

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

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

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

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

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

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

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

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

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

Η Αμφιτρίτη



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

*Πηγή: Απόσπασμα ψιφιδωτού που βρίσκεται στο Βατικανό στη Salla Rotonda.
Πιθανή προέλευση Otricolo, τέλος 2ου αι. μ.Χ.*

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

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Είναι και φύσει ναυτικός λαός ο ημέτερος...

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

Μιχαήλ Α. Δένδιας,

Αι ελληνικά παροικία ανά τον κόσμο

Αθήνα 1919, 9-10

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

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

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

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

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

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

3. Απόστολος Βακαλόπουλος, *Ιστορία νέου ελληνοισμού*, Θεσσαλονίκη 1973, τ. 4, 157.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Σε αντίθεση με τα αρχεία της Μάλτας, τα αρχεία της Μεσίνας αποδείχτηκαν απογοητευτικά ελλιπή. Παρ' όλα αυτά, ο Fabio Di Vita αναλύει στο Κεφάλαιο 13 με μεγάλη λεπτομέρεια την ενδιαφέρουσα ιστορία των υγειονομικών πρακτικών στην πόλη. Τα αλληπάλληλα κρούσματα πανώλης στο νησί, και ιδιαίτερα εκείνο του 1743, οδήγησε τους αξιωματούχους της πόλης να διαμορφώσουν επιπλέον θεσμούς για τον έλεγχο των караβιών όχι μόνο στην πόλη αλλά και σε όλα τα λιμάνια της Σικελίας. Ο Di Vita στο κείμενό του μας δίνει μια ενδελεχή ανάλυση για την άσκηση του υγειονομικού ελέγχου. Στη συνέχεια, εξετάζει το θαλάσσιο εμπόριο που διεξήγαν τα ελληνικά πλοία όχι μόνο με τη Μεσίνα αλλά και με άλλα σικελικά λιμάνια από την περίοδο της πανώλης, το 1743, μέχρι το τέλος του αιώνα. Φαίνεται ότι, παρά την ύπαρξη καραντίνας, οι σικελικές αρχές αρνούσαν σε πολλά ελληνικά πλοία να προσεγγίσουν και να εκφορτώσουν. Λόγω των ιδιαίτερα αυστηρών μέτρων, φαίνεται ότι τα ελληνικά πλοία μάλλον απέφευγαν το Υγειονομείο της.

Στο Κεφάλαιο 14 ο Frank Theuma ασχολείται με το στόλο των Ελλήνων στη Μάλτα, κατά το διάστημα 1801-1815. Τα αρχεία της Μάλτας αποτέλεσαν εξαιρετικά σημαντική πηγή για την *Αμφιτρίτη*, διότι το αρχαικό υλικό είναι συνεχές και πλήρες από τη δεκαετία του 1720 μέχρι και το 1821. Η Μάλτα, στη μέση ακριβώς της Μεσογείου, αποτέλεσε για τους Έλληνες το πρώτο «πάτημα» για την έξοδο στις δυτικές ακτές της Ιταλίας και τη Δυτική Μεσόγειο. Ο Theuma μας δίνει μια ιστορική αναδρομή της Μάλτας και των οικονομικών δραστηριοτήτων του νησιού, οι οποίες μέχρι τον 18ο αιώνα ήταν

σχεδόν συνυφασμένες με τις κουρσάρικες δραστηριότητες των Ιπποτών του Τάγματος του Αγίου Ιωάννη, που διοικούσε το νησί μέχρι την κατάκτησή του από τον Ναπολέοντα. Ο Theuma επικεντρώνει την καθοριστικής σημασίας για το νησί επιβολή του ηπειρωτικού αποκλεισμού το 1806, που μετέτρεψε τη Μάλτα στον κύριο εμπορικό και ναυτιλιακό κόμβο της Κεντρικής Μεσογείου. Εξετάζει, περαιτέρω, τη σημασία του στόλου των Ελλήνων στο νησί, καθώς και τα φορτία που μετέφεραν την περίοδο από το 1800 μέχρι και το 1821. Το Υγειονομείο της Μάλτας αποτέλεσε την πιο πολύτιμη και πλήρη σειρά της *Αμφιτρίτης*.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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