ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Κατάλογος πινάκων κειμένου 11

Κατάλογος χαρτών 12

Κατάλογος διαγραμμάτων 12

Κατάλογος εικόνων 12

Βραχυγραφίες βιβλιογραφικών και αρχειακών όρων 13

Βραχυγραφίες περιοδικών, αρχείων και βιβλιοθηκών 13

Πρόλογος 15

Ευχαριστίες 19

Εισαγωγή 23
Διάρθρωση της μελέτης 30
Πηγές και μεθοδολογία της έρευνας 35
Η βιβλιογραφία 47

Μέρος Α΄

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις στη Βενετία και στις «υπερπόντιες» κτήσεις της 57
I. Η συγκρότηση της βενετικής θαλασσοκρατορίας 59
II. Η αναβάθμιση της θέσης υπηκόων και ξένων στην οικονομική ζωή της Βενετίας τον 16ο αιώνα 75
III. Κρίση, ανάκαμψη και αναδιοργάνωση στη βενετική εμπορική ναυτιλία (17ος-18ος αιώνας) 96
IV. Η εμπορική ναυτιλία των ελλήνων υπηκόων της Βενετίας τον 18ο αιώνα 104

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Οι όροι διεξαγωγής του εμπορίου: Η εμπορική πολιτική της Βενετίας 113
I. Η πολιτική και οικονομική συγκυρία του πρώτου μισού του 16ου αιώνα 116
II. Οι σταθερές της βενετικής εμπορικής πολιτικής 121

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Η Κέρκυρα στο πρώτο μισό του 16ου αιώνα 151
I. Ο πληθυσμός 151
II. Η διάρθρωση των κοινωνικών ομάδων 158
III. Οι δομές της διοίκησης 161
A. Η τοπική βενετική διοίκηση (reggimento) 161
B. Η Κοινότητα 167
IV. Σχηματισμός κεφαλαίων: η διαχείριση της γης και των προσόδων του δημοσίου 171
A. Η διαχείριση της γης και οι όροι της αγροτικής παραγωγής 171
B. Η διαχείριση των προσόδων του δημοσίου 178
V. Η αγορά και το λιμάνι 185
A. Το «εμπορείον των Κορυφών» 185
B. Τα σημεία ελλιμενισμού 191

Μέρος Β΄

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

Τα Εμπορεύματα 199
I. Μεθοδολογικά ζητήματα 199
II. Τα διακινούμενα εμπορεύματα 200
A. Είδη διατροφής 210
B. Τα ζώα 249
Γ. Οι βιοτεχνικές-βιομηχανικές πρώτες ύλες 252
Δ. Μεταποιημένα βιοτεχνικά προϊόντα 260
III. Χαρτογράφηση του κερκυραϊκού εμπορίου 263

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

Η Εμπορική Ναυτιλία 269

I. Η κρατική ναυτιλιακή πολιτική έναντι των υπηκόων 270
II. Τα πλοία 274
A. Τεχνικά χαρακτηριστικά 274
B. Ναυπηγήσεις 288
Γ. Ποσοτικά δεδομένα 292

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6
Μέθοδοι οργάνωσης και διαχείρισης της ναυτιλιακής επιχείρησης 303
A. Όροι οργάνωσης και λειτουργίας της ναυτιλιακής επιχείρησης 304
B. Τα δομικά χαρακτηριστικά της ναυτιλιακής επιχείρησης 307
Γ. Οι κύριες παραγωγικές δραστηριότητες της ναυτιλιακής επιχείρησης 310
Γ.1. Η θαλάσσια μεταφορά 310
Γ.2. Οι εταιρείες θαλάσσιου εμπορίου στη Μεσόγειο 316
1. *Οι συντροφίες θαλάσσιου εμπορίου της Κέρκυρας: δομή και λειτουργία* 322
2. *Τα μέλη των συντροφιών: ποιοτικές και ποσοτικές διαστάσεις* 324
3. *Οι χρόνοι των συντροφιών* 332
4. *Ο σχηματισμός του εταιρικού κεφαλαίου* 335
5. Η *δανειοδότηση των συντροφιών* 340
6. *Κέρδη και μισθοί* 343
7. *Η κατανομή των ζημιών* 358
8. *Η επίλυση των αντιδικιών* 364
9. *Επιδράσεις στη διαμόρφωση της κερκυραϊκής συντροφίας* 366

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7
Το ανθρώπινο δυναμικό της ναυτιλιακής επιχείρησης: κοινωνικές προϋποθέσεις και επιχειρηματικές συμπεριφορές 375
I. Μεθοδολογικά ζητήματα 375
II. Οι πραγματευτές 379
III. Οι καραβοκύρηδες 399
IV. Οι ναυτοσύντροφοι 417
V. Οι επενδυτές 421
A. Οι συστηματικότεροι επενδυτές 421
B. Οι ευκαιριακοί επενδυτές 437

Αντί Επιλόγου 455

Παράρτημα εγγράφων 467

Αρχειακές πηγές 473

Βιβλιογραφία 475

Ευρετήριο ονομάτων και όρων 517

Summary 539

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η ναυτιλιακή ιστορία είναι μια άλλη οπτική της ιστορίας, η οπτική από τη θάλασσα με την οποία εξετάζονται οι επιπτώσεις που οι δραστηριότητες του ανθρώπου στη θάλασσα προκάλεσαν στη στεριά. Η δημιουργία της παγκόσμιας οικονομίας και κοινωνίας, η επικοινωνία των ηπείρων και των πολιτισμών στηρίχτηκαν σε μεγάλο βαθμό στο άνοιγμα των θαλάσσιων δρόμων. Με αυτόν τον τρόπο η ναυτιλιακή ιστορία έχει άμεση σχέση με την ιστορία της παγκοσμιοποίησης, που είναι ιστορία επαφών και επιδράσεων ανάμεσα σε διαφόρους πολιτισμούς. Το αντικείμενο της ναυτιλιακής ιστορίας είναι η μελέτη της σχέσης του ανθρώπου με τη θάλασσα. Η σχέση αυτή περιλαμβάνει τους τρόπους χρήσης της θάλασσας: η θάλασσα ως επιφάνεια ανταλλαγών, μεταφορών φορτίων και ανθρώπων, επικοινωνιών μέσω πλοίων και ναυτικών, ανάπτυξης πόλεων λιμανιών. Η θάλασσα ως χώρος παραγωγής αλιευμάτων και αξιοποίησης του υπεδάφους, ως χώρος ανάπτυξης θαλασσινών κοινοτήτων. Η θάλασσα ως γεωπολιτικός χώρος επιβολής εξουσίας των κρατών, δηλ. πειρατεία, πόλεμοι, αποικιοκρατία. Άλλωστε αυτή ήταν η πεποίθηση των ελισαβετιανών εξερευνητών και συμβούλων της Ελισάβετ Α΄ της Αγγλίας όπως ο Walter Raleigh, ο Άγγλος πειρατής, έμπορος και θαλασσοπόρος, στον οποίο αποδίδεται η ακόλουθη ρήση: «Όποιος είναι κυρίαρχος στις θάλασσες, ελέγχει τους παγκόσμιους εμπορικούς δρόμους. Όποιος κυριαρχεί στους εμπορικούς δρόμους, κυριαρχεί στο εμπόριο. Και όποιος κυριαρχεί στο εμπόριο, εξουσιάζει τα πλούτη του κόσμου και επομένως τον κόσμο όλο». Η ναυτιλιακή ιστορία εξετάζει την ανάπτυξη των επιστημών και της τεχνολογίας στο χώρο της θάλασσας. Η εξέλιξη της γνώσης των ωκεανών, των ανέμων, των ρευμάτων, του θαλάσσιου οικοσυστήματος είναι αντικείμενο της ναυτιλιακής ιστορίας, όπως επίσης η θάλασσα ως χώρος αναψυχής, η θάλασσα ως πηγή

έμπνευσης της λογοτεχνίας, των εικαστικών τεχνών ή της μουσικής, ως χώρος έμπνευσης των πολιτισμών,

Στο Τμήμα Ιστορίας του Ιονίου Πανεπιστημίου στο οποίο υπηρετώ διδάσκεται η ναυτιλιακή ιστορία. Είναι ευτυχής σύμπτωση που η ναυτιλιακή ιστορία ανθεί στο θαλάσσιο χώρο όπου καθορίστηκε η πορεία της ναυτιλίας των Ελλήνων των νεοτέρων χρόνων. Το Ιόνιο υπήρξε ανέκαθεν εκείνη η θάλασσα όπου η Ανατολή ακουμπούσε τη Δύση. Από το Ιόνιο πέλαγος περνά η νοητή γραμμή που ξεκινά από τη Βενετία και ακουμπά τις ακτές της Αφρικής χωρίζοντας τη Μεσόγειο σε δυτική και ανατολική. Στα Ιόνια νησιά, ένα χώρο εφτά αιώνων δυτικής κυριαρχίας, ο πρώτος σταθμός από την ηπειρωτική Ευρώπη προς την Ανατολή υπήρξε η Κέρκυρα, ένα ιδιαίτερα στρατηγικό σημείο στην πορεία προς ανατολάς. Για τη ναυτιλία της Κέρκυρας και τις εμποροναυτιλιακές δραστηριότητες των κατοίκων της γνωρίζαμε μέχρι πρόσφατα ελάχιστα για διάφορους λόγους. Διακρίνω τέσσερις:

Ο πρώτος λόγος είναι ότι το μεγαλύτερο μέρος της ιστοριογραφίας που ασχολείται με τις βενετικές κτήσεις στην ανατολική Μεσόγειο, το Stato da Mar, ασχολείται κυρίως με τις γεωπολιτικές στρατηγικές επιλογές της Γαληνοτάτης και τους κοινωνικούς θεσμούς που αναπτύχθηκαν στις ελληνικές κτήσεις στη διάρκεια της λεγόμενης Βενετοκρατίας. Ο δεύτερος λόγος είναι ότι συνήθως η μελέτη της ιστορίας της Κέρκυρας, αλλά και των άλλων νησιών, εξαντλείται μέσα στα γεωγραφικά τους όρια, αποκομμένη από το χώρο στον οποίο εντάσσονται. Ελάχιστα και διάσπαρτα έχουν γραφτεί για τις οικονομικές δραστηριότητες των Ελλήνων υπηκόων της Βενετίας. Όταν, δε, προτάσσεται ο οικονομικός παράγοντας, είναι για να εξεταστεί η απόδοση της γης, η αγροτική καλλιέργεια, και σχεδόν ποτέ για να εξεταστεί η δραστηριότητα στη θάλασσα, το εμπόριο και η ναυτιλία.

Ο τρίτος λόγος είναι η δυσκολία ανάγνωσης των πηγών του 15ου και 16ου αιώνα. Τα έγγραφα, νοταριακά ή άλλα, είναι ιδιαίτερα δύσκολα στην ανάγνωσή τους. Για να αποκωδικοποιηθούν από έναν ερευνητή χρειάζονται εξειδικευμένα επιστημονικά προσόντα και ξεχωριστή αντοχή. Η πορεία μιας τέτοιας αρχειακής έρευνας όμως σε τόσο πρώιμη περίοδο είναι σε τέτοιο βαθμό εξαντλητική ώστε μεγάλο μέρος των Ελλήνων ιστορικών που έχουν ασχοληθεί με αυτή να περιορίζεται στην ανάγνωση και επιλεκτική μεταγραφή και περιγραφή

τους. Η ιστορία δε γράφεται χωρίς πηγές. Αλλά η ανάγνωση και περιγραφή των πηγών δεν είναι ιστορία. Η ερμηνεία τους είναι ιστορία.

Ο τέταρτος λόγος είναι ότι λόγω της δυσκολίας ανάγνωσης των πηγών, σε συνδυασμό με την ελλιπή συνομιλία με την δυτικο-ευρωπαϊκή βιβλιογραφία που ταλανίζει σημαντικό τμήμα της ελληνικής ιστοριογραφίας, δεν είχαμε μέχρι σήμερα μια μελέτη όχι μόνο της ναυτιλίας της Κέρκυρας, αλλά και της ανάπτυξης των εμποροναυτιλιακών δραστηριοτήτων των Ελλήνων την περίοδο της λεγόμενης Βενετοκρατίας. Πέρα από μελέτες με έμφαση στις πηγές, μόνο μικρές αποσπασματικές ιστορικές μελέτες διαθέτουμε για τις εμποροναυτιλιακές δραστηριότητες των Ελλήνων.

Η παρούσα μελέτη του Γεράσιμου Παγκράτη έρχεται όχι μόνο να καλύψει αυτό το κενό, αλλά και να μας ανοίξει ένα πολύτιμο παράθυρο: την προοπτική προς τα πίσω στην ελληνική ναυτιλιακή ιστορία του 15ου-16ου αιώνα. Ο Γεράσιμος Παγκράτης, εστιάζοντας στο χρονικό διάστημα από τα τέλη του 15ου αι. έως τα μέσα του 16ου αιώνα, μας δίνει την πιο ώριμη, εποπτική αλλά και εξαντλητική ανάλυση και ερμηνεία της ναυτιλίας των Ελλήνων που έχει γραφτεί στην ελληνική και ξένη ιστοριογραφία γι' αυτή την τόσο πρώιμη περίοδο. Αναδεικνύει την εξέλιξη της τεχνογνωσίας και επιχειρηματικής στρατηγικής στο εμπόριο, αποκαλύπτοντας με εντυπωσιακό τρόπο δομές, στρατηγικές και επιχειρηματικές δραστηριότητες των Ελλήνων στη ναυτιλία πάνω από 500 χρόνια πριν. Η μελέτη, που μας παρέχει ποιοτική και ποσοτική ανάλυση, αποκαλύπτει ότι η ναυτιλιακή επιχείρηση στην περιοχή της ανατολικής Μεσογείου παρέμεινε εντυπωσιακά ίδια από τον 15ο μέχρι τον 18ο αιώνα. Ο Γεράσιμος Παγκράτης διαμόρφωσε τη ναυτιλιακή επιχείρηση της Κέρκυρας στο διάστημα 1496-1538 μέσα από τη μελέτη είκοσι χιλιάδων περίπου νοταριακών εγγράφων πλοιοκτησιών, συμπλοιοκτησιών και θαλάσσιων συντροφιών. Και κατάφερε να το κάνει με μια θαυμάσια σύνθεση της «μεγάλης» με τη «μικρή» καθημερινή ιστορία του Κορφιάτη εμπόρου και βενετού υπηκόου.

Η μελέτη εξετάζει τη σχέση της Κέρκυρας, κέντρο του βενετικού Κράτους της Θάλασσας, και τις εξελίξεις που ανάγκασαν τους Βενετούς να ανοίξουν τον εμπορικό και ναυτιλιακό τους χώρο στους μη Βενετούς υπηκόους τους. Ενώνει την Κέρκυρα με τη Βενετία και τη δυτική Μεσόγειο. Δεν εξετάζει την Κέρκυρα μόνη της, απομονωμένη

από τον θαλάσσιο χώρο, όπως γίνεται συνήθως, αλλά την εντάσσει μέσα στο ευρύτερο πολιτικό της πλαίσιο, και, ακόμα πιο σημαντικά, μέσα στον ευρύτερο θαλάσσιο χώρο της.

Το παρόν βιβλίο μεταθέτει τη σημασία της ναυτιλίας των Ελλήνων στις θάλασσες της Μεσογείου πολύ νωρίτερα από ό,τι πιστεύαμε μέχρι σήμερα, στις αρχές των νεότερων χρόνων. Αναδεικνύει τη σημασία της κερκυραϊκής ναυτιλίας ως στόλου του Ιονίου πελάγους, δηλαδή των νησιών και των απέναντι ακτών. Εξετάζει τη μετατροπή της Κέρκυρας σε χώρο διαμετακόμισης της Βενετίας και εντοπίζει τη συμμετοχή των Ελλήνων στις εμποροναυτιλιακές δραστηριότητες της Βενετίας. Κορυφαία είναι η αποκάλυψη ότι Κερκυραίοι διαχειρίζονταν τμήμα των εμποροναυτιλιακών δραστηριοτήτων της Βενετίας στη μακρινή και εντυπωσιακή θαλάσσια διαδρομή Σαουθάμπτον-Βενετίας.

Σε αυτή τη μελέτη ο Γεράσιμος Παγκράτης επιτελεί έναν διττό άθλο. Ο πρώτος είναι η αξιοποίηση ενός τεράστιου όγκου αρχειακού υλικού. Και μόνο η ανάγνωση 20.000 νοταριακών εγγράφων του 15ου-16ου αιώνα ήταν από μόνη της ηρωική. Ο δεύτερος άθλος του Γεράσιμου Παγκράτη είναι ότι κατάφερε με την ωριμότητα της εμπειρίας του να ξαναγράψει και να επαναπροσδιορίσει την αρχική του μελέτη, τη διδακτορική του διατριβή, δέκα χρόνια μετά και να διαμορφώσει ένα νέο βιβλίο. Η επαρκής ανάλυση, κατηγοριοποίηση και ερμηνεία του αρχειακού υλικού, η εξαντλητική βιβλιογραφική αναζήτηση στη διεθνή και ελληνική βιβλιογραφία τον οδήγησε να πλεύσει μέσα από τη μεθοδολογία και τα εργαλεία όχι μόνο των πιο γνώριμων υδάτων, της βιβλιογραφίας της λεγόμενης Βενετοκρατίας αλλά και εκείνων των πιο άγνωστων, της ναυτιλιακής ιστορίας, που καλύπτουν τις θάλασσες και τους ωκεανούς του κόσμου. Το παρόν βιβλίο αποτελεί μια πρωτότυπη και μοναδική, στέρεη και ευανάγνωστη μελέτη για τη ναυτιλιακή ιστορία των Ελλήνων του 15ου και 16ου αιώνα ενταγμένη στον ευρύτερο γεωγραφικό, οικονομικό, κοινωνικό και πολιτικό χώρο όπου αυτή αναπτύχθηκε.

Τζελίνα Χαρλαύτη
Καθηγήτρια Ναυτιλιακής Ιστορίας
Τμήμα Ιστορίας, Ιόνιο Πανεπιστήμιο
Κέρκυρα, Σεπτέμβριος 2011