

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΛΟΥΜΙΔΗΣ

Η ΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΒΕΝΕΤΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ (Κωνσταντινούπολη 1785)

Χωρίς βέβαια προφητικά να γνωρίζει, ότι σε δώδεκα χρόνια (το 1797) η ανεξαρτησία της πατρίδας του θα εξέλιπε, ο βάιλος στην Πόλη Agostin Garzoni το 1785, σε έκθεσή του προς τη Βενετική Γερουσία, περιέγραφε παραστατικά την κατάρρευση του εμπορίου του κράτους στην Ανατολή, ελπίζοντας σε κάποια μέτρα για την ανόρθωσή του. Ωστόσο, η εξέλιξη αυτή ήταν ορατή ήδη δύο αιώνες ενωρίτερα, όταν πλέον στα τέλη του 16ου αιώνα η Βενετία είχε αρχίσει να χάνει τον διεθνή εμπορικό χαρακτήρα της. Σε αυτήν είχε αρχίσει από τότε να κυριαρχεί ο τριτογενής τομέας των υπηρεσιών και η πόλη βιάδιζε προς τη μεταμόρφωσή της σε τουριστικό προορισμό.¹

Σταδιακά οι διεθνείς εμπορικές γραμμές μετατοπίζονταν προς τα λιμάνια του Λιβόρνου, της Αγκώνας, της Νάπολης και της Τεργέστης. Ο Petrocchi, που ως ιστορικός αποτύπωσε καλύτερα από όλους την οικονομική αποδυνάμωση της Γαληνοτάτης, αναφέρει ότι από τα μέσα του 18ου αι. οι Βενετοί φόρτωναν σε ξένα πλοία και αρνούνταν να πληρώνουν τα οφειλόμενα δικαιώματα στους κατά τόπους προξένους της πατρίδας τους, ενώ παράλληλα οι υπήκοοι ναυτικοί των Ιονίων Νήσων παρέβαιναν τη βενετική νομοθεσία και ύψωναν την οθωμανική σημαία, όταν πήγαιναν στην Τεργέστη, ώστε να αποφύγουν δασμούς και προξενικά δικαιώματα.² Πράγματι, το 1768 τα καράβια, που «εκ Τουρκίας» κατέπλευσαν στην Τεργέστη, ήταν 55 σε σύνολο 124.³ Ακόμη και Βενετοί π. χ. το 1758 είχαν ναυλώσει μεσολογγίτικα καράβια στη γραμμή της Βενετίας, γιατί αυτά ήταν χαμηλότερου κόστους.⁴ Από τα μέσα του 18ου αι. η ελληνική ναυσι-

1. Ugo Tucci, Venezia nel Cinquecento: una città industriale?, εις «Storia di Venezia», Roma, Enciclopedia Italiana Treccani, 1998, vol. V, 82-83.

2. M. Petrocchi, Il tramonto della Repubblica di Venezia e l' assolutismo illuminato, Venezia 1950, 17, 27.

3. Antonio di Vittorio, a cura, Sale e saline nell' Adriatico (secc. XV-XX), Napoli 1981, 222.

4. B. Caizzi, Industria e commercio della repubblica veneta nel XVIII secolo, Milano 1965, 221 – Βασίλης Κρεμμυδάς, Το εμπόριο της Πελοποννήσου στο 18ο αιώνα (1715-



πλοία αναπτύχθηκε ραγδαία και, όπως έχει υπογραμμιστεί,⁵ την βοηθούσε η τοπική συγκυρία, η δυτικομεσογειακή ναυτιλιακή αγορά, η δυναμική μεταξύ των Δυτικών εμπορών. Οι Έλληνες σύστηναν εταιρείες τόσο για την αγορά και εκμετάλλευση των πλοίων όσο και για τη διακίνηση των εμπορευμάτων-φορτίων. Με τα μεσαίου μεγέθους και ελαφρά πλοία τους αυτοί αναλάμβαναν ταξίδια, που πριν μια πεντηκονταετία ήταν σχεδόν αποκλειστικότητα των Βενετών και, κατόπιν, γενικά των Δυτικών.⁶

Το βενετικό κράτος, όπως ήταν φυσικό, είχε προσπαθήσει να ανακόψει την κατιούσα πορεία και οι παραγωγικές δυνάμεις του αγωνίστηκαν να συγκρατήσουν τη ναυτιλία και το εμπόριο. Το διάστημα 1662-1684 στην πόλη της Βενετίας εφαρμόστηκε μορφή καθεστώτος *porto franco*, αλλά το μέτρο δεν βρήκε ικανοποιητική ανταπόκριση, καθώς οι οικονομικοί όροι αλλού ήταν πιο επωφελείς και είχαν αλλάξει οι άξονες της εμπορικής διακίνησης. Βέβαια, είχαν επιδράσει αρνητικά αφενός ο Κρητικός Πόλεμος και αφετέρου η ατελέσφορη κατοχή του Μοριά, αλλά η γενικότερη δυναμική ήταν εκείνη που έστρεφε προς άλλα κέντρα, όπου η δημογραφική έκρηξη (π.χ. στην Αυστροουγγαρία) ή οι φθηνότερες πρώτες ύλες (στα αποικιακά κράτη) προσέφεραν ισχυρά κίνητρα στο οικονομικό πεδίο. Στο ναυτικό τομέα το βενετικό κράτος το 1736 άρχισε τη ναυπήγηση των λεγόμενων *pavi atte*, εμπορικά που έφεραν κανόνια και έτσι δεν ήταν αναγκαίο να τα συνοδεύουν πολεμικά, πράγμα που μείωνε το κό-

1792), Αθήνα 1972, 303 – Νίκος Σ. Βλασσόπουλος. Η ναυτιλία των Ιονίων Νήσων 1700-1861, τόμ. Α', Αθήνα 1995, 79-147. Αποδεικνύεται η συνεργασία των ναυτικών του Αιτωλικού και του Μεσολογγίου με τους Κεφαλλήνες και τους Ιθακησίους. Ακόμη, Κωνσταντίνος Μέρτζιος. Μνημεία μακεδονικής ιστορίας. Θεσσαλονίκη 1947, 390-391 (έγγραφο του 1762) – Όλγα Κατσιαρδή-Heinig. Λησμονημένοι οριζόντες Ελλήνων εμπορών: το πανηγύρι στη *Senigallia* (18ος-αρχές 19ου αιώνα), Αθήνα 1989, 90-91.

5. Βασίλης Κρεμμυδάς. Οι Έλληνες στη Μεσόγειο: τέλος 18ου και αρχές 19ου αιώνα. «Δελτίο της Εταιρείας Σπουδών Νεοελληνικού Πολιτισμού και Γενικής Παιδείας. Σχολή Μωραΐτη» 11(1988), 47-48 – Του ιδίου. Ελληνική Ναυτιλία 1776-1835. τόμ. Β', Αθήνα 1986, 22 (υποσημ. 12), 25. Τονίζεται ότι η ναυπήγηση του ελληνικού πλοίου απέβλεπε πρώτα στο εμπόριο και σε δεύτερη θέση στα ταξίδια.

6. Το βαλκανικό πλαίσιο της εποχής παρέχει ο Traian Stoianovich, Ο κατακτητής ορθόδοξος Βαλκάνιος έμπορος, (μετ. Ντόρα Μαμαρέλη), εις «Η οικονομική δομή των βαλκανικών χωρών (15ος-19ος αι.)», επιμ. Σπύρος Ασδραχάς, Αθήνα 1979, 289-345. Για την παρακμή του βενετικού εμπορίου και την ανάδυση του Έλληνα εμπόρου, χερσαίου και θαλάσσιου, βλ. την πρόσφατη και ανακεφαλαιωτική μελέτη, Απόστολος Διαμαντής, Τύποι εμπορών και μορφές συνείδησης στη Νεώτερη Ελλάδα, Αθήνα 2007, 64-66 και *passim*.



στος.⁷ Ακόμη, για την εξοικονόμηση χρημάτων, κατά το β' μισό του 18ου αι. στις πολεμικές γαλέρες (*galere della flotta sottile*) αυξήθηκε ο αριθμός των καταδίκων (*sforzati* ή *zontaroli*) κωπηλατών και κατ'αναλογία οι μισθωτοί (*buonavoglia*) μειώθηκαν.⁸ Την ύστατη προσπάθεια για την τόνωση της ναυτικής παρουσίας στην Αδριατική καταδεικνύει η ίδρυση στην Κέρκυρα Ναυτικής Σχολής, η οποία λειτούργησε το διάστημα 1734-1748, ενώ το 1739 μια άλλη Ναυτική Σχολή συστήθηκε στη Βενετία. Ωστόσο, και οι δυο ήταν στην πράξη απλά επιμορφωτικά σεμινάρια των βαθμοφόρων ναυτικών.⁹

Τρία ήταν τα λιμάνια, στα οποία η Βενετία κυρίως εστίαζε κατά τον 18ο αι. το ενδιαφέρον της στο Λεβάντε : η Κωνσταντινούπολη, η Θεσσαλονίκη και η Σμύρνη. Σε αυτά αυτή είχε να αντιμετωπίσει κυρίως την Αγγλία και τη Γαλλία και δευτερευόντως την Αυστροουγγαρία¹⁰ και ακόμη ολιγότερο την Ολλανδία. Έχει επισημανθεί ότι η Αγγλία είχε επιτύχει κατά περιόδους να υποσκελίσει τη Γαλλία, χάρη στις χαμηλότερες τιμές των προϊόντων που προσέφερε,¹¹ παρά το γεγονός ότι οι Γάλλοι το 1740 είχαν επιβάλει στην Πύλη την εκ νέου παροχή διομολογήσεων.¹² Στο πεδίο του αγγλογαλλικού ανταγωνισμού οι Βενετοί έγερναν προς την πλευρά των Άγγλων.¹³ Η Βενετία προσπαθούσε ουσιαστικά να κερδίζει από τα κενά, που η εμπορική δραστηριότητα των αντιπάλων της κατά καιρούς

7. Massimo Costantini, *Commercio e marina*, εις «*Storia di Venezia*», ό.π., vol. VIII (1998), 572.

8. Sergio Perini, *Una riforma della marina militare veneziana nel secondo Settecento*, «*Atti dell' Istituto Veneto di Scienze Lettere ed Arti*» 155(1996-97), 161-184.

9. Massimo Costantini-Luisa Florian, *Una scuola nel Levante*, «*Levante Veneziano*», a cura di M. Costantini a Alike Nikiforou, Roma 1996, 149-175. Η αναφορά για την ύπαρξη ναυτικής σχολής στη Ζάκυνθο στις αρχές του 18ου αιώνα δεν τεκμηριώνεται επαρκώς, Νίκος Σ. Βλασσόπουλος, *Η ναυτιλία*, τόμ. Β', Αθήνα 1995, 287-288 (μεταφέρει όσα ο Ντίνος Κονόμος γράφει).

10. Η Βιέννη μόνιμα τορπίλλιζε οποιαδήποτε συμφωνία μεταξύ Βενετίας και Ρωσίας, ώστε η βενετική επιρροή να εκμηδενιστεί στην Ανατολική Μεσόγειο, Eugenia Monzani, *La politica europea in Oriente sulla fine del secolo XVIII secondo documenti di fonte veneziana* (1789-92), «*Nuovo Archivio Veneto*» 33(1917), 243-280.

11. Ljuben Beron, *Οι μεταβολές των τιμών στο εμπόριο της Τουρκίας με την Ευρώπη (ΙΣΤ' - ΙΘ')*, εις «*Η οικονομική δομή...*», 538, 543 (υποσημ. 13). – Βασίλης Κρεμμυδάς, *Εισαγωγή στην ιστορία της νεοελληνικής κοινωνίας (1700-1821)*, Αθήνα 1988, 111.

12. Β. Κρεμμυδάς, *Το εμπόριο*, 56.

13. Νίκος Γ. Σβορώνος, *Το εμπόριο της Θεσσαλονίκης τον 18ο αιώνα*, Αθήνα 1996, 161.



παρουσίαζε, μη έχοντας πλέον ούτε στρατιωτική ούτε οικονομική αυτοδυναμία. Και στα τρία προαναφερθέντα λιμάνια κατοπτρίζεται αυτή ακριβώς η εικόνα.

Η έκθεση προς τη Βενετική Γερουσία του βάλιου Agostino Garzoni, που εμείς έχουμε ως βάση της μελέτης μας, είναι λιτή αλλά και πολύ συγκεκριμένη. Ως πρώτη αιτία της οπισθοχώρησης του δυτικού γενικά εμπορίου στην Ανατολή θεωρεί τη νόθευση και κατ' ακολουθία υποτίμηση του οθωμανικού νομίσματος. Η πιάστρα περιείχε ολιγότερο άργυρο και δεν γινόταν δεκτή με την προηγούμενη ισοτιμία από τους Δυτικούς. Αυτό συνέβη από τα μέσα του 18ου αιώνα, επί Μουσταφά Γ', και είχε ως συνέπεια την αύξηση της τιμής των δυτικών προϊόντων έως 30%.¹⁴ Από το τελευταίο τέταρτο του αιώνα οι τιμές αυξήθηκαν και κατά 50%.¹⁵ Το γεγονός αυτό έσπρωξε τους ντόπιους να στραφούν στα τοπικά είδη, παρά το γεγονός ότι οι Δυτικοί είχαν αρχίσει να πωλούν φθηνότερα, απομιμούμενοι τα ξένα ή υποβαθμίζοντας ποιοτικά τα δικά τους. Παράλληλα, εισήλθαν στην αγορά τα προϊόντα, μεταξωτά και βαμβακερά, των υφαντουργείων της Προύσας, το Χαλεπίου, και της Δαμασκού, καθώς και υφάσματα από την Ινδία, τα οποία, ως φθηνότερα, αν και κατώτερα, εκτόπιζαν τα αντίστοιχα δυτικά. Ως δεύτερη αιτία ο βάλιλος θεωρεί τη συνθήκη του Κιουτσούκ Καΐναρτζί (1774), με την οποία η πρόσβαση στη Μαύρη θάλασσα ελευθερώθηκε, τα δυτικά πλοία δεν στάθμευαν πλέον στην Πόλη για μεταφόρτωση και άλλαξε ριζικά η ναυτική δυναμική στον χώρο. Αυτό ήταν το νέο γενικό πλαίσιο, που έπαιξε καθοριστικό ρόλο στην πορεία του εμπορίου.¹⁶

Στη συνέχεια η έκθεση εισέρχεται στην εμπορική παρουσία των επιμέρους κρατών. Η Γερμανία κατόρθωσε να επιβάλει τις μουσελλίνες (το λεγόμενο σήμερα, τσίτι), εκτοπίζοντας τους Ολλανδούς, αλλά και τις αντίστοιχες της Ινδίας. Ακόμη, πρόσφορο έδαφος βρήκαν τα γερμανικά προϊόντα: ελαφρά μάλλινα και βαμβακερά υφάσματα, υλικά μοδίστρας («ψι-

14. Είναι εύγλωπτοι οι πίνακες που παρατίθενται από τον Sevket Pamuk, *A monetary history of the Ottoman Empire*, Cambridge 2000, 163: Η *kurus* ή *gurus* (πιάστρα, γρόσι) είχε την παρακάτω περιεκτικότητα σε άργυρο: 1690 γραμμάρια 15,6, 1730 γρ. 14,9, 1757 γρ. 11,4, 1774 γρ. 10,9, 1780 γρ. 10, 1788 γρ. 9,4, 1789 γρ. 6,9, 1794 γρ. 5,9.

15. Ν. Γ. Σβορώνος, *Το εμπόριο*, 100.

16. Παραστατική η εργασία του Βασίλη Κρεμμυδά, *Πολιτική Γεωγραφία και οικονομική συγκυρία. Οι όροι της επικοινωνίας του ελληνικού εμπορίου με τη Ρωσία της Μαύρης Θάλασσας (τέλος 18ου-αρχές 19ου αι.)*, «Ο Ερασιστής» 25(2005), 160.



λικά»), γυαλικά, σιδηρικά σκεύη και εργαλεία, ως και ασήμι. Η Γαλλία απέστειλε μάλλινα, χρυσά και αργυρά σειρήτια, ζάχαρη, καφέ, «ψιλικά», χαρτί περιτυλίγματος, χρωστικές ουσίες (κυρίως το ζωικό πορφυρούν). Η Ολλανδία στηριζόταν στα διαμάντια, αλλά και στα υφάσματα και σε μεταλλικά αντικείμενα. Η Αγγλία στα υφάσματα και στα μεταλλικά προσέθετε τα ορολόγια. Απέναντι στους παραπάνω η Βενετία πρότεινε τα δικά της εξαγωγικά είδη. Τέσσερα ήταν τα κύρια : σάγιες, μάλλινα υφάσματα, υαλοπίνακες και χαρτί. Σε αυτά ακολουθούσαν καθρέπτες, θεριακή, όπλα και γυαλικά.¹⁷ Ο βάιλος με πικρία απαριθμεί τα είδη που είχαν εκλείψει, δηλ. ποικιλίες υφασμάτων, επιχρυσωμένα γυαλικά και δαμασκηνά. Κάθε χρόνο αποστέλλονταν 150 τόπια (pezze) σάγιες, όλα σχεδόν της υφαντουργίας Guizzetti. Από τα μάλλινα σωζόταν μόνο η ποικιλία «της Ολλανδίας». Οι βενετικοί υαλοπίνακες έως πριν τριάντα χρόνια κυριαρχούσαν απόλυτα, ενώ πλέον σχεδόν είχαν υποσκελιστεί από της Βοημίας. Τέλος, όσον αφορά το χαρτί η κατανάλωση είχε περιοριστεί. Το κείμενο κλείνει υπογραμμίζοντας την έκλειψη όλης σχεδόν της βενετικής ναυτικής παρουσίας, καθώς τα ραγουζέικα και τα γαλλικά καράβια προσέφεραν καλύτερους όρους.

Η έκθεση, που εδώ δημοσιεύουμε, δεν ήταν ο πρώτος κώδωνας κινδύνου. Πριν περίπου δέκα μήνες σε επίσημη συνεδρία της Γερουσίας ο Andrea Tron είχε παρουσιάσει τη δική του έκθεση επί της καταστάσεως της βιοτεχνίας και του εμπορίου, την οποία έχει δημοσιεύσει ο Romanin.¹⁸ Την 29 Μαΐου 1784 η ηγετική τάξη άκουγε από τον επίτροπο (inquisitore) επί των συντεχνιών (arti) τις δυσκολίες, που η παραγωγική τάξη αντιμετώπιζε, μαζί με υποδείξεις για την αναστροφή της πορείας. Κατ' αρχήν γίνεται αναφορά στα μέτρα που είχαν ληφθεί το 1703 και το 1735, όπως και στη σύμπληξη ενός Εμπορικού Συνεταιρισμού το 1763-64. Έξη ήταν οι τομείς, γύρω από τους οποίους η οικονομία στρεφόταν: η μεταξουργία¹⁹, η υφαντουργία μαλλίνων, η υαλουργία, η σιδηρουργία, η χαρτοβιομηχανία και η τυπογραφία. Η μόνη ωστόσο δραστηριότητα, που έδειχνε κάποια ανθηρότητα, ήταν η μεταξουργία, με 800 ατράκτους σε πλήρη πα-

17. Για τα είδη αυτά, Μυρσίνη Κ. Αθανασιάδου, Εμπορικές σχέσεις Θεσσαλονίκης-Βενετίας κατά τον 18ο αιώνα, Κατερίνη 2006, 211-231.

18. S. Romanin, Storia documentata di Venezia, III edizione, tomo IX, Venezia, Filippi, 1975, 57 κ.ε.

19. Για την περίοδο ακμής της μεταξουργίας στη βενετική ενδοχώρα, L. Molà, The silk industry of Renaissance Venice, Baltimore 2000.



ραγωγή σε σύνολο 1067. Η παλαιά ακμαία παραγωγή μάλλινου υφάσματος, που παλαιότερα είχε ανεβεί στα 28.000 τόπια το έτος, τώρα πλέον δεν έφθανε τα 600 τόπια ετησίως. Ούτε οι ρυθμίσεις του 1778-1789, για την παραγωγή στρατιωτικών ειδών, βοήθησαν τον κλάδο. Τα γυάλινα και μεταλλικά προϊόντα είχαν υποβαθμιστεί ποιοτικά και είχαν χάσει μεγάλο μέρος της αγοράς του εξωτερικού. Μόνο η χαρτοποιία συγκρατούσε ακόμη τη δυναμική της στην Ανατολική Μεσόγειο, όπως επίσης η βιβλιοπαραγωγή έδειχνε σημεία ανάκαμψης.²⁰

Η δυσμενέστερη εξέλιξη αφορούσε το ναυτικό εμπόριο. Οι συνθήκες του Πασσάροβιτς και του Κιουτσούκ Καϊναρτζί προσέφεραν πλεονεκτήματα στους άλλους ανταγωνιστικούς στόλους, εκτοπίζοντας το βενετικό εμπορικό σκάφος. Παράλληλα, οι εμπορικοί βενετικοί οίκοι είχαν σχεδόν εκλείψει στο εξωτερικό και ως μόνη εξαίρεση αναφέρεται ο οίκος του Ρινί στο Κάιρο. Οι επιχειρήσεις με έδρα τη Βενετία διατηρούσαν το μεγαλύτερο μέρος των κεφαλαίων τους στη Γένοβα, Παρίσι και Λονδίνο, ενώ η πιο δυναμική του Benedetto Erman επένδυε στην Αυστροουγγαρία. Με νοσταλγία γίνεται αναφορά στο παρελθόν, όταν η Βενετία είχε τη δύναμη να ελέγχει τις εμπορικές γραμμές στην Ανατολική Μεσόγειο, όπως π.χ. είχε απαγορεύσει το 1395 στους «Γερμανούς» να εμπορεύονται στο Λεβάντε, ενώ τώρα πια οι διεθνείς συνθήκες είχαν εντελώς μεταβληθεί.

Ο Romanin, μετά το κείμενο της έκθεσης, αναφέρει ότι υπήρξε άμεση θετική απάντηση στην έκκληση του Τρον και αρκετοί ευκατάστατοι έσπευσαν να συστήσουν πιστωτικές εταιρείες, για τη χρηματοδότηση της μεταποίησης και του εμπορίου. Ο ίδιος τονίζει ότι σημειώθηκε αναζωογόνηση στους εξής τομείς: της μεταξουργίας, των faux-bijoux (perle, gemme, conterie, καλούνται και manifatture a lume), των μάλλινων σκουφιών (berette, φέσια)²¹, των πολυτελών υφασμάτων (βελούδινων και χρυσο-, αργυροκέντητων), του χαρτιού, των κομπολογιών, των μασκών και των καρυδένιων κασσελών (της προίκας). Επίσης, δόθηκε ώθηση στην αγροτική παραγωγή τόσο στην περιοχή της βενετσιάνικης λιμνοθάλασσας όσο και της ενδοχώρας της. Τα μεταποιημένα παραπάνω προϊόντα απορροφούνταν βασικά στην Ανατολική Μεσόγειο.

Στην εικόνα, που ο Τρον προσπαθεί να μας δώσει, η έκθεση του Garzoni έρχεται ως συμπληρωματική και πιο συγκεκριμένη. Πράγματι,

20. Mario Infelise, *L'editoria veneziana nel '700*. Milano 1989, 220-222, 228-229, 236-237, 264, 311.

21. Απ. Διαμαντής, *Τύποι εμπορών*, 207-9.



βλέποντας από τη σκοπιά της Πόλης τις τάσεις της γενικότερης αγοράς, δεν μπορούσε κανείς να μη μελαγχολήσει και να αγανακτήσει με την αδιαφορία των παραγωγικών δυνάμεων της πατρίδας του, η οποία ημέρα με την ημέρα έχανε τους αγοραστές. Ήταν όμως εφικτή η αναστροφή της πορείας; Ο Romanin δίνει ένα τόνο αισιοδοξίας, προσθέτοντας στο τέλος της έκθεσης του Τροπ ότι υπήρχαν ακόμη περιθώρια, αλλά την όλη προσπάθεια ανέκοψε η γαλλική προέλαση και η κατάλυση της Γαληνότατης Δημοκρατίας. Παραταύτα, οι αριθμοί και τα στοιχεία, που η έρευνα έχει προσκομίσει, δεν τεκμηριώνουν την άποψη του Romanin. Στον μακρύ κατάλογο προϊόντων, που ο Campos παραθέτει²², παρατηρούμε τη στασιμότητα της βενετικής παραγωγής. Σε 31 προϊόντα, που καταγράφονται στον πίνακα εξαγωγών, μόλις εννιά εμφανίζουν ανοδική πορεία και είναι: *perle, londrine ad uso Franza, londrine ad uso Inghilterra, carta, tele Linusio, tele Foramiti, seta lavotata, lastre di vetro* και *manifatture a lume*. Στην ουσία επρόκειτο για τέσσερα είδη: υφάσματα, χαρτί, ψεύτικα κοσμήματα και τζάμια οικίας. Τα λεπτά μάλλινα (*londrine*), τα χονδρότερα μάλλινα (*rappi, drappi*), οι σάγες (*χοντρά μάλλινα αδιάβροχα, saglie, sayas*), τα βαμβακερά και λινά (*fustagni* και *tele*, που λαμβάνουν την επωνυμία του κάθε εργοστασίου, *Linusio, Lisciuta, Foramiti*) και τα διάφορων επεξεργασιών μεταξωτά (*seta lavorata, raso di seta*) ανταγωνίζονταν τα αγγλικά και τα γαλλικά, όχι πάντοτε με επιτυχία. Στον τομέα του χαρτιού η Βενετία υπερείχε στην παραγωγή καλής ποιότητας που προοριζόταν για την οθωμανική διοίκηση, φέροντας μάλιστα υδατόσημο την ημισέληνο (*carta reale*)²³, αλλά στο χαρτί γραφής και περιτυλίγματος υφίστατο ο σκληρός ανταγωνισμός της Μασσαλίας.²⁴ Στον χώρο των *faux-bijoux* η Βενετία ήταν σαφώς ασυναγώνιστη, με τα προϊόντα της υαλουργίας της (Murano και γενικά φυσητό γυαλί), έχοντας κατακλύσει την Ανατολή και με διαφημιστικά φυλλάδια στην ελληνική.²⁵ Τα αντικείμενα αυτά κατασκευάζο-

22. G. Campos, *Il commercio esterno veneziano della seconda metà del '700 secondo le statistiche ufficiali*, «Archivio Veneto» 19(1936), 158,170,178.

23. Ivo Mattozzi, *Produzione e commercio della carta nello stato veneziano settecentesco*. Bologna 1975, ειδικότερα σελ. 39,43,48.

24. Renzo Sabbatini, *Di biancolin candida prole. La manifattura della carta in età moderna e il caso toscano*, Milano 1990, 208.

25. Γεώργιος Πλουμίδης, Τα παλαιά ελληνικά βιβλία της Μαρκιανής Βιβλιοθήκης Βενετίας, με προσθήκη αγνώστων εκδόσεων. Παράρτημα: Μονόφυλλα του τέλους του ΙΗ΄ αιώνα, «Ο Ερασιστής» 54(1971), 266-273.



νταν σύμφωνα με τις προτιμήσεις (γούστα) της λεβαντίνικης πελατείας, περιλαμβανομένων και ναργιλέδων. Παραγωγή υαλοπινάκων δεν υπήρχε τότε στην οθωμανική αυτοκρατορία, ώστε τα κοινώς λεγόμενα τζάμια (*Iastre di vetro*) να εισάγονται, όπως και οι καθρέπτες (*sprecchi, quarzi*). Εξάγονταν επιχρυσωμένοι καθρέπτες και σε τύπο βιτρώ τζάμια (*tuji, tullii*), σε συγκεκριμένες διαστάσεις, όπως απαιτούσαν οι οικοδομικοί ανατολίτικοι κανονισμοί.²⁶

Ανακεφαλαιώνοντας τα παραπάνω και με τη βοήθεια της βιβλιογραφίας, έχουμε τη δυνατότητα να φθάσουμε σε κάποια συμπεράσματα. Ο πόλεμος που είχε αρχίσει το 1684, με την εκστρατεία του Φραγκίσκου Μοροζίνι, έβλαψε ανεπανόρθωτα το βενετικό εμπόριο, χωρίς αυτό να μπορέσει να ανακάμψει μετά το 1714.²⁷ Στο μεταξύ οι διάφοροι Δυτικοί είχαν καταλάβει τις εμπορικές γραμμές και επέβαλλαν τα δικά τους μεταποιημένα προϊόντα. Κατά την ίδια περίοδο βραδέως αλλά σταθερά οι ναυτικοί-έμποροι των οθωμανικών περιοχών (κυρίως Έλληνες) εκμεταλλεύονταν τις διαμορφούμενες συνθήκες και αυτονομούνταν στο θαλάσσιο εμπόριο, χωρίς πλέον την προστασία των ξένων προξενείων.²⁸ Παραδείγματα αποτελούν ελληνικοί οίκοι της εποχής, όπως των Κουρμούληδων,²⁹ των Ταρωνίτη-Θεοτόκη³⁰ και άλλων στη Θεσσαλονίκη.³¹ Οι Γάλλοι είχαν κατορθώσει να κυριαρχήσουν, πάντα με διακυμάνσεις, και στα τρία λιμάνια, τη Σμύρνη, τη Θεσσαλονίκη και την Πόλη, ακόμη και στην Αλεξάνδρεια. Ο υποσκελισμός τους θα αρχίσει λίγο πριν το 1786. Το 1750 στην Πόλη ήλεγχαν το 65% και το 1778 το 44% του ευρωπαϊκού εμπορί-

26. B. Caizzi, *Industria*, 135.

27. Ενδεικτική είναι η διαμαρτυρία Ηπειρωτών εμπόρων το 1702, οι οποίοι αναφέρονται στη συνεχιζόμενη απαγόρευση από πλευράς των Τούρκων να προσεγγίζουν στην περιοχή τους πλοία με βενετική σημαία, Γ. Πλουμίδης, Συμβολή στην ιστορία του εμπορίου των Ηπειρωτών με τη Βενετία, «*Ηπειρωτικά Χρονικά*» 41(2007), 14.

28. Καίριο σχετικά το άρθρο του Σπύρου Ασδραχά, *Οικονομία*, ΙΕΕ Εκδοτικής Αθηνών, τόμ. ΙΑ' (1975), 173.

29. B. J. Slot, Ο Δημήτριος Κουρμούλης και το διεθνές εμπόριον των Ελλήνων κατά τα έτη 1770-1784, «*Μνημοσύνη*» 5(1974-75), 115-149.

30. Παναγιώτης Μιχαηλάρης, Η εμπορική εταιρική συνεργασία του βενετικού οίκου Ταρωνίτη-Θεοτόκη και των αδελφών Γ. και Θ. Γεωργίβαλων (1732-1737). (Ο ρόλος και η δράση του εμπορικού πράκτορα Δημ. Χαμόδρακα), «*Μνήμων*» 8 (1982-83), 226-302.

31. Μυρσίνη Αθανασιάδου, Εμπορικές σχέσεις, συγκεντρωτικά 107-117 και 137-154.



ου.³² Τόσο το άνοιγμα του Εύξεινου Πόντου με τη συνθήκη του Κιουτσούκ Καΐναρτζί (1774), όσο και ο αγγλογαλλικός πόλεμος (1786 κ.ε.) εξαιτίας της Αμερικανικής Ανεξαρτησίας απεμάκρυναν τα γαλλικά πλοία και πολλαπλασιάστηκαν των Κάτω Χωρών.³³ Από την ίδια αυτή περίοδο αυξάνεται ο όγκος των συναλλαγών στη Θεσσαλονίκη³⁴ και στη Σμύρνη³⁵. Σε όλο αυτό το παραπάνω πλαίσιο η ελληνική εμπορική ναυτιλία δεν κέρδισε μόνο την επιβίωσή της, αλλά και απέσπασε μεγαλύτερο μερίδιο. Παραταύτα, η Ανατολή σε επίπεδο μεταποίησης και εκμηχάνισής της παρέμεινε στο περιθώριο, καθώς η Ευρώπη είναι εκείνη που εξάγει την «εργασία» (δηλ. την υπεραξία), κρατώντας το Λεβάντε σε αποικιακή εξάρτηση.³⁶

32. Edhem Eldem, *Structure et acteurs du commerce international d' Istanbul au XVIIIe siècle*, «Les villes dans l' Empire Ottoman: Activités et sociétés», sous la direction de Daniel Panzac, tome I, Paris 1991, 244.

33. Elena Frangakis-Syrett, *The Ottoman Economy and Izmir in Perspective*, in «Trade and Money: The Ottoman Economy in the Eighteenth and early Nineteenth Centuries», Istanbul, Isis, 2007, 39. Το πλαίσιο της εποχής στον Daniel Panzac, *La caravane maritime. Marins européens et marchands ottomans en Méditerranée (1680-1830)*, Paris 2004.

34. Ν.Γ. Σβορώνος, *Το εμπόριο*, 350.

35. Elena Frangakis- Syrett, *ό.π.*, 44. Εύγλωττο και το άρθρο Της ίδιας, *Commercial Practices and Competition in the Levant: The British and the Dutch in Eighteenth-Century Izmir*, *ό.π.*, 255-276.

36. Edhem Eldem, *French Trade in Istanbul in the Eighteenth Century*, Leiden 1999, 286, υποσημ. 8, ασπαζόμενος το συμπέρασμα των Carrière-Courdurié.



Η έκθεση του Agostino Garzoni

ASV, Senato, Dispacci, Costantinopoli, filza 224, c. 475r-478r.

Serenissimo Principe

Tra gli oggetti, che interessar devono l'attenzione e diligenza di chi ha l'onore di servire Vostra Serenità in questo importante Uffizio, uno dei principali si è quello del commercio e della navigazione, che sono la sorgente della ricchezza delli stati e che furono le prime cause della grandezza della Republica. Il commercio della piazza veneziana col Levante e con Costantinopoli, una volta florido ed ora decaduto, deve riconoscer l'origine della sua decadenza principalmente dalla concorenza delle altre nazioni, ma da altre cause ancora che sono universali e che non possono occultarsi alla cognizione di chi è destinato a soggiornare non breve tempo in questo paese. I lumi da me ritratti sopra questo argomento devo comunicarli alla publica sapienza, per quelli usi che fossero creduti opportuni, facendo alcuni cenni prima sopra il commercio delle altre nazioni qui in Costantinopoli e poi individuando dettagliatamente quello della Republica. La publica sapienza saprà tirar vantaggio anche da questi pochi e scarsi lumi, che prima di rassegnare ho voluto che siano depurati colle più esatte informazioni e confronti.

L'alterazione che fece il fu sultan Mustafà nell'intrinseco valor della piastra sono 6 in circa è stata la prima epoca della decadenza in generale del commercio degli europei nel Levante, poichè hanno dovuto a proporzione aumentar di un terzo il prezzo delle loro mercanzie. et per conseguenza il consumo se n'è subito di molto rissentito e se ne rissentirà maggiormente in appresso, anche per l'alterazione già fatta due anni sono dal Regnante Sovrano.

Il governo ed il popolo maometano non comprendevano da principio qual influenza potesse aver l'alterazion della piastra nelle manifatture e prodotti della cristianità e tardano quasi sin oggi a concepire che il valor della mercanzia è sempre relativo a quello della moneta. Il prezzo delle manifatture della cristianità alterato come anche la deteriorazione d'alcune nelle qualità loro, hanno indotto mensibilmente gli abitanti di questa immensa capitale ad adoperare le manifatture del proprio stato, poichè il loro prezzo e qualità non si era per anche risentito dell'alterazion della



piastra. Si sono dunque moltiplicate e perfezionate le fabbriche di seta e cotone in Aleppo, Damasco, Bursa e nella stessa capitale. Oltre di che le ricche manifatture dell' Indie, che una volta servivano al solo uso del sovrano e dei primi più ricchi signori, oggidì si sono introdotte e rese comuni quasi fra ogni cetò di persone, sicchè li damaschetti, lastre d'oro e ganzi di Venezia, le stoffe d'oro e di seta di Lione e d'Italia, li veluti di Genova e di Olanda sono quasi tutti in totale disuso.

La seconda epoca della decadenza del commercio della cristianità con Costantinopoli fu l'ultima guerra che l'impero ottomano ebbe colli Russi dell'anno 1768 sin tutto 1774, nel qual tempo si devastò porzione dell'Asia, della Tartaria, la maggior parte della Moldavia e della Valacchia e delle città marittime del Mar Nero. La pace avrebbe con il tempo riparato il male se per il trattato di Kaisnardich la Crimea non fosse rimasta indipendente e finalmente ceduta alla Russia unitamente a Taman e parte del Kuban, sicchè al giorno d'oggi, avendo sì la Crimea che il continente libera navigazione e commercio diretto alla cristianità, non vengono a provvedersi in Costantinopoli, come facevano in passate manifatture di Europa e dei prodotti di America; il commercio dunque della cristianità con Costantinopoli è quasi ridotto al solo consumo locale della capitale.

La Germania è la sola che in mezzo la generale decadenza abbia potuto estendere in pochissimi anni e quasi tutto in un tratto il suo commercio colla capitale dell'impero ottomano. Le sue manifatture che si sono moltiplicate e perfezionate vengono preferite in qualità e prezzo a quelle dell'altre nazioni europee. Li panni olandesi hanno già dovuto cedere alla concorrenza di quelli della Germania, de'quali il consumo oggi è molto grandioso in Costantinopoli. Le musselline di Germania ad imitazione di quelle dell'Indie hanno talmente riuscito, che per lo spazio di due o tre anni si sono sempre credute in Costantinopoli per vere musselline d'Indie ed oggi quantunque conosciute il consumo ne va aumetando di giorno in giorno ed è già ridotto uno delli più ricchi e principali rami del commercio delli Tedeschi. Li galloni pure di Lione ne rissentono del discapito nella concorrenza con quelli di Vienna e forse con il tempo questi venissino preferiti se non per la qualità almeno per il prezzo a mottivo della grande economia nel trasporto. Il commercio di tutta la Germania con Costantinopoli può ascendere annualmente ad un milione di piastre circa e li principali suoi articoli sono li panni mussolline, tellerie, merci, argento vivo, azzali e vetri.

Il commercio della Francia, che alcuni anni fa era molto florido, in ora è notabilmente diminuito per le cause accennate di sopra e singolarmente



dopo la rivoluzione della Crimea e l'introduzione delle stoffe d'India, che hanno contribuito a scemar di molto il consumo dei loro panni, che è il ramo principale del loro commercio in questo paese. Anche i loro prodotti di zucchero e caffè d'America hanno diminuito notabilmente nel loro consumo. Il zucchero, che 15 anni fa valeva 22 piastre il cantaro, ora ne vale 45 e perciò il popolo di questa capitale preferisce il miele. Il caffè, che valeva 50 piastre le 100 ocche, ora ne vale 100 e perciò il popolo preferisce oggi il caffè di moka, malgrado il prezzo di piastre 170, poichè la differenza del prezzo non è proporzionata a quella della qualità. Ciò non ostante si computa che la Francia un'anno per l'altro faccia un giro di un milione trecento cinquanta mille piastre annualmente. Li principali articoli di entrata sono le pannine, galloni d'oro, zucchero, caffè, indico, cocciniglia, chincaglierie, carta strazza e qualche poco di fina ed altre piccole merci.

Le manifatture dei panni e velluti di Olanda sono anche esse molto decadute nel loro consumo qui in Costantinopoli come pure il consumo delle droghe; ciò non ostante il ricco commercio dei diamanti la compensa largamente di tale decadenza, mentre sotto il presente regno il lusso dei brillanti è arrivato all'eccesso. L'Olanda fa un giro annuo di ottocento mille piastre circa e li suoi articoli sono li diamanti, panno, stagno, piombo, droghe, musselline e tellerie d'Indie e manifatture di ferro.

Il commercio dell'Inghilterra consiste in panni, galloni, stagni, piombo, musselline, orologi, chincaglierie e si computa anch'esso di piastre ottocento mille circa all'anno. Venezia fra tutte le potenze dell'Europa è quella che oggidì fa il più piccolo commercio con Costantinopoli. Già per li damaschetti, lastre d'oro ed altre, come si è detto di sopra, il loro consumo è quasi totalmente cessato per le cause accennate, che sembrano inevitabili. Tante differenti qualità di panni che da Venezia pochi anni sono venivano spediti, cioè sagli e panni paragoni, messetti, padoanelli, londrine grevi e pannine ad uso di Francia, ora possono dirsi ristrette quasi alle sole saglie. Quelle della fabbrica Guizzetti continuano ad essere in una grande riputazione. Il consumo delle saglie è di 150 pezze all'anno circa e quasi tutte di questa fabbrica. Il loro prezzo si è aumentato in pochi anni più di un terzo. Le saglie delle altre fabbriche in generale o sono degradate o almeno non hanno la sorte di godere dello stesso credito. Li compratori di queste sono molto cavillosi e però si renderebbe necessaria soprattutto la cura da imballarle bene asciute, perchè se vi trovano qualche difetto o fioritura si fanno grandi tare. Il consumo, che pochi anni sono, si faceva dei panni paragon color rubin, che servivano per le lunghe berette dei bostangi, che è



un corpo di 20 mila, ora è ridotto quasi al niente, perchè dopo l' alterazione della moneta sopraindicata dovendosi accrescere il prezzo il capo di quella milizia, che si chiama Bostangì Bassà, ha ordinato che al panno veneto, che costava troppo, si sostituisca altro panno olandese o di altra nazione, che conservando la stessa apparenza nel colore è di minor costo, perchè più leggero e di minor durazione. Il consumo è ora ridotto a dieci pezze all'anno, che viene impiegato dalli più ricchi signori che non curano il risparmio.

Che li panni veneti, che servono a tale uso, fossero fabbricati come li olandesi, e che cerca la minor spesa di bella apparenza ma di poca sostanza, forse potrebbero anch'essi entrar di nuovo in concorrenza per tal uso, secondando le viste della nazione che si lascia trasportar dall'aparenza e dal buon mercato. Tutti gli altri panni poi, cioè messetti, londrine grevi, pannine, od uso di Francia, e padoanelli, sono quasi decaduti intieramente, prima per l' introduzione dei panni olandesi e poi per quelli di Germania, che superano anche li stessi olandesi e forse col tempo arriveranno ad escluderli. L' articolo delle lastre, che qui in Costantinopoli è un' articolo di qualche considerazione, 30 anni fa era tutto in poter dei veneti. S' incominciò ad introdurre le lastre di Boemia ed a poco a poco diminuì il consumo di quelle di Venezia, perchè quelle di Boemia sono tutte chiarissime, hanno poca tara e la loro misura è sempre a dovere. Alcune fabbriche di Venezia all' apposto fanno lastre di color verdastro, fragilissime, che molte si rompono da se stesse e di misura non sempre giusta, il che preiudica molto al concetto anche di quelle fabbriche che sono innocenti, mentre tutte passano sotto la denominazione di lastre di Venezia.

Ho fatto estrarre una nota esatta del consumo che in differenti tempi si fece delle lastre di Venezia in confronto di quelle di Boemia, da cui risulta che 25 anni sono si consumavano 2.200 casse di lastre di Venezia all'anno, 250 di quelle di Boemia; dieci anni fa mille di Boemia e mille di Venezia; ed ora 1250 di Boemia e 1400 di Venezia.

Questo aumento deriva dagli incendi accaduti negli anni scorsi. Da dieci anni in qua non si vede dunque differenza, sicchè il consumo può calcolarsi eguale e la ragione è chiara. Le lastre di Boemia sono tutte grandi, poco più poco meno, e però non servono che per uso dei signori o di quelli che vivendo con qualche sasso possono spendere. Il popolo, che non pensa che al necessario, si serve delle lastre veneziane piccole, che per essere di qualità inferiore e di color non chiaro costano molto meno. Le lastre di Boemia, quando sono di egual misura, sono sempre preferite a quelle di Venezia ad



onta di un qualche maggior discreto prezzo. Li Tedeschi avevano anche principiato fabbricare lastre piccole per uso del basso popolo, ma non riuscirono a farle di un costo che si accomodi alla povertà della misera gente e perciò non avevano smercio. Par che ne abbiano abbandonata l'idea, ma non si deve dubitare che la publica posidenza non adoperi tutti li mezzi per impedire che la cattiva qualità della manifattura non faccia nascer negli esteri l'idea di nuovi tentativi per levarsi anche questo capo di commercio che quasi per necessità si nota che rimane, tanto più che anche nel popolo si è introdotto il lusso, che va sempre più aumentando. Il consumo della carta, tanto di quella da scrivere che della carta strazza, si è diminuito da dieci anni in qua, dopo che si accordò ai Russi la libera navigazione del Mar Nero, e singolarmente dopo l'ultima rivoluzione della Crimea, essendosi sospese le provviste qui in Costantinopoli, sicchè lo smercio è oggi ridotto al solo consumo locale.

Dopo di aver descritto lo stato presente dei 4 principali generi di commercio che fiorivano tra Venezia e Costantinopoli ve ne sono alcuni altri di non tanta considerazione, come specchi, teriaca, armi, contarie e robbe a lume, il primo dei quali si vede egualmente decaduto per la concorrenza delle nuove fabbriche introdotte da non molti anni in Boemia, che per essere meno costosi, benchè inferiori di qualità, hanno reattivato il genio universale di questo popolo pago solo dell'apparenza e del minor costo, como ho accenato anche di sopra. Della teriaca poi, dell'armi e dell'altre non vi si rimarca una certa differenza nel consumo, se non che quella che apportar potrebbero i paesi di Asia e la Crimea in Mar Nero, che non traggono più le loro provisioni da questa capitale. Li principali generi di Venezia sono le saglie, lastre, carta, teriaca etc. ed il loro consumo annuo appena ascende a piastre duecento mille, per i calcoli fatti dagli intendenti.

A rallentare vi è maggiormente il commercio di questa metropoli con Venezia sucesse da vari anni la mancanza dei motivi non convenendo più stante l'alterazione dei prezzi qui provvedere per la cristianità cere, lane, cuoi, etc., che passano direttamente da altri paesi con valor più discreto e men costoso. La sudetta ragione contribuì di molto a scemare li proventi di veneta navigazione, mentre non avendo li bastimenti di veneta bandiera da caricare in questo paese sono costretti li capitani a stare per lungo tempo oziosi in questo porto o passare alla sorte in altre scale del Levante, ove ritrovar con gran difficoltà il carico per ritornarsene alla loro patria. Il caravanaggio in Levante per la veneta bandiera ora non è molto felice per la gran concorrenza in tempo di pace delle diverse nazioni, che gelose a vicenda



cercano di ritraere per se il maggior vantaggio e li francesi particolarmente e li ragusei colla loro studiata economia nelle spese dei salariati e mantenimento degli equipaggi e nelle provigioni degli atrecci occorrenti alla navigazione facilitano nei noli e vengono preferiti alli nostri, alcuni dei quali per la loro poca cognizione del proprio officio o per loro fini particolari facendo lunghissimi viaggi portano detrimento al commercio e fanno poco onore alla nazione. Un'altra ragione della decadenza della veneta navigazione qui in Levante si è la non antica introduzione immaginata dalli tedeschi di spedire ad(i)rittura in Levante le loro merci di Germania sopra bastimenti di loro propria bandiera, quali mercanzie per lo passato tutte facevano scala da Trieste a Venezia prima di venire in Levante. Il mio fervore nel publico servizio non potè trattenermi dall'avanzare all'eccellentissimo Senato questa forse noiosa esposizione, per cui la clemenza publica vorrà compatirmi, se mai riuscisse vano ed inutile. Grazie.

Pera di Costantinopoli, li 10 marzo 1785

Agostin Garzoni. Bailo alla Porta Ottomana



RIASSUNTO

LA CADUTA DEL COMMERCIO VENEZIANO (Costantinopoli 1785)

di

Georgios Ploumidis

Molto prima della relazione di Agostino Garzoni, bailo a Costantinopoli, si era avvertita la lenta e permanente decadenza della presenza veneziana nelle linee commerciali del Mediterraneo Orientale. La ripresa avvenuta dopo la Guerra di Candia durò fino alla Campagna di Francesco Morosini. Da allora i turchi tennero una dura posizione rispetto ai prodotti veneziani, atteggiamento poco attenuato dopo la pace di Passarowitz (Požarevać) del 1718. Non era Venezia lo scalo più preferito, essendo i porti di Livorno, di Trieste e di Ancona le nuove mète non solo degli altri europei ma anche dei mercanti veneziani o degli armatori dei territori d' oltre mare veneziano. Il trattato di Kutchuk Kaïnardji (Kainarža) del 1774 aprì il Mar Nero e favorì la penetrazione tanto degli europei quanto dei sudditi ottomani (principalmente degli armatori greci). Le conseguenze erano negative per lo scalo della capitale ottomana, la quale perse il privilegio di magazzino (entrepôt) per la Russia meridionale. La relazione di Garzoni e il testo di Romanin ci offrono il contesto storico-economico.

