙΜΑΝΙΑ ΑΦΕΤΗΡΙΑΣ ΤΑΞΙΔΙΟΥ	2380	2329
2 ^{ΟΣ} ΣΤΑΘΜΟΣ	394	316
3 ^{ΟΣ} ΣΤΑΘΜΟΣ	182	140
4 ^{ΟΣ} ΣΤΑΘΜΟΣ	68	54
5 ^{ΟΣ} ΣΤΑΘΜΟΣ	22	13
6 ^{ΟΣ} ΣΤΑΘΜΟΣ	5	5
7 ^{ΟΣ} ΣΤΑΘΜΟΣ	3	1
ΣΥΝΟΛΟ	3054	2858

Πίνακας 5.1. Πίνακας αριθμού σταθμών αφετηρίας και ενδιάμεσων λιμανιών

Στο Γράφημα 5.2 παρατηρούμε ότι το συντριπτικό ποσοστό εμφανίζεται σαν λιμάνι αφετηρίας (79,71%) χωρίς στάση σε άλλο λιμάνι μέχρι την Γένοβα. Στο Αρχείο αναφέρεται η Γένοβα σαν τελικός προορισμός καθώς δεν μας δηλώνεται επόμενη στάση σε καμιά καταγραφή. Συμπεραίνεται έτσι η προτίμηση των ναυτικών στο να μην κάνουν πολλές στάσεις πριν τον τελικό προορισμό τους, πιθανών λόγω κόστους από τα τέλη-δασμούς που ήταν αναγκασμένοι να πληρώσουν σε αυτά αλλά και την ύπαρξη άλλων μεσαζόντων που θα αύξαναν το συνολικό κόστος ταξιδιού.



Γράφημα 5.2. Γράφημα ποσοστού λιμανιών αφετηρίας και ενδιάμεσων λιμανιών

Επρόκειτο δηλαδή για τάση άσκησης εμπορίου απευθείας από την αφετηρία στον προορισμό. Δεδομένης της κύριας ναυτιλιακής κίνησης του αρχείου από την Κεντρική Μεσόγειο, όπως θα δούμε πιο κάτω στο ίδιο κεφάλαιο, υπονοείται έτσι και η άσκηση της έντονης παράκτιας ναυτιλίας κλίμακας μικρών και μεσαίων αποστάσεων στα πλοία που έρχονται στην Γένοβα, αφού δεν φαίνεται να υφίσταται αναγκαιότητα ή σκοπιμότητα στάσης για ανεφοδιασμό, πράγμα που δεν ισχύει για ένα πλοίο με άσκηση στο δια-περιφερειακό εμπόριο (*Grande Navigation*).

Σύμφωνα με το Γράφημα 5.2, που μας δίνει τα ποσοστά των λιμανιών αφετηρίας αλλά, των ενδιάμεσων σταθμών αλλά και τον μέσο όρο για την διετία, εξάγεται ότι ένας αρκετά μικρότερος αριθμός πλοίων σταματά σε δύο λιμάνια (11,98%) ενώ τον τρίτο ενδιάμεσο σταθμό τον αποτελούν μόλις το 5,43% των αφίξεων. Το 2,06% των ενδιάμεσων λιμένων αποτελούν τον τέταρτο σταθμό, ενώ τον πέμπτο το 0,59%. Τον έκτο και έβδομο σταθμό αποτελούν αντίστοιχα το 0,7% και 0,17% αποτελώντας ένα ελάχιστο ποσοστό από το συνολικό ποσοστό των λιμανιών δείχνοντας την συνειδητή μέριμνα των πλοίων να μην σχεδιάζουν τα ταξίδια τους με πολλούς ενδιάμεσους προορισμούς. Το εμπόριο πάντως αυτό με τους πάνω από έναν σταθμούς μέχρι τον τελικό προορισμό, είχε να κάνει με ευκαιριακές ναυλώσεις αλλά και φορτώσεις με προϊόντα ευκαιρίας πριν την άπαρση για το επόμενο λιμάνι.

ΧΡΟΝΙΕΣ	1786		1787		
ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ
ΑΝΑΤ.ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ	90	2,95%	77	2,69%	2,82%
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ	188	6,16%	187	6,54%	6,35%
ΔΥΤΙΚΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ	705	23,08%	667	23,34%	23,21%
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ	2071	67,81%	1927	67,42%	67,62%
ΣΥΝΟΛΟ	3054	100,00%	2858	100,00%	100,00%

Πίνακας 5.2. Συνολικός λιμανιών αφετηρίας και ενδιάμεσων και ανά Θαλάσσια Περιφέρεια

Στον Πίνακα 5.2 παρατηρείται ο αριθμός και η συχνότητα όλων των εγγραφών αφετηρίας και ενδιάμεσων λιμανιών κάθε πλοίου ανά θαλάσσια περιφέρεια για την διετία που μας ενδιαφέρει. Την μερίδα του λέοντος καταλαμβάνει η Κεντρική Μεσόγειος με 67,62% ενώ το μικρότερο μερίδιο κατέχει η Ανατολική Μεσόγειος με

μέσο όρο για την διετία το 2,82% όπως παρατηρείται στην τελευταία στήλη του Πίνακα 5.2. Κυριαρχεί δηλαδή η ναυτιλιακή κίνηση των πλοίων από την Κεντρική Μεσόγειο προς την Γένοβα, αμέσως μικρότερη είναι η πυκνότητα κίνησης από την Δυτική Μεσόγειο(23,21%) με πιο μικρή ακόμα να είναι από τον Ατλαντικό(6,35%), καταλήγοντας στην ακόμα μικρότερη κίνηση από την Ανατολική Μεσόγειο. Από τα λιμάνια αυτά, το μεγαλύτερο μέρος ήταν σημεία φόρτωσης(79,71%)σύμφωνα με το Γράφημα 5.2 και κάποια από αυτά διαμετακομιστικοί σταθμοί στις θαλάσσιες ρότες(20,30%). Η ναυτιλιακή κίνηση φαίνεται να είναι ιδιαίτερα πυκνή από την Κεντρική Μεσόγειο προς την Γένοβα, πολύ λιγότερο πυκνή από την Δυτική Μεσόγειο και αρκετά αραιή από τον Ατλαντικό και τις διάφορες «σκάλες του Λεβάντε»¹⁸⁷της Ανατολικής Μεσογείου.

Καθώς τα ίδια λιμάνια που είναι σημεία φόρτωσης μπορούν να γίνουν ενδιάμεσα λιμάνια ,από την Δυτική Μεσόγειο¹⁸⁸ στην Κεντρική π.χ., μπορούμε να διακρίνουμε μια οικονομική σύνδεση μεταξύ των λιμανιών με ρόλους να εναλλάσσονται δυναμικά στην σχεδίαση αλλά και στην διαδρομή. Το ίδιο συμπέρασμα εξάγεται και από τον Πίνακα 5.3 όπου παρατηρείται ο αριθμός και η συχνότητα όλων των εγγραφών **αφετηρίας** κάθε πλοίου ανά Θαλάσσια Περιφέρεια για την διετία που μας ενδιαφέρει. Όπως διαφαίνεται η πλειοψηφία των λιμανιών αναχώρησης-φόρτωσης είναι από την Κεντρική Μεσόγειο με μέσο όρο 66,93%. Η εγγύτητα των λιμανιών μέσα στην ίδια περιφέρεια είναι ιδιαίτερα σημαντική, ενώ μέσω της Ναυτιλίας μικρών αποστάσεων¹⁸⁹ το περιφερειακό εμπόριο μπορούσε να διεξάγεται από μικρά και μεσαία πλοία καθώς η κοντινή απόσταση της μπορούσε να επηρεάζει το μέγεθος

ΧΡΟΝΙΕΣ	1786		1787		
ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ
ΑΝΑΤ.ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ	72	3,03%	52	2,23%	2,63%
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ	159	6,68%	151	6,48%	6,58%
ΔΥΤΙΚΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ	553	23,24%	570	24,47%	23,85%
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ	1596	67,06%	1556	66,81%	66,93%
ΣΥΝΟΛΟ	2380	100,00%	2329	100,00%	100,00%

Πίνακας 5.3. Συνολικός αριθμός λιμανιών αφετηρίας ανά Θαλάσσια Περιφέρεια

του πλοίου¹⁹⁰.Ακόμα και πλοία με σημαία κρατών όπως η Αγγλία, η Ολλανδία, η Σουηδία και η Δανία¹⁹¹ ξεκινώντας από τον Ατλαντικό με τα βιομηχανοποιημένα

¹⁸⁷ Σκάλα(Scala) ονόμαζαν οι Βενετοί το ανεπίσημο λιμάνι. Οι Γάλλοι χρησιμοποιούσαν τον όρο Escale. Πηγή : Pelegrine Horden-Nicholas Purcell, *Μεσόγειος ,Θάλαττα Πονηροδιδάσκαλος Μελέτη της Μεσογειακής Ιστορίας* ,Οδυσσέας, Αθήνα¹ 2004,190.

¹⁸⁸Π.χ. η Μασσαλία για το 1787 καταχωρήθηκε ενενήντα μία φορές ως λιμένας αφετηρίας ταξιδιού, πέντε ως δεύτερος σταθμός ,δύο ως τρίτος και μία ως τέταρτος.

¹⁸⁹«Ναυτιλία μικρών αποστάσεων είναι η μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών μέσω θαλάσσης, μεταξύ λιμένων που βρίσκονται στην γεωγραφική περιοχή της Ευρώπης ή μεταξύ ευρωπαϊκών λιμένων και λιμένων που βρίσκονται σε τρίτες χώρες, οι οποίες έχουν ακτογραμμή που περιβάλλεται από θάλασσα που συνορεύει με την Ευρώπη». Πηγή : Αλέξανδρος Μ. Γουλιέλμος, Ευάγγελος Σαμπράκος ,*Ακτοπολοία και ναυτιλία μικρών αποστάσεων, Οικονομική ανάλυση - λογιστική: Αλυσίδα και μεταφορές - Επιπτώσεις άρσης του Cabotage: Σχέδιο νόμου 2932/2001 για την ακτοπλοΐα: Δίκτυα hub & spoke*, Σταμούλη Α.Ε., Αθήνα 2002, 33.

¹⁹⁰ «Οι μικρές αποστάσεις αντιπροσωπεύουν ότι δεν μπορεί να γίνει άμεσα κατανοητό στο μέτρο της σαηγενετικής ιστορίας των εμπορικών δικτύων: συχνές ολονύκτιες στάσεις .Εξαιρετικά πυκνή και

εμπορεύματα τους, όταν φτάνουν σε μεγάλα λιμάνια όπως η Μασσαλία, η Γένοβα και το Λιβόρνο συμπλήρωναν το φορτίο τους και συνέχιζαν να δραστηριοποιούνται στο τοπικό εμπόριο της Ιταλικής Χερσονήσου είτε απλά συνέχιζαν το εμπόριο τους στην Ανατολική Μεσόγειο. Τα πλοία του Αρχείου ξεκινούν το ταξίδι τους από μεγάλα εμπορικά κέντρα, από περιφερειακά λιμάνια μεσαίου μεγέθους αλλά και ασήμαντους τόπους φόρτωσης που δεν συμμετέχουν στις γνωστές και συνηθισμένες θαλάσσιες διαδρομές. Οι τόποι φόρτωσης ουσιαστικά αποτελούσαν ανάλογα με την κίνησή τους κεντρικά, μεσαία και μικρά λιμάνια. Στην έρευνά μας κατηγοριοποιήθηκαν τα λιμάνια φόρτωσης ως *Μεγάλους* τόπους φόρτωσης, μιλώντας για τα κεντρικά λιμάνια που πλοία φόρτωσαν σε αυτά πάνω από 100 φορές¹⁹² σε ένα χρόνο, *Μεσαίους* τόπους φόρτωσης εκείνους που φόρτωσαν πλοία σε αυτούς μέχρι 100 φορές και *Μικρούς* εκείνους που φόρτωσαν σε αυτά τα λιμάνια μέχρι 20 πλοία ανά έτος. Εξετάζοντας τον Πίνακα 5.4:

ΤΟΠΟΙ ΦΟΡΤΩΣΗΣ	ΕΤΗ	
	1786	1787
ΜΕΓΑΛΟΙ(ΠΛΟΙΑ(ΦΟΡΤΩΣΑΝ)>100 ΦΟΡΕΣ)	4	5
ΜΕΣΑΙΟΙ(100>ΠΛΟΙΑ> 20)	25	23
ΜΙΚΡΟΙ(ΠΛΟΙΑ<20)	149	160
ΣΥΝΟΛΟ	178	185

Πίνακας 5.4. Πίνακας αριθμών Μεγάλων, μεσαίων και μικρών τόπων φόρτωσης

παρατηρούμε ότι η συντριπτική πλειοψηφία των λιμανιών που αναφέρονται αποτελείται από πολλούς μικρούς τόπους φόρτωσης όπου σε αυτούς εκτελέστηκε φόρτωση από πλοία λιγότερες φορές από 20 κατά έτος, δηλαδή κατά μέσο όρο 1,66 φορές περίπου ανά μήνα. Σύμφωνα με την Πορτογαλίδα καθηγήτρια Ιστορικό *Amelia Polonia*¹⁹³ τα λιμάνια χωρίζονται σε μεγάλα ,μεσαία και μικρά και εξαρτώνται από το επίπεδο παραγωγής, εργασίας, κεφαλαίου και συνδέσεων για να μπορέσουν να αναπτύξουν σε αλληλεπίδραση. Τα μεγάλα λιμάνια(βλ Πίνακα 5.4,5.5) μέσω του μεγάλου τονάζ πλοίων που εξυπηρετούν ως λιμάνι απόπλου, καλύπτουν μια μεγάλη ενδοχώρα και μια μεγάλη θαλάσσια περιοχή. Τα μεσαία λιμάνια καλύπτουν λιγότερη ενδοχώρα και υποστηρίζουν μεσαία πλοία και μικρότερα σκάφη τοπικού εμπορίου. Τα μικρά λιμάνια με τα παράκτια σκάφη και τις τοπικές συνδέσεις παρέχουν υποστήριξη στα μεγαλύτερα λιμάνια μέσω του λιμενικού δικτύου με πληρώματα ,μεταφορική ικανότητα και τεχνική υποστήριξη. Η σύνδεση μεταξύ των διαφόρων λιμανιών αλλά και των διάφορων θαλάσσιων περιοχών μικρής κλίμακας , κατά κύριο λόγο εξαρτιόνταν από το ενδο-περιφερειακό εμπόριο μικρής αποστάσεως καθώς ευνοούνταν από την ακτογραμμή αλλά και τα πολυάριθμα νησιά στην Μεσόγειο. Τα φορτία που μεταφέρονταν από τους *προλετάριους της θάλασσας*, όπως τους έλεγε ο F.Braudel διακινούνταν παράλληλα με τα φορτία από τα ποντοπόρα πλοία. Η Ναυτιλία μικρών αποστάσεων δεν χρειαζόταν κάποιο μεγάλο λιμάνι ούτε και

ευμετάβλητη μορφή δραστηριότητας. Και αναδιανομή μεγάλης ποικιλίας αγαθών, όχι αποκλειστικά ειδών πολυτελείας». Πηγή: Pelegrine Horden-Nicholas Purcell, ο.π., 222.

¹⁹¹ Τα πλοία που αναφέρονται στις καταγραφές στο Αρχείο με την σημαία των τεσσάρων αυτών χωρών είναι 231 για το 1786 και 202 για το 1787.

¹⁹² Τζερίνα Χαρλαύτη , Η Ναυτιλία των Ελλήνων...,ο.π. ,75.

¹⁹³ Amelia Polonia, European Seaports in the Early Modern Age :concepts, methodology and models of analysis, *Dynamiques des ports méditerranéens, Dossier thématique coordonné par Ana Prata et Maria Fernanda Rollo, Cahiers de la Méditerranée* ,τ.χ. 80 (Ιούνιος 2010)4-5.

εξαρτιόταν ιδιαίτερα από αυτό. Από το μεγάλο λιμάνι εξαρτιόταν κατά κύριο λόγο τα σκάφη μακρινών αποστάσεων που ήθελαν σύνθετες υπηρεσίες.

Στον Πίνακα 5.5 παρέχονται τα μεγαλύτερα λιμάνια καθώς και η συχνότητα τους συνολικά ως λιμάνι αφετηρίας αλλά και ως ενδιάμεσοι σταθμοί:

ΜΕΓΑΛΑ ΛΙΜΑΝΙΑ	ΧΡΟΝΙΕΣ		
	1786	ΜΕΓΑΛΑ ΛΙΜΑΝΙΑ	1787
ΛΙΒΟΡΝΟ	300	ΛΙΒΟΡΝΟ	318
ΣΙΚΕΛΙΑ	153	ΣΙΚΕΛΙΑ	163
ΑΓΚΩΝΑ	137	ΝΑΠΟΛΗ	132
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	132	ΚΟΡΣΙΚΗ	102
		ΑΓΚΩΝΑ	101

Πίνακας 5.5 Συνολικός αριθμός Μεγάλων Λιμανιών

Το Λιβόρνο, αποτελώντας μεγάλο εμπορικό κέντρο του 18^{ου} αιώνα, φαίνεται να είναι το συχνότερο λιμάνι αφετηρίας, με 252 και 285 καταγραφές, και μάλιστα με κάποια διαφορά, καθώς λόγω εγγύτητας με την Γένοβα φαίνεται ότι διεξάγονταν καθημερινό σχεδόν εμπόριο. Όμως μπορούσε να είναι και λιμάνι σταθμός σε 48 καταγραφές το 1786 και σε 33 καταγραφές το 1787. Ακολουθεί το νησί Σικελία που καταγράφεται σαν λιμάνι αλλά συνάγεται ότι εννοούνται όλα τα μικρότερα λιμάνια της Σικελίας που ομαδοποιήθηκαν συνειδητά από τον Γενουάτη κρατικό υπάλληλο/καταγραφέα της εποχής. Καταλήγουμε σε αυτό το συμπέρασμα καθώς λιμάνια όπως το Παλέρμο και η Μεσσήνη αναφέρονται τα ίδια ως λιμάνια παρόλο που βρίσκονται στην Σικελία η οποία αποτελεί ίσως το μεγαλύτερο χώρο παραγωγής σιταριού στην Μεσόγειο τον 18^ο αιώνα. Στον ίδιο πίνακα βλέπουμε λιμάνια όπως η Αγκώνα όπου αποτελεί σημαντικό πάτημα από την Αδριατική προς την Γένοβα και την Νάπολη που ήταν μεγάλο εμπορικό και πρωτεύουσα του Βασιλείου των Δύο Σικελιών όπου δραστηριοποιούνταν σημαντική κοινότητα Γενοβέζων. Η Κορσική σαν προμηθεύτρια κρασιού και ξυλείας ήταν ιδιαίτερα σημαντική για την Γένοβα όπως και η Μασσαλία όπου μέσω της Γένοβας μπορούσε να διαχέει τα αγαθά της προς πώληση στην Ιταλική Χερσόνησο κάνοντας μια ενδιάμεση στάση στο Λιβόρνο ή προς το Λεβάντε. Άλλωστε η Γένοβα λειτουργούσε και βάση ενός αναπτυσσόμενου τραπεζιτικού συστήματος όπου κάποιος θα μπορούσε να αποκτήσει πόρους και να διεκπεραιώσει τραπεζιτικές συναλλαγές.

Στον Πίνακα 5.6 παρατίθενται τα μεσαία λιμάνια φόρτωσης :

ΜΕΣΑΙΑ ΛΙΜΑΝΙΑ	1786	ΜΕΣΑΙΑ ΛΙΜΑΝΙΑ	1787
ΚΟΡΣΙΚΗ	95	ΜΑΣΣΑΛΙΑ	91
ΜΑΡΚΙΑΝΑ(ΕΛΒΑ)	89	ΚΑΝΤΙΘ	75
ΝΑΠΟΛΗ	87	ΣΑΡΔΗΝΙΑ	66
ΣΑΡΔΗΝΙΑ	66	ΚΑΤΑΛΩΝΙΑ	63
ΚΑΝΤΙΘ	64	ΛΙΣΣΑΒΟΝΑ	63
ΚΑΡΡΑΡΑ(ΤΟΣΚΑΝΗ)	61	ΜΑΡΚΙΑΝΑ(ΕΛΒΑ)	61
ΚΑΤΑΛΩΝΙΑ	60	ΣΑΛΕΡΝΟ(ΝΑΠΟΛΗ)	58
ΛΙΣΣΑΒΟΝΑ	56	ΠΡΟΒΗΓΚΙΑ	55
ΤΕΡΓΕΣΤΗ	55	ΚΑΡΡΑΡΑ(ΤΟΣΚΑΝΗ)	51
ΑΟΥΓΚΟΥΣΤΑ(ΣΥΡΑΚΟΥΣΕΣ ΑΔΡΙ/ΚΗ)	48	ΝΙΚΑΙΑ	45
ΚΑΛΑΜΒΡΙΑ	42	ΤΟΣΚΑΝΗ	39
ΦΟΡΙΟ(ΝΑΠΟΛΗ)	41	ΤΕΡΓΕΣΤΗ	38
ΝΙΚΑΙΑ	41	ΒΙΑΡΕΤΖΟ	32

ΠΙΖΑ	34	ΤΡΑΠΙΑΝΙ(ΣΙΚΕΛΙΑ)	32
ΕΛΒΑ	29	ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ	32
ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ	29	ΠΙΖΑ	28
ΒΕΝΕΤΙΑ	27	ΡΙΟ(ΕΛΒΑ)	28
ΡΙΟ(ΕΛΒΑ)	26	ΦΟΡΙΟ(ΝΑΠΟΛΗ)	26
ΠΟΥΛΙΑ(ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ)	24	ΣΑΝ ΤΡΟΠΕ	23
ΒΙΑΡΕΤΖΙΟ	24	ΡΩΜΗ	22
ΤΟΡΡΕΒΕΚΙΑ(ΡΩΜΗ)	23	ΚΑΛΑΜΒΡΙΑ	22
ΣΑΝ ΤΡΟΠΕ	23	ΜΑΡΕΜΝΑ(ΤΟΣΚΑΝΗ)	21
ΤΟΥΛΟΝ	23	ΤΟΥΛΟΝ	21
ΑΛΙΚΑΝΤΕ	23		
ΣΙΒΙΤΑΒΕΚΕΙΑ	22		
ΜΑΛΑΓΑ	21		

Πίνακας 5.6. Συνολικός αριθμός Μεσαιών Λιμανιών

Παρατηρούμε την απουσία μεσαιών λιμανιών από την Ανατολική Μεσόγειο ενώ από τον Ατλαντικό υπάρχει μόνο το λιμάνι της Λισσαβόνας όπου λειτουργούσε και σαν ενδιάμεσος σταθμός από τα πλοία που ερχόντουσαν από το εμπόριο των Ινδιών από την Αμερική. Εξάλλου η δυναμική παροικία των έξι χιλιάδων Γενοβέζων εμπόρων μεταναστών αναμφισβήτητα βοηθούσε στην ναυτιλιακή κίνηση προς Γένοβα καθώς η γενουατική Διασπορά¹⁹⁴ είχε διεισδύσει στο εμπόριο που διακινούνταν από την Πορτογαλική Αμερική. Από την Δυτική Ευρώπη βλέπουμε λιμάνια όπως Μασσαλία, Κάντιθ, τον γεωγραφικό όρο που εμφανίζεται σαν «Καταλονία», Προβηγκία(Provenza :επαρχία της Ν.Α Γαλλίας, Νίκαια, Βαρκελώνη, Σαν Τροπέ, Τουλόν, Αλικάντε και Μάλαγα. Το Κάντιθ εκτόπισε την Σεβίλλη το 1717¹⁹⁵, που μέχρι τότε κρατούσε το μονοπώλιο του εμπορίου αποικιακών ειδών με τις Ισπανικές αποικίες της Ν.Αμερικής γνωστό και ως *Carreras de Indias*. Το Κάντιθ αποτέλεσε αναδιανεμητικό κέντρο αποικιακών αγαθών, ελαιόλαδου ,σιτηρών και κρασιού στην Ιβηρική Χερσόνησο καθώς και στην Δυτική και Κεντρική Ευρώπη. Η ακμάζουσα Γενοβέζικη παροικία που είχε διεισδύσει στην τοπική ζωή μέσω κεφαλαίων, γάμων, πολιτογραφήσεων, ακόμα και με συμμετοχή σε πολιτικές θέσεις ,διατήρησε τις εμπορικές συνδέσεις με την Γένοβα. Χρηματοδοτούσε μάλιστα σε τακτική βάση τους πολέμους των Ισπανών βασιλέων επηρεάζοντας με τον τρόπο αυτό τις οικονομικές επιλογές τους και την ναυτιλιακή κίνηση της Ισπανικής αυτοκρατορίας¹⁹⁶.

Τα υπόλοιπα λιμάνια βρίσκονται στην Κεντρική Μεσόγειο με κάποια από αυτά να αναφέρονται επίσης σαν γεωγραφικοί προσδιορισμοί. Είναι η Κορσική, Μαρκιάνα(Marciana :Πόλη-λιμάνι στο νησί της Έλβας έξω από την Τοσκάνη), Νάπολη, Σαρδηνία, Καράρα, Σαλέρνο, Τεργέστη, Αουγκούστα(Augusta :Πόλη-λιμάνι στην Ν.Ανατολική Σικελία), Καλαβρία, Τοσκάνη, Φόριο(Forio :Πόλη-λιμάνι στο νησί της Ίσχιας όπου Ischia:Νήσος έξω από την Νάπολη), Βιαρέτζιο(Viareggio :Πόλη- λιμάνι της Τοσκάνης), Πίζα, Έλβα, Ρίο, Βενετία, Απουλία(Puglia :Επαρχία στα Ν.Α της Ιταλικής χερσονήσου), Ρώμη, Τορρεβέκια, Μαρέμνα (Maremma :Επαρχία της ΚΔ Ιταλικής χερσονήσου) και Σιβιταβέκια. Πρόκειται κατά κύριο λόγο για λιμάνια-επαρχίες, πέρα από την Βενετία και την Μαρέμνα, όπου κυριαρχούσε η δυναστεία των Βουρβόνων των Δύο Σικελιών που ήταν συγγενική των Βουρβόνων

¹⁹⁴Catia Brilli, *ο.π.*,15.

¹⁹⁵*Ο.π.*,24.

¹⁹⁶*Ο.π.*,23.

της Ισπανίας αν και υπήρχε μια σχετική αυτονομία από τις πολιτικές των πρώτων¹⁹⁷. Αν και η Γένοβα, όπως και η Βενετία, είχε χάσει τον πρωταγωνιστικό και κεντρικό της ρόλο στην θαλάσσια μεταφορά έναντι των λιμανιών που διεξήγαγαν το αποικιακό εμπόριο, παρόλα αυτά η χρηματοπιστωτική της ικανότητα παρέμενε ακμαία. Οι ισπανικές αυτοκρατορικές πολιτικές χρειάζοντουσαν μεγάλα χρηματικά κεφάλαια και ήταν πρόθυμες μέσω των διεθνών δικτύων να ευνοήσουν την ναυτιλιακή κίνηση προς το λιμάνι της Γένοβας στο μέτρο που η ίδια είχε ταυτίσει τις πολιτικές της με αυτές¹⁹⁸.

Τον 18^ο αιώνα ξεκίνησε η διαδικασία ενοποίησης των περιφερειακών αγορών και των εμπορικών δικτύων της Μεσογείου που μέχρι τότε δεν ήταν συνδεδεμένες μεταξύ τους¹⁹⁹. Αυτή η περιφερειακή και δια- περιφερειακή διάσταση που μετακινούσε τα αγαθά της ακτογραμμής από την υπο-περιφέρεια της Περιφέρειας Α μέσω της Περιφέρειας Β με το εμπορεύσιμο προϊόν να φτάνει στην Περιφέρεια Γ μέσω της θαλάσσιας διαδρομής, έδειχνε ήδη από τον 18^ο αιώνα μια ευρέως παραδεκτή πρακτική του εμπορικού κόσμου και ένα ενιαίο οικονομικό σύστημα που είναι γνωστό ως *παγκοσμιοποίηση*²⁰⁰. Η Γένοβα μέσω της δραστηριότητας αυτής λειτουργούσε σαν διαμετακομιστικό κέντρο με διεθνή αλλά και τοπικό χαρακτήρα, καθώς και το εμπορικό της δίκτυο συνδεόταν με πολλές θαλάσσιες ενότητες, ενώ οι διασυνδέσεις θαλάσσιων αποστάσεων προς αυτήν εντάθηκαν χάρη στο άνοιγμα ενός

ΕΤΗ	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ		
	ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ	ΔΥΤΙΚΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ	ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ
1786	ΜΕΜΕΛ, ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ, ΠΛΙΜΟΥΘ	ΜΑΛΑΓΑ	ΛΙΒΟΡΝΟ, ΓΕΝΟΒΑ
	ΘΟΡΝ (ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ), ΣΑΝΤ (ΝΟΡΒΗΓΙΑ)	ΚΑΔΙΞ, ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ	ΓΕΝΟΒΑ
	ΛΟΝΔΙΝΟ, ΠΛΙΜΟΥΘ	ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ, ΜΑΛΑΓΑ, ΠΟΡΤ ΜΑΧΟΝ	ΓΕΝΟΒΑ
	ΠΟΡΤΟ	ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ, ΑΛΜΕΡΙΑ	ΓΕΝΟΒΑ
	ΛΙΣΣΑΒΩΝΑ	ΜΑΛΑΓΑ, ΣΙΟΤΑΤ (ΜΑΓΙΟΡΚΑ)	ΓΕΝΟΒΑ
1787	ΑΜΠΟ (ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ)	ΚΑΔΙΞ, ΤΟΥΛΟΝ	ΓΕΝΟΒΑ
	ΛΟΝΔΙΝΟ, ΦΑΛΜΑΟΥΘ	ΜΑΛΑΓΑ	ΓΕΝΟΒΑ
	ΓΙΑΡΜΑΟΥΘ	ΝΙΚΑΙΑ	ΛΙΒΟΡΝΟ, ΓΕΝΟΒΑ
	ΓΙΑΡΜΑΟΥΘ, ΠΟΡΤΣΜΟΥΘ	ΜΑΣΣΑΛΙΑ	ΓΕΝΟΒΑ
	ΤΕΣΣΕΛ (ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ)	ΝΙΚΑΙΑ	ΓΕΝΟΒΑ

Πίνακας 5.7. Διαδρομές Περιφέρειας Ατλαντικού προς την Γένοβα
πλήθους μικρότερων λιμανιών που εξυπηρετούσαν το τοπικό της δίκτυο μεταφορών.

¹⁹⁷ Γενάρχη του κλάδου ήταν ο Φερδινάνδος Α' που ανέλαβε την εξουσία του Βασιλείου των Δύο Σικελιών το 1739 μετά τον πόλεμο της Πολωνική Διαδοχής (1733-38) που ήταν παρακλάδι των Βουρβόνων της Ισπανίας.

¹⁹⁸ Amelia Polonia, *ο.π.*, 15

¹⁹⁹ Αλεξάνδρα Παπαδοπούλου, «Από το τοπικό στο Παγκόσμιο : η ενσωμάτωση των ναυτότοπων του Αιγαίου στο μεσογειακό εμπορικό σύστημα», στο Τζελίνα Χαρλαύτη & Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμ) *Ναυτιλία των Ελλήνων 1700-1821, Ο αιώνας ακμής πριν την Επανάσταση*, Κέδρος, Ιόνιο Πανεπιστήμιο 2013, 705.

²⁰⁰ Με την έννοια Παγκοσμιοποίηση εννοούμε «το 'αναπόφευκτο' και την 'παντοδυναμία' της αγοράς χωρίς σύνορα. Πρόκειται για σύνολο φαινομένων που έχουν σαν σημείο αναφοράς τους τον κόσμο και όχι την τοπική ή εθνική κοινωνία». Πηγή: Μιχάλης Πολυχρονάκης, *Η έννοια της παγκοσμιοποίησης*, (2005) .http://phastos.blogspot.com/2011/12/blog-post_1.html#ixzz5ZlnCcB2P. Πρόσβαση την 14/01/19.

Ο πίνακας 5.7 μας παρέχει ενδεικτικές διαδρομές που ξεκινούσαν από την περιφέρεια του Ατλαντικού, διέσχιζαν την Δυτική Μεσόγειο και έφταναν στην περιφέρεια της Κεντρικής Μεσογείου που βρίσκεται η Γένοβα όπου τα λιμάνια της θαλάσσιας Περιφέρειας του Ατλαντικού ενώνονται μέσω θαλάσσιων διαδρομών με την Κεντρική Μεσόγειο μέσω των λιμανιών της Δυτικής Μεσογείου, στον δρόμο για την Γένοβα .

Ξεκινώντας ένα πλοίο από λιμάνι του Ατλαντικού μπορούσε να φτάσει στην Ισπανική Χερσόνησο και να ανεφοδιαστεί με τα απαραίτητα για τον πλού συμμετέχοντας στο εμπόριο της Ισπανίας. Κατόπιν μπορούσε φτάσει στον επόμενο σταθμό του στις Βαλεαρίδες νήσους όπως η Μινόρκα ή η Μαγιόρκα, έπειτα σε κάποιο γαλλικό λιμάνι εμπορευόμενο κάποια από τα Γαλλικά τοπικά προϊόντα ή κάποια από τα αγαθά που έφταναν στα γαλλικά λιμάνια από τα λιμάνια του Λεβάντε. Πιο συγκεκριμένα, αναλύοντας την διαδρομή στον Πίνακα 5.8 στο έτος 1786 για την που ξεκινούσε από το Λονδίνο²⁰¹: ένα αγγλικό σκάφος με πανιά που ξεκινούσε από την Αγγλική πρωτεύουσα μπορούσε με ευνοϊκό άνεμο επτά ναυτικών μιλίων να φτάσει σε 1,8 ²⁰² μέρες διανύοντας 310 ναυτικά μίλια φτάνοντας στο Πλίμουθ(Plymouth : αγγλικό λιμάνι της ΝΑ Αγγλίας). Για να φτάσει στον επόμενο σταθμό που ήταν το Γιβραλτάρ έπρεπε να διανύσει 1229 ναυτικά μίλια και χρειαζόταν 7,3 μέρες για να φτάσει στον ενδιάμεσα αυτό σταθμό που θα μπορούσε να ανεφοδιαστεί αλλά και να προβεί σε εμπόριο, καθώς το Γιβραλτάρ ήταν βρετανική πολεμική βάση και αγγλική αποικία γνωστή για τις αποθήκες εμπορευμάτων της. Η απόσταση για τον επόμενο σταθμό, την Μάλαγα ήταν 83 ναυτικά μίλια, μία απόσταση που μπορούσε να καλυφθεί σε μισή μέρα, ενώ σε άλλες 2,9 μέρες πλέοντας για 488 ναυτικά μίλια μπορούσε να καλυφθεί η απόσταση ως τον προτελευταίο σταθμό του ταξιδιού, το Πορτ Μαχόν(Port Mahon: Ισπανικό λιμάνι στο νησί Μινόρκα). Η διάρκεια του τελευταίου σκέλους του ταξιδιού, δηλαδή η απόσταση από το Πορτ Μαχόν έως την Γένοβα με ευνοϊκούς πάντα όρους ταξιδιού και κατά μέσο όρο επτά ναυτικά μίλια μπορούσε να διαρκέσει 2,6 μέρες καλύπτοντας απόσταση 429 ναυτικών μιλίων. Η συνολική διάρκεια από σταθμό σε σταθμό που υπολογίστηκε με ευνοϊκές συνθήκες πλου είναι 15,1 ημέρες. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι ο συνολικός χρόνος του ταξιδιού της συγκεκριμένης καταγραφής, είναι 156 ημέρες καθώς το πλοίο αγγλικό πλοίο *La Maria* ξεκίνησε στις τέσσερις Δεκεμβρίου 1785 και έφτασε στην Γένοβα στις εννέα Μαΐου του 1786. Στον συνολικό χρόνο 156 ημερών περιλαμβάνεται μεν ο χρόνος πλου από λιμάνι σε λιμάνι αλλά και ο χρόνος που χρειαζόταν το συγκεκριμένο πλοίο να ξεφορτώσει τα εμπορεύματα, να τα πουλήσει και να προμηθευτεί τα απαραίτητα για τον επόμενο πλου. Οι πολήμερες αναμονές στο κάθε λιμάνι μέχρι την έλευση ευνοϊκού ανέμου πρέπει να προστεθούν σε αυτήν την περίοδο καθώς και οι τοπικές πολιτικοκοινωνικές συνθήκες στην περιοχή του πλου, όπως και ο χρόνος για την αναμονή για την άνοδο της τιμής πώλησης των αγαθών του πλοίου. Και σε όλο αυτό τον χρόνο θα πρέπει να προστεθεί ο χρόνος σε καραντίνα.

²⁰¹Πρόκειται για την καταγραφή 750, έτος 1786: «*Nave la Maria Cap.Domenico Mongiardino Inglese da Londra li 4 Dicembre 1785 da Plimaouth,Falmouth e Gibraltar li 15 Aprile p.p. da Malaga e Maone li 6 corrente...*»

²⁰² Για τους υπολογισμούς των ναυτικών μιλίων και της διάρκειας κάλυψής τους διαδρομών η πληροφορία εξήχθησαν από την πηγή : [http://ports.com/sea-route/port-of-genoa-genova,italy/port-of-gibraltar,gibraltar/#/?a=0&b=3410&c=Port%20of%20Mahon,%20Spain&d=Port%20of%20Genoa%200\(Genova\),%20Italy](http://ports.com/sea-route/port-of-genoa-genova,italy/port-of-gibraltar,gibraltar/#/?a=0&b=3410&c=Port%20of%20Mahon,%20Spain&d=Port%20of%20Genoa%200(Genova),%20Italy). Πρόσβαση την 14/01/19 .

Ο πίνακας 5.8 μας παρέχει κάποιες από τις διαδρομές που ξεκινούσαν από την άλλη πλευρά της Μεσογείου, δηλαδή την περιφέρεια της Ανατολικής Μεσογείου προς την Κεντρική. Από τον Πίνακα 5.8 εξάγονται εμπορικές ροές από την Περιφέρεια της Ανατολικής Μεσογείου από το Αρχείο. Ορισμένες ξεκινούν από το λιμάνι του Τανγκαρόκ στην Μαύρη Θάλασσα ή την Σμύρνη στο Αιγαίο και φτάνουν στην Γένοβα μέσω σταθμών «πατημάτων» όπως οι Σπέτσες, η Πάρος, το Ναυαρίνο, η Ζάκυνθος η Κεφαλονιά ή η Κέρκυρα στην Αδριατική Θάλασσα. Πριν όμως φτάσουν στην Γένοβα τα πλοία μπορούσαν να κάνουν στάση στα διάφορα ιταλικά λιμάνια όπως οι Συρακούσες, η Μεσσήνη, η Λαμπεντούζα ή το Λιβόρνο.

Με ποιον τρόπο όμως επιλέγονταν οι διάφοροι σταθμοί; Ο τρόπος όπου οι καπετάνιοι των πλοίων προσέγγιζαν τους ενδιαμέσους σταθμούς βρισκόταν σε συνάρτηση με πολλούς παράγοντες και ειδικά σε μακρινά πολυήμερα ταξίδια όπου οι ενδιαμέσοι

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ		
ΕΤΗ	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ	ΚΕΝΤΡΙΚΗ
1786	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	ΚΑΛΛΙΑΡΙ, ΠΟΡΤΟΦΕΡΑΙΟ GENOVA
	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ, ΤΖΙΑ	ΖΑΚΥΝΘΟΣ, ΜΕΣΣΗΝΗ , GENOVA
	ΤΑΝΚΓΑΡΟΚ Ή ΤΑΪΓΑΝΙΟ(ΤΑΓΑΗΡΟΓ-ΡΩΣ):ΡΩΣΙΚΗ ΠΟΛΗ-ΛΙΜΑΝΙ Β.ΔΥΤΙΚΑ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΤΟΥ ΑΖΟΦ), ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ	ΛΑΜΠΕΝΤΟΥΖΑ, ΠΟΡΤΟΒΕΚΙΟ , ΠΟΡΤΟΦΕΡΑΙΟ , GENOVA
	ΧΕΡΣΟΝΗΣΟΣ ΤΗΣ ΚΑΣΣΑΝΔΡΑΣ	ΜΑΛΤΑ, ΠΟΡΤΟΦΕΡΑΙΟ, GENOVA
	ΧΕΡΣΟΝΝΗΣΟΣ ΤΗΣ ΚΡΙΜΑΙΑΣ , ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ, ΣΠΕΤΣΕΣ	ΜΑΛΤΑ, ΒΑΡΙΝΙΑΝΟ GENOVA
1787	ΚΟΛΠΟΣ ΒΟΛΟΥ, ΝΑΒΑΡΙΝΟ	ΜΠΕΝΤΙΜΕΛΕ, ΜΕΣΣΗΝΗ
	ΣΜΥΡΝΗ, ΝΑΒΑΡΙΝΟ	ΤΑΒΟΛΑΡΑ, ΒΑΡΙΝΙΑΝΟ GENOVA
	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	ΣΥΡΑΚΟΥΣΕΣ, GENOVA
	ΣΑΛΙΝΑ(ΡΟΥΜΑΝΙΑ), ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ.	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ, ΚΕΡΚΥΡΑ ΜΑΛΤΑ, GENOVA
	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ, ΠΑΡΟΣ	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ, ΜΕΣΣΗΝΗ , GENOVA
	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	ΜΑΛΤΑ, ΛΙΒΟΡΝΟ, ΒΑΡΙΝΙΑΝΟ

Πίνακας 5.8. Διαδρομές από την Ανατολική στην Κεντρική Μεσόγειο

σταθμοί ήταν αναγκαίοι μέχρι τον τελικό προορισμό. Εκτιμάται ότι σε αρκετές περιπτώσεις χρειάστηκαν παρακάμψεις είτε λόγω καιρικών συνθηκών, είτε λόγω έκτακτης τροφοδοσίας πλοίου, είτε για επιτακτικές επισκευές, είτε λόγω πληροφορίας για επικερδής εμπόριο σε λιμάνι εκτός ρότας²⁰³. Οι επιλογές του καπετάνιου είχαν να κάνουν και με την ροή της πληροφορίας καθώς τα διάφορα εμπορικά δίκτυα ήταν ταχέως μεταβαλλόμενα ανάλογα με τις διακυμάνσεις της αγοράς και τις διάφορες εμπορικές συνεργασίες. Όσο εύκολα και κερδοσκοπικά δημιουργούνταν οι συνεργασίες αυτές, εξίσου εύκολα διαλύονταν ενώ φυσικές καταστροφές ή επιδημίες έπαιζαν και αυτές σημαντικό ρόλο στον τρόπο και στον τόπο που θα διακινούνταν τα αγαθά που μεταφέρονταν. Καθώς νέα λιμάνια ξεπρόβαλαν με αξιώσεις στην πίτα των

²⁰³ Αλεξάνδρα Παπαδοπούλου, ο.π., 726-727.

διεθνών και Μεσογειακών αγορών «αλλά και κέντρα που κάλυπταν το κενό σε υποδομές, ναυτιλιακές υπηρεσίες και εμπορική πληροφόρηση»²⁰⁴ ο καπετάνιος μπορούσε εν πλω να αναθεωρήσει το πρόγραμμα του πλου του πλοίου εξετάζοντας τις συνθήκες της στιγμής.

²⁰⁴ Αλεξάνδρα Παπαδοπούλου, *ο.π.*, 728-729.

Κεφάλαιο 6. Τα μεταφερόμενα εμπορεύματα

Οι καταγραφές του Αρχείου μας παρέχουν αναφορές των αγαθών που εισάγονται στο λιμάνι της Γένοβας χωρίς να αναφέρεται η ποσότητα του κάθε αγαθού που μεταφέρεται με το κάθε καράβι²⁰⁵. Αναφέρονται δηλαδή μόνο τα διάφορα είδη των εμπορευμάτων που ταυτόχρονα αποτελούν και τον αριθμό των φορτίων ανά πλοίο. Τα όποια εργαλεία έρευνας και κατάταξης που θα μπορούσαμε να χρησιμοποιήσουμε και θα αφορούσαν την ποσοτική καταμέτρηση των εμπορευμάτων από πλοίο σε πλοίο περιορίζονται έτσι. Ταυτόχρονα περιορίζεται και η γνώση μας για την ποσοτική και συνολική αφικνούμενη ποσότητα αγαθών στο λιμάνι. Εξετάζοντας έτσι την συχνότητα των εμπορευμάτων που φτάνουν θα επιχειρήσουμε να εξάγουμε τα συμπεράσματά μας με τους όποιους περιορισμούς, για τα φορτία που φτάνουν στην Γένοβα καθώς και για το είδος του εμπορίου που ασκείται και την συχνότητα τους.

Τα πλοία που φτάνουν τα έτη 1786-1787 μεταφέρουν φορτία *χύδην, γενικά φορτία* ή είναι άδεια από εμπορεύματα. Πρόκειται δηλαδή για τριών ειδών μεταφορά²⁰⁶: 1) Με ένα²⁰⁷ εμπόρευμα φανερώνοντας κάποιο βαθμό εξειδίκευσης 2) Πολλαπλών φορτίων²⁰⁸ μεταφέροντας από δύο έως έξι με διαφορετικά εμπορεύματα μοιάζοντας με πλωτά «παντοπωλεία»²⁰⁹. 3) Με άδειο φορτίο²¹⁰. Στον Πίνακα 6.1 βλέπουμε τους αριθμούς πλοίων και τα αντίστοιχα ποσοστά (έχουν αφαιρεθεί τα 10 πολεμικά πλοία του 1786 και τα 8 πολεμικά πλοία του 1787) με ένα φορτίο, με πολλαπλά και με χωρίς φορτίο για την διετία 1786-87:

ΦΟΡΤΙΑ	1786		1787		ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ 1786-87
	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ	
ΜΕ ΕΝΑ ΦΟΡΤΙΟ	1164	49,07%	1189	51,23%	50,22%
ΜΕ ΠΟΛΛΑΠΛΑ ΦΟΡΤΙΑ	1111	46,84%	1033	44,51%	45,6%
ΧΩΡΙΣ ΦΟΡΤΙΟ	97	4,09%	99	4,27%	4,18%
ΣΥΝΟΛΟ	2372	100,00%	2321	100%	100%

Πίνακας 6.1. Αριθμοί πλοίων με ένα, πολλά και χωρίς φορτίο

Παρατηρείται στον Πίνακα 6.1 ότι το ποσοστό του μέσου όρου των πλοίων που φτάνουν στην Γένοβα με ένα φορτίο είναι ανεπαίσθητα μεγαλύτερο (50,22%) από αυτά που κουβαλούν δύο ή περισσότερα (45,6%) δείχνοντας μια ελαφρά προτίμηση στην εξειδίκευση μεταφορών. Τα ίδια ποσοστά αποκαλύπτουν σταθερές εμπορικές σχέσεις ανάμεσα στο λιμάνι της *Superba* και σε άλλα λιμάνια-Σκάλες γνωρίζοντας εκ

²⁰⁵ Π.χ. η καταγραφή 281, έτος 1787 : «*Gozzo Napolitano da Forio con vino*».

²⁰⁶ Katerina Galani, *ο.π.*, 145.

²⁰⁷ Π.χ. καταγραφή 903, έτος 1786: «*Liouto Marcianese da Marciana con vino*».

²⁰⁸ Π.χ. καταγραφή 744, έτος 1786 : «*Pinco Genovese da Sicilia con olio ,somacco ,olio di lino e vino*». Μτφ: «*Γενοβέζικο Πίνκο από την Σικελία με λάδι ,Σουμάκι(μπαχαρικό) ,λινέλαιο και κρασί*».

²⁰⁹ Κατερίνα Παπακωνσταντίνου , «*Η συμπληρωματικότητα...*», *ο.π.*, 621.

²¹⁰ Π.χ. καταγραφή 25 , έτος 1787 : «*Nave Levante Cap Gio:Kimber Inglese da Livorno avantieri vacante*». Μτφρ: «*Νάβα Λεβάντε καπετάνιος Giovanni Kimber από το Λιβόρνο προχθές χωρίς φορτίο*».

των προτέρων μέσω πληροφοριών, ότι το φορτίο τους θα απορροφηθεί στις τοπικές αγορές²¹¹ με τα *μονοφόρτια* πλοία φαίνονται να δρουν μέσα σε οργανωμένο εμπορικό δίκτυο. Από την άλλη πλευρά εκτιμάται ότι τα πλοία με πολλαπλά φορτία θα είχαν την βεβαιότητα ότι η Γένοβα που αποτελούσε απόληξη δρόμων της Β.Ιταλίας αλλά και της Κ.Ευρώπης, θα μπορούσε να αποτελεί τόπο ζήτησης τους και αγορά για αυτά καθώς επρόκειτο για λιμάνι με μεταβαλλόμενες ανάγκες και αναπτυσσόμενο βιομηχανικά. Ο ναυλωτής εξάλλου ή ο καπετάνιος μην θέλοντας να αφήσει κενό και ανεκμετάλλευτο χώρο στο πλοίο ήταν δεδομένο ότι θα ήθελε να «*υπερκαλυφθεί η ναύλωση και το κόστος του ταξιδιού*»²¹² μεταφέροντας πρόσθετα εμπορεύματα προκειμένου να καλύψουν τον κενό χώρο. Πολλά από τα πλοία αυτά εκτελώντας διαμετακομιστικό εμπόριο με την Γένοβα την έβλεπαν ίσως ως ένα ακόμα λιμάνι-πάτημα και έτσι το είδος των αγαθών που μεταφέρουν να μην έχει μεγάλη σχέση με το λιμάνι αυτό καθαυτό. Στον ίδιο πίνακα ένα πολύ μικρό μέρος των πλοίων(4,18%) καταφθάνει χωρίς φορτίο²¹³ πιθανόν σε αναζήτηση του ή απλά οι έμποροι που το είχαν ναυλώσει είχαν συνεννοηθεί με τους καπετάνιους ώστε να φορτωθούν τα εμπορεύματα²¹⁴ με την είσοδο στο λιμάνι. Πάντα άλλωστε υπήρχε η ελπίδα ότι θα να αγοραστούν εμπορεύματα και να βρεθεί ναυλωτής στο ίδιο το λιμάνι.

Διαχωρίζοντας τα μεταφερόμενα προϊόντα σε δύο κατηγορίες με τον όρο *γενικά προϊόντα* εννοούνται προϊόντα σχετικά υψηλού κόστους ανά μονάδα των οποίων ο όγκος είναι περιορισμένος, ενώ στα *χύδην* τοποθετήθηκαν τα φθηνά προϊόντα μεγάλου όγκου. Ο συνολικός αριθμός ονομασιών αγαθών για την χρονιά 1786 μετά από ενδελεχή καταγραφή και καταμέτρηση είναι 238 προϊόντα-αγαθά, ενώ για την χρονιά 1787 είναι 236. Κάθε μία περιγραφή φορτίου *τυποποιήθηκε* σαν ένα φορτίο, ενώ αν ένα πλοίο μετέφερε προϊόντα με δύο περιγραφές τότε λάβαμε υπόψη μας ότι μεταφέρει δύο φορτία. Π.χ : «*Nave Gio:e Maria Cap.Antonio Ward Inglese da Livorno avantieri con marmi ed olio....*»,μετφ:«*Νάβα Gio και Maria με καπετάνιο τον Άγγλο Antonio Ward από το Λιβόρνο με μάρμαρο και λάδι...*»²¹⁵.

Για να μπορέσουμε να υπολογίσουμε τον αριθμό των συνολικών φορτίων στις δύο χρονιές αφαιρέσαμε τον αριθμό των πλοίων χωρίς φορτίο(97+99) καθώς και τον αριθμό των πολεμικών πλοίων(10+8) της διετίας ώστε να μας μείνουν τα πλοία που μεταφέρουν αγαθά :δηλαδή 2.275 και 2.222 αντίστοιχα. Στον Πίνακα 2 παραθέτουμε τον αριθμό και την ποσοστιαία τους αναλογία των επιμέρους γενικών και χύδην φορτίων των εμπορευμάτων επί του συνόλου των αφικνούμενων προϊόντων για τα έτη 1786-1787 όπως εξήχθη από το Αρχείο για τα δύο παραπάνω έτη χωρισμένα σε *χύδην* και *γενικά φορτία*:

²¹¹Katerina Galani, *British shipping...*, ο.π.,146.

²¹² Κατερίνα Γαλάνη, «Μεταξύ Λεβάντε και Πονέντε στο Τζελίνα Χαρλαύτη & Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμ) *Ναυτιλία των Ελλήνων 1700-1821, Ο αιώνας ακμής πριν την Επανάσταση*, Κέδρος, Αθήνα 2013, 558.

²¹³Το άδειο πλοία από φορτία το ονόμαζαν «*πλοίο με έρμα*». Το *έρμα* ήταν πρόσθετα βάρη για την ευστάθεια του πλοίου και την σωστή πλεύση .Μπορούσαν να είναι παράκτιο νερό ή πέτρες ή τσιμέντο .Πηγή: <https://www.isalos.net/2018/05/ola-osa-prepei-na-gnorizete-gia-thalassio-erma-vinteo/>. Πρόσβαση την 14/1/19.

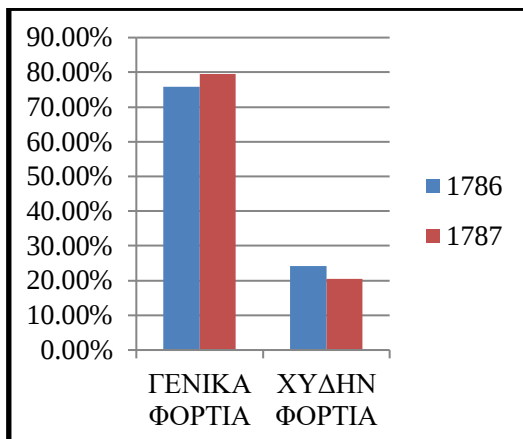
²¹⁴Ελενα Φραγκάκη - Syrett, *Το εμπόριο της Σμύρνης τον 18ο αιώνα (1700-1820)*, Αλεξάνδρεια , Αθήνα 2010, 188.

²¹⁵Καταγραφή 141, έτος 1787.

Πίνακας 6.2. Ποσότητα φορτίων

ΕΤΗ	1786	1787
ΦΟΡΤΙΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ
ΧΥΔΗΝ	1245	1015
ΓΕΝΙΚΑ ΦΟΡΤΙΑ	3900	3936
ΣΥΝΟΛΟ	5145	4951

Γράφημα 6.1. Ποσοστά φορτίων



Παρατηρούμε ότι μέσος όρος των χύδην φορτίων πλησιάζει το ένα τέταρτο του συνόλου(22,35%) αλλά δεν τον φτάνει ενώ τα γενικά φορτία καταλαμβάνουν λίγο πάνω από τα τρία τέταρτα του συνόλου(77,65%), οπότε υπάρχει σαφής προσανατολισμός για την διαμετακόμιση πρωτίστως γενικών φορτίων και χύδην δευτερευόντως.

Στα γενικά φορτία κατατάχθηκαν ²¹⁶ τα :1)Ορυκτά όπως χαλκός, σίδηρος, κασσίτερος, μόλυβδος 2)Ουσίες βαφής όπως λουλάκι, αιματόξυλο, αμμωνιακή γόμμα, κοχελίνη 3)Παστά ψάρια όπως μπακαλιάρος, ρέγκες, σαρδέλες, τόνος, αντζούγιες 4)Επεξεργασμένα είδη διατροφής όπως αλεύρι, λάδι, τυρί, αλάτι 5)Αλκοολούχα ποτά όπως κρασί στην συντριπτική πλειοψηφία, μπίρα, λικέρ 6)Ημι-επεξεργασμένα τρόφιμα, γεωργικά και κτηνοτροφικά είδη όπως βελανίδια, καπνός, κερύ, αμύγδαλα 7)Διάφορα γενικά φορτία και εφόδια πλοίων όπως επεξεργασμένα σχοινιά, κάβοι πλοίων, κομμάτια από δίχτυα 8)Αποικιακά αγαθά όπως κανέλλα, καφές, κακάο 8)Βιομηχανικά και βιοτεχνικά είδη όπως δέρματα, πετσιά, υφάσματα, βαμβακερά, κουρέλια/ρετάλια, μετάξι.

Στα χύδην φορτία²¹⁷ κατατάξαμε τα εξής : 1)Σιτηρά 2)Μαλλί 3)Βαμβάκι 4)Όσπρια όπως ρεβίθια, φακές, φασόλια 5)Διάφορα χύδην φορτία όπως ζάχαρη, λίπος, λαρδί 6)Ξυλεία όπως ξύλο Μυρτιάς, ξύλο Βραζιλίας και ξύλινες σανίδες²¹⁸. Στον πίνακα

²¹⁶ Παναγιώτης Σ.Καπετανάκης, «Από την Αμφιτρίτη στον Οδυσσέα: πλέοντας με την Ιόνιο Ναυτιλία στα νερά της Ανατολικής Μεσογείου κατά την επαναστατική δεκαετία του 1820», στο Τζελίνα Χαρλαύτη & Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμ) *Ναυτιλία των Ελλήνων 1700-1821, Ο αιώνας ακμής πριν την Επανάσταση*, Κέδρος, Αθήνα 2013, 748.

²¹⁷ Γ.Π.Βλάχος, *Βασικές αρχές ναυτιλιακής επιστήμης*, Τζεϊ & Τζεϊ Ελλάς, Πειραιάς 1999, 177, 182, 187.

²¹⁸ Καθώς στο ίδιο σκάφος μπορούσαν να έχουν φορτωθεί ίδιου είδους εμπορεύματα διαφορετικών ιδιοκτητών, για τον λόγο αυτό κάθε κάσα ή βαρέλι έγραφε απέξω το όνομα του ιδιοκτήτη ώστε να ελαχιστοποιείται η πιθανότητα λανθασμένης εκφόρτωσης εμπορευμάτων. «Για να είναι ασφαλής και γρήγορη η ταύτιση των προϊόντων τα αρχικά αυτά σημειώνονταν δίπλα στις φορτωτικές στο όνομα του κατόχου των εμπορευμάτων και τους καταλόγους (manifesti) που συνέτασσαν οι καπετάνιοι με τα φορτία, έγραφα τα οποία ήταν υποχρεωμένοι να τα προσκομίσουν στις τελωνειακές και στις προξενικές αρχές». Αναδημοσίευση μετά από σχετική άδεια μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου από την Χριστίνα Ε.Παπακώστα από το :Χριστίνα Ε.Παπακώστα, «Sotto la Bandiera di San Marco :Πρόξενοι και προξενικά αρχεία, έμποροι και καράβια(18^{ος} αιώνας)», στο βιβλίο Τζελίνα Χαρλαύτη & Κατερίνα

6.3 παραθέτουμε τις κατηγορίες των χύδην και γενικών φορτίων, τις ποσότητές τους και το ποσοστό της καθεμιάς:

		1786		1787	
	ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ
ΓΕΝΙΚΑ ΦΟΡΤΙΑ	ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑ/ΒΙΟΤΕΧΝΙΚΑ ΕΙΔΗ	1707	33,18%	1680	33,93%
	ΑΛΚΟΟΛΟΥΧΑ ΠΟΤΑ(ΟΙΝΟΠΝΕΥΜΑΤΩΔΗ)	506	9,83%	510	10,30%
	ΗΜΙ-ΕΠΕΞΕΡΓ. ΤΡΟΦΙΜΑ ΓΕΩΡΓΙΚΑ ΚΑΙ ΚΤΗΝ/ΚΑ	487	9,47%	483	9,76%
	ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΜΕΝΑ ΕΙΔΗ ΔΙΑΤΡΟΦΗΣ	462	8,98%	377	7,61%
	ΨΑΡΙΑ ΠΑΣΤΑ	238	4,63%	236	4,77%
	ΑΠΟΙΚΙΑΚΑ ΑΓΑΘΑ	211	4,10%	220	4,44%
	ΟΥΣΙΕΣ ΒΑΦΗΣ	138	2,68%	181	3,66%
	ΟΡΥΚΤΑ	110	2,14%	151	3,05%
	ΔΙΑΦΟΡΑ ΓΕΝΙΚΑ ΦΟΡΤΙΑ(ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ)	41	0,80%	98	1,98%
ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΑ	ΣΙΤΗΡΑ	669	13,00%	577	11,65%
	ΞΥΛΕΙΑ(ΧΥΔΗΝ)	239	4,65%	164	3,31%
	ΜΑΛΛΙ	133	2,59%	106	2,14%
	ΔΙΑΦΟΡΑ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΑ	116	2,25%	102	2,06%
	ΟΣΠΡΙΑ(ΧΥΔΗΝ)	80	1,55%	62	1,25%
	ΒΑΜΒΑΚΙ	8	0,16%	4	0,08%
	ΣΥΝΟΛΟ	5.145	100%	4.951	100,00%

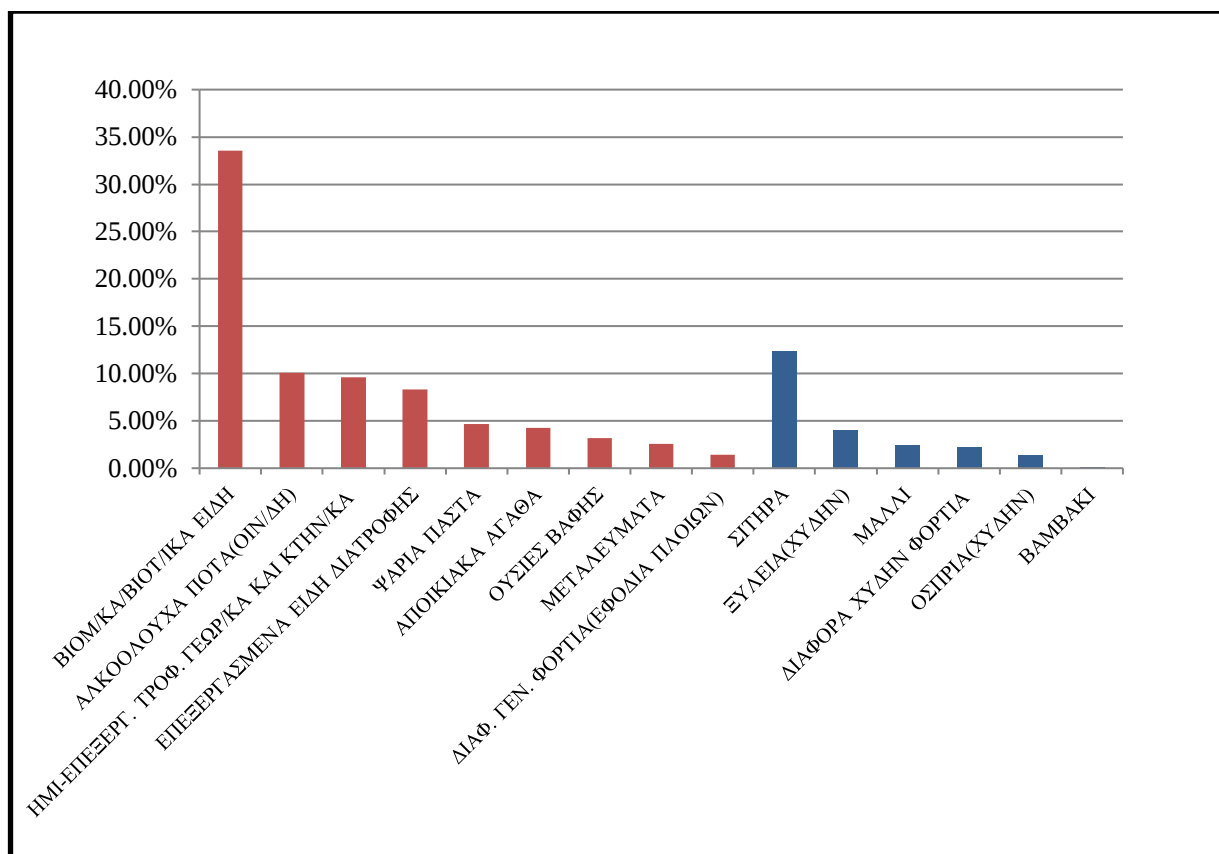
Πίνακας 6.3. Πίνακας φορτίων εμπορευμάτων

Το μεγάλο εύρος εμπορευμάτων όπως φαίνεται στον Πίνακα 6.3 φανερώνει την κεντρική θέση ενός διαμετακομιστικού και μεγάλου λιμανιού όπως η Γένοβα .Τα βιομηχανικά και βιοτεχνικά είδη αλλά και τα σιτηρά στην δεύτερη θέση καταλαμβάνουν ένα σημαντικό μέρος των αφίξεων με τα δεύτερα να αποτελούν σημαντικό αντικείμενο εμπορίου και ειδικά στην Γένοβα αφού ήταν ελεύθερο λιμάνι(*Porto Franco*) με πολύ συγκεκριμένους κανόνες που ευνοούν το εμπόριο σιτηρών που μεταφέρονται με μεγάλα εμπορικά πλοία²¹⁹ .

Στο Γράφημα 6.2 παρατηρείται ο μέσος όρος ποσοστού της κάθε κατηγορίας των εμπορευμάτων:

Παπακωνσταντίνου (επιμ) *Ναυτιλία των Ελλήνων 1700-1821, Ο αιώνας ακμής πριν την Επανάσταση*, Κέδρος, Αθήνα 2013,σ. 679. © Χριστίνα Ε.Παπακώστα.

²¹⁹ Για το θεσμό του *Ελεύθερου Λιμανιού(Porto Franco)* θα μιλήσουμε εκτενώς στο 7ο Κεφάλαιο .



Γράφημα 6.2. Μέσος όρος ποσοστού εμπορευμάτων²²⁰

Τα προϊόντα που έρχονται είναι καθρέπτης της κοινωνίας της Δυτικής και Κεντρικής βιομηχανικής Ευρώπης αλλά και της γεωργικής Ν.Ανατολικής και είναι υλικά που η αναπτυσσόμενη βιομηχανική οικονομία και οι μεγεθυνόμενοι πληθυσμοί της Ευρώπης, είχαν ανάγκη. Εξετάζοντας τις κατηγορίες των προϊόντων(άρα και την προέλευσή τους) μπορούμε να κατανοήσουμε τις διαδρομές που ακολουθούσε το πλοίο που έφτανε. Ταυτόχρονα πρέπει να λάβουμε υπόψη ότι η ίδια η πόλη εξαρτιόνταν για τον εφοδιασμό της όχι μόνο από την ενδοχώρα της αλλά από μια ολόκληρη εκτεταμένη περιοχή «εφοδιασμού», θαλάσσια και μη, καλύπτοντας τις ανάγκες του τοπικού πληθυσμού.

Η επαρκής τροφή του πληθυσμού ήταν εξαιρετικά σημαντική που δυνάμενη το 18^ο αιώνα να μεταφερθεί στην Ευρωπαϊκή Ήπειρο πολύ πιο γρήγορα, έδινε σωματική αντοχή σε ασθένειες και έτσι μπόρεσε λάβει χώρα η πληθυσμιακή αύξηση σε συνδυασμό με την μείωση της θνησιμότητας. Η αύξηση του πληθυσμού έδωσε την δυναμική της εργασίας απαραίτητης και για την ανάπτυξη του εμπορίου με την βοήθεια της τεχνολογίας και την εφαρμογή της στην γεωργία και στην αρχιτεκτονική με αντικατάσταση των σπιτιών από πέτρα και τούβλα καθώς οι συνθήκες της ατομικής υγιεινής βελτιώθηκαν ενώ παραγόταν περισσότερη τροφή και καλύτερης ποιότητας κάνοντας τους λοιμούς λιγότερο αποτελεσματικούς, ενώ η ίδια η ιατρική

²²⁰ Αναδημοσίευση μέσω προσαρμογής μετά από σχετική προφορική άδεια από τον Παναγιώτη Σ.Καπετανάκη από το : Παναγιώτης Σ.Καπετανάκης, «Από την Αμφιτρίτη στον Οδυσσέα: πλέοντας με την ιόνιο ναυτιλία στα νερά της Ανατολικής Μεσογείου κατά την επαναστατική δεκαετία του 1820», στο βιβλίο Τζελίνα Χαρλαύτη & Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμ) *Ναυτιλία των Ελλήνων 1700-1821, Ο αιώνας ακμής πριν την Επανάσταση*, Κέδρος, Αθήνα 2013, Διάγραμμα 21.2 σ. 749. © Παναγιώτης Σ.Καπετανάκης.

και η υγιεινή βελτιώθηκαν μέσω των φαρμάκων²²¹. Τα σαπούνια, οι φαρμακευτικές αλοιφές, τα σφουγγάρια καθώς και τα μάρμαρα, η ποζολάνη²²² και η ξυλεία που ερχόταν από μακριά ταξιδεύοντας μέσα στα αμπάρια των πλοίων του Αρχείου, είχαν σαν σκοπό να καλυτερεύσουν την ζωή των ανθρώπων δημιουργώντας προϋποθέσεις ευζωίας.

Η γεωργία ήταν ακόμη η σημαντικότερη μορφή οικονομίας από οποιαδήποτε στην οικονομία του 18^{ου} αιώνα, με τις μεταπτώσεις της να είναι πολύ πιο σημαντικές από τις μεταπτώσεις στις τιμές των μεταποιημένων προϊόντων. Καθώς οι σοδειές μπορούσαν να είναι ανεπαρκής για τους πληθυσμούς, με τα σιτηρά να είναι το κύριο είδος διατροφής στην Ευρώπη, κύρια μέριμνα των κρατικών αξιωματούχων ήταν να υπάρχει επαρκής τροφοδοσία για τους υπηκόους τους και ειδικά στις πόλεις²²³. Η συγκράτηση της τιμής του σιταριού και των άλλων ειδών διατροφής ήταν σημαντικό μέλημα και αναδείχθηκε ως μία από τις βασικές συνιστώσες χάραξης κρατικής πολιτικής καθώς λόγω ανόδου πληθυσμού, ανέβαινε πολύ γρήγορα και η ζήτηση τροφής και κατά συνέπεια και η τιμή των τροφίμων²²⁴. Ένας άνθρωπος ημερησίως κατανάλωνε περίπου ένα κιλό δημητριακά τον 18^ο αιώνα. Αυτό σήμαινε ότι για να μπορέσει να επιβιώσει μια μικρή πόλη 10.000 κατοίκων χρειαζόταν δέκα κάρα χωρητικότητας ενός τόνου περίπου ημερησίως²²⁵ καταναλώνοντας κεχρί, σιτάρι, καλαμπόκι και κριθάρι. Πέρα όμως από την διατροφική τους αξία το πλεονέκτημα των σιτηρών ήταν η μεγάλη άνεση με την οποία μπορούσαν οι ναυτικοί να τα αναδιανείμουν μέσω εμπορικών δικτύων στην Μεσόγειο μέσω του «*Πολιτισμού του ψωμιού*»²²⁶. Όμως μόνο οι μεγάλες πόλεις με ναυτιλιακή κυκλοφορία από μακρινές αποστάσεις, μπορούσαν να προμηθευτούν σιτηρά διά θαλάσσης και πιο συγκεκριμένα σιτάρι καθώς οι περισσότερες πόλεις αντλούσαν την τροφοδοσία τους από παραγωγές σιτηρών σε παρακείμενες κοιλάδες²²⁷.

Η πόλη του 18^{ου} αιώνα διαμόρφωνε ένα νέο είδος κουλτούρας με ένα αλλιώτικο αστικό τρόπο ζωής «και μια συναφή νέα καταναλωτική συμπεριφορά»²²⁸. Η μόδα και οι τάσεις στην ενδυμασία²²⁹ που με την σειρά τους δημιούργησαν καταναλωτικές ανάγκες βοηθούν πολύ το εμπόριο γιατί δημιουργούσε ενδυματολογικές ανάγκες και μάλιστα σε μεγάλα κομμάτια του πληθυσμού και σε μια εποχή όπως στις αρχές του 18^{ου} αιώνα, όπου η χρωματική ενδυμασία είναι χαρακτηριστική της συλλογικής ταυτότητας σε κάποιες περιοχές²³⁰. Το χρώμα μπλε γίνεται συχνότερο μέσω του

²²¹ Elias H. Tuma, *Ευρωπαϊκή Οικονομική Ιστορία, από τον δέκατο αιώνα ως σήμερα, Θεωρία και Ιστορία της Οικονομικής Μεταβολής*, Β', Gutenberg, Αθήνα 1996, 419-420.

²²² Ποζολάνη: βασικό συστατικό του τσιμέντου. Πηγή : <http://www.interbeton.gr/default.asp?siteID=1&pageid=50&langid=1> .Πρόσβαση την 14/1/19.

²²³ Mattew-Smith Anderson, *Η Ευρώπη του 18^{ου} αιώνα 1713-1789*, Επίκεντρο, Αθήνα⁴ 2012, 106.

²²⁴ Σε αρκετές περιπτώσεις οι έμποροι αποθήκευαν σιτάρι στις αποθήκες τους και το πουλούσαν ανάλογα με την πληροφορία και τις ιδιορρυθμίες της παραγωγής, σε περιοχές κακής σοδειάς σε κερδοσκοπικές τιμές.

²²⁵ Pelegrine Horden-Nicholas Purcell, *ο.π.*, 153.

²²⁶ Pelegrine Horden-Nicholas Purcell, *ο.π.*, 278.

²²⁷ Fernand Braudel & Maurice Aymard & Filippo Coarelli, *Η Μεσόγειος : ο χώρος και η ιστορία*, Αλεξάνδρεια, Αθήνα 1990, 263-264.

²²⁸ Κ. Γαγανάκης, *Κοινωνική και Οικονομική Ιστορία της Ευρώπης*, ΕΑΠ, Πάτρα 1999, 206.

²²⁹ Ολγα Κατσιαρδή-Hering, *Τεχνίτες και τεχνικές βαφής νημάτων, από τη Θεσσαλία στην κεντρική Ευρώπη, Επίμετρο, Η Αμπελακιώτικη Συντροφιά*, Ηρόδοτος, Αθήνα 2003, 71.

²³⁰ «Γενικά το χρώμα στις ενδυμασίες ήταν το χαρακτηριστικό της διάκρισης ,με τους αγροτικούς πληθυσμούς να παραμένουν επί μακρόν στα σκούρα έντονα χρώματα και μόλις από τα μέσα του 18^{ου}

λουλακιού(indigo)²³¹ που παράγεται στις αποικίες, διαδίδεται ιδιαιτέρως στα αγροτικά στρώματα ενώ στα μέσα του 18^{ου} αιώνα υπάρχει περισσότερη ποικιλομορφία χρωμάτων σε ρούχα με την κοινωνική καταξίωση και το status να δηλώνονται σε πολλές περιπτώσεις από την ενδυματολογική εμφάνιση²³². Η βιομηχανία βαμβακιού και υφασμάτων γενικότερα ήταν άλλωστε η αιχμή του δόρατος στην βιομηχανική ανάπτυξη με τις νέες καταναλωτικές συνθήκες σε συνδυασμό με τον απαιτητικό τρόπο ζωής των ευγενών σε υφάσματα που ήταν πρωτόγνωρες για τον 18^ο αιώνα και οδήγησε σε τόσο μεγάλη ποικιλία υφασμάτων φέρνοντας στο ίδιο αιώνα την εμφάνιση της «Consumer Society»²³³. Οι διάφορες χρωστικές ουσίες που συναντούμε στις περιγραφές, όπως η κοχελίνη(με 26 και 92 φορτία) και το αιματόξυλο(με 20 και 26 φορτία) ή το λινέλαιο(με 27 και 24 φορτία) καταμαρτυρούν την ποικιλία αυτή με χρήση τους στην κατεργασία δερμάτων και την βιομηχανία υφασμάτων με βαφεία και νηματουργία να είναι μεταποιητικές βιομηχανίες όπου τροφοδοτούσαν την ευρωπαϊκή οικονομία με επεξεργασμένα προϊόντα. Το εφικτό της μεταποίησης ήταν και ένας από τους βασικούς λόγους της ανόδου της εξάλλου πέρα από την ζήτηση με βαφικές ουσίες όπως η στυπτηρία και η αμμωνιακή γόμμα που βοηθούσαν τα χρώματα των υφασμάτων να γίνουν πιο έντονα και με πολλές αποχρώσεις.

Μεγάλο όμως όγκο καταλαμβάνουν τα επεξεργασμένα προϊόντα διατροφής όπως το λάδι, το αλεύρι, το τυρί και το αλάτι²³⁴ με το τελευταίο στην συντήρηση των τροφίμων να κάνει πιο εύκολη την μεταφορά των ψαριών προστατεύοντάς τα από την αλλοίωση καθώς προχωρούσε σε συμπύκνωση των ινών της ζωικής τροφής έχοντας μετατρέψει «κάθε είδους ζωική μάζα σε εμπορικό αγαθό»²³⁵ αποτελώντας αναντικατάστατο υλικό στην συντήρηση τροφίμων. Αλκοολούχα ποτά όπως επίσης το κρασί, που ήταν και το πιο συχνό φορτίο του αρχείου(483 και 497 καταγραφές αντίστοιχα για την διετία) ,που μπορούσε να γίνει και ξύδι, είχαν την ικανότητα να συντηρήσουν άλλα τρόφιμα πέρα από την βρώση.

Το εμπόριο των ψαριών τον 18^ο αιώνα ήταν ιδιαίτερα επικερδές εξαιτίας των συχνά μεγάλης διάρκειας αλλά και συχνών νηστειών στην Χριστιανική Ευρώπη τουλάχιστον, παρόλο που τα ψάρια δεν είναι επαρκής τροφή για θερμίδες, καθώς ένα κιλό ψάρια έχει τα 2/3 των θερμίδων από ότι ένα κιλό κρέας²³⁶. Από ψάρια όμως όπως η ρέγκα μπορούσε κάποιος να προμηθευτεί το ιχθυέλαιο με χρήσεις στην βυρσοδεψία, το καλαφάτισμα των πλοίων και τον φωτισμό. Το πιο συχνό ψάρι στα φορτία του 1786 ήταν η μουρούνα που απαντιέται σε 67 καταγραφές και σε 49 ο

αιώνα να παρατηρείται χρωματικός εμπλουτισμός σε ενδύματα και εξαρτήματα (accessories)» .Πηγή : Όλγα Κατσιαρδή-Hering, *Τεχνίτες...*, ο.π., 73 .

²³¹Η χρωστική ουσία λουλάκι(αγγλ. Indigo) είναι παράγωγο του τροπικού φυτού *Indikόν* έδινε το μπλέ χρώμα .Πηγή : <https://www.proz.com/kudoz/english-to-greek/other/566596-indigo.html>. Πρόσβαση την 14/1/19. Στο αρχείο απαντάται σε 40 καταγραφές το 1786 και σε 42 το 1787.

²³²Όλγα Κατσιαρδή-Hering, *Τεχνίτες...*, ο.π., 38.

²³³Pelegrine Horden-Nicholas Purcell , ο.π.,262.

²³⁴Το αλάτι απαντάται στο αρχείο σαν φορτίο σε 67 καταγραφές το 1786 και σε 49 το 1787.

²³⁵Το αλάτι είναι το χλωριούχο νάτριο που χρησιμοποιείται από τα πανάρχαια χρόνια. Το αλάτι στις διάφορες μορφές του χρησιμοποιείται στο φαγητό, στην βυρσοδεψία, σε βιομηχανική χρήση και στην συντήρηση τροφίμων(πάστωμα). «Οι Ρωμαίοι πλήρωναν φόρους με αλάτι, όπως επίσης και τους μισθούς των κρατικών υπαλλήλων, απ' αυτό δε προήλθε ο γαλλικός όρος «salaire» με την έννοια μισθού ή αποδοχών». Θαλασσινή Εγκυκλοπαίδεια, Α', λήμμα: «Άλας ή αλάτι», Κ.Ι.Ανανιάδης ,Αθήνα 1970,204-207 .

²³⁶ Pelegrine Horden-Nicholas Purcell, ο.π., 260.

μπακαλιάρος, ενώ 1787 το πολυπληθέστερο ψάρι ήταν οι αντζούγιες με 63 φορτία και η μουρούνα με 55²³⁷. Ο λευκός και κόκκινος τόνος αλιεύονταν συνήθως στις γαλλικές ακτές τον 18^ο αιώνα, όμως στην Γένοβα φτάνει κατά κύριο λόγο μέσω Γενοβέζικων πλοίων από το Λιβόρνο και τη Μασσαλία με 32 και 21 φορτία, σε αντίθεση με τις ρέγκες(13 και 23 φορτία) και τις σαρδέλες(28 και 10 φορτία) που τις εμπορεύονται αγγλικά, δανικά και σουηδικά πλοία. Τα γενοβέζικα πλοία μάλιστα φαίνεται να έχουν ιδιαίτερη προτίμηση στον τόνο σε λάδι ή τα ψάρια σε ξύδι και τις αλατισμένες αντζούγιες. Τα ψάρια είναι λιγότερα στην Μεσόγειο σε σύγκριση με τον Ατλαντικό λόγω υψηλού επιπέδου αλατιού εξαιτίας της εξάτμισης που «υπερβαίνει τις βροχοπτώσεις»²³⁸. Τα ψάρια τοποθετούνται παστωμένα σε στρώματα σε βαρέλια ή τενεκεδένια κουτιά ενώ παρεμβάλλεται αλάτι ²³⁹ και για αυτό λέγονται και αλίπαστα²⁴⁰.

Μεταλλεύματα όπως ο σίδηρος και ο μόλυβδος ήταν απαραίτητα στην βιομηχανία και ερχόντουσαν με αγγλικά και σουηδικά πλοία, ενώ το ατσάλι συνήθως με γαλλικά, αυστριακά και σουηδικά. Ο σίδηρος²⁴¹ απαντάται σε 81 καταγραφές για την διετία 1786, ο μόλυβδος σε 60 και το ατσάλι σε 48. Στην ίδια την Λιγυρία υπήρχαν από το 1673 έως το 1807, 47 σιδηρουργία που συνδεόταν με το λιμάνι όσον αφορά την προμήθεια σιδηρομεταλλεύματος και την εμπορία προϊόντων. Το μάρμαρο της Καρράρα²⁴², απαραίτητο υλικό για χτίσιμο οικοδομικό εργασιών το συναντά κανείς σε συνολικά 70 καταγραφές όλες σχεδόν από αποκλειστικά με πλοία από την Γένοβα στην Καρράρα.

Εκπληξη αποτέλεσε η χαμηλή συχνότητα πλοίων με αποικιακά προϊόντα όπως κακάο, καφές, εμπορεύματα από Ινδία, κανέλλα και ελεφαντόδοντο καθώς αποτελούν μόνο το 4,27% των φορτίων²⁴³ στο Γράφημα 6.2. Την μερίδα του λέοντος των αποικιακών προϊόντων καταλαμβάνει το κακάο με 115 και 82 καταγραφές για την διετία. Για την ίδια περίοδο οι καταγραφές του αγαθού «καφές» στο Αρχείο είναι 65 και 74 αντίστοιχα ενώ το μεγαλύτερο μέρος του καφέ έφτανε στην Γένοβα από την Μασσαλία με γαλλικά πλοία, εκτιμάται λόγω της έντονης εμπορικής επικοινωνίας με την Ανατολική Μεσόγειο όπου το γαλλικό εμπόριο διένυε μια περίοδο ακμής με 38

²³⁷Το 1756 υπογράφηκε συνθήκη ελεύθερου εμπορίου ανάμεσα σε Δανία και Γένοβα .Καρπός της Συνθήκης ήταν η ροή των πλοίων με Δανική σημαία με φορτία μπακαλιάρου και αλατιού .Πηγή : Giorgio Tosco , «Le commerce du poisson en conserve à Gênes au XVIIIe siècle, d'après une source douanière», *Dans Rives méditerranéennes*, 43 (2012)3.

²³⁸Ο.π.,255.

²³⁹Κ.Ι.Ανανιάδης, *Θαλασσινή εγκυκλοπαίδεια*, λήμμα «Αλίπαστα ψάρια» ,Β' ,446-447.

²⁴⁰Αλίπαστα ψάρια : Αγγλ. Salted fish, γαλ. Poisson salé. Η λέξη αλίπαστον προέρχεται από το άλας και παστός, από το ρήμα πάσσω=πασπαλίζω, και σημαίνει τροφή πασπαλισμένη με αλάτι. Κ.Ι.Ανανιάδης, «Αλίπαστα...», ο.π, 445.

²⁴¹Π.χ η καταγραφή 946, έτος 1786. «Liuto Genovese da Rio con vena di ferro».Μτφ: «Λιούτο γενοβέζικο από το Ρίο με φλέβα σιδήρου».

²⁴²Πχ η καταγραφή 1460 και 1461, έτος 1786. «Due Liuti Genovese da Carrara con marmi».

²⁴³Π.χ. η καταγραφή 7, έτος 1786 .«Polacca la Partenope Cap.Luca Pericevich Raguseo da Lisbona in giorni 40 con e dal Golfo Gioan in giorni 3 con zucchero, cuoja, cacao, tobacco ,pepe». Μτφ : «Πολάκα Η Παρθενόπη, καπετάνιος ο Luca Pericevich Ραγουζαίος από την Λισσαβόνα από 40 ημέρες(ξεκίνησε δηλαδή πριν 40 ημέρες)και από τον Κόλπο του Gioan σε τρείς(όπου ξεκίνησε αφού έφτασε από την Λισσαβόνα)με ζάχαρη, πετσιά(επεξεργασμένα δέρματα), κακάο, καπνό, πιπέρι».

και 23 καταγραφές αντίστοιχα. Ένα σημαντικό μερίδιο της ποσότητας του καφέ έφτανε από το Λιβόρνο με γενοβέζικα πλοία με 24 και 22 καταγραφές αντίστοιχα.

Ένα ιδιαιτέρως εξωτικό προϊόν είναι η ζάχαρη που κατατάχτηκε στην κατηγορία «*Διάφορα χύδην φορτία*» όπου έφτανε κατά κύριο λόγο από την Ισπανική Αμερική μεταφερόμενη μαζί με μεταλλεύματα όπως ο χρυσός ή το ασήμι και λιγότερο καπνός και βαμβάκι. Η οικονομία αυτή αποτέλεσε ένα από βασικά κομμάτια της οικονομίας της Ευρώπης με την ζάχαρη να καταφθάνει στην Γένοβα μέσω των εμπορικών κέντρων της Ισπανικής Χερσονήσου, δηλαδή την Λισσαβόνα με 94 φορτία στο Αρχείο από τα συνολικά 206 για την διετία και το Κάδιζ, καθώς και με κάποιες λιγότερες καταγραφές της Μασσαλίας και του Άμστερνταμ. Είναι φανερό ότι η ζάχαρη έφτανε στην Γένοβα μέσω υπερατλαντικού εμπορίου όπου την διακινούσαν με την σειρά τους οι ναυτικοί που εκτελούσαν περιφερειακό εμπόριο στην Μεσόγειο²⁴⁴. Με την Μασσαλία να είναι το κεντρικό λιμάνι των Γάλλων στην Μεσόγειο με εισαγωγές από τις αποικίες της Αμερικής και το Λιβόρνο να είναι μεγάλη «αποθήκη εμπορευμάτων» των Άγγλων για τα εμπορεύματα τους από τις αποικίες, εξάγεται το συμπέρασμα ενός είδους «*«Αμερικανοποίησης (Americanization) του παγκόσμιου εμπορίου από την ανάπτυξη της γεωργίας των αποικιών και της συνακόλουθης κατανάλωσης από την Ευρώπη*»²⁴⁵. Η ζάχαρη μάλιστα ήταν και το σημαντικότερο εξαγωγίμο προϊόν των αποικιών από τις τροπικές χώρες «*του οποίου η γλύκα προκάλεσε μεγαλύτερο πόνο από κάθε άλλο*»²⁴⁶ λόγω της δουλείας των μαύρων δούλων και την απάνθρωπη εργασία για την συγκομιδή της.

Πολύ σημαντικά ήταν και τα φορτία ξυλείας που έφταναν για χρήση είτε στην επιπλοποιία είτε για στέγαση, είτε σαν βαρελοσανίδες όπου και χρησιμοποιούνταν για τα βαρέλια αποθήκευσης, είχαν χαρακτηριστεί δε ως «*επανάσταση στα δοχεία μεταφοράς*»²⁴⁷. Η ανακάλυψη του βαρελιού είναι εξόχως σημαντική γιατί η ίδια η τέχνη της οινοποίησης ξεκινά μέσα σε αυτό και αποτελεί με την επαναχρησιμοποίηση μέρος του κέρδους ή της ζημιάς, ενώ αποτελούσε ταυτόχρονα ένα μέσο τυποποίησης. Οι καταγραφές για τα είδη σανίδων (*dogarelle*) για βαρέλια έφτασαν τις 51 για το 1786 και τις 68 για το 1787²⁴⁸.

Πέρα όμως από διαμετακομιστικό κέντρο η Γένοβα ήταν μια πόλη με ανάγκες που πάσχιζαν να καλυφθούν και από την ευρύτερη περιοχή της Λιγουρίας. Η εγχώρια παραγωγή σιτηρών²⁴⁹ αδυνατούσε να καλύψει της ανάγκες της σε σιτάρι και συμπληρωνόταν σε μεγάλο βαθμό από υποκατάστατα σιτηρών όπως σίκαλη, βρώμη και κριθάρι²⁵⁰ καθώς και κάστανα με τις καστανιές να παίζουν το ρόλο του «*δέντρου των φτωχών*»²⁵¹ αφού τα σιτηρά ήταν μόνιμα κάτω από την απαιτούμενη ποσότητα για την διατροφή του αγροτικού πληθυσμού²⁵². Εξάλλου το εμπόριο του Λεβάντε

²⁴⁴ E.J.Hobsbawn, *Η Εποχή των Επαναστάσεων 1789-1848*, Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, Αθήνα³ 2015, 28.

²⁴⁵ Brillì Catia, *ο.π.*, 139.

²⁴⁶ E.J.Hobsbawn, *ο.π.*, 34.

²⁴⁷ Pelegrine Horden-Nicholas Purcell, *ο.π.*, 246.

²⁴⁸ Π.χ. η καταγραφή 737, έτος 1787. «*Pinco Genovese da Toscana con dogarelle*».

²⁴⁹ Μιλώντας για σιτηρά εννοούμε τα κάτωθι: σιτάρι, κριθάρι, βρώμη, σίκαλη, αραβόσιτος, βρύζα, σόργος και κεχρί. Πηγή: Δημήτρης Π. Παπαναστασίου, *Εμπορευματολογία*, Αθήνα 1968, 87.

²⁵⁰ Andrea Zanini, *ο.π.*, 160.

²⁵¹ *Ο.π.*, 166.

²⁵² Λόγω της χαμηλής απόδοσης της Λιγουρίας σε σιτάρι σε σχέση με τις γεωργικές εκτάσεις των υπόλοιπων ιταλικών εδαφών οι διάφοροι μύλοι άλεθαν και μικρότερης θερμιδικής αξίας τρόφιμα όπως

προς την Γένοβα στηριζόταν κατά κύριο λόγο στα δημητριακά, το σιτάρι και κριθάρι²⁵³ και σε μικρότερο βαθμό στο λάδι ως εδώδιμα προκειμένου να καλύψουν τις ανάγκες του αυξανόμενου πληθυσμού ενώ το μαλλί(με ένα έως τρία φορτία με μαλλί το χρόνο) σε συνδυασμό με το εισαγόμενο βαμβάκι, έδιναν τις απαραίτητες πρώτες ύλες στον βιοτεχνικό κλάδο της Γένοβας αφού ήταν γνωστή η παραγωγή της σε δαμασκηνά υφάσματα αλλά και φθηνά υφάσματα χαμηλής ποιότητας²⁵⁴.

καλαμπόκι ,σίκαλη ,φασόλια και κάστανα .Το κόστος υπηρεσίας καταβαλλόταν σε είδος ,ενώ αρκετά κοινό είδος διατροφής ήταν ένα μίγμα από κριθάρι ,φασόλια ,κεχρί και όσπρια .Πηγή : Andrea Zanini , *ο.π.*, 64, 166.

²⁵³Το αλεύρι από κριθάρι χρησιμοποιούνταν στην παρασκευή παξιμαδιών που συνήθιζαν να έχουν μαζί τους οι ναυτικοί .Πηγή Πηγή: Δημήτρης Π.Παπαναστασίου, *ο.π.*, 106.

²⁵⁴ Felix Beaujour, *Πίνακας του εμπορίου της Ελλάδας στην Τουρκοκρατία(1787-1797)*, Παρίσι, έτος VII, Α'-Β', Αφοί Τολίδη, Αθήνα 1974, 21.

Κεφάλαιο 7. Λιβόρνο, ο μεγάλος ανταγωνιστής

«Η θάλασσα ως επιφάνεια μεταφορών είναι αυτή που επέφερε πάντα τον μεγαλύτερο πλούτο από όλους και όποιος την διαφεντεύει καρπώνεται και τα πλούτη. Ωστόσο δεν δέχεται αργά ή γρήγορα παρά ένα και μόνο αφέντη»²⁵⁵.

Το Λιβόρνο και η Γένοβα αποτελούσαν ανταγωνιστικά λιμάνια με διεθνή και κοσμοπολίτικο χαρακτήρα. Ταυτόχρονα όμως διατηρούσαν την τοπική τους εμπορική και ναυτιλιακή ισχύ, αφού μεγάλο μέρος των πλοίων που έφταναν εκτελούσαν τοπικό και περιφερειακό εμπόριο. Καθώς όμως η εγγύτητά τους ήταν μεγάλη, 90 ν.μ) η ανάπτυξη του λιμανιού της Γένοβας από τον 16^ο έως τον 18^ο αιώνα είχε να κάνει σε μεγάλο βαθμό με τον ανταγωνισμό της με το λιμάνι του Λιβόρνου.

Αναλύθηκε ήδη η εξέλιξη της Γένοβας στον ρου της Ιστορίας στο πρώτο κεφάλαιο. Ποια ήταν όμως τα στάδια ανάπτυξης του Λιβόρνου ; Το 1421 το Λιβόρνο, ένα μικρό επίνειο με ανθυγιεινό κλίμα, πουλήθηκε από την Δημοκρατία της Γένοβας έναντι εκατό χιλιάδων χρυσών φιορινιών στην Δημοκρατία της Φλωρεντίας²⁵⁶ και δύσκολα θα μπορούσε κάποιος να φανταστεί ότι κάποια στιγμή θα ονομαζόταν «Ιταλική Μασσαλία»²⁵⁷ ή ότι θα κινδύνευε κάποια στιγμή η Γένοβα να μετατραπεί σε εμπορικό δορυφόρο του²⁵⁸. Σκοπός της Φλωρεντίας ήταν να αποτελέσει το Λιβόρνο μέσω ανακατασκευής, το κεντρικό λιμάνι της επικράτειας της. Προς την κατεύθυνση αυτή το 1548 εκδόθηκε διάταγμα με το οποίο μπορούσαν ξένοι να εγκατασταθούν στην Πίζα ή πιο πολύ το Λιβόρνο με απώτερο σκοπό την πύκνωση της εμπορικής κίνησης στο λιμάνι μέσω εμπορικών οίκων, ενώ επιτράπηκαν να δοθούν άδειες αποθήκευσης σε αλλοδαπούς στις λιμενικές εγκαταστάσεις για ένα χρόνο. Με νόμους πλέον για αποικισμό από διαφορετικές εθνότητες και ποικίλα κοινωνικά στρώματα η συνεργασία μεταξύ τους άρχισε να μεγαλώνει προσελκύοντας εμπορικά πλοία με διάφορες σημαίες με τους Άγγλους και Ολλανδούς να επικρατούν στο λιμάνι. Καρπός της συνεργασίας με τους Άγγλους ήταν η οικονομική συνθήκη με την Αγγλία το 1586 εγκαινιάζοντας μια τόσο στενή συνεργασία που μελλοντικά θα έκανε τους Άγγλους ναυτικούς να ονομάσουν το Λιβόρνο «Leghorn»²⁵⁹.

Πραγματικός σταθμός όμως στην ιστορία του, ήταν η εξαγγελία μιας σειράς από μέτρα που ονομάστηκαν «*Livornina*», μια ενισχυμένη επαναδιατυπωμένη έκδοση των μέτρων του 1548, όπου αναγνωρίζονταν δικαιώματα και προνόμια σε ξένους που θα εγκαθίσταντο στο Λιβόρνο ή στην Πίζα. Με τα μέτρα αυτά λαμβάνονταν μέριμνα για κανόνες της λειτουργίας του λιμανιού και αποθήκευσης αγαθών, έλκοντας στις αρχές του 17^{ου} αιώνα προξενεία από πολλά κράτη για τον συντονισμό καλύτερης εμπορικής συνεργασίας, δίνοντας έναν διεθνή αέρα στο εγχείρημα. Κατά την διάρκεια της βασιλείας του Φερδινάνδου Β' του Μεγάλου της Δυναστείας των Μεδίκων (1434-1737), το 1646 διακηρύχτηκε η ουδετερότητα της πόλης στις πολεμικές συγκρούσεις που μάστιζαν την Β.Ιταλία ανάμεσα στην Γαλλία και Ισπανία, ενώ το 1676 ανακηρύχτηκε *portofranco* ή *ελεύθερο λιμάνι* από καταβολή δασμών. Παρέμειναν

²⁵⁵Fernand Braudel, Maurice Aymard, Filippo Coarelli, *Η Μεσόγειος :ο χώρος...*, ο.π., 157.

²⁵⁶Η Δημοκρατία της Φλωρεντίας μετονομάστηκε σε Μεγάλο Δουκάτο της Τοσκάνης το 1569 .Πηγή: Thomas Kirk, «Genoa and Livorno :Sixteenth and Seventeenth-century Commercial Rivalry as a stimulus to Policy Development», *History*, τχ 281(Ιανουάριος 2001), 3 .

²⁵⁷Galani katerina, *British...*, ο.π.,92.

²⁵⁸Thomas Kirk, ο.π.,4.

²⁵⁹Abulafia David, *Η Μεσόγειος στην Ιστορία*, Πατάκης, Αθήνα 2004, 240.

μόνο ως φόροι, τα δικαιώματα ελλιμενισμού και «*η δυνατότητα αποθήκευσης των εμπορευμάτων με την καταβολή ελάχιστης προσφοράς(stallagio)*»²⁶⁰ Υπήρχε έτσι η δυνατότητα να έρχονται μεγάλες ποσότητες αγαθών στο λιμάνι, να μπαίνουν σε αποθήκευση και όταν η ζήτηση το απαιτούσε, να βγαίνουν στην αγορά με το μέγιστο κέρδος με μεγάλες εξαγωγές. Σε συνδυασμό μάλιστα με τις τεράστιες αποθήκες που κτίστηκαν πλησίον των λιμενικών εγκαταστάσεων τον 16^ο αιώνα για τα σιτηρά που μπορούσαν να καλύψουν και την Τοσκανική ενδοχώρα, το λιμάνι εξελίχτηκε σε μεγάλο διαμετακομιστικό κέντρο αφού αποτελούσε στην ουσία κατάληξη της κοιλάδας του Άρνου(ποταμός στην βόρεια Τοσκάνη που εκβάλλει στην Τυρρηνική Θάλασσα) αλλά και είσοδο των αγαθών της Μεσογείου²⁶¹ και των αποικιών προς την Κεντροδυτική Ιταλία²⁶². Τα διάφορα εγγειοβελτιωτικά έργα που έλαβαν χώρα βελτίωσαν αισθητά την γεωργία που εκτός από σιτάρι, καλλιεργούνταν πλέον βαφικά φυτά και ελιές. Λόγο έλλειψης μάλιστα αξιόλογου τοσκανικού εμπορικού στόλου²⁶³ οι αρχές προσπάθησαν να ελκύσουν ξένους ναυτικούς ή εμπόρους με ευνοϊκούς όρους για να καλύψουν την έλλειψη αυτή²⁶⁴. Δόθηκε βαρύτητα ιδιαίτερη στους Εβραίους που εκδιώχθηκαν από την Ισπανία των οποίων οι κύριες ασχολίες ήταν τραπεζικές και εμπορικές, οπότε το Λιβόρνο έγινε γνωστό ως «*η ιδιαίτερη πατρίδα των πάντων*»²⁶⁵.

Καθώς τα Ιταλικά λιμάνια άρχισαν να δείχνουν σημάδια παρακμής λόγω της μεγάλης ροής των μετάλλων που άρχισε να εισέρχεται στην Μεσόγειο μέσω της Ισπανίας και της Πορτογαλίας τον 17^ο αιώνα, το Λιβόρνο έδειχνε να καινοτομεί με τα Διατάγματά του για την προσέλευση των ξένων, ιδιαίτερα σε σχέση με κράτη όπως η Βενετία όπου στους λιμενικούς κανονισμούς ευνοούνταν κατά κύριο λόγο η εγχώρια ναυτιλία και έμποροι. Μεγάλο ρόλο στην ναυτιλιακή κίνηση έπαιξαν τα αγγλικά πλοία αφού το 1735 έφτασαν να αποτελούν το 72% των πλοίων που έφταναν στο λιμάνι ενώ και η κοντινή απόσταση με τα λιμάνια της Βόρειας Αφρικής βοηθούσε αρκετά. Το 1738 μετά τον πόλεμο της *Πολωνικής Διαδοχής*(1733-1738) ανέλαβε την εξουσία ο Φραγκίσκο Στέφανο των Λορένα ή της δυναστείας των *Λορενέζι*²⁶⁶ που ήταν σύζυγος της Αυτοκράτειρας Μαρίας Θηρεσίας και άσκησε την εξουσία μέσω Αντιβασιλείας(*Reggenza*) τοποθετώντας την Τοσκάνη στην σφαίρα επιρροής της Αυστρίας για την περίοδο 1738-1765. Οι χωριστές συνθήκες ειρήνης με την Οθωμανική αυτοκρατορία και την Αλγερία, Τυνησία και Τρίπολη ανάμεσα στα έτη 1747 και 1749 απελευθέρωσαν τους όποιους τελευταίους ενδοιασμούς, βοηθώντας ιδιαίτερος την ναυτική δραστηριότητα από την Ανατολική Μεσόγειο καθώς τα πλοία θα πλήρωναν μόνο τα δικαιώματα ελλιμενισμού όπως προβλέπονταν σε λιμάνια με θεσμό *porto-franco*²⁶⁷. Την περίοδο 1748-1756 η κίνηση των πλοίων στο λιμάνι

²⁶⁰Κατερίνα Γαλάνη, *Μεταξύ Λεβάντε...*, ο.π. 546.

²⁶¹Οι ναυτικοί του Ντάντσιχ(σημερινό Γκντανσκ στην Πολωνία) έλεγαν για το Λιβόρνο :«*Η όλη αυτή περιοχή είχε όλων των ειδών τα πλεονεκτήματα σε σχέση με τα άλλα λιμάνια της Ιταλίας, βρισκόταν σε απόσταση μιας εβδομάδας από το Γιβραλτάρ και ήταν ευθεία στον άνεμο...και πάλι πίσω στην Ισπανία σε δύο εβδομάδες*». Πηγή: Fernand Braudel, ο.π., 300.

²⁶²Λ.Θ.Χουμανίδης, *Οικονομική Ιστορία της Ευρώπης, από της παρακμής του αρχαίου κόσμου μέχρι σήμερα*, Παπαζήσης ΑΕΒΕ, Αθήνα 1991, 263.

²⁶³Το Λιβόρνο το 1787 διέθετε μόλις 18 πλοία με συνολικό τονάζ 2.916 τόνων με μέση χωρητικότητα 162 τόνων. Πηγή: Ruggiero Romano, ο.π., 578 .

²⁶⁴Katerina Galani, *British shipping ...*, ο.π.,92.

²⁶⁵«*La citta ideale e la patria de tutti*». Πηγή :Abulafia David, *Η Μεσόγειος...*, ο.π.,25.

²⁶⁶Λ.Θ.Χουμανίδης, ο.π.,341.

²⁶⁷Δέσποινα Βλάμη, ο.π., 62.

έπεσε, εν μέρη εξαιτίας της αποτυχίας να μπορέσει η βιομηχανία της Τοσκάνης να ανταπεξέλθει στις εξαγωγές προϊόντων, αλλά και λόγω του τεράστιου ανταγωνισμού από τα άλλα Ιταλικά λιμάνια που είχαν και αυτά υιοθετήσει την πολιτική χωρίς δασμούς καθώς και του εμπορικού ανταγωνισμού με την Γένοβα λόγω των μεγαλύτερων εξαγωγών της. Σταδιακά καταργήθηκαν τα τέλη στον Λιβόρνο και οι δασμοί στο εξωτερικό εμπόριο έως το 1767, όπως και οι δασμοί στα σιτηρά ενώ μειώθηκαν και τα δικαιώματα ελλιμενισμού το 1780 στα πλαίσια της πολιτικής του *ελεύθερου λιμανιού*²⁶⁸. Το 1781 καταργήθηκαν κι οι εσωτερικοί τελωνιακοί δασμοί²⁶⁹ μεταξύ Λιβόρνου και της υπόλοιπης Τοσκάνης, ενώ νέοι δρόμοι ανοίχθηκαν από την Πιστόια(Pistoia:πόλη της Τοσκάνης ΒΔ του Λιβόρνου) προς την Λούκκα(Lucca :πόλη της Τοσκάνης βόρεια του Λιβόρνου) ή την Μοδένα(Modena:Πόλη της Τοσκάνης ΒΔ του Λιβόρνου) ώστε να συνδέεται πιο εύκολα οικονομικά η ενδοχώρα, με το όλο και πιο αναπτυσσόμενο λιμενικά Λιβόρνο.

Το κράτος πάντως όπου επηρέασε όσο κανένα άλλο την ναυτιλιακή κίνηση στο Λιβόρνο ήταν οι Άγγλοι που το χρησιμοποιούσαν σαν Μεσογειακή αποθήκη από όπου μπορούσαν να ανεφοδιαστούν αλλά και να εφοδιάζουν με αγαθά και προϊόντα τις αγορές της Ανατολικής αλλά και Δυτικής Μεσογείου, αποτελώντας το κέντρο του εμπορικού τους δικτύου. Από 30 άγγλους εμπόρους στις αρχές του 18^{ου} αιώνα, κατέληξαν να υπάρχουν 20 με 30 εμπορικοί οίκοι κατά τους πολέμους της Γαλλικής Επανάστασης²⁷⁰ με σημαντική συμμετοχή στο ενδο-Μεσογειακό εμπόριο, αναζητώντας πρώτες ύλες και φέρνοντας βιομηχανικά προϊόντα από την Αγγλία. Παράλληλα το Λιβόρνο αποτελούσε τον τελικό προορισμό του ταξιδιού Μασσαλία-Λιβόρνο όπου μπορούσαν να αποθηκευτούν αγαθά και προϊόντα που θα μπορούσαν αργότερα να ταξιδέψουν προς την Ανατολική Μεσόγειο²⁷¹. Οργανώνοντας οι Άγγλοι εκεί τις αποθήκες και τα δίκτυα τους μέσω της διαμετακομιστικής εναποθήκευσης, μπόρεσαν να συσπειρώσουν γύρω τους με εμπορικές συμμαχίες δευτερεύοντα εμπορικά ναυτικά με σημαίες όπως της Καταλονίας, Ραγούζας και Μάλτας που θα μπορούσαν να συμμετάσχουν και αυτές στον περιορισμό των γαλλικών εμπορικών κερδών στην Μεσόγειο²⁷². Παράλληλα αποτελούσε και κόμβο του Ολλανδικού

²⁶⁸ *Ελεύθερο λιμάνι* σύμφωνα με τον Αμερικάνο ιστορικό Thomas A.Kirk μπορούσαν να χαρακτηριστούν δύο διαφορετικές πολιτικές για τον τρόπο οικονομικής πολιτικής ενός λιμανιού: 1)Ανοιχτό το λιμάνι σε όλους όπως πρέσβευαν οι νόμοι Livornina όπου επέτρεπαν σε όλους τους εμπόρους να εμπορεύονται και να ζουν στο Λιβόρνο. 2)Ενα λιμάνι όπου εμπορεύματα θα μπορούσαν να μείνουν αποθηκευμένα χωρίς να βαρύνονται από δασμούς εισαγωγών και εξαγωγών. Η Γένοβα τουλάχιστον μέχρι το 1654 άνηκε στην κατηγορία αυτή .Πηγή : Τζελίνα Χαρλαύτη, Η εισβολή της Ναυτιλίας των Γραικών στο Μεγάλο εμπόριο της Μεσογείου 1714-1815. στο Τζελίνα Χαρλαύτη & Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμ) *Ναυτιλία των Ελλήνων 1700-1821, Ο αιώνας ακμής πριν την Επανάσταση*, Κέδρος, Αθήνα 2013, 258-9.

²⁶⁹Εσωτερικοί δασμοί :Οι δασμοί στα αγαθά εισαγωγής ήταν πολύ πιο συμφέροντες από ότι τα τέλη και οι φόροι αφού η τοπική οικονομία αναζωογονούνταν από αλλοδαπό εμπόριο που φορολογούνταν μέσω εμμέσων φόρων. Για την Γαλλία του 18^{ου} αιώνα οι άμεσοι φόροι στην ιδιοκτησία ήταν 53% αφήνοντας το 47 % των δημοσιονομικών εσόδων να έρχεται από εμμέσους φόρους .Πηγή: Daniel A.Baugh, Trade and colonies financial and Maritime Strength, CA.1714-1790, *Maritime History Volume 2:The eighteenth Century and The Classical Age of Sail*, Krieger Publishing Company, Florida 1997, 146.

²⁷⁰Galani katerina, *British shipping ...*, ο.π.,97.

²⁷¹Ελενα Φραγκάκη –Syrett, *Το εμπόριο ...*, ο.π., 22.

²⁷²Σεραφεΐμ Μάξιμος, *Το ελληνικό εμπορικό ναυτικό κατά τον XVIII αιώνα*, Β', Στοχαστής ,Αθήνα 1976, 25.

δικτύου εντός της Μεσογείου καθώς και τον προορισμό πολλών Ολλανδικών πλοίων που φτάνουν από τα Ατλαντικά λιμάνια²⁷³ φέρνοντας σιτάρι ανώτερης ποιότητας από το Ευρωπαϊκό²⁷⁴.

Πώς αντέδρασε η Γένοβα συνειδητοποιώντας τον κίνδυνο που πρόσβενε ο επικίνδυνος αυτός ανταγωνιστής ; Η *Superba* προσπάθησε να αντισταθεί σε αυτή την αθρόα προσέλευση ξένων εμπορικών πλοίων στο Λιβόρνο που τις αποστερούσαν κέρδη, αγαθά και εμπόριο. Άλλωστε η αντιπαλότητα αυτή ήταν που έδωσε και το έναυσμα για τους πειραματισμούς στο θεσμό των *ελεύθερων λιμανιών*. Ήδη από το 1568 ο κίνδυνος είχε γίνει ορατός στο Μικρό Συμβούλιο της Γένοβας περίπου δύο χρόνια μετά τις πρώτες φορολογικές αλλαγές στο ανταγωνιστικό Λιβόρνο, όταν αρκετά πλοία το προτιμούσαν ήδη σαν επιχειρηματικό προορισμό. Αρχικά δοκιμάστηκαν μέτρα στην Γένοβα που είχαν να κάνουν με μειώσεις δασμών που αφορούσαν σιτηρά που εισάγονταν και πωλούνταν. Τελικά κατέληξαν όμως το 1590 στην ανακήρυξη του λιμανιού ως *portofranco*²⁷⁵ για τα φορτία που αφορούσαν μόνο τα σιτηρά με απλή έλευση πλοίων που το φορτίο τους αποτελούνταν κατά 2/3 σιτηρά και το δικαίωμα να μην χρεωθούν με δασμούς σε μη τελική τους πώληση. Το μέτρο ήταν πετυχημένο κατεβάζοντας πολύ γρήγορα την τιμή τους υπο-τριπλασιάζοντάς την σχεδόν, καθώς υπήρξε μεγάλη προσέλευση και αφθονία²⁷⁶. Τα μέτρα όμως με τον καιρό ατόνησαν και άλλαξαν με τα προνόμια *portofranco* να συνεχίζουν να ισχύουν μόνο για τα πλοία 27 τόνων και πάνω, που ερχόντουσαν πέρα από Γιβραλτάρ. Παράλληλα η οικονομική πολιτική της Γένοβας κατεύθυνε την ναυτιλιακή κίνηση προς το λιμάνι της και όχι προς τα υπόλοιπα λιμάνια της Δημοκρατίας ώστε να υπάρχει αποτελεσματικότερος κεντρικός έλεγχος στους δασμούς και τελωνεία. Με τους περιορισμούς της όμως στον θεσμό του *portofranco*, προσπαθούσε να προσελκύσει ναυτικούς και πλοία μεγάλης χωρητικότητας όπως *πολάκες*, *βριγαντίνια* και *νάβες* από τα βόρεια που εμπορεύονταν σιτάρι και δεν φαινόταν να κατανοεί η ολιγαρχική κυβέρνηση της την ανάγκη ή απλά η οικονομική πολιτική της δεν είχε την δυνατότητα, για συνολική επέμβαση στο εμπόριο και των υπολοίπων αγαθών²⁷⁷. Ενώ λοιπόν το Λιβόρνο με τα «*Livornina*» απέβλεπαν στην ελεύθερη κυκλοφορία ανθρώπων και εγκατάσταση στο λιμάνι σε όλους χωρίς διακρίσεις απευθυνόμενοι σε άτομα-εμπόρους που θα ήταν ελεύθεροι από περιορισμούς στην κατοίκηση και στην διενέργεια συναλλαγών, στη Γένοβα μιλώντας για *portofranco* εννοούσαν την δημοσιονομική της πολιτική που αφορούσε την ελεύθερη ή έστω με κάποιους περιορισμούς διακίνηση εμπορευμάτων .

Τον 17ο αιώνα αρκετοί Γενοβέζοι έμποροι είχαν τεθεί στην υπηρεσία των Ισπανικού Στέμματος ή είχαν στραφεί στον χρηματιστηριακό τομέα . Με νέα μέτρα που τέθηκαν

²⁷³Π.χ. καταγραφή 104, έτος 1786. Μτφ : «*Nave il Corriere di Smirn Cap.Enrico Lommerse Olandese da Rotterda in um mese ,e da Livorno avantieri con grano, pepe, canella*». Μτφ : «*Νάβα Ο Ταχυδρόμος της Σμύρνης Καπετάνιος ο Enrico Lommerse ολλανδός από το Ρότερνταμ σε ένα μήνα(ξεκίνησε το ταξίδι) και από το Λιβόρνο προχθές με σιτάρι, πιπέρι , κανέλλα*».

²⁷⁴David Abulafia, *Η Μεγάλη Θάλασσα...*, ο.π.,529.

²⁷⁵ «*Λιμάνι ελεύθερο*».

²⁷⁶Thomas Kirk, ο.π., 7.

²⁷⁷Thomas Kirk, ο.π.,8.

σε ισχύ το 1609 στη Γένοβα, επεκτάθηκε ο θεσμός του *portofranco* και στα αγαθά και αφορούσαν πλοία που ερχόντουσαν πέρα από τον Τίβερη ποταμό²⁷⁸ και πέρα από το Μόντε Κάρλο και όχι όπως ίσχυε αποκλειστικά μέχρι τότε σε αυτά που ερχόταν πέρα από το Γιβραλτάρ. Πλέον τα πλοία αυτά θα μπορούσαν να εισέλθουν και να εξέλθουν χωρίς δασμούς για τα φορτία τους. Παράλληλα συνέχισε να ισχύει ο ήδη υπάρχον θεσμός για τα σιτηρά, μειώθηκαν τα τέλη για αποθήκευση έξι μηνών ενώ τέθηκε δασμός για τα πλοία που ο επόμενος προορισμός τους θα ήταν το Λιβόρνο. Οι μειώσεις συνέχισαν να αυξομειώνονται και συμπεριέλαβαν και φόρους για το εμπόριο στην ενδοχώρα. Το 1646 η Σαβόνα (*Savona* : πόλη της Λιγουρίας, ΝΔ της Γένοβας) που ήταν η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη στην Δημοκρατία έγινε *portofranco* επίσης.

Την δεκαετία του 1670 ο θεσμός του *portofranco* έφτασε να έχει πολλές ομοιότητες για την Γένοβα και το Λιβόρνο. Ήδη από το 1654 είχε δοθεί άδεια από την Γένοβα, αν και κράτησε μόνο για τα επόμενα δύο χρόνια, για εγκατάσταση οποιουδήποτε εμπόρου στην Γένοβα για όσο το επιθυμεί με την οικογένειά του, διπλασιάζοντας την ναυτιλιακή κίνηση στον λιμένα της. Το 1656 όμως ξέσπασε επιδημία βουβωνικής πανώλης, γεγονός που ανάγκασε τις αρχές να αλλάξουν τους κανονισμούς με το βάρος των οικονομικών να πέφτει στα αγαθά τοπική κατανάλωσης προκειμένου να μειωθούν οι δασμοί και να γίνει η Γένοβα εμπορικό κέντρο²⁷⁹. Το 1658 και το 1758 έγιναν οι τελευταίοι σοβαροί ανασχηματισμοί των κανονισμών του λιμανιού που όριζαν ότι μπορούσαν να εισέλθουν πλοία από κοντινά λιμάνια με προνομιακό καθεστώς, με εξαίρεση αυτούς που όταν έρχονταν από Λιβόρνο, υπήρχαν μάλιστα και απαλλαγές από φόρους για ξένους που θα εγκαθίσταντο. Πιο συγκεκριμένα για πλοία όπου είχαν προορισμό την Γένοβα οι δασμοί θα παγιώνονταν στο 10% ενώ για πλοία διερχόμενα στο 3%. Μάλιστα σε αντίθεση με την Βενετία ή το Λιβόρνο η Γένοβα δεν εφάρμοζε προστατευτική πολιτική με ειδικούς δασμούς στα πλοία που έφεραν την σημαία του κράτους της όταν έφταναν στα λιμάνια της Λιγουρίας, αλλά φορολογούνταν όπως και τα αλλοδαπά. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι για τα αλλοδαπά πλοία που έφταναν στη Βενετία, τα τέλη και δασμοί το 1737 που πλήρωναν τα αλλοδαπά πλοία έφταναν το 50% πάνω από αυτά που πλήρωναν τα αντίστοιχα Βενετικά²⁸⁰.

Στα μέσα λοιπόν του 17^{ου} αιώνα τα δύο λιμάνια παρουσίαζαν πολλές και σημαντικές ομοιότητες αφού και τα δύο ήταν διαμετακομιστικά κέντρα με πολλές αποθήκες με την Γένοβα να αποτελεί σαν πόλη ένα μεγάλο καταναλωτή και μια μεγάλη αγορά που μπορούσε να τροφοδοτήσει την ενδοχώρα και κατ'επέκταση την Β.Ιταλία και τον Ρήνο. Από την άλλη, το Λιβόρνο έχοντας εγκαταστημένους ξένους εμπόρους ήταν κομμάτι ενός ευρύτερου εμπορικού δικτύου που εκτεινόταν από την Α.Μεσόγειο ως

²⁷⁸ Ποταμός που πηγάζει από τα Απέννινα στην Τοσκάνη και εκβάλλει στην Τυραννική Θάλασσα σε απόσταση 5 χιλιομέτρων από την Ρώμη. Πηγή: <https://el.wikipedia.org/w/iki/%CE%A4%C2%B5%CF%81%CE%B7%CF%82> . Πρόσβαση την 14/1/19 .

²⁷⁹ Λόγω της γενικότερης κρίσης του 17^{ου} αιώνα αυξήθηκαν οι φόροι και οι δασμοί στο λιμάνι ώστε να μπορέσουν να αυτοχρηματοδοτηθούν οι αρμόδιες Δικαστικές Αρχές για την διαχείριση του λιμένα. Πηγή : Luisa Piccinno, *ο.π.*, 100.

²⁸⁰ Luisa Piccinno, *ο.π.*, 102.

την Β.Θάλασσα και τελικά αποτέλεσε τον 18^ο αιώνα ένα σημαντικό διαμετακομιστικό εμπορικό κέντρο της Μεσογείου έως τα μέσα του 19^{ου} αιώνα. Η θέση του στο κέντρο της Μεσογείου, το καθιστούσε πάτημα για τα πλοία με ρότα προς την Δυτική Ευρώπη αλλά και προς την Οθωμανική αυτοκρατορία ή αλλιώς *Λεβάντε*. Ταυτόχρονα ήταν η απόληξη Ηπειρωτικών²⁸¹ δρόμων από την κεντρική Ευρώπη, την Ιταλική χερσόνησο αλλά και την ενδοχώρα.

Το διάστημα εκείνο επικρατούσε (αλλά και ως τα μέσα του 19^{ου} αιώνα) σε διάφορα μεγάλα σε κράτη ο *Μερκαντισμός* ως οικονομική ιδέα. Χρησιμοποιούνταν ως δόγμα εξύψωσης των δυνάμεις των κρατών μέσω ενδυνάμωσης της οικονομίας του κράτους «μέσα στο πνεύμα των απόλυτων μοναρχιών»²⁸² αλλά και όχι μόνο, αφού τις ιδέες του ασπάζονταν και στην Αγγλία που το πολίτευμα της ήταν Βασιλευόμενη κοινοβουλευτική Δημοκρατία. Με τον Μερκαντισμό υπήρχε διαρκής προσπάθεια από τις επίσημες Αρχές για αυστηρό έλεγχο και παρεμβατισμό, ώστε να υπάρξει προστασία στις εξαγωγές έναντι των εισαγωγών με απώτερο σκοπό την ισορροπία στο εμπορικό ισοζύγιο. Το μερκαντιστικό κράτος χρησιμοποιούσε κατά κόρον το εμπόριο ώστε να εξυπηρετεί τα οικονομικά συμφέροντά του σαν συνέχεια της πολιτικής του. Για αυτό είχε ελάχιστη εμπιστοσύνη στους εμπόρους και ναυτικούς, όπου το εθνικό συναίσθημά τους ήταν αμφίβολο λόγω της γνωστής πρακτικής των «*Σημαιών Ευκαιρίας*» αναλόγως της πιθανότητας κέρδους. Χαρακτηριστική είναι η ασφυκτική πίεση που ασκούσαν οι Γάλλοι πρόξενοι στην Ανατολική Μεσόγειο στους Γάλλους υπηκόους προσπαθώντας συνεχώς να τους ελέγχουν μέσω του Εμπορικού Επιμελητηρίου της Μασσαλίας τον 18^ο αιώνα²⁸³. Τα μερκαντιστικά κράτη μεριμνούσαν όσο αυτό ήταν δυνατό για ελάχιστες εισαγωγές από αλλοδαπά κράτη και αντικατάστασή τους από προϊόντα εντόπια παραγωγής²⁸⁴ αλλά καθώς στην Ιταλική Χερσόνησο οι συνθήκες είχαν αλλάξει λόγω των καινοτομιών του Λιβόρνο ο θεσμός του *porto franco* παρουσιαζόταν σαν «λύση ανάγκης» έναντι των μερκαντιστικών πρακτικών. Οι διάφορες κρατικές διακρίσεις σε βάρος των ξένων εμπόρων όπως Αρμενίων ή Εβραίων εξάλλου, σταδιακά αίρονταν στην Ευρώπη προκειμένου να είναι ανταγωνιστικά²⁸⁵. Τα υπόλοιπα «*ιταλικά*» κράτη συνασπίστηκαν σε ένα σιωπηλό πόλεμο «*πόλεμο της καραντίνας*» (*guerra sanitaria*), με μέτρα οικονομικού χαρακτήρα αφού πρώτα ανακηρύχθηκαν και αυτά ελεύθερα λιμάνια, προκειμένου να μπορέσουν να λάβουν ένα «*κομμάτι από την πίτα*» του εμπορίου της Ιταλικής Χερσονήσου, καθώς τον 18^ο αιώνα οι διάφορες χορηγήσεις προνομίων είχαν να κάνουν καθαρά με την απίστευτη άνοδο της ναυτιλιακής κίνησης προς το Λιβόρνο²⁸⁶. Το 1719 ο Αψβούργος Αυτοκράτορας δημιούργησε τα ελεύθερα λιμάνια της Τεργέστης και της Νάπολης. Το 1728 η Μεσσήνη ανακηρύχτηκε και αυτή ελεύθερο λιμάνι, ενώ το 1732 ο Πάπας μετέτρεψε την Ανκόνα σε ελεύθερο λιμάνι. Γεγονός πάντως είναι ότι τα έσοδα από τα τελωνεία από το 1700 και μετά ανέβαιναν

²⁸¹Κατερίνα Γαλάνη, *Μεταξύ Λεβάντε και Πονέντε...*, ο.π., 544.

²⁸²Ολγα Κατσιαρδή-Hearing, *Λησμονημένοι ορίζοντες Ελλήνων εμπόρων: Το πανηγύρι στη Senegallia (18ος-αρχές 19^{ου} αιώνα)*, Καραβία, Δ. Ν. - Αναστατικές Εκδόσεις, Αθήνα 1979, 27.

²⁸³Abulafia David, *Η Μεσόγειος...*, ο.π., 238.

²⁸⁴M.S.Anderson, *Η Ευρώπη του 18^{ου} αιώνα 1713-1789*, Επίκεντρο, Αθήνα⁴ 2012, 151.

²⁸⁵Δήμητρα-Χρυσούλα Καρδακάρη, *Η άνοδος της Ελληνόκτητης εμπορικής ναυτιλίας στην Δύση, την Ανατολική Μεσόγειο και την Μαύρη Θάλασσα τον 18^ο αιώνα*, Ιόνιο Πανεπιστήμιο Κέρκυρα, 5.

²⁸⁶Ελένη Γιαννακοπούλου, ο.π., 158.

σταθερά, σταθεροποιήθηκαν στην δεκαετία το 1760 και εκτινάχτηκαν απ'το 1773 έως το 1797²⁸⁷.

Οι πρώτοι Έλληνες που μετανάστευσαν στο Λιβόρνο τον 16^ο αιώνα ήταν ναυτικοί που μπήκαν στην υπηρεσία του Κόσιμο(Cosimo) των Μεδίκων για την καταπολέμηση της πειρατείας²⁸⁸. Με τον καιρό όλο και περισσότεροι Έλληνες, προσέρχονταν εκμεταλλευόμενοι το ελεύθερο από εμπορικούς δασμούς καθεστώς, όπως και την ανάγκη της Δυτικής Ευρώπης για τις πρώτες ύλες που έφερναν από την Ανατολική Μεσόγειο. Σχηματίστηκε έτσι μια ανθηρή αποικία που έφτασε τον 18^ο να ανεγείρει Ορθόδοξη Εκκλησία αφιερωμένη στην Αγία Τριάδα και να σχηματίσει την «Ελληνική Ορθόδοξη Συναδελφότητα»(Confraternita), θεσμό που εκπροσωπούσε τους Έλληνες στις συνδιαλλαγές του με το κράτος της Τοσκάνης. Μάλιστα σύμφωνα με την Ιταλίδα ιστορικό Sylvia Marzagalli οι Έλληνες αυτό-προσδιορίζονταν ως *pazione* με τον παραπάνω όρο να σημαίνει μια εθνοτική κατηγορία εμπόρων με κοινά συμφέροντα, γλώσσα και θρησκεία με κάποιους κανόνες και μια σχετική οργάνωση²⁸⁹. Οι Έλληνες του Λιβόρνου κατά κύριο λόγο εισήγαγαν από το Μεσολόγγι και την Άρτα μεγάλες ποσότητες σιταριού και αραβόσιτου όπου εκτιμάται ότι προέρχονταν από την συνολική ετήσια παραγωγή της Θεσσαλίας. Για λόγους σύγκρισης αναφέρεται ότι τις χρονιές 1786-87 εισήλθαν 51 και 35 ελληνικά εμπορικά πλοία αντίστοιχα²⁹⁰ στο λιμάνι του Λιβόρνου.

Ένας ακόμα λόγος που το Λιβόρνο είχε τόσο πολύ ναυτιλιακή κίνηση, ήταν ότι το Λαζαρέτο²⁹¹ του Λιβόρνου θεωρούνταν ιδιαίτερα σχολαστικό στους ελέγχους του, αποτελώντας ακόμα ένα λόγο για κάποιο πλοίο να θέλει να προμηθευτεί πιστοποιητικό υγείας συγκεκριμένο λιμάνι καθώς είχε φήμη ως το καλύτερο της Μεσογείου²⁹². Το γεγονός αυτό θα του έδινε την δυνατότητα να προσεγγίσει άνετα άλλα λιμάνια χωρίς την πολυήμερη διαδικασία της αναμονής για τον έλεγχο και την έκδοση πιστοποιητικού ενώ βρισκόταν σε καραντίνα²⁹³.

Για τα έτος 1786 αφίχθηκαν στο Λιβόρνο 533 μεγάλα και 4.210 μικρά πλοία²⁹⁴, συνολικά δηλαδή 4.743 ενώ στην Γένοβα το ίδιο έτος έφτασαν 2.382 πλοία σύμφωνα με το Αρχείο, δηλαδή το 50,22% των πλοίων από ότι στο Λιβόρνο την ίδια χρονιά. Το 1787, 475 μεγάλα και 4.453 μικρά πλοία αφίχθηκαν στο λιμάνι, συνολικά δηλαδή 4.928 πλοία, ενώ στην Γένοβα 2329, δηλαδή το 47,26% λιγότερα από τα πλοία του Λιβόρνου ενώ η τάση που εμφανίζεται για το Λιβόρνο έχει σταθερή άνοδο της τάξης των 1,30% για τα έτη 1764-1792. Οι εμπορική κίνηση στο Λιβόρνο για την διετία 1786-87 μοιάζει να είναι σχεδόν η διπλάσια από αυτή στην Γένοβα.

Μεταξύ των δύο αυτών λιμένων φαίνεται να υπάρχει έντονη ναυτιλιακή επικοινωνία καθώς σύμφωνα με το Γράφημα 7.1 το Λιβόρνο εμφανίζεται στο Αρχείο σαν

²⁸⁷Brilli Catia, *ο.π.*, 29.

²⁸⁸Δέσποινα Βλάμη, *ο.π.*, 29.

²⁸⁹*Ο.π.*, 38.

²⁹⁰Βασίλης Κρεμμυδάς, *Ελληνική Ναυτιλία ...*, *ο.π.*, 108.

²⁹¹Δέσποινα Βλάμη, *ο.π.*, 95

²⁹²Galani katerina, *British shipping ...*, *ο.π.*, 100.

²⁹³Κατερίνα Γαλάνη, *Μεταξύ Λεβάντε και Πονέντε ...*, *ο.π.*, 552.

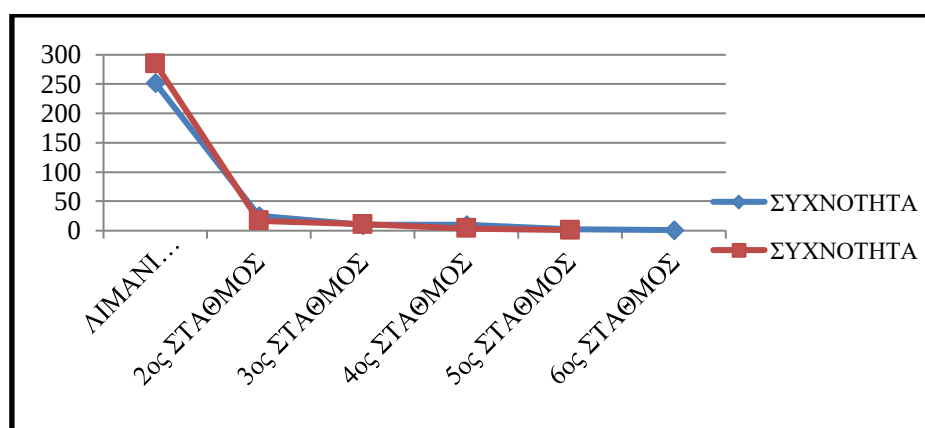
²⁹⁴Δέσποινα Βλάμη, *ο.π.*, 69.

αφετηρία - προορισμός σε 300 καταγραφές το 1786 και σε 318 το 1787²⁹⁵ δηλαδή σε 12,59% και σε 13,65% καταγραφές του κάθε έτους, αποτελώντας έτσι το λιμάνι με την μεγαλύτερη συχνότητα και επικοινωνία :



Γράφημα 7.1. Αριθμός καταγραφών που αφορούν το Λιβόρνο ως αφετηρία ή προορισμός

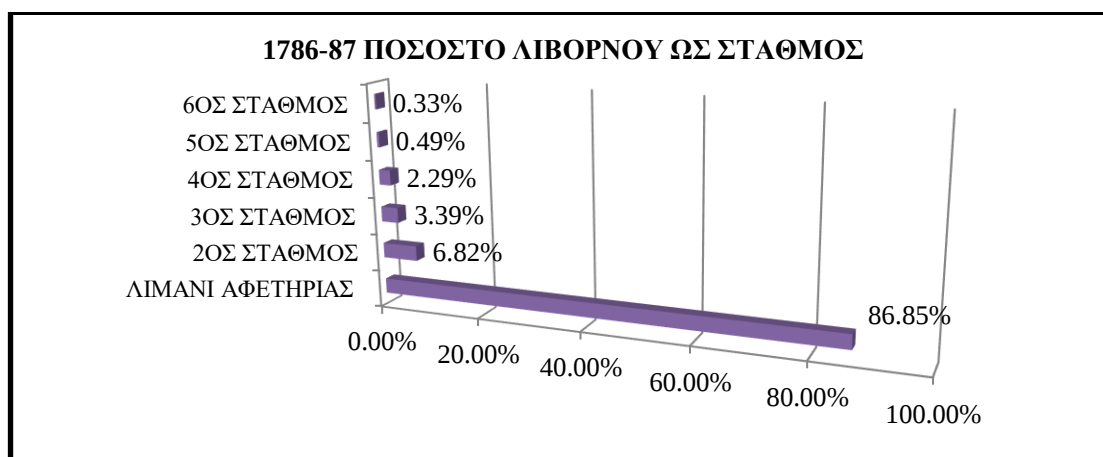
Στο Γράφημα 7.2 παρατίθενται ο αριθμός καταγραφών που αναφέρουν το Λιβόρνο είτε ως λιμάνι αφετηρίας είτε ως 2^ο, 3^ο, 4^ο, 5^ο, 6^ο σταθμός πριν φτάσουν στην Γένοβα για τα έτη 1786-87 . Στο Γράφημα 7.3 αναγράφονται ο μέσος όρος των ποσοστών των καταγραφών όπου το Λιβόρνο είναι είτε λιμάνι αφετηρίας , είτε ως 2^ο, 3^ο, 4^ο, 5^ο, 6^ο σταθμός πριν φτάσει στην Γένοβα. Τους χρόνους 1786-1787 αποτελεί στο 86,85% των περιπτώσεων το λιμάνι αφετηρίας για τα ταξίδια που το αναφέρουν. Μόνο το 13,15% του μέσου όρου των καταγραφών που αναφέρονται σε αυτό, το αναφέρουν σαν 2^ο, 3^ο, 4^ο, 5^ο ή 6^ο στην σειρά λιμάνι πριν την άφιξη στην Γένοβα.



Γράφημα 7.2. Αριθμός καταγραφών που αφορούν τον Λιβόρνο σαν λιμάνι αφετηρίας είτε σαν 2^ο, 3^ο, 4^ο, 5^ο, 6^ο σταθμός

²⁹⁵ Π.χ. καταγραφή 178, έτος 1786 : «*Liuto Gerosolimit. Da Livorno con stracci*». Μτφ : « *Liuto Ιεροσολυμήτικο από το Λιβόρνο με κουρέλια* ».

Η εγγύτητα άλλωστε των 2 λιμανιών, μόνο 90 ναυτικά μίλια μακριά²⁹⁶, μπορούσε να δώσει αυτή την επικοινωνία με ένα ταξίδι συνολικά 13-15 ωρών²⁹⁷ με 6-7 κόμβους κατά μέσο όρο εκτελώντας τοπικό εμπόριο.



Γράφημα 7.3. Μέσος όρος των ποσοστών των καταγραφών όπου το Λιβόρνο είναι είτε λιμάνι αφετηρίας είτε ως 2^{ος}, 3^{ος}, 4^{ος}, 5^{ος}, 6^{ος} σταθμός .

Στον Πίνακα 7.1 βλέπουμε τον αριθμό αλλά και το ποσοστό συμμετοχής των πολυπληθέστερων εθνικοτήτων που πλοία τους έχουν έστω μία φορά σαν σταθμό τους το Λιβόρνο ή αφετηρία. Παρατηρείται ότι το μεγαλύτερο ποσοστό (73%) το αποτελούν πλοία με σημαία Γένοβας που έρχονται από το Λιβόρνο. Καθίστατο έτσι το τελευταίο δημοφιλής προορισμός αλλά και λιμάνι αφετηρίας για τα γενοβέζικα πλοία, αφού 200 από 765 καταγραφές γενοβέζικων πλοίων ξεκινούσαν από εκεί το 1786 και 238 από 758 το 1787. Η υψηλή αυτή προτίμηση τους παρά τον σφοδρό ανταγωνισμό τους δείχνει ότι υπήρχε σοβαρή πιθανότητα κέρδους με την πρακτική αυτή, εκμεταλλευόμενοι ακόμα και οι ίδιοι οι Γενοβέζοι τα προνόμια που είχαν διακηρυχτεί στο Λιβόρνο μέσω του *porto franco*. Τα διάφορα πλοία που συμμετείχαν

ΚΡΑΤΗ	1786		1787		ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ
	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ		
ΓΕΝΟΒΑ	210	70,00%	239	75,16%	224,5	73%
ΝΑΠΟΛΗ	21	7,00%	11	3,46%	16	5%
ΓΑΛΛΙΑ	15	5,00%	17	5,35%	16	5%
ΑΓΓΛΙΑ	7	2,33%	11	3,46%	9	3%
ΣΑΡΔΗΝΙΑ	7	2,33%	14	4,40%	10,5	3%
ΛΟΙΠΑ ΚΡΑΤΗ	40	13,33%	26	8,18%	33	11%
ΣΥΝΟΛΟ	300	100,00%	318	100,00%	309	100%

Πίνακας 7.1. Πίνακας με τα πλοία των εθνικοτήτων με την συχνότερη επικοινωνία με το Λιβόρνο

²⁹⁶<https://www.timeanddate.com/worldclock/distances.html?n=340> .Πρόσβαση την 14/1/19.

²⁹⁷Νίκος Μπελαβίλας, *Λιμάνια και οικισμοί...*, ο.π., 8.

σε ταξίδι που περιλάμβανε τα δύο αυτά μεγάλα λιμάνια μπορούσαν να εμπορεύονται μετ'επιστροφής, αφού θα μπορούσαν να ανταλλάζουν εύκολα τα διάφορα προϊόντα τους και να έχουν ένα σύντομο γυρισμό. Το γεγονός μάλιστα ότι 449 καταγραφές με γενοβέζικα πλοία το 1786-87 συμπεριλαμβάνουν στο ταξίδι τους το Λιβόρνο, ενώ ο συνολικός αριθμός καταγραφών γενοβέζικων πλοίων για τα έτη 1786-87 είναι 1523, μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι το 29,48% των καταγραφών με σημαία Γένοβας, παίρνει μέρος στην διακίνηση του τοπικού εμπορίου της Θάλασσας της Λιγυρίας. Στο λιμάνι του Λιβόρνο άλλωστε παρατηρείται η μεγαλύτερη συχνότητα τις χρονιές 1786-87 καθώς αποτελεί πάνω από το 1/3(39,92%) των λιμανιών που συνολικά αναφέρονται στις καταγραφές των λιμανιών που αναφέρονται στο Αρχείο και ανήκουν στην Θάλασσα της Λιγυρίας ενώ παράλληλα συμπεραίνουμε την μεγάλη οικονομική σημασία του λιμανιού του Λιβόρνου για την κίνηση προς το λιμάνι της Γένοβας αφού περίπου το ¼ του ποσοστού των γενοβέζικων πλοίων για τα έτη 1786-87 έχει ξεκινήσει είτε πέρασε από Λιβόρνο. Στον Χάρτη 7.1 μάλιστα φαίνονται τα ιταλικά κράτη της εποχής το 1789 ακριβώς πριν την Γαλλική Επανάσταση.

Χάρτης 7.1. Τα κράτη της Ιταλικής Χερσονήσου το 1789²⁹⁸ και οι κτήσεις τους

Κεφάλαιο 8.Παραλήπτες–Συστημένα Εμπορεύματα-Ιδιοκτήτες και ονόματα πλοίων

«*Genuensis ergo Mercator*»(Μτφ:Είσαι από την Γένοβα ,άρα είσαι έμπορος)

Μεσαιωνικό γενονατικό γνωμικό²⁹⁹

Το Αρχείο μας παρέχει έναν ικανό αριθμό μονών³⁰⁰ , διπλών³⁰¹ και τριπλών³⁰² ονομάτων με επώνυμο υπό την μορφή επωνυμίας εμπόρων ή «εταιρειών». Δηλώνονται δηλαδή είτε ως παραλήπτες των εμπορευμάτων, είτε ως άτομα που για λογαριασμό τους μεταφέρονταν εμπορεύματα³⁰³, είτε σε πολλές περιπτώσεις ως ιδιοκτήτες του σκάφους και του μεταφερόμενου φορτίου³⁰⁴. Οι πληροφορίες αυτές παρουσιάζονται με διαλειπτική συνέχεια και με έλλειμμα, ενώ αφορούν μόνο τις καταγραφές όπου υπάρχει και το όνομα του καπετάνιου στην ίδια καταγραφή, δηλαδή σε 713 και 627 καταγραφές για τα έτη 1786-87 αντίστοιχα. Σε άλλες δηλαδή καταγραφές δηλώνεται ο παραλήπτης, σε άλλες αυτός που είχε κάνει την παραγγελία ,ενώ σε άλλες ο ιδιοκτήτης πλοίου και φορτίου, είτε σε συνδυασμό. Στο παρόν κεφάλαιο θα αναλυθεί ο τρόπος που παρέχονται οι καταγραφές αυτές και θα παρατεθούν εκτιμήσεις επ'αυτού.

Τα στοιχεία αυτά που παρέχονται ενίοτε στις καταγραφές, ταξινομήθηκαν σε τρεις κατηγορίες : Α)Τους έμπορους-παραλήπτες(*Destinatari*) Β)Τα άτομα που για λογαριασμό τους ή της μετοχικής εταιρείας τους είχε εκτελεστεί η μεταφορά(*Recomandata* ή *Rec.*) και Γ)Τα άτομα που τους ανήκει το σκάφος που εκτελεί την μεταφορά καθώς και τα εμπορεύματα που μεταφέρουν. Όταν υπάρχει παραλήπτης(Α κατηγ.) στην καταγραφή, υπάρχει πάντα και το όνομα του ατόμου που για λογαριασμό του φτάνει η παραγγελία(Β κατηγ.)³⁰⁵. Σε πολλές περιπτώσεις τα ονόματα με την ιδιότητα *Recomandata/συστημένα* (Β κατηγ.) παραθέτονται σε

²⁹⁹ Laura Calosci, *Nacionalismo económico y comercio mediterráneo : pensamiento y acción de la Junta de Comercio de Barcelona (1763-1847)*, Milenio, Barcelona 2007, 30 .

³⁰⁰ Καταγραφή 26, έτος 1787 : «*Polacca N.S. Del Carmine...con grano per Gianbatista Granara*». Μτφ: «Πολάκα *N.S. Del Carmine* ...με σιτάρι για τον Gianbatista Granara».

³⁰¹ Καταγραφή 255. έτος 1787 : «*Nave S.Anna...con grano per Gio:Tommaso Fravega e Gio:Antonio M.Berio*». Μτφ: «Νάβα *S.Anna*...με σιτάρι για τον Gio:Tommaso Fravega και τον Gio:Antonio M.Berio».

³⁰² Καταγραφή 50, έτος 1786: «*Nave S.Giuseppe...con merluzzo per Duseigneur ,Heath e C ,e per Giuliano Arena*».Μτφ: «Νάβα *S.Giuseppe* ...με μουρούνα για τον Duseigneur r,Heath e C και τον Giuliano Arena».

³⁰³ Καταγραφή 35, έτος 1786 : « *Polacca Nuovo Commercio...con pannine e cuoja per Fratelli Allegrotti Deserrari e Alfonso*». Μτφ: «Πολάκα *Nuovo Commercio*...με ψωμάκια και πετσά για τους Αδελφούς Allegrotti και Alfonso».

³⁰⁴ Καταγραφή 1354, έτος 1787 : «*Nave S.Giambatista...con grano...nave e carico a Benzi Padre e Figlio*» .Μτφ : «Νάβα *S.Giambatista*...con grano ...η νάβα και το φορτίο ανήκουν στον Benzi Padre και Υιός».

³⁰⁵ Π.χ. η καταγραφή 743, έτος 1786 : «*Brigantino la Rosa ...con grano...per Fratelli Tealbo ,e Crosa ;sevo ,tobacco ,canapé rac.a Gian Antonio Maria Berio* » .Μτφ : «*Βριγαντίνι la Rosa*...με σιτάρι για τους Αδελφούς Tealbo και για τους Crosa φάβα, καπνό, κάνναβη».

συνδυασμό με την κυριότητα του φορτίου και τον ιδιοκτήτη(Γ Κατηγ.)³⁰⁶ αλλά σχεδόν καθόλου ο παραλήπτης(Α κατηγ.) με την κατηγορία της ιδιοκτησίας του πλοίου ή του φορτίου(Γ κατηγ.) στις ίδιες καταγραφές³⁰⁷.

Ο αριθμός των παραληπτών που αναφέρονται είναι 60 με συνολικά 131 καταγραφές παραληπτών για το 1786 και 31 παραλήπτες με 46 καταγραφές για το 1786-1787, δηλώνονταν δε οι παραλήπτες ως π.χ.: «...per Antonio M.Ferro»³⁰⁸. Ο υψηλότερος αριθμός καταγραφών για τον ίδιο παραλήπτη που παρέλαβε φορτίο πλοίου ήταν 9 και 6 για τα έτη 1786-87³⁰⁹, με μέσο όρο λιγότερο δηλαδή από μία λήψη παραγγελίας τον μήνα αφού $9/12 = 0,75$ παραγγελίες το μήνα.

Ο αριθμός των ατόμων από το Αρχείο που στέλνουν την παραγγελία για λογαριασμό τους είναι 109 με 590 αποστολές παραγγελιών για το 1786 και 93 με 525 αποστολές παραγγελιών για το 1787. Σε αυτά συμπεριλαμβάνονται οι παραγγελίες που έχουν δηλωθεί στο όνομα του καπετάνιου που είναι 159(27%) και 133(25%) αντίστοιχα για τα δύο έτη. Η καταγραφή αναφερόταν σε αυτά τα άτομα ως : «...racc. ad Antonio Silva»³¹⁰ (συστημένα στον Αντόνιο Σίλβα) ή «...reccomandata allo stesso Capitano» (συστημένα στον καπετάνιο), με την δεύτερη περίπτωση τα εμπορεύματα να είναι δηλωμένα σαν αντικείμενα προς πώληση ενώ βρίσκονται στην κατοχή του καπετάνιου μέσω ναυλοσύμφωνου στην αρχή του ταξιδιού³¹¹. Συνέβαινε κάποιες φορές ο καπετάνιος να ήταν ο ιδιοκτήτης του φορτίου ή του μεγαλύτερου μέρους και σχεδόν να ταυτίζεται με τον επιχειρηματία. Η επωνυμία υπό την μορφή εταιρείας με τις περισσότερες παραγγελίες για το έτος 1786 είναι η «Paolo Maystre e C» με 33 παραγγελίες ενώ για το 1787 η εταιρεία «Stauremberg e Casanova» με 40 αντίστοιχα.

Στο Αρχείο περιλαμβάνονται και αναφορές για ιδιοκτησία φορτίου και σκάφους, π.χ.: «...nave e carico a Gio:Antonio M.Berio»³¹². Καταγράφηκαν 56 ιδιοκτήτες φορτίου-σκάφους με 119 πλοία για την χρονιά 1786 και 46 ιδιοκτήτες και 105 σκάφη για το 1787 αντίστοιχα, δίνοντας μας κατά μέσο όρο περίπου για κάθε πλοιοκτήτη να αντιστοιχούν λίγο παραπάνω από δύο σκάφη ιδιοκτησίας του, ενώ κάποια από αυτά επαναλαμβάνονται. Για το έτος 1786 οι πλοιοκτήτες με τα περισσότερα πλοία είναι οι «Holemberg e C και Weber Pommier e C» με 6 πλοία έκαστη επωνυμία. Για το έτος 1787 η επωνυμία «Stauremberg e Casanova» καταγράφηκε με τον μεγαλύτερο αριθμό πλοίων που δηλώνονται δηλαδή με 6.

³⁰⁶ Π.χ. η καταγραφή 1747, έτος 1786 : «Nave N.S. Del Buono Consiglio ...con zucchero...rac. a Gio Tommaso Fravega ,il carico a Gio Antonio M.Berio ». Μτφ : «Νάβα N.S. Del Buono Consiglio...με ζάχαρη...συστημένο στον Gio Tommaso Fravega, το φορτίο ανήκει στον Gio Antonio M.Berio».

³⁰⁷ Π.χ. η καταγραφή 1851, έτος 1787 : «Nave il Conte di Zizendorf..con grano...Nave a carico a Boccardo e Ramairone ». Μτφ : « Νάβα il Conte di Zizendorf..με σιτάρι..η νάβα και το φορτίο ανήκουν στον Boccardo e Ramairone».

³⁰⁸ Καταγραφή 1177, έτος 1786.

³⁰⁹ Πρόκειται για τον παραλήπτη με επωνυμία: «Giambatista Maglione e Figl.» στις καταγραφές του 1786 και το 1787 για τον έμπορο με την επωνυμία: «Geronimo E Filippo Moro». Τα φορτία των πλοίων που έφεραν τα εμπορεύματα για τον πρώτο αφορούσαν σιτάρι κατά 82% ενώ του δεύτερου αφορούσαν σιτάρι εξ'όλοκλήρου.

³¹⁰ Καταγραφή 233, έτος 1787.

³¹¹ Eloy Martin-Corales, Greek Ottoman Captains in the service of the Spanish commerce in the late eighteenth century, στο Maria Fusaro, Mohamed-Salah Omri, Colin Heywood (επιμ.) *Trade and cultural exchange in the early modern Mediterranean Braudel's Maritime Legacy*, New York 2010, 212-213.

³¹² Καταγραφή 254, έτος 1787 .

Ανάμεσα στους παραλήπτες, τους παραγγελιοδόχους και τους ιδιοκτήτες φορτίων και σκαφών παρατηρούνται και ονόματα ευγενών από τις 28 πιο επιφανής αριστοκρατικές οικογένειες της Γένοβας. Τα ονόματα και οι τίτλοι των οικογενειών αυτών καταγράφηκαν στο *Libro D'Oro Della Nobilita Di Genova* (Χρυσό Βιβλίο της Ευγενείας της Γένοβας) μετά την αλλαγή πολιτεύματος το 1528 από τον Ανδρέα Ντόρια. Μάλιστα λόγω των σφοδρών συγκρούσεων την ίδια χρονιά 400 νέοι οικογενειών κατώτερης αριστοκρατίας αναγκάστηκαν να αλλάξουν τα ονόματά τους και να αποκτήσουν κάποιο από τα ονόματα των 28 πιο παλιών και ισχυρών οικογενειών τις πόλης. Με τον τρόπο αυτό ενοποιήθηκε «η τάξη των ευγενών σε ένα σώμα»³¹³ ώστε να ελαχιστοποιηθούν οι εμφύλιες συγκρούσεις μεταξύ αριστοκρατών. Για την γενονατική πραγματικότητα ένας ευγενής μπορούσε να είναι και πλοιοκτήτης και έμπορος³¹⁴ λόγω ιδιαίτερης οικονομικής κουλτούρας πέρα από τις γαιοκτητικές του ασχολίες. Στο Αρχείο συναντούμε ονόματα παραληπτών από την τάξη των ευγενών όπως ο «Antonio M.Delle Pianne» της αριστοκρατικής οικογένειας «Delle Piane» στην καταγραφή 1793, στο έτος 1786 με το φορτίο του καραβιού να είναι συστημένο στον καπετάνιο του. Στο δεύτερο μισό του 18^{ου} αιώνα τόσο η Γαλλία όσο και η Αψβούργοι δανείστηκαν αδρά στην Γενοβέζικη χρηματαγορά και το 1785 το κεφάλαιο της περιουσίας της γενονατικής αριστοκρατίας ανερχόταν σε 70% υπό τη μορφή ρευστού, δανείων και μετοχών και μόνο το 18% σε γη³¹⁵. Η κατανομή αυτή ήταν χωρίς ανάλογο σε καμιά άρχουσα τάξη σε όλη την Ευρώπη, όπως εξάλλου και οι «Delle Piane» όπου από τον 16^ο αιώνα οι οικονομικές τους δραστηριότητες επεκτείνονταν στον τραπεζικό τομέα, στην εκμετάλλευση υδρόμυλων και στην βιοτεχνία³¹⁶. Στα ονόματα παραληπτών απαντάται και το αριστοκρατικό όνομα «Giuseppe Maria Balbi» τρεις φορές το 1786 και μία το 1787³¹⁷ όπου παρέλαβε σιτάρι. Η οικογένεια Μπάλμπι(Balbi) ήταν επίσης από τις 28 επιφανέστερες στην Γένοβα ενώ από τους κόλπους της αναρριχήθηκαν στο Αξίωμα του Δόγη δύο από τα τέκνα της το 1732 και το 1740³¹⁸. Στην δεύτερη κατηγορία όπου τα εμπορεύματα του κάθε πλοίου ήταν συστημένα στο όνομα τους, απαντάται το αριστοκρατικό όνομα «Andrea Delle Piane» σε μία καταγραφή όπως «Antonio Delle Piane» σε άλλη μία το 1786 και σε δύο το «Angelo M.Delle Piane»³¹⁹ το 1787. Στην ίδια κατηγορία συναντούμε και το όνομα «Bartolomeo Piccardo»³²⁰, ένα άλλος ευγενές όνομα από τις 28 προαναφερθείσες οικογένειες με δύο καταγραφές το 1786 και δύο το 1787 με Αυστριακή σημαία με εμπορεύματα όπως κρασί, χαλκό, σιτάρι και μαλλί και το όνομα «Giambatista Piccardo»³²¹ σε δύο καταγραφές που μεταφέρουν κακάο, μαλλί, αμύγδαλα, κακάο και μηχανολογικά εξαρτήματα. Στην ίδια κατηγορία επανέρχεται το όνομα «Giuseppe Maria Balbi»³²² σε τέσσερις καταγραφές το 1786 και σε πέντε το 1787. Ονόματα με ευγενική καταγωγή με συστημένα εμπορεύματα παρατηρούνται και σε άλλες καταγραφές όπως το όνομα «M.Alessandro Giustiniani»³²³ με τους

³¹³Μεγάλη Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια ,λήμμα : «Γένουα»...,ο.π., 206.

³¹⁴Matteo Salonia, ο.π., 54.

³¹⁵M.S.Anderson, ο.π., 147.

³¹⁶https://en.wikipedia.org/wiki/Delle_Piane_family. Πρόσβαση την 15/1/19.

³¹⁷Έτος 1786,καταγραφές 146 ,454 ,339. Καταγραφή 584, έτος 1787 .

³¹⁸*Geneologie delle Famiglie Nobili di Genova*, Tipografia dei Fratelli Pagano,Genova 1826.

³¹⁹Καταγραφές 776,1447, έτος 1786. Καταγραφές 960, 2275, έτος 1787.

³²⁰Καταγραφές 24, 1572, έτος 1786. Καταγραφές 2275, έτος 1787.

³²¹Καταγραφές 303,1706, έτος 1787 .

³²²Καταγραφές 204,817, 1454, 1636, έτος 1786. Καταγραφές 625, 1034, 1082, 1360, 1492, έτος 1787.

³²³Καταγραφή 2.083, έτος 1787.

Γκιουστινιάνι(Giustiniani)να αποτελούν μία επιφανής οικογένεια της Γένοβας ³²⁴ επίσης, όπου διατέλεσαν μάλιστα τελευταίοι κυβερνήτες της γενοουατικής Χίου έως το 1566.

Στο Αρχείο συναντούμε σαν ιδιοκτήτη πλοίων και φορτίου που μεταφέρεται σε αυτό, τον «*Giuseppe Maria Balbi*»³²⁵ σε τέσσερις καταγραφές το 1786 και σε τρεις το 1787. Ανάμεσα στους εμπόρους αλλά και τους ευγενείς άλλωστε που ασχολούνταν κυρίως στο εξωτερικό εμπόριο, είχε αναπτυχθεί ένα δικτυωτό πλέγμα ιδιοκτησίας σε ένα μεγάλο αριθμό πλοίων. Στην κατηγορία των ιδιοκτητών σκάφους και φορτίου συναντάται και το ευγενές όνομα «*M. Ignazio Serra*»της οικογένειας «*Serra*» σε μία καταγραφή³²⁶.

Στις καταγραφές βλέπουμε επωνυμίες με δύο ονόματα μαζί όπως «*Boccardo e Ramairone*» ή «*Mariotti e Carmarino*», ένδειξη που παραπέμπει στις μεγάλης έκτασης επιχειρήσεις που είχαν ανάγκη από αρκετά κεφάλαια, είτε επρόκειτο για εφοπλιστές είτε για εμπόρους, καθώς η ανάγκη εύρεσης πόρων οδηγούσε τους επιχειρηματίες της εποχής σε συνεταιρισμό ή την σύσταση εταιρίας με δύο ή περισσότερους εταίρους. Η επιχειρηματική αυτή οργάνωση αυτού του τύπου εξυπηρετούσε εμπορικά συμφέροντα που είχαν να κάνουν με το κεφάλαιο, τις διασυνδέσεις αλλά και το ποσοστό μεριδίου στο κάθε πλοίο του εφοπλιστή ή μεριδιούχων, αφού μπορούσαν να προμηθευτούν από ένα έως και τα 64 μερίδιά του ³²⁷! Η μέθοδος αυτή, ο χωρισμός του πλοίου δηλαδή σε μερίδια που στην ελληνική βιβλιογραφία έχει μείνει γνωστή ως *Σερμαγιά*, υλοποιούνταν με συμφωνητικό έγγραφο για απροσδιόριστο ή ακόμα και για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα και μπορούσε να διαρκέσει όσο ένα ταξίδι, χωρίς μεγάλο ρίσκο ενώ το όλο εγχείρημα μπορούσε να λυθεί με το πέρας του³²⁸. Οι εφοπλιστές και έμποροι μπορούσαν έτσι να εξασφαλίσουν την κίνηση των φορτίων τους χωρίς μεγάλο ρίσκο αφού το ρίσκο μοιράζονταν αντίστοιχα σε μερίδια, ενώ παράλληλα μπορούσαν να επενδύσουν και αλλού. Σε πολλές καταγραφές παρατηρούμε μετά το ονοματεπώνυμο και την λέξη *Figlio* ή *Figl.* π.χ. :«... *De La Rue Figl.*»³²⁹ υποδηλώνοντας την ύπαρξη του υιού του εμπόρου/εφοπλιστή στην επιχείρηση αλλά και συμμετοχή στην επωνυμία. Συνολικά σε 38 καταγραφές στις τρεις παραπάνω κατηγορίες, εμφανίζεται η ένδειξη *Figlio*(μτφ:υιός). Η τοποθέτηση των αρένων απογόνων στην οικογενειακή επιχείρηση αποτελούσε πάγια τακτική ώστε να μαθαίνουν οι μελλοντικοί επιχειρηματίες από μικρή ηλικία την τέχνη του *επιχειρείν*, αποκτώντας την πείρα και τις διασυνδέσεις που χρειάζονταν, ενώ με την σύναψη επωφελών γάμων θα μπορούσαν να αναπαραγάγουν τον επιχειρηματικό ιστό, *υφαίνοντας* νέες εμπορικές συμμαχίες. Ακόμα και η αναφορά του εγγονού(*nipote*) μπορούσε να αναφέρεται στην επωνυμία όπως π.χ.: «...*racc.a Francesco Maria Giera figlio e nipote*»³³⁰. Εκτιμάται ότι η αναφορά της επωνυμίας σε τρεις γενιές της οικογένειας έχει σκοπό να δηλώσει ότι η

³²⁴Εξι άτομα από την Οικογένεια *Giustiniani* ανέβηκαν στο αξίωμα του Δόγη : Το 1539, 1591, 1611 , 1644, 1713.

³²⁵Καταγραφές 184, 817, 1384, 1854, έτος 1786. Καταγραφές 549, 711, 2097, έτος 1787.

³²⁶Καταγραφή 1294, έτος 1787.

³²⁷Ralph Davis, *ο.π.* ,390 .

³²⁸Βασίλης Κρεμμυδάς, *Εισαγωγή στην Οικονομική Ιστορία της Ευρώπης(16^{ος}-20^{ος} αιώνας)*, Γιώργος Δάρδανος, Αθήνα² 2006, 68.

³²⁹Καταγραφή 2.340, έτος 1786. Ελβετός έμπορος . Πηγή : Claudio Costantini ,*La repubblica di Genova* ,Utet Universita, Toronto 1987, 245.

³³⁰Καταγραφή 300, έτος 1786 .

επιχείρηση έχει ιστορία στο χώρο του εμπορίου και παράδοση, άρα και αξιοπιστία λόγω εμπειρίας. Ιδιαιτερότητα αποτελεί και η περίπτωση *χήρας(vedova)* του *Benedetto Parodi*³³¹ που αναφέρεται σε πέντε καταγραφές το 1786 και σε τρεις το 1787 στην δεύτερη κατηγορία των συστημένων προϊόντων. Οι χήρες των εμπόρων μετά το θάνατο του συζύγου τους μπορούσαν να συνεχίσουν την επιχείρησή του, εκμεταλλευόμενες τους εμπορικούς του συνεργάτες, την φήμη του και την όποια αξιοπιστία που έφερε το όνομα του (υπομένουσες και τα ανάλογα χρέη ίσως) αλλά έπρεπε συχνά να μπορούν να τεκμηριώσουν την κατάσταση χηρείας³³². Ακόμα πιο ιδιαίτερη περίπτωση αποτελεί η αναφορά κληρονόμων σαν αποστολείς όπως π.χ. : «...*raccom. Agli Eredi di Gio Salaico*». Εκτιμούμε ότι η αναφοράς επωνυμίας με αυτό τον τρόπο αυτό, ακόμα και μετά το θάνατο του εμπόρου, συμβαίνει ώστε να διατηρηθεί το όνομα του αποθνήσκοντος διαχειριζόμενοι ταυτόχρονα την περιουσία, τους εμπορικούς συνεργάτες του και τις ήδη έτοιμες εμπορικές διασυνδέσεις. Εκτιμάται ακόμα ότι ίσως δεν είχε ξεκαθαριστεί το ποσοστό περιουσίας που θα λάμβαναν και έτσι εμφανιζόντουσαν στην επωνυμία σαν σύνολο. Παρατηρούνται ακόμα παραλήπτες με επωνυμίες με μονό ονοματεπώνυμο που σε διαφορετική καταγραφή υπάρχει το πρώτο συν ένα ακόμα ,π.χ. : «...*per Filippo Bosio*»³³³ στις 24/7/1786, ενώ στις 10/7/1786 στο όνομα του παραλήπτη υπάρχουν δύο ονοματεπώνυμα : «...*per Ferdinando dell'Orto e Filippo Bosio*»³³⁴. Εκτιμούμε ότι οι δύο προαναφερόμενοι ίσως ήταν εμπορικοί αντιπρόσωποι του ίδιου εμπόρου ή για εταιρία με την συγκεκριμένη επωνυμία καθώς υπήρχαν δίκτυα με αλληλοδιαπλεκόμενων εταιρικές σχέσεις³³⁵ που ήταν ιδιαίτερα διαδεδομένες την ίδια εποχή. Οι διάφοροι έμποροι επιχειρούσαν στο εμπόριο με διαφορετικούς εταιρικούς συνδυασμούς οι οποίοι δημιουργούνταν ανάμεσα σε μέλη διαφορετικών οικογενειών καθώς τα άτομα άλλαζαν με το πέρασμα του χρόνου ή εμφανίζονταν διαφορετικές εμπορικές ευκαιρίες. Άλλωστε δεδομένου του τεράστιου δικτύου των εμπορικών δραστηριοτήτων στην Δυτική και Κεντρική Μεσόγειο μέσω της Διασποράς και των δεσμών με την μητέρα πατρίδα³³⁶ οι ξενιτεμένοι έμποροι είχαν αναπτύξει αξιόλογα δίκτυα μέσω πρακτόρων, αντιπροσώπων αλλά και πολλές φορές μέσω άλλων εμπόρων με ανταμοιβή προμήθειας. Τα διάφορα εμπορικά δίκτυα ήταν απολύτως απαραίτητα αφού επρόκειτο για δίκτυα πληροφορίας πίστωσης και επαφών που αφορούσαν την ζήτηση, την τιμή, την διαθεσιμότητα, και τις αγοραστικές ευκαιρίες σε σχέση με την κυκλοφορία των αγαθών.

Η κατοχή του πλοίου δεν ήταν εύκολο εγχείρημα καθώς τα λειτουργικά έξοδα και η συντήρηση του απαιτούσε μεγάλα κεφάλαια και συχνά ο έμπορος κατέφευγε στον δανεισμό προκειμένου να ανταπεξέλθει³³⁷. Καθώς τον 17^ο αιώνα τα μεγαλύτερα πλοία

³³¹Π.χ.: Καταγραφές 159, 498, 959, 1407, 2091, έτος 1786. Καταγραφές 571, 814, 2296, έτος 1787 .Π.χ.: « ...*racc. alla Vedova di Benedetto Parodi*».

³³²Νίκος Γ. Σβορώνος, *Το εμπόριο...*, ο.π., 80.

³³³Καταγραφή 667, έτος 1786.

³³⁴Καταγραφή 1315, έτος 1786 .

³³⁵Νίκος Γ. Σβορώνος, *Το εμπόριο...*, ο.π., 190-191.

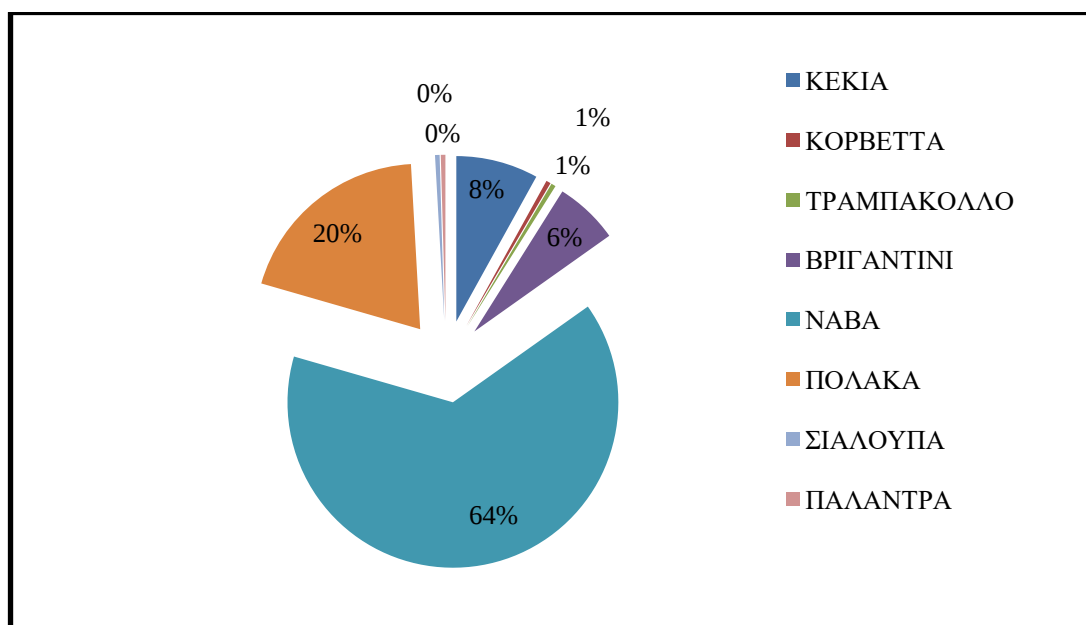
³³⁶Catia Brilli, ο.π., 15. Το 1780 ο Βενετός Πρόξενος στην Λισσαβόνα υπολόγισε ότι περίπου 6.000 Γενοβέζοι μετανάστες εμπλέκονται σε διάφορα στάδια εμπορίου στην Ιβηρική Πορτογαλική επικράτεια.

³³⁷Γ.Π.Βλάχος, *Βασικές αρχές ναυτιλιακής επιστήμης*, Τζεϊ & Τζεϊ Ελλάς, Πειραιάς 1999, 214. «Οι επιχειρήσεις της ξηράς είναι αρκετά διακριτές από τις επιχειρήσεις στην θάλασσα καθώς γιατί τα κεφάλαια που επενδύονται είναι υπέρογκα, λόγω της μεγάλης αξίας των πλοίων, και σπάνια ο επιχειρηματίας έχει την δυνατότητα να τα διαθέσει από ιδίους πόρους. Συνεπώς ο επιχειρηματίας προσφεύγει σε δανεισμό».Ο.π., 214.

των Βόρειων Θαλάσσιων Δυνάμεων³³⁸ ξεπέρασαν τεχνολογικά τα πλοία που ναυπηγούνταν στα ναυπηγεία της Λιγουρίας οι Γενοβέζοι στράφηκαν στην κατασκευή των μικρότερων και μεσαίων πλοίων σε τονάζ. Παρόλα αυτά τα γενοβέζικα σκάφη παράκτιου εμπορίου, τα οποία δεν φορολογούνταν³³⁹ διεξήγαν επιτυχώς χωρίς ιδιαίτερο κόστος το παράκτιο διαμετακομιστικό εμπόριο του λιμανιού της Γένοβας φτάνοντας ως την Καταλονία, την Σικελία και την Σαρδηνία.

Ο τρόπος που ξεκινούσε μια εμπορική ναυτιλιακή συνεργασία(*colonna*) στην Γένοβα τουλάχιστον του 18^{ου} αιώνα ήταν ένα σύμφωνο ανάμεσα στον πλοιοκτήτη(*patron*) που παρείχε το πλοίο, στο πλήρωμα και τους μεριδιούχους(*caratisti*)³⁴⁰ που έβαζαν το κεφάλαιο ώστε να αγοραστεί το φορτίο ενώ μπορούσαν ακόμα και μικροί επενδυτές που δεν είχαν καμία σχέση με το εμπόριο να είναι μεριδιούχοι. Ο πλοιοκτήτης, ή σε κάποιες περιπτώσεις ο καπετάνιος, αναζητούσε συμφωνίες ναύλωσης και πελατολόγιο πιθανών εμπορών για τα αγαθά που του είχαν αναθέσει να πουλήσει οι *caratisti*. Στο πνεύμα της *colonna* εκτιμούμε ότι έχουν γίνει και οι καταγραφές της κατηγορίας που μας πληροφορεί για την κυριότητα του φορτίου και του σκάφους.

Τα σκάφη που η κυριότητα τους αναφέρεται στο Αρχείο για την διετία 1786-87 είναι 224, πρόκειται για ένα ποσοστό 4,8% των 4.693 συνολικών εμπορικών σκαφών που αναφέρονται(εξαιρέθηκαν τα 18 στρατιωτικά σκάφη). Σύμφωνα με το Γράφημα 8.1:



Γράφημα 8.1.Ποσοστό τύπων πλοίων ιδιοκτητών

το συντριπτικό ποσοστό σκαφών με ονομασία ιδιοκτήτη(64%) είναι *νάβες* δηλαδή μεγάλα ποντοπόρα σκάφη για διαπεριφερειακό εμπόριο και υπερατλαντικό, ενώ το 19,24% αποτελείται από πολάκες που χρησιμοποιούνταν για περιφερειακό πλου και κάποιες φορές και για διαπεριφερειακό. Τον 17^ο και 18^ο αιώνα ο έμπορος συνήθως μπορούσε να είναι και εφοπλιστής με μια ποικιλία δραστηριοτήτων χωρίς ιδιαίτερη

³³⁸Catia Brilli, *ο.π.*, 30.

³³⁹*Ο.π.*, 31.

³⁴⁰Από το μερίδιο(*carati*). *Ο.π.*, 30.

εξειδίκευση ενώ όπως εξετάστηκε πιο πάνω, οι ρόλοι τους εναλλάσσονται στις καταγραφές. Οι εθνικότητες που επικρατούν σε αυτά τα πλοία είναι η Αγγλία με 20%, η Βενετία με 14,28% και η Ραγούζα και η Σουηδία με 11,16% αμφότερες.

Στην δεκαετία όμως του 1780 οι συμπλοιοκτήτες έγιναν λιγότεροι, ενωμένοι σε ένα πιο μόνιμο εμπορικό συνεταιρισμό καθώς η χρήση της ναυτασφάλισης καθιστούσε την ύπαρξη των άλλων μεριδιούχων του πλοίου μη αναγκαίους αφού το ρίσκο θα ήταν μικρότερο. Άξιζε λοιπόν τον κόπο κάποιος να επενδύσει σε λιγότερα πλοία αλλά με περισσότερο μερίδιο στα κέρδη ενώ με τον συνεχόμενο καταμερισμό εργασίας «η διαδικασία συγκεντροποίησης της ιδιοκτησίας και του επαγγελματισμού της διαχείρισης κατέληξε στον διαχωρισμό του εμπόρου και του εφοπλιστή κάτι που ολοκληρώθηκε τον 19^ο αιώνα»³⁴¹. Παρατηρείται δηλαδή μια τάση για πλοία μεγαλύτερης χωρητικότητας όπου το κόστος θα είναι μειωμένο χάρης στις οικονομίες κλίμακας παραγωγής με ζητούμενο την μεγαλύτερη ανταγωνιστικότητα.

Στο Αρχείο παρατηρούνται και ονόματα γάλλων εμπόρων που δραστηριοποιούνται στο λιμάνι της Γένοβας καθώς η γαλλική παροικία εμπόρων που εγκαθιδρύθηκε ανάμεσα στο 1748 και 1770 είχε διεισδύσει στην εμπορική κίνηση του λιμένα της Γένοβας. Ο γάλλος έμπορος «*Guiseppe Alessio Morellet*»³⁴² που κατείχε μαγαζιά στον χώρο του λιμένος, που εμπορευόντουσαν αγαθά προς άλλα μέρη της Ευρώπης³⁴³ απαντάται εννέα φορές στην δεύτερη κατηγορία μεταφέροντας κυρίως αλάτι και φασόλια που είναι συστημένα στο όνομά του για το 1786 και σε δύο για το 1787 μεταφέροντας κρασί, αντζούγιες και υφάσματα. Οι αδελφοί *Regny*, τραπεζίτες αλλά και έμποροι, εμφανίζονται στο Αρχείο στην κατηγορία του παραλήπτη καθώς ο ένας αδερφός εμφανίζεται με την επωνυμία «*Amato Regny Padre Figlio E C*» σε τρεις περιπτώσεις το 1786³⁴⁴. Η ίδια επωνυμία εμφανίζεται και στην δεύτερη κατηγορία με εμπορεύματα συστημένα σε αυτήν σε έξι καταγραφές το 1886 και σε τέσσερις το 1787. Σημειώνεται ότι ο πρεσβευτής της Γαλλίας στην Γένοβα από το 1752 έως το 1771 ονομαζόταν *Francois Regny* και αν και δεν στάθηκε δυνατό να βρούμε κάποιο βαθμό συγγένειας, εκτιμάται ότι είναι πιθανό να υπήρχε βοηθώντας το κύρος του ονόματος του στις όποιες επιχειρηματικές δραστηριότητες του «*Amato*».

Κατά την άφιξη στο λιμάνι της Γένοβας οι καπετάνιοι δήλωναν τα στοιχεία που τους ζητούνταν από τους κρατικούς αξιωματούχους, με το όνομα του πλοίου τους να είναι ένα από αυτά. Στην επίσημη κρατική εφημερίδα *Anvisi* όπου οι καταγραφές ήταν δύο ειδών, όταν παρέχονταν το όνομα του πλοίου παρέχονταν και το όνομα του καπετάνιου π.χ. «*Checcia la Diana Cap Francesco Cosich Imperiale...*»³⁴⁵. Πρόκειται για 713 ονόματα πλοίων το 1786 και 627 για το 1787 συμπεριλαμβανομένων και των στρατιωτικών. Ο κατάλογος ονομάτων πλοίων του Αρχείου που βρίσκεται στην διάθεση μας, βοηθά να κατανοήσουμε και να ομαδοποιήσουμε συγκεκριμένες πρακτικές εμπορίου της σύνδεσης θαλάσσιων περιοχών³⁴⁶ ή τον προσανατολισμό του

³⁴¹ Ralph Davis, Οι βρετανοί εφοπλιστές..., ο.π., 389.

³⁴² Καταγραφές 226, 321, 356, 1042, 155, 1066, 1251, 1516, 2382, έτος 1786. Καταγραφές 914, 1381, έτος 1787.

³⁴³ Boudard René, *Gênes et la France dans la deuxième moitié du XVIII^e Siecle* (1748-1797), Mouton & CO, Paris 1968, 128, 235.

³⁴⁴ Καταγραφές 1385, 1489, 2075, έτος 1786.

³⁴⁵ Καταγραφή 514, έτος 1786.

³⁴⁶ Τζερίνα Χαρλαύτη, Η ναυτιλία των Ελλήνων..., ο.π., 64.

θαλάσσιου εμπορίου της χώρας τους³⁴⁷. Μέσα από τα ονόματα πλοίων αναδεικνύεται το ιδεολογικό αλλά και ψυχικό φορτίο και προφίλ του επαγγέλματος των ναυτικών που ταξιδεύουν μακριά από την πατρίδα τους αλλά κρατούν τις παραδόσεις τους και την θύμηση του τόπου τους με νοσταλγία. Τα ονόματα πλοίων στις περισσότερες περιπτώσεις καταγράφονται στην γλώσσα των καπετάνιων ακόμα και όταν επρόκειτο για θεότητες από την Ελληνική μυθολογία.

Μέσα από την εξέταση του αρχείου και της μεθόδου της ομαδοποίησης, τα ονόματα ταξινομήθηκαν συνολικά σε εννέα κατηγορίες ονομάτων, σε αρκετές περιπτώσεις ελαφρώς αλλαγμένα³⁴⁸ και τελικά σε μια δέκατη καθώς τα ονόματα αυτής της κατηγορίας δεν στάθηκε δυνατό να καταταχθούν στις άλλες εννέα. Στο Πίνακα 8.1 καταγράφονται η ποσότητα των ονομάτων της κάθε κατηγορίας :

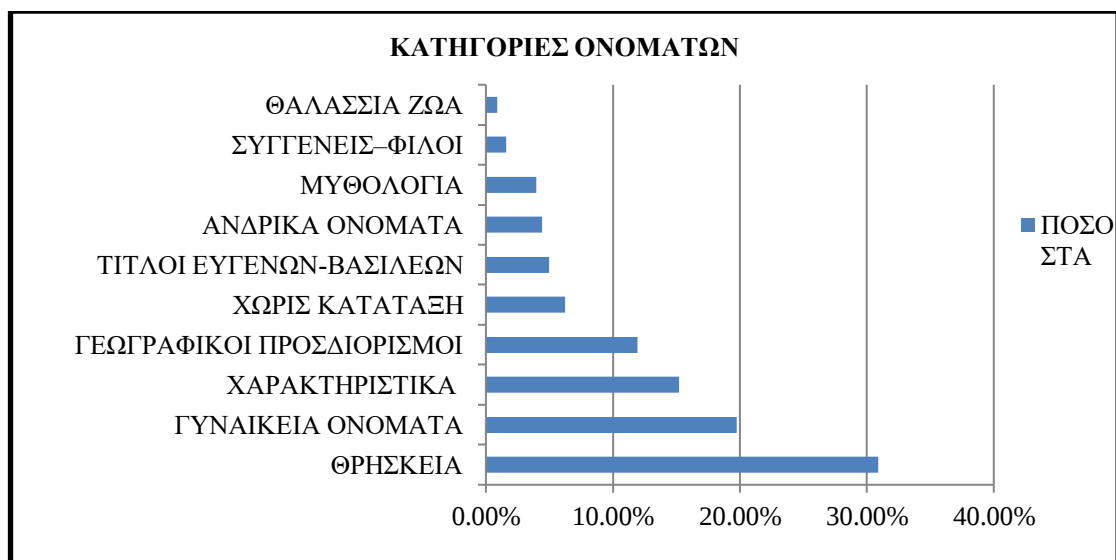
	ΧΡΟΝΙΕΣ	1786	1787
A/A	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟΝΟΜΑΤΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ
1	ΘΡΗΣΚΕΙΑ	218	196
2	ΓΥΝΑΙΚΕΙΑ ΟΝΟΜΑΤΑ	138	126
3	ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	110	94
4	ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΙ	92	69
5	ΧΩΡΙΣ ΚΑΤΑΤΑΞΗ	46	38
6	ΤΙΤΛΟΙ ΕΥΓΕΝΩΝ-ΒΑΣΙΛΕΩΝ	36	31
7	ΑΝΔΡΙΚΑ ΟΝΟΜΑΤΑ	36	24
8	ΜΥΘΟΛΟΓΙΑ	25	28
9	ΣΥΓΓΕΝΕΙΣ –ΦΙΛΟΙ	6	15
10	ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΖΩΑ	6	6
	ΣΥΝΟΛΟ	713	627

Πίνακας 8.1.Αριθμοί ονομάτων κάθε κατηγορίας ονομάτων

Στο Γράφημα 8.2 παρατηρείται ο μέσος όρος των ποσοστών για τις κατηγορίες την διετία 1786-87:

³⁴⁷Π.χ οι καταγραφές 1477, 1415, έτος 1786 με τα αγγλικά πλοία «*Mediterraneo*» και «*Industria*» όπως και το ισπανικό πλοίο «*America*» στην καταγραφή 1879. Το 1787 εντοπίζεται αντίστοιχα η καταγραφή 2093 με το αγγλικό πλοίο «*Europa*».

³⁴⁸Το έτος 1786 μπορούμε να βρούμε το όνομα *Addolorata*(Μτφ : Παναγία) στις καταγραφές με δύο διαφορετικούς τρόπους π.χ. 1)*Addolorata* 2)*N.S. Addolorata* ,ανάλογα με το όνομα που καταγράφονταν στο εκάστοτε νηολόγιο της χώρας-Σημαίας .



Γράφημα 8.2. Μέσος όρος ποσοστού κάθε κατηγορίας ονόματος για την διετία 1786-87

Το μεγαλύτερο ποσοστό ονομάτων των πλοίων του Αρχείου έχει να κάνει με αναφορές σε διάφορους θρησκευτικούς τόπους λατρείας (30,92%) καθώς φαίνεται ότι λαμβάνονταν σοβαρά υπόψη η προστασία του Θεού που θα μπορούσε να παρασχεθεί στον ναυτικό σε ιδιαίτερα δύσκολες στιγμές. Μάλιστα απαντώνται συχνά στην εφημερίδα *Anvisi* ονόματα πλοίων με θρησκευτική αναφορά, που παραπέμπουν σε τόπους λατρείας που βρίσκονται σε διαφορετικά κράτη μεν αλλά με κοινή θρησκευτική κουλτούρα δε. Ακολουθούν σε ποσοστό οι καταγραφές θηλυκών ονομάτων (19,73%), καμιά φορά και διπλών και έπονται οι ονομασίες που να παραπέμπουν σε κάποια ιδιότητα (15,21%) ή σε κάποια ικανότητα ή ιδανικό. Ακολουθεί το ποσοστό με αναφορά σε γεωγραφικούς προσδιορισμούς (11,95%) ενώ υπάρχουν ονόματα που παραπέμπουν σε τίτλους ευγένειας ή βασιλείς (5%), σε ανδρικά ονόματα (4,44%) καθώς και σε μυθολογία (3,99%), συγγενείς (1,62%) ή κατηγορίες πτηνών ή ζώων (0,9%). Η δέκατη κατηγορία όπου τα ονόματα της δεν κατατάχτηκαν στις άλλες αποτελούν το 6,26% του συνολικού ποσοστού.

Παρατηρούμε ότι η μεγαλύτερη κατηγορία ονομάτων έχει να κάνει με θρησκευτικές αναφορές που παραπέμπουν σε θρησκευτικά πρόσωπα όπως η Παναγία ή σε γεγονότα θρησκευτικής παράδοσης γνωστά στους ναυτικούς ή σε Εκκλησίες και Ναούς με ιδιαίτερη *ακτινοβολία* και επιρροή. Το πιο κοινό όνομα στην κατηγορία της θρησκείας είναι το «*Del Rosario*»³⁴⁹ με 39 καταγραφές σε τέσσερις παραλλαγές³⁵⁰ στα δύο έτη και το «*Concezione*» με 35 καταγραφές. Το πρώτο παραπέμπει στην Εκκλησία της *Santa Maria del Rosario* των Ιησουιτών στην Βενετία που χτίστηκε ανάμεσα στο 1736 και 1735³⁵¹. Το δεύτερο παραπέμπει στην «*Άμωμος Σύλληψη της Θεοτόκου*» ή αλλιώς «*Immacolata Concezione*» με την πιο γνωστή Εκκλησία αφιερωμένη σε αυτή, την «*Santa Maria della Concezione dei Cappuccini*»³⁵² στην

³⁴⁹ Μτφ(Ιταλ.): Ροζάριο = κομποσχοίνι.

³⁵⁰ 1) *N.S. Del Rosario* 2) *N. Signora Del Rosario* 3) *Nostra Sig Del Rosario* 4) *Signora Del Rosario*.

³⁵¹ <https://www.chorusvenezia.org/en/church-of-santa-maria-del-rosario-gesuatì>. Πρόσβαση την 15/1/19.

³⁵² <http://romanchurches.wikia.com/wiki/SantaMariadellaConcezionedeiCappuccini>. Πρόσβαση την 15/1/19

Ρώμη. Τα πλοία που φέρουν τα ονόματα αυτά είναι από Νάπολη, Ραγούζα, Αυστρία, Ισπανία, Βενετία, Γαλλία εμφανίζοντας ίδιες πρακτικές ονομασίας καθώς και μια συνδεσιμότητα με όμοια σημεία αναφοράς προερχόμενα από καθολικά κράτη με εξαίρεση τη Ραγούζα. Αν και πλοία διαφορετικής σημαίας έχουν κοινό σημείο αναφοράς κάποιο Τόπο Λατρείας που δεν είναι σχετικός με τον τόπο τους, είναι όμως σχετικός με τον καθολικό Χριστιανισμό. Αξίζει εδώ να αναφερθεί ότι στην καταγραφή 1506 του έτους 1787 ο *Inglese-Greco Niccolo* ταξιδεύει με πλοίο όπου το όνομα του είναι «*N.S. Di Borso*» με σαφή έτσι αναφορά στην «*Madonna di Borso*»³⁵³ ή αλλιώς την *Παναγία Προυσιώτισσα*³⁵⁴. Στα έτη 1786-87 εμφανίζονται επίσης και ένα μεγάλο εύρος Αγίων καθολικών και Ορθοδόξων όπως *S.Caterina, S.Niccolo, S. Aniello, S.Teresa, S.Anna, S. Lucia, S. Cristo di Longone, S. Antonio, S.Giovanni, S.Giambatista, S.Petro, S.Antonio, S.Maura, S.Francesco, S.Vincenzo, S.Carlo, S.Francesco di Paola, S.Paolo, S. Giorgio, S. Rosalia*.

Το πιο σύνηθες θηλυκό όνομα είναι το «*Maria*» που εμφανίζεται σε 23 καταγραφές με 8,71% στο ποσοστό των θηλυκών ονομάτων, ενώ ακολουθεί το «*Speranza*» με 11 φορές για τα έτη 1786-87 με ποσοστό 5,3% επί του συνόλου. Υπάρχουν επίσης ελάχιστα διπλά θηλυκά ονόματα όπως το «*Elena-Dorothea*» στην καταγραφή 1327 της χρονιάς 1787 ή το «*Beatta e Mettina*» στην καταγραφή 1785 για την ίδια χρονιά. Αρκετά άλλα ονόματα της κατηγορίας ήταν *Antonietta, Elizabetta, Catarina, Nancy, Suzanna, Anna Catarina, Anneta, Bellona, Beneata, Cornelia Maria, Donna Bianca, Giuiana, Marianna, Giovanna, Anna Margarita, Diana*.

Η τρίτη μεγαλύτερη κατηγορία ονομάτων, μας υποδηλώνει κάποια ιδιότητα ή ικανότητα ή ιδανικό. Πιο εκτεταμένη χρήση παρατηρείται στο όνομα «*La Fortuna*»³⁵⁵ με 10,78% από τα συνολικά ονόματα για τα δύο έτη που εξετάζουμε, ενώ υπάρχουν και τα παράγωγά τους που παραπέμπουν σε ιδιότητα όπως στην καταγραφή 1323 του έτους 1787 «*Il Fortunato Stefano*»³⁵⁶. Η κατηγορία αυτή περιέχει ονόματα όπως «*Il Benefattore*»³⁵⁷ καθώς και «*Corriera*»³⁵⁸. Μέσα από καταγραφές όπως η 1213^η με το όνομα «*Il Terribile*»³⁵⁹ πιστεύουμε ότι μέσω του ονόματος του πλοίου ο πλοιοκτήτης ή ο καπετάνιος προσπαθούσε να προϊδεάσει ή να προκαλέσει εντύπωση ή να μπορέσει να καρπωθεί την αντίστοιχη ιδιότητα που το όνομα υποδήλωνε. Άλλα ονόματα της ίδιας κατηγορίας που συναντήσαμε ήταν *Buona Compagna, La Generocita Ungara, L'Azzardo*³⁶⁰, *Formidabile, Il Fidele*.

Στην τέταρτη κατηγορία οι ναυτικοί βαπτίζουν τα πλοία τους με ονόματα κοινοτήτων, πόλεων, χωρών όπως η κοινότητα «*Milford*»³⁶¹ στην καταγραφή 271 του 1787 ή στην καταγραφή 1118 με όνομα «*L'Austria*» του 1786 ή ακόμα και

³⁵³ Τζερίνα Χαρλαύτη, Η ναυτιλία των Ελλήνων..., ό.π., 64.

³⁵⁴ «Η μονή Προυσού αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα προσκυνητικά κέντρα της Ορθοδοξίας καθώς φιλοξενεί την θαυματουργή εικόνα της Παναγίας της Προυσιώτισσας η οποία είναι έργο του Ευαγγελιστού Λουκά». Πηγή : <http://www.info-karpenisi.gr/karpenisi-portal/tourism/sights /pre vie w.js p?id=2>. Πρόσβαση την 15/1/2019.

³⁵⁵ Μτφ(ιταλ.): Η Καλοτυχία.

³⁵⁶ Μτφ(ιταλ.): Ο Τυχερός Στέφανος .

³⁵⁷ Μτφ(ιταλ.): Ο ευεργέτης .Καταγραφή 431,χρονιά 1787

³⁵⁸ Μτφ(ιταλ.): Αγγελιοφόρος . Καταγραφή 401,χρονιά 1786

³⁵⁹ Μτφ(ιταλ.): Ο Τρομερός.

³⁶⁰ Μτφ(ιταλ.): Ο ριψοκίνδυνος.

³⁶¹ Κωμόπολη στην Ν.Ανατολική Αγγλία.

γεωγραφικές περιοχές όπως η καταγραφή 1734 του ίδιου έτους με όνομα «*Germania*». Σημειώνεται ότι η Γερμανία ως κράτος δημιουργήθηκε το 1871 με την Συνθήκη των Βερσαλλιών³⁶². Εκπληξη προκάλεσε το μεγαλύτερο ποσοστό ονομασιών των Βρετανικών πλοίων σε ονόματα με τόπους-πόλεις σε σχέση με τις άλλες εθνικότητες ναυτικών. Τα 34 αυτά «*βρετανικά*» ονόματα για τις χρονιές 1786-87 αποτελούν το 21,11% των συνολικά 161 ονομάτων με γεωγραφικό προσδιορισμό υποδηλώνοντας την πρακτική ονοματοθεσίας των αγγλικών πλοίων για ονομασίες τόπων από την Αγγλία. Διάφορα άλλα ονόματα που συναντήθηκαν στην κατηγορία ήταν *Beckford*³⁶³, *Bretagne*³⁶⁴, *Bonifacio*, *Dunkerque*, *Euphrates*, *Falmouth*, *Europa*, *Levante*, *Gibraltar*, *Dumbar*³⁶⁵.

Σε 6,26% επί του συνόλου των ονομάτων ανέρχεται το ποσοστό που δεν ήταν δυνατό να κατατάξουμε σε κάποια από τις παραπάνω κατηγορίες ή που δεν μπορέσαμε να βρούμε μεταφράσεις των ονομάτων ή πληροφορίες καθώς κάποια από τα ονόματα-λέξεις δεν χρησιμοποιούνται πλέον. Ενδεικτικά παραθέτουμε ορισμένα : *Aleanza*³⁶⁶, *Autumno*, *Il Nuovo Commercio*, *L'idea*, *Aurora*, *Patria*, *La Vittoria*, *La Societa*, *Il Restorante*.

Στην έκτη κατηγορία τα ονόματα περιλαμβάνουν άτομα βασιλικών οικογενειών όπως στην περιγραφή 1031 το 1786, το αυστριακό πλοίο «*Archiduchessa Maria Beatrice*» ενώ η καταγραφή 1106 τον ίδιο χρόνο μας δίνει το σουηδικό «*Principe Gustavo Adolfo*». Στην ίδια κατηγορία βρίσκουμε και ονόματα με τίτλους ευγενών όπως η καταγραφή 1870 της χρονιάς 1787 με το όνομα «*La Duchessa Di Chapot*» ενώ αντίστοιχα η περιγραφή 2034 της ίδιας χρονιάς μας δίνει το όνομα «*Principe Di Piemonte*». Εκτιμούμε ότι αυτή η πρακτική των ναυτικών συνέβαλλε στο κύρος, την αναγνώριση και την γενικότερα εικόνα του πλοίου. Εκτιμάται επίσης ήταν πάγια πρακτική των ναυτικών να δίνουν ονόματα αξιωματούχων του κράτους τους στα κράτη τους προς τιμήν τους. Άλλα ονόματα κατηγορίας για την διετία 1786-87 ήταν τα *Duca Ferdinando*, *Il Principe di Piemonte*, *Il Conte di Marbeuf*, *Duca di Marsiglia*, *Il Duca di Savoia*, *Il Conte di Zandendorf*, *Il Re Britannico*, *Il Cavalier de la Stola*, *Gran Duca di Finlandia*.

Κάποια από τα ονόματα των καταγραφών ήταν ανδρικά με το πρώτο όνομα μόνο ή και το επώνυμο. Άλλωστε το πλοίο μπορούσε να έχει και το όνομα του πλοιοκτήτη του ή ακόμα και του καπετάνιου του³⁶⁷. Καταγραφές όπως η 1067η για το 1786 με το όνομα «*Emanuel*» ή η 473^η με το όνομα «*Gustavo Ericson*» δηλώνουν ονόματα ανδρών με κάποια σημασία για τους ναυτικούς που φρόντισαν να ονομάσουν έτσι το πλοίο τους. Στην καταγραφή μάλιστα 1338 του 1786 υπάρχει το διπλό-σύνθετο ανδρικό όνομα «*Antonio Cornelio*». Άλλα ανδρικά ονόματα που απαντήθηκαν ήταν τα *Il Luigi*, *Emanuel*, *Constantino*, *Abramo*, *Giovani*, *Carlo*, *Tommaso*, *Gioachino*.

Η ίδια η Ελληνική μυθολογία αποτέλεσε δεξαμενή για την επόμενη κατηγορία ονομάτων όπως στις καταγραφές 2261 «*Tritone*»³⁶⁸ και 1083 «*Argo*»³⁶⁹ μας

³⁶²https://www.huffingtonpost.gr/entry/e-sentheke-eirene-ton-versallion-e-prote-prospatheia-epanaforas-tes-eirenes_gr_5b39e72be4b007aa2f817c28. Πρόσβαση την 28/11/2018.

³⁶³Χωριό στην Κ.Αγγλία.

³⁶⁴Επαρχία της Β.Ανατολικής Γαλλίας.

³⁶⁵Παραθαλάσσια πόλη στην Ν.Δυτική Σκωτία.

³⁶⁶Μτφ(ιταλ.): Συμμαχία.

³⁶⁷Σιμψάς Μάρκος- Μάριος, *ο.π.*, 170.

³⁶⁸Μτφ(Ιταλ.): Τρίτωνας. Πηγή:<http://users.sch.gr/ipap/mixogeni/53.htm>. Πρόσβαση την 1/12/18.

πληροφορούν για το δέος που ένιωθαν οι ναυτικοί για τις θαλάσσιες θεότητες καθώς και τα μυθολογικά πλοία(Argo) που διέσχιζαν τις μακρινές θάλασσες. Μεγάλη εντύπωση προκαλεί η καταγραφή 545 με το όνομα «Cleopatra» το 1787 που υπήρξε ιστορικό αρχαιοελληνικό πρόσωπο αλλά ακριβώς για λόγους σύνδεσης, το κατατάξαμε σε αυτή την κατηγορία με δύο καταγραφές συνολικά. Έτερα ονόματα που αναφέρονται είναι τα *Affrodite*, *Amfitrite*.

Οι κατηγορίες για τα ονόματα που παραπέμπουν σε συγγενείς και φίλους καθώς και η τελευταία που παραπέμπει σε θαλάσσια ζώα και πτηνά, είναι εξαιρετικά μικρές σε αριθμό καταγραφών και με μέσο όρο 2,52% επί του συνολικού ποσοστού. Σε αυτές μπορούμε να βρούμε αναφορές σε ονόματα που να υπονοούν βαθμό συγγένειας αδελφών όπως στην καταγραφή 1998 του :«*Le 3 Sorelle*»³⁷⁰ και την 1786 : «*Il tre nipoti*» καθώς και για φίλους όπως στην καταγραφή 2039 :«*Le 2 Amici*»² για την χρονιά 1787. Πιο λίγες ακόμα είναι οι αναφορές σε ζώα της θάλασσας ή πτηνά όπως στις καταγραφές για το 1786 στην 101η: «*Il Pelicano*» και στην 402^η: «*Il Delfino*» με τις δύο τελευταίες για το έτος 1786 .

Η καταγραφή των ονομάτων των πλοίων στο Αρχείο όπου αυτή δίνεται ,ίσως θα μπορούσε να μας δώσει κάποιο συμπέρασμα για τον λόγο που καταγράφονταν ή όχι τα ονόματα κάποιων εθνικοτήτων ή τον λόγο που καταγράφονταν ελάχιστα κάποιες άλλες. Οι *εθνικότητες* που έχουν καταγραφεί τα πλοία τους είναι η Βενετία, η Ολλανδία, η Αγγλία, η Αυστρία, η Γένοβα, η Δανία, τα Ιεροσόλυμα, η Ισπανία, το Πόρτ Μαχόν, η Πορτογαλία, η Ραγούζα, η Ρωσία και η Σαρδηνία. Οι *σημαίες* που δεν έχουν καταγραφεί το όνομα των πλοίων τους για τα δύο αυτά έτη είναι η Καπράρα, η Καρράρα, το Μεντόνε, το Μπονιφάτσιο, η Ελλάδα(Grecia), η Καλαβρία, η Καταλονία, η Κορσική, η Μαγιόρκα, η Μάλτα, η Μπαστιά, η Ρώμη, η Σικελία, η Τοσκάνη, η Ύδρα και η Οθ.Αυτοκρατορία. Εκτιμάται ότι λαμβάνονταν ιδιαίτερη προσοχή από τους κρατικούς υπαλλήλους της Γένοβας όταν επρόκειτο για καταγραφές ναυτικών που ανήκαν σε κράτη με ναυτική παράδοση αλλά και με συχνή εμπορική κίνηση καθώς και με διπλωματική δύναμη.

³⁶⁹Μτφ(Ιταλ.):Αργώ.Πηγή:http://www.greeklanguage.gr/digitalResources/ancient_greek/mythology/lexicon/metamorfoseis/page_037.html. Πρόσβαση την 1/12/18 .

³⁷⁰ Μτφ(ιταλ):Οι τρεις Αδερφές.

Κεφάλαιο 9.«Ελληνικά», Υδραίικα ,Οθωμανικά και «Αγκλο-γκρεκ» πλοία

Τον 18^ο αιώνα συντελείται μια τεράστια άνοδος της εμπορικής ναυτιλίας των Ορθόδοξων Οθωμανών Ελλήνων καθώς και των Βενετών ελληνικής καταγωγής αφού όλο και μεγαλύτερο μέρος του διεθνούς εμπορίου της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας περνά στα χέρια τους. Τα πλοία υπό οθωμανική σημαία έχοντας ιδιαίτερα πλεονεκτήματα εντός της επικράτειας της καθώς και χαμηλούς φόρους, απουσία προξενικών δικαιωμάτων και ανύπαρκτους σχεδόν περιορισμούς πέραν της απαγόρευσης εξαγωγής των σιτηρών, σταδιακά εκτόπισαν τους ευρωπαϊούς εμπόρους από το οθωμανικό εμπόριο³⁷¹. Ήταν οι μόνοι που είχαν δυνατή ναυτική παράδοση ανάμεσα στις εθνότητες της Οθωμανικής αυτοκρατορίας³⁷². Τους βοήθησε ιδιαίτερα ο πληθυσμός στα νησιά που αυξάνονταν το δεύτερο μισό του 18^{ου} αιώνα, όταν το πλεονάζων μέρος του στράφηκε προς την ναυτιλία. Το διάστημα αυτό υπάρχουν ήδη ελληνικής καταγωγής εμπορικοί οίκοι στα Ιταλικά λιμάνια που σταδιακά σταματούν να εξαρτώνται από ξένους. Η διαμετακομιστική φύση εξάλλου των Ιταλικών λιμανιών και η υποδοχή των Οθωμανών Ελλήνων από τον ντόπιο πληθυσμό και τους Έλληνες της Διασποράς, έδωσε την απαραίτητη ώθηση στο εμπόριο μεταξύ Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και την επέκτασή του στις Ευρωπαϊκές αγορές με ενδιάμεσους σταθμούς μέχρι τη Βρετανία ή την Γαλλία είτε χωρίς σταθμούς ενδιάμεσους μέχρι την Ιταλία. Η μεγάλης έκτασης αλλά και έντασης πόλεμοι στην Ευρώπη, με προεκτάσεις και επιπτώσεις ανά την υφήλιο, όπως ο Επταετής πόλεμος(1756-1763), ο πόλεμος της Αμερικάνικης Ανεξαρτησίας(1775-83) αλλά και ο Β΄ρωσο-οθωμανικός πόλεμος(1787-92) δίνουν την δυνατότητα στους Οθωμανούς Έλληνες να ταξιδέψουν και ως Κουρσάροι στην υπηρεσία των Άγγλων, Γάλλων και Ρώσων σε πολεμικές επιχειρήσεις. Ταξίδευαν όμως και ως ουδέτεροι ναυτικοί με Οθωμανική σημαία ή με σημαίες που άλλαζαν κατά το δοκούν, θησαυρίζοντας ενώ διασπούσαν αποκλεισμούς λιμανιών³⁷³. Απέκτησαν έτσι πολύτιμη εμπειρία στις εμπορικές και ναυτιλιακές επιχειρήσεις σε λιμάνια εντός Ανατολικής Μεσογείου αρχικά, στην Κεντρική Μεσόγειο μετέπειτα και από την δεκαετία του 1780 και στην Δυτική. Στην Δύση αναγνώρισαν την οικονομική δυναμική τους κατά τις δύσκολες στιγμές στην διάρκεια των Αγγλο-γαλλικών συγκρούσεων με τους Γάλλους, με Διατάγματα ³⁷⁴ όπως του 1781, να παραχωρούν στους Έλληνες περισσότερα προνόμια όσον αφορά το εξαγωγικό τους εμπόριο σταματώντας το δυσβάστακτο δασμό 20% στα αγαθά που εισάγονταν³⁷⁵ στην Γαλλία.

Αρκετοί Οθωμανοί Έλληνες της εποχής συνειδητοποίησαν την δυνατότητα απόκτησης δύναμης σαν *ενδιάμεσοι* ή διαμεσολαβητές ανάμεσα στους Οθωμανούς και στους ευρωπαϊούς λόγω της μη εξοικείωσης των πρώτων στις ξένες γλώσσες. Μέσω της ξένης προστασίας που απολάμβαναν αρκετοί από τους «Έλληνες» και μέσω των οικονομικών και δικαστικών προνομίων(*berat*) ³⁷⁶ μεγάλωσαν την οικονομική τους δυναμική και την σχέση τους με τα δυτικά λιμάνια λόγω των εμπορικών εξαγωγών των αγαθών της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας που αποτελούσαν

³⁷¹ Βασίλης Πατρόνης, *Ελληνική Οικονομική Ιστορία*, Β', Σύνδεσμος Ελληνικών Ακαδημαϊκών Βιβλιοθηκών, Αθήνα 2015, 175.

³⁷² Robert Gardiner, *ο.π.*, 78 .

³⁷³ Ηλίας Παναγ.Γεωργίου. *Επισιτισμός της Γαλλίας υπό Ελληνικής Εμπορικής ναυτιλίας(1789-1815)*, Αθήνα 1969, 35.

³⁷⁴ Νίκος Γ. Σβορώνος, *Ανάλεκτα...*, *ο.π.*, 179 .

³⁷⁵ Ελενα Φραγκάκη-Syrett, *Το εμπόριο...*, *ο.π.*, 99 .

³⁷⁶ Δέσποινα Βλάμη, *ο.π.*, 27.

κατά κύριο λόγω πρώτες ύλες. Μέχρι το 1800 το μισό εξωτερικό εμπόριο της Αυτοκρατορίας είχε περιέλθει στα χέρια των Ελλήνων καθώς το Γαλλικό εμπόριο εξασθένησε από τους συνεχείς πολέμους μετά το 1789. Άλλωστε και η ίδια η Οθωμανική Αυτοκρατορία είχε όφελος από τους ναυτικούς της που δημιουργούσαν ένα μεγάλο εμπορικό στόλο που συνέδραμε όταν υπήρχε ανάγκη με μεταφορά προμηθειών ή στρατευμάτων³⁷⁷ οπουδήποτε η Οθ.Αυτοκρατορία τους ζητούσε³⁷⁸. Επίσης οι Οθωμανοί έμποροι της θα μπορούσαν να περιορίσουν το ασκούμενο εμπόριο των ξένων από το οποίο είχε ελάχιστο κέρδος μέσω τελών ή δασμών.

Ταυτόχρονα ο πληθυσμός της Ευρώπης τον 18^ο αιώνα αυξήθηκε από 140 εκατομμύρια το 1750, σε 187 το 1800 γνωρίζοντας μια πρωτοφανή δημογραφική εξέλιξη λόγω της προόδου της ιατρικής και της υγιεινής³⁷⁹. Λόγω όμως των συχνών πολέμων οι πρώτες ύλες και τα σιτηρά ήταν είδος πρώτης ανάγκης που τοποθετούσε τους εμπόρους από την Οθωμανική Αυτοκρατορία που τα εμπορεύονταν, στην καρδιά της υπηρεσίας της διεθνούς αγοράς εξυπηρετώντας την. Στο τελευταίο τέταρτο του 18^{ου} αιώνα η κατάσταση στον Οθωμανικό ελλαδικό χώρο ευνοούσε την καλλιέργεια του σιταριού, της ελιάς και της σταφίδας με την τιμή του σιταριού να βρίσκεται σε συνεχή άνοδο καθώς αυξάνονταν η ζήτηση την δεκαετία του 1770-1780. Μάλιστα η εξαγωγή του σιταριού στην Οθωμανική Αυτοκρατορία απαγορεύονταν³⁸⁰ καθώς επίσημα δεσμεύονταν όλη η παραγωγή για τις ανάγκες της. Παρόλα αυτά οι τοπικές αρχές ήταν εύκολο να δωροδοκηθούν και μέσω λαθρεμπορίου να φορτωθούν τα σιτηρά από έναν απόμερο όρμο³⁸¹.

Για την χρονιά 1786 το Αρχείο μας εμφανίζει 11 καταγραφές για ταρτάνες με τον χαρακτηρισμό «Ελληνική»(*Greca*)³⁸² και οχτώ ταρτάνες³⁸³ και ένα πίνκο³⁸⁴ από την Ύδρα(*Idriotta-Idriotto*). Οι λιμένες εκκίνησης τους είναι οχτώ χωρίς ενδιάμεσο σταθμό. Για την χρονιά 1787 οι καταγραφές μας αποκαλύπτουν έναν αριθμό από έξι

³⁷⁷Η Ύδρα είχε βοηθήσει με 32 εμπορικά πλοία στις στρατιωτικές επιχειρήσεις των Οθωμανών για ανάκτηση της Κριμαίας από τους Ρώσους το 1774 καθώς παρά την υπογραφή της Συνθήκης του Κιουτσούκ-Καϊναρτζή στο τέλος του ρωσο-οθωμανικού πολέμου του 1768-74, την ίδιο έτος η Οθωμανική Αυτοκρατορία απέστειλε στρατό και στόλο για ανάκτηση της Κριμαίας. Για τις υπηρεσίες της προς την Αυτοκρατορία έλαβε το προνόμιο να έχει η ίδια η κοινότητά της την επιμέλεια των φόρων της, αντί Οθωμανοί αξιωματούχοι που ήταν επιρρεπείς σε εκβιασμούς και αυθαιρεσίες. Παρόλο που παρέμεινε η υποχρέωση να συνδράμουν την Αυτοκρατορία όποτε της ζητούνταν, η ανυπαρξία Οθωμανών στο νησί σε συνδυασμό με το παραπάνω προνόμιο βοήθησε πολύ στην περαιτέρω ανάπτυξη του νησιού. Πηγή :Αντώνιος Λιγνός, *Ιστορία της Νήσου Ύδρας –Τα από της αρχαιότητας μέχρι της Επανάστασης του 1821*, Β', Αθήνα 1946, 31-36 .

³⁷⁸Τζελίνα Χαρλαύτη, *Η εισβολή της Ναυτιλίας των Γραικών...*, ο.π., 250 .

³⁷⁹Βασίλης Κρεμμυδάς, *Εισαγωγή στην ιστορία...*, ο.π., 36-37 .

³⁸⁰Κυριάκος Σιμόπουλος, *Ξένοι ταξιδιώτες στην Ελλάδα*, Β', Πιρόγα, Αθήνα 2008, 310 .

³⁸¹ «Η αυστηρή απαγόρευση εξαγωγής σταριού αποτελούσε σταθερή πολιτική των Σουλτάνων επί αιώνες, επειδή η έλλειψή του προκαλούσε ανατίμηση του ψωμιού και θυελλώδεις λαϊκές εξεγέρσεις». Πηγή : Κυριάκος Σιμόπουλος, ο.π., 288 .

³⁸²Καταγραφές 491, 492, 660, 661, 779, 780, 828, 893, 928, 1257, 1608 . Π.χ. καταγραφή 491 : «*Tartana Greca di Golfo dal Volo con olio*».

³⁸³Καταγραφές 1332, 1617, 1691, 1708, 1709, 1772, 1773, 1812, 2.288. Π.χ. καταγραφή 1812 : «*Tartana Idriotta dal Golfo del Velo con grano*» .

³⁸⁴Καταγραφή 2.288 : «*Pinco Idriotto da Talandi(Αταλάντη) con grano*»

ταρτάνες³⁸⁵ και δύο πίκους³⁸⁶ από Ύδρα, μίας οθωμανικής ταρτάνας³⁸⁷ και μίας πολάκας με αυτό-χαρακτηρισμό του καπετάνιου της «Αγγλο-Έλληνας»(*Inglese Greco*)³⁸⁸ με το τελευταίο πλοίο να έχει πλεύσει στο ενδιάμεσο λιμάνι Σιοτάτ(Ciotat)³⁸⁹ με συνολικά δέκα λιμένες εκκίνησης πριν την άφιξή τους στην Γένοβα. Οι συχνότητα των λιμανιών εκκίνησης και ενδιάμεσων παρατίθεται στον Πίνακα 9.1:

Α/Α	ΧΡΟΝΙΕΣ ΛΙΜΑΝΙΑ	1786		1787		
		ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΑΠΟΠΛΟΥ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ(20)	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΑΠΟΠΛΟΥ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ(10)	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΕΝΔΙΑΜΕΣΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ
1	ΚΟΛΠΟΣ ΒΟΛΟΥ	7	35%	8	72,72%	
2	ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ	4	20%			
3	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	3	15%			
4	ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	2	10%			
5	ΑΤΑΛΑΝΤΗ	1	5%	1	9,09%	
6	ΚΟΝΚΑ ³⁹⁰ (ΣΑΛΕ ΡΝΟ)	1	5%			
7	ΜΩΡΙΑΣ	1	5%			
8	ΥΔΡΑ	1	5%			
9	ΣΟΛΑΟΥ (ΚΑΤΑΛΩΝΙΑ)			1	9,09%	
10	ΣΙΟΤΑΤ (ΠΡΟΒΗΓΚΙΑ)					1(9,09%)
ΣΥΝΟΛΟ		20	100%	10		
ΤΕΛΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ		20	100%	11	100%	

Πίνακας 9.1.Λιμένες εκκίνησης και ενδιάμεσοι λιμένες για Οθωμανικά ,Ελληνικά και Αγγλο-γρεκ πλοία

Από τα παραπάνω πλοία των ετών 1786-87, μόνο το πλοίο που ο καπετάνιος του αυτό-προσδιορίζεται ως «*Inglese Greco*» μας παρέχει όνομα καπετάνιου (*Niccolo*) και όνομα πλοίου(*N.S. Di Borso*). Εκτιμούμε ότι λόγω του χαμηλού αριθμού αφίξεων πλοίων από την Ανατολική Μεσόγειο ή την Οθωμανική Αυτοκρατορία οι συντάκτες των αρχείων δεν θεωρούσαν σκόπιμο να συμπεριλάβουν περισσότερα στοιχεία για τα πλοία αυτά. Αν εξαιρέσουμε την *ρότα του καπετάνιου Niccolo* και του «ελληνικού» της καταγραφής 492 που έχει σαν λιμάνι αφετηρίας την κωμόπολη Κόνκα του Σαλέρνο, τα «ελληνικά» σκάφη όπως τα Υδραίικα πλοία, διαλέγουν ως τόπο αφετηρίας τους λιμάνια από το Αιγαίο, με απευθείας ταξίδι για ελαχιστοποίηση κόστους. Ο κόλπος του Βόλου είναι ο τόπος αφετηρίας με τις περισσότερες καταγραφές(35%) και ακολουθεί το Αρχιπέλαγος(20%)³⁹¹ και η Μυτιλήνη(15%). Η

³⁸⁵Καταγραφές 682, 762, 817, 824, 825, 849, 1099 .

³⁸⁶Καταγραφές 217, 1871.

³⁸⁷Καταγραφή 1099 : «*Tartana Ottomana dal Golfo del Volo con Grano*».

³⁸⁸Καταγραφή 1509.

³⁸⁹Η γαλλική παραθαλάσσια πόλη Σιοτάτ βρίσκεται 48 ν.μ ανατολικά της Μασσαλίας. Πηγή : <https://www.searoutes.com/portdistance?fromName=La%20Ciotat&fromLocode=FRLCT&toName=Marseille&toLocode=FRMRS>. Πρόσβαση την 30/12/18.

³⁹⁰Conka : Παραθαλάσσια κωμόπολη 11,8 μίλια δυτικά του Σαλέρνο στην Κ.Δ.Ιταλία.

³⁹¹Με τον όρο «*Αρχιπέλαγος*» εννοούνται περιοχές του Αιγαίου Πελάγους που βρέχονται από αυτό και ομαδοποιήθηκαν ,συμπεριλαμβανομένου και τα νησιά του .

ενδοχώρα των ακτών του Δυτικού Αιγαίου αποτελεί μια από τις πιο πλούσιες και παραγωγικές περιοχές στην Ανατολική Μεσόγειο εξάλλου σε σιτηρά, όπως η περιοχή του Βόλου, της Θεσσαλονίκης και της Κασσάνδρας³⁹² εξυπηρετώντας τις ανάγκες της ενδοχώρας αλλά ταυτόχρονα και τις υπόλοιπης Αυτοκρατορίας³⁹³. Η περιφέρεια του Βόλου την ίδια περίοδο παρήγαγε την δεύτερη μεγαλύτερη ποσότητα σε σιτάρι με 27.000 τόνους ακριβώς κάτω από την παραγωγή της περιφέρειας Θεσσαλονίκης με 40.500 τόνους³⁹⁴. Τα δε νησιά του Αιγαίου διεκδικούσαν και αυτά το μερίδιό τους στην ευρωπαϊκή αγορά με ένα 20% σε λιμάνια αφετηρίας συμφώνως Πίνακα 9.1. Τα αγαθά που μεταφέρονταν από τα παραπάνω πλοία παρατίθενται στον 9.2 :

Α/Α	ΧΡΟΝΙΕΣ	1786			1787	
		ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΠΛΗΘΟΥΣ ΦΟΡΤΙΩΝ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ	ΠΛΗΘΟΣ 2 ^{ΟΥ} ΦΟΡΤΙΩΝ	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΠΛΗΘΟΥΣ ΦΟΡΤΙΩΝ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ(10)
1	ΣΙΤΑΡΙ	14	66,66%		9	90%
2	ΛΑΔΙ	6	28,57%	1		
3	ΚΡΑΣΙ				1	10%
ΣΥΝΟΛΟ		20		1(4,76%)	10	
ΤΕΛΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ		21	100%		10	100%

Πίνακας 9.2. Μεταφερόμενα αγαθά

Παρατηρώντας ότι τα καταγεγραμμένα πλοία μεταφέρουν κατά 66,66% σιτάρι το 1786 και κατά 90% το 1787 εξάγεται το συμπέρασμα ότι ήταν το πιο σημαντικό διακινούμενο αγαθό των παραπάνω πλοίων αλλά και ότι παρατηρείται μια ειδίκευση στην μεταφορά συγκεκριμένων φορτίων στο συγκεκριμένο λιμάνι. Σε αντίθεση έτσι με τα πολλαπλά φορτία που ήταν ένδειξη της «προ-νεωτερικής εποχής»³⁹⁵ τα πλοία των Οθωμανών Ελλήνων είχαν αρχίσει να επιδεικνύουν μια σαφή τάση προς τα χύδην φορτία, που προσφέρονταν κατά κόρον πιο πολύ για εξειδίκευση. Το λάδι επίσης που ήταν το δεύτερο σε συχνότητα εμπόρευμα που μεταφέρονταν από το λιμάνι της Μυτιλήνης και τα νησιά του Αρχιπελάγους, ήταν επίσης σημαντικό αγαθό καθώς ήταν το κύριο συστατικό στην βιομηχανία σαπουνιού στην Γαλλία και έφτανε εκεί μέσω των Ιταλικών λιμανιών³⁹⁶.

Τα πλοία που αναφέρονται σε ελληνική, οθωμανική και Αγγλο-ελληνική ιδιοκτησία είναι συνολικά για τα δύο έτη 26 ταρτάνες(Βλ.Εικόνα 9.1&9.2), τρεις πύγκοι (Βλ.Εικόνα 9.6) και μία πολάκα(βλ Εικόνα 9.3). Το ποσοστό των 26 ταρτάνων μας δίνει τον κύριο τύπο που εμπορεύονταν αγαθά στα δυτικά λιμάνια για τα παραπάνω πλοία του Αρχείου. Συνήθως ο μέσος όρος πληρωμάτων τους ήταν για την περίοδο

³⁹² Δήμητρα-Χρυσούλα Καρδακάρη, *ο.π.*,15.

³⁹³ Στην Οθωμανική Αυτοκρατορία το κύριο μεταφορικό εμπόριο και ειδικά των σιτηρών λάμβανε χώρα στην τροφοδοσία της Κωνσταντινούπολης. Υπήρχαν εκεί περίπου πεντακόσιες χιλιάδες κάτοικοι που τροφοδοτούνταν από τις μακρινές διαδρομές Αλεξάνδρειας-Οδησσού, με παράκτιο εμπόριο από το Αρχιπέλαγος ,την Σμύρνη και Θεσσαλονίκη αλλά και από μικρότερα λιμάνια όπως το λιμάνι του Βόλου. Το «*Καραβάνι του Καϊρου*» όπως ονομαζόταν μετέφερε προϊόντα από τα διάφορα μέρη της Αυτοκρατορίας αλλά και εισαγόμενα από τα ευρωπαϊκά πλοία. Πηγή : Robert Gardiner, *ο.π.*, 78.

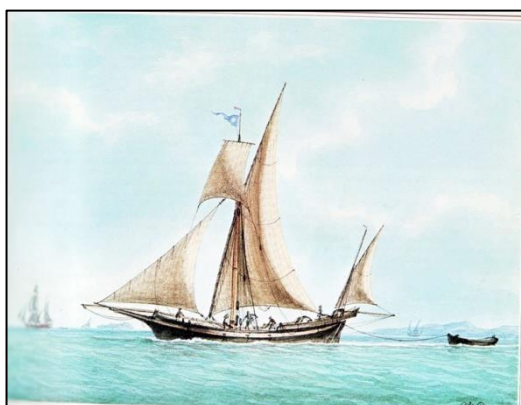
³⁹⁴ Felix de Beaujour, *ο.π.*,80 .

³⁹⁵ Katerina Galani, *British shipping...*,*ο.π.*,145 .

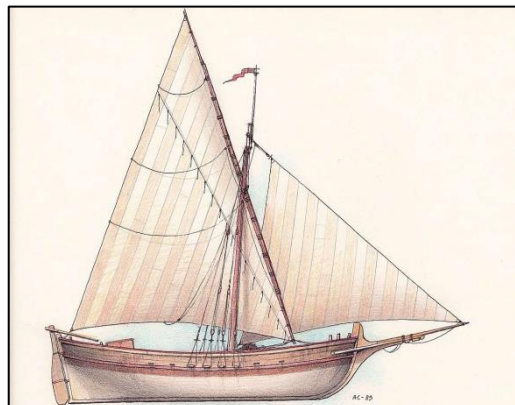
³⁹⁶ Felix de Beaujour, *ο.π.*,19.

1780-1789 για την περιοχή του Ν.Δ.Αιγαίου 22 άτομα³⁹⁷ και η χωρητικότητα τους κυμαινόταν από 27 έως 100 τόνους κατατάσσοντας τον τύπο αυτό στα σκάφη μεσαίας χωρητικότητας. Όσον αφορά τις υδραΐκες ταρτάνες ο τύπος αυτός αντικαταστάθηκε σταδιακά μετά το 1790 από βριγαντίνια³⁹⁸. Από καταλόγους της Κοινότητας των Υδραίων προκύπτει ότι για την χρονιά 1786, την 20^η Ιουνίου καταγεγραμμένα πλοία με χαρακτηρισμό *μεγάλα* δηλαδή από 45 έως 451 τόνους, ήταν 90. Για την χρονιά 1787, την 15^η Σεπτεμβρίου βρίσκουμε καταγεγραμμένα 83 *μεγάλα* πλοία στο νηολόγιο της Ύδρας³⁹⁹. Οι τρεις πύγκοι που βρίσκουμε στις καταγραφές ανήκουν σε Υδραΐκη ιδιοκτησία⁴⁰⁰ και «τα στοιχεία των ελληνόκτητων πύγκων του 1762 δείχνουν ένα σκάφος μέσης χωρητικότητας 82 τόνων»⁴⁰¹ με μέσο όρο πληρώματος 15 άτομα ανάμεσα στο 1749 και 1809⁴⁰². Η χωρητικότητα της πολάκας του καπετάνιου Niccolo μπορούσε να κυμαίνεται από 120 έως 240 τόνους, ένα σκάφος δηλαδή με μεσαία προς μεγάλη χωρητικότητα. Εκτιμούμε ότι η ρότα που ακολούθησε ερχόμενη από την Καταλονία(Σολάου), ήταν να φορτώσει κρασί στην Προβηγκία(Σιοτάτ) καθώς αποτελεί απόληξη της ενδοχώρας της Γαλλίας και φτάνοντας στην Γένοβα να προχωρήσει στην πώλησή του.

Συνήθως όταν μιλάμε για «Έλληνες» της περιόδου όπου η ναυτιλία τους βρίσκεται σε τροχιά ανόδου, εννοούμε συνήθως Οθωμανούς Έλληνες ή Έλληνες στην υπηρεσία της Βενετίας. Το Αρχείο διαχωρίζει τους Υδραίους(*Idriotti*) από τους Έλληνες(*Greci*), δηλαδή τους Γραικούς αλλά και αυτούς με Οθωμανική σημαία, παρόλο και τα τρία μέρη είναι Οθωμανοί υπήκοοι. Συμπεραίνεται ότι οι ονομασίες των Ελλήνων και των Υδραίων ήταν εμπορικά διακριτές δηλαδή ήδη το 1786-87



Εικόνα 9.1.Ταρτάνα εμπορικού τύπου⁴⁰³



Εικόνα 9.2. Ταρτάνα αλιευτικού τύπου⁴⁰⁴

³⁹⁷ Δελλής Απόστολος, *ο.π.*, 484

³⁹⁸ *Ο.π.*, 486 .

³⁹⁹ Κ.Α.Αλεξανδρή, *Η αναβίωση της θαλάσσιας μας δύναμews κατά την Τουρκοκρατίαν*, Έκδοσις Ιστορικής Υπηρεσίας Β.Ν., Αθήνα 1969, 242-243.

⁴⁰⁰ Ήδη από το 1730 είχαν αρχίσει να ναυπηγούνται πύγκοι και πολάκες στην Γένοβα και το Λιβόρνο για λογαριασμό των Υδραίων. Πηγή : Robert Gardiner, *ο.π.*, 84 .

⁴⁰¹ Δελλής Απόστολος, *ο.π.*, 515.

⁴⁰² *Ο.π.*, 515.

⁴⁰³ Πηγή : https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Frederic_Roux_Tartane_1.jpg. Πρόσβαση την 31/12/18.

⁴⁰⁴ Πηγή: <https://www.google.com/search?q=tartana+ship&tbm=isch&tbo=u&source=univ&sa=> . Πρόσβαση την 31/12/18.



Εικόνα 9.3. Γενουατικός Πίνκος⁴⁰⁵



Εικόνα 9.4. Πολάκα με γραικο-οθωμανική σημαία⁴⁰⁶

λόγω της θαλάσσιας επιχειρηματικότητάς τους. Οι διάφορες καταγραφές εξάλλου γίνονταν από τους υπάλληλους του εκάστοτε κράτους αφού ο καπετάνιος δήλωνε την ιδιότητα του και την υπηκοότητά του ή τον τόπο καταγωγής του και κάτι τέτοιο «*θα είχε νόημα εφόσον για τον καταγράφοντα δήλωνε επαγγελματική ιδιότητα, αυτή του ναυτικού, και συναρτούνταν με την επαγγελματική του αξιοπιστία*»⁴⁰⁷. Συνάγεται λοιπόν ότι η έννοια της εθνο-θρησκευτικής διαφοροποίησης ήταν αποδεκτή από τους υπαλλήλους της Γένοβας καθώς υπήρχε τακτική εμπορική επικοινωνία έστω και από μερικά πλοία ετησίως.

Εξάλλου ο καπετάνιος άσχετα με την εθνο-θρησκευτική διαφορετικότητα άλλαζε την σημαία του πλοίου του κυρίως για οικονομικούς και πολιτικούς λόγους και η συχνότητα της αλλαγής της ήταν ανάλογη ανάλογα με την εξάπλωση των εμπορικών του ενεργειών. Σημαίες όπως η «γραικική» ή «γραικοοθωμανική» ή «φραγιάδικη» ανέβαινε στους ιστούς των πλοίων περισσότερο σε χριστιανικά λιμάνια σαν προσαρμοσμένη οικονομική και στρατηγική επιλογή στις πολιτικές συνθήκες. Η σημαία αυτή είχε τρεις γραμμές οριζόντιες με την πάνω και κάτω κόκκινη και την μεσαία γαλάζια ή λευκή⁴⁰⁸. Άλλωστε μετά το 1790 ήταν υποχρεωτική η χαρακτηριστική σημαία με την οποία αποδείκνυαν ότι ήταν Οθωμανοί Έλληνες σε μια προσπάθεια περιορισμού του λαθρεμπορίου και πειρατείας⁴⁰⁹.

Στους Έλληνες της εποχής δόθηκαν διάφορα προσωνύμια ανάλογα με το βαθμό εμπλοκής τους με τα διάφορα κράτη. Μιλώντας για Έλληνες προστατευόμενους της Γαλλίας, Ρωσίας, Βενετίας και Αγγλίας μιλάμε για Ρωσοέλληνες ή «Αγγλοέλληνες»⁴¹⁰ καθώς μάλιστα οι τελευταίοι έπαιζαν σημαντικό ρόλο στο εμπόριο

⁴⁰⁵ Πηγή: <https://www.google.com/search?biw=1335&bih=588&tbm=isch&sa=1&ei=gU4qXLn5>. Πρόσβαση την 31/12/18.

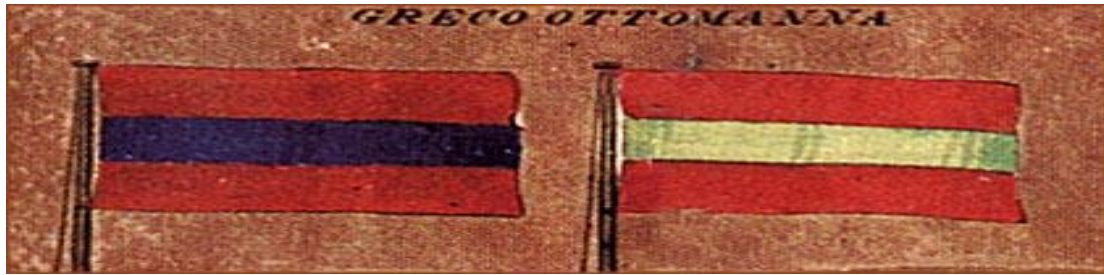
⁴⁰⁶ Πηγή: <http://en.wikipedia.org/wiki/Polacca>. Πρόσβαση την 31/12/18.

⁴⁰⁷ Κατερίνα Παπακωνσταντίνου, Αρχαϊκές πηγές..., ο.π., 92.

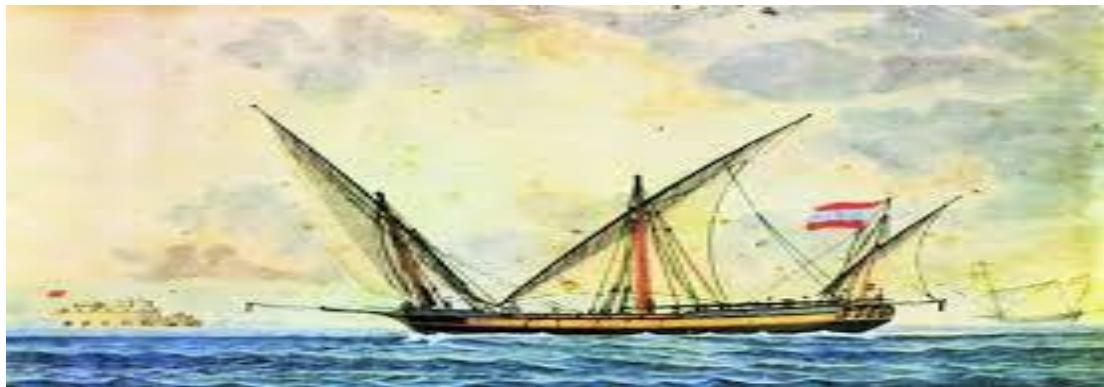
⁴⁰⁸ Οι Έλληνες όταν βρίσκονταν σε χριστιανικά νερά πρόσθεταν πάνω στο ύφασμα την εικόνα της Παναγίας ή κάποιου Αγίου». Πηγή: Μάρκος-Μάριος Σιμψάς, ο.π., 184.

⁴⁰⁹ Haci Veli Aydin, «Έλληνες έμποροι και ναυτικοί στην Μαύρη Θάλασσα», στο Τζελίνα Χαρλαύτη & Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμ) *Ναυτιλία των Ελλήνων 1700-1821, Ο αιώνας ακμής πριν την Επανάσταση*, Κέδρος, Αθήνα 2013, 699.

⁴¹⁰ Νίκος Γ. Σβορώνος, *Ανάλεκτα...*, ο.π., 189.



Εικόνα 9.5.Οι δύο παραλλαγές της γραικοοθωμανικής σημαίας⁴¹¹



Εικόνα 9.6.Ο πύγκος «Παναγία της Ύδρας» με γραικοοθωμανική σημαία⁴¹²

από την Βρετανική εταιρία Λεβάντε(*Levant Company*)⁴¹³ στην Ανατ.Μεσόγειο και στον άξονα Μινόρκα-Λιβόρνο. Χαρακτηριστική ήταν οι «ελληνική» παροικία στην Μινόρκα που ξεκίνησε να σχηματίζεται ήδη το 1708 μετά την απόδοση της Μινόρκας στους Βρετανούς(1709-1756) αλλά έφτασε στο απόγειό της(1763-1783) μετά την λήξη του Επταετούς Πολέμου το 1763. Δόθηκε με αυτό τον τρόπο στους «Ελληνες» η δυνατότητα να επεκτείνουν την ναυτιλιακή τους επιρροή στην Δυτική Μεσόγειο καθώς ιδρύθηκε ανθηρή ελληνική παροικία με ελληνο-ορθόδοξη εκκλησία στο νησί. Οι σκοποί των Βρετανών ήταν ο έλεγχος του νησιού μέσω μη καθολικών πληθυσμών και οι παροχή πληρωμάτων για Κούρσο όποτε χρειαζόταν, μένοντας γνωστοί με το όνομα *Angli-Grecs* ή *Αγγλογκρέκ*. Η ανθηρή ελληνική παροικία σχεδόν εξαλείφτηκε όταν οι Βρετανοί παρέδωσαν το νησί στους Ισπανούς το 1783 με το τέλος του πολέμου Αμερικανικής Ανεξαρτησίας. Η ναυτιλιακή δραστηριότητα πάντως των ομόδοξων Οθωμανών Ελλήνων και των *Angli-Grecs* φαίνεται να πρόλαβε να επηρεάσει την διπλωματική σκηνή όπως φαίνεται πριν εξασθενήσει η παροικία το 1783. Καρπός της ήταν η Συνθήκη «Ειρήνης Φιλίας και Εμπορίου»⁴¹⁴ ανάμεσα στην Ισπανία και Οθωμανική Αυτοκρατορία το 1782 ενέργεια που ήρθε ως απόρροια της επαγγελματικής επιτυχίας μεμονωμένων εμπόρων. Η παραπάνω Συνθήκη ήρθε ως φυσική συνέχεια της ναυτιλιακής δραστηριότητας των Οθωμανών Ελλήνων που έφερναν φορτία στην Γένοβα αποκτώντας με τον καιρό δυνατές εμπορικές σχέσεις με

⁴¹¹Πηγή : http://www.fhw.gr/projects/migration15-19/grv3photoitaly_simaia.html.Πρόσβαση την 31/12/18.

⁴¹²Πηγή :<https://www.google.com/search?q=γραικοτουρκική+σημαία&source=lnms&tbm=>
. Πρόσβαση την 31/12/18.

⁴¹³Δήμητρα-Χρυσούλα Καρδακάρη, *ο.π.*, 7-8.

⁴¹⁴Eloy Martin Corales, «Greek-Ottoman captains in the service of the spanish commerce in the late eighteenth century», στο Maria Fusaro-Colin Heywood-Mohamed-Salah Omri (επιμ.), *Trade and Cultural Exchange in the Early Modern Mediterranean: Braudel's Maritime Legacy*, London: I.B. Tauris 2010, 204 .

επέκταση και στις Ισπανικές αγορές και λιμάνια αφού μεταξύ Γένοβας και Ισπανίας υπήρχε στενή εμπορική συνεργασία⁴¹⁵. Με το *άνοιγμα* του ελληνικού εμπορίου σιτηρών στη Ιβηρική Χερσόνησο και ειδικά στην Καταλονία λαμβάνονταν σε αντάλλαγμα αποικιακά προϊόντα και κρασί τα οποία στην συνέχεια εμπορεύονταν στα γαλλικά και ιταλικά λιμάνια πριν πάρουν τον δρόμο του γυρισμού προς την Ανατολική Μεσόγειο .

⁴¹⁵Gelina Harlafti, *The 'eastern invasion ...*, οπ., 240.

Κεφάλαιο 10. Ταξίδι σε θαλάσσια καραβάνια

Ένα μεγάλο μέρος των εμπορικών σκαφών που φτάνει στην Γένοβα καταγράφεται μαζί με άλλα σκάφη, δίνοντάς μας την εικόνα ότι ο πλους σε νηοπομπή ή αλλιώς *κονβόι* είναι κάτι το σύνηθες. Στην *Encyclopedia Britannica* διαβάζουμε : «*Κομβόι :σκάφη που πλέουν κάτω από την προστασία ένοπλης συνοδείας. Τα κομβόι των εμπορικών πλοίων σχηματίζονταν σαν προστασία σε ενδεχόμενες πειρατικές επιδρομές*»⁴¹⁶. Όταν η ανάγκη και οι συνθήκες το απαιτούσαν, τα εμπορικά σκάφη έπλεαν χωρίς ένοπλη συνοδεία μαζί με άλλα καθώς υπήρχε πάντα ο φόβος της πειρατείας και των Κουρσάρων⁴¹⁷ που συνήθως χρησιμοποιούσαν ευέλικτα μικρά σκάφη που δρούσαν κοντά σε φιλικά για αυτούς νερά⁴¹⁸. Οι καταγραφές στο αρχείο μας δεν μιλούν για ένοπλη συνοδεία αλλά για εμπορικά πλοία που ταξιδεύουν μαζί. Το φαινόμενο αυτό αναζωπυρώνονταν κάθε φορά που οι αντιμαχόμενες δυνάμεις, έκαναν μια σύντομη ανάπαυλα από τις μεγάλες σε αριθμό πολεμικές συγκρούσεις ή σε περιστάσεις όπου απουσίαζε η έννομη τάξη. Ταυτόχρονα την εξεταζόμενη περίοδο μαίνονταν συνεχείς πόλεμοι στην Μεσόγειο και Ατλαντικό όπως ο Βενετο-οθωμανικός πόλεμος(1784-92), ο Ολλανδικός Εμφύλιος(1785-87), ο Αυστρο-οθωμανικός(1787-91) και ο Β'Ρωσο-οθωμανικός πόλεμος(1787-92). Υπήρχαν αρκετά κράτη όπως π.χ. η Αγγλία και η Γαλλία που για λόγους οικονομικού ανταγωνισμού και προστασίας του θαλάσσιου εμπορίου⁴¹⁹ διέθεταν πολεμικά σκάφη για να προλαμβάνουν ή να καταστείλουν περιπτώσεις πειρατείας. Οι αριθμοί τους λόγω κόστους ήταν σχετικά μικροί και ήταν αδύνατο να ελέγχουν μια θάλασσα τόσο μεγάλη όπως η Μεσόγειος με τα τεχνολογικά μέσα της εποχής⁴²⁰ αλλά και την περιορισμένη εμβέλειά δραστηριότητας τους. Σε εμπόλεμη περίοδο που τα εμπορικά σκάφη απαγορεύονταν να αποπλεύσουν χωρίς την συνοδεία πολεμικών ⁴²¹, μπορούσαν όμως να πλέουν ως ουδέτερα⁴²² και μάλιστα δύο ή περισσότερα μαζί. Μάλιστα ο γάλλος ιστορικός Daniel Panzac ονομάζει το εμπόριο της Ανατολικής Μεσογείου «*Θαλάσσιο Καραβάνι*»(caravane maritime)⁴²³ και ο όρος χρησιμοποιείται έκτοτε για τον διαχωρισμό με τα καραβάνια της ξηράς⁴²⁴. Εξαιτίας όμως της επικινδυνότητας υπήρχε πάντα η ανάγκη για πρόσθετη ασφάλεια και προστασία. Επιπλέον εάν υπήρχε κοινό δρομολόγιο (είτε συμπτωματικά είτε εσκεμμένα) τότε οι

⁴¹⁶<https://www.britannica.com/topic/convoy-naval-operations>. Πρόσβαση την 14/1/19.

⁴¹⁷ «Σε ικανοποιητικά αποτελέσματα έφτασαν και κάποιες διμερείς συνθήκες ,στο τέλος του 15^{ου} αιώνα, μεταξύ Γαλλίας, Χάνσα,Καστίλλης και Αγγλίας. Από την στιγμή εκείνη, κουρσάρος θεωρείται όποιος οπλοφορεί στην θάλασσα με την έγκριση του πρίγκιπα, ενάντια στους εχθρούς του τελευταίου, αφήνοντας στην δικαιοδοσία του Ναυαρχείου την νομιμοποίηση και διάθεση ή την κατάσχεση των λαφύρων. Αντίθετα πειρατής είναι εκείνος που επιτίθεται και ληστεύει τον καθένα, πέρα και έξω από κάθε έλεγχο. Ο κουρσάρος θεωρείται αξιοσέβαστος ενώ ο πειρατής είναι ένα κάθαρμα.» Πηγή: Mollat Du Jourdin Michel, ο.π., 311.

⁴¹⁸ Corbett Stafford Julian, *Some principles of maritime strategy*, Longmans -Green and Company, London 1911, 265.

⁴¹⁹ Abulafia David, *Η Μεσόγειος*..., ο.π., 222.

⁴²⁰ Corbett Stafford Julian, *Some* ..., ο.π., 265.

⁴²¹ Τζελίνα Χαρλαύτη, Η εισβολή ..., ο.π., 264.

⁴²² Baugh A. Daniel, «Trade and colonies financial and Maritime Strength ,CA.1714-1790», στο Hattendorf Krieger (επιμ.) *Maritime History Volume 2: The eighteenth Century and The Classical Age of Sail*, Publishing Company, Florida 1997, 158 .

⁴²³ Daniel Panzac, «International and Domestic Maritime Trade in the Ottoman Empire during the 18th Century» ,*International Journal of Middle East Studies*, τχ.24(Μάιος 1992)2, 194.

⁴²⁴ Katerina Galani, *British shipping*..., ο.π., 41.

ομάδες των πλοίων αποκτούσαν μεγαλύτερη δύναμη πυρός αφού ήταν οπλισμένα με «κανόνια, τουφέκια, καραμπίνες, πιστόλια, γιαταγάνια/σπαθιά, μαχαίρια»⁴²⁵ προκειμένου να φτάσουν στο προορισμό τους. Ο κίνδυνος ήταν ιδιαίτερα μεγάλος καθώς ελλόχευε στις σημαντικούς θαλάσσιους δρόμους και σε σημεία του αρχιπελάγους όπου ήταν κατάλληλα για ενέδρες όπως π.χ. «το στενό του Βονιφάτιου μεταξύ Κορσικής και Σαρδηνίας»⁴²⁶. Το Βονιφάτιο (Bonifacio) βρίσκεται στο νότιο άκρο της Κορσικής και ανήκει στην Τυρρηνική Θάλασσα. Για τα έτη 1786-1787 ο αριθμός των λιμανιών με αρχικό απόπλου των πλοίων ή των ενδιάμεσων σταθμών για τα πλοία που έρχονται στην Γένοβα και βρίσκονται στην Τυρρηνική Θάλασσα ανέρχεται σε 41,86% και 40,83% του συνολικού ποσοστού των λιμανιών για τα πλοία που αφορούν τη διετία 1786-87.

Το ποσοστό των πλοίων του εξεταζόμενου αρχείου που κατέπλευσαν στην Γένοβα το 1786 ήταν 22,96% σε ομάδες από δύο έως δέκα πλοία επί του συνολικού αριθμού των πλοίων, δηλαδή 547. Το 1787 το ποσοστό των πλοίων που πλέει σε ομάδες είναι 25,11%, δηλαδή 585 σκάφη επί του συνολικού ποσοστού και αποτελούνταν από ομάδες των δύο έως δέκα σκάφη. Το 1786 ο μήνας με τις λιγότερες αφίξεις πλοίων σε νηοπομπή είναι ο Φεβρουάριος (21) ενώ ο Απρίλιος είναι ο μήνας με τις περισσότερες αφίξεις νηοπομπών (92). Για το επόμενο έτος (1787) οι αντίστοιχοι μήνες είναι ο Ιούλιος με 31 και ο Οκτώβριος με 62. Ο πίνακας 10.1 δίνει μια εικόνα του αριθμού των ομάδων κοινού πλου και το ποσοστό τους την διετία 1786-87. Με τον όρο *διπλή ομάδα* υπονοείται η ομάδα από 2 πλοία με κοινό πλου, με τον όρο *τριπλή ομάδα*,

Α/Α	1786		1787	
	ΕΙΔΟΣ ΝΗΟΠΟΜΠΗΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΕΙΔΟΣ ΝΗΟΠΟΜΠΗΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ
1	165 Ομάδες 2 πλοίων	72,00%	179 Ομάδες 2 πλοίων	74%
2	47 Ομάδες 3 πλοίων	21,16%	44 Ομάδες 3 πλοίων	19%
3	14 Ομάδες 4 πλοίων	6%	10 Ομάδες 4 πλοίων	4%
4	2 Ομάδες 5 πλοίων	0,80%	7 Ομάδες 5 πλοίων	3%
5	1 Ομάδα 10 πλοίων	0,04%	2 Ομάδες 7 πλοίων	0,08%
6			1 Ομάδες 6 πλοίων	0,04%
ΣΥΝΟΛΟ	228 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΚΑΡΑΒΑΝΙΑ(547)	100%	243 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΚΑΡΑΒΑΝΙΑ(585)	100%

Πίνακας 10.1. Ομάδες θαλάσσιων караβανιών

η ομάδα από 3 πλοία και ούτω καθεξής.

Παρά τα πλεονεκτήματα του ο κοινός πλους μπορούσε και αποβεί δύσκολη επιλογή. Το θαλάσσιο караβάνι ήταν πιο αργό ακόμα και αν αποτελούνταν από εμπορικά πλοία του ίδιου ακριβώς τύπου καθώς τα πληρώματα είχαν διαφορετικό βαθμό εμπειρίας ενώ η συντήρηση του σκάφους και άρα η τελική ταχύτητα διέφερε από πλοίο σε πλοίο. Ο συντονισμός μεταξύ τους γενικά θα ήταν κάτι που σίγουρα θα επιμήκυνε την καθυστέρηση, αφού η νηοπομπή κινούταν με την ταχύτητα του πιο αργού πλοίου της και συνεπώς την άφιξη στο όποιο λιμάνι οπότε τα κέρδη μειώνονταν. Μάλιστα η άφιξη αριθμού πλοίων με του ίδιο τύπο αγαθού ήταν

⁴²⁵Χαρλαύτη Τζελίνα, Οι αρπαγή και οι κίνδυνοι..., ο.π., 144.

⁴²⁶Mollat Du Jourdin Michel, ο.π., 324.

αναμενόμενο ότι θα μείωνε τις τιμές πώλησης του αφού θα αύξαινε την προσφορά⁴²⁷ Παρόλα αυτά ο ιδιοκτήτης του φορτίου που ναύλωνε τα πλοία και χώριζε το φορτίο ισομερώς σε αυτά, ήθελε να είναι σίγουρος ότι τουλάχιστον ένα μέρος του θα φτάσει στον προορισμό ιδιαίτερα αν τα προϊόντα ήταν μεγάλης αξίας ώστε να μην τεθεί σε κίνδυνο όλο το φορτίο έχοντας φορτωθεί η ποσότητα του εμπορεύματος μόνο σε ένα σκάφος. Έχοντας επίσης πιθανόν πληρεξούσιο του στο ένα από τα πλοία, θα μπορούσε να ελέγχει τις στάσεις και την συμπεριφορά του πληρώματος έναντι του φορτίου και ως ένα βαθμό και των υπολοίπων πλοίων που μετέφεραν μέρος του εμπορεύματος του. Τα πλοία που συμμετείχαν στα κομβία δεν είχαν πάντα την ίδια σημαία, κάτι που οδηγεί στην ασφαλή υπόθεση ότι η συμμετοχή σε μία ομάδα οφειλόταν και σε τυχαίους λόγους(ίδια μέρα απόπλου ,όμοια διαδρομή κτλ).

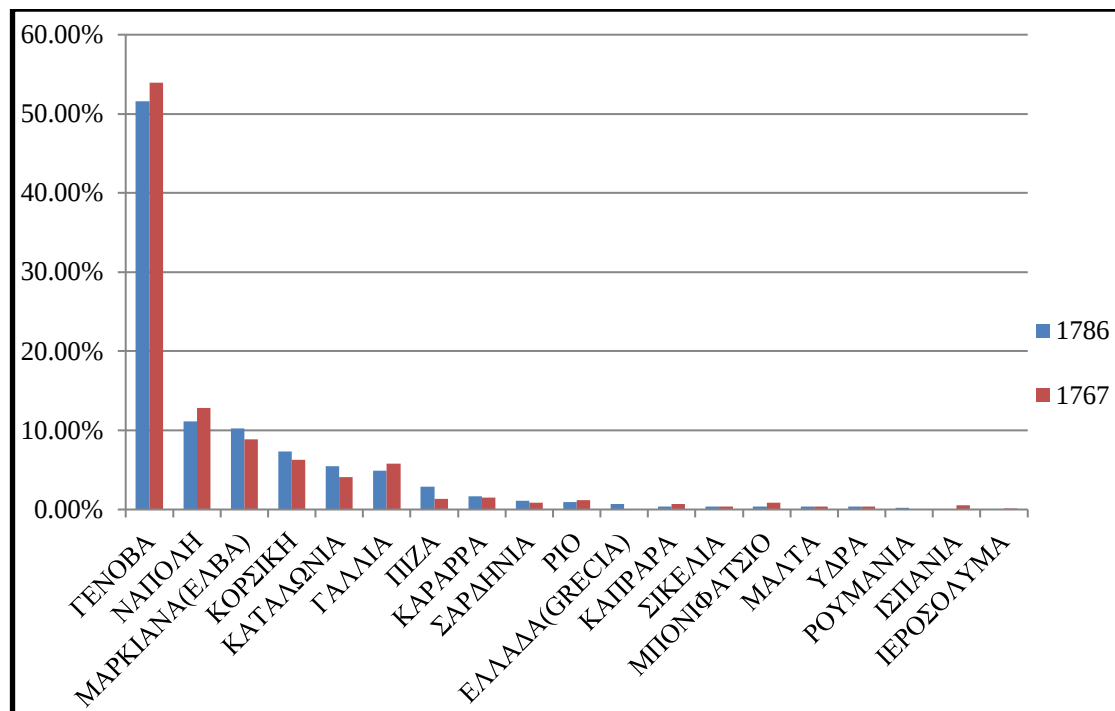
Πόσα όμως πλοία και από ποιες χώρες συμμετείχαν στα θαλάσσια καραβάνια προς την Γένοβα το 1786 -87 ; Ο Πίνακας 10.2 μας πληροφορεί για τον αριθμό και τη σημαία συνόλου επί των σκαφών που κατέπλευσαν σε νηοπομπή στο λιμάνι της Γένοβας :

Πίνακας 10.2. Σημαίες πλοίων που κατέπλευσαν σε θαλάσσιο καραβάνι

		ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΩΝ ΣΤΑ ΚΟΜΒΟΙ ΤΗΝ ΧΡΟΝΙΑ 1786	ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΩΝ ΣΤΑ ΚΟΜΒΟΙ ΤΗΝ ΧΡΟΝΙΑ 1787
A/A	ΧΩΡΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΑ ΚΟΜΒΟΙ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΑ ΚΟΜΒΟΙ
1	ΓΕΝΟΒΑ	282	315
2	ΝΑΠΟΛΗ	61	75
3	ΜΑΡΚΙΑΝΑ (ΕΛΒΑ)	56	52
4	ΚΟΡΣΙΚΗ	40	37
5	ΚΑΤΑΛΩΝΙΑ	30	24
6	ΓΑΛΛΙΑ	27	34
7	ΠΙΖΑ	16	8
8	ΚΑΡΑΡΡΑ	9	9
9	ΣΑΡΔΗΝΙΑ	6	5
10	ΡΙΟ	5	7
11	ΕΛΛΑΔΑ (GRECIA)	4	
12	ΚΑΠΡΑΡΑ	2	4
13	ΣΙΚΕΛΙΑ	2	2
14	ΜΠΟΝΙΦΑΤΣΙΟ	2	5
15	ΜΑΛΤΑ	2	2
16	ΥΔΡΑ	2	2
17	ΡΟΥΜΑΝΙΑ	1	
18	ΙΣΠΑΝΙΑ		3
19	ΙΕΡΟΣΟΛΥΜΑ		1
ΣΥΝ ΟΛΟ		547	585

Το Γράφημα 10.1 μας πληροφορεί για το ποσοστό της εκάστοτε εθνικότητας που έπλευσε σε νηοπομπή για την διετία 1786-87 στο λιμάνι της Γένοβας :

⁴²⁷ Galani katerina ,Brittish shipping..., ο.π., 7.



Γράφημα 10.1. Ποσοστό πλοίων με σημαίες σε θαλάσσιο καραβάνι

Όπως διαπιστώνεται από τον Πίνακα 10.2, κατά το διάστημα 1786-1787, τα πλοία κατέπλευσαν στο λιμάνι της Γένοβα με 19 διαφορετικές σημαίες σε νηοπομπές. Το μεγαλύτερο μέρος ανήκει σε πλοία της Γένοβας που καταλαμβάνουν περισσότερο από το 50% του συνόλου σύμφωνα με το Γράφημα 10.1. Μάλιστα τα ποσοστά παραμένουν σταθερά και τα δύο έτη και φτάνουν ως και το 80 κατά σειρά λιμάνι-χώρα του Πίνακα 10.2 εκτός από την Καρράρα όπου το ποσοστό της είναι σχεδόν ίδιο για τις 2 χρονιές (1,65% και 1,53%) με 9 πλοία αντίστοιχα. Οι υπόλοιπες σημαίες καταλαμβάνουν λιγότερο από 1% ενώ κάποιες εμφανίζονται για μία μόνο χρονιά σε νηοπομπή (Ελλάδα, Ισπανία, Ρουμανία, Ιεροσόλυμα).

Η πιθανή και τυχαία διαθεσιμότητα των όποιων σκαφών στο λιμάνι που ήταν πρόθυμα να συνεργαστούν καθώς ο καπετάνιος ετοιμαζόταν για την επόμενη θαλάσσια διαδρομή, εκτιμούμε ότι θα έπαιζε σημαντικό ρόλο. Ένας από τους λόγους που τα πλοία σύστηναν νηοπομπή ήταν επίσης και η ελλιπής πολλές φορές, γνώση της συγκεκριμένης τοπογραφίας κάποιου λιμανιού ή θαλάσσιας διαδρομής, οπότε συνεργαζόταν με άλλους για να εξαλειφθεί αυτός ο κίνδυνος⁴²⁸.

Η συμμετοχή σε νηοπομπή σχετιζόταν και με την θαλάσσια ασφάλεια⁴²⁹. Λόγω του ιδιαίτερα μεγάλου κινδύνου των θαλάσσιων ταξιδιών, οι πλοιοκτήτες τον 18^ο αιώνα ασφάλιζαν τα πλοία τους με ασφάλιστρο 2%, προκειμένου να εξασφαλίσουν ικανοποιητική αποζημίωση σε περίπτωση απώλειας ή ζημιάς του. Όταν όμως έπλεαν σε κονβόι και τα πλοία ήταν οπλισμένα η τιμή του ασφάλιστρου έπεφτε στο μισό⁴³⁰. Μάλιστα το κόστος των προξενικών δικαιωμάτων και ειδικά ο δασμός της *Αβαρίας της σκάλας* σε μεγάλα λιμάνια όπως π.χ. αυτό της Θεσσαλονίκης μπορούσε να είναι

⁴²⁸ Χαρλαύτη Τζελίνα, *Η εισβολή...*, ο.π., 274.

⁴²⁹ Galani katerina, *Brittish shipping...*, ο.π., 167.

⁴³⁰ Ο.π., 168.

μικρότερος για πλοία χωρίς φορτίο που έπλεαν σε νηοπομπή⁴³¹. Πχ το 1732 για πλοία άδεια που έπλεαν ανεξάρτητα η *αβαρία* απαιτούσε 8 πιάστρα για κάθε ταρτάνα, ενώ μόνο 6 για πλοίο σε νηοπομπή του ίδιου τύπου χωρίς φορτίο, δηλαδή 25% μείωση.

Θα πρέπει να σημειωθεί η σαφής υπεροχή του θαλάσσιου караβανιού σε σχέση με το χερσαίο. Συγκεκριμένα ένα караβάνι με έμπορτα ζώα(καμήλες)μπορούσε να καλύψει ημερησίως 25 χιλιόμετρα με φορτίο ανά ζώο έως 250 κιλά⁴³². Αντίθετα «ένα πλοίο χωρητικότητας 200 τόνων είχε μεταφορική ικανότητα⁴³³ 425 τόνων βάρους σε σιτάρι». Αντίστοιχα ένα χερσαίο караβάνι θα έπρεπε να διαθέτει περί τις 1700 καμήλες ή 4250 ημιόνους χωρίς να υπολογίζουμε και τα ζώα που μετέφεραν τις αποσκευές των πολλαπλασίων – σε σχέση με το πλήρωμα του πλοίου – συνοδών. Γίνεται λοιπόν εύκολα αντιληπτό ότι η θαλάσσια μεταφορά ήταν σαφώς ταχύτερη και φθηνότερη. Και βεβαίως από άποψη ασφάλειας, το χερσαίο караβάνι είχε να αντιμετωπίσει επιδρομές οργανωμένων ληστρικών ομάδων κατά την διαδρομή.

⁴³¹ «...στη διάρκεια του 18^{ου} αιώνα τα πλοία πλήρωναν ένα δασμό κυμαινόμενου ύψους ανάλογα με τις εκάστοτε ανάγκες, ύστερα από σχετική απόφαση του έθνους. Το εισπραττόμενο δικαίωμα διέφερε ανάλογα με το αν το πλοίο ήταν φορτωμένο ή όχι». Πηγή : Νίκος Γ. Σβορώνος, *Το εμπόριο της...*, ο.π.,93-94 .

⁴³²Το βάρος του φορτίου μειωνόταν στα 80-100 κιλά περίπου εάν το караβάνι διέθετε ημιόνους. Πηγή : Παπακωνσταντίνου Κατερίνα, «Θαλάσσιες και χερσαίες μεταφορές και διακινούμενα φορτία στο Τζερίνα Χαρλαύτη & Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμ) *Ναυτιλία των Ελλήνων 1700-1821, Ο αιώνας ακμής πριν την Επανάσταση*, Κέδρος, Αθήνα 2013 334-5.

⁴³³Ο,π., 334-335 .

Κεφάλαιο 11. Οι λιμενικές υπηρεσίες και οι υποδομές λιμένος

«Ένας γραφικός κόσμος, βρίσκεται γύρω από την εκκλησία του Αγίου Μάρκου και κατά μήκος του Ripa μέχρι το Darsena, στη μικρή κοσμοπολίτικη περιοχή, όπου οι αλλοδαποί σχημάτιζαν ομάδες και ήταν Λεβαντίνοι, Έλληνες, Καταλανοί, Ναπολιτάνοι, Ενετοί, Τούρκοι και Τυνήσιοι, με τους οποίους τα πληρώματα, Ολλανδικών, Δανών και βρετανικών πλοίων προσχωρούσαν»⁴³⁴.

Η αυξημένη κίνηση του λιμανιού της Γένοβας οφείλονταν σε μεγάλο βαθμό στις αναπτυγμένες υποδομές που έκαναν χρήση τα εισερχόμενα πλοία, αλλά και των πολλαπλών υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας ⁴³⁵ που τους παρέχονταν. Η ανταγωνιστικότητα του λιμανιού έναντι άλλων ήταν, σε άμεση συνάρτηση με τις δυνατότητες των πληρωμάτων, των πλοιοκτητών και των εμπόρων-ιδιοκτητών φορτίων να κάνουν χρήση των υπηρεσιών αυτών. Το λιμενικό της προϊόν ήταν έτσι ιδιαίτερα σύνθετο και παράγωγο μιας αλυσίδας από αλληλένδετες λειτουργίες παροχών προς τους χρήστες με το ανάλογο κόστος. Ο λιμενικός σχεδιασμός της είχε να κάνει, όχι μόνο με την μεταφορά προϊόντων μέσω θαλάσσης αλλά και με την καλυτέρευση της αλυσίδας μεταφορών από την πόλη και την ενδοχώρα στο λιμάνι. Η επιρροή του λιμανιού με τον τρόπο αυτό είναι τεράστια, στην διάρκεια των χρόνων στην ιστορία της πόλης, στην αρχιτεκτονική της και στην πολεοδομία αποτελώντας προέκταση του λιμανιού και τον οικιστικό ιστό αυτόν, με τους οδικούς της άξονες της πόλης να *«χαράσσονται με βάση την καμπυλότητα του λιμανιού, τα κτήρια να διατάσσονται πάνω στο θαλάσσιο τόξο, εξασφαλίζοντας οπτικές επαφές από το εσωτερικό της πόλης στο λιμάνι»⁴³⁶.*

Τί διαθεσιμότητα υπήρχε από πλευράς υποδομών αλλά και μέριμνας υπηρεσιών από πλευράς υποδομών τη διετία 1786-87 στην Γένοβα αλλά και κατά την διάρκεια της πολύχρονης ιστορίας της μέχρι τότε για να υποδεχθεί τα μικρά, μεσαία και μεγάλα σκάφη που αφικνούνταν; Πώς ξεκίνησε η λειτουργία του λιμανιού της ώστε να μπορέσει να περάσει στην κατηγορία του μεγάλου *διαμετακομιστικού*⁴³⁷ λιμανιού; Έχοντας όλα αυτά κατά νου θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι η υπηρεσίες του λιμανιού θα εξυπηρετούσαν ξένα εμπορικά σκάφη αλλά και ένα μεγάλο αριθμό εμπορικών σκαφών *εθνικών*⁴³⁸ του ίδιου του κράτους.

Στα τέλη του 12^{ου} αιώνα εμφανίζονται οι πρώτες προβλήτες στο φυσικό αυτό λιμάνι όπως αποθήκες των ναυτικών που χρησίμευσαν για υποτυπώδης αποθήκευση αγαθών. Την ίδια περίοδο χτίζονται μικρά ναυπηγεία για πρόχειρες επισκευές σκαφών, και δραστηριοποιούνται πρώιμες τραπεζικές υπηρεσίες ώστε οι ναυτικοί να μπορούσαν να προμηθευτούν τα χρειαζούμενα κεφάλαια. Στα πλαίσια των εξωτερικών λιμενικών έργων χαράσσεται η αρχική παραλιακή ζώνη και χτίζονται θαλάσσια τείχη (*Ripa Maris*) καθώς και μόλος (*Molo di San Marco*) το 1134, όπου προστάτευε το λιμάνι από επικίνδυνα κύματα συνδεδεμένος με τη ξηρά παρέχοντας ασφάλεια από στοιχία

⁴³⁴ Francesco Podestà, *Il porto di Genova*, Genova 1913, 30-31.

⁴³⁵ Κωνσταντίνος Χλωμούδης, *ο.π.*, 28.

⁴³⁶ Αλεξιάδη Σεβαστή & Πρατικάκη Μαρία, *Πόλεις–Λιμάνια στο χτες και στο σήμερα, Η περίπτωση της Γένοβας*. Πτυχιακή Εργασία. Α.Π.Θ., 2011-2012, Επιβλέποντες: Κ.Σερραίος, Ν.Μπελαβίλας.

⁴³⁷ «*Διαμετακομιστικό λιμάνι είναι εκείνο, στο οποίο καταπλέουν πλοία για εκφόρτωση εμπορευμάτων και τα οποία εμπορεύματα στην συνέχεια φορτώνονται σε άλλα πλοία με προορισμό το εξωτερικό*». Πηγή: Δωδημήτριος Ν.Μυλωνόπουλος, *ο.π.*, 135.

⁴³⁸ Στο αρχείο τα εμπορικά σκάφη με σημαίας Γένοβας αναφέρονται στους καταλόγους και ως *Εθνικά* (Nazionali).

της φύσης στα εισερχόμενα πλοία. Για το έτος 1161 υπήρξαν αναφορές για βραδινά σήματα από φάρο που ήταν τοποθετημένος σε ένα βράχο της περιοχής της Sampierdarena(περιοχή δυτικά του λιμανιού), που αργότερα θα χτιζόταν ο φάρος «*Lanterna*»⁴³⁹ σε σχετικά κοντινή απόσταση από το στόμιο του λιμανιού ώστε να μπορεί να εντοπίζεται εύκολα ⁴⁴⁰ μέσω φωτεινών σημάτων. Τα πρώτα νεώρια(*darsene*) για εμπορικά και πολεμικά πλοία άρχισαν να χτίζονται στην παραθαλάσσια ζώνη δυτικά του λιμανιού όπου η περιοχή πήρε το όνομα *Darsena* όπου σημαίνει «οπλοποιείο». Το 1283 ολοκληρώθηκαν οι εργασίες στην Ντάρσενα(*Darsena*) μετά την νίκη της Γένοβας επί της Πίζας. Από τα 28.000 μάρκα που ήταν τα λάφυρα, τα 10.000 χρησιμοποιήθηκαν για τις εργασίες⁴⁴¹. Τον 15^ο αιώνα κτίζονται νέα τείχη και νέες κατασκευές για να προστατευτεί καλύτερα το λιμάνι από τους ανέμους, ενώ τον 16^ο αιώνα χτίστηκε ο «*Faro di Faro*» ή αλλιώς «*Lanterna*» σε ύψος 50 μέτρα πάνω από την θάλασσα με συνολικό ύψος 117 μέτρα από το επίπεδό της. Μπορούσε κάποιος να διακρίνει το φως του με καλοκαιρία από τα 50 χιλιόμετρα μακριά, ενώ για τον φωτισμό του χρησιμοποιούνταν λάδι και πετρέλαιο με μέριμνα των υπευθύνων του λιμένα, οι οποίοι είχαν και την υποχρέωση καθαρισμού των κρυστάλλων του φάρου από το θάμπωμα⁴⁴². Σημαντικές βελτιώσεις στο λιμάνι έλαβαν χώρα αυτή την εποχή, ώστε να αντιμετωπιστεί η αυξανόμενη κυκλοφορία και η αύξηση των μεγεθών των πλοίων που θα μπορούσε να αποβεί μοιραίο λόγο των προσχώσεων στον βυθό του λιμένα. Το βύθισμα των μεγάλων πλοίων της εποχής μπορούσε να φτάσει από 4,8 έως και 7,1 μέτρα. Για λόγους σύγκρισης αναφέρεται ότι στα περισσότερα ευρωπαϊκά λιμάνια της εποχής το βάθος κυμαίνονταν από 8,93 έως 10,42 μέτρα, ενώ ανακατασκευάστηκαν την ίδια περίοδο δύο προβλήτες/γέφυρες, η *Ponte Calvi* και η *Ponte Chia* στην ανατολική πλευρά του λιμανιού.

Τον 17^ο αιώνα οι απαιτήσεις της εποχής ήθελαν το λιμάνι μια οχυρωμένη και εμπορική περιοχή. Τα όρια με την πόλη είναι πιο διακριτά καθώς διαφόρων ειδών λιμενικά κτήρια και εσωτερικά λιμενικά έργα έκαναν την εμφάνισή τους ενδιάμεσα όπως μεγαλύτερες αποθήκες για βραχυπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη εναπόθεση εμπορευμάτων. Παρόλα αυτά οι δύο τους αναπτύχθηκαν, αλληλοεξαρτήθηκαν και αλληλο-επικαλύφθηκαν αποτελώντας ένα ισχυρό δίπολο με λειτουργίες στον χώρο. Τα τείχη στη συνέχεια επεκτάθηκαν προκειμένου να περικλείσουν την πόλη που μεγάλωσε, ενώ το λιμάνι αναπτύχθηκε από τα ανατολικά του κόλπου προς τα δυτικά(βλ. εικόνα 11.1) ώστε να καλύψει τις αυξανόμενες ανάγκες του τομέα «ελεύθερου λιμανιού»(*portofranco*).

⁴³⁹Theodore J. Bent - B.A. Oxon, *ο.π.*,133.

⁴⁴⁰Δημήτριος Ν.Μυλωνόπουλος, *ο.π.*, 137.

⁴⁴¹*Ο.π.*, 133.

⁴⁴²Τις νύχτες των μηνών Νοέμβριο, Δεκέμβριο, Ιανουάριο και Φεβρουάριο καιγόταν ταυτόχρονα 30 μεγάλα κεριά για να επιτευχθεί το φως του φάρου. Τους μήνες Μάρτιο, Απρίλιο και Μάιο όπου οι νύχτες είναι κάπως λιγότερο σκοτεινές καιγόntonταν 12 κεριά. Τους μήνες Ιούνιο, Ιούλιο και Αύγουστο ελάχιστα και τον Σεπτέμβρη και Οκτώβρη 18 κεριά. Αν η κατάσταση το απαιτούσε ο αριθμός αυξομειωνόταν. Π.χ. Οι Υπεύθυνοι του λιμανιού στις 5 Νοεμβρίου του 1708 στην προσπάθειά τους να μειώσουν το όποιο λειτουργικό κόστος εξέτασαν την πιθανότητα τις ημέρες εκείνες όπου υπήρχε έντονο το φως του φεγγαριού να μην ανάψει ο φάρος *Lanterna*, προκειμένου να εκτελεστεί οικονομία στο πετρέλαιο του. Πηγή : Luisa Piccinno, *ο.π.*, 106,113-114, 120 .



Εικόνα 11.1.Τοπογραφικό σχέδιο του λιμανιού της Γένοβας⁴⁴³

Ενσωμάτωσε δε λόγω *portofranco*, όλες τις απαραίτητες λιμενικές εγκαταστάσεις με την δημιουργία φούρνων για την τροφοδοσία προσωπικού όπως και αποθηκών⁴⁴⁴ σιτηρών και λαδιού. Ήδη από τον 15^ο αιώνα η σχέση λιμανιού και πόλης ήταν οργανική καθώς η τρεις κεντρικές πλατείες της πόλης, του Αγίου Πέτρου (*di S. Pietro della Porta*), του Αγίου Γεωργίου (*di S. Giorgio*) και της *Soziglia*⁴⁴⁵ βρισκόταν οι δύο πρώτες στα σταυροδρόμια που σχηματίζονται από τους μεγάλους οδικούς άξονες κάθετα προς το θάλασσα, ενώ η τρίτη στη μέση της εκτεταμένης βιοτεχνικής περιοχής. Σταδιακά συντελείται ο μετασχηματισμός του λιμανιού από προστατευόμενη φυσική είσοδο, σε μια σχετικά σύγχρονη και αποτελεσματική δομή

⁴⁴³ Πηγή : <http://ceraunavoltagenova.blogspot.com/2013/09/> .Πρόσβαση την 6/12/18.

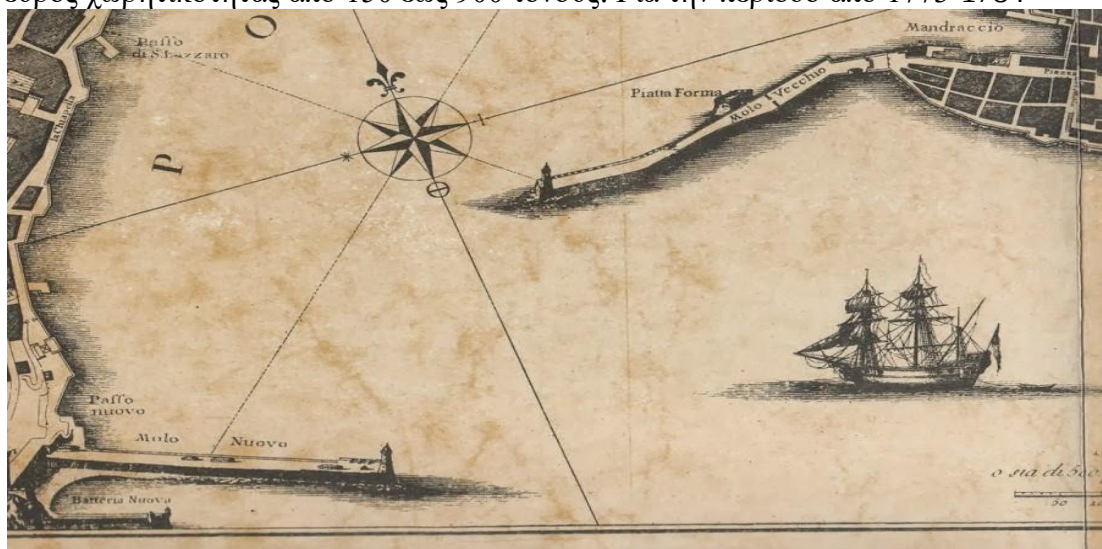
⁴⁴⁴ Οι αποθήκες εμπορευμάτων ήταν ιδιαίτερες σημαντικές καθώς μπορούσαν να διατηρήσουν ένα αγαθό σε καλή κατάσταση εάν συντηρούνται σωστά και με ικανοποιητικό αερισμό για μεγάλο χρονικό διάστημα. Αγαθά όπως το σιτάρι ήταν ευπαθής σε έντομα στις αποθήκες, ειδικά τους θερινούς μήνες, για αυτό και χρειαζόταν καθημερινή φροντίδα και η ίδια η αποθήκη. Στην περίπτωση που έντομα είχαν προσβάλλει ποσότητα σιτηρών αυτά πλέον ήταν άχρηστα αλλά τα υπόλοιπα υποκαπνίζονταν ώστε να προσβληθούν να παράσιτα . Επίσης δεν έπρεπε να εκτεθούν σε υγρασία γιατί μούλιαζαν και σάπιζαν .Πηγή: Δημήτρης Π.Παπαναστασίου, *ο.π.*,112-114.

⁴⁴⁵ Luisa Piccinno, *ο.π.*, 19.

καθώς ολοκληρώθηκε η κατασκευή του νέου μόλου (Molo Nuovo) που ξεκίνησε το 1638 και ολοκληρώθηκε σε πέντε χρόνια το 1643 στην αριστερή πλευρά του λιμανιού.

Η ναυτιλιακή κίνηση, μέσα στα πρώτα 50 χρόνια του δέκατου έβδομου αιώνα κυμαίνονταν σε περίπου χίλια πεντακόσια πλοία ετησίως, με εύρος χωρητικότητας πλοίων μεταξύ 12 και 71,5 τόνων, ενώ μπορούσε να δεχθεί έως και 130 πλοία ταυτόχρονα αν ήταν δεμένα δύο ή τρία μαζί πλάι πλάι⁴⁴⁶. Σε όλη τη διάρκεια του δέκατου έβδομου αιώνα, υπήρξε μια συνεχής επέκταση των αποθηκών προς τα δυτικά, *θυσιάζοντας* ιδιωτικές και οικιστικές κατοικίες. Οι επέκταση αυτή όμως, σε πολλές περιπτώσεις εντελώς άναρχη και δεν ήταν λειτουργική καθώς αντιμετώπιζε προβλήματα η διάχυση των εμπορευμάτων που ξεφορτώνονταν στις διάφορες αποβάθρες προς το εσωτερικό της πόλης. Από τα τέλη του 17^{ου} και αρχές 18^{ου} βελτιώθηκε αισθητά το οδικό δίκτυο με διεύρυνση των εμπορικών διαδρομών εντός πόλεως. Γεγονός πάντως είναι ότι από της σημαντικότερες παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο ήταν η διαπλάτυνση της οδού *Strada Nuova del Guastato* (πλέον *Via Balbi*), μήκους 700 μέτρων όπου ένωνε την πύλη *Porta di To San Tommaso* στα ανατολικά τείχη την είσοδο της πόλης με τον παράκτιο δρόμο. Το 1638 η πόλη που διέθετε πληθυσμό 75.000 κατοίκων⁴⁴⁷, πέφτει στους 40.000 μετά τον λοιμό του 1656-57, με αύξηση σε 78.000 μόλις το 1718.

Το 18^ο αιώνα, οι επενδύσεις για την αναβάθμιση των υποδομών των λιμανιών ήταν από τις προτεραιότητες των Ευρωπαϊκών κρατών λόγω της ενοποίησης παγκόσμιων και τοπικών αγορών μέσω θαλάσσης. Αποτέλεσαν «κεντρικό στοιχείο⁴⁴⁸ στον σχεδιασμό των περιοχών και της οργάνωσης της πολιτικής τους» σε συνδυασμό με την τεχνολογική γνώση για την συντήρηση των λιμενικών υποδομών. Ανάμεσα στην περίοδο 1773 και 1797 η θαλάσσια κυκλοφορία στο λιμάνι, επεκτάθηκε ραγδαία με μέσο όρο 612 μεγάλης χωρητικότητας πλοία να αγκυροβολούν ετησίως στο λιμάνι με εύρος χωρητικότητας από 150 έως 900 τόνους. Για την περίοδο από 1773-1784



Εικόνα 11.2. Νέος Μόλος(*Molo Nuovo*) και Παλιός Μόλος(*Molo Vecchio*)⁴⁴⁹

⁴⁴⁶Το 1630 η χωρητικότητα του γενοατικού εμπορικού στόλου ήταν πλοία συνολικής χωρητικότητας 30-40.000 τόνων περίπου. Πηγή: Fernand Braudel, *Η Μεσόγειος και ο μεσογειακός κόσμος την εποχή του Φιλίππου Β΄ της Ισπανίας*, ΜΙΕΤ, Α', Αθήνα 2005, 117.

⁴⁴⁷Ο.π., 39.

⁴⁴⁸Amelia Polonia, *ο.π.*, 19.

⁴⁴⁹Πηγή: <http://ceraunavoltagenova.blogspot.com/2013/09/>. Πρόσβαση την 6/12/18.

τα πλοία χωρητικότητας κάτω από 150 τόνους που έφταναν στο λιμάνι της Γένοβας ήταν κατά μέσο όρο 2.854 κατά έτος⁴⁵⁰.

Οι συνεχές μετασκευές στο λιμάνι, οι επενδύσεις στις διάφορες τεχνικές υποδομές όπως και η ανανέωση του τεχνολογικού εξοπλισμού μπορούν να μας δώσουν τον δείκτη της εξέλιξής του όπου τον 18^ο αιώνα ήταν πολύ περισσότερο αποτέλεσμα των κρατικών πολιτικών σε συνδυασμό με τις πολιτικο-οικονομικές συγκυρίες, παρά λόγω πραγματικών αναγκών και «εσωτερικών δυναμικών του κάθε λιμανιού»⁴⁵¹. Ο κρατικός έλεγχος εξάλλου ήταν ιδιαίτερα δυναμικός όταν υπήρχε ανάγκη να καθοριστούν πολιτικές που είχαν να κάνουν με είσπραξη των φόρων (δασμών-τελωνείων) ή την άμυνα ακτογραμμής ή προσπάθεια ελέγχου του λαθρεμπορίου⁴⁵². Ακόμα και ιδιωτικές βιοτεχνίες μπήκαν στο στόχαστρο, όπου κάποιες υποχρεώθηκαν να δραστηριοποιούνται εντός των τειχών της πόλης για πληρέστερο έλεγχο⁴⁵³. Οι παραπάνω διαπλατύνσεις και οροθετήσεις των δρόμων ήταν αποκύημα σχεδιασμού και βούλησης της *Superba* για άμεση επικοινωνία χωρίς καθυστερήσεις λόγω συμφόρησης, μέσω των οδικών αρτηριών της πόλης και λιμένος, και λάμβαναν χώρα στα πλαίσια των φάσεων ανάπτυξης και οικοδόμησης του οικιστικού τοπίου. Την ίδια ώρα από την ναυτιλιακή κίνηση εισπράττονταν μεγάλες πρόσοδοι ευνοώντας τα έσοδα του κράτους που προχωρούσε σε καινοτομίες, ενώ το λιμάνι αγκάλιαζε και αγκαλιάζονταν ταυτόχρονα από τις κατοικίες αλλά και τα κτήρια με εμπορικές και βιομηχανικές δραστηριότητες. Ήταν επόμενο να στρατευτούν αρκετά τμήματα του κατασκευαστικού τομέα ώστε να μπορεί η υλικοτεχνική υποδομή να καλύψει τις ανάγκες της συγκοινωνίας και της ταχείας κίνησης και μεταφοράς εμπορευμάτων⁴⁵⁴. Ενώ έτσι η ναυτιλιακή κίνηση προς την Γένοβα μεγάλωνε, γιγαντώνονταν η κίνηση στην πόλη αλλά και από, και προς την ενδοχώρα. Η τελευταία αυτή κατάσταση ήταν ένας από τους παράγοντες που συνέβαλλαν στην Διεθνής αναγνώριση και *καθιέρωση* της Γένοβας ως Εμπορικού Κέντρου (*Emporium*) αλλά και ως Αναδιανεμητικού λόγω ναυτιλίας αφού αποτελούσε την κύρια οικονομική δραστηριότητα.

Η πολύπλοκη διαχείριση των υποθέσεων που αφορούσαν το λιμάνι και τις θαλάσσιες υπηρεσίες του, διαχειριζόντουσαν από μια Δικαστική Αρχή που θα επέβλεπε τα πάντα απαρτιζόμενη από δύο ομάδες κρατικών αξιωματούχων: Τους «*i Padri del Comune*» και «*i Conservatori del Mare*». Οι πρώτοι ήταν υπεύθυνοι για την διαχείριση του λιμανιού, εν μέρει την χρηματοπιστωτική πολιτική του, την συντήρηση των κτηριακών υποδομών, την φροντίδα της στάθμης του θαλασσίου πυθμένα και τον έλεγχο των εργαζομένων, που οργανωμένοι σε Συντεχνίες⁴⁵⁵, δραστηριοποιούνταν επαγγελματικά στους χώρους ξηράς του λιμανιού. Οι δεύτεροι ήταν εξουσιοδοτημένοι για τους ελέγχους που αφορούσαν την πλοήγηση, ειδικά τα θέματα που αφορούσαν την σύνθεση των πληρωμάτων και τους κανόνες ασφαλείας, επέβλεπαν τις συντεχνίες που εργάζονταν στον θαλάσσιο χώρο και παρείχαν υπηρεσίες με φορηγίδες και μικρές βάρκες⁴⁵⁶. Επρόκειτο δηλαδή για λιμάνι με

⁴⁵⁰Luisa Piccinno, *ο.π.*, 61.

⁴⁵¹Amelia Polonia, *ο.π.*, 16.

⁴⁵²*Ο.π.*, 17.

⁴⁵³Claudio Costantini, *ο.π.*, 420.

⁴⁵⁴Κώστας Γαγανάκης, *Κοινωνική και οικονομική ιστορία της Ευρώπης*, ΕΑΠ, Πάτρα 1999, 206.

⁴⁵⁵Συντεχνίες : Αδελφότητες που διαίρονταν κατά κατηγορία επαγγέλματος και έμπαιναν κάτω από την αιγίδα Άγιων Προστατών. Συναντιόντουσαν επίσης σε κοσμικών και θρησκευτικές εορτές με ισχυρούς κοινωνικούς και επαγγελματικούς δεσμούς. Πηγή: Mollat Du Jourdin Michel, *ο.π.*, 303.

⁴⁵⁶ Luisa Piccinno, *ο.π.*, 6.

διαχειριστικό έλεγχο και μέριμνα από το κράτος αλλά με *ιδιωτικές εταιρίες* που αναλάμβαναν συντεχνιακά τις εργασίες του λιμανιού.

Η οργάνωση από πλευράς προσωπικού αλλά και των υποδομών του λιμένος ήταν καίριας σημασίας καθώς η ταχύτητα εξυπηρέτησης του πλοίου για την φόρτωση ή την εκφόρτωση είχε να κάνει με την τεχνολογία υποδομής, τον τρόπο χειρισμού των φορτίων, την διαθεσιμότητα αποθηκών έστω και προσωρινών αλλά και την ικανοποιητικού επιπέδου δυνατότητα μεταφοράς στην ενδοχώρα. Το δε κόστος παραμονής σε ένα λιμένα αποτελεί βασικό στοιχείο στην προσπάθεια κερδοφορίας των πλοίων⁴⁵⁷. Όσον αφορά τους εργαζόμενους στον ευρύτερο χώρο του λιμανιού της μελέτης μας, διαχωρίζονταν σε δύο ομάδες Συντεχνιών ουσιαστικά :Της ομάδας Συντεχνιών που η δράση της περιοριζόταν στις εργασίες στην ξηρά και εκείνης που δραστηριοποιείται με την δράση της στην θαλάσσια περιοχή του λιμανιού⁴⁵⁸. Η οργάνωσή τους ήταν συντεχνιακή και μονοπωλιακή και σε αρκετές περιπτώσεις προκάλεσαν τεχνητή αύξηση των τιμών προκειμένου να ανέβουν οι αμοιβές τους. Οι αποφάσεις πάντως που εκδίδονταν της Δικαστήριας Αρχής, είχαν νομοτελειακό χαρακτήρα, χωρίς να μπορεί να κάποιος να ασκήσει έφεση, ασκώντας την διαχείριση ταυτόχρονα με την εποπτεία αλλά και την τήρηση της νομοθεσίας στον χώρο ευθύνης τους.

Και πραγματικά οι εργασίες που έπρεπε να επιβλέπονται ήταν πολλές, σημαντικές και τελούνταν σε καθημερινή βάση υπό την μορφή διοικητικής ρουτίνας. Στις εργασίες ξηράς⁴⁵⁹ υπήρχε προγραμματισμός για κατασκευή καινούργιων αλλά και παλιών προβλητών, συντήρηση τους όπως και αποβάθρων, συχνός καθαρισμός του βυθού ώστε να αποφευχθούν τα ατυχήματα λόγω προσχώσεων, έλεγχος της αλιείας στο λιμάνι, καταγραφή εισόδου και εξόδου των πλοίων, έλεγχος και σηματοδότηση για τον ασφαλή πλου των πλοίων, η επόπτευση των εργασιών στο λιμάνι, η συντήρηση των μολών/κυματοθραύστη και ο έλεγχος των Συντεχνιών. Με την εκφόρτωση του πλοίου υπήρξε ειδικευμένο προσωπικό όπου «*χειριζόταν τα αγαθά*»⁴⁶⁰ μεταφέροντας τα φορτία στις αντίστοιχες αποθήκες όπως η Συντεχνία των *Αχθοφόρων*, ενώ παρέχονταν τροφοδοσία στο πλοίο και προμήθειες. Το λιμάνι ήταν βασικό εργαλείο οικονομικής ανάπτυξης του κράτους της Γένοβας καθώς και της συγκοινωνιακής λόγω αγαθών που έπρεπε να διακινηθούν το συντομότερο. Ήταν αναγκαίο έτσι να υπάρχουν υπηρεσίες μεταφοράς, όπως η Συντεχνία *Αχθοφόρων* καθώς και τελωνιακοί, αστυνομικοί και υγειονομική θεσμοί όπως τα *Λαζαρέτα* που θα εξασφάλιζαν την ομαλή λειτουργία .

⁴⁵⁷Αλέξανδρος Μ. Γουλιέλμος, Ευάγγελος Σαμπράκος, *Ακτοπολοία και ναυτιλία μικρών αποστάσεων, Οικονομική ανάλυση - λογιστική: Αλυσίδα και μεταφορές - Επιπτώσεις άρσης του Cabotage: Σχέδιο νόμου 2932/2001 για την ακτοπλοΐα: Δίκτυα hub & spoke*, Σταμούλη Α.Ε . Αθήνα 2002, 140.

⁴⁵⁸Luisa Piccinno , ο.π., 6.

⁴⁵⁹Η ποζολάνη ήταν βασικό οικοδομικό υλικό της εποχής που χρησιμοποιούνταν για την παρασκευή κονιάματος με χρήση στην κατασκευή και επισκευή κρηπιδωμάτων και προβλητών. Συμφώνως Αρχείου 36 φορτία έφτασαν το 1786, 24 το 1787. <http://www.interbeton.gr/default.asp?siteID=1&pageid=50&langid=1>. Πρόσβαση την 14/1/19

⁴⁶⁰Ο εξοπλισμός της φόρτωσης και εκφόρτωσης ήταν ο ίδιος. Το φορτίο σηκώνονταν με τα χέρια, με τροχαλίες ή με βαρούλκα από το αμπάρι και μεταφερόταν με την βοήθεια άλλων εργατών σε μικρότερα σκάφη, όπως ιστιοφόρες φορτηγίδες, μαούνες ειδικές φορτηγίδες καθώς και βάρκες. Στα μικρότερα λιμάνια ,οι ναύτες έπρεπε να βγάλουν οι ίδιοι το φορτίο στην στεριά. Πηγή : Luisa Piccinno, ο.π., 103.

Στις θαλάσσιες υπηρεσίες του λιμανιού περιλαμβάνονταν οι υπηρεσίες πλοήγησης με την παροχή *πλοηγών*⁴⁶¹ όπου κατεύθυναν το σκάφος με ασφάλεια στο λιμάνι κατά την έξοδο και είσοδο στο λιμάνι, υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης, υπηρεσίες φόρτωσης με βασικό μέσο τις φορτηγίδες που μετέφεραν αγαθά από τα αγκυροβολημένα πλοία και υπηρεσίες ρυμούλκησης. Καθώς το πλοίο εισερχόταν στο λιμάνι η επιλογή χρήσης πλοηγών, επίσης μέλη συντεχνιών που υπόκεινται σε εξαιρετικά αυστηρούς κανονισμούς που μάλιστα υπήρχαν σε πληθώρα⁴⁶², ήταν προαιρετική αφού το λιμάνι της Γένοβας δεν θεωρούνταν υψηλού κινδύνου λόγω απουσίας παλιρροιών, ρηχού βυθού και βράχων σε επικίνδυνα σημεία για τα ύφαλα πλοίων⁴⁶³.

Για να μπορέσει να εισέλθει κάποιος στο λιμάνι έπρεπε αγκυροβολώντας πρώτα, να του χορηγηθεί η κατάλληλη άδεια συμφώνως κανονισμού για τον ελλιμενισμό εισερχόμενων πλοίων όπως και τελωνειακές διευκρινήσεις, ώστε προβεί στις απαραίτητες ενέργειες προκειμένου να μην εμποδιστεί η ναυτιλιακή κίνηση και η διακίνηση των αγαθών. Επόμενο βήμα ήταν να του δοθεί γραπτή άδεια για συγκεκριμένες θέσεις φόρτωσης ή να εκφόρτωσης εμπορευμάτων ανάλογα με το είδος τους και το υλικό τους. Σε πλοία που μετέφεραν ιδιαιτέρως εύφλεκτα υλικά όπως ξύλο, θείο, άνθρακα, καλάμια, άχυρα δίνονταν άδεια να καταπλεύσουν σε απομονωμένες προβλήτες και μακριά από τον κύριο όγκο αποθηκών του λιμανιού για λόγους ασφαλείας. Πριν την είσοδο του πλοίου στο λιμάνι, το πλοίο περνούσε υγειονομικούς ελέγχους. Εάν οι έλεγχοι υγείας δεν κατέληγαν σε ικανοποιητικά αποτελέσματα ή τα έγγραφα υγείας του πλοίου δεν ίσχυαν κατά την επιθεώρηση υγείας από κρατικούς αξιωματούχους Υγιεινής, το πλοίο οδηγούνταν στο Υγειονομείο του λιμανιού :το Λαζαρέττο ντι Φότσε «*Lazzaretto di Foce*».

Το *Foce* είναι ένα παραθαλάσσιο προάστιο στα ανατολικά της Γένοβας στην περιοχή του *Bisagno* . Εκεί ιδρύθηκε το 1463, νοσοκομείο για τους πάσχοντες από μολυσματικές ασθένειες αλλά σύντομα συνδέθηκε με την ναυτική υγιεινή και με τις ευρύτερες δραστηριότητες του *Magistrato di Sanita*⁴⁶⁴ υπό το καθεστώς καραντίνας, ειδικά κατά την διάρκεια των επιδημιών του 17^{ου} αιώνα λαμβάνοντας την ονομασία *Lazzaretto di Foce*. Το αρχικό επιβλητικό κτήριο, τα βοηθητικά κτήρια γύρω του και η προβλήτες τροποποιήθηκαν αρκετές φορές προκειμένου να ανταπεξέλθουν στις αυξημένες ανάγκες ενώ η λειτουργία του Λαζαρέττου συνεχίστηκε ως τον 19^ο αιώνα τόσο ώστε το 1592 περισσότεροι από 1.000 τόνοι σιτηρών αποθηκεύτηκαν στις αποθήκες του Υγειονομείου προκειμένου να αντιμετωπισθεί η μεγάλη κρίση στα τρόφιμα της ίδιας χρονιάς⁴⁶⁵. Τον 18^ο αιώνα νοσηλεύτηκε μάλιστα στο Φότσε ο γάλλος φιλόσοφος *Jean-Jacques Rousseau*(1712-1718). Παράλληλα το 1658 ιδρύθηκε το

⁴⁶¹Πλοηγός: «Ο πλοηγός πλοίων κυβερνά ή κατευθύνει πλοία, τουριστικά σκάφη αναψυχής και άλλα πλωτά μέσα κατά την είσοδο και την έξοδο τους από τα λιμάνια, κατά την διόδό τους από διώρυγες διαύλους και ποτάμια καθώς και σε άλλα χωρικά ύδατα που απαιτούνται ειδικές γνώσεις ναυσιπλοΐα. Εποπτεύει και συντονίζει όλες τις εργασίες στην γέφυρα και επιβλέπει την τήρηση των κανόνων ασφαλείας από το πλήρωμα και τους επιβάτες». Πηγή: <http://www.mysep.gr/?p=42048>. Πρόσβαση την 14/1/19 .

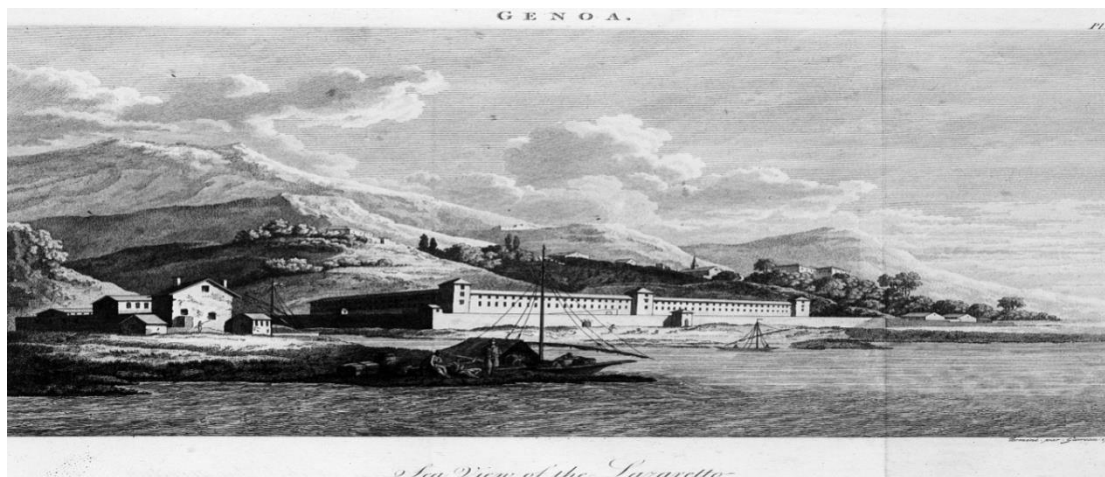
⁴⁶² Luisa Piccinno, *ο.π.*, 122.

⁴⁶³ Στις μέρες μας η χρέωση αλλά και η χρήση σε πολλά λιμάνια της υπηρεσίας πλοηγού ή ρυμούλκησης είναι υποχρεωτική ακόμα και αν ο καπετάνιος κρίνει ότι δεν του είναι αναγκαίες. Πηγή: Αλέξανδρος Μ. Γουλιέλμος, Ευάγγελος Σαμπράκος , *ο.π.*, 51.

⁴⁶⁴Η ονομασία του αρχικά ήταν *Ufficio Sanitatis* είχε ιδρυθεί το 1478 λειτουργώντας σαν αρχηγείο της Γενουατικής Υπηρεσίας υγείας επιτηρώντας τις υφιστάμενες υπηρεσίες υγείας. Πηγή :Κατερίνα Παπακωνσταντίνου, *Η ελληνική εμπορική...*, *ο.π.*, 216.

⁴⁶⁵<http://lasuperba.altervista.org/foce.html>. Πρόσβαση την 20/08/18.

ίδρυμα *Albergo dei Poveri* από τον *Emanuele Brignole* και τον *Oberto Della Torre* ως καταφύγιο και ξενώνα των φτωχών και επαιτών της πόλης αλλά εξελίχθηκε σε λοιμοκαθαστήριο για εμπορεύματα και ανθρώπους καθώς και χώρος εργασίας απόρων επ'αμοιβής με σταδιακά επαρκή αυτοχρηματοδότηση του ιδρύματος⁴⁶⁶. Είχε την δυνατότητα 1800 θέσεων χωρισμένους σε τομείς ανάλογα με το φύλο και την ηλικία, ενώ ακόμα και οι άρρωστοι μπορούσαν να εργαστούν σε απλές χειρονακτικές εργασίες.



Εικόνα 11.3. Το Λαζαρέττο του Φότσε⁴⁶⁷

Η υπηρεσία θαλάσσιων μεταφορών του λιμανιού που αποτελούνταν από βαρκάρηδες και ιδιοκτήτες μικρών σκαφών σχημάτιζαν την δικιά τους Συντεχνία όπου έφταναν σύμφωνα με το Διάταγμα του Οκτώβρη του 1730, τα 327 μέλη. Ήταν εξόχως σημαντικοί καθώς είχαν αναλάβει την μεταφορά όλων των εμπορευμάτων από τα πλοία στην ξηρά εκτός των αγαθών που ήταν υποκείμενα σε ειδικούς δασμούς, όπως το αλάτι και το σιτάρι όπου υπήρχε συγκεκριμένη διαδικασία ελέγχου και επίσης εκτελούσαν υπηρεσίες καθαρισμού στα πλοία και πώληση εδώδιμων και φαγώσιμων ειδών. Στην καθημερινή ενασχόληση με τα καθήκοντα τους συν τοις άλλοις, μετέφεραν επιβάτες σε κοντινή απόσταση, εκτελούσαν καθήκοντα φρουράς λιμανιού, μετέφεραν προϊόντα από τα καταστήματα στα πλοία και αντίστροφα, είχαν την ευθύνη διάσωσης των πλοίων σε κίνδυνο πυρκαγιάς και την μεταφορά των εμπορευμάτων από το Λαζαρέττο του Φότσε και αντίστροφα που χρησιμοποιούνταν και σαν χώρος καραντίνας.

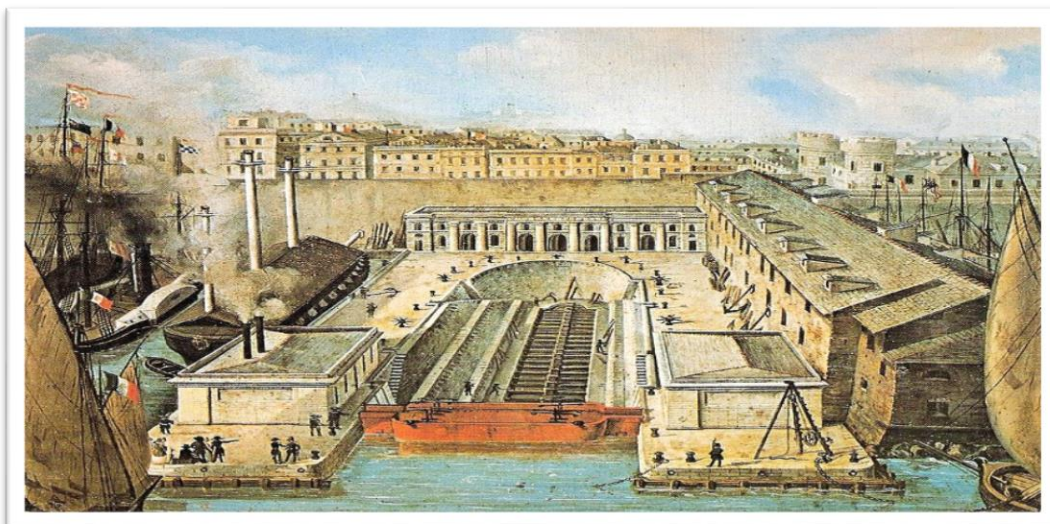
Το κράτος της Γένοβας διέθετε από τον Μεσαίωνα ναυπηγικές υποδομές κατά μήκος των ακτών της Λιγυρίας εμφανίζοντας όμως έναν υψηλό βαθμό διασποράς καθώς σε πολλές περιπτώσεις πρόκειται για πρόχειρα παραπήγματα με αποθήκες αναγκαίων υλικών και εργαλείων για την ναυπήγηση. Προσπαθώντας μάλιστα να καλύψει εγχώριες απαιτήσεις για πλοία και επισκευές, το ίδιο κράτος ήλθε σε συνεννόηση για συνεργασία με ιδιώτες υπό την μορφή πρώιμων συμβάσεων ώστε να καλυφθούν οι ανάγκες των ναυπηγικών εγκαταστάσεων και των ναυπηγικών δεξαμενών για τον δεξαμενισμό των πλοίων.

Τα κυριότερα ναυπηγεία βρισκόντουσαν στην Γένοβα κατά μήκος της ακτής, όπως το ναυπηγείο του *Sarzano*, της *Foce* και της *Sampierdarena*. Η *Sampierdarena*

⁴⁶⁶ Nicholas Walton, *ο.π.*, 32-33.

⁴⁶⁷ Πηγή : https://commons.wikimedia.org/wiki/File:The_Lazaretto_at_Genoa,_Italy
._Wellcome_M0007479. Πρόσβαση την 6/12/18.

μπορούσε να χαρακτηριστεί ως το κύριο ναυπηγείο της Γένοβας, έχοντας την δυνατότητα να κατασκευάσει πλοία για στρατιωτική ή ιδιωτική χρήση χρησιμοποιώντας μάλιστα εργαζόμενους που διέμεναν στην ευρύτερη περιοχή. Για την κατασκευή των πλοίων χρησιμοποιούνταν σαν πρώτη ύλη, ξυλεία από κρατικά δάση αλλά εισάγονταν και από τα Παπικά Κράτη και την Β.Ευρώπη. Ο τομέας της ναυπήγησης ήταν εξαιρετικά επικερδής τον 15^ο και 16^ο αιώνα με εξαιρετική φήμη και παραγγελίες από το εξωτερικό, αλλά τον 17^ο και 18^ο ο υψηλός ανταγωνισμός από την Ολλανδία και Αγγλία στην κατασκευή πλοίων μεγάλου τονάζ, όπου εφαρμοζόταν και τεχνολογικές καινοτομίες, έφερε την κρίση στον τομέα των παραγγελιών. Έκτοτε τα



Εικόνα 11.4. Δεξαμενή για κατασκευή πλοίων στην περιοχή του Νταρσενά(Darsena) ⁴⁶⁸

ναυπηγεία της Γένοβας επικεντρώθηκαν σχεδόν αποκλειστικά στην ναυπήγηση μικρής χωρητικότητας σκαφών⁴⁶⁹. Στον *Arsenale* που ήταν το κρατικό ναυπηγείο για το πολεμικό ναυτικό της Γένοβας εργάζονταν περίπου 40-90 άτομα συμπεριλαμβανομένων των ξυλουργών και καλαφατίδων⁴⁷⁰ ανάλογα με τις κρατικές παραγγελίες που όλο και λιγόστευαν λόγω σταδιακής συρρίκνωσης του κρατικού πολεμικού στόλου. Σταδιακά ο *Arsenale* απορροφήθηκε από τον *Darsena*⁴⁷¹.

Η ιδιαίτερη ειδίκευση των καλαφάτηδων και των ξυλουργών, ο σεβασμός που απολάμβαναν εντός και εκτός συνόρων και η συμβολή στην ανάπτυξη του λιμανιού, τους έδινε μια οργανωτική αυτονομία από την Δικαστήρια Αρχή του λιμανιού και μια σχετική ανεξαρτησία. Στην τελευταία συνέβαλλε και ο περιορισμός των υλικοτεχνικών υποδομών, που τους ανάγκαζε να εργάζονται πολλές φορές σε απομονωμένες παραλίες, είτε πρόκειται για ναυπήγηση είτε για επισκευές πλοίων. Μάλιστα σε Διατάγματα του 1438 και 1440 καθορίζονται ρητά οι υποχρεώσεις και τα δικαιώματα της Συντεχνίας των καραβομαραγκών(ξυλουργών) και καλαφατήδων.

⁴⁶⁸Πηγή : <https://www.agefotostock.com/age/en/Stock-Images/Rights-Managed/DAE-95003492>. Πρόσβαση την 15/1/19.

⁴⁶⁹Luisa Piccinno, *ο.π.*, 197.

⁴⁷⁰Τεχνίτης ειδικός στο καλαφάτισμα των πλοίων ,αυτός δηλαδή που σφραγίζει τις σχισμές ή ρωγμές των παλαιών ξύλινων πλοίων και βαρκών ή άλλων κατασκευών με ξεφτίσματα από κάβους και στουπί, στριμμένα και ποτισμένα με πίσσα.

⁴⁷¹Luisa Piccinno, *ο.π.*, 199.

Ιδιαίτερα χρήσιμα στον προμηθευτικό τομέα του λιμανιού ήταν τα προμηθευτικά καταστήματα κοντά στο θαλάσσιο τείχος (*Ripa*) όπου παρέχονταν ειδικότητες όπως σιδηρουργοί, τεχνίτες αγκυρών, έμποροι ξυλείας, επισκευαστές σχοινιών και προμηθευτές κάθε είδους για τον εξοπλισμό του πλοίου. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι την περίοδο από το 1447 έως το 1465, 25 πλοία μεγάλου τονάζ καθελκύστηκαν από τα ναυπηγεία *Sampierdena* με πέντε από αυτά ταυτόχρονα υπό κατασκευή στο ναυπηγείο, ενώ αργότερα όταν η τεχνολογική εξέλιξη είχε επέλθει, συνολικά 91 πλοία χωρητικότητας 4.252 τόνων κατασκευάστηκαν μόνο το 1809.

Και τα υγειονομεία; Για ποιο λόγο υπήρχαν τόσοι κανονισμοί για αυτά και τόση σπουδή για την λειτουργία τους; Η επιδημία της Βουβωνικής Πανώλης ή αλλιώς «Μαύρος θάνατος» ή «Μεγάλος θάνατος»⁴⁷² ή «Μαύρη πανούκλα» ή και «Λοιμός», συντάραξε την Ευρώπη το 1347 καθώς εξαπλώνονταν μέσω των εμπορικών δρόμων από την Ασία στην Ευρώπη και την Αφρική με μεγάλη ταχύτητα αφήνοντας στο πέρασμά της εκατόμβες θυμάτων. Εκτιμάται ότι περίπου το 1/3 του πληθυσμού της Ευρώπης, ήτοι 20 εκατομμύρια άνθρωποι έχασαν την ζωή τους λόγω του *Μαύρου* στους αιώνες που ακολούθησαν.

Οι κρατικές αρχές έκριναν αναγκαίο⁴⁷³ να δημιουργηθούν υπηρεσίες υγειονομικού χαρακτήρα με αυξημένες δικαιοδοσίες λόγω της σοβαρότητας της κατάστασης. Τα καθήκοντα των υπηρεσιών αυτών ήταν ο έλεγχος και η διακίνηση αγαθών και ανθρώπων, ώστε να προστατεύεται υγειονομικά το κάθε λιμάνι-πόλη περιορίζοντας το επιδημικό φαινόμενο έστω και αν η οργάνωση των πρώτων υπηρεσιών αυτών αρχικά ήταν πολύ πρόχειρη⁴⁷⁴. Την ευθύνη αυτή ανέλαβαν υπηρεσίες υγείας που ιδρύθηκαν για αυτό το σκοπό, τα υγειονομεία. Με την άφιξη αλλοδαπού πλοίου, το πλοίο κρατούνταν σε καραντίνα ανθρώπων και εμπορευμάτων βάση κανονισμών του υγειονομείου, που κυμαίνονταν από ελάχιστες έως και 40 μέρες, ανάλογα με το λιμάνι απόπλου. Στην περίπτωση των Βενετικών υγειονομείων κρατούνταν στην καραντίνα από 14 έως και 40 μέρες ενώ γενικά στα δυτικά λιμάνια που έφταναν πλοία από την Ανατολική Μεσόγειο εξαντλούνταν οι 40 ημέρες λόγω μη ύπαρξης ικανοποιητικού υγειονομικού ελέγχου στα λιμάνια της, καθώς η καραντίνα εκεί, όπου υπήρχε κρατούσε μόλις 6-8 μέρες. Τα πιο οργανωμένα και φημισμένα υγειονομεία στην Μεσόγειο ήταν στο «*Λιβόρνο, Γένοβα, Τεργέστη, Μάλτα, Μασσαλία, Μεσσήνη και Κέρκυρα*»⁴⁷⁵ όπου ανάλογα με την έξαρση ή όχι της επιδημίας μπορούσαν να ακινητοποιήσουν πλοία για πολύ παραπάνω από 40 ημέρες ιδιαίτερος αν το προηγούμενο λιμάνι απόπλου ήταν ύποπτο για επιδημίες. Καθώς η τεχνολογία προόδευε, όπως και ο βαθμός οργάνωσης, τον 18^ο αιώνα η προσπάθεια έλαβε μεγάλη έκταση με την μεγαλύτερη δυνατή συστηματοποίηση των ενεργειών καθώς και έκδοση λεπτομερών κανονισμών για τον πληρέστερο έλεγχο των εντεταλμένων υγειονομικών οργάνων και αυστηρότητας των ελέγχων.

Την τελευταία μέρα της καραντίνας, τα υγειονομεία παρείχαν στα πλοία το *πολυπόθητο* πιστοποιητικό Υγείας(*patenti*) όπου καταγράφονταν ο τόπος έκδοσης με ημερομηνία, το δρομολόγιο του πλοίου που το έφερε, το είδος των εμπορευμάτων και την υγειονομική κατάσταση του τόπου του λιμανιού απόπλου. Τα πιστοποιητικά αυτά

⁴⁷² <https://chilonas.com/2013/04/10/httpwp-mep1op6y-sh/> .Πρόσβαση την 15/1/19.

⁴⁷³ «*Η πανώλη του 1656-57 παρά την σοβαρότητα των θυμάτων μόνο συγκυριακό αποτέλεσμα είχε στην ιστορία της πόλης. Η μνήμη όμως στους πληθυσμούς και των επιδράσεων παρέμενε για πολύ καιρό στην συνείδηση των πληθυσμών.* Πηγή: Claudio Costantini, ο.π., 393.

⁴⁷⁴ Κατερίνα Παπακωνσταντίνου, *Η ελληνική...ο.π.*, 208.

⁴⁷⁵ *Ο.π.*, 213.

ελέγχονταν από τις αρχές Υγείας του επόμενου λιμανιού όπου και καθοριζόταν η μέρες που θα έμενε το πλοίο σε καραντίνα. Η αξία του πιστοποιητικού υγείας αποκτούσε έτσι τεράστια αξία, καθώς οι μέρες στην καραντίνα θα έφερναν επιπρόσθετα οικονομικά βάρη στα ήδη υπάρχοντα λειτουργικά έξοδα.

Στα πλαίσια λοιπόν της δημόσιας υγείας, οι πλοηγοί οδηγούσαν πρώτα τα πλοία που εισερχόταν στο λιμάνι, στην *Casetta*⁴⁷⁶ della Sanita στην προβλήτα *Ponte Spinola* που λειτουργούσε ως παράρτημα της Υπηρεσίας Υγείας (*Magistrato della Sanita*). Σε αρκετές περιπτώσεις οι υποδομές υγείας της συγκεκριμένης προβλήτας περιέθαλψαν μάλιστα και ιδιαίτερα επείγοντα περιστατικά. Εκεί αποβιβαζόταν μία φρουρά (*Guardia del Magistrato*) στο προς έρευνα εισερχόμενο πλοίο. Το καθήκον της ήταν να διασφαλίσει ότι θα τηρηθούν οι κανόνες υγείας⁴⁷⁷ που είχαν θεσπιστεί και όριζαν αρχικά την αποφυγή επαφής του πλοίου που ερχόταν από το εξωτερικό με το ευρύτερο λιμάνι, αλλά και ότι οι πλοηγοί θα το οδηγήσουν υπό φυσιολογικές συνθήκες, στο *Υγειονομείο* για περαιτέρω έλεγχο, έστω και προληπτικό. Η κρατική μέριμνα αποσκοπούσε μέσω των υπαλλήλων⁴⁷⁸ της, αφενός να ελέγχει την συμμόρφωση των πλοηγών, αφετέρου να προστατέψει την πόλη⁴⁷⁹ και το λιμάνι από πιθανό κίνδυνο εξάπλωσης των ασθενειών που μπορεί να έφερε το σκάφος που αφικνούταν. Στη συνέχεια το οδηγούσε στο Λαζαρέτο του Φότσε που βρισκόταν εκτός του χώρου του κυρίως λιμανιού, υπό το καθεστώς καραντίνας για πρόληψη. Όταν η περίοδος καραντίνας τελείωνε ,και το πλήρωμα ήταν υγιές και τα εμπορεύματα ήταν εντός προδιαγραφών υγιεινής, τότε βαρκάρηδες μετέφεραν τα αγαθά του πλοίου ή το ίδιο στο κυρίως λιμάνι.

⁴⁷⁶Μτφ(ιταλ) : Οίκος.

⁴⁷⁷ Οι κανονισμοί εκδιδόταν μέσω του *Magistrato di Sanita*(Υπουργείου Υγείας). Οι Υπεύθυνοι Αξιωματούχοι Υγείας(*Conservatori di Sanita*) είχαν θεσπίσει διαδικασίες για τα πλοία που εκφορτώνονται από το εξωτερικό. Με πιο λεπτομερείς κανονισμούς ακόμα, ξεφορτώνονταν εμπορεύματα που είχαν να κάνουν με δέρματα, προβιές και καπνό πάντα με την παρουσία γιατρού που να γνωρίζει τις ακριβείς εκδηλώσεις νόσων. Πηγή : Luisa Piccinno, ο.π., 68.

⁴⁷⁸«*I quail dovevano vigilare su qualunque potesse nuocere alla publica sanita*» ,μτφ(Ιταλ.): «είχαν να προσέχουν τα πάντα που μπορούσαν να βλάψουν την δημόσια υγεία». Πηγή : Ο.π., 68.

⁴⁷⁹Η Δημοκρατία της Γένοβας το 1791 είχε 400.000 πληθυσμό με τους 80.000 να είναι κάτοικοι της πρωτεύουσας .Πηγή: Claudio Costantini, ο.π.,404.

Κεφάλαιο 12. Περιοδικότητα ταξιδιών κατά την διάρκεια του έτους και εκμετάλλευση των θαλάσσιων ρευμάτων

Το ταξίδι με το πλοίο στην θάλασσα ήταν σημαντικά πιο γρήγορο από το ταξίδι στην ξηρά μέσω δρόμων ή μονοπατιών τον 18^ο αιώνα. Ένα σκάφος ήδη το 1550 μπορούσε να διανύσει περίπου 124 ναυτικά μίλια(στο εξής ν.μ.) ή 200 χιλιόμετρα την μέρα περίπου στην Ανατολική Μεσόγειο με ευνοϊκό άνεμο το καλοκαίρι και καλοκαιρία⁴⁸⁰. Η καλύτερα δυνατή ταχύτητα που μπορούσε να έχει ένα ιστιοφόρο τον 18^ο αιώνα κυμαίνονταν από τέσσερα έως και επτά ν.μ. ανά ώρα, ενώ τα πλοία που έφεραν ιστία και κουπιά, μπορούσαν να φτάσουν την ταχύτητα των επτά έως και δέκα ν.μ. με κωπηλασία αλλά για περιορισμένο χρόνο⁴⁸¹. Αντίστοιχα ένα караβάνι με καμήλες που σταματούσε ελάχιστα κατά την διάρκεια του ταξιδιού, μπορούσε να διανύσει 25 χιλιόμετρα την ημέρα, ενώ ο μέσος όρος βαδίσματος πεζού κυμαινόταν από 3-8 χιλιόμετρα την ώρα⁴⁸². Η πλεύση στην θάλασσα διευκόλυνε περισσότερο από ότι η κίνηση στην ξηρά, τόσο στην μεταφορά των ανθρώπων μεταξύ ηπείρων αλλά και ιδεών βοηθώντας στην μετάδοσή τους, πληθαίνοντας με τον τρόπο αυτό τα δρομολόγια στην Μεσόγειο αλλά και ενώνοντας και διασυνδέοντας παραθαλάσσιες περιοχές. Μέχρι την εξάπλωση των τρενών, προτιμούνταν κατά πολύ το ταξίδι μέσω θαλάσσης, παρά από την ξηρά:

«Ήταν πολύ ευκολότερο να πάει άνθρωπος ή μια ιδέα από το Λονδίνο στην Βοστώνη ή την Φιλαδέλφεια, παρά στην Κωνσταντινούπολη ή στη Μόσχα ή ακόμη και στην Ρώμη ή το Βερολίνο»⁴⁸³.

Παρόλα αυτά η κίνηση των πλοίων μπορούσε να δυσκολευτεί από αρκετούς παράγοντες καθώς η πλεύση με ιστία εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τον καιρό που αποτελεί έναν από τους κινδύνους της πλεύσης(*perils at sea*). Το μήκος του ταξιδιού και το πόσο διάστημα θα περνούσε το πλοίο σε ενδιάμεσα λιμάνια, έχει να κάνει σε πολύ μεγάλο βαθμό από την ύπαρξη ευνοϊκού ανέμου κατάλληλης εντάσεως και διεύθυνσης. Ακόμα και τα πλοία, που διέθεταν ιστία με καινοτομίες και μπορούσαν να εκμεταλλευτούν και το παραμικρό αεράκι, προτιμούσαν να παραμείνουν στα λιμάνια παρά να αντιμετωπίσουν καταμεσής της θάλασσας μια πιθανή ολοκληρωτική ανυπαρξία ανέμου. Η παραμονή στο λιμάνι μπορεί να σήμαινε καθυστερήσεις πολλών ημερών και προστίθενται στα ήδη υπάρχοντα προβλήματα των αντίθετων ρευμάτων και των μη ευνοϊκών ανέμων που πιθανών να άλλαζαν κατά την διάρκεια του πλου, καθορίζοντας έτσι σε μεγάλο βαθμό την ναυτιλιακή κίνηση σύμφωνα με τον Άγγλο αρχαιολόγο Francis Manning Marlborough Pryor(1945-):

«Σε μεγάλο βαθμό ο άνθρωπος είναι ήταν αναγκασμένος να διασχίζει την θάλασσα εναρμονιζόμενος με τις φυσικές δυνάμεις και όχι ανεξάρτητα από αυτές και ή ενάντιά τους»⁴⁸⁴.

⁴⁸⁰Νίκος Μπελαβίλας, *Λιμάνια και οικισμοί στο Αρχιπέλαγος της πειρατείας 15^{ος}-19^{ος} αι.*, Οδυσσέας, Αθήνα 1997, 42. & Fernand Braudel, *Η Μεσόγειος και ο μεσογειακός κόσμος...*, ο.π., 15.

⁴⁸¹Νίκος Μπελαβίλας, ο.π., 43.

⁴⁸²Στην ξηρά οι μεγάλες ταχύτητες ήταν κατά πολύ μικρότερες αλλά με μεγαλύτερη τακτικότητα, με αποκορύφωμα κάποιες ευρωπαϊκές ταχυδρομικές υπηρεσίες στην ξηρά που ήταν όμως απίστευτα δαπανηρές αφού η μέγιστη ωριαία ταχύτητα έφτανε τα 10-15 χιλιόμετρα δηλαδή 5,43 -8,1 ν.μ. Πηγή : Fernand Braudel, *Η Μεσόγειος...*, ο.π., 16 και Δημήτρης Ανωγιάτης-Πελέ, *Δρόμοι και διακίνηση στον Ελλαδικό χώρο κατά τον 18^ο αιώνα*, Παπαζήσης, Αθήνα 1993, 53.

⁴⁸³M.S.Anderson, ο.π., 466.

⁴⁸⁴Pelegrine Horden-Nicholas Purcell, ο.π., 186.

Σε άλλες περιπτώσεις είχαν να αντιμετωπίσουν προβλήματα όπως η πρωινή ομίχλη, οι μεγάλες παλίρροιες και εδάφη στην ξηρά χωρίς βουνά καθώς αναγνωρίζοντας βουνίσιους όγκους μπορούσαν να κατατοπιστούν εμπειρικά για την θέση των σκαφών τους. Ο πλους δυσχεραίνονταν από τεχνολογικούς περιορισμούς της περιόδου των ιστιοφόρων πλοίων, καθώς δύσκολα ένα πλοίο είχε την δυνατότητα ακόμα και με έμπειρους καπετάνιους να κρατήσει σταθερούς χειρισμούς σταθερή πορεία 90 μοιρών με ενάντια στον άνεμο, ακόμα και αν δεν ήταν μεγάλης εντάσεως.

Μέχρι το τέλος του Μεσαίωνα τον 15^ο αιώνα, οι κλειστές θάλασσες και τα ποτάμια αποτελούσαν τους κατά κύριο λόγο χώρους ναυσιπλοΐας. Καθώς δεν υπήρχαν τα κατάλληλα πλοία αλλά ούτε κι οι αναγκαίες γνώσεις για ναυσιπλοΐα σε ανοιχτές θάλασσες, οι ναυτικοί αναγκαζόντουσαν να λαμβάνουν υπόψη τις ακτές και απολήξεις της ξηράς καθώς και τα βουνά της με συνεχή οπτικό έλεγχο. Σε περιπτώσεις όπως το Αιγαίο Πέλαγος, κάτι τέτοιο μπορούσε να εκτελεστεί εύκολα λόγω του πλήθους των νησιών. Στην Δυτική Μεσόγειο από την Λιγυρία ως ποταμό Έβρο της Ισπανίας, υπάρχει μία σχεδόν ομοιογενές ακτή 400 χιλιομέτρων. Τα νησιά δεν είναι πολλά, αλλά η μεγάλη ακτογραμμή μπορούσε να βοηθήσει την παράκτια ναυσιπλοΐα με τα ψηλά βουνά και τις απότομες θαλάσσιες οροσειρές που συνδέονται με παράκτιες πεδιάδες κοντά στις ακτές⁴⁸⁵. Ακριβώς λοιπόν επειδή πολλές ακτές όπως και στην υπόλοιπη Μεσόγειο βρίσκονται αρκετά ψηλότερα από το μέσο επίπεδο της θάλασσας μπορούσε κάποιος να τις απομνημονεύσει καθώς και να τις αναγνωρίζει εύκολα μέσω οπτικής διάκρισης, ειδικά όταν είναι και ιδιαίτερα απόκρημνες. Με γνωστά σημεία της ακτογραμμής που επαναλαμβάνονταν, διεξάγονταν έτσι μέσω διαδοχικής παρατήρησης το εμπόριο μεταξύ μικρο-περιοχών. Ακόμα και οι αρχικές συνθήκες ανάπτυξης της ναυσιπλοΐας είναι άμεσα συνυφασμένος με την έννοια της γεωγραφικής συνοχής, εκτελώντας ένα κατά βάση ταξίδι από ακτή σε ακτή όπου «ο θαλάσσιος χώρος κατανοείται από διαδοχικά λιμάνια με φυσικά χαρακτηριστικά»⁴⁸⁶.

Η ανάγκη χωρισμού του ορίζοντα που φαίνεται, σύμφωνα με τα ονόματα των ανέμων με διαφορετικές διευθύνσεις, έδωσαν πρόσθετες γνώσεις στους ναυτικούς. Πέρα από το ανάγλυφο των ακτών, το εδαφικό τοπίο που επαναλαμβάνεται και την επίγνωση του πετρώματος των ακτών και της φυσικής χλωρίδας που μπορούσε να αλλάξει με την επίδραση της θάλασσας και των κλιματικών συνθηκών, οι γνώσεις των ναυτικών συμπληρώνονταν από την συναίσθηση του Μεσογειακού κλίματος με τους ξηρούς μήνες τα καλοκαίρια και με τους χαλαρούς βροχερούς χειμώνες⁴⁸⁷ ώστε να αποφευχθεί η οικονομική καταστροφή. Σύμφωνα με τις καταγραφές του Αρχείου⁴⁸⁸ ένα ταξίδι από την Βαρκελώνη προς την Γένοβα, μέσω διαπεριφερειακού εμπορίου, πλέοντας πολύ κοντά στις ακτές της Νότιας Ευρώπης, μπορούσε να διαρκέσει το λιγότερο τρεις και έξι μέρες για τα έτη 1786, 1787 με μέσο όρο πλεύσης 128 και 64 ν.μ. περίπου την μέρα⁴⁸⁹.

Ο Fernand Braudel⁴⁹⁰ μιλώντας για τον χρόνο που κάποιος τον 16ο-17^ο αιώνα

⁴⁸⁵Ο.π.,184.

⁴⁸⁶Ο.π.,29.

⁴⁸⁷David Abulafia, *Η Μεγάλη Θάλασσα...*, ο.π., 34-35.

⁴⁸⁸Στο Αρχείο μας στοιχεία για την διάρκεια ταξιδιών παρέχονται μόνο για 713 πλοία για το έτος 1786 και 623 για το 1787.

⁴⁸⁹Καταγραφή 806, έτος 1786. Καταγραφή 1708, έτος 1787.

⁴⁹⁰Ο Fernand Braudel(1902-1985) ήταν γάλλος ιστορικός της σχολής των *Annales* και διευθυντής του περιοδικού τους με τίτλο *Annales: économies, sociétés, civilisations*. Εισηγάγε μία νέα έννοια του

μπορούσε να φτάσει στις ακτές της Μεσογείου παρέθεσε την περίοδο, μιας με δύο εβδομάδων από το Βόρειο έως το Νότιο κομμάτι της και δύο με τρεις μήνες από το δυτικότερο έως το ανατολικότερο αν και ο χρόνος εξαρτιόταν και από τους ενδιαμέσους σταθμούς. Εξάλλου η μέτρηση του ναυτιλιακού χρόνου στην θάλασσα δεν μπορεί να γίνει χρησιμοποιώντας «υπερβολική ακρίβεια» στους αιώνες μέχρι τον 19^ο αιώνα, όπου δηλαδή την πρόοδο των μηχανών εσωτερικής καύσης και την τοποθέτησή της στα πλοία. Φτάνοντας από την Νάπολη το 1786, η νάβα *Elena* (καταγραφή 111), το βριγαντίνι *S. Bonaventura* (381) και η πολάκα *N.S. Delle Grazie* (2.192) ταξίδεψαν έξι, εννέα και τρεις μέρες αντίστοιχα χωρίς ενδιαμέσο σταθμό διανύοντας μία διαδρομή 341 ν.μ. Τα μίλια που διανύθηκαν ήταν ημερησίως 57, 38 και 114 ν.μ. Καθώς όμως το Αρχείο, μας μιλά για ταξίδια προς Γένοβα μπορούμε να δώσουμε μόνο ενδεικτικές αναφορές για διάρκεια ταξιδιών με σημείο αναφοράς την Γένοβα σαν τελικό προορισμό.

Τον 17^ο και 18^ο αιώνα με την πρόοδο της τεχνολογίας αλλά και την ναυτική εκπαίδευση των πληρωμάτων και των καπετάνιων διαδόθηκε εκτενώς η χρήση της πυξίδας και των χαρτών. Ένα μακρινό ταξίδι ξεκινούσε έτσι με ευνοϊκότερους όρους, καθώς μπορούσε να εκτελεστεί σε σχετικά ευθεία ρότα αντί να αναζητεί την οπτική επαφή των βουνών για να γνωρίζει επακριβώς την γεωγραφική του θέση, ενώ το ίδιο το ταξίδι μπορούσε να εκτελεστεί ξανά και ξανά με ικανοποιητική συχνότητα πράγμα πρωτόγνωρο για το εμπόριο μακρινών αποστάσεων. Τα Ευρωπαϊκά κράτη κατανόησαν την σημασία του εκπαιδευμένου ανθρώπινου ναυτικού δυναμικού που θα απέφευγε τα αβαθή ύδατα, τους μετωπικούς ανέμους, τα αντίθετα ρεύματα ενώ ταυτόχρονα θα πολλαπλασίαζε τα έσοδα τους μέσα από πολιτικά και οικονομικά οφέλη. Το εμπορικό ναυτικό εξάλλου λόγω μπορούσε να χρησιμοποιηθεί σαν πολλαπλασιαστής της οικονομικής ισχύος αλλά και σαν μέσο πίεσης σε άλλα κράτη.

Η τακτική συχνότητα της άφιξης επιβατών και εμπορευμάτων σε έναν λιμένα θεωρείται μεγίστης σημασίας. Σημαίνει ότι καθώς η εξυπηρέτηση εκτελείται υπό φυσιολογικούς ρυθμούς, το εμπόρευμα διακινείται χωρίς να απαιτείται μεγάλο κόστος για την αποθήκευση του και την διατήρησή του σε ικανοποιητική κατάσταση, ενώ υπάρχει σχετικός εφesusχασμός ότι δεν θα μείνει απούλητο για μεγάλο χρονικό διάστημα. Σε περιβάλλοντα όπως της Μεσογείου όπου η ανεπτυγμένη Δυτική Ευρώπη χρειαζόταν άμεσα μεγάλα αποθέματα πρώτων υλών για την αναπτυσσόμενη βιομηχανία της⁴⁹¹, η συχνή και τακτική διαθεσιμότητα με σχετική συνέπεια, βοηθούσε να διατηρηθεί σταθερός ο ρυθμός παραγωγής της ακόμα και από μακρινά λιμάνια μακριά όπως π.χ. για το έτος 1787 τα πλοία των καταγραφών 1711, 1718, 2292 που ξεκίνησαν από το λιμάνι της Αγίας Πετρούπολης της Ρωσίας (4.124 ν.μ. μακριά!). Και τα τρία μετέφεραν λινά υφάσματα, δέρματα από βοοειδή για βιομηχανική επεξεργασία, τα δύο από τα τρία σίδερο καθώς και κάνναβη και χαβιάρι. Ο χρόνος ταξιδιού τους ήταν αντίστοιχα 63, 80, 93 μέρες ενώ και τα τρία πλοία πέρασαν από το λιμάνι Σάντ⁴⁹² φανερώνοντας μια τακτικότητα κατά την διάρκεια του έτους. Η κανονική συχνότητα εμφανίζεται και σε πλοία που εμπορεύονται αλιεύματα ή αλίπαστα, όπως οι δανικές νάβες *Planteren* (καταγραφή 2046, 1786) και *Christians*

ιστορικού χρόνου ενώ ήταν από τους μεγαλύτερους ιστορικούς του 20^{ου} αιώνα. Πηγή: <https://www.britannica.com/biography/Fernand-Braudel> .Πρόσβαση την 8/11/18.

⁴⁹¹Γ.Π.Βλάχος, ο.π., 70.

⁴⁹²Sund : λιμάνι της Νοτιοδυτικής Νορβηγίας.

Hauen(2084) για τα έτη 1786, 1787 που ξεκινούν από την επαρχία της Φινμάρχια⁴⁹³ για την Γένοβα και φτάνουν αντίστοιχα τους μήνες Νοέμβριο. Η απόσταση που διάνυσαν ως την Γένοβα είναι περίπου 4.201⁴⁹⁴ ν.μ. μεταφέροντας φορτία ξηρού μπακαλιάρου και μουρούνας συστημένα στον *Duseigneur,Health E C.*, που ήταν και ο ιδιοκτήτης του πλοίου.

Στα πλοία του 18^{ου} αιώνα δεν είχε αλλάξει αισθητά η ταχύτητα σε σχέση με τους προηγούμενους αιώνες παρά τις τεχνολογικές καινοτομίες του. Η συχνότητα της κίνησης των πλοίων όμως και η πυκνότητα της αυξήθηκε απότομα και παρά τα αραιά ακόμα δρομολόγια ανάμεσα στις δύο πλευρές του Ατλαντικού, κάποιες παραθαλάσσιες πρωτεύουσες συνδεόντουσαν πιο εύκολα μεταξύ τους παρά με την ύπαιθρό τους. Και ακόμα και αν δεν υπήρχε συχνή επικοινωνία, ήταν σίγουρα πιο εύκολο να μεταφερθούν μεγάλα φορτία ή μεγάλος αριθμός ανθρώπων ή ιδέες με μεγαλύτερη συχνότητα από τους δρόμους ξηράς⁴⁹⁵. Μελετώντας την Ναυτική Οικονομική Γεωγραφία⁴⁹⁶ διαπιστώνεται ότι ήδη από τον 17^ο αιώνα είχαν αρχίσει να σχηματίζονται θαλάσσιοι δρόμοι στην διαδρομή των οποίων οι καιρικές συνθήκες ήταν κατά κάποιο τρόπο αναμενόμενες. Στον καθορισμό αυτών αξιοποιούνταν η αλλαγή των εποχών⁴⁹⁷ όπως και τον θαλάσσιων ρευμάτων όπου αποτέλεσαν τα κυριότερα χαρακτηριστικά της πλεύσης με κουπιά ή πανιά. Στα ιστιοφόρα η επιλογή στις θαλάσσιες ρότες ήταν «ένας συνδυασμός από ανέμους, θαλάσσια ρεύματα και τεχνολογία»⁴⁹⁸ αν και οι κύριες οδοί ναυσιπλοΐας εντός Μεσογείου ακόμα και αν επρόκειτο για ανοιχτή θάλασσα, ήταν πλεύσιμες και χωρίς την χρήση πυξίδας παρά την φήμη που απόκτησε, την ευρεία ταχύτητα διάδοσης της χρήσης της. Ο παράγοντας όμως που έκανε την μεγάλη διαφορά, ήταν το μέγεθος των πλοίων που μεγάλωσε και μπορούσε να μεταφέρει ακόμα περισσότερες προμήθειες, ειδικά νερό, αυξάνοντας την ακτίνα δράσης των πλοίων χωρίς ενδιάμεσο σταθμό.

Στην Μεσόγειο η σημασία των θαλάσσιων ρευμάτων είναι εμφανής στην Εικόνα 12.1 και επηρεάζει τον τρόπο που χωροθετούνται οι διάφοροι ναυτικοί δρόμοι⁴⁹⁹. Από τα στενά του Γιβραλτάρ εισέρχεται ένα ρεύμα στην Μεσόγειο που αφού παραπλεύσει τις βόρειες ακτές της Αφρικής και περάσει τις βόρειες ακτές του Νείλου και των ακτών του Σουέζ, πλέει κατά μήκος των ακτών της Παλαιστίνης και ζύνοντας τις ακτές της Συρίας παίρνει κατεύθυνση σχεδόν παράλληλη με αυτές. Το ρεύμα αυτό που η ταχύτητα του δεν ξεπερνά το ένα μίλι την ώρα περνά έξω από την ακτή της Αλεξανδρέττας παρακάμπτει την Κιλικία και κατευθύνεται προς την Δύση. Τα τοπικά θαλάσσια ρεύματα που έχουν φορά αντίθετη από την διεύθυνση των δεικτών του ρολογιού ανεβαίνουν από νότια προς βόρεια παραπλέοντας κατά μήκος των ακτών

⁴⁹³ Finmarchia :η βορειότερη επαρχία της Νορβηγίας που τότε ήταν ενωμένη με τη Δανία υπό την Ένωση του Κάλμαρ το 1397.

⁴⁹⁴ Πηγή απόστασης ναυτικών μιλίων ο ιστότοπος : <http://ports.com/> .Πρόσβαση την 15/1/19.

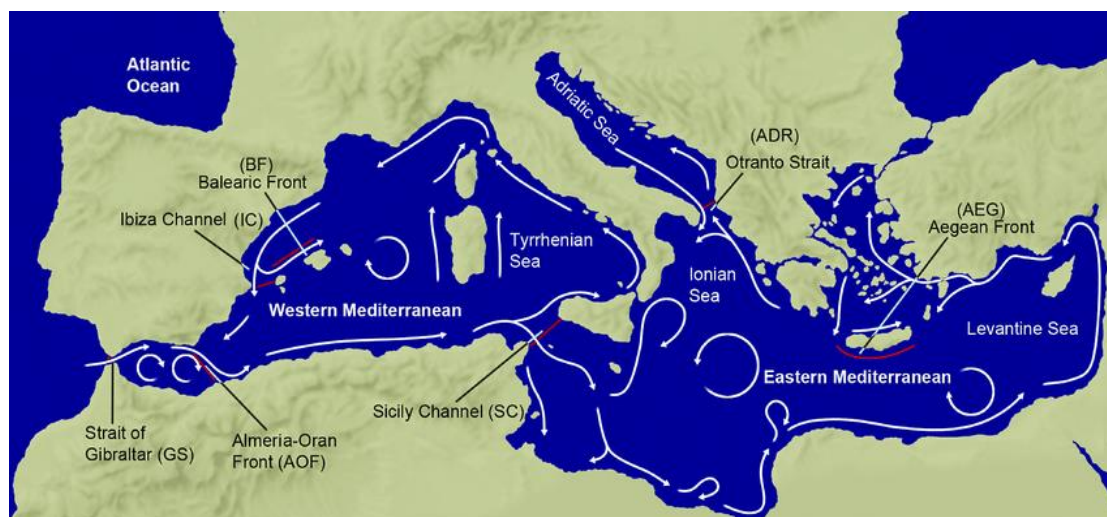
⁴⁹⁵ E.J.Hobsbawn, ο.π., 22-23.

⁴⁹⁶ Η Ναυτιλιακή Οικονομική Γεωγραφία ασχολείται ειδικότερα «με τις θαλάσσιες μεταφορές, με τις εισαγωγές - εξαγωγές προϊόντων μεταξύ των διαφόρων χωρών και την διακίνηση αυτών μέσω λιμενικών τερματικών (ή διαμετακομιστικών σταθμών), με την συγκρότηση και διάρθρωση των εμπορικών στόλων των διαφόρων χωρών με την ναυτιλιακή(εμπορευματική και επιβατική κίνηση των πλοίων) δραστηριότητα κάθε χώρας και περιοχής». Πηγή: Γ.Π.Βλάχος, ο.π., 82.

⁴⁹⁷ Νίκος Γ. Σβορώνος, *Ανάλεκτα...*, ο.π., 59-61.

⁴⁹⁸ Pelegrine Horden-Nicholas Purcell, ο.π., 186.

⁴⁹⁹ Νίκος Μπελαβίλας, *Λιμάνια και οικισμοί...*,37.



Εικόνα 12.1. Τα θαλάσσια ρεύματα της Μεσογείου⁵⁰⁰

της Δαλματίας, κατεβαίνοντας από την ανατολική ακτή της Ιταλικής Χερσονήσου και ανεβαίνοντας πάλι από την ακτή της Τοσκάνης στην Ανατολική άκρη της Χερσονήσου⁵⁰¹. Τα ρεύματα αυτά δεν ακολουθούν επακριβώς το σχήμα των κόλπων αλλά σχηματίζονται με αποκλίσεις, ενώ αυτά που είναι κοντά στην ακτή φτάνουν μέχρι και το ένα χιλιόμετρο την ώρα. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι κατευθύνσεις των ρευμάτων της Σικελίας, της Μάλτας αλλά και η διαδρομή του ρεύματος που κατευθυνόμενο από την Ιταλία προς την Ισπανία κινείται πάλι με κατεύθυνση προς την Ανατολή αρχικά κινούμενο κατά μήκος των Ισπανικών ακτών, πάνω από τις Βαlearίδες νήσους. Ύστερα προς την Νότια Σαρδηνία και μετά πάλι προς τον Βορρά είτε κατευθύνονταν στο Γιβραλτάρ, είτε νοτιοδυτικά στην αφρικάνικη ακτή⁵⁰². Τα ρεύματα μάλιστα της Σικελίας, Τύνιδας και νήσου Παντελλερίας⁵⁰³ μπορεί να τα παρατηρήσει κανείς τις μεσημβρινές ώρες με κατεύθυνση ΒΔ και ΒΒΔ, ενώ αλλάζουν ένταση κάθε εννέα ώρες με πορεία ΒΔ τα πρωινά. Ήδη από τον Μεσαίωνα χρησιμοποιούνταν η βασική αυτή διαδρομή των θαλάσσιων ρευμάτων που μπορούσαν να βοηθήσουν το ταξίδι στην κλειστή θάλασσα της Μεσογείου αποφεύγοντας τα ρεύματα που εμπόδιζαν. Γεγονός είναι ότι για την ναυσιπλοΐα προς την Γένοβα, το 41,85% για το 1786 και το 40,83% για το 1787 των συνολικών αφίξεων του Αρχείου αποτελούν ταξίδια από πλοία που ξεκίνησαν τον πλου από ναυτοτόπους της Τυρρηνικής Θάλασσας όπου επωφελήθηκαν από τα ρεύματα αυτά. Παρατηρώντας την Εικόνα 12.1 διαπιστώνει κανείς ότι οι ρότες πλοίων του Αρχείου ευνοούνταν από την πλεύση των ρευμάτων με κατεύθυνση προς τον Βορρά.

Οι άνεμοι όμως ήταν περισσότερο σημαντικοί από τα θαλάσσια ρεύματα καθώς αυτά έπαιζαν περισσότερο βοηθητικό ρόλο στον πλου των ιστιοφόρων. Και το καλοκαίρι και τον χειμώνα οι περισσότεροι άνεμοι που πνέουν στην Μεσόγειο πνέουν από «κάποιο σημείο ανάμεσα στα βορειοδυτικά και βορειοανατολικά»⁵⁰⁴ ευνοώντας την πλεύση από την Δυτική Μεσόγειο προς την Ανατολική και μάλιστα

⁵⁰⁰Πηγή: https://www.researchgate.net/figure/Map-of-the-Mediterranean-Sea-with-the-name-of-the-sub-basins-main-currents-white-lines_fig1_316850029. Πρόσβαση την 6/11/2018.

⁵⁰¹Θαλασσινή Εγκυκλοπαίδεια, λήμμα: «Μεσόγειος», Κ.Ι.Ανανιάδης, Β', 170-171.

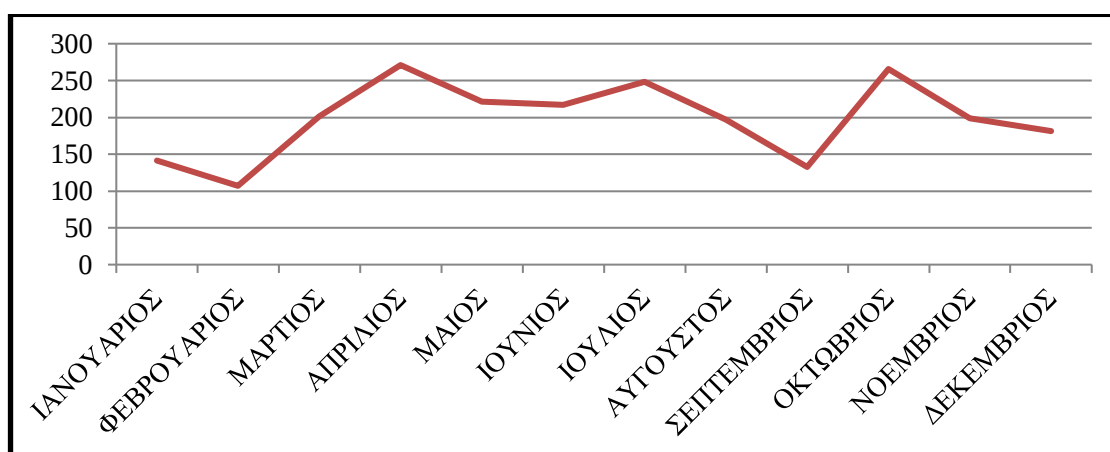
⁵⁰²Pelegrine Horden-Nicholas Purcell, *ο.π.*, 186-186.

⁵⁰³Pantelleria :νησί της Μεσογείου ,νοτιοανατολικά της Σικελίας.

⁵⁰⁴Pelegrine Horden-Nicholas Purcell, *ο.π.*, 185.

από τον Νότο προς Βορρά. Τα καιρικά συστήματα δηλαδή στην Μεσόγειο τείνουν να ευνοούν την κίνηση από την Δύση στην Ανατολή⁵⁰⁵. Η απότομη κλίση μάλιστα πολλών από τις ακτές της Βόρειας Μεσογείου τις καθιστούσε πιο ελκυστικές στους καπετάνιους ενώ το πέρασμα από τα Δυτικά στα Ανατολικά, το περίφημο *λεβαντίνικο* εμπόριο του Μεσαίωνα ήταν ευκολότερο για τα πλοία που ξεκινούσαν από την Γένοβα ή την Μασσαλία. Εξαιρέση από πλευράς ανέμων αποτελεί ο Σιρόκος, ο Νοτιο-Ανατολικός άνεμος που είναι εξαιρετικά δυνατός άνεμος και μπορεί να φτάσει τους 50 κόμβους δυσκολεύοντας την ναυσιπλοΐα. Η αποφυγή ανέμων επικίνδυνων για το πλοίο ήταν από τις κύριες ανησυχίες του καπετάνιου και για αυτό ήταν προτιμητέο πολλές φορές να μακρύνει η διαδρομή, παρά το πλοίο να πάει αντίθετα στον άνεμο καθώς μπορούσαν είτε να σχιστούν τα ιστία ή λόγω υπερφόρτωσης του πλοίου να μην μπορεί να ισορροπήσει το βάρος των βαρύτερων εμπορευμάτων με τα ελαφρύτερα. Σύμφωνα με τον Νίκο Μπελαβίλα «ο διπλασιασμός σχεδόν του χρόνου της επιστροφής από την ανατολή στα ιταλικά λιμάνια λόγω των σταθερά αντίθετων ανέμων, αναγκάζει τα πλοία εκείνης της εποχής που φεύγουν από τα δυτικά προς τα ανατολικά να φορτώνουν προμήθειες για 50 ημέρες, ενώ αντίθετα αυτοί να παίρνουν προμήθειες για 100 μέρες»⁵⁰⁶. Το έτος 1786, στην καταγραφή 1777, το πλοίο «*La Principessa Alessandra*» αφίχθη στην *Superba*⁵⁰⁷ από το Ταϊγάνι Κριμαίας στις 5/10/1786 μετά από ταξίδι διάρκειας 104 ημερών με τέσσερις ενδιάμεσους σταθμούς (Κων/πολη, Λαμπεντούσα, Πορτοβέκιο, Πορτοφεράγιο). Το ίδιο έτος, στην καταγραφή 784 το πλοίο «*La Gloria*» αφίχθη στην Γένοβα από την Σμύρνη στις 23/5/1786 μετά από πλου 125 ημερών και δύο ενδιάμεσων σταθμών (Μάλτα, Βαρινιάνο).

Μεγάλο μέρος της βιβλιογραφίας, μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η ναυσιπλοΐα εκτελούνταν κατά κύριο λόγο το χρονικό διάστημα από τις αρχές Απριλίου ως τις τελευταίες μέρες του Οκτωβρίου. Φαινομενικά τότε είχε τις μεγαλύτερες πιθανότητες κέρδους με ασφάλεια αλλά και με παράλληλη συμμετοχή στις μεγάλες εμποροπανηγύρεις στην Ιταλική Χερσόνησο. Από την μελέτη του Αρχείου διαπιστώσαμε ότι όσον αφορά τις αφίξεις στο λιμάνι της Γένοβας η πλεύση συνεχιζόταν κανονικά κατά τους χειμερινούς μήνες αναλύοντας τα γραφήματα 12.1 και 12.2 έστω και με κάποια μείωση τον Ιανουάριο και Δεκέμβριο.

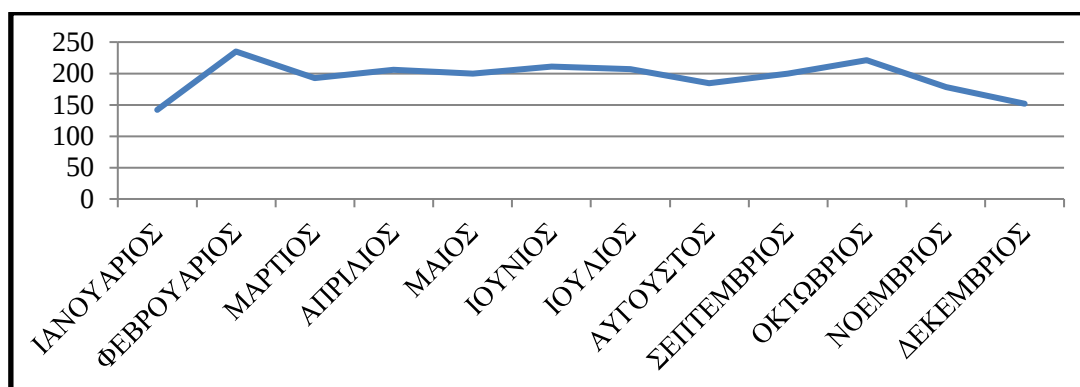


Γράφημα 12.1. Συχνότητα πλεύσης ανά μήνα το έτος 1786

⁵⁰⁵ Fernand Braudel, *Η Μεσόγειος...*, ο.π., 34.

⁵⁰⁶ Νίκος Μπελαβίλας, ο.π., 42.

⁵⁰⁷ *La Superba*: Η Γένοβα.



Γράφημα 12.2. Συχνότητα πλεύσης ανά μήνα το έτος 1787

Στα Γραφήματα 12.1 και 12.2 παρατίθενται ο αριθμός των πλοίων που φτάνουν ανά μήνα και ποιος μήνας είναι αυτός για τα δύο έτη, ενώ στον Πίνακα 12.1 παρατίθενται οι μήνες με τις περισσότερες αφίξεις, οι ημερομηνίες και με τις περισσότερες αφίξεις καθώς και οι αριθμοί των πλοίων την συγκεκριμένη μέρα:

ΕΤΗ	1786		1787	
	ΜΗΝΑΣ ΜΕ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ ΑΦΙΞΕΙΣ ΤΟ 1786	ΜΕΓΙΣΤΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ 1786 ΣΕ ΜΙΑ ΜΕΡΑ	ΜΗΝΑΣ ΜΕ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ ΑΦΙΞΕΙΣ ΤΟ 1787	ΜΕΓΙΣΤΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ 1786 ΣΕ ΜΙΑ ΜΕΡΑ
	ΑΠΡΙΛΙΟΣ(271)	36	ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ (235)	36
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ		13/4/1786		16/6/1787

Πίνακα 12.1. Πίνακας με τις περισσότερες αφίξεις ανά μήνα και μέρα

Από τον Γράφημα 12.1 και τον Πίνακα 12.1 εξάγεται το συμπέρασμα ότι ο μήνας Απρίλιος για το έτος 1786 είναι ο μήνας με τις περισσότερες αφίξεις σκαφών(271), ενώ η μέρα με τις περισσότερες αφίξεις είναι η 13^η Απριλίου (36). Ο μήνας με τις λιγότερες αφίξεις είναι ο μήνας Φεβρουάριος (107) με τις αφίξεις του να είναι λιγότερες από τις μισές του μήνα Απριλίου(271). Η εμπορική κίνηση τον Χειμώνα δεν σταματά, όπως βλέπουμε και στους υπόλοιπους χειμερινούς μήνες Δεκέμβριο(181) και Ιανουάριο(141). Απλά είναι μειωμένη σε λίγο παραπάνω από το μισό του Φεβρουαρίου(107), με τον μήνα Σεπτέμβριο να έχει τις αμέσως λιγότερες αφίξεις(133). Το 1787, σύμφωνα με το Γράφημα 12.2 και τον Πίνακα 12.1, ο μήνας με τις περισσότερες αφίξεις είναι ο Φεβρουάριος (235), ενώ η μέρα με τις περισσότερες αφίξεις είναι η 16^η Ιουνίου με 36 αφίξεις. Ο μήνας Ιανουάριος έχει τις λιγότερες αφίξεις του έτους(142) που όμως είναι πάνω από το μισό του Φεβρουαρίου(235) όπως και ο έτερος χειμερινός μήνας ο Δεκέμβριος(152).

Από τα παραπάνω συνάγουμε το συμπέρασμα ότι υπήρχε μία τάση μείωσης τους χειμερινούς μήνες στις αφίξεις αλλά όχι ελαχιστοποίηση. Οι περισσότερες αφίξεις τον μήνα Φεβρουάριο το έτος 1787, μας απομακρύνουν πολύ από την ιδέα της χειμερινής ακινησίας, παρόλο που την περίοδο αυτή η πλεύση σε ταραγμένη θάλασσα είναι ιδιαίτερος δύσκολη με χαμηλή ορατότητα. Παρόλα αυτά τα ταξίδια

συνεχίζονταν κανονικά έστω και με τάσεις μείωσης περισσότερο λόγω τήρησης κανόνων ασφαλείας, παρά λόγω απουσίας καθολικής πρακτικής πλεύσης λόγω επικινδυνότητας χειμών. Τα πλοία μεγάλης χωρητικότητας ήταν πιο εύκολο να αντέξουν σε δύσκολες καιρικές συνθήκες τους χειμερινούς μήνες εξάλλου, ενώ τα μικρότερα μπορούσαν πλέοντας κοντά στην ακτή να βρίσκουν ασφαλές καταφύγιο με ταχείς αντιδράσεις στις ξαφνικές αλλαγές των ανέμων και ρευμάτων⁵⁰⁸. Ο «κάθε μήνας μπορούσε να χαρακτηριστεί μήνας πλήρους δραστηριότητας»⁵⁰⁹ σχεδόν, στο μέτρο του δυνατού.

Όσον αφορά το παράκτιο εμπόριο σε μικρές αποστάσεις οι μεταφορείς προσαρμοζόμενοι στις βουλές του ανέμου μπορούσαν να πηγαινοέρχονταν όλη την χρονιά παρουσιάζοντας μια τακτικότητα στο εισόδημα των ναυλωτών αλλά και μια σταθερότητα εργασίας στους συντεχνιακούς τεχνίτες και πλοιοκτήτες. Εμπορευόμενοι κοντά στις ακτές, οι τοπικοί μεταφορείς ένωναν τους διάφορους ναυτότοπους με το εμπόριο μακρινών αποστάσεων όταν οι συνθήκες το επέτρεπαν. Σύμφωνα με τον Μπρωντέλ οι έμποροι μικρών αποστάσεων αποτελούσαν τους «προλετάριους της θάλασσας», και τους απέδιδε με σπουδαιότητα περισσότερες μετακινήσεις από το μεγάλης κλίμακας εμπόριο. Για το εμπόριο πάντως της Κεντρικής Μεσογείου όπου μπορεί να χαρακτηριστεί ως μικρής/μεσαίας απόστασης, τα λιμάνια από όπου φτάνουν τα πλοία του Αρχείου αποτελούν το 67,47% για το 1786 και το 67,54% για το 1787. Στον Πίνακα 12.2 παραθέτονται ορισμένες ενδεικτικές διάρκειες ταξιδιών από λιμάνια⁵¹⁰ που θεωρούνται σημαντικά για την μελέτη μας, είτε βρίσκονται στα άκρα των θαλάσσιων περιοχών που πραγματεύεται το αρχείο για την διετία ενδιαφέροντος. Οι όποιες επεξηγήσεις στα κελιά της 2^{ης} και 4^{ης} στήλης εντός παρενθέσεων πλάι στα λιμάνι, δίνονται με βάση το που ανήκαν διοικητικά ή γεωγραφικά ή πολιτικά την στιγμή που το Αρχείο συγγράφεται από τους κρατικούς υπαλλήλους της Γένοβας :

Πίνακας 12.2.Μέγιστη,μέση και ελάχιστη διάρκεια ταξιδιού

		1786		1787
A/ A	ΛΙΜΑΝΙ	ΜΕΓΙΣΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ>ΜΕΣΗ>ΜΙ ΚΡΟΤΕΡΗ (ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΠΟΥ ΕΞΕΤΑΣΤΗΚΑΝ)	ΛΙΜΑΝΙ	ΜΕΓΙΣΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ>ΜΕΣΗ> ΜΙΚΡΟΤΕΡΗ (ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΠΟΥ ΕΞΕΤΑΣΤΗΚΑΝ)
1	ΑΓΚΩΝΑ	145 >44>7 (86)	ΑΓΙΑ ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΗ	91>78> 63 (3)
2	ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ	37 >31>25 (2)	ΑΜΕΡΙΚΗ	52 >51 (2)
3	ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ	95>16> 6 (20)	ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ	77>38 >6 (5)
4	BENETIA	63>46>29 (23)	ΚΑΝΑΡΙΟΙ ΝΗΣΟΙ	97>58>37 (3)
5	ΓΙΑΡΜΟΥΘ	52>42>28 (4)	ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	97 (1)
6	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	164>68>30 (11)	ΚΕΡΚΥΡΑ	13 (1)
7	ΚΑΔΙΞ	63 >25>3 (2)	ΛΑΜΠΡΑΝΤΟΡ- ΑΜΕΡΙΚΗ(ΑΓΓΛΙΑ)	23 (1)
8	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ	90 >61> 41 (4)	ΛΙΒΟΡΝΟ	4>2>1 (13)

⁵⁰⁸Fernand Braudel, *Η Μεσόγειος και ο μεσογειακός κόσμος...*, ο.π., 15.

⁵⁰⁹Pelegrine Horden-Nicholas Purcell, ο.π., 101.

⁵¹⁰Οι ονομασίες παρατίθενται στα Νέα Ελληνικά σαν λιμάνια ασχέτως αν παραπέμπουν σε επαρχία ή περιοχή.

9	ΛΙΒΕΡΠΟΥΛ	56>38>22	(5)	ΛΙΣΣΑΒΩΝΑ	90>31>14	(61)
10	ΛΙΒΟΡΝΟ	25>4>1	(14)	ΜΑΓΙΟΡΚΑ	28>14	(2)
11	ΜΕΜΕΛ(ΒΑΛΤΙΚΗ)	252	(1)	ΜΑΣΣΑΛΙΑ	42>14>3	(14)
12	ΜΠΕΡΓΚΕΝ(ΝΟΡΒΗΓΙΑ)	108	(1)	ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ	120	(1)
13	NANTH	35>33>31	(3)	ΜΠΙΖΕΡΤΑ(ΤΥΝΙΔΑ)	18>15>13	(3)
14	ΡΙΓΑ(ΡΩΣΙΑ)	78	(1)	ΜΠΡΙΣΤΟΛ	51	(1)
15	ΡΩΣΙΑ(ΒΑΛΤΙΚΗ)	127	(1)	ΠΑΛΕΡΜΟ	30>20>7	(5)
16	ΣΑΝΓΚΙΟ (ΑΜΕΡΙΚΗ)	32	(1)	ΡΙΓΑ(ΡΩΣΙΑ)	240	(1)
17	ΣΜΥΡΝΗ	125 >64>34	(5)	ΣΚΑΛΑ ΝΟΥΟΒΑ(ΕΦΕΣΣΟΣ)	31	(1)
18	ΤΑΪΓΑΝΙΟ(ΚΡΙΜΑΙΑ)	104	(1)	ΣΚΩΤΙΑ	44	(1)
19	ΤΕΡΓΕΣΤΗ	116>43>5	(35)	ΣΜΥΡΝΗ	67>63	(2)
20	ΧΕΡΣΟΝΗΣΟ ΚΡΙΜΑΙΑΣ	71	(1)	ΤΕΡΓΕΣΤΗ	80>40>25	(24)

1.Παρατίθεται στο κάθε κελί της 3^{ης} και 5^{ης} στήλης το ταξίδι με την με την μεγαλύτερη διάρκεια ,ο μέσος όρος των ημερών των ταξιδιών από για το λιμάνι αυτό και ο μικρότερος αριθμός ημερών .Εντός παρένθεσης παρατίθεται ο αριθμός των αφίξεων από το συγκεκριμένο λιμάνι που εξετάστηκε ,με σκοπό να εξαχθεί ο μέσος όρος των ημερών ταξιδιού. Ο μικρότερος αριθμός ανά ταξίδι θα πρέπει να αφορά την διάρκεια ταξιδιού ,χωρίς να υπολογίζεται η καραντίνα ή οι ενδιάμεσοι σταθμοί.

Η διάρκεια ταξιδιού είχε να κάνει εκτός από τους περιβαλλοντικούς παράγοντες και την εποχική διακύμανση, με παράγοντες που έχουν σχέση με το λιμάνι ή με ζημιές που μπορεί να πάθει το πλοίο(Αβαρία)⁵¹¹.Το χρονικό διάστημα που περνιόταν στα λιμάνια είναι δύσκολο να υπολογιστεί καθώς οι οικονομικές και νομισματικές συνθήκες, οι δυνατότητες εμπορίας ή η περίοδος παραμονής σε Λαζαρέτα ,καθυστερούσαν την συνολική διάρκεια παραμονής. Με την σειρά τους ανέβαιναν έτσι σε βάθος χρόνου το κόστος των μισθών των πληρωμάτων, ενώ το κεφάλαιο που είχε δεσμευθεί στο πλοίο καθυστερούσε να αποφέρει τα αναμενόμενα κέρδη. Για αυτό και βλέπουμε τεράστιες διακυμάνσεις στην διάρκεια φαινομενικά σύντομων ταξιδιών, μη μπορώντας να συνυπολογιστεί η συνολική περίοδος πλου με απόλυτη ακρίβεια. Σε 14 ταξίδια⁵¹² από την Μασσαλία το 1787, μία διαδρομή 190 ν.μ., η μεγαλύτερη περίοδος διήρκεσε 42 μέρες και η μικρότερη τρεις. Εξετάζοντας πέντε ταξίδια⁵¹³ από το Παλέρμο της Σικελίας, κατά μήκος της Ιταλικής Χερσονήσου, μία διαδρομή 190 ν.μ., το ταξίδι μπορούσε να διαρκέσει από 7 έως 30 μέρες. Σε τρία ταξίδια το έτος 1787 από Αγία Πετρούπολη⁵¹⁴ ο μέσος όρος είναι διάρκειας 78 ημερών και μάλιστα με φορτία συστημένα για τον ίδιο έμπορο, ενώ ένα ταξίδι από το Μέμελ⁵¹⁵, λιμάνι 472 ναυτικά μίλια πιο κοντά από την Αγία Πετρούπολη, διήρκεσε 252 μέρες.

Ακόμα και μέσα σε μικρό διάστημα από την στιγμή που το σκάφος θα ξεκινήσει τον πλου μπορεί να χρειαστούν μικροεπισκευές, συνεπώς αναγκαστικό αγκυροβόλιο σε κάποιο κοντινό απάνεμο όρμο ενώ και καθυστερήσεις στο φόρτωμα ή ξεφόρτωμα(ακαταλληλότητα λιμενικών εγκαταστάσεων) είναι δυνατόν να επηρεάζουν τον συνολικό χρόνο ταξιδιού. Σκεπτόμενοι τις μέγιστες διάρκειες

⁵¹¹ Αβαρία : Η ζημιά του πλοίου, είτε του ίδιου είτε του φορτίου του, στη διάρκεια του πλου του. Πηγή : <https://www.sakketosaggelos.gr/Article/7033/>. Πρόσβαση την 29/12/18.

⁵¹² Καταγραφές : 57, 118, 150, 169, 385, 740, 1194, 1247, 1271, 1458, 1493, 1495, 1496, 1850.

⁵¹³ Καταγραφές :1035, 1036, 1058, 2017, 2018, έτος 1786 .

⁵¹⁴ Καταγραφές : 63, 80, 91.

⁵¹⁵ Καταγραφή 194, έτος 1786. Το Μέμελ(Memel) είναι η σημερινή *Klaipeda*, παραθαλάσσια πόλη στην σημερινή Λιθουανία. Το 1787 ανήκε πολιτικά και διοικητικά στην Ρωσία.

ταξιδιών από ένα λιμάνι μπορούμε να υποθέσουμε ότι στην διαδρομή το πλοίο παρέμεινε σε κάποιο υγειονομικό σταθμό, ενώ κοιτάζοντας τις ελάχιστες την απουσία παραμονής⁵¹⁶.

Καθώς οι ροές του εμπορίου εντάθηκαν στα τέλη του 18^{ου} αιώνα και συστηματοποιήθηκαν, ο συνολικός χρόνος μεταφοράς των εμπορευμάτων σε συνδυασμό με την ακρίβεια και ταχύτητα που διεκπεραιώνονταν επέτρεπε την διεύθυνση των ορίων της οικονομίας καθώς και το κέρδος μέσω της εκμετάλλευσης της αβεβαιότητας συμβάλλοντας στην οικονομική πρόοδο. Μέσω του πλοίου πραγματοποιήθηκαν οι βασικές για τον νέο κόσμο μεταφορές ανθρώπων και αγαθών έτσι ώστε από τον 16^ο αιώνα και ύστερα «οι υπερατλαντικές μεταφορές έγιναν το υπόβαθρο αφενός μεν της οικονομικής άνθησης αφενός της Δ.Ευρώπης και αφετέρου της ανακατανομής των συντελεστών της παραγωγής ανά τον κόσμο»⁵¹⁷. Τον 18^ο αιώνα με την εντατικοποίηση της χρήσης της πυξίδας και άλλων ναυτιλιακών οργάνων και με την ταυτόχρονη τεχνολογική πρόοδο στην ναυπηγική και την ναυσιπλοΐα διευκολύνθηκαν τα ταξίδια κυρίως στις ανοιχτές θάλασσες αναπτύσσοντας το *Τριγωνικό εμπόριο*⁵¹⁸. Με τον τρόπο αυτό συντελέστηκε η ανάπτυξη εμπορικών συναλλαγών μεταξύ απομακρυσμένων υπερπόντιων περιοχών και τέθηκαν οι βάσεις για την δημιουργία των σύγχρονων παγκόσμιων αγορών της συναλλακτικής οικονομίας⁵¹⁹. Το έτος 1786 οι γαλλικές νάβες⁵²⁰ «*Marville*» (καταγραφή: 293) και «*Annetta*» (1570) όπως και η ολλανδική νάβα «*Nuona Speranza*» (746) φτάνουν από την Νάντ (Nantes)⁵²¹ με μέσο όρο 32 μέρες ταξίδι ενώ η αγγλική νάβα «*Guglielmo*» (332) φτάνει από το Μπρίστολ σε 19.

Και οι τέσσερις καταγραφές μεταφέρουν ζάχαρη, ένα καθαρά αποικιακό αγαθό, καπνό, μόλυβδο, δέρματα και ρέγκες συμμετέχοντας στο Τριγωνικό εμπόριο. Η αγγλική νάβα «*Speednvell*» (καταγραφή 2258) ερχόμενη από το S.Gio της Αμερικής⁵²² το 1786 έφτασε μετά από 33 μέρες φέρνοντας φορτία μουρούνας, μόλυβδο και υφάσματα. Το 1787 η γαλλική νάβα «*La Liberta*» (καταγραφή 343) φτάνει από την Νάντ κουβαλώντας φορτία με ζάχαρη και δέρματα στα πλαίσια του Τριγωνικού εμπορίου όπως και οι δύο αγγλικές νάβες «*Il Ramo D'Oliiva*» (2.156) και «*Betsey*» (2.157) έφτασαν στις 25/11/1787 μετά από 51 και 52 ημέρες εν πλω μεταφέροντας μουρούνες, ρέγκες και σολομούς. Εκτιμάται μάλιστα ότι οι δύο τελευταίες συμμετείχαν στο ψάρεμα των παραπάνω ειδών ανάμεσα στην Νέα Γη και

⁵¹⁶Galani katerina, *British shipping...*, ο.π., 180-181.

⁵¹⁷Γ.Π.Βλάχος, ο.π., 66.

⁵¹⁸Τριγωνικό εμπόριο : «Τον 18ο αιώνα το πιο προσοδοφόρο εμπόριο ειδικά για την Αγγλία και την Αγγλία είναι το τριγωνικό εμπόριο ανάμεσα στην Ευρώπη, την Αφρική και τα νησιά της Αμερικής. Τα ευρωπαϊκά πλοία αποπλέουν από το Μπρίστολ την Νάντη και το Μπορντώ φορτωμένα με προϊόντα μεταποίησης τουφέκια ή ναλικά και φτάνουν τις ακτές της Αφρικής όπου ανταλλάσσουν το φορτίο τους με σκλάβους αιχμαλωτισμένους και πουλημένους από τους αρχηγούς των παράλιων φυλών. Στην Αμερική όπου τους μεταφέρουν οι ιδιοκτήτες φυτειών στα νησιά τους αγοράζουν πανάκριβα καθώς τα χέρια δούλων τους είναι τελείως απαραίτητα. Με τα πραγματοποιούμενα κέρδη οι έμποροι μπορούν να αγοράσουν από αυτούς την ζάχαρη τον καπνό το ρούμι ή το καπνό που μεταπωλούν στην Ευρώπη. Από αυτό το τριγωνικό εμπόριο φτιάχνουν την περιουσία τους οι έμποροι των μεγάλων λιμανιών του Ατλαντικού». Πηγή: Bernstein Serge-Milza Pierre, ο.π., 442.

⁵¹⁹Γ.Π.Βλάχος, ο.π., 66.

⁵²⁰Ποντοπόρα : Πλοία δηλαδή με μεγάλη ιστιοφορία και μεγάλο βύθισμα και χωρητικότητα.

⁵²¹Nantes : Παραποτάμια πόλη στην Βορειοανατολική Γαλλία που βρέχεται από τον Ατλαντικό.

⁵²²Καταγραφή 2.258, έτος 1786 : «*Nave Speednvell Cap.Roberto M.Clelland Inglese da s.Gio in America in giorni 32...*».

Νορβηγία, όπου είναι από τις μεγαλύτερες ιχθυοφόρες περιοχές του κόσμου. Οι αποστολές εμπορών από τα λιμάνι της Βορειοανατολικής Ευρώπης προς την Νέα Γη υπήρξαν μέσα εξάπλωσης της ευρωπαϊκής αλιείας, καθώς όσοι αποκλείονται από το μεσολαβητικό εμπόριο στρέφονται προς την ίδια την πηγή για να βρουν αυτό που έχουν ανάγκη :στην περίπτωση αυτή τον μπακαλιάρο, την μουρούνα, τον τόνο και κυρίως τον βακαλάο, το εμπόριο του οποίου ελεγχόταν από τα πλοία που είχαν λιμένα απόπλου το Μπέργκεν της Νορβηγίας⁵²³.

⁵²³ Mollat Du Jourdin Michel, *ο.π.*, 268.

Συμπεράσματα

Η Δημοκρατία της Γένοβας την δεκαετία του 1780 ήταν ένα αδύναμο πολιτικά κράτος της Ν.Ευρώπης και απείχε πολύ από την περίοδο ακμής της τον 15^ο και 16^ο αιώνα όπου ήταν πλαισιωμένη από ισχυρούς και οικονομικά εξαρτημένους συμμάχους από αυτήν. Η πολιτική της ύπαρξη τον 18^ο αιώνα φαινόταν να μην μπορούσε να αντέξει τον διεθνή ανταγωνισμό των ισχυρών απολυταρχιών της Ευρώπης γύρω της. Παρόλα αυτά εκμεταλλευόμενη τα διάφορα εμπορικά δίκτυα της Διασποράς της καθώς και τις χρηματοπιστωτικές δυνατότητες των τραπεζιτών της, αντιστάθμιζε την αδυναμία αυτή καταφέρνοντας να επιβιώσει πολιτικά. Η στρατηγική της θέση δε στο κέντρο της Μεσογείου επί του άξονα του γαλλικού θαλάσσιου εμπορίου από την Μασσαλία προς την Α.Μεσόγειο αλλά και στην απόληξη των δρόμων από την Β.Ευρώπη, βοήθησε τον λιμένα της να ενσωματωθεί στα μεγάλα ευρωπαϊκά οικονομικά κυκλώματα της περιόδου και ιδιαίτερα της Μασσαλίας και των Ιταλικών λιμανιών. Η εμπορική κουλτούρα των πολιτών της, ήταν ίδια εξάλλου όπως και η θρησκεία (Ρωμαιοκαθολικισμός) βοηθώντας την διασύνδεση τους. Με τον παράκτιο στόλο της συμμετείχε ενεργά στο εμπόριο της Ιταλικής Χερσονήσου με τον λιμένα της να αποτελεί ιδιαίτερη προτίμηση για κράτη όπως η Γαλλία, η Αγγλία η Ισπανία και το Βασίλειο των Δύο Σικελιών ανανεώνοντας κάθε τόσο τους όρους των εμπορικών συνθηκών μαζί τους.

Η παρούσα εργασία φιλοδοξεί να συμβάλει με τα συμπεράσματα της στην αναπαράσταση της Ευρωπαϊκής ναυτιλίας στον λιμένα της Γένοβας την 1786-87. Η έλλειψη αξίας των φορτίων στο Αρχείο αλλά και η έλλειψη πληροφοριών για την ποσότητα τους, δεν επέτρεψε να εξαχθεί το συμπέρασμα αν το εμπόριο ήταν αρνητικό ή θετικό δηλαδή αν οι εισαγωγές ήταν πιο πολλές από τις εξαγωγές, αν και δευτερογενής βιβλιογραφία οδηγεί προς την αναδιανεμητική φύση του συγκεκριμένου λιμένα.

Τα πλοία του Αρχείου μετέφεραν με μεγαλύτερη συχνότητα ένα φορτίο (50,22%) παρά πολλά φορτία (45,6)%, ενώ περισσότερο μεταφέρονταν γενικά φορτία παρά χύδην. Η θαλάσσια μεταφορά έδειχνε μία πρώτη ειδίκευση στην πρακτική μεταφοράς συγκεκριμένων φορτίων αλλά και μια κανονική συχνότητα ταξιδιών σε ετήσια βάση. Κάποιοι καπετάνιοι ξανάκαναν το ίδιο ταξίδι κατά την διάρκεια του έτους (ακόμα και με τρεις αφίξεις ετησίως) μεταφέροντας εμπορεύματα ακόμα και προς τον ίδιο παραλήπτη παραπάνω από μία φορά τον χρόνο δηλώνοντας σχέσεις εμπιστοσύνης και έτσι ένα σταθερό εμπορικό δίκτυο. Η συχνότητα τους σε συνδυασμό με την τεχνολογική πρόοδο, ήταν που οδήγησε σε μια επεκτεινόμενη παγκόσμια αγορά ενώ μέσα από τον όγκο των μεταφερόμενων αγαθών του φορτίου των πλοίων, διαφαίνονται τα μετακινούμενα εμπορεύματα της Ευρώπης και μάλιστα σε πολλές περιπτώσεις από την τόπο παραγωγής όπως τα βιομηχανικά προϊόντα που μεταφέρονται από την Αγγλία ή το μάρμαρο από την Καρράρα. Ένα μεγάλο μέρος των αγαθών δεν διακινούνταν από τα κύρια λιμάνια όπως το Λιβόρνο, που μπορούσε να αναφέρεται ακόμα και σε ταξίδια 300 πλοίων ετησίως, αλλά από μικρούς τόπους φόρτωσης που εμφανίζονται ελάχιστες φορές στο Αρχείο με πλοία σημαίας πολλών διαφορετικών κρατών. Στο συντριπτικό ποσοστό των ταξιδιών δεν υπήρχε ενδιάμεσος σταθμός κατά την διάρκεια του πλου χάριν κόστους. Τα πλοία μάλιστα του Αρχείου ταξιδεύουν και τον χειμώνα παρά τις αντιξοότητες σε ποσοστό 18% για τους τρεις χειμερινούς μήνες το 1786 και σε 22% για το 1787, όπου η ναυτιλιακή κίνηση μειώνονταν ακόμα και στο μισό τον Ιανουάριο σε σχέση με τον μήνα υψηλότερης κίνησης αλλά δεν εξαλείφονταν. Στην παρούσα εργασία αναδεικνύεται ο

ρόλος των θαλάσσιων ρευμάτων αλλά και ανέμων που υποβοηθώντας την πλεύση συντέλεσαν στην μεγαλύτερη εμπορική κίνηση από την Κεντρική και Δυτική Ευρώπη από ότι από την Ανατολική.

Στον λιμένα της Γένοβας βλέπουμε την σύνδεση του εμπόριο της Ανατολής με τα πλοία που έφταναν από το εμπόριο του Ατλαντικού μέσω της Δυτικής Ευρώπης. Το ταξίδι διαμέσου Θαλάσσιων περιφερειών με ενδιάμεσους σταθμούς έκανε εφικτή την σύνδεση του Παγκόσμιου εμπορίου με λιμάνια όπως η Λισσαβόνα, η Σεβίλλη και το Κάδιξ με το ενδομεσογειακό αλλά και το τοπικό εμπόριο. Και μπορούσε να ενοποιήσει υπο-περιφέρειες όπως η Μαύρη Θάλασσα, με την Γένοβα στην υπο-περιφέρεια της Θάλασσας της Λιγυρίας καθώς τα πλοία που έφεραν σιτηρά μπορούσαν να γυρίσουν κατάφορτα με αποικιακά και βιομηχανικά ή βιοτεχνικά προϊόντα. Αρκετά πλοία μάλιστα σε ποσοστό που έφτανε το 4% του Αρχείου, έφταναν στην Γένοβα χωρίς φορτίο κάτι που δήλωνε την βεβαιότητα των ναυτικών ότι θα βρουν φορτίο για ναύλωση ή τον βαθμό συνεννοήσεως μεταξύ εμπόρων με πρόσκληση πλοίου λόγω προσυμφωνημένης ναύλωσης, σε αντίθεση με την σύγχυση που επικρατεί στην βιβλιογραφία για τον πλου των πλοίων να μην πλέουν χωρίς φορτίο αλλά και όχι τον Χειμώνα. Τα ποντοπόρα πλοία που ερχόντουσαν μάλιστα από την Ισπανική Αμερική έχοντας διεξάγει υπερπόντιο ταξίδι, στην συνέχεια αναδιένειμαν το φορτίο τους στην Μεσόγειο ή τα αγαθά διαμοιράζονταν μέσω παράκτιας ακτοπλοΐας με μικρότερης χωρητικότητας πλοία με ολιγοήμερα ταξίδια. Π.χ. ένα πλοίο που ξεκινούσε από το Γιβραλτάρ στην Ιβηρική Χερσόνησο με ευνοϊκό άνεμο με ταχύτητα έξι/επτά κόμβων μπορούσε σε 6,7/5,7 ημέρες να αφιχθεί στην Γένοβα.

Μεγάλο μέρος της εργασίας εξετάζει την ναυτιλιακή επίσημη πολιτική της Δημοκρατίας της Γένοβας καθώς το ένα τρίτο των καταγραφών του(32,44%), αφορούσε γενουατικά πλοία. Αναγκαίο επίσης είναι να κατανοήσει κάποιος για ποιο λόγο θα επιλέγονταν ο συγκεκριμένος λιμένας για προορισμό ή ενδιάμεσο σταθμό. Καθώς μπορούσε να βρει κεφάλαιο από τους τραπεζίτες της, μπορούσε να επωφεληθεί από την τοπική βιομηχανία βελούδων από μετάξι, τα φθηνά δαμασκηνά υφάσματα και τα εμπριμέ μεταξωτά της, την πηλοβιομηχανία της που παρήγαγε φέσια αλλά και το χαρτί της, όπως μας πληροφορεί ο Φέλιξ Μπωζούρ αλλά και ο Κλαούντιο Κονσταντίνι, παρά την όποια γήρανση της βιομηχανίας της. Καθώς όμως τα παραπάνω αγαθά καλύπτουν συγκεκριμένες ανάγκες μόνο, αλλά παρόλα αυτά εξαγόταν μεγάλο μέρος τους, ο ρόλος του λιμανιού της ήταν να εισάγει αλλά και να αναδιανείμει τον μεγάλο όγκο αγαθών που έφτανε. Καθώς όμως το πλοίο εισερχόταν στο λιμάνι γινόταν αποδέκτης λιμενικών υπηρεσιών ή προληπτικών ενεργειών εκ μέρους της λιμενικής διοίκησης. Στον λιμένα της Γένοβας υπήρξε ιδιαίτερη μέριμνα και στις υπηρεσίες που εξυπηρετούσαν τα πλοία στον προβλήτα, αλλά και όταν ακόμα ήταν αγκυροβολημένα και αυτή ακριβώς η μέριμνα υποδοχής επιχειρήθηκε να εξηγηθεί ώστε να υπάρξει μια ολοκληρωμένη εικόνα της ναυτιλιακής κίνησης σε συνδυασμό με τις κτηριακές υποδομές και υπηρεσίες διαχείρισης ναυτικής κίνησης.

Η κίνηση των πλοίων του Αρχείου δίνει ξεκάθαρα την εικόνα του μεγαλύτερου μέρους της να έρχεται από την Κεντρική Μεσόγειο ενώ στον αντίποδα το μικρότερο από την Ανατολική. Κάθε Θαλάσσια περιοχή κατηγοριοποιήθηκε στην βάση δεδομένων με γνώμονα ότι έχει το δικό της εμπορικό σύστημα ροής αγαθών που διακινούνται μέσω θαλάσσιων ροών σχηματίζοντας κατά μία έννοια μια ενότητα και συνεκτικότητα με αλληλοσυνδέσεις. Στην περίπτωση του Αρχείου τα πλοία κινούνται κατά κύριο λόγο από την Δύση προς την Ανατολή ακολουθώντας τα θαλάσσια ρεύματα της Μεσογείου που έχουν ροή αντίθετη συνήθως από τους δείκτες του

ρολογιού. Πολλά σκάφη πριν φτάσουν στην *Superba* περνούσαν από το Λιβόρνο που ήταν μεν ανταγωνιστικό λιμάνι αλλά και κατά κάποιο τρόπο συμπλήρωνε την εμπορική της κίνηση. Έκπληξη αποτέλεσε ότι το συντριπτικό ποσοστό των πλοίων που έρχονται από αυτό είναι γενουατικά κάνοντας χρήση των όποιων πλεονεκτημάτων του συγκεκριμένου λιμανιού, ειδικά αν αναλογιστεί κανείς ότι ο ανταγωνισμός με το Λιβόρνο ήταν που οδήγησε στις συνεχείς αλλαγές στο θεσμό του *Ελεύθερου λιμανιού*. Τα λιμενικά έσοδα μειώθηκαν στην ίδια την Γένοβα αλλά αυξήθηκαν τα συνολικά έσοδα από την αυξανόμενη κίνηση με την μείωση των μεταφορικών και την αύξηση της κατανάλωσης. Τα πολεμικά πλοία συμμετέχουν και αυτά στον πλου της Μεσογείου κατά τις εντολές των κρατών τους τα οποία εξοπλίζουν και εμπορικά για πολεμικούς σκοπούς προκειμένου να εξυπηρετούνται τα συμφέροντά τους υποστηρίζοντας τα συμφέροντα των κρατών τους.

Μέσα από τις αναφορές στους παραλήπτες που μπορούσαν να είναι αντιπρόσωποι εμπόρων ή εμπορικοί πράκτορες αλλά και ονόματα πλοιοκτητών, αποκτάται μια πληρέστερη εικόνα για την διάρθρωση αλλά και τις επωνυμίες των *εταιρειών* της εποχής όπου συναντώνται έμποροι ,ανιψιοί ,εγγονοί ,χήρες και κληρονόμοι περιουσιών. Οι έμποροι αυτοί μπορούσαν να ναυλώνουν παραπάνω από ένα πλοία, προκειμένου να διαφυλάξουν ότι το φορτίο θα φτάσει στον προορισμό του, πλέοντας σε ομάδες, πιθανόν και για μεγαλύτερη προστασία, φτάνοντας το 24% των πλοίων του Αρχείου πολλές φορές αποτελούμενες από σκάφη με διαφορετικές εθνικότητες ακόμα και σε ομάδες των δέκα. Κατηγοριοποιώντας τους έγινε δυνατό να ταυτολογήσουμε ονομαστικά σημαντικούς εμπόρους, ντόπιους της Γένοβας αλλά και αλλοδαπούς, σε συνδυασμό με την δευτερογενής βιβλιογραφία. Μέσα από τις καταγραφές αναπαραστάθηκε η πρακτική των πλοίων του Αρχείου να ταξιδεύουν σε ομάδες και μάλιστα σε ποσοστό 25% και σε πολλές περιπτώσεις πλοίων διαφορετικών σημαιών.

Μέσω της ανάλυσης των ονομάτων των πλοίων αναδύθηκε το ιδιαίτερα υψηλό θρησκευτικό αίσθημα των ναυτικών με τις αναφορές στα Θεία να ανέρχονται στο 1/3 και μάλιστα να αναφέρονται σε θρησκευτικούς τόπους με ιδιαίτερη ακτινοβολία και επιρροή, αλλά και των γυναικείων ονομάτων και των γεωγραφικών τόπων που ίσως θύμιζαν την πατρίδα του ναυτικού. Μέσα από ένα πλήθος ονομάτων αναδομείται κομμάτι της πρακτικής της ονοματοδοσίας των πλοίων της εποχής.

Η παρούσα εργασία έδωσε απαντήσεις που αφορούσαν την προέλευση των πλοίων του Αρχείου, τα θαλάσσια αλληλοκαλυπτόμενα εμπορικά συστήματα και το είδος των εμπορευμάτων που μεταφέρονταν στην Μεσόγειο και τον Ατλαντικό. Η αναφορά των ποσοτήτων τους αλλά και η τιμή πώλησης τους που λείπει, θα βοηθούσε πολύ στην εξαγωγή ασφαλών συμπερασμάτων. Η έλλειψη τους είναι αναντικατάστατη καθώς θα μπορούσαν ίσως να συγκριθούν με παρόμοιες ποσότητες σε άλλα λιμάνια και να αποτελέσουν αντικείμενο μελλοντικής έρευνας. Τα ταξίδια των 4.711 όμως πλοίων της διετίας 1786-87 ασχέτως αποτελέσματος επέτρεψαν να μετρηθούν *τάσεις* και να αναδυθούν πρακτικές των Ευρωπαίων ναυτικών του 18^{ου} αιώνα που στο μέλλον συνδυαστικά με τα ποσοτικά δεδομένα άλλων λιμανιών θα συνθέσουν το παζλ της εμπορικής κίνησης της Μεσογείου του 18^{ου} αιώνα.

Πηγές

Α' Αρχεία

Εφημερίδα Anvisi για τα έτη 1786-1787. Τχ. 11, 12, 16, 21, 22, 33, 45.(*Biblioteca Universitaria di Genova*)

Β' Ιστοσελίδες

- Πληροφορίες για μετρήσεις απόστασης μεταξύ λιμανιών : <http://ports.com/> (Πρόσβαση την 15/11/19)
- Πληροφορίες για την βιογραφία του Fernand Braudel : <https://www.britannica.com/biography/Fernand-Braudel> (Πρόσβαση την 8/11/18)
- Πληροφορίες για ναυτικά εξαρτήματα και μέρη πλοίων : <https://www.modelclub.gr/forums/index.php?topic=9982.0> . (Πρόσβαση την 13/1/19)
- Πληροφορίες για πολύτιμους λίθους : <http://www.jewelpedia.com/lex160-koralli-coral.html> . (Πρόσβαση την 24/12/18)
- Πληροφορίες για την έννοια της Παγκοσμιοποίησης : http://phestos.blogspot.com/2011/12/blog-post_1.html#ixzz5ZlnCcB2P . (Πρόσβαση την 14/01/19)
- Πληροφορίες για την χρωστική ουσία indigo : <https://www.proz.com/kudoz/english-to-greek/other/566596-indigo.html> . (Πρόσβαση την 14/1/19)
- Πληροφορίες για την Εκκλησία Maria Del Rosario : <https://www.chorusvenezia.org/en/church-of-santa-maria-del-rosario-gesuati> . (Πρόσβαση την 15/1/19)
- Πληροφορίες για τον ορισμό της νηοπομπής : <https://www.britannica.com/topic/convoy-naval-operations> .(Πρόσβαση την 14/1/19)
- Πληροφορίες για το οικοδομικό υλικό ποζολάνη : <http://www.interbeton.gr/default.asp?siteID=1&pageid=50&langid=1> . (Πρόσβαση την 14/1/19)
- Πληροφορίες για πανώλη : <https://chilonas.com/2013/04/10/httpwp-mep1op6y-sh/> .(Πρόσβαση την 15/1/19)
- Πληροφορίες για χάρτες με θαλάσσια ρεύματα Ευρώπης : https://www.researchgate.net/figure/Map-of-the-Mediterranean-Sea-with-the-name-of-the-sub-basins-main-currents-white-lines_fig1_316850029 . (Πρόσβαση την 6/12/18)
- Πληροφορίες για την Αβαρία : <https://www.sakketosaggelos.gr/Article/7033/> . (Πρόσβαση την 29/12/18)
- Πληροφορίες για το Istituto Idrografico Della Marina : <http://www.marina.difesa.it/conosciamoci/organizzazione/comandanti/scientifici/idrografico/Pagine/home.aspx> . (Πρόσβαση την 6/1/19)

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

- Αλεξανδρή, Κ.Α., *Η αναβίωση της θαλάσσιας μας δυνάμεως κατά την Τουρκοκρατίαν*, Αθήνα, Έκδοσις Ιστορικής Υπηρεσίας Β.Ν., 1969.
- Αλεξιάδη Σ. & Πρατικάκη Μ., *Πόλεις–Λιμάνια στο χτες και στο σήμερα, Η περίπτωση της Γένοβας*. 2011-2012 (Πτυχειακή εργασία), Α.Π.Θ. Ανακτήθηκε από <http://dspace.lib.ntua.gr/handle/123456789/6579>.
- Ανανιάδης, Κ.Ι., *Θαλασσινή Εγκυκλοπαίδεια*, τ.1-3, Αθήνα, Ιδιωτική, 1970.
- Ανωγιάτης-Πελέ, Δ., *Δρόμοι και διακίνηση στον Ελλαδικό χώρο κατά τον 18^ο αιώνα*, Αθήνα, Παπαζήσης, 1993.
- Βλάμη Δ., *Το φοιρίνι ,το σιτάρι και η οδός του κήπου, Έλληνες έμποροι στο Λιβόρνο 1750-1868*, Αθήνα, Θεμέλιο, 2000.
- Βλασσόπουλος, Ν.Στ., *Ιόνιοι έμποροι και караβοκύρηδες στην Μεσόγειο 16^{ος}-18^{ος} αιώνας*, Αθήνα Finatec-Multimedia Α.Ε., 2001.
- Βλάχος, Γ.Π., *Βασικές αρχές ναυτιλιακής επιστήμης*, Πειραιάς, Τζεϊ & Τζεϊ Ελλάς, 1999.
- Γαγανάκης, Κ., *Κοινωνική και οικονομική ιστορία της Ευρώπης*, Πάτρα, ΕΑΠ, 1999.
- Γαλάνη, Κ., «Μεταξύ Λεβάντε και Πονέντε», στο Τζελίνα Χαρλαύτη & Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμ.) *Ναυτιλία των Ελλήνων 1700-1821, Ο αιώνας ακμής πριν την Επανάσταση*, Αθήνα, Κέδρος, 2013, σ.541-562.
- Γεωργίου, Η.Π., *Επισιτισμός της Γαλλίας υπό Ελληνικής Εμπορικής ναυτιλίας(1789-1815)*, Αθήνα 1969.
- Γιαννακοπούλου, Ε., «Ηπειρώτες έμποροι στην Ιταλία κατά το 18^ο αιώνα(Νέα αρχειακά στοιχεία)», *Ερανιστής*, 21(1997).σ.143-175.
- Γουλιέλμος, Μ. Α. και Ε.Σαμπράκος, *Ακτοπολοία και ναυτιλία μικρών αποστάσεων, Οικονομική ανάλυση - λογιστική: Αλυσίδα και μεταφορές - Επιπτώσεις άρσης του Cabotage: Σχέδιο νόμου 2932/2001 για την ακτοπλοΐα: Δίκτυα hub & spoke*, Αθήνα, Σταμούλη Α.Ε., 2002.
- Δελής, Α., «Τύποι πλοίων της Ναυτιλίας των Ελλήνων 1700-1821» στο Τζελίνα Χαρλαύτη & Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμ.) *Ναυτιλία των Ελλήνων 1700-1821, Ο αιώνας ακμής πριν την Επανάσταση*, Αθήνα, Κέδρος, 2013, σ. 469-540.
- Δρανδάκης, Παύλος, *Μεγάλη Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια*, τ. Α, Αθήνα, Πυρσός, 1956.
- Καπετανάκης, Π.Σ., «Από την Αμφιτρίτη στον Οδυσσέα: πλέοντας με την Ιόνιο Ναυτιλία στα νερά της Ανατολικής Μεσογείου κατά την επαναστατική δεκαετία του 1820», στο Τζελίνα Χαρλαύτη & Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμ.) *Ναυτιλία των Ελλήνων 1700-1821, Ο αιώνας ακμής πριν την Επανάσταση*, Αθήνα, Κέδρος, 2013,σ.735-770.

- Κατσιαρδή-Hearing, O., *Λησμονημένοι ορίζοντες Ελλήνων εμπόρων: Το πανηγύρι στη Senegallia (18ος-αρχές 19^{ου} αιώνα)*, Αθήνα, Καραβία Δ. Ν. - Αναστατικές Εκδόσεις, 1979.
- Κατσιαρδή-Hearing, O., *Μετανάστευση και Ελληνική Διασπορά στην Δύση (16^{ος}-19^{ος} αι) Περίοδος ελληνικών παροικιών. Οργάνωση, Οικονομικές δραστηριότητες*, δημοσίευση στο διαδίκτυο στο πρόγραμμα e-learning του ΕΚΠΑ. Ανακτήθηκε από <https://eclass.uoa.gr/modules/document/file.php/ARCH254/metanelearning>.
- Κατσιαρδή-Hearing, O., *Τεχνίτες και τεχνικές βαφής νημάτων, από τη Θεσσαλία στην κεντρική Ευρώπη, Επίμετρο, Η Αμπελακιώτικη Συντροφιά*, Αθήνα, Ηρόδοτος, 2003.
- Κρεμμυδάς, Β., *Εισαγωγή στην ιστορία της Νεοελληνικής κοινωνίας (1700-1821)*, 2^η έκδοση (πρώτη έκδοση το 1976), Αθήνα, Εξάντας, 1988.
- Κρεμμυδάς, Β., *Εισαγωγή στην Οικονομική Ιστορία της Ευρώπης (16^{ος}-20^{ος} αιώνας)*, τόμος Β, Αθήνα, Γιώργος Δάρδανος, 2006.
- Κρεμμυδάς, Β., *Ελληνική ναυτιλία 1776-1835, Όψεις της μεσογειακής ναυσιπλοΐας*, τόμος Α, Αθήνα, Ιστορικό Αρχείο ΕΤΤΕ, 1985.
- Λιγνός, Α., *Ιστορία της Νήσου Ύδρας – Τα από της αρχαιότητας μέχρι της Επανάστασης του 1821*, τόμος Β, Αθήνα, Πέππας & Σία, 1946.
- Μπαμπινιώτης, Γ.Δ., *Λεξικό της νέας Ελληνικής Γλώσσας με σχόλια για τη σωστή χρήση των λέξεων*, 2^η Έκδοση (Πρώτη έκδοση το 2000), Αθήνα, Κέντρο Λεξικολογίας ΕΠΕ, 2002.
- Μπελαβίλας, Ν., *Λιμάνια και οικισμοί στο Αρχιπέλαγος της πειρατείας 15^{ος}-19^{ος} αι.*, Αθήνα, Οδυσσέας, 1997.
- Μυλωνόπουλος, Δ.Ν., *Βασικές ναυτιλιακές γνώσεις*, Πειραιάς, Αθ. Σταμούλης, 1996.
- Παγκράτης, Δ.Γ., *Ιστορία της Ιταλίας, από την συνθήκη του Λόντι στην ενοποίηση (1454-1870)*, Αθήνα, Σύνδεσμος Ελληνικών Ακαδημαϊκών Βιβλιοθηκών, 2015.
- Παπαδοπούλου, Α. «Από το τοπικό στο Παγκόσμιο : η ενσωμάτωση των ναυτότοπων του Αιγαίου στο μεσογειακό εμπορικό σύστημα», στο Τζελίνα Χαρλαύτη & Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμ.) *Ναυτιλία των Ελλήνων 1700-1821, Ο αιώνας ακμής πριν την Επανάσταση*, Αθήνα, Κέδρος, 2013, σ. 703-734.
- Παπακωνσταντίνου, Κ., «Αρχειακές πηγές και Αμφιτρίτη – Η έρευνα», στο Τζελίνα Χαρλαύτη & Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμ.) *Ναυτιλία των Ελλήνων 1700-1821, Ο αιώνας ακμής πριν την Επανάσταση*, Αθήνα, Κέδρος, 2013, σ. 91-125.
- Παπακωνσταντίνου, Κ., «Η συμπληρωματικότητα των οικονομικών δραστηριοτήτων : η τριγωνική σύνδεση Μεσολογγίου και Μάλτας», στο Τζελίνα Χαρλαύτη & Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμ.) *Ναυτιλία των Ελλήνων 1700-1821, Ο αιώνας ακμής πριν την Επανάσταση*, Αθήνα, Κέδρος, 2013, σ. 603-609.

- Παπακωνσταντίνου, Κ., «Θαλάσσιες και χερσαίες μεταφορές και διακινούμενα φορτία τον 18^ο αιώνα : η συγκρότηση μεταφορικών συστημάτων στην Ανατολική Μεσόγειο» στο Τζελίνα Χαρλαύτη & Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμ.) *Ναυτιλία των Ελλήνων 1700-1821, Ο αιώνας ακμής πριν την Επανάσταση*, Αθήνα, Κέδρος, 2013, σ.283-351.
- Παπακώστα, Χ.Ε., «Sotto la Bandiera di San Marco :Πρόξενοι και προξενικά αρχεία, έμποροι και καράβια(18^{ος} αιώνας)», στο Τζελίνα Χαρλαύτη & Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμ.) *Ναυτιλία των Ελλήνων 1700-1821, Ο αιώνας ακμής πριν την Επανάσταση*, Αθήνα, Κέδρος, 2013, σ.663-681.
- Παπαναστασίου, Δ.Π., *Εμπορευματολογία*, Αθήνα, Γκιούρδας, 1968.
- Πατρώνης, Β., *Ελληνική Οικονομική Ιστορία* , τόμος Β, Αθήνα, Σύνδεσμος Ελληνικών Ακαδημαϊκών Βιβλιοθηκών, 2015.
- Πλειώνης, Λέων Δ., *Το Ναυτικό δίκαιο της Προεπαναστατικής Ναυτιλίας των Ελλήνων*, Αθήνα, Ε. & Ταμβάκος Ο.Ε, 1971.
- Σβορώνος, Ν.Γ., *Ανάλεκτα νεοελληνικής Ιστορίας και ιστοριογραφίας*, Αθήνα, Θεμέλιο, 1987.
- Σβορώνος, Ν.Γ., *Το εμπόριο της Θεσσαλονίκης τον 18ο αιώνα*, Αθήνα, Θεμέλιο, 1996.
- Σεραφείμ, Μ., *Το ελληνικό εμπορικό ναυτικό κατά τον XVIII αιώνα* , τ. Β, Αθήνα, Στοχαστής, 1976.
- Σιμόπουλος, Κ., *Ξένοι ταξιδιώτες στην Ελλάδα*, τ. Β, Αθήνα, Πιρόγα, 2008.
- Σιμψάς, Μ.Μ., Αρχιπλοίαρχος (Ο) Π.Ν., *Το ναυτικό στην ιστορία των Ελλήνων*, τ. Β, Ιδιωτική, Αθήνα 1982.
- Συναρέλλη, Μ., *Δρόμοι και λιμάνια στην Ελλάδα 1830-1880*, Αθήνα Πολιτιστικό Τεχνολογικό ίδρυμα ΕΤΒΑ, 2006.
- Φραγκάκη-Syrett, E., *Οι Χιώτες Έμποροι στις Διεθνείς Συναλλαγές, 1750-1850*, Αθήνα, Αγροτική Τράπεζα της Ελλάδος, 1995.
- Φραγκάκη-Syrett, E., *Το εμπόριο της Σμύρνης τον 18ο αιώνα (1700-1820)*, Αθήνα, Αλεξάνδρεια, 2010.
- Χαρλαύτη, Τ., «Η αρπαγή και οι κίνδυνοι στην θάλασσα: Πόλεμοι ,κούρσος και πειρατεία στη Μεσόγειο του 18^{ου} αιώνα», στο Τζελίνα Χαρλαύτη & Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμ.) *Ναυτιλία των Ελλήνων 1700-1821, Ο αιώνας ακμής πριν την Επανάσταση*, Αθήνα, Κέδρος, 2013, σ.145-206.
- Χαρλαύτη, Τ., «Η εισβολή της Ναυτιλίας των Γραικών στο Μεγάλο εμπόριο της Μεσογείου 1714-1815», στο Τζελίνα Χαρλαύτη & Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμ.) *Ναυτιλία των Ελλήνων 1700-1821, Ο αιώνας ακμής πριν την Επανάσταση*, Αθήνα, Κέδρος, 2013, σ.223-282.
- Χαρλαύτη, Τ.,«Η ναυτιλία των Ελλήνων ως μοχλός ενοποίησης», στο Τζελίνα Χαρλαύτη & Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμ.) *Ναυτιλία των Ελλήνων 1700-1821, Ο αιώνας ακμής πριν την Επανάσταση*, Αθήνα. Κέδρος, 2013, σ.39-90.
- Χλωμούδης, Κ., *Οργάνωση και Διοίκηση λιμένων*, Πειραιάς, Τζέϊ & Τζέϊ Ελλάς, 2001.

- Χουμανίδης, Λ.Θ., *Οικονομική Ιστορία της Ευρώπης, από της παρακμής του αρχαίου κόσμου μέχρι σήμερα*, Αθήνα, Παπαζήσης ΑΕΒΕ, 1991.
- Χριστοδουλίδης Θ.Α., *Διπλωματική Ιστορία 1648-1815*, Αθήνα, Σιδέρης Ι, 1990.

Ελληνόγλωσση από ξένους συγγραφείς

- Abulafia, D., *Η Μεγάλη Θάλασσα, οι περιπέτειες των λαών της Μεσογείου*, Αθήνα, Ψυχογιός, 2012.
- Abulafia, D., *Η Μεσόγειος στην Ιστορία*, Αθήνα, Πατάκης, 2004.
- Anderson, M.S., *Η Ευρώπη του 18^{ου} αιώνα 1713-1789*, 4^η έκδοση (1^η έκδοση το 1966), Αθήνα, Επίκεντρο, 2012.
- Aydin, H. V., «Έλληνες έμποροι και ναυτικοί στην Μαύρη Θάλασσα», στο Τζελίνα Χαρλαύτη & Κατερίνα Παπακωνσταντίνου (επιμ.) *Ναυτιλία των Ελλήνων 1700-1821, Ο αιώνας ακμής πριν την Επανάσταση*, Αθήνα, Κέδρος, 2013, σ.683-701.
- Beaujour, F., *Πίνακας του εμπορίου της Ελλάδας στην Τουρκοκρατία (1787-1797)*, Παρίσι, έτος VIII, τ. Α, Αθήνα, Αφοι Τολίδη, 1974.
- Bernstein S. & Milza P., *Ιστορία της Ευρώπης, από την Ρωμαϊκή αυτοκρατορία στα Ευρωπαϊκά κράτη, 5^{ος} – 18^{ος} αιώνας*, τ. Α, Αθήνα, Αλεξάνδρεια, 1997.
- Braudel F., & Aymard M., & Coarelli F., *Η Μεσόγειος : ο χώρος και η ιστορία*, Αθήνα, Αλεξάνδρεια, 1990.
- Braudel, F., *Η Μεσόγειος και ο μεσογειακός κόσμος την εποχή του Φιλίππου Β΄ της Ισπανίας*, τ. Α και Β, Αθήνα, Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, 2005.
- Davis R., «Οι βρετανοί εφοπλιστές του 17^{ου} και 18^{ου} αιώνα», στο Τζελίνα Χαρλαύτη (επιμ.), *Ιστορία και ναυτιλία 16^{ος}-20^{ος} αιώνας*, Αθήνα, Αλεξάνδρεια, 2005, σ.389-405.
- Hobsbawm, E.J., *Η Εποχή των Επαναστάσεων 1789-1848*, 3^η έκδοση (1^η έκδοση το 1962), Αθήνα, Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, 2015.
- Horden P. & Purcell N., *Μεσόγειος, Θάλαττα Πονηροδιδάσκαλος Μελέτη της Μεσογειακής Ιστορίας*, Αθήνα, Οδυσσέας, 2004.
- Mollat Du Jourdin M., *Η Ευρώπη και η θάλασσα*, Αθήνα, Ελληνικά Γράμματα, 1998.
- Tuma, E.H., *Ευρωπαϊκή Οικονομική Ιστορία, από τον δέκατο αιώνα ως σήμερα, Θεωρία και Ιστορία της Οικονομικής Μεταβολής*, τ. Β, Αθήνα, Gutenberg, 1996.

Ξενόγλωσση

- Anderson, R.C., *Naval Wars in the Levant 1559 - 1853*, Liverpool, Liverpool University Press, 1952.

- Zanini, A., *Strategie politiche ed economia feudale ai confini della Repubblica di Genova (secoli XVI–XVIII). Un buon negotio con qualche contrarietà*, Genoa, Università degli Studi di Genova, 2005.
- Baugh, A.D., «Trade and colonies financial and Maritime Strength ,CA.1714-1790», στο *Maritime History Volume 2:The eighteenth Century and The Classical Age of Sail*, Florida, Krieger Publishing Company,1997, σ.119-135.
- Bellabara S. & Guerreri E., *Vele italiane della costa occidentale dal Medioevo al vovecento*, Milano, Ulrico Hoepli Editore S.p.A., 2002.
- Boudard, R., *Gênes et la France dans la deuxième moitié du XVIII^e Siecle(1748-1797)*, Paris, Mouton & CO, 1968.
- Brilli, C., *Genoese Trade and Migration in the Spanish Atlantic, 1700-1830*, New York, Cambridge university Press, 2016.
- Contantini, C., *La republica di Genova*, Toronto, Utet Università, 1987.
- Corbett, S. J., *Some principles of maritime strategy*, London, Longmans - Green and Company, 1911.
- Corales, E.M., «Greek-Ottoman captains in the service of the spanish commerce in the late eighteenth century», στο Maria Fusaro & Colin Heywood-Mohamed-Salah Omri(επιμ.), *Trade and Cultural Exchange in the Early Modern Mediterranean: Braudel's Maritime Legacy*, London, I.B. Tauris, 2010, σ.203-222.
- Podesta, F., *Il porto di Genova*, Genova, Spiotti, 1913.
- Fusaro M. & Heywood C. and Salah O.M., (επιμ.), *Trade and Cultural Exchange in the Early Modern Mediterranean: Braudel's Maritime Legacy*, London, I.B. Tauris, 2010.
- Gardiner, R., *The Heyday of sail, The merchant sailing ship 1650-1830*, London, Conway's History of the Ship Series, 1995.
- Gelina, H., «The 'eastern invasion'. Greeks in the Mediterranean trade and shipping in the eighteenth and early nineteenth centuries» στο Maria Fusaro, Colin Heywood, Mohamed-Salah Omri (επιμ.), *Trade and Cultural Exchange in the Early Modern Mediterranean: Braudel's Maritime Legacy*, London, I.B. Tauris, 2010. σ.223-252.
- Geneologie delle Famiglie Nobili di Genova, Genova Tipografia dei Frateli, Pagano, 1826.
- Galani, K., *British shipping in the Mediterranean during the Napoleonic wars, the untold story of a successful adaptation*, Leiden, Brill, 2017.
- Kemp, P.K., *The Oxford companion to ships and the sea*, London, Oxford University Press, 1976.
- Calosci, L., *Nacionalismo económico y comercio mediterráneo : pensamiento y acción de la Junta de Comercio de Barcelona (1763-1847)*, Barcelona, Milenio, 2007.

- Luisa, P., *Economia marittima e operatività portuale Genova, secc. XVII-XIX, Atti della società Ligure di Storia Patria Nuova Serie – Vol. XL (CXIV) Fasc.*, Genova, Associazione all'USPI Unione Stampa Periodica Italiana, 1963.
- Salonia, M., *Genoa's Freedom, Entrepreneurship, Republicanism and the Spanish Atlantic*, London. Lexington Books, 2017.
- Walton, N., *Genoa 'La Superba', The rise and the fall of a merchant pirate superpower*, London, C.Hurst & Co Ltd, 2015.
- Parry, M.H., *A dictionary of the World's Watercraft-From Aak to Zumbra, the Mariners' Museum*, London, Gratham Publishing, 2001.
- Rommano, R., «Per una valutazione della flotta mercantile europea alla fine del secolo XVIII», στο Giuffrè A.(επιμ.) *Study in studi in onore di Amintore Fanfani*, Μιλάνο 1962.
- Bent, T., *Genoa how the republic rose and fell*, London, C.Kegan Paul & CO, 1881.
- Unger, R.W., *Ships and shipping in the North Sea and Atlantic, 1400-1800*, London, Ashgate, 1998.

Αρθρα

- Fratianni, M., «Government debt, reputation and creditors protections :The tale of San Giorgio» , *Review of Finance*, 10(Jenuary 2006)4, σ.487-506.
- Kirk, T., «Genoa and Livorno :Sixteenth and Seventeenth-century Commercial Rivalry as a stimulus to Policy Development», *History*, 281(Ιάν 2001), σ.3-17.
- Fusaro M. & Omri M.S, «Trade and Cultural Exchange in the Early Modern Mediterranean:Braudel's Maritime Legacy», *Mediterranean Historical Review*, 29(July 2014)2.
- Panzac, D., «International and Domestic Maritime Trade in the Ottoman Empire during the 18th Century» ,*International Journal of Middle East Studies*, 24(Μάιος 1992)2, σ.189-206.
- Polonia, A., European Seaports in the Early Modern Age:concepts, methology and models of analysis, στο *Dynamiques des ports méditerranéens* , *Dossier thématique coordonné par Ana Prata et Maria Fernanda Rollo, Cahiers de la Méditerranée*, τ.χ. .80(2010), σ.17-39.
- Tosco G., «Le commerce du poisson en conserve à Gênes au XVIIIe siècle, d'après une source douanière», *Dans Rives méditerranéennes*, 43(2012)3, σ.59-71.
- Καρδακάρη, Δ.Χ., *Η άνοδος της Ελληνόκτητης εμπορικής ναυτιλίας στην Δύση, την Ανατολική Μεσόγειο και την Μαύρη Θάλασσα τον 18^ο αιώνα*, Κέρκυρα, Ιόνιο Πανεπιστήμιο, 2013 Διαθέσιμο στο [https://www.google.com/search?ei=wJFJXIWAK6CR1fAPnKG-8As&q=%2C Η άνοδος της Ελληνόκτητης εμπορικής+ναυτιλίας+στην+Δύση%2C+την+Ανατολική+Μεσόγειοκαι+την+Μαύρη+Θάλασσα+τον+18ο+αιώνα&oeq=%2C](https://www.google.com/search?ei=wJFJXIWAK6CR1fAPnKG-8As&q=%2C%20Η%20άνοδος%20της%20Ελληνόκτητης%20εμπορικής%20ναυτιλίας%20στην%20Δύση%20και%20την%20Ανατολική%20Μεσόγειο%20και%20την%20Μαύρη%20Θάλασσα%20τον%2018ο%20αιώνα&oeq=%2C).