

Γ. Παγκράτης

Οι Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις των Ελλήνων υπηκόων της Βενετίας τον 16^ο αιώνα

Η εικόνα που στερεοτυπικά αναδύεται για το βενετικό θαλάσσιο εμπόριο αφορά κατά κανόνα την περίοδο κυριαρχίας της Γαληνοτάτης στις θάλασσες της Μεσογείου, όταν διατηρούσε τον έλεγχο επί των εμπορικών δραστηριοτήτων των υπηκόων της. Σε αυτό το πλαίσιο οι τελευταίοι ήταν υποχρεωμένοι να σέβονται τα καθορισμένα για την κατηγορία τους όρια, δηλαδή να αρκούνται στην τροφοδοσία της μητρόπολης και των κτήσεών της που όφειλαν να είναι αυτάρκειες, προκειμένου να μην επιβαρύνουν περαιτέρω τον κρατικό προϋπολογισμό, και παράλληλα να εμπορεύονται μέσω της κυρίαρχης πόλης μη μονοπωλιακά είδη σε εγκεκριμένους από τη Βενετία προορισμούς. Η μεταφορά ειδών που εντάσσονταν στο λεγόμενο πλούσιο εμπόριο ήταν προνόμιο των βενετών αριστοκρατών ή/ και των ανερχόμενων στο τέλος του Μεσαίωνα αστών, από την οποία είχαν εξαιρεθεί οι υπήκοοι. Η κίνηση των βενετικών αρχών στις αρχές του 14^{ου} αιώνα, και ενώ η Γαληνοτάτη εμπορικά διήγε το χρυσό αιώνα της, να κατασχέσουν το φορτίο πιπεριού που είχε μεταφέρει στην πόλη των δόγηδων ο Κρητικός Costa Michiel με την αιτιολογία ότι δεν ήταν βενετός πολίτης, δείχνει να εκφράζει τον κανόνα της κρατικής εμπορικής πολιτικής. Αυτή η περίπτωση όμως αφορά μια περίοδο στην οποία η Βενετία διήγε τον χρυσό αιώνα της. Μετά τις πρώτες δεκαετίες του 16^{ου} αιώνα τα πράγματα επρόκειτο να αλλάξουν με ρυθμούς σχετικά αργούς, αλλά με έντονα τα σημάδια των μεταβολών. Σταδιακά θα παρατηρούνται ολοένα και περισσότερες ρωγμές στο κυρίαρχο μοντέλο αντιμετώπισης των βενετών υπηκόων συνδεδεμένες με εξωτερικούς παράγοντες όπως η οθωμανική επέλαση, οι Ιταλικοί πόλεμοι και ο εντεινόμενος εμπορικός ανταγωνισμός στην Αδριατική και την ανατολική Μεσόγειο, που θα οδηγήσουν τους βενετούς κεφαλαιούχους σε αναδιάρθρωση των επενδυτικών τους επιλογών και την κρατική εμπορική πολιτική σε χαλάρωση των αυστηρών προστατευτικών ρυθμίσεων. Χάρη σε αυτή την εξέλιξη θα δημιουργηθεί κενός χώρος, τον οποίο θα σπεύδουν να καλύπτουν ξένοι αλλά και υπήκοοι της Βενετίας, όπως οι Έλληνες.

Για τις εμποροναυτιλιακές επιδόσεις ειδικά Ελλήνων στον πρώτο αιώνα μετά την κατάλυση της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας, κατά την τελευταία δεκαετία δημοσιεύτηκαν μελέτες που ανανέωσαν το σχετικό ερευνητικό ενδιαφέρον, χρησιμοποιώντας νέες πηγές ή/και ερευνητικά εργαλεία. Στις παλαιότερες ερανιστικές ή συνθετικές εργασίες ήλθαν να προστεθούν κείμενα εστιασμένα σε ειδικές γεωγραφικές ζώνες ή άλλα που, αξιοποιώντας την υπάρχουσα βιβλιογραφία ή/και αρχειακές πηγές γνωστές αλλά ιδωμένες από διαφορετική οπτική γωνία, τοποθέτησαν την εμπορική ναυτιλία των Ελλήνων στο διεθνές της πλαίσιο και πρόβαλαν τα συμπεράσματά τους στο διεθνή επιστημονικό διάλογο. Χαρακτηριστικές περιπτώσεις αποτελούν οι πρόσφατα δημοσιευμένες μελέτες της Μ. Greene για τους Έλληνες τον 17^ο αιώνα, που περιλαμβάνει και ένα εκτενές κεφάλαιο για τον 16^ο αι., και της Μ. Fusaro που έχει εστιάσει στο τελευταίο τέταρτο του 16^{ου} αι., όταν οι Έλληνες υπήκοοι της Βενετίας ανέλαβαν για λογαριασμό της Γαληνοτάτης το εμπόριο της πόλης με την Αγγλία.

Χάρη σε αυτές τις μελέτες τέθηκαν στο περιθώριο εκτιμήσεις παλαιότερων ερευνητών που περιέγραφαν την ελληνική εμπορική ναυτιλία του 16^{ου} αι. ως μια οικονομική δραστηριότητα που υποστηριζόταν από ολιγάριθμες λέμβους, με τις οποίες οι Έλληνες επιδίδονταν στο ψάρεμα και την τοπική ακτοπλοΐα, περιδεείς στο ενδεχόμενο να εγκαταλείψουν τη σιγουριά των ακτών και να ανοιχτούν στη θάλασσα. Παρά το δρόμο που έχει ήδη διανυθεί, είναι ωστόσο ακόμη μεγάλα τα κενά ειδικά αν θελήσει κανείς να εξετάσει το θέμα σε επίπεδο ναυτότοπων αλλά και ποσοτικής τεκμηρίωσης.

Αυτά τα κενά δύσκολα θα τα απέδιδε κανείς μόνο στην έλλειψη πηγών. Τα βενετικά αρχεία, καθώς και ορισμένα από κείνα των κτήσεων της Γαληνοτάτης στα νησιά του Ιονίου, επιτρέπουν την παρακολούθηση των εμποροναυτιλιακών δραστηριοτήτων σε μεγάλο μέρος του ανατολικομεσογειακού χώρου. Ωστόσο το είδος των αρχειακών πηγών που έχουν διασωθεί προσδιορίζει αναπόφευκτα τη φύση και τα όρια της έρευνας.

Κάτω από αυτούς τους όρους στόχοι του κειμένου που ακολουθεί είναι α) αφενός να προτείνει μια μεθοδολογία για τη συνέχιση της έρευνας και β) αφετέρου μια απόπειρα περιοδολόγησης του φαινομένου βασισμένη σε ποσοτικά και ποιοτικά χαρακτηριστικά.

Α. Το πρώτο από αυτά τα ζητήματα, της μεθοδολογίας, είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με τις αρχειακές διαθεσιμότητες και τις ιδιαιτερότητες των πηγών.

Με δεδομένη την εμφανέστατη ροπή των ερευνών που παρουσιάζονται στο σεμινάριό μας αλλά και που κατά κανόνα εκπονούνται στο χώρο της οικονομικής και κοινωνικής ιστορίας σε περιόδους μεταγενέστερες του 18^{ου} αιώνα, χρειάζεται σε αυτό το σημείο ένα μικρό σχόλιο τόσο για τις αρχειακές διαθεσιμότητες του αιώνα που ανοίγει με τις συνέπειες των γεωγραφικών ανακαλύψεων όσο και για τη φύση αυτών των πηγών.

Πηγές ποσοτικού χαρακτήρα, όπως αυτές που έχουμε την τύχη να διαθέτουμε για τον 18^ο αιώνα και μετά, όπως τα έγγραφα των υγειονομείων ή φορολογικά κατάστιχα με συστηματική καταγραφή της ναυτιλιακής κίνησης, υπάρχουν αλλά είναι ολιγάριθμες: Για παράδειγμα μια καταγραφή των ελληνικών πλοίων που από το 1536 έως το 1576 κατέπλεαν στη Βενετία και κατέβαλαν στην εκεί ελληνική αδελφότητα μια συνδρομή ανάλογη με την αξία των εισαγόμενων φορτίων, ένας κατάλογος με τα ονόματα και την ηλικία των καπετάνιων των μεγαλύτερων βενετικών πλοίων του 1558, αντλημένος από ιδιωτικό αρχείο, όπου μεταξύ των 59 ονομάτων περιλαμβάνονται 16 Ελλήνων, ένας άλλος κατάλογος με τα ονομάτα των ξένων караβοκύρηδων που τη διετία 1598-1599 πλήρωσαν το φόρο αγκυροβολίας στο λιμάνι της Βενετίας, στον οποίο 21 ονόματα αφορούν Έλληνες οθωμανούς υπηκόους, και λίγα ακόμη.

Πέρα από αυτά, πέρα από τις κρατικές αποφάσεις ή τα αρχεία διοικητικών υπηρεσιών της Βενετίας που διευθετούσαν τις αντιδικίες ανάμεσα σε Βενετούς και ξένους εμπόρους κ.ά., η κατανόηση του τρόπου οργάνωσης και λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και των κοινωνικών τους συνεπειών θα ήταν ανεπαρκής χωρίς την έρευνα στα νοταριακά αρχεία της Βενετίας που μπορούν μέχρι ενός βαθμού να συνδυαστούν και να συμπληρωθούν μ'εκείνα βενετικών κτήσεων όπως της Κέρκυρας ή της Κρήτης.

Μέσα από τα νοταριακά έγγραφα μπορεί κανείς να παρακολουθήσει το εμπόριο στο χώρο όπου αυτό διεξάγεται, δηλ. στην αγορά, εκεί που δοκιμάζονται κρατικές πολιτικές, εθνικές συζεύξεις και γλωσσικές-πολιτιστικές διαφορές. Η φύση της πηγής οδηγεί αβίαστα στην υιοθέτηση συγκεκριμένης μεθοδολογίας: μιας μικροϊστορικής προσέγγισης που επιτρέπει όχι μόνο σταθμίσεις ποσοτικού χαρακτήρα που αποκαλύπτουν επιχειρηματικές τάσεις και στρατηγικές, αλλά και όψεις της καθημερινότητας του ανθρώπου της θάλασσας. Μιας καθημερινότητας που συντίθεται από «ανύποπτες» χρονικά στιγμές από τις οποίες μπορεί να αναδυθεί τόσο το επαγγελματικό όσο και το οικογενειακό περιβάλλον τους, καθώς και οι κοινωνικές και οικονομικές προϋποθέσεις αλλά και συνέπειες από την άσκηση του θαλάσσιου εμπορίου.

Χάρη σε αυτές τις δυνατότητές τους, τα νοταριακά επιτρέπουν τη σύνθεση προσωπογραφικών παραδειγμάτων, που με τη χρήση μελετών περιπτώσεων (*case studies*) και με κατάλληλη επεξεργασία μπορούν να αποδεσμεύσουν τυπολογίες ανθρώπων του θαλάσσιου εμπορίου, όπως αυτές που θα αναφερθούν στη συνέχεια.

Β. Όλες αυτές οι πηγές αλλά και η αξιοποίηση της υπάρχουσας βιβλιογραφίας μάς δίνουν τη δυνατότητα σήμερα να μετρήσουμε τις γνώσεις μας αποτολμώντας το σχεδιασμό ενός σχήματος εξηγητικού για την ανάπτυξη και τις εξελικτικές φάσεις της ιονικής εμπορικής ναυτιλίας στη διάρκεια του 16^{ου} αιώνα, το οποίο θα μπορούσε να λειτουργήσει ως πλαίσιο για την υποδοχή των πορισμάτων νεότερων ερευνών. Θα αναφερθώ σε αυτό το σχήμα όσο γίνεται πιο συνοπτικά ούτως ώστε να αφιερώσω χρόνο στην ανάδειξη των δομικών στοιχείων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων των Ελλήνων υπηκόων της Βενετίας και των ποιοτικών τους χαρακτηριστικών.

Ι. Σχηματικά, στο θαλάσσιο εμπόριο των Ελλήνων υπηκόων της Βενετίας τον 16^ο αιώνα διακρίνονται τρεις κύριες τάσεις:

α. Στην πρώτη από αυτές, από το 1500 έως το 1540 περίπου, οι Βενετοί έδειξαν ότι διατηρούσαν το σθένος του παρελθόντος, παρά τις ζημιές που είχαν επιφέρει στην εμπορική τους ναυτιλία οι ιταλικοί πόλεμοι σε στεριά και οι συγκρούσεις με τους Οθωμανούς στη θάλασσα. Δεν συνέτρεχαν λοιπόν λόγοι να χαλαρώσουν την αυστηρά προστατευτική εμπορική πολιτική τους. Έτσι συνέχισαν να ενθαρρύνουν το θαλάσσιο εμπόριο των υπηκόων τους στο βαθμό που οι τελευταίοι εξασφάλιζαν τον επισιτισμό των περιοχών προέλευσης και τις ανάγκες της μητρόπολης σε είδη διατροφής και πρώτες ύλες. Παράλληλα συντηρούσαν τις απαγορεύσεις για τη διεξαγωγή απευθείας ενεργητικού εξωτερικού εμπορίου και ειδικότερα τις συναλλαγές υπηκόων σε ανταγωνιστικές αγορές της Αδριατικής, με ελάχιστες εξαιρέσεις όπως η περιοδική αδειοδότηση υπηκόων και ξένων που θα εισήγαν στη Βενετία διατροφικά είδη, κυρίως σιτηρά.

Ο χώρος στον οποίον οι Ιόνιοι και Κρητικοί έμποροι και καραβοκύρηδες μπορούσαν να κινηθούν χωρίς προβλήματα εξαιτίας όλων αυτών των δεσμεύσεων αλλά και του ενδιαφέροντος που εξακολούθησαν να επιδεικνύουν οι Βενετοί ευγενείς και αστοί για την άμεση άσκηση του διεθνούς εμπορίου, ήταν τα τοπικά δίκτυα, χάρη στη λειτουργία των οποίων ικανοποιούσαν τις διατροφικές ανάγκες των περιοχών προέλευσης, ενώ παράλληλα εφοδίαζαν το μεγάλο βενετικό εμπόριο. Στις εξαιρέσεις αυτού του κανόνα εντάσσονται αφενός η περίπτωση της Κέρκυρας για το χώρο του Ιονίου Πελάγους και αφετέρου της Κρήτης για το σύνολο του βενετικού Κράτους της Θάλασσας. Στο νησί του βόρειου Ιονίου από τα τέλη του 15^{ου} αιώνα και μέχρι και την τέταρτη δεκαετία του 16^{ου} αι. συγκροτήθηκε ένας ακμαίος εμπορικός στόλος που δραστηριοποιήθηκε τόσο εντός των καθορισμένων από τη Γαληνοτάτη ορίων, δηλ. σε επίπεδο τοπικό αλλά και διαπεριφερειακό, συνδέοντας δηλ. τις περιοχές προέλευσης με τους κύριους τροφοδότες τους αλλά και τις βενετικές κτήσεις με την Κυρίαρχη πόλη, όσο και σε χώρους έντονα ανταγωνιστικούς προς τη Βενετία όπως η Αγκώνα και οι εμποροπανηγύρεις του Λαντσάνο και του Ρεκανάτι. Οι συναλλαγές των Κερκυραίων στις αγορές του σοττοβέντο (*sottovento*), όπως ονόμαζαν οι Βενετοί τις ιταλικές ακτές της Αδριατικής όπου οι Κερκυραίοι εμπορεύονταν αυτόνομα ή/και σε συνεργασία με οθωμανούς εμπόρους, από τη δεύτερη δεκαετία του 16^{ου} αι. προκάλεσαν την έντονη αντίδραση των βενετικών αρχών που τις απαγόρευσαν, απειλώντας με αυστηρές ποινές τους παραβάτες. Η σταδιακή μείωση της δυναμικότητας του κερκυραϊκού εμπορικού στόλου φαίνεται να επιβεβαιώνει την επιτυχία της βενετικής πολιτικής. Την ίδια στιγμή ωστόσο στα νοταριακά κατάστιχα

της Κέρκυρας επισημαίνεται μια μεταβολή της γεωγραφίας του έκνομου θαλάσσιου εμπορίου των Κερκυραίων προς τις βορειοαφρικανικές ακτές, καθώς και αρκετά ενδιαφέρουσες συμφωνίες ανάμεσα σε караβοκύρηδες και εμπόρους που δεσμεύονταν να καταβάλλουν ισότιμα ζημιές από πρόστιμα που θα τους επέβαλαν οι βενετικές αρχές στην περίπτωση που θα εντόπιζαν τις λαθρεμπορικές τους κινήσεις.

Στις εξαιρέσεις ανήκει και η Κρήτη χάρη στην αξιοποίηση της ζήτησης για την περίφημη μαλβάζια. Το αγγλικό ενδιαφέρον για το γλυκό κρητικό κρασί οδήγησε ήδη από τον 15^ο αιώνα στη συγκρότηση ενός δικτύου μεταφορών από και προς τη Γηραιά Αλβιόνα στο οποίο πρωταγωνίστησαν τόσο Άγγλοι όσο και Κρητικοί караβοκύρηδες. Από τις αρχές του 16^{ου} αιώνα οι έμποροι και οι караβοκύρηδες του νησιού ενεργούσαν σα να είχαν επιτύχει κάποιου είδους αυτονόμηση από τους βενετικούς νόμους, καθώς μαρτυρείται από διάφορες πηγές (βενετικές και αγγλικές) ότι εξήγαν την τοπική αγροτική παραγωγή όχι μόνο στην ανατολική Μεσόγειο και σε ιταλικά λιμάνια (Νάπολη, Απουλία) αλλά και πέραν αυτής. Έχοντας ως βάση τους την Κωνσταντινούπολη όπου διαβιούσαν πολυάριθμοι συντοπίτες τους, οι Κρητικοί είχαν συγκροτήσει ήδη από τις αρχές του 16^{ου} αιώνα ένα πυκνό εμποροναυτιλιακό δίκτυο μέσω του οποίου εξήγαν την κρητική μαλβάζια στις πόλεις της Πολωνίας και της Μολδαβίας. Το 1520 για παράδειγμα δεκαπέντε κρητικά πλοία μετέφεραν κρασί από τον Χάνδακα για την Κωνσταντινούπολη. Η πρωτεύουσα της Οθωμανικής αυτοκρατορίας απορροφούσε ένα μέρος του πολύτιμου αυτού προϊόντος ενώ το υπόλοιπο διοχετευόταν στη βόρεια Ευρώπη με κυριότερο εμπορικό κέντρο το Λβόβ της Πολωνίας όπου μεταξύ 1560 και 1603 εργάζονταν 40 Κρητικοί έμποροι.

β. 1540-1570 .

Μετά το τέλος του τρίτου τουρκοβενετικού πολέμου, στα 1540, και μέχρι τον πόλεμο της Κύπρου τριάντα χρόνια αργότερα, η εμπορική ναυτιλία των Βενετών σε επίπεδο χωρητικότητας και αριθμού πλοίων όχι μόνο σταθεροποιήθηκε αλλά γνώρισε και περαιτέρω ανάπτυξη. Όπως ωστόσο υποστήριξε ο Jean Claude Hocquet, επρόκειτο για μια ανάπτυξη που βασίστηκε σε μεγάλο βαθμό σε τεχνητά μέσα και κυρίως στο μέτρο της επιδότησης νέων ναυπηγήσεων με το οποίο οι Βενετοί επιδίωξαν να τονώσουν την παρηκμασμένη ναυπηγική βιομηχανία της πόλης τους, επιτρέποντας σε όσους επιδοτούνταν από το κράτος να εξοφλούν τις οφειλές τους μέσω των μεταφορών αλατιού στη Βενετία.

Ακριβώς όμως σε αυτή την περίοδο εντοπίζονται και οι πρώτες σοβαρές ρωγμές στο βενετικό εμποροναυτιλιακό οικοδόμημα, καθώς θα αρχίσει να εκδηλώνεται εντονότερα το φαινόμενο της απόσυρσης Βενετών ευγενών από την άμεση άσκηση του θαλάσσιου εμπορίου. Η εξέλιξη αυτή είχε ως συνέπεια την αύξηση της πίεσης για εισαγωγές βασικών διατροφικών ειδών στη Βενετία και ακολούθως την αναδίπλωση της κρατικής εμπορικής πολιτικής με τη χαλάρωση προστατευτικών μέτρων, όπως όσα περιόριζαν τις εμπορικές διακινήσεις των μη προνομιούχων εμποροναυτικών (βλ. παρακάτω).

Το κυριότερο φορτίο το οποίο ανέλαβαν να μεταφέρουν τα νέα πρόσωπα του βενετικού εμπορίου, με την άδεια των αρμόδιων κρατικών υπηρεσιών, ήταν τα σιτηρά. Σε εποχές με επαναλαμβανόμενες σιτοδείες και απαγορεύσεις εξαγωγής του προϊόντος από την Οθωμανική Αυτοκρατορία οι Έλληνες αξιοποίησαν τις δυνατότητες πρόσβασης στις σιτοπαραγωγές περιοχές της ανατολικής Μεσογείου και στήριξαν στη μεταφορά του προς τη Βενετία μεγάλο μέρος της εμποροναυτιλιακής τους ανάπτυξης πολλούς αιώνες νωρίτερα απ' ό,τι πιστεύαμε μέχρι πρόσφατα. Η εξέλιξη αυτή επιβεβαιώνεται και από την πύκνωση των εμπορικών επαφών Ελλήνων

Οθωμανών υπηκόων στη Βενετία και τις κτήσεις της, όπου από τα μέσα του 16^{ου} αιώνα ίδρυναν προξενεία για την εξυπηρέτηση των συναλλαγών τους.

Πέρα από τη «στρατολόγηση» των εμπορικών τους στόλων για την εξυπηρέτηση του βενετικού εμπορίου, οι Έλληνες αναμίχθηκαν στο θαλάσσιο εμπόριο της Βενετίας και από άλλες θέσεις. Έτσι στα 1558 δεν ξένιζε κανέναν η διαπίστωση ότι 1 στους 3 καπετάνιους μεγάλων βενετικών πλοίων με χωρητικότητα ανάμεσα στους 300-720 τόνους (500-1200 botti) ήταν Έλληνας. Ούτε ότι κάποιοι από αυτούς τους Έλληνες καπετάνιους ήταν πλοιοκτήτες ή συμπλοιοκτήτες μεγάλων βενετικών σκαφών, έχοντας αξιοποιήσει σε μεγάλο βαθμό τις κρατικές επιδοτήσεις για τη ναυπήγησή τους, τις συγκυριακές δυνατότητες εγγραφής στα βενετικά νηολόγια πλοίων που χτίστηκαν εκτός Βενετίας ή απλά τις λειτουργίες της ελεύθερης αγοράς.

γ. 1571-αρχές 17^{ου} αι.

Η δυναμική ανάπτυξη της ιονικής εμπορικής ναυτιλίας συνεχίστηκε και στο τελευταίο τρίτο του 16^{ου} αιώνα χάρη σε μια σειρά από καθοριστικές συγκυρίες: Μετά τον πόλεμο της Κύπρου και τη ναυμαχία της Ναυπάκτου ο εμπορικός στόλος της Βενετίας απώλεσε τη μισή περίπου χωρητικότητά του, σε σχέση με την προηγούμενη δεκαετία. Αντίθετα με τη βενετική υποχώρηση, οι Γάλλοι και οι Άγγλοι απέκτησαν ισχυρά ερείσματα στην ανατολική Μεσόγειο, έχοντας λάβει από τους Οθωμανούς εμπορικά προνόμια με τις περίφημες διομολογήσεις στα 1535 και 1581 αντίστοιχα. Σε αυτές τις συνθήκες οι Βενετοί ευγενείς και μεγαλοαστοί θεώρησαν ότι είχε σημάνει η ώρα να διαφοροποιήσουν τις επενδύσεις τους, δίνοντας στο εξής το βάρος στην ασφάλεια της γης της βενετικής ενδοχώρας. Το κενό που δημιουργήθηκε εξαιτίας αυτής της επιλογής, σε συνδυασμό με τις οξυμένες πλέον επισιτιστικές ανάγκες της Βενετίας σε εποχή συχνών σιτοδειών και δημογραφικής ενίσχυσης των μεσογειακών πόλεων, θα το αξιοποιούσαν έμποροι και караβοκύρηδες με μεγαλύτερα κίνητρα από τους Βενετούς όπως οι υπήκοοί τους και ξένοι.

Λίγο πριν εκπνεύσει ο 16^{ος} αιώνας, στα 1597, οι βενετικές αρχές επιβεβαίωναν ότι το θαλάσσιο εμπόριο είχε ξεφύγει εντελώς από τα χέρια των ομοεθνών τους, αιτιολογώντας παράλληλα την ανάγκη να διατηρηθεί η δυνατότητα να νηολογούνται στη Βενετία πλοία χτισμένα έξω από το κράτος, ως εξής: «Επειδή στις μέρες μας [το εμπόριο] έχει περάσει στα χέρια των υπηκόων που ξανοίχτηκαν σε ξένες χώρες, μειώνεται διαρκώς ο αριθμός των πλοίων που ναυπηγούνται [στη Βενετία].. Το φαινόμενο αυτό οφείλεται στο ότι το κόστος ναυπήγησης στην πόλη μας είναι απαγορευτικό, πράγμα που σημαίνει ότι στο μέλλον ελάχιστοι θα επιχειρήσουν να χτίσουν πλοία εδώ, όσο τα έξοδα [για τις ίδιες υπηρεσίες] στο εξωτερικό θα παραμένουν χαμηλότερα απ' ό,τι στη Βενετία».

Σε αυτό το πλαίσιο, της «καθίζησης» της άλλοτε προνομιακής επαγγελματικής ενασχόλησης των Βενετών και της συνακόλουθης ρήξης ανάμεσα στους εμπόρους και τις ηγετικές ομάδες της πόλης που έγινε ιδιαίτερα αισθητή τον 17^ο αιώνα, μπορεί να εξηγηθεί ευχερέστερα ο ειδικός ρόλος που μια ομάδα Ελλήνων ανέλαβε εντός του βενετικού κράτους. Στα τέλη του 16^{ου} αι. Ζακύνθιοι, κατά κανόνα, έμποροι και караβοκύρηδες που δραστηριοποιούνταν στην Αγγλία, αξιοποίησαν τα κενά στο βενετικό μεταφορικό δίκτυο και ανέλαβαν να διατηρήσουν ενεργό την εμπορική γραμμή που συνέδεε τη Βενετία και τις κτήσεις της στο Λεβάντε με την Αγγλία. Υποκατέστησαν έτσι τους Βενετούς σε μια μεταβατική περίοδο, στο μεσοδιάστημα από την εκδήλωση μιας σοβαρής κρίσης στην εγχώρια εμπορική ναυτιλία μέχρι την ενεργότερη συμμετοχή εμπόρων και караβοκύρηδων από βορειοευρωπαϊκές χώρες όπως η Αγγλία, η Γαλλία και η Ολλανδία στο μεσογειακό

εμπόριο. Όλοι αυτοί οι Επτανήσιοι άνθρωποι της θάλασσας (Σουμάκης, Σαμαριάρης, Μεταξάς κ.ά.), όπως έδειξε παλαιότερα ο Ugo Tucci και πρόσφατα η Maria Fusaro είχαν σχηματίσει συμπαγή οικογενειακά δίκτυα και διενεργούσαν τις συναλλαγές τους με χρηματοδότηση τόσο των Άγγλων εμπόρων όσο και των διωγμένων από την Πορτογαλία Εβραίων της Βενετίας. Οι εξαιρετικές αυτές περιπτώσεις περιβάλλονται από ένα μεγάλο αριθμό συναδέλφων τους μικρότερου βεληνεκούς. Το σύνολο αυτών των επιχειρηματιών λειτουργούσε εντός ενός πυκνού εμποροναυτιλιακού δικτύου που αναλάμβανε τη συλλογή της σταφίδας στη Ζάκυνθο, την Κεφαλονιά και την Πελοπόννησο και την απευθείας εξαγωγή της στην Αγγλία επάνω σε ελληνικά και αγγλικά πλοία. Έλληνες και Άγγλοι είχαν συνάψει μια ισχυρή εμπορική συμμαχία, τοποθετώντας τη Βενετία στη θέση του κοινού εχθρού. Αμοιβαία ήταν και τα οφέλη αυτής της αγγλοελληνικής σύμπραξης, που ωστόσο υπήρξε βραχύβια, αφού με το πέρασμα στον 17^ο αι. η επιβολή αυξημένων φόρων εισαγωγής στην Αγγλία για τα προϊόντα που μετέφεραν ξένοι επέφερε τον αποκλεισμό των Ελλήνων από το απευθείας εμπόριο σταφίδας που συνέδεε τα νησιά του Ιονίου με τη Γηραιά Αλβιόνα.

II. Στο σχήμα που περιγράψαμε παραπάνω είναι ευδιάκριτα δύο επίπεδα δράσης στην οργάνωση και τη λειτουργία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων των Ελλήνων υπηκόων της Βενετίας: α) το τοπικό που συνέδεε τις βενετικές κτήσεις με την ενδοχώρα τους, η οποία ουσιαστικά ταυτιζόταν με τις απέναντι οθωμανικές στεριές και αποκτούσε διαπεριφερειακές διαστάσεις όταν οι τοπικοί στόλοι ένωναν τις κτήσεις με τη μητρόπολη και β) το διεθνές εμποροναυτιλιακό δίκτυο της Βενετίας στο οποίο οι έλληνες και άλλοι υπήκοοι και ξένοι εισέρχονταν σταδιακά από τα μέσα του 16^{ου} αι. και μετά.

Στο χώρο των τοπικών δικτύων οι πηγές μας υποδεικνύουν τη σταθερή κυριαρχία των Ελλήνων καθόλη τη διάρκεια του 16^{ου} αιώνα. Με τα μικρές και μεσαίες χωρητικότητας σκάφη τους, οι Έλληνες των βενετικών κτήσεων, ανεξάρτητα από το αν εργάζονταν για δικό τους λογαριασμό ή εκτελούσαν παραγγελίες τρίτων, συνεργάζονταν με παραγωγούς και ανταποκριτές τους στις οθωμανικές επικράτειες και διακινούσαν φορτία με τα οποία εξασφάλιζαν τον επισιτισμό των περιοχών προέλευσης, διοχετεύοντας παράλληλα στη Βενετία είδη διατροφής και βιομηχανικές πρώτες ύλες. Από την άλλη πλευρά τα βενετικά εμποροναυτιλιακά κυκλώματα, ενώ στην πρώτη φάση είχαν παραμείνει σχετικά απρόσιτα στους υπηκόους, από το 1540 και μετά δημιουργούσαν ολοένα και περισσότερο χώρο για όσους, έχοντας προηγουμένως αποκτήσει πείρα και γνώση σε δίκτυα τοπικού χαρακτήρα, ήταν έτοιμοι για το μεγάλο άλμα προς το προσκήνιο του διεθνούς εμπορίου της Βενετίας.

Μεταβολές ανάλογες με τα διαφορετικά επίπεδα δράσης αυτών των επιχειρήσεων επισημαίνονται και στη γεωγραφία των ναυτιλιακών κέντρων. Έτσι η πρώτη χρονικά φάση, της κυριαρχίας των τοπικών δικτύων, με την εξαίρεση της Κρήτης, στο βαθμό που οι έμμεσες πληροφορίες που διαθέτουμε για τις επίδοσεις των κατοίκων της στο εμπόριο και τη ναυτιλία μπορούν να τεκμηριωθούν και ποσοτικά, ανήκει σχεδόν εξ ολοκλήρου στην Κέρκυρα, ιδιαίτερα ως προς τη διαπεριφερειακή διάσταση του θαλάσσιου εμπορίου της.

Μετά το 1540 το θαλάσσιο εμπόριο της Κέρκυρας και της Κρήτης ενισχύθηκαν με την ενεργότερη παρουσία Οθωμανών εμποροναυτικών που είχαν τελικό προορισμό την πόλη των δόγηδων. Ενώ όμως αρκετοί Κερκυραίοι και Κρητικοί αναβάθμισαν τις επιχειρήσεις τους διαχειριζόμενοι πλέον τις υποθέσεις τους από τη μητρόπολη, το κέντρο βάρους των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στο βενετικό Κράτος της Θάλασσας άρχισε σιγά-σιγά να γέρνει προς τη Ζάκυνθο. Ανεξάρτητα από τη συμβολή των αγγλικών κεφαλαίων στην ενίσχυση της ναυτιλίας των Ζακυνθίων,

θα πρέπει εδώ να τονιστεί τόσο ο ορισμός από το 1501 της Ζακύνθου, όπως και της Κέρκυρας, ως υποχρεωτικών σταθμών για τα πλοία που κινούνταν προς και από τη Βενετία όσο και η εγκατάσταση στη Ζάκυνθο προσφύγων από τη Μεθώνη και την Κορώνη, μετά το 1500, και από το Ναύπλιο και τη Μονεμβασία μετά το 1540. Ο εμπορικός και ναυτιλιακός ρόλος της Ζακύνθου ενισχύθηκε σημαντικά στο τελευταίο τρίτο του αιώνα εξαιτίας της ισχυροποίησης των οχυρώσεων της Κέρκυρας που θα περιελάμβαναν μεγάλο μέρος των οικισμών που είχαν από καιρό αναπτυχθεί εκτός των τειχών και βεβαίως το χώρο όπου διεξάγονταν οι ιδιωτικές εμπορικές συναλλαγές, περιορίζοντας αναπόφευκτα την ελευθερία κινήσεων εμπορών και ναυτικών και παράλληλα την ελκυστικότητα του κερκυραϊκού λιμανιού.

Η πορεία της εμπορικής ναυτιλίας των Ελλήνων υπηκόων της Βενετίας του 16^{ου} αιώνα, όπως εκτέθηκε μέχρι εδώ, μοιάζει με διαδικασία προοδευτικής ανάπτυξης. Αυτή η εντύπωση ενισχύεται και σε ένα άλλο επίπεδο: της διεθνοποίησης των όρων λειτουργίας της, με ό,τι βέβαια συνεπάγεται ο όρος αυτός για τους Έλληνες υπηκόους μιας πολυεθνικής αυτοκρατορίας που κινούνταν αδιάκοπα στον εξίσου πολυεθνικό χώρο των μεσογειακών θαλασσών του 16^{ου} αιώνα. Από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις των Κερκυραίων και των Κρητικών που κινούνταν με τα μικρής και μεσαίας χωρητικότητας σκάφη τους από την Αδριατική και τις δυτικοελλαδικές ακτές μέχρι την Κρήτη, την Κωνσταντινούπολη και τη Μάλτα, αντλώντας κεφάλαια κυρίως μέσω του θεσμού της συντροφιάς ή/και πουλώντας το κρασί του τόπου διαμονής, περάσαμε στα μέσα του αιώνα στη σταδιακή υποκατάσταση των Βενετών караβοκύρηδων από υπηκόους και ξένους που ανέλαβαν την επιδοτούμενη από το βενετικό κράτος μεταφορά σιτηρών και αλατιού, για να φτάσουμε στα τέλη του αιώνα στη διεξαγωγή του βενετικού εξωτερικού εμπορίου αποκλειστικά από Έλληνες μεταφορείς για λογαριασμό δικό τους ή/και Βενετών ιδιωτών.

Τη διεύρυνση των οριζόντων των Ελλήνων υπηκόων της Βενετίας από τα μέσα του αιώνα και κατόπιν, πέρα από την αξιοποίηση συγκυριών όπως οι κρίσεις στη βενετική εμπορική ναυτιλία, μπορούμε να την αποδώσουμε και στην ποιοτική αναβάθμιση των επιχειρηματικών τους πρακτικών και συνεργασιών. Είναι σαφές απ' όσα εκτίθενται εδώ ότι οι Έλληνες ήταν έτοιμοι να αδράξουν τις κατάλληλες ευκαιρίες.

Στο πεδίο της χρηματοδότησης για παράδειγμα, οι Ζακύνθιοι, λόγω της μακρόχρονης γνωριμίας και συνεργασίας τους με τους Άγγλους, είχαν τη δυνατότητα να αντλούν από αυτούς κεφάλαια, διατηρώντας παράλληλα πρόσβαση και στις χρηματοδοτήσεις των Εβραίων των περιοχών προέλευσης και της Βενετίας. Έρευνα που βρίσκεται σε εξέλιξη αρχίζει να δείχνει καθαρά τη διασύνδεση της αυξημένης συμμετοχής των Εβραίων σεφαραδιτών που μετά την τέταρτη δεκαετία του 16^{ου} αιώνα εγκαταστάθηκαν στην Κέρκυρα και τη Ζακύνθο στην ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας του χριστιανικού στοιχείου αυτών των νησιών.

Εξίσου σημαντική πηγή κεφαλαίων σε χρήμα και σε είδος ήταν η οθωμανική αγορά, με την οποία άλλωστε διατηρούσαν σχέσεις στενής εξάρτησης τόσο οι υπήκοοι όσο και οι Βενετοί. Η ενίσχυση αυτής της εξάρτησης στη διάρκεια του 16^{ου} αιώνα, η οποία σε νομοθετικό επίπεδο διακρίνεται μέσα από πολυάριθμες φοροαπαλλαγές που σκοπό είχαν να καταστήσουν την αγορά του Ριάλτο ελκυστικό προορισμό για τα εμπορεύματα της Ανατολής, ίσχυε εξίσου και για μεγάλα νησιά του Κράτους της Θάλασσας όπως η άλλοτε αυτάρκης Κρήτη που παραδόθηκε, μαζί με κάποια μικρότερα (Κέρκυρα, Ζάκυνθος) στις σειρήνες εμπορευματικών καλλιεργειών, υπονομεύοντας έτσι την επισιτιστική της επάρκεια.

Η επιτυχία των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων προϋπέθετε αναπόφευκτα ισχυρές διασυνδέσεις όχι μόνο στη Βενετία και στις κτήσεις της, αλλά

κυρίως στις οθωμανικές αγορές. Δεν υπάρχει παράδειγμα επιτυχημένου έλληνα εμπόρου και караβοκύρη που να μην είχε στη διάθεσή του ένα καλά οργανωμένο δίκτυο ανταποκριτών και συνεργατών του στην οθωμανική Ανατολή. Ο Κωνσταντίνος Σιγούρος, μέλος μιας από τις οικογένειες που στα τέλη του 16^{ου} αι. διαχειρίστηκαν το εμπόριο της Βενετίας με τα αγγλικά λιμάνια, στα 1555 είχε στην κατοχή του νάβα από κοινού με τον Αχμέτ Πασά με ειδίκευση στη μεταφορά σιτηρών στη Βενετία και καπετάνιο επίσης μουσουλμάνο, τον Μουσταφά Ραΐς. Η μονοπώληση από την οικογένεια Σιγούρου της θέσης του εμπορικού προξένου των Πελοποννησίων στη Ζάκυνθο καθόλη τη διάρκεια του 17^{ου} αιώνα και η αξιοποίηση αυτής της ιδιότητας για τη συγκρότηση μιας ακμαίας εμπορικής επιχείρησης ίσως υποδεικνύει το υπόβαθρο αυτής της συνεργασίας. Σε κάθε περίπτωση οι εμπορικές διασυνδέσεις των Σιγούρων δεν περιορίζονταν στην ανατολική Μεσόγειο ή στο εμπόριο της Βενετίας με τα αγγλικά λιμάνια. Σε μια περίοδο που τη βενετική ναυπηγική βιομηχανία έπληττε μεγάλη κρίση, οι αδελφοί Μάρκος και Αγησίλαος Σιγούροι, αγόραζαν ή παράγγελλαν τη ναυπήγηση πλοίων τους στο Ντάντσιχ. Είναι χαρακτηριστικό ότι το 1581 διεκδίκησαν κρατική επιδότηση προκειμένου να ναυπηγήσουν πλοίο εξακοσίων περίπου τόνων (1200 botti) στο λιμάνι της βόρειας Πολωνίας, χωρίς ωστόσο να πείσουν τις βενετικές αρχές που επικαλέστηκαν προβλήματα που πιθανόν να δημιουργούσε η μεγάλη γεωγραφική απόσταση ανάμεσα στη Βενετία και το χώρο ναυπήγησης.

Πέρα από τις συνεργασίες των ελλήνων εμποροναυτικών εντός και εκτός της Μεσογείου στα πεδία της χρηματοδότησης ή των ναυπηγήσεων, ένα άλλο σημείο που νομίζω δεν έχει τονιστεί όσο θα έπρεπε είναι ο ρόλος των Ελλήνων Οθωμανών εμπόρων και караβοκύρηδων στην ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας των ομοεθνών τους υπηκόων της Βενετίας. Σε μια εποχή κατά την οποία η Βενετία στήριζε πολλά στο εμπόριο της Ανατολής, οι Έλληνες Οθωμανοί υπήκοοι ενίσχυσαν την πρόσβαση των τελευταίων στις επικράτειες του Σουλτάνου. Μελετώντας οικονομικές βιογραφίες Κερκυραίων, Ζακυνθίων ή και Κρητών εμπόρων και караβοκύρηδων μετά την τέταρτη δεκαετία του 16^{ου} αιώνα, διακρίνουμε ότι αρκετοί από τους ισχυρότερους ναυτιλιακούς επιχειρηματίες ήταν έποικοι είτε από την Ήπειρο είτε από πρώην βενετικές κτήσεις όπως η Μεθώνη, η Κορώνη, το Ναύπλιο και η Μονεμβασία. Όλα αυτά τα πρόσωπα που προέρχονταν από πλούσιες σε αγροτικά είδη και πρώτες ύλες περιοχές του υπό οθωμανική κυριαρχία χώρου, διατηρούσαν κατά κανόνα συστηματικές εμπορικές επαφές στους τόπους καταγωγής, έχοντας συχνά αφήσει πίσω στις πατρίδες τους φιλικά και συγγενικά πρόσωπα.

Με αυτόν τον τρόπο η υπηκοότητα του Βενετού ή του Οθωμανού αποκτούσε μια «ελαστικότητα» που τη μετέτρεπε από εμπόδιο στην πρόσβαση στις πηγές των εμπορευμάτων σε διαβατήριο για ακόμη μεγαλύτερη κινητικότητα. Οι γνώσεις των Ελλήνων για το εμπόριο της Ανατολής και ειδικότερα για τους ανθρώπους που εμπλέκονταν σε όλα τα στάδια της παραγωγής και της διακίνησης των προϊόντων, καθώς και της χρηματοδότησης των επιχειρήσεων, τους κατέστησαν εξαιρετικά χρήσιμους στους Βενετούς. Έχοντας το προνόμιο να είναι Χριστιανοί αλλά όχι Καθολικοί, και Οθωμανοί χωρίς όμως να είναι μουσουλμάνοι, οι Έλληνες μπορούσαν να κινούνται με ευκολία στην ανατολική Μεσόγειο και στην Αδριατική, κάνοντας ό,τι και οι Βενετοί αλλά με πιο συμφέροντες όρους. Το συγκριτικό αυτό πλεονέκτημα προέκυπτε από: α) την άμεση πληροφόρησή τους για είδη που ενδιέφεραν το βενετικό εμπόριο και για τη διακύμανση των τιμών ανά τόπους και εποχές, β) τη γνώση της γλώσσας και των νοοτροπιών των ανθρώπων του εμπορίου, από τους παραγωγούς μέχρι τις οθωμανικές αρχές, γ) την καταβολή χαμηλότερων φόρων σε σχέση με τους Βενετούς, και δ) το μικρότερο κόστος για αμοιβές μελών της ναυτιλιακής

επιχείρησης λόγω της συνήθειας να προσλαμβάνονται ναυτικοί με μερίδιο στα προσδοκώμενα κέρδη και όχι με σταθερό μισθό.

Στις περιπτώσεις αυτών των «ευέλκτων» ελλήνων караβοκύρηδων που κινούνταν με μεγάλη άνεση μεταξύ βενετικού και οθωμανικού κόσμου μπορούν να ενταχθούν πολλά πρόσωπα από τα οποία τα πιο γνωστά είναι όσα σχετίστηκαν με κάποιο τρόπο με την ελληνική αδελφότητα Βενετίας. Ο Πέτρος Κοντολινιώτης για παράδειγμα προερχόταν από το Ναύπλιο που το 1540 πέρασε, μαζί με τη Μονεμβασία, σε οθωμανικά χέρια. Κατόπιν εγκαταστάθηκε στα Χανιά της Κρήτης απ' όπου διαχειριζόταν τις υποθέσεις του, καλύπτοντας διάφορους ρόλους. Μετέτρεψε την απώλεια της πατρίδας του σε πλεονέκτημα, αξιοποιώντας τόσο τα θετικά της νέας του υπηκοότητας (διπλωματική εκπροσώπηση, φορολογικές διευκολύνσεις κ.λπ.) όσο και τη γνώση του χώρου, των ανθρώπων του και των συνθηκών διεξαγωγής των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στις οθωμανικές επικράτειες.

Συμμετείχε σε διάφορες εμπορικές συντροφίες, εμπορευόταν ποικίλα προϊόντα, αγροτικά, κυρίως, και βιοτεχνικά, ήταν καπετάνιος σε πλοία τρίτων αλλά και σε δικά του, ήταν συμπλοιοκτήτης από κοινού με άλλους Έλληνες και βενετούς, δάνειζε χρήματα και, τέλος, κερδοσκοπούσε από τη διαχείριση συναλλαγματικών.

Σημείο καθοριστικό στην επιχειρηματική του σταδιοδρομία υπήρξε η σχέση του με το βενετικό δημόσιο. Εξυπηρετούσε τακτικά τις ζωτικές ανάγκες της Βενετίας για την εισαγωγή σιτηρών λαμβάνοντας σχετικές άδειες για τη μεταφορά φορτίων στην Κρήτη για λογαριασμό της τοπικής βενετικής διοίκησης. Δώρισε ένα γαλιόνι του στο reggimento της Κέρκυρας, ενώ στην κρίσιμη πολιορκία του νησιού από τους Οθωμανούς στα 1537 μετέφερε τρόφιμα και χρήματα για λογαριασμό του βενετικού στρατού. Για αυτές τις δραστηριότητές του, ιδίως όμως για την τελευταία, ανταμείφθηκε με την παραχώρηση της κρητικής ευγένειας και ετήσιας χορηγίας, καθώς και με την ανάθεση του δικαίωματος είσπραξης του φόρου πώλησης του τυριού στα Χανιά. Αποδεικνύοντας την πίστη του στη Γαληνοτάτη, έγινε μέλος της ηγετικής ομάδας της Κρήτης που είχε το προνόμιο να διαχειρίζεται πλουτοπαραγωγικές πηγές και προσόδους για λογαριασμό του δημοσίου, αυξάνοντας τον πλούτο του και μεταφέροντας την έδρα των επιχειρήσεών του στη Βενετία.

Στην πρωτεύουσα του βενετικού κράτους ενεπλάκη στη διοίκηση του συλλογικού οργάνου εκπροσώπησης των Ελλήνων, της ελληνικής αδελφότητας Βενετίας. Μεγάλο μέρος του πλούτου του, δείγμα της κερδοφορίας των εμποροναυτιλιακών επιχειρήσεών του, το κληροδότησε στην ελληνική αδελφότητα της Βενετίας.

Περιπτώσεις όπως του Κοντολινιώτη και όσων άλλων προσώπων διαδραμάτισαν κάποιο ρόλο στα διαχειρίσιμα της διοίκησης της αδελφότητας του Αγίου Νικολάου Βενετίας, έχουν λάβει μεγάλη προβολή ακριβώς εξαιτίας της συμμετοχής τους στην αδελφότητα και των τεκμηρίων που κατέλιπε στους ιστορικούς. Είναι όμως αυτό όλο το ελληνικό εμπόριο στην πόλη; Σε ποιο βαθμό θα μπορούσε οι επιχειρηματικές δραστηριότητες αυτών των προσώπων να θεωρούσαμε ότι είναι αντιπροσωπευτικές σε επίπεδο τακτικής ή έστω στις ποσοτικές τους διαστάσεις μιας εν γένει ελληνικής ναυτιλιακής επιχειρηματικότητας; Και καταλήγοντας, πώς είναι δυνατόν τα αρχεία μιας αδελφότητας που είχε, όπως και άλλες στην ίδια πόλη, περιορισμό στον αριθμό των εγγεγραμμένων μελών -250 ήταν το μάξιμουμ που ποτέ δεν καλύφθηκε- είναι σε θέση να δώσουν πλήρη εικόνα για τη λειτουργία της βενετικής αγοράς και της συμμετοχής των ελλήνων σε αυτήν;

Είναι φανερό ότι αυτά τα ερωτήματα είναι περισσότερο ρητορικά, πλην όμως εξ όσων γνωρίζω, ουδέποτε τέθηκαν μέχρι σήμερα.

Δεν χρειάζεται μεγάλη έρευνα για να το διαπιστώσει κανείς. Για παράδειγμα από τους 16 Έλληνες καπετάνιους των μεγαλύτερων πλοίων της Βενετίας μόνο οι 2? ήταν μέλη της ελληνικής αδελφότητας Βενετίας. Από τους 21 Έλληνες οθωμανούς караβοκύρηδες που στα 1588-89 κατέπλευσαν στο λιμάνι της Βενετίας ούτε ένας δεν ήταν μέλος της αδελφότητας. Από τους 40 έλληνες βενετούς και οθωμανούς που τα 1590 διόρισαν στη Βενετία με συμβολαιογραφική πράξη ως πράκτορά τους το Νικόλα ντα Βίντσι, για να τους διευκολύνει στην αντιμετώπιση των διαφόρων γραφειοκρατικών προβλημάτων που αντιμετώπιζαν στην πόλη, κανένας δεν ήταν μέλος της αδελφότητας.

Οι Έλληνες Οθωμανοί που εγκαταστάθηκαν στη Βενετία δεν περιορίστηκαν στο ρόλο των εμπόρων και των μεταφορέων. Ορισμένοι ενήργησαν και ως διαμεσολαβητές μεταξύ Γαλινοτάτης και Υψηλής Πύλης ή μεταξύ Γαλινοτάτης και Οικουμενικού Πατριαρχείου, αξιοποιώντας τη γνώση του χώρου και των ανθρώπων της οθωμανικής Ανατολής σε όφελος των Βενετών. Ο Δημήτρης Μαρμαρέτος, μέλος μιας από τις σημαντικότερες ελληνικές οικογένειες του Γαλατά, εγκαταστάθηκε τη δεκαετία του 1530 στη Βενετία με στόχο να εξυπηρετήσει τις επιχειρηματικές ανάγκες της οικογένειας, συμμετέχοντας παράλληλα στη διαχείριση της διοίκησης της τοπικής Ελληνικής Αδελφότητας. Όταν οι Βενετοί, στις παραμονές του τουρκοβενετικού πολέμου του 1537, χρειάστηκε να συγκεντρώσουν πληροφορίες για τα σχέδια των Οθωμανών, δεν δίστασαν να ζητήσουν τη βοήθειά του, που την πρόσφερε χωρίς δισταγμό.

Ένα από τα ανταλλάγματα για όλες αυτές τις υπηρεσίες τους και την κοινή μοίρα που ήταν φανερό πλέον ότι θα συνέδεε Βενετούς και Έλληνες, θα μπορούσε να εκληφθεί και η χαλάρωση των μέτρων που άλλοτε εμπόδιζαν τη συμμετοχή των τελευταίων στα κύρια βενετικά εμπορικά και ναυτιλιακά δίκτυα. Πέρα από την παραχώρηση σε ορισμένους Έλληνες της ιδιότητας του βενετού αστού (*de intus et extra*), που εξασφάλιζε στους κατόχους το δικαίωμα να εμπορεύονται στο Λεβάντε ως Βενετοί, αξιοποιώντας το ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς των τελευταίων, οι Έλληνες μετά τα μέσα του 16^{ου} αιώνα, παρόμοια με άλλους ξένους και υπηκόους της Γαλινοτάτης, είχαν πλέον τις ευκαιρίες να κυβερνούν βενετικά πλοία. Έτσι στα 1558 δεν ξένιζε κανέναν η διαπίστωση ότι ένας στους τρεις καπετάνιους μεγάλων βενετικών πλοίων με χωρητικότητα ανάμεσα στους 300-720 τόνους (500-1200 botti) ήταν Έλληνες. Ούτε ότι κάποιοι από αυτούς ήταν πλοιοκτήτες ή συμπλοιοκτήτες μεγάλων βενετικών σκαφών, έχοντας αξιοποιήσει σε μεγάλο βαθμό τις κρατικές επιδοτήσεις για τη ναυπήγηση τέτοιου είδους πλοίων, τις συγκυριακές δυνατότητες εγγραφής στα βενετικά νηολόγια πλοίων ναυπηγημένων εκτός Βενετίας ή απλά τις λειτουργίες της ελεύθερης αγοράς.

Κάπως έτσι φαίνεται πως άρχισαν να σβήνουν σιγά-σιγά οι γραμμές που χώριζαν μέχρι τότε τους εμποροναυτικούς σε Βενετούς και σε υπηκόους, διαδικασία που ωστόσο συνέβη μάλλον σιωπηλά, χωρίς δηλ. να ληφθεί κάποια συγκεκριμένη απόφαση αναίρεσης των προγενέστερων περιορισμών. Σύντομα η ελληνική συμμετοχή στη ναυτιλιακή ζωή της πόλης θα αποκτούσε μεγαλύτερο βάθος με την ενεργό ανάμιξη Ελλήνων σε υποστηρικτικούς τομείς του θαλάσσιου εμπορίου, όπως στις ασφαλίσεις, στις ναυπηγήσεις, στη ναυτιλιακή χαρτογραφία και τέλος στην αναρρίχηση Ελλήνων σε ανώτατες διοικητικές θέσεις συλλογικών οργάνων όπως το επιμελητήριο των βενετών εμπόρων και πλοιοκτητών που εκπροσωπούσε κυρίως υπηκόους ή «μετανάστες πρόσφατα πολιτογραφημένους», καθώς για την άρχουσα τάξη της Βενετίας η ενασχόληση με το εμπόριο δεν ανήκε πια στις «καθωσπρέπει» ασχολίες.