



Πειρατεία στο Αιγαίο

Περίληψη :

Χρονολόγηση

13ος αιώνας - 1821

Γεωγραφικός Εντοπισμός

Αρχιπέλαγος του Αιγαίου

1. Η φύση και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της πειρατείας στη θάλασσα του Αιγαίου

Η πειρατεία στο Αιγαίο αποτέλεσε συνεχές ιστορικό φαινόμενο μέσα στους αιώνες που εξετάζουμε, με μεταβαλλόμενη ένταση και διαφορετική φύση κατά περιόδους. Η αναφορά, κατά συνέπεια, στο ιστορικό φαινόμενο της πειρατείας από το 13ο αιώνα ως περίπου και τις παραμονές της Ελληνικής Επανάστασης δεν μπορεί να είναι μονοσήμαντη, αλλά πρέπει να υπολογίζονται όλες οι εκφάνσεις του φαινομένου.

Πιο συγκεκριμένα, η επαρκής ανάλυση προϋποθέτει τη διάκριση της πειρατείας από το κούρσος, δηλαδή τη με συγκεκριμένους στόχους, ελεγχόμενη από μία κρατική εξουσία, κατευθυνόμενη πειρατεία. Επίσης, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η διάκριση ανάμεσα στην πειρατεία με καθαρά κερδοσκοπικά κίνητρα από εκείνη που γινόταν μέσα στο πλαίσιο ναυτικού διακρατικού ή ιερού πολέμου. Ακόμη και σε αυτές τις περιπτώσεις, η μεταπήδηση από τη μία μορφή πειρατείας στην άλλη ήταν ιδιαίτερα συνηθισμένη, γεγονός που καθιστά ακόμη πιο δύσκολη την έρευνα του φαινομένου. Δεν ήταν λίγες οι περιπτώσεις που απλοί πειρατές μετατρέπονταν σε κουρσάρους μέσα στο πλαίσιο του ιερού πολέμου και στην υπηρεσία μιας κρατικής εξουσίας, όπως συνέβη, για παράδειγμα, με το Χαϊρεντίν Μπαρμπαρόσα. Από την άλλη πλευρά, μορφές πειρατείας που γίνονταν στο όνομα της θρησκείας και του ιερού πολέμου εκτρέπονταν πολύ συχνά σε ληστικές επιδρομές, ανεξάρτητα από τη θρησκεία των θυμάτων, όπως συνέβαινε στην περίπτωση των Ιωαννιτών ιπποτών.

Πρέπει ακόμη να γίνεται διάκριση ανάμεσα στην πειρατεία που προερχόταν από δυνάμεις που βρίσκονταν εκτός Αιγαίου (κυρίως από ευρωπαϊκά και βορειοαφρικανικά μουσουλμανικά κράτη), και από αυτή, μικρότερης κλίμακας, που προερχόταν από τους ντόπιους νησιωτικούς πληθυσμούς. Αυτό, βέβαια, δε σημαίνει ότι οι δύο αυτές μορφές πειρατείας δεν αλληλοδιαπλέκονταν. Δεν ήταν λίγες οι φορές, ιδιαίτερα από το 17ο αιώνα και μετά, που ντόπιοι ναυτικοί υπηρετούσαν σε ευρωπαϊκούς πειρατικούς στόλους ή ακόμη λειτουργούσαν ως κουρσάροι ξένων ναυτικών δυνάμεων.

Επιπλέον διάκριση πρέπει να γίνεται και στις μορφές της πειρατείας, όσον αφορά τους στόχους της. Αν δηλαδή οι πειρατές ή κουρσάροι κούρσευαν μόνο πλοία ή λεηλατούσαν και παραθαλάσσιες περιοχές. Αν είχαν στόχο κυρίως την πώληση αιχμαλώτων ως δούλων ή αποκλειστικά εμπορεύσιμα αγαθά.

Δεν μπορούμε, τέλος, να παραβλέψουμε τις διαφορετικές οπτικές των ανθρώπων της εποχής. Σίγουρα οι απόψεις των πειρατών για τις ενέργειές τους ήταν διαφορετικές από αυτές των θυμάτων τους ή του κράτους το οποίο ζημίωναν. Αν ο Μοροζίνι για τους Βενετούς ήταν ήρωας, για τους Οθωμανούς δεν ήταν παρά ένας πειρατής, ενώ το αντίστροφο ίσχυε για τον Μπαρμπαρόσα. Ακόμη, διαφορετικές θα ήταν οι αντιλήψεις για την πειρατική δράση των κοινοτήτων που έπεφταν θύματα των πειρατών από τις αντιλήψεις των κοινοτήτων που είτε ασκούσαν πειρατεία είτε ωφελούνταν οικονομικά από αυτή.

Οι παραπάνω παράμετροι, καθώς και αρκετές άλλες, με την πολυπλοκότητα και την αλληλοεπικάλυψή τους, διαμορφώνουν το διαχρονικό φαινόμενο της πειρατείας στο Αρχιπέλαγος, με τις διάφορες εκφάνσεις του κατά περιόδους.

2. Το γεωγραφικό, πολιτικό και οικονομικό υπόβαθρο της πειρατείας στο Αιγαίο



Πειρατεία στο Αιγαίο

Πέρα από τις διάφορες μορφές του φαινομένου της πειρατείας, πρέπει να αναφερθούμε και σε κάποιους συγκεκριμένους παράγοντες οι οποίοι αποτέλεσαν είτε το υπόβαθρο που ευνόησε την εκδήλωση της πειρατικής δράσης είτε τα ίδια τα αίτια που οδήγησαν σε αυτή.

Ένας πρώτος παράγοντας είναι η γεωγραφική θέση του Αιγαίου μέσα στον ευρύτερο χώρο της Μεσογείου, όπως επίσης και η ιδιαίτερη [γεωμορφολογία του Αρχιπελάγους](#).

Πιο συγκεκριμένα, το Αιγαίο σε όλη αυτή τη χρονική περίοδο βρισκόταν πάνω στους τρεις βασικούς εμπορικούς άξονες που ένωναν τη Δύση με την Ανατολή και, κατ' επέκταση, με τους δρόμους του μεταξιού και των μπαχαρικών. Έτσι, το Αιγαίο αποτελούσε μέρος του άξονα από τα λιμάνια της Δύσης προς την Κωνσταντινούπολη και από εκεί στη διαδρομή του μεταξιού προς την Κίνα. Επιπλέον, το νότιο Αιγαίο ήταν πάνω στον άξονα από την Ευρώπη προς τη Συρία και τους Αγίους Τόπους, όπου βρισκόταν η εναλλακτική αφετηρία του δρόμου του μεταξιού. Τέλος, το νοτιοανατολικό Αιγαίο, και συγκεκριμένα τα Δωδεκάνησα, αποτελούσαν τον κόμβο που συνδέει την πρωτεύουσα της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας με το λιμάνι της Αλεξάνδρειας, σταθμό του εμπορίου των μπαχαρικών, ίσως του πιο επικερδούς εμπορίου για μεγάλες χρονικές περιόδους.

Αυτοί οι εμπορικοί άξονες, καθ' όλη την περίοδο που εξετάζουμε, δεν έχασαν ουσιαστικά την αξία τους παρά την ανακάλυψη του Νέου Κόσμου και των εναλλακτικών διαδρομών προς τις Ινδίες, στα τέλη του 15ου αιώνα. Ήταν λοιπόν επόμενο το Αιγαίο να αποτελεί, ως μέρος της Ανατολικής Μεσογείου, πεδίο σύγκρουσης των μεγάλων ναυτικών και εμπορικών δυνάμεων. Ακριβώς αυτή η πολεμική σύγκρουση, κυρίως της οθωμανικής εξουσίας με τα δυτικά κράτη για τον έλεγχο των εμπορικών αξόνων, η οποία ήταν σχεδόν ακατάπαυστη, ευνόησε την εκδήλωση της πειρατείας με διάφορες μορφές. Αυτή η σύγκρουση όμως δε σημαίνει ότι αποκλειόταν το εμπόριο της Δύσης με την Οθωμανική Αυτοκρατορία. Οι εμπορικές συμφωνίες, γνωστές ως διομολογήσεις, που ξεκίνησαν από το 16ο αιώνα, με πρώτη αυτή με τη Γαλλία, φανέρωναν τη διάθεση των Οθωμανών για την ανάπτυξη του εμπορίου. Οι Οθωμανοί φρόντιζαν να συνάπτουν εμπορικές συμφωνίες ακόμη και με τη μεγαλύτερη αντίπαλό τους, τη Βενετία, έπειτα από κάθε πολεμική σύγκρουση μαζί της.

Και η ιδιαίτερη μορφολογία του Αιγαίου όμως, σε συνδυασμό με τους τρόπους [ναυσιπλοΐας](#) της εποχής, ευνόησε τη δράση πειρατών και κουρσάρων, ντόπιων και ξένων. Χάρη στην πληθώρα μικρών φυσικών λιμανιών και ορμίσκων, οι πειρατές είχαν τη δυνατότητα πρόσβασης σε κρησφύγετα, εναλλακτικά αραξοβόλια και παζάρια, μακριά από οποιαδήποτε κρατική εποπτεία. Παράλληλα, η ναυτική τεχνολογία της εποχής, σε συνδυασμό με τα πολλά νησιά, τις βραχονησίδες και τα ρεύματα στη θάλασσα του Αιγαίου, δημιουργούσε αναπόφευκτες ναυτικές διαδρομές μέσα από τα νησιά, καθιστώντας τα εμπορικά πλοία εύαλота σε πειρατικές επιδρομές, ακόμη και από τη στεριά, όπως συνέβαινε με την περίπτωση της Μάνης.

Παράλληλα με το γεωγραφικό υπόβαθρο, το πλαίσιο λειτουργίας της πειρατείας διαμορφώθηκε και από τις οικονομικές συνθήκες της εποχής. Ήδη από το 16ο αιώνα η άνοδος του εμπορικού καπιταλισμού στην Ευρώπη δε θα μπορούσε να αφήσει ανεπηρέαστη την Οθωμανική Αυτοκρατορία και κατά συνέπεια το Αρχιπέλαγος του Αιγαίου. Η συνεχής ανάπτυξη του ναυτικού εμπορίου στην Ανατολική Μεσόγειο, παρά τις όποιες διακυμάνσεις λόγω των ιστορικών συγκυριών, διαμόρφωσε μια ακατάπαυστη ναυτική εμπορική κίνηση στην Ανατολική Μεσόγειο και στο Αιγαίο. Η λειτουργία του εμπορίου όμως ήταν άμεσα συνυφασμένη με την πειρατεία και το κούρσος ως προέκταση της οικονομικής δραστηριότητας. Σύμφωνα με τον F. Braudel, η πειρατεία, κατά τη νοοτροπία της εποχής, λειτουργούσε ως μια καταναγκαστική μορφή ανταλλαγής.

Από την άλλη πλευρά, πρέπει να σημειωθεί ότι η [ναυτιλία](#) –και ιδίως η πειρατεία– αποτελούσε κυρίως για τους χριστιανικούς πληθυσμούς της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας μια οικονομική δραστηριότητα που δε συναντούσε σημαντικούς οικονομικούς και κοινωνικούς περιορισμούς, όπως συνέβαινε με άλλες οικονομικές δραστηριότητες, μέσα στο πλαίσιο του οθωμανικού κράτους. Με αυτό τον τρόπο η πειρατεία και το κούρσος, ή έστω η έμμεση εμπλοκή με την πειρατεία, αποτελούσαν τη μοναδική –πιθανόν– διέξοδο για τα φτωχά σε υλικούς πόρους αιγαιοπελαγίτικα νησιά.

Τέλος, πρέπει να σημειωθεί και η πολιτική παράμετρος, με την ευρύτερη έννοια του όρου, που διαμόρφωσε και προκάλεσε σε μεγάλο βαθμό την εκδήλωση των διάφορων πειρατικών δραστηριοτήτων. Και αυτή η παράμετρος είναι κυρίως η έλλειψη



Πειρατεία στο Αιγαίο

ικανής κρατικής εποπτείας της θάλασσας του Αιγαίου. Μία βασική αιτία ήταν, όπως προαναφέρθηκε, το πολεμικό κλίμα, το οποίο επικρατούσε για μεγάλο διάστημα στο Αιγαίο. Οι ναυτικοί πόλεμοι, και κυρίως οι επαναλαμβανόμενοι για δύο περίπου αιώνες Βενετο-οθωμανικοί, οδήγησαν τις αντιμαχόμενες πλευρές στη χρήση πειρατών και κουρσάρων ως μια εναλλακτική και ανεπίσημη μορφή πολέμου.

Η οθωμανική κυριαρχία επεκτάθηκε και σταθεροποιήθηκε στο Αιγαίο ήδη από τα μέσα του 16ου αιώνα. Ο κρατικός έλεγχος ωστόσο ήταν ελλιπής, είτε εξαιτίας της ανεπάρκειας της Πύλης είτε λόγω της έλλειψης κρατικής βούλησης για έναν τέτοιο έλεγχο. Η οθωμανική εξουσία λειτουργώντας αποκεντρωτικά –πολιτική που αποτελούσε και ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της– προτιμούσε να οχυρώνει μόνο τις πιο σημαντικές θέσεις στο Αιγαίο και να δίνει μεγάλα περιθώρια αυτονομίας στις ντόπιες κοινότητες. Αρκοούνταν στην ετήσια συλλογή φόρων και στην περιστασιακή καταδίωξη πειρατικών στολίσκων. Αυτή η τακτική είχε αποτέλεσμα, ακόμη και ύστερα από την κατάληψη των περισσότερων προγεφυρωμάτων των Δυτικών στο Αρχιπέλαγος, να παρέχεται η δυνατότητα εύκολης πρόσβασης στο Αιγαίο στους πειρατές και τους κουρσάρους από τη Δύση, ενώ ταυτόχρονα ευνοήθηκε η ντόπια πειρατεία. Με αυτό τον τρόπο, παράλληλα με το δίκτυο της οθωμανικής εξουσίας και το επίσημο εμπόριο, λειτουργούσε και το πειρατικό δίκτυο, αναπτύσσοντας ιδιαίτερες σχέσεις με κάποιες τοπικές κοινότητες, οι οποίες ουσιαστικά στήριζαν την επιβίωσή τους στην άμεση ή έμμεση εμπλοκή τους με την πειρατεία.

3. Το φαινόμενο της πειρατείας μέσα στο ιστορικό του πλαίσιο

Από τις αρχές του 13ου αιώνα ξεκινά η κατάληψη νησιών και παραθαλάσσιων περιοχών του Αιγαίου πελάγους από τους Δυτικούς και κυρίως τους Βενετούς. Το 15ο αιώνα το σύνολο σχεδόν των Κυκλάδων ανήκει στη Βενετία, αποτελώντας το επονομαζόμενο Δουκάτο της Νάξου. Τα νησιά Θάσος, Σαμοθράκη, Ίμβρος, Λήμνος, Χίος, Σάμος, Ικαρία ζουν κάτω από το ιδιόμορφο καθεστώς των γενοβέζικων εμπορικών εταιρειών. Το μεγαλύτερο μέρος των Δωδεκανήσων ανήκει στους Ιωαννίτες ιππότες με έδρα τη Ρόδο. Από εκεί εξαπολύουν πειρατικές επιδρομές εναντίον των μουσουλμάνων, ως συνέχεια των Σταυροφοριών. Παρ' όλα αυτά, την εποχή αυτή η πειρατεία ασκείται κυρίως από μουσουλμάνους πειρατές, που συνδέονται με τους πασάδες της Μικράς Ασίας.

Σε αντίθεση με τους Βυζαντινούς, οι Λατίνοι προσανατολίζουν τη ζωή των νησιών προς τη θάλασσα. Οι οικισμοί εγκαταλείπουν τις παλιές ορεινές τους θέσεις και συνδέονται με το θαλάσσιο δίκτυο. Οι νέοι κυρίαρχοι οχυρώνουν και προστατεύουν τα λιμάνια και τις σκάλες, κυρίως αυτές που βρίσκονται πάνω στους βασικούς άξονες των εμπορικών διαδρομών.

Μετά την Άλωση της Κωνσταντινούπολης το 1453 οι Οθωμανοί περνούν στην επίθεση στο Αιγαίο. Από τις αρχές του 16ου αιώνα και ως το 1537, το Αιγαίο υποφέρει από τις λεηλασίες του Μπαρμπαρόσα, Βορειοαφρικανού μουσουλμάνου πειρατή ελληνικής καταγωγής, που είχε μπει στην υπηρεσία του Σουλτάνου. Λεηλατεί περίπου 80 παραθαλάσσιες πόλεις και μεταφέρει στα σκλαβοπάζαρα γύρω στους 30.000 ανθρώπους. Νησιά όπως η Αίγινα, τα Ψαρά, η Κύθνος, η Ικαρία και η Σάμος δέχονται τεράστια δημογραφικά πλήγματα. Μετά το 1537, όταν δηλαδή καταλαμβάνεται και το Δουκάτο της Νάξου, αρχίζουν οι προσπάθειες επανεποικισμού από την Πύλη. Με αυτή τη νίκη το Αιγαίο γίνεται τουρκική λίμνη και, ως τη ναυμαχία της Ναυπάκτου το 1571, η πειρατεία είναι σαφώς ηπιότερη και πιο ελεγχόμενη.

Με την ήττα του τουρκικού στόλου από τους συνασπισμένους χριστιανικούς πληθυσμούς το 1571 αλλάζει πάλι το σκηνικό στο Αιγαίο. Ο οθωμανικός στόλος για προληπτικούς λόγους αποσύρεται στα Δαρδανέλια, ενώ χριστιανοί πειρατές κάνουν την εμφάνισή τους στην περιοχή, ασκώντας πειρατεία παράλληλα με μουσουλμάνους, Βορειοαφρικανούς και Οθωμανούς πειρατές. Οι χριστιανοί πειρατές βρίσκονται συνήθως στην υπηρεσία του Πάπα, των Ισπανών και των Μεδίκων. Παρά την έντονη πειρατική δράση στα 30 χρόνια που ακολουθούν ως τις αρχές του 17ου, ξεκινούν πιο συστηματικά ο επανεποικισμός, με πρωτοβουλία κατά κύριο λόγο της Πύλης, από χριστιανικούς πληθυσμούς, ελληνικούς και αλβανικούς, καθώς και η οικιστική ανοικοδόμηση στο Αιγαίο.

Ο 17ος αιώνας χαρακτηρίζεται από τη μεγάλη βενετοοθωμανική σύγκρουση, με επίκεντρο πλέον το νησί της Κρήτης. Στο πλαίσιο των Βενετοοθωμανικών πολέμων, πολλοί πειρατές, ανάμεσά τους και ντόπιοι νησιώτες, χρησιμοποιούνται



Πειρατεία στο Αιγαίο

εκατέρωθεν ως ένας διαφορετικός τρόπος ναυτικού πολέμου. Στον αιώνα αυτό τρεις κυριαρχίες λειτουργούν παράλληλα και ανταγωνιστικά στο Αιγαίο: των Οθωμανών, των Βενετών και των πειρατών. Αυτή η ρευστή κατάσταση διαμορφώνει ένα πλαίσιο αυτονομίας για τα νησιά του Αιγαίου. Αναπτύσσεται ένα διανοητικό πλέγμα επικοινωνίας και εμπορικής κίνησης, που συνυφαίνεται με την πειρατεία.

Με την οριστική λήξη των Βενετοοθωμανικών πολέμων το 1699 με τη συνθήκη του Κάρλοβιτς, αρχίζει και η οικονομική και οικιστική ανάπτυξη του Αιγαίου. Η πειρατεία εξακολουθεί να υφίσταται, φαίνεται όμως να έχει ενταχθεί σε μεγάλο βαθμό στην οικονομική και κοινωνική πρακτική και νοοτροπία των αιγαιοπελαγίτικων κοινοτήτων. Οι κοινότητες των νησιών και των παραθαλάσσιων περιοχών, αν δεν ασκούν οι ίδιες πειρατεία, συνεργάζονται με πειρατές, λειτουργούν ως πειρατικά καταφύγια ή ως διαμετακομιστικά κέντρα για τους πειρατές και τους κουρσάρους.

Το 18ο αιώνα αντικείμενο πειρατείας των χριστιανικών δυνάμεων, με πρωτοστάτη την Αγγλία, δεν είναι πλέον οι μουσουλμάνοι, αλλά τα γαλλικά εμπορικά πλοία, τα οποία κυριαρχούν στο εμπόριο με την Οθωμανική Αυτοκρατορία. Για αυτό το σκοπό χρησιμοποιούνται και ντόπιοι νησιώτες ως κουρσάροι. Παράλληλα, και η ίδια η φύση της πειρατείας αλλάζει στις αρχές του 18ου αιώνα. Στόχος πλέον είναι κατά κύριο λόγο τα πλοία εν κινήσει και τα εμπορεύματά τους και όχι οι άνθρωποι με προορισμό την υποδούλωση. Βασικό ρόλο σε αυτό φαίνεται να έπαιξε η διάδοση του ιστιοφόρου, γεγονός που ανέκοψε τη ζήτηση για κωπηλάτες στις γαλέρες.

Από τις αρχές του 18ου αιώνα αναπτύσσεται στις νέες αυτές συνθήκες μια νέα εμπορική και ναυτική τάξη στις αιγαιοπελαγίτικες κοινότητες, η οποία αναλαμβάνει και τον πολιτικό έλεγχο των κοινοτήτων μέσα στο πλαίσιο της αυτοδιοίκησης. Η εμπορική αυτή τάξη λειτουργεί στα όρια μεταξύ του εμπορίου και της πειρατείας. Εκμεταλλεύεται τις ρωσοοθωμανικές και αγγλογαλλικές συγκρούσεις στα τέλη του 18ου αιώνα και με την εμπορική και πειρατική της ιδιότητα μονοπωλεί σχεδόν την εμπορική κίνηση του Αιγαίου και της Ανατολικής Μεσογείου ως το τέλος των Ναπολεόντειων πολέμων το 1815.

4. Συνέπειες της πειρατικής δραστηριότητας στη διαμόρφωση της ζωής των κοινοτήτων του Αιγαίου

Η δράση των πειρατών και των κουρσάρων στο Αρχιπέλαγος δεν μπορεί να ιδωθεί μόνο ως αποτέλεσμα των ιδιαίτερων συνθηκών που επικρατούσαν σε όλη τη διάρκεια που εξετάζουμε, αλλά και ως μια σημαντική δυναμική που διαμόρφωσε την οικονομική, κοινωνική και πολιτισμική ταυτότητα των αιγαιοπελαγίτικων κοινοτήτων.

Μια συνηθισμένη οπτική για την πειρατεία είναι αυτή της λεηλασίας, του εξανδραποδισμού και της ερήμωσης των οικισμών του Αιγαίου, ακόμη και ολόκληρων νησιών. Αυτή η αντίληψη μπορεί ως ένα βαθμό να θεωρηθεί σωστή, είναι όμως σίγουρα ανεπαρκής και μπορεί να λειτουργήσει παραπλανητικά. Πράγματι κατά καιρούς, όπως στην περίπτωση του Βορειοαφρικανού πειρατή Χαϊρεντίν Μπαρμπαρόσα, ολόκληρες πόλεις και νησιά λεηλατήθηκαν και ερημώθηκαν. Από την άλλη όμως θα ήταν υπερβολικό να θεωρήσουμε ότι αυτή η κατάσταση επικρατούσε σε ολόκληρο το Αιγαίο με την ίδια ένταση σε όλη την εξεταζόμενη χρονική περίοδο. Μια τέτοια καταστροφική τακτική θα ήταν αδύνατο να εφαρμόζεται συνεχώς λόγω των περιορισμένων πόρων και των μικρών σχετικά πληθυσμών των περισσότερων νησιωτικών περιοχών. Επίσης, είναι αμφισβητήσιμο το κατά πόσο νησιά με μεγάλη ενδοχώρα θα μπορούσαν να ερημωθούν ολοκληρωτικά, όπως υποστηρίζουν διάφορες πηγές.

Η πραγματικότητα είναι πολυδιάστατη. Οι κοινότητες του Αιγαίου, μετά τον επαναπροσανατολισμό τους κατά το 14ο αιώνα προς τη θάλασσα, δε φαίνεται, παρά τις πειρατικές επιδρομές, να απομακρύνονται από αυτή. Σε μακροϊστορικό επίπεδο, παρά τις όποιες ερημώσεις, τουλάχιστον οι σημαντικές οχυρές θέσεις στο Αιγαίο που έλεγχαν τα περάσματα παρέμεναν στραμμένες προς τη ναυτική δραστηριότητα. Αυτή φαίνεται να είναι και η γενικότερη τάση όσων οικισμών επανεποικίζονταν, σύμφωνα με την πολιτική της Πύλης.

Σε οικονομικό επίπεδο, πολλά νησιά και παραθαλάσσιες περιοχές φαίνεται ότι στήριξαν την επιβίωσή τους στην πειρατεία ή στην ειδική σχέση που είχαν με αυτή. Νησιά όπως η [Μήλος](#), η [Κίμωλος](#) και η [Μύκονος](#) λειτουργούσαν ως αραξοβόλια πειρατών και ως εμπορικοί σταθμοί της λείας τους. Μακροπρόθεσμα η πειρατεία και το κούρσος εντάχθηκαν ως



Πειρατεία στο Αιγαίο

εξωοικονομικός παράγοντας στη ναυτιλιακή δραστηριότητα των νησιών. Λειτουργήσαν ως ένας από τους πιο αποτελεσματικούς τρόπους συσσώρευσης κεφαλαίου, το οποίο επενδύονταν στις παράλληλες εμπορικές δραστηριότητες. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αυτής της εξέλιξης ήταν η Ύδρα, οι Σπέτσες και τα Ψαρά. Έτσι παρατηρούμε, ήδη από το 17ο αιώνα, τη διαμόρφωση ενός εκτεταμένου διανοησιακού εμπορικού δικτύου, το οποίο από τις αρχές του 18ου αιώνα επεκτεινόταν και εκτός Αιγαίου. Το αποτέλεσμα ήταν η εμπορική αστική τάξη των Αιγαιοπελαγίτικων κοινοτήτων να ελέγχει τα $\frac{3}{4}$ της εμπορικής κίνησης στην Ανατολική Μεσόγειο μετά τις ρωσοθωμανικές συνθήκες του β' μισού του 18ου αιώνα και ως το τέλος των Ναπολεόντειων πολέμων.

Αυτή η οικονομική ελίτ θα αναλάβει και την πολιτική διοίκηση των κοινοτήτων μέσα στο πλαίσιο της εκτεταμένης αυτοδιοίκησης και της χαλαρής κρατικής εποπτείας. Το πειρατικό δίκτυο, ιδιαίτερα από το 18ο αιώνα, αναπτύσσεται παράλληλα με τα εμπορικά δίκτυα των ευρωπαϊκών στόλων και το διοικητικό δίκτυο της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Αυτή η πραγματικότητα όμως ενισχύει την οικονομική, πολιτική και πολιτισμική ενότητα του χώρου του Αιγαίου, η οποία λειτουργεί σε παραλληλία ή σε αντίθεση με τις κρατικές κυριαρχίες. Η ενότητα αυτή γίνεται αντιληπτή και από τις ίδιες τις κοινότητες και ιδιαίτερα από τις ιθύνουσες εμπορικές τάξεις.

Συνοψίζοντας λοιπόν, μπορούμε να συμπεράνουμε ότι, παρά τις καταστροφές που υπέφεραν οι κοινότητες του Αιγαίου εξαιτίας της πειρατείας, μακροπρόθεσμα το φαινόμενο αυτό, συμβάλλοντας καθοριστικά στη διαμόρφωση μιας αυτόνομης και ισχυρής ταυτότητας, εξασφάλισε ένα πραγματικό επίπεδο ευημερίας. Επηρέασε όλες τις πτυχές της ιστορικής πορείας των αιγαιοπελαγίτικων κοινοτήτων, από την οικονομική ανάπτυξη και την πολιτική διοίκηση ως την αρχιτεκτονική και τα πολιτισμικά πρότυπα. Οι οικονομικές και κοινωνικές ελίτ που θα αναδυθούν μέσα από τις κοινότητες αυτές θα παίξουν πολύ σημαντικό ρόλο στην Επανάσταση του 1821, χάρη στη συσσώρευση πλούτου και στην απόκτηση πολεμικής εμπειρίας.

Βιβλιογραφία :

	Ασδραχάς, Σ., <i>Ελληνική οικονομική ιστορία ΙΕ'-ΙΘ' αιώνας</i> , Α, Αθήνα 2003
	Καλλιγά, Χ. – Μάλλιαρης, Α., <i>Πειρατές και Κουρσάροι. Μονεμβασιώτικος Όμιλος, Ι' Συμπόσιο Ιστορίας και Τέχνης</i> , 20-22/7/1997, Αθήνα 2003
	Κεφαλληνιάδης Ν., <i>Πειρατεία. Κουρσάροι στο Αιγαίο</i> , Αθήνα 1984
	Κεφαλληνιάδης Ν., "Η πειρατεία στο Αιγαίο στα 1700-1821", <i>Ιστορικά</i> , 2005, 32-37
	Κραντονέλλη Α., <i>Ιστορία της πειρατείας στους μέσους χρόνους της Τουρκοκρατίας 1390-1538</i> , Αθήνα 1985
	Κραντονέλλη Α., <i>Ιστορία της πειρατείας στους μέσους χρόνους της Τουρκοκρατίας 1538-1699</i> , Αθήνα 1991
	Κραντονέλλη Α., "Η πειρατεία στο Αιγαίο στους χρόνους της Τουρκοκρατίας 1390 -1699", <i>Ιστορικά</i> , 2005, 16-25
	Κρεμμυδάς Β., <i>Ελληνική Ναυτιλία 1776- 1835, τόμ. Α</i> , Αθήνα 1985
	Λεονταρίτης Γ., <i>Ελληνική εμπορική ναυτιλία (1453-1850)</i> , Αθήνα 1996



Πειρατεία στο Αιγαίο

	Μπελαβίλας Ν. , <i>Λιμάνια και οικισμοί στο Αρχιπέλαγος της πειρατείας 15ος-19ος αι.</i> , Αθήνα 1997
	Τζαμτζής Ι. , "Πειρατές και πλοία στη Μεσόγειο", <i>Ιστορικά</i> , 2005, 38-43
	Braudel F. , <i>Η Μεσόγειος και ο μεσογειακός κόσμος την εποχή του Φιλίππου Β΄, τόμ. Β΄. Συλλογικά πεπρωμένα</i> , Αθήνα 1997, <i>The Mediterranean and the Mediterranean world in the age of Philip II</i>
	Ginio E. , "Piracy and redemption in Aegean Sea during the first half of the eighteenth century", <i>Turcica</i> , 33, 2001, 135-147
	Κραντονέλλη Α. , "Σύγκριση πειρατείας και καταδρομής – κούρσους", <i>Ιστορικά</i> , 2005, 27-29