

Η Μεσόγειος στα χρόνια του Κολόμβου

Τον ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΥ ΓΑΣΠΑΡΗ

Διευθυντή Ερευνών στο ΚΒΕ/ΕΙΕ

«**Τ**Ο ΣΥΜΠΛΕΓΜΑ του Ωκεανού δεν διαθέτει αυτή τη μονόχρωμη καρδιά, αυτόν τον ομοιόμορφο κόσμο από φως, που λάμπει στο κέντρο της Μεσογείου. Ο Ατλαντικός από τον Βόρειο μέχρι το Νότιο Πόλο αντανakλά τα χρώματα από όλα τα κλίματα της γης...». Με τα λόγια αυτά ο Φ. Μπροντέλ τονίζει τις διαφορές των δύο αυτών θαλασσών, τους κόσμους που ενώνει δυναμικά η Μεσόγειος και τους κόσμους που χωρίζει ο Ατλαντικός Ωκεανός. Ωστόσο, όπως τονίζει ο ίδιος, οι δύο αυτές θάλασσες τουλάχιστον μέχρι τις αρχές του 18ου αι. δεν δρούσαν ανταγωνιστικά, αλλά συμπληρωματικά, και ότι η έξοδος προς τον Ατλαντικό από τον 15ο αι. και εξής δεν αποδυνάμωσε το ρόλο της Μεσογείου. «Τον 16ο αι. η Μεσόγειος διατηρούσε ακόμη τα προνόμιά της απέναντι στην ατλαντική Δύση. Η ευημερία του ατλαντικού εμπορίου την ευνοούσε και εν πάση περιπτώσει αποκόμιζε κι αυτή το μερίδιό της. Η Μεσόγειος καρπωνόταν ένα μέρος από τα μακρινά πλούτη, ένα μέρος από το καινούργιο εμπόριο...».

Στα τέλη του 15ου αι. οι ανακαλύψεις –με κορυφαίο γεγονός εκείνη της Αμερικής– υπήρξαν πολύ καθοριστικά γεγονότα, τα οποία ωστόσο δεν είχαν άμεσα και ορατά αποτελέσματα όχι μόνο για τους ανθρώπους της εποχής, οι οποίοι ζούσαν με μεγάλη καχυστερήση κάποια γεγονότα, αλλά ακόμη και για ευρύτερους τομείς της ζωής, όπως ήταν η οικονομία και το εμπόριο μικρών ή μεγάλων αποστάσεων.

Η Μεσόγειος υπήρξε πάντα η θάλασσα που ένωνε, παρά χώριζε, τις χώρες που έβρεχε. Η σύνδεση μεταξύ τους υπήρξε έντονη από τα αρχαία χρόνια και συνέχισε να αναπτύσσεται στους αιώνες που ακολούθησαν ανεξάρτητα από τις εκάστοτε πολιτικές συγκυρίες. Το φαινόμενο που ονομάζουμε μεσογειακό εμπόριο, τη διακίνηση δηλαδή ανάμεσα στα μεσογεια-

κά λιμάνια εμπορευμάτων, τα οποία προέρχονταν τόσο από τις ίδιες τις μεσογειακές χώρες, όσο και από χώρες στο εσωτερικό των τριών ηπείρων της Μεσογείου, Ευρώπης δηλαδή, Ασίας και Αφρικής, αποκρυσταλλώθηκε από τον 12ο αι. και εξής. Η έννοια του μεσογειακού τονίζει όχι μόνο τη γεωγραφική ενότητα, αλλά και την τάση της εποχής να ξεπεράσει κρατικά, θρησκευτικά ή πολιτισμικά σύνορα για χάρη της ελεύθερης διακίνησης προϊόντων και φυσικά του μεγαλύτερου κέρδους όσων εμπλέκονταν με τις διαδικασίες αυτές. Την τάση αυτή ενός εμπορίου χωρίς σύνορα ενίσχυσε η δημογραφική άνοδος και σταθερότητα, η οικονομική άνθιση και οι ανθρώπινες απαιτήσεις που παρατηρήθηκαν από τον ύστερο Μεσαίωνα και εξής, ιδιαίτερα στην κεντρική και νοτιοδυτική Ευρώπη, αλλά και τη Βυζαντινή Αυτοκρατορία.

Το μεσογειακό εμπόριο ήταν από την αρχή στραμμένο προς την Ανατολή και στα προϊόντα της Ασίας και της βορειοανατολικής Αφρικής, με κύριο χώρο δράσης τα λιμάνια της ανατολικής και ακόμη περισσότερο της νοτιοανατολικής Μεσογείου. Σημαντικό ρόλο στο δίκτυο αυτό έπαιζαν τα λιμάνια του ευρύτερου ελληνικού χώρου, τα περισσότερα από τα οποία όμως από το 13ο αι. και εξής τα κατείχαν και τα εκμεταλλεύονταν οι ιταλικές ναυτικές δυνάμεις της Βενετίας και της Γένοβας. Εκτός όμως από τα ελληνικά λιμάνια, και τα προϊόντα του ελληνικού χώρου (όπως κρασί, λάδι, τυρί και λιγότερο δημητριακά) είχαν εξαιρετική ζήτηση από εμπόρους και καταναλωτές. Δεν θα ήταν λάθος λοιπόν αν ταυτίζαμε το μεσογειακό εμπόριο μέχρι και το 15ο αι. με εκείνο της ανατολικής Μεσογείου.

Νέοι δρόμοι

Για πολλούς αιώνες τα λιμάνια των μεσογειακών ακτών πλημμύριζαν από προϊόντα που προέρχονταν από την ενδοχώρα τους και προορίζονταν για εξαγωγή, και από προϊόντα άλλων χωρών και περιοχών που προορίζονταν για τοπική κατανάλωση ή προώθηση στην ενδοχώρα. Για τη διακίνηση αυ-

τή ήταν απαραίτητη η σωστή λειτουργία του κερσαίου οδικού δικτύου, το οποίο απαιτούσε μεγάλα έξοδα για την οργάνωση και τη συντήρησή του και περιέκλειε σημαντικούς κινδύνους που ανέβαζαν το κόστος των εμπορευμάτων. Ταυτόχρονα, οποιαδήποτε πολιτική αλλαγή στο εσωτερικό των χωρών αυτών μπορούσε να προκαλέσει διακοπή ή δυσκολίες στη χρήση του οδικού δικτύου. Ήταν λοιπόν φυσιολογική και απαραίτητη, για την εποχή τουλάχιστον εκείνη, η αναζήτηση ή και η οργάνωση νέου δικτύου θαλάσσιων δρόμων. Η τολμηρή λοιπόν έξοδος από τα στενά του Γιβραλτάρ με κατεύθυνση πάντα δυτική ή νοτιοδυτική, που οφειλόταν στην ανθρώπινη περιέργεια, στην αναζήτηση νέας γης προς εκμετάλλευση ή εγκατάσταση και νέων πωτοπαραγωγικών πηγών, στην εύρεση νέων δρόμων προς τις ήδη γνωστές πηγές προϊόντων, αποδείχτηκε καθοριστική για το μέλλον της Ευρώπης, αλλά και του μεσογειακού εμπορίου ειδικότερα.

Ο 15ος αι. αποτελεί ταυτόχρονα τον αιώνα των πρώτων σημαντικών ανακαλύψεων και τον αιώνα της μεγαλύτερης ακμής του μεσογειακού εμπορίου. Οι πολιτικές συγκυρίες στην ανατολική Μεσόγειο, με κυριότερη τη ραγδαία εξάπλωση της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, και οι πρώτες ανακαλύψεις στα τέλη του 15ου αι. άλλαξαν τόσο το πολιτικό όσο και το οικονομικό τοπίο στη Μεσόγειο από το 16ο αι. και εξής.

Στην πραγματικότητα η ατλαντική διάσταση του μεσογειακού εμπορίου ήταν παλαιότερη των πρώτων ανακαλύψεων και αφορούσε τη θαλάσσια μεταφορά των προϊόντων της Μεσογείου στον ευρωπαϊκό βορρά, ακολουθώντας μετά το Γιβραλτάρ την ακτογραμμή της Πορτογαλίας, της Ισπανίας, της Γαλλίας, της Ιρλανδίας και της Αγγλίας. Ένας δρόμος, σύμφωνα με τις μαρτυρίες της εποχής, εξαιρετικά επικίνδυνος λόγω των συχνών και ισχυρών τρικυμιών, ο οποίος αποτέλεσε ταυτόχρονα και το εφελτήριο για την όλο και τολμηρότερη διεξόδωση στην καρδιά του ωκεανού μέχρι το πέρασμα απέναντι. Στον παλαιότερο



▲ Η Βενετία και το κράτος της θάλασσας. Γύρω από τη συμβολική μορφή στο κέντρο, απεικονίζονται πόλεις και λιμάνια όπως τον Χάνδακα, Βενετία, Κέρκυρα, Ζακύνθος κ.ά. Μικρογραφία από τον κώδικα με το έργο του Carlo Maggi, «I viaggi e l'avventure», 16ος αι. (Παρίσι, Εθνική Βιβλιοθήκη, Dept. Est. Res. 124).



αυτό λοιπόν ατλαντικό δρόμο προστέθηκαν σταδιακά από τα τέλη του 15ου αι. και οι νέοι δρόμοι που οδηγούσαν είτε ευθεία δυτικά μέχρι τις ακτές της Νέας Γης (ανατολικές ακτές βόρειας

Αμερικής), είτε προς το κεντρικό και νότιο τμήμα του ωκεανού (Καραϊβική και νότια Αμερική), είτε ακολουθώντας προς νότο τις δυτικές ακτές της Αφρικής προς την Ινδία.

Τις νέες προοπτικές του μεσογειακού εμπορίου, τις οποίες έφεραν η ανακάλυψη των νέων χωρών και η οργάνωση των νέων θαλάσσιων δρόμων θα πρέπει να τις δούμε και από τις δύο σκοπιές. Δεν ήταν μόνο δηλαδή η αύξηση του όγκου του εμπορίου και ο εμπλουτισμός του από νέα προϊόντα ή ακόμη η ταχύτερη μεταφορά τους με τελικό πάντα προορισμό κυρίως την Ευρώπη, αλλά και το αντιστρόφιο, το μέλλον δηλαδή των μεσογειακών προϊόντων όχι μόνο στο πλαίσιο του ανταγωνισμού –που εξάλλου ήταν ελάχιστος έως μηδενικός στην αρχή–, αλλά και ως προς τη διοχέτευση ή την καλλιέργειά τους στις νέες αυτές χώρες. Τα κράτη που τα χρόνια εκείνα είχαν στα χέρια τους το μεσογειακό εμπόριο (Βενετία, Γένοβα), αλλά και όσα στη συνέχεια πήραν τη σκυτάλη (Ισπανία, Πορτογαλία, Γαλλία, Αγγλία), ήταν αναπόφευκτο να βρεθούν αντιμέτωπα με τον προβληματισμό αυτό. Ωστόσο ο προβληματισμός αυτός υπήρξε μακρύς και οι αλλαγές σταδιακές, τόσο ώστε να δοθεί χρόνος για προσαρμογή. Οι χρονολογίες που μας είναι τόσο γνωστές σχετικά με τα πρώτα παράτολμα ταξίδια στον Ατλαντικό και στις ακτές της Αφρικής, ή και αυτές για τις ανακαλύψεις των νέων χωρών δεν σήμαιναν τίποτα για την πορεία του μεσογειακού εμπορίου εκείνα ακριβώς τα χρόνια. Τα πρώτα αποτελέσματα θα φανούν πολλές δεκαετίες αργότερα.

Υπό το πρίσμα των γεγονότων αυτών θα ήταν φυσικό να αναρωτηθεί κανείς αν η κρίση που άρχισε να πλήττει το μεσογειακό εμπόριο από τον 16ο αι. και εξής (κυρίως μείωση του όγκου συναλλαγών και κατ'επέκταση του κέρδους, και απώλεια αγορών) ήταν η αιτία ή το αποτέλεσμα των νέων προοπτικών που ανοίγονταν από το ατλαντικό εμπόριο. Η απάντηση δεν είναι σίγουρα απλή ούτε μονομερής. Τα προβλήματα που συσσωρεύονταν σταδιακά στην πολιτική και οικονομική ζωή των χωρών της ανατολικής Μεσογείου και τα οποία δρούσαν ανασταλτικά στην εξέλιξη του μεσογειακού εμπορίου ώθησαν τις οικονομικές δραστηριότητες προς το ατλαντικό εμπόριο. Από την άλλη μεριά οι ευοίωνες προοπτικές που έφερε ο νέος θαλάσσιος ορίζοντας, ο πλούτος της νέας γης και οι πιο ευέλικτοι εμπορικοί δρόμοι ήταν αναπόφευκτο να αφαιρέσουν κάποια κέρδη από το μεσογειακό εμπόριο ανεξάρτητα από την οποιαδήποτε κρίση του στα χρόνια εκείνα.

Ατλαντικό εμπόριο

Ωστόσο η κρίση αυτή του μεσογειακού εμπορίου που ταυτίζεται με τις οικονομικές δραστηριότητες στην ανατολική Μεσόγειο υπερασκελίστηκε από τον δυναμισμό του νέου «διεθνούς» ατλαντικού εμπορίου και τις θετικές του προοπτικές. Σίγουρα η αλλαγή γεωγραφικών και οικονομικών οριζό-

νων έπληξε εν μέρει κάποιες οικονομικές δυνάμεις που μέχρι τότε κυριαρχούσαν στην ανατολική Μεσόγειο και γεννήθηκε ή χάρισε νέα πνοή σε άλλες, καμιά όμως από αυτές δεν μπήκε ολοκληρωτικά στο περιθώριο. Το νέο ατλαντικό εμπόριο, τουλάχιστον μέχρι το 1600, υπήρξε προέκταση του μεσογειακού, γεγονός που απέβη θετικό για το σύνολο της Ευρώπης.

Για τους πρώτους αιώνες μετά τις ανακαλύψεις (16ος – 17ος αι.) –και κυρίως μέχρι τη μαζική εγκατάσταση Ευρωπαίων στη νέα γη– τα μεσογειακά προϊόντα δεν βρήκαν σπουδαίο ανταγωνισμό. Προϊόντα, όπως τα δημητριακά, το κρασί και το λάδι, εξακολούθησαν να προέρχονται από τις χώρες της μεσογειακής λεκάνης. Οι νέες χώρες, αντίθετα, προμήθευαν την Ευρώπη –που συνέχισε να αποτελεί την κύρια διεθνή καταναλωτική αγορά– κατά κύριο λόγο με πρώτες ύλες, πολύτιμα μέταλλα και «εξωτικά» προϊόντα. Η κυριότερη αλλαγή για το μεσογειακό εμπόριο δεν ήταν ο ανταγωνισμός από τα προϊόντα των νέων χωρών, όσο οι νέοι θαλάσσιοι δρόμοι, οι οποίοι οδήγησαν σε μαρασμό κά-

ποια μέχρι τότε σπουδαία μετακομιστικά λιμάνια, καθώς και οι νέες απαιτήσεις στη ναυσιπλοΐα. Αυτός που θα κατάφερνε πρώτος να προσαρμοστεί στις νέες συνθήκες, θα ήταν και εκείνος που θα κατακτούσε τη με-

ρίδα του λέοντος στο νέο διευρυμένο θαλάσσιο εμπόριο. Η πίτα όμως του θαλάσσιου εμπορίου μπορεί να ήταν πλέον πολύ μεγαλύτερη, αλλά ταυτόχρονα οι διεκδικητές ενός μεριδίου από αυτήν είχαν πλέον αυξηθεί. Στον αγώνα διεκδίκησης μεριδίου τόσο στο «παραδοσιακό» μεσογειακό εμπόριο όσο και στο νέο ατλαντικό μπάκαν δυναμικά και οι νέες ναυτικές δυνάμεις της κεντρικής και βόρειας Ευρώπης, όπως η Γαλλία, η Αγγλία και η Ολλανδία. Οι απώλειες ωστόσο των παλαιότερων εμπορικών δυνάμεων, της Βενετίας δηλαδή, της Γένοβας και στη συνέχεια της Ισπανίας και της Πορτογαλίας, δεν θα ήταν προς το παρόν πολύ μεγάλες.

Καταλύτης

Ο Ατλαντικός Ωκεανός, η νέα «Πιο Μεγάλη Μεσόγειος», και η «κατάκτησή» του υπήρξε καταλύτης για την ισορροπία δυνάμεων στην Ευρώπη. Το νέο ατλαντικό –ή διεθνές πλέον– εμπόριο ήταν φυσικό και αναπόφευκτο αποτέλεσμα των πολιτικο-οικονομικών συγκυριών της εποχής. Επρόκειτο για τη νέα οικονομική επανάσταση στην Ευρώπη, μια επανάσταση που οι ρίζες της βρίσκονται στα τέλη του 15ου αι. και η οποία έφερε τέτοιες αλλαγές στην πολιτική, οικονομική, κοινωνική και πολιτισμική ζωή των ευρωπαϊκών χωρών και στο συσχετισμό δυνάμεων στο πλαίσιο της Ευρώπης, που τα αποτελέσματα των αλλαγών αυτών είναι ορατά μέχρι σήμερα, στις αρχές του 21ου αι. 