

JEREMY BLACK



ΜΙΚΡΗ
ΙΣΤΟΡΙΑ
ΤΗΣ
ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ



JEREMY BLACK

ΜΙΚΡΗ ΙΣΤΟΡΙΑ
ΤΗΣ
ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

ΜΕΤΑΦΡΑΣΗ
Πέτρος Γεωργίου



Το παρόν έργο πνευματικής ιδιοκτησίας προστατεύεται κατά τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας (Ν. 2121/1993 όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει σήμερα) και τις διεθνείς συμβάσεις περί πνευματικής ιδιοκτησίας. Απαγορεύεται απολύτως άνευ γραπτής αδείας του εκδότη η κατά οποιονδήποτε τρόπο ή μέσο (ηλεκτρονικό, μηχανικό ή άλλο) αντιγραφή, φωτοανατύπωση και εν γένει αναπαραγωγή, εκμίσθωση ή δανεισμός, μετάφραση, διασκευή, αναμετάδοση στο κοινό σε οποιαδήποτε μορφή και η εν γένει εκμετάλλευση του συνόλου ή μέρους του έργου.

Εκδόσεις Πατάκη – Σειρά «Μικρή Ιστορία»

Jeremy Black, *Μικρή ιστορία της Μεσογείου*

Τίτλος πρωτοτύπου: *A brief history of the Mediterranean*

Μετάφραση: Πέτρος Γεωργίου

Υπεύθυνος έκδοσης: Άγγελος Κοκολάκης

Διορθώσεις: Ευαγγελία Δάλκου

Σελιδοποίηση: Κωνσταντίνος Καπένης

Copyright© 2020, Jeremy Black

Copyright© για την ελληνική γλώσσα, Σ. Πατάκης Α.Ε.Ε.Δ.Ε.

(Εκδόσεις Πατάκη), 2020

Πρώτη έκδοση στην αγγλική γλώσσα από τις εκδόσεις Robinson,
an imprint of Little, Brown Book Group, Λονδίνο, 2020

Πρώτη έκδοση στην ελληνική γλώσσα από τις Εκδόσεις Πατάκη,
Αθήνα, Μάρτιος 2023

Κ.Ε.Τ. Δ015 Κ.Ε.Π. 152/23

ISBN 978-960-16-9247-0



ΠΑΝΑΓΗ ΤΣΑΛΔΑΡΗ (ΠΡΩΗΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ) 38, 104 37 ΑΘΗΝΑ,

ΤΗΛ.: 210.36.50.000, 801.100.2665, 210.52.05.600, ΦΑΞ: 210.36.50.069

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΔΙΑΘΕΣΗ: ΕΜΜ. ΜΠΕΝΑΚΗ 16, 106 78 ΑΘΗΝΑ, ΤΗΛ.: 210.38.31.078

ΥΠΟΚ/ΜΑ: ΚΟΥΤΣΑΣ (ΤΕΡΜΑ ΠΟΝΤΟΥ – ΠΕΡΙΟΧΗ Β' ΚΤΕΟ), 57009 ΚΑΛΟΧΩΡΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ,

ΤΗΛ.: 2310.70.63.54, 2310.70.67.15, 2310.75.51.75, ΦΑΞ: 2310.70.63.55

Web site: <http://www.patakis.gr> • e-mail: info@patakis.gr, sales@patakis.gr

Στον Έντριαν Στόουνς

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Πρόλογος	11
1. Θάλασσα και ακτές	17
2. Αρχαιότητα, από τις απαρχές έως το 30 π.Χ.	37
3. Η ενωμένη Μεσόγειος: Ο κόσμος της Ρώμης, 30 π.Χ. – 630 μ.Χ.	74
4. Η διαιρεμένη Μεσόγειος, 630-1453	91
5. Η Μεσόγειος της πρώιμης νεότερης εποχής, 1453-1600	144
6. Ο δέκατος έβδομος αιώνας	193
7. Ο δέκατος όγδοος αιώνας	210
8. Ο δέκατος ένατος αιώνας	263
9. Οι Παγκόσμιοι Πόλεμοι, 1914-45	309
10. Από το 1945 έως σήμερα	357
11. Συμπεράσματα	419
Επιλεγμένη βιβλιογραφία	435
Ευρετήριο	441

Πρόλογος

Ταξίδι σημαίνει, πάνω απ' όλα,
να δεις τις ακτές της Μεσογείου.

Σάμιουελ Τζόνσον, 1776

Η Μεσόγειος, μια κεντρική σκηνή της παγκόσμιας ιστορίας, βρίσκεται σήμερα στο επίκεντρο της τουριστικής εμπειρίας πολλών ανθρώπων, και ιδίως των Ευρωπαίων. Δεκάδες εκατομμύρια τουρίστες, ντόπιοι και ξένοι, επισκέπτονται κάθε χρόνο τη θάλασσα και τις ακτές της. Ο τόπος προέλευσης, τα ενδιαφέροντα και τα κριτήρια επιλογής τους μεταβάλλονται κάθε χρόνο. Παράλληλα με αυτές τις μεταβολές, όμως, υπάρχει ένα σταθερό, κοινό σημείο αναφοράς, η ίδια η Μεσόγειος θάλασσα, όπου οι ταξιδιώτες κάνουν κρουαζιέρες στα βαθυγάλανα νερά, αράζουν νωχελικά στις παραλίες ή επισκέπτονται τις πόλεις-λιμάνια της. Η απαστράπτουσα από τον ήλιο Μεσόγειος προσελκύει ξανά και ξανά το βλέμμα όσων βρίσκονται στις ακτές της.

Η ανά χείρας ιστορία επικεντρώνεται στην εμπειρία του ταξιδιού: του ταξιδιού για τουριστικούς, εμπορικούς, πολεμικούς, μεταναστευτικούς, πολιτιστικούς και πολλούς άλλους λόγους. Και μιλάμε για λογίων λογίων ταξιδιώτες, από ηγεμόνες έως δούλους και από εμπόρους έως πειρατές, με πολλές και διάφορες επιδιώξεις. Από την αρχαιότητα και τους Φοίνικες, που ταξίδευαν για εμπορικούς λόγους, θα φτάσουμε στον σύγχρονο τουρίστα, που απολαμβάνει την ελευθερία του ιστιοπλοϊκού ή τις ανέσεις του κρουαζιερόπλοιου.

Σε ολόκληρο το βιβλίο, δίνω έμφαση στη θάλασσα, στις παρακτιες περιοχές, στις πόλεις-λιμάνια που υποδέχονται τα πλοία αναψυχής, όπως η Αθήνα, η Βαρκελώνη, η Νάπολη και το Παρίσι, και στις μεταξύ τους σχέσεις. Αυτή η ιστορία δεν αφορά τα κράτη με μεσογειακές ακτές των οποίων, όμως, το διοικητικό κέντρο συχνά απέχει πολύ από αυτές: η Γαλλία διοικείται από το Παρίσι, όχι από τη Μασσαλία· η Ισπανία από τη Μαδρίτη, όχι από τη Βαρκελώνη· η Τουρκία από την Άγκυρα, όχι από την Ιστανμπούλ (που αρχικά λεγόταν Βυζάντιο κι έπειτα, έως τη δεκαετία του 1920, Κωνσταντινούπολη).

Φυσικά, η ιστορία μιας θάλασσας και των ακτών της εμπεριέχει ευρύτερες αναφορές, ιδίως στις υδάτινες μάζες που εισρέουν σε αυτή, εν προκειμένω στη Μαύρη Θάλασσα (στον Εύξεινο Πόντο), στον Ατλαντικό, στην Ερυθρά Θάλασσα (από έναν στενό ισθμό τον οποίο διασχίζει η Διώρυγα του Σουέζ), καθώς και στα ποτάμια, από τον Έβρο και τον Ροδανό έως τον Νείλο. Όμως το γεγονός ότι η Μεσόγειος έχει ευρύτερη σημασία δε σημαίνει πως θα έπρεπε να γράψουμε μια παγκόσμια ιστορία. Οι αναγνώστες γνωρίζουν πως η Ρώμη και το Βυζάντιο/Κωνσταντινούπολη/Ιστανμπούλ αποτέλεσαν το κέντρο μειζόνων αυτοκρατοριών και του χριστιανικού κόσμου. Δεν αναμένουν, λοιπόν, τη δική τους ιστορία. Εδώ επικεντρωνόμαστε στη θάλασσα και στις ακτές της. Αυτό δε σημαίνει, πάντως, ότι δεν ασχολούμαστε με την ευρύτερη περιοχή, δεδομένου ότι η δυτική Ευρασία και η Βόρεια Αφρική διαδραμάτισαν κάποιο ρόλο, άμεσα ή έμμεσα, στη μοίρα της Μεσογείου. Οπότε μερικές φορές, αναπόφευκτα, η ιστορία της τελευταίας εξελίσσεται σε μια περιγραφή αλληπάλληλων συγκρούσεων, ωστόσο οφείλουμε να κατανοήσουμε αυτούς τους πολέμους, προκειμένου να αντιληφθούμε τα μεταβαλλόμενα όρια των κρατών, των κοινωνιών και των θρησκειών της Μεσογείου, τα οικοδομήματά τους, καθώς και την κουλτούρα, τη διαμόρφωση της ταυτότητας και την ιστορία των λαών της.

Ασφαλώς οφείλω ευχαριστίες σε πολλούς ανθρώπους. Θα ήθελα πρώτα να ευχαριστήσω τους γονείς μου, που με πήγαν επανει-

λημμένα στη Μεσόγειο όταν ήμουν παιδί και που με έστειλαν σε δύο εκπαιδευτικές μεσογειακές κρουαζιέρες, χάρη στις οποίες έφτασα ακόμη και στο Ισραήλ και στον Λίβανο. Οι διακοπές με την οικογένειά μου στη Γαλλία, στην Ιταλία, στη Μάλτα και στην Ισπανία με οδήγησαν σε πολλούς προορισμούς. Η ακαδημαϊκή ζωή –οι απολαυστικές έρευνες, ειδικά στη Γένοβα, στη Λούκκα, στη Νάπολη και στη Βενετία, καθώς και ο, πιο διαφορετικός, τρόπος ζωής των συνεδρίων και των διαλέξεων, ιδίως στη Βαρκελώνη και στη Νάπολη– έπαιξε καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση της προσωπικότητάς μου, όπως και οι οικογενειακές διακοπές και οι διαλέξεις που έδωσα επί πάνω από μία δεκαετία σε κρουαζιερόπλοια της Martin Randall, της Noble Caledonia, της Swan Hellenic και της Thomson. Απολαυστική υπήρξε και η χερσαία περιήγηση, της οποίας ήμουν επικεφαλής, για λογαριασμό του περιοδικού *History Today*. Είναι μεγάλη υπόθεση για έναν ιστορικό το γεγονός ότι, στην εποχή μας, μπορεί να ανταποκριθεί σε μια πρόσκληση για ένα Σαββατοκύριακο στη Μεσόγειο με την άνεση με την οποία θα μετέβαινε στο Λονδίνο. Το αεροπλάνο –αίφνης από το Έξετερ στη Μάλαγα– προσφέρει μια ταχύτητα που ασφαλώς σου λύνει τα χέρια.

Ιδιαίτερα ωφέλιμες υπήρξαν οι συμβουλές του Luigi Loreto, του Graham Loud, του Ciro Paoletti, του Peter Quartermaine, του Guglielmo Sanna, του Peter Wiseman και του Patrick Zutshi, αναφορικά με όλες ή κάποιες από τις φάσεις συγγραφής του βιβλίου. Κανείς τους δεν ευθύνεται για τυχόν λάθη που εξακολουθούν να υπάρχουν. Με βοήθησαν επίσης πολύ ο Duncan Proudfoot, που ήταν, για ακόμη μία φορά, ο υπεύθυνος έκδοσης, καθώς και ο υποδειγματικός διορθωτής Howard Watson. Πιστεύω πως όλοι μαζί φτιάχνουμε μια σπουδαία ομάδα.

Αφιερώνω με μεγάλη χαρά αυτό το βιβλίο στον Adrian Stones, για να τιμήσω μια δυνατή φιλία με γενναίες δόσεις καλού χιούμορ.

Θάλασσα και ακτές

Οι ακτές σου είναι αυτοκρατορίες, που
άλλαξαν σε όλα τους, ενώ εσύ παραμέ-
νεις αναλλοίωτη·

τέτοιες δεν είναι η Ασσυρία, η Ελ-
λάδα, η Ρώμη και η Καρχηδόνα;

*Λόρδος Βύρωνας, Το προσκύνημα
του Τσάιλντ Χάρολντ, 1812*

Η υπερχείλιση του Ατλαντικού στο δυτικό άκρο της Μεσογείου, το πιο εντυπωσιακό επεισόδιο στη διάρκεια της ιστορίας της, συνέβη προτού υπάρξει ανθρώπινη καταγραφή. Πριν από αυτό η Μεσόγειος, το αποτέλεσμα του διαχωρισμού της Ευρασίας από την Αφρική, ήταν επί μεγάλο χρονικό διάστημα μια συρρικνούμενη κλειστή θάλασσα, την οποία χώριζε από τον Ατλαντικό το κομμάτι γης που ένωνε την Ισπανία με το Μαρόκο και από τη Μαύρη Θάλασσα ένα παρόμοιο φράγμα σαν αυτό που εξακολουθεί να υπάρχει ανάμεσα στη Μεσόγειο και στην Ερυθρά Θάλασσα. Η ποσότητα του νερού που εισέρρεε στη θάλασσα από τα ποτάμια ήταν περιορισμένη, οπότε το νερό της που εξατμιζόταν δεν αναπληρωνόταν, με αποτέλεσμα να γίνεται όλο και πιο αλμυρή, ενώ τα απο-

τιθέμενα αλατούχα ιζήματα έμελλε να παίξουν σημαντικό ρόλο. Η λεκάνη τελικά άδειασε, και η Μεσόγειος σχεδόν στέρεψε, κατά την περίοδο που ονομάστηκε Μεσσηνιακή Κρίση Αλατότητας, η οποία τοποθετείται πριν από περίπου έξι εκατομμύρια χρόνια.

Όμως η άνοδος της στάθμης της θάλασσας, σε συνδυασμό με τη γεωλογική πίεση, μετέβαλε άρδην την κατάσταση. Τα χερσαία φράγματα που χώριζαν τη Μεσόγειο από τον Ατλαντικό και τη Μαύρη Θάλασσα έσπασαν. Στην πρώτη περίπτωση ο Ζάγκλειος Κατακλυσμός, που σηματοδότησε την έναρξη της πλειόκαινης εποχής, άρχισε με την υπερχείλιση του Ατλαντικού στο Στενό του Γιβραλτάρ και τη δημιουργία ενός καταρράκτη που κατέβαζε εκατό φορές περισσότερο νερό ανά δευτερόλεπτο από αυτόν της λίμνης Βικτώριας, ώσπου, πριν από 5,3 εκατομμύρια χρόνια περίπου, δημιουργήθηκε ρήγμα. Πρώτα πλημμύρισε η δυτική Μεσόγειος κι έπειτα, μετά τη ρήξη του κατωφλιού της Σικελίας, η ανατολική, οπότε το νερό του ωκεανού γέμισε γρήγορα τη λεκάνη, πιθανόν μέσα σε μία δεκαετία.

Όσον αφορά τη δεύτερη περίπτωση, έχει διατυπωθεί η άποψη ότι η Μεσόγειος εισέρρευσε στη Μαύρη Θάλασσα, που ήταν λίμνη με γλυκό νερό, γύρω στο 7200 π.Χ. Σύμφωνα με άλλες θεωρήσεις, συνέβησαν αλληπάλληλες μεταβολές, για διάφορους λόγους, μεταξύ 17000 και 14000 π.Χ. ή 11000 και 8000 π.Χ. Ασφαλώς η Μαύρη Θάλασσα είχε μια περίπλοκη σχέση με τη Μεσόγειο, και τα στοιχεία που συνηγορούν υπέρ μιας απότομης υπερχείλισης της πρώτης είναι υπό αίρεση.

Αυτή η πλήρωση δημιούργησε ένα νέο σύστημα ροών και ρευμάτων. Το νερό της Μεσογείου εξατμιζόταν, και το γεγονός ότι δεν αναπληρώνόταν από τη βροχή και τα ποτάμια σήμαινε πως υπήρχε εισροή από τη Μαύρη Θάλασσα και (πολύ

περισσότερο) από τον Ατλαντικό. Ο Σαίξπηρ αναφέρθηκε στην πρώτη βασιζόμενος στην άποψη του Πλινίου του Πρεσβύτερου, όπως διατυπώνεται στη *Φυσική ιστορία*, σύμφωνα με την οποία τα νερά της Μαύρης Θάλασσας (Θάλασσα του Πόντου), που τροφοδοτείται από τα ποτάμια που εκβάλλουν σε αυτή, κυρίως από τον Δούναβη, τον Δνειστερο και τον Ντον, εισρέουν ακατάπαυστα στη Θάλασσα του Μαρμαρά (Προποντίδα) και στα Δαρδανέλια (Ελλάσποντος), χωρίς να επιστρέφουν. Στον *Οθέλλο*, ο Ιάγος λέει στον Μαυριτανό ότι μπορεί να αλλάξει γνώμη, και ο Οθέλλος απαντάει:

Ποτέ, Ιάγε. Όπως η Θάλασσα του Πόντου,
που το παγερό της ρεύμα ακάθεκτο διαβαίνει
και ποτέ δεν έχει γυρισμό, αλλά τραβά μπροστά,
στην Προποντίδα, στον Ελλάδασποντο,
έτσι οι αιμοβόρες σκέψεις μου ...

Αυτός ο μονόλογος αντικατόπτριζε τη διαχρονική γνώση της μεσογειακής γεωγραφίας που βασιζόταν στα κείμενα της κλασικής εποχής, και ειδικά σε εκείνα που είχαν τυπωθεί κατά την Αναγέννηση.

Η εισροή ύδατος από τον Ατλαντικό είναι ακόμη μεγαλύτερη, γιατί το νερό της Μεσογείου, που είναι πιο αλμυρό και βαρύ, εκρέει κάτω από το εισερχόμενο νερό του Ατλαντικού κι έτσι δε δημιουργεί αντίσταση στην ωκεάνια ροή από τα ανατολικά. Αυτό δυσχεραίνει τον κωπηλατικό ή ιστιοπλοϊκό διάπλου του Στενού προς τα δυτικά. Μια μερική λύση στο πρόβλημα προσέφερε ένα αντιρεύμα κατά μήκος της βόρειας ακτογραμμής, το οποίο εκμεταλλεύτηκαν οι Φοίνικες για να εγκαθιδρύνουν ένα ορμητήριο στα δυτικά του Στενού του Γιβραλτάρ, στο Γκάντες (Κάδιθ).

Το μοτίβο των μεσογειακών ρευμάτων είναι απλό και συγχρόνως σύνθετο. Είναι απλό, γιατί υπάρχει ένα κύριο ρεύμα που κινείται προς τα ανατολικά, με φορά αντίθετη από αυτή των δεικτών του ρολογιού, κατά μήκος της ακτογραμμής της βόρειας Αφρικής, έπειτα από τον νότο προς τον βορρά, περιρρέοντας το Ισραήλ και τον Λίβανο, και ύστερα προς τα δυτικά, κατά μήκος της βόρειας ακτογραμμής της Μεσογείου έως το Στενό του Γιβραλτάρ. Είναι όμως και σύνθετο, γιατί αφενός η Μεσόγειος αποτελείται εν μέρει από δευτερεύουσες θάλασσες –από τα ανατολικά προς τα δυτικά, το Αιγαίο, την Αδριατική και το Τυρρηνικό Πέλαγος– και αφετέρου επειδή μεγάλα νησιά, όπως η Κύπρος και η Σικελία, επηρεάζουν σημαντικά τα ρεύματα και τις καιρικές συνθήκες.

Αυτά τα νησιά είναι το αποτέλεσμα μιας ποικιλόμορφης υποθαλάσσιας γεωλογίας που περιλαμβάνει περιοχές λίγο πολύ επίπεδες, ιδίως τις λεκάνες της Κύπρου και του Ιονίου καθώς και τη Βαλεαρική Λεκάνη, αλλά και ανισόπεδες, ειδικά τη Μεσογειακή Ράχη. Λόγω του συνδυασμού των παραπάνω παραμέτρων και της μεταβολής της θαλάσσιας στάθμης, σε παλαιότερες περιόδους, κάποια νησιά, όπως, για παράδειγμα, η Εύβοια και η Σικελία, ήταν ενωμένα με την ηπειρωτική χώρα, εν προκειμένω με την Ελλάδα και την Ιταλία αντίστοιχα: άλλα πάλι ήταν ενωμένα με άλλα νησιά, όπως στην περίπτωση της Μινόρκας και της Μαγιόρκας ή της Κορσικής και της Σαρδηνίας. Στα νησιά, τα ζώα που ζούσαν σε απομόνωση ανέπτυξαν ιδιαίζοντα χαρακτηριστικά και μικρότερο ή μεγαλύτερο μέγεθος. Στην Κρήτη ζούσε ένας μικρός ελέφαντας, σε μέγεθος σκύλου, ενώ εξακολουθεί να υπάρχει ένα ιδιαίτερο είδος κατσίκας, και η ιταλική χερσόνησος Γκαργκάνο φιλοξενούσε γιγάντιους σκαντζόχοιρους, κουκουβάγιες και μοσχοπόντικες όταν ήταν νησί.

Η τήξη των στρωμάτων πάγου στο τέλος των εποχών των παγετώνων και μετά από αυτό επηρέαζε τη θαλάσσια στάθμη, ωστόσο η γεωμορφολογία της Μεσογείου είναι αποτέλεσμα και πολλών άλλων παραγόντων εκτός από τη διακύμανση της στάθμης της θάλασσας. Η Μεσόγειος βρισκόταν διαρκώς υπό την απειλή ηφαιστειακών εκρήξεων και σεισμών, οπότε διήγε έναν επισφαλή και άστατο βίο. Έχουν καταγραφεί ισχυροί σεισμοί και έντονη ηφαιστειακή δραστηριότητα στους ιστορικούς χρόνους: η μεγάλη έκρηξη στο αιγαιοπελαγίτικο νησί της Σαντορίνης, κάπου μεταξύ 1645 και 1500 π.Χ.: ο σεισμός που κατέστρεψε την ιταλική πόλη του Αμάλφι το 1343 μ.Χ., καταποντίζοντας μεγάλο μέρος της· ο σεισμός του 1384, που σκότωσε τον άρχοντα της Λέσβου και τη σύζυγό του· οι σεισμοί στην Καλαβρία το 1793, στην Κρήτη το 1810, στην Μπαζιλικάτα της Ιταλίας το 1857, στη Χίο το 1881, στη δυτική Πελοπόννησο το 1886, στην Καλαβρία το 1905, στη Μεσσίνα το 1908, στη Σμύρνη το 1928, στην Ελλάδα το 1932, στην Αλγερία το 1980, με αποτέλεσμα να καταστραφούν είκοσι πέντε χιλιάδες σπίτια, καθώς και ο σεισμός που προκάλεσε μεγάλες ζημιές στον νορμανδικό καθεδρικό του Σαλέρνο το 1980. Εξακολουθούν να υπάρχουν συνωμοσιολόγοι που υποστηρίζουν ότι οι σεισμοί και οι ηφαιστειακές εκρήξεις είναι έργο εχθρικών δυνάμεων: το 2017, στην Τουρκία, κάποιιοι ισχυρίστηκαν ότι αμερικανικά και ισραηλινά πλοία που πραγματοποιούσαν σεισμικές έρευνες προκαλούσαν σεισμούς. Το γεγονός ότι η ύπαρξη της Μεσογείου εξακολουθεί να είναι επισφαλής είναι ηλίου φαεινότερον, ιδίως στη σκιά του Βεζούβιου, που βρίσκεται στον Κόλπο της Νάπολης, αλλά και της Αίτνας, δύο πολύ ισχυρών ηφαιστειών.

Η σχέση ανάμεσα στην ευρασιατική και στην αφρικανική τεκτονική πλάκα, η οποία μάλλον θα επιφέρει το τέλος της

Μεσογείου σε περίπου πενήντα εκατομμύρια χρόνια, καθώς η δεύτερη μετατοπίζεται προς τον βορρά, προκαλεί συνεχή ηφαιστειακή δραστηριότητα. Είναι έκδηλο αυτό στο Όρος Αίτνα, στη Σικελία, το οποίο είναι άκρως ενεργό και, με την έκρηξή του το 2014, προκάλεσε το κλείσιμο του αεροδρομίου της Κατάνιας. Οι επισκέψεις σε ηφαιστειακές τοποθεσίες, ιδίως στον Βεζούβιο, στην Αίτνα και στη Σαντορίνη, ήταν και παραμένουν αναπόσπαστο κομμάτι των μεσογειακών διακοπών. Όσον αφορά τις κρουαζιέρες, ο νυχτερινός παράπλους του φλεγόμενου από την ηφαιστειακή δραστηριότητα Στρόμπολι, του «φάρου της Μεσογείου», στα Αιολικά Νησιά (βόρεια της Σικελίας), αποπνέει μια πραγματικά δραματική ένταση. Το συγκεκριμένο ηφαίστειο εξερράγη το 2002 και τον Ιούλιο του 2019, οπότε το νησί καλύφθηκε από ηφαιστειακή τέφρα, σκοτώθηκε ένας πεζοπόρος και πλήθη τουριστών κατέφυγαν άρον άρον, από τις παραλίες, στη θάλασσα. Το κοντινό Βουλκάνο είναι πιο ήσυχο, αν και αναδίδει καπνό, έντονη οσμή και θειικά άλατα, ενώ ο Μεγάλος Κρατήρας του είναι προσβάσιμος με τα πόδια.

Ο οφιδιανός, που παράγεται από την ηφαιστειακή δραστηριότητα, έχει σκληρή και υαλώδη υφή και μπορεί να θραυστεί ώστε να παραχθούν αιχμηρές λεπίδες, οπότε αποτέλεσε πολύ χρήσιμη πρώτη ύλη για τις πρώτες ανθρώπινες κοινωνίες. Τα νησιά Λίπαρι, Παντελλερία και Μήλος είχαν μεγάλα αποθέματα οφιδιανού, και χάρη σ' αυτά γνώρισαν εμπορική άνθηση.

Οι απόψεις που διαμορφώθηκαν στο μακρινό παρελθόν αναφορικά με τη δημιουργία των νησιών βασίζονταν στις γνώσεις γύρω από τις γεωλογικές μεταβολές. Ο Στράβωνας, ένας πολυταξιδεμένος Έλληνας γεωγράφος (περ. 63 π.Χ. – περ. 23 μ.Χ.), λέει για τη Σικελία, στα *Γεωγραφικά* του, ότι

αποσπάστηκε από την ήπειρο εξαιτίας των σεισμών ... η φωτιά που σιγόκαιγε κάτω από τη γη και η πίεση των αερίων προκαλούσαν βίαιους σεισμούς, γιατί οι δίοδοι προς την επιφάνεια ήταν όλες φραγμένες, και οι περιοχές που ανυψώθηκαν κατ' αυτόν τον τρόπο υπέκυψαν εν τέλει στις ισχυρές πιέσεις των αερίων, κομματιάστηκαν και κατακλύστηκαν από τη θάλασσα ... είναι πιο εύλογο τα νησιά της ανοιχτής θάλασσας να ανυψώθηκαν από τα βάθη της, ενώ είναι πιο λογικό να σκεφτεί κανείς πως αυτά που βρίσκονται κοντά στα ακρωτήρια και χωρίζονται από την ηπειρωτική χώρα απλώς από ένα στενό έχουν αποσπαστεί από αυτή.

Εξάλλου ο Στράβωνας αναφέρεται σε ένα φαινόμενο που θυμίζει παλιρροϊκό κύμα και έλαβε χώρα κοντά στην Τύρο του Λιβάνου:

Ένα κύμα από τη θάλασσα, σαν πλημμυρίδα ... η άμπωτη αποκάλυψε ξανά την ακτή και τα πτώματα των ανθρώπων που κείτονταν φύρδην μίγδην ανάμεσα στα φόβια ψάρια. Παρόμοια φαινόμενα συμβαίνουν στην περιοχή του Όρους Κάσιου, κοντά στην Αίγυπτο, όπου η στεριά, με έναν σπασμό, ξαφνικά ανυψώνεται ή υποχωρεί, με αποτέλεσμα, στην περίπτωση της ανύψωσης, η θάλασσα να απωθείται από το χερσαίο εξόγκωμα, ενώ, σε εκείνη της υποχώρησης, η θάλασσα να εισχωρεί στη χερσαία κοιλότητα· ωστόσο η στεριά κάνει μετά μια αντίστροφη κίνηση, και η τοποθεσία επανέρχεται στο αρχικό σημείο.

Ένα παλιρροϊκό κύμα που έφτανε σε ύψος τα τριάντα μέτρα προκλήθηκε από ισχυρή σεισμική δόνηση στο κυκλαδίτικο νησί της Αμοργού, στο Αιγαίο πέλαγος, το 1956.

Εκτός από το μοτίβο των ρευμάτων, υπάρχει και το μοτίβο των ανέμων, που μεταβάλλεται σε μεγάλο βαθμό ανάλογα με την εποχή και τα καιρικά φαινόμενα. Έτσι οι θερινοί άνεμοι στην ανατολική Μεσόγειο τείνουν να έρχονται από τα βορειοδυτικά. Οι άνεμοι, όπως ο μαΐστρος, ένας βορειοδυτικός άνεμος που πλήττει την ακτή της Προβηγκίας, δυσχέραναν σε πολύ μεγάλο βαθμό τη δυνατότητα καταφυγής σε κάποιο λιμάνι. Ο Στράβωνας, προτού παρατηρήσει πως «οι ιταλικές ακτές, ως επί το πλείστον, δεν έχουν λιμάνια», εστιάζει στις τοποθεσίες που παρείχαν καλή προστασία από τα κύματα, όπως το Μπρίντζι, ένα καιρίας σημασίας λιμάνι για τη σύνδεση της Ιταλίας με την Ελλάδα μέσω της Αδριατικής, το οποίο είχε σχήμα κεράτων ελαφιού και αποτελούσε ασφαλές αγκυροβόλιο. Ο κοντινός Τάραντας, από την άλλη μεριά, «εξαιτίας του μεγάλου πλάτους του, δεν προφυλάσσει απόλυτα από τα κύματα», ενώ υπήρχαν και αβαθή στον μυχό του κόλπου. Η περιγραφή του Στράβωνα είναι εξαιρετικά ακριβής.

Η τεχνολογία του παρελθόντος σήμαινε πως ο ταξιδιώτης είχε να αντιμετωπίσει πολύ περισσότερες προκλήσεις. Οι γαλέρες είχαν χαμηλά έξαλα και άρα ήταν ευάλωτες στη θαλασσοταραχή και στις δυσμενείς καιρικές συνθήκες. Ο φθινοπωρινός και ο χειμωνιάτικος καιρός προκαλούσαν, λοιπόν, ιδιαίτερα προβλήματα. Για παράδειγμα, λέγεται πως οι Τούρκοι έχασαν εξήντα πλοία σε μια τρικυμία στα τέλη του 1538. Όμως δυσκολίες μπορούσε να αντιμετωπίσει η ναυσιπλοΐα ανά πάσα στιγμή, καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, ειδικά όσον αφορά τον κίνδυνο προσάραξης. Τον Μάιο του 1698 ο Ρόμπερτ Κλέιτον, Βρετανός τουρίστας, θέλησε να μεταβεί με ιστιοφόρο από τη Νάπολη στη Σικελία:

Είχαμε ναυλώσει, για το ταξίδι, μια φελούκα με οκτώ ίσια κουπιά και ... το πρωί της 16ης του μηνός είχαμε πολύ καθαρό ουρανό και νηνεμία: όλα έδειχναν ευνοϊκά και υπόσχονταν ένα ασφαλές και γρήγορο ταξίδι στη Μεσσίνα. Γύρω στις εννέα το πρωί, λοιπόν, σαλπάρουμε ... κωπηλατήσαμε καταμεσής του Κόλπου, κατευθείαν προς το νησί Κάπρι, και γύρω στα είκοσι μίλια από τη Νάπολη αισθανθήκαμε μια αύρα και η θάλασσα άρχισε να φουσκώνει, οπότε ο πλοηγός μας έβαλε πλώρη για τη Μάσσα, μια πόλη κοντά στο ακρωτήριο η οποία ήταν η πλησιέστερη στεριά από εκείνο το σημείο. Δεν είχαμε συμπληρώσει μία ώρα κωπηλασίας, και ο ουρανός συννέφιασε και άρχισε να φυσάει πολύ δυνατά κι έπιασε τέτοια φουρτούνα ώστε προτιμούσαμε να επιστρέψουμε στη Νάπολη παρά να συνεχίσουμε για τη Μάσσα. Κάποια στιγμή τα κουπιά μάς ήταν πια άχρηστα, και αναγκαστήκαμε να σηκώσουμε πανιά και να επιχειρήσουμε να φτάσουμε στο Κάπρι: παλέψαμε έτσι, επί μία ώρα περίπου, με τον άνεμο και τη θάλασσα, ενώ ο καιρός επιδειωνόταν. Το πλοιάριό μας είχε πάρει τόσο μεγάλη κλίση ώστε περίπου μία γιάρδα από το πανί βρισκόταν συνεχώς κάτω από το νερό, ενώ η θάλασσα κατάπινε την άλλη πλευρά του σκάφους και κάθε κύμα έμοιαζε με επικείμενη συμφορά. Απείχαμε ακόμη έξι μίλια από το Κάπρι και διαπιστώσαμε ότι ελάχιστα προχωρούσαμε και μάλιστα διατρέχοντας μεγάλο κίνδυνο, οπότε αποφασίσαμε πως η μόνη ασφαλής επιλογή ήταν να επιστρέψουμε, πλέοντας με την πλάτη στον άνεμο, στη Νάπολη ... Ο καιρός εξακολουθεί να λυσομανάει ... Μου κόπηκε εντελώς η όρεξη για το συγκεκριμένο ταξίδι.

Όμως ο απρόβλεπτος αυτός καιρός μπορούσε και να αποβεί προς όφελος του τουρίστα. Ο Τόμας Μπραντ, ταξιδιωτι-

κός συνοδός και παιδαγωγός του νεαρού λόρδου Τσαρλς Μπρους, γράφει, από τη Σικελία, τον Απρίλιο του 1792:

Είχαμε έναν πραγματικά ευλογημένο πλου επί τέσσερις νύχτες και τρεισήμισι μέρες, στις εσπέριες θάλασσες, ταξιδεύοντας από τη Νάπολη στο Παλέρμο ... σχεδόν απόλυτη νηνεμία – ταίριαζε μάλλον στα ξεφαντώματα της Αφροδίτης και των θεραπαινίδων της παρά σε ταξίδι θνητών ... Τα σικελικά ποστάλια είναι ότι πιο άνετο και βολικό μπορείς να φανταστείς: κάθε επιβάτης έχει την καμπίνα του, και διαθέτουν καλή τραπεζαρία. Επίσης, οι καπετάνιοι τους, και στις δύο περιπτώσεις, διέθεταν αγγλική ναυτική παιδεία.

Όμως αργότερα εκείνο τον Απρίλιο ο Μπραντ καθυστέρησε στη Μεσσίνα:

Ο άνεμος είναι κόντρα. Αρχικά σκοπεύαμε να επιστρέψουμε στο Παλέρμο και να πάρουμε από εκεί το ποστάλι, αλλά έχουμε σιχαθεί τους δρόμους και τα καταλύματα της Σικελίας και, καθώς η βόρεια πλευρά του τριγώνου δεν έχει κανένα αξιοθέατο, αποφασίσαμε να πάρουμε ένα ναπολιτάνικο μπρίκι, με την ελπίδα να φτάσουμε στη Νάπολη σχεδόν ταυτόχρονα με αυτό [το γράμμα].

Η αναφορά του Μπραντ στην κλασική αρχαιότητα ήταν κάτι συνηθισμένο εκείνη την περίοδο, στην καθημερινή ζωή και στις τέχνες ενός κόσμου που έχει παρέλθει ανεπιστρεπτί. Το ίδιο ισχύει για τις αναφορές σε μεσογειακές τρικυμίες. Η *Ιλιάδα* και η *Οδύσσεια* του Ομήρου κατείχαν, πράγματι, σημαίνουσα θέση στην πολιτισμική συνείδηση της κοινωνικής ελίτ. Βλέπουμε ξεκάθαρα την επιρροή τους στον *Ιδομενέα* (1781),

την όπερα του Μότσαρτ που διαδραματίζεται στην αρχαία Κρήτη μετά την επιστροφή των Ελλήνων από τον Τρωικό Πόλεμο. Ένας σκληρός θεός της θάλασσας (Ποσειδώνας), φοβερές, ολέθριες φουρτούνες κι ένα θαλάσσιο τέρας αποτελούν στοιχεία που συνθέτουν την πλοκή. Ο Ιδομενέας είναι ήρωας της *Ιλιάδας* του Ομήρου. Αυτή η Μεσόγειος ασφαλώς δεν ήταν μόνο το γαλήνιο φόντο των ηλιόλουστων λιμανιών και των ακτών που απεικονίζονται στους πίνακες, για παράδειγμα, του Γάλλου ζωγράφου Κλοντ Λορραίν τον δέκατο έβδομο αιώνα και του Βρετανού συναδέλφου του Ρίτσαρντ Ουίλσον τον δέκατο όγδοο. Το Μουσείο του Ναυαγίου της Κερύνειας της βόρειας Κύπρου, στο οποίο εκτίθενται τα απομεινάρια ενός ελληνικού εμπορικού πλοίου του τέταρτου αιώνα π.Χ., παρέχει μια διδακτική εικόνα που συμπληρώνεται από εκείνη του αρχαιολογικού μουσείου στο Λίπαρι των Αιολικών Νησιών, όπου εκτίθενται με πολύ διαφωτιστικό τρόπο φορτία αρχαίων ναυαγίων. Τρικυμίες, βέβαια, ενσκήπτουν και σήμερα.

Οι θυελλώδεις άνεμοι αποτελούσαν διαρκές φόβητρο. Γι' αυτό τον λόγο είχαν ανεγερθεί ναοί σε ένδειξη ευγνωμοσύνης για τη σωτηρία από κάποιο ναυάγιο ή ναοί που περιείχαν ευχαριστήρια αναθήματα από επιζήσαντες. Λέγεται πως ο καθεδρικός στην Κεφαλού της Σικελίας, που ανηγέρθη το 1131, από τον Ρογήρο Β΄ της Σικελίας, χτίστηκε σε ανάμνηση της διάσωσής του από μια σφοδρή θύελλα, κατά την οποία βρήκε καταφύγιο στο λιμάνι. Παρομοίως, το ιερό της Μπονάρια, κοντά στο Κάλιαρι της Σαρδηνίας, ανηγέρθη από τους Αραγόνες το 1325 και περιέχει την εικόνα της Παναγίας της Μπονάρια, η οποία αντικατοπτρίζει τον αντίκτυπο μιας τρικυμίας του 1370 που έπληξε ένα ισπανικό εμπορικό πλοίο με προορισμό την Ιταλία: μια εικόνα της Παρθένου Μαρίας δε βυθίστηκε, αλλά βγήκε στη στεριά. Όπως συνέβαινε αναφο-

ρικά με πολλούς παραθαλάσσιους ναούς της αρχαιότητας, η εικόνα¹ θεωρήθηκε προστάτιδα των ναυτικών και τιμήθηκε δεόντως.

Το μουσείο του καθεδρικού του Κάλιαρι φιλοξενεί μια συλλογή αντικειμένων που άρπαξαν από τον πάπα Κλήμη Ζ', κατά τη διάρκεια της Λεηλασίας της Ρώμης το 1527, αφηνιασμένοι απλήρωτοι μισθοφόροι. Οι Καταλανοί ναυτικοί που τα κατείχαν σώθηκαν από σφοδρή τρικυμία και, θέλοντας να εκφράσουν την ευγνωμοσύνη τους, τα παρέδωσαν στον αρχιεπίσκοπο. Το θέμα της ασφάλειας των ταξιδιών εξακολούθησε να είναι σημαντικό ανά τους αιώνες, όπως βλέπουμε στις μαρμάρινες τοιχογραφίες από τα μέσα του δέκατου ένατου αιώνα που βρίσκονται στη βασιλική της Νοτρ Νταμ ντε λα Γκαρντ στη Μασσαλία.

Τα προβλήματα αφορούσαν ασφαλώς και τους μεμονωμένους ταξιδιώτες. Τον Ιανουάριο του 1760 ο Έντουαρντ Τάκερ, που είχε μεταβεί το προηγούμενο έτος από την Αγγλία στη Γένοβα και είχε κινδυνεύσει να αιχμαλωτιστεί από γαλλικό πλοίο στα ανοιχτά της Κορσικής (βρισκόταν σε εξέλιξη ο Επταετής Πόλεμος του 1756-63), σκόπευε να περάσει μόνο τέσσερις-πέντε μέρες στο Λέγκχορν (Λιβόρνο): «... με τις φελούκες που (καιρού επιτρέποντος) δε σταματούν να πηγαινοέρχονται, σε καθημερινή βάση, από και προς το Λέγκχορν – και όλο τον προηγούμενο μήνα βρισκόμουν καθημερινά σε αναμονή, για να αναχωρήσω για το συγκεκριμένο μέρος, αλλά οι βροχές και οι θυελλώδεις άνεμοι καθιστούσαν ακατόρθωτο το ταξίδι με φελούκα, ώσπου απέπλευσε αυτή με την οποία μόλις έφτασα».

1. Σ.τ.Μ.: Στην πραγματικότητα, επρόκειτο για άγαλμα, το οποίο σώζεται στον ναό.

Το 1785 ο Τσαρλς Σλόουν ταξίδεψε πιο γρήγορα, από τη Σικελία στη Μάλτα, αλλά: «Περάσαμε σε δώδεκα ώρες, με θύελλα στην πρύμνη το μεγαλύτερο διάστημα. Υπέφερα από τρομερή ναυτία και, αν δεν ήμουν σε αυτή την κατάσταση, θα είχα περάσει μεγάλη τρομάρα, καθώς βρισκόμασταν σε ένα σκάφος με έξι κωπηλάτες που λέγεται σπαρονάρα».

Οι επιχειρήσεις του πολεμικού ναυτικού επηρεάζονταν σε μεγάλο βαθμό από τις καιρικές συνθήκες κατά την Εποχή της Γαλέρας και του Ιστίου. Οι στόλοι υφίσταντο μεγάλες ζημιές από τις τρικυμίες, όπως ο περσικός, που τσακίστηκε από μια θύελλα στα ανοιχτά του Όρους Άθω το 492 π.Χ., εκείνος που επέστρεψε από την Όγδοη Σταυροφορία το 1270, ο οποίος καταστράφηκε στα ανοιχτά του Τραπάνι της Σικελίας, και ο στόλος του Καρόλου Ε', στα ανοιχτά του Αλγερίου, το 1541. Το μέγεθος της καταστροφής στην τελευταία περίπτωση σήμανε το τέλος της όλης αποστολής. Τον Σεπτέμβριο του 1800 ο αντιναύαρχος Ουίλλιαμ Γιανγκ του βρετανικού Βασιλικού Πολεμικού Ναυτικού έγραψε στη σύζυγό του, από τον Κόλπο της Ταγγέρης στο Μαρόκο: «Είμαστε πράγματι ένας περιπλανώμενος στρατός, στο έλεος των ανέμων και των κυμάτων· γιατί φύγαμε από το Γιβραλτάρ απλώς και μόνο επειδή δεν ήταν ασφαλές το αγκυροβόλιο εκεί για έναν μεγάλο στόλο, σε περίπτωση που ξεσπούσε μπουρίνι από τα δυτικά, και, αν συναντήσουμε εδώ λεβάντε, ανατολικό άνεμο, θα πρέπει να τον αποφύγουμε βγαίνοντας από τα Στενά».

Η ζωή στο κατάστρωμα ήταν γενικά δύσκολη. Τον Δεκέμβριο του 1801 ο Τζον Χιλ, του Βασιλικού Συντάγματος των Ουαλών Τυφεκιοφόρων, ο οποίος είχε υπηρετήσει στον βρετανικό στρατό στην Αίγυπτο, έγραψε στη μητέρα του, από το Γιβραλτάρ, ότι «στο κατάστρωμα οι απλοί στρατιώτες συχνά υποφέρουν σχεδόν όσο όταν βρίσκονται αντιμέτωποι με τον

εχθρό». Επικρατούσαν συνωστισμός και ανθυγιεινές συνθήκες διαμονής, ενώ οι επιβαίνοντες ήταν διαρκώς εκτεθειμένοι στις δυσμενείς καιρικές συνθήκες και φοβούνταν μήπως ναυαγήσουν ή πέσουν στη θάλασσα: λίγοι γνώριζαν κολύμπι.

Τα ταξίδια σήμαιναν πιθανώς μεγάλη ταλαιπωρία, ακόμη και αν δεν υπήρχε θύελλα. Ένας Βρετανός τουρίστας που σάλπαρε τον Σεπτέμβριο του 1778 από τη Γένοβα για το Λιβόρνο έγραψε: «Το επόμενο πρωί, επειδή δεν ήμασταν σίγουροι για τον άνεμο, και αφού είχαμε περάσει μια δύσκολη νύχτα ταλαιπωρίας μέσα στην άμαξα, που έπιανε τόσο χώρο στο σκάφος ώστε δεν υπήρχε περιθώριο να κάνεις ούτε δυο βήματα, στρίψαμε στον Κόλπο της Λα Σπέτσια και αποβιβαστήκαμε στο Λέριτσι». Η φόρτωση της άμαξας στο πλοίο, προκειμένου να μεταφερθεί αλλά και να χρησιμεύσει ως καμπίνα, αποτελούσε συνήθη πρακτική.

Το πλοίο δεν εξυπηρετούσε μόνο τα ταξίδια που απαιτούσαν τον διάπλου κάποιας θαλάσσιας έκτασης, όπως αυτά που είχαν προορισμό κάποιο νησί ή συνέδεαν τη βόρεια Αφρική με τη νότια Ευρώπη. Αποτελούσε και μια λύση στα προβλήματα που παρουσίαζε για τον ταξιδιώτη η συχνά δύσβατη ή αδιάβατη ακτογραμμή, από την οποία ενίοτε απουσίαζαν οι δρόμοι. Το πλοίο είχε, επίσης, το σχετικό, αλλά και μη σχετικό, με αυτά τα εμπόδια πλεονέκτημα ότι μείωνε την απόσταση και τη διάρκεια του ταξιδιού, καθώς και ότι μετέφερε μεγαλύτερο φορτίο. Η εκτεταμένη και εν πολλοίς ορεινή ακτογραμμή του Μαρόκου και της Αλγερίας δυσχέραινε πολύ τις οδικές μετακινήσεις, αλλά δεν ήταν η μοναδική. Όσον αφορά τις ευρωπαϊκές ακτές της Μεσογείου, το παράκτιο οδικό δίκτυο ήταν ιδιαίτερα κακό στην Αλβανία, στη Δαλματία, στην Καλαβρία και στη Σαρδηνία, ειδικά στην ανατολική: αλλά το ίδιο ίσχυε και σε άλλα μέρη. Συγκεκριμένα, δεν υπήρχε άνε-

τη οδική σύνδεση της Μασσαλίας με τη Γένοβα μέχρι τον δέκατο ένατο αιώνα, εν μέρει γιατί δεν υπήρχαν καλοί δρόμοι στην επαρχία της Νίκαιας, που ανήκε στη Σαβοΐα-Πεδεμόντιο. Ένας ανώνυμος Βρετανός τουρίστας διέσχισε τον Ποταμό Βαρ, ανάμεσα στην Αντίμπ και στη Νίκαια, το 1754: «Όμως όχι χωρίς οδηγούς, που ήταν πάντα έτοιμοι να τσαλαβουτήσουν στο ποτάμι, να βρουν τις καλύτερες περασιές για την καρέκλα σου και, εν ανάγκη, να βοηθήσουν στο κουβάλημά της: η άμμος κινείται συχνά, κάτι που καθιστά τον πυθμένα εξαιρετικά επικίνδυνο».

Το 1776-7 ένας άλλος ανώνυμος Βρετανός τουρίστας έγραψε: «Αυτές οι ρεματιές αποτελούν τους δρόμους και, σε ορισμένα μέρη, τους μοναδικούς δρόμους της υπαίθρου ... Έχει χαραχθεί ένας δρόμος από τη Νίκαια στο Βιλφράνς, μέσω Μονταλμπάν, ο οποίος μόλις και μετά βίας χωράει μια άμαξα και είναι τόσο απόκρημνος και ανώμαλος ώστε να γίνεται επικίνδυνος· και πολύ σπάνια θα δεις άμαξα σε αυτόν ... Ο δρόμος προς το Μονακό είναι μόνο για τα μουλάρια, τα γαϊδούρια και τα άλογα των ορέων· σε ορισμένα σημεία δε, κινδυνεύεις ακόμη και με αυτά». Η εν λόγω διαδρομή ήταν τόσο κακή ώστε ο τουρίστας ξεπέζεψε κάποια στιγμή από το μουλάρι του και συνέχισε με τα πόδια.

Ανατολικά του Μονακό, τα Λιγυρικά Όρη έπεφταν κάθετα στη θάλασσα, οπότε δεν ήταν εφικτή η μετάβαση στη Γένοβα δια ξηράς. Η οδός Γκραν Κορνίς στη Ριβιέρα, μεταξύ Νίκαιας και Μεντόν, δεν άνοιξε παρά την εποχή του Ναπολέοντα. Η κατασκευή της αντικατόπτριζε το πολιτικό και στρατηγικό ενδιαφέρον του για καλύτερες συγκοινωνίες μεταξύ Γαλλίας και Ιταλίας και τον έλεγχο που ασκούσε πάνω στη δεύτερη, ο οποίος ήταν μεγαλύτερος απ' ό,τι οποιουδήποτε προηγούμενου Γάλλου ηγεμόνα, ακόμη και του Καρλομάγνου.

Αμφότεροι απέκτησαν τον τίτλο του βασιλιά της Ιταλίας, σε δύο ιστορικές στιγμές που αποτέλεσαν ορόσημα του μακροαίωνα ενδιαφέροντος της Γαλλίας για την Ιταλία, το οποίο υπερέβη σε διάρκεια και ένταση εκείνο της Ισπανίας.

Οι ταξιδιώτες που ήθελαν να μεταβούν από τη Γαλλία στην Ιταλία έπρεπε να επιλέξουν ανάμεσα στις Άλπεις, τις οποίες θα διέσχιζαν από το πέρασμα Μον Σενί, και στη Μεσόγειο. Και οι δύο διαδρομές συνεπάγονταν κινδύνους και ταλαιπωρία και βρισκόνταν σε μεγάλο βαθμό στο έλεος των καιρικών φαινομένων. Οι φελούκες, τα τοπικά πλοιάρια, ήταν μικρές και ευάλωτες στον άνεμο και στις καταιγίδες. Το 1723 ο Τζον Μόουλσγουορθ έκανε την εξής παρατήρηση: «Δεν υπάρχουν στον κόσμο πιο δειλοί ναυτικοί από τους Ιταλούς γενικά, ειδικά δε από τους Γενοβέζους· με το που θα πιάσει λίγο θάλασσα, σπεύδουν στον πρώτο κολπίσκο που θα δουν, και μπορεί οι φελούκες τους να μείνουν αποκλεισμένες από τον άνεμο επί έναν ολόκληρο μήνα». Ο Άντριου Μίτσελ έγραψε σχετικά με την αναγκαστική παραμονή του στη Γένοβα το 1734: «Έμεινα αναγκαστικά μερικές εβδομάδες περισσότερο απ' όσο σκόπευα, εξαιτίας του καιρού, γιατί, αν σηκώσει αέρα, αν πιάσει το παραμικρό κύμα, οι φελούκες δε σαλπάρουν». Την 1η Νοεμβρίου ξεκίνησε με τη φελούκα για τη Σαβόνα, αλλά, με τον πρώτο αντίθετο άνεμο, το σκάφος κατευθύνθηκε και απέπλευσε αναγκαστικά στο Λοάνο, όπου μάλιστα έπρεπε να ρυμουλκηθεί στην παραλία, ελλείψει λιμανιού: «Παρέμεινα αναγκαστικά εδώ επί μία ολόκληρη μέρα, εξαιτίας της νωθρότητας των Ιταλών ναυτών, οι οποίοι επέλεξαν να μείνουν αραχτοί και να περιμένουν μήπως βγάλει ευνοϊκό άνεμο αργότερα παρά να σαλπάρουν με αίθριο καιρό. Αν έχει έστω κι ελάχιστο κύμα, δε βγαίνουν με τίποτα στη θάλασσα».

Η κατάσταση δε βελτιώθηκε με την έλευση της Εποχής του

Ατμού, σε αντίθεση, μάλιστα, με τη βαθμιαία εξέλιξη των χειρσαίων συγκοινωνιών, η οποία ήταν αποτέλεσμα της κατασκευής νέων δρόμων και της βελτίωσης του υφιστάμενου οδικού δικτύου. Οι ταξιδιώτες, κουτσά στραβά, τα έβγαζαν πέρα με την ταλαιπωρία των θαλάσσιων ταξιδιών. Το βασικό πρόβλημα ήταν η αβεβαιότητα ως προς τη διάρκεια του ταξιδιού όταν ξεσπούσε θύελλα, όταν φυσούσε αντίθετος άνεμος ή όταν υπήρχε νηνεμία. Το πρόβλημα λύθηκε τον δέκατο ένατο αιώνα, με την κατασκευή αποδοτικών και αξιόπιστων ατμόπλοιων. Το 1778 η Λαίδη Φιλίππα Νάιτ, μια άπορη χήρα που ταξίδευε με την κόρη της Κορνίλια, παρατήρησε, καθώς έπλεε από τη Μασσαλία προς την Τσιβιταβέκια: «Το ταξίδι μας ήταν κάπως κουραστικό, καθώς κάναμε τριάντα μέρες, αποπλέοντας σε διάφορα λιμάνια, αφού προηγουμένως περιμέναμε τον κατάλληλο άνεμο επί επτά εβδομάδες». Η Λαίδη Ελίζαμπεθ Κρέιβεν απηύδησε τόσο πολύ τον Σεπτέμβριο του 1785 ώστε διέκοψε το θαλάσσιο ταξίδι της από τη Γένοβα στο Λιβόρνο και αποβιβάστηκε στο Βιαρέτζο, για να συνεχίσει το ταξίδι της δια ξηράς.

Υπήρχε και το ζήτημα του ίδιου του πλεούμενου. Οι απόψεις ποίκιλλαν. Ο Τζον Χόλροϋντ έκανε ένα ευχάριστο ταξίδι από τη Γένοβα στο Λιβόρνο το 1764: «Η φελούκα είναι μια μεγάλη, ανοιχτή λέμβος με πανιά και κουπιά. Μια τέντα μάς προστάττει από τον ήλιο, και το βράδυ κοιμόμουν σε έναν βολικό πάγκο. Το ταξίδι ήταν πολύ ευχάριστο, καθώς πλέαμε κοντά στην ακτή, αφού οι Γενοβέζοι ναύτες μας διακατέχονταν, όπως ήταν φυσικό, από δέος, καθώς φοβούνταν μήπως συναντήσουμε τίποτα κουρσάρους στην ανοιχτή θάλασσα».

Οκτώ χρόνια αργότερα ο Φίλιπ Φράνσις είχε μια πολύ διαφορετική εμπειρία: «Επιβιβαστήκαμε [στη Βενετία] σε ένα ρωμαϊκό εμπορικό με προορισμό την Ανκόνα ... περάσαμε τη

νύχτα σε ένα χοιροστάσιο (που ο καπετάνιος το αποκαλούσε καμπίνα του), στρωματσάδα, μέσα σε απίστευτη ταλαιπωρία. Το σκάφος γεμάτο εμπορεύματα και δύσοσμους επιβάτες. Νηνεμίες και αντίθετοι άνεμοι όλη νύχτα ... ταλαιπωρίας συνέχεια. Ο Γκόντφρεϋ να τρώει, ο Φράνσις να ξερνάει».

Έπειτα τον απέτρεφαν να μεταβεί οδικώς στη Νάπολη παρακάμπτοντας τη Ρώμη: «Ρωτήσαμε και μάθαμε πως οι δρόμοι ήταν απρόσφοροι για ταξίδι, χωρίς ταμπέλες και πανδοχεία, και οι άνθρωποι το άκρον άωτον της βαναυσότητας και της βαρβαρότητας. Έτσι πήραμε τον κεντρικό δρόμο για τη Ρώμη». Λίγοι τουρίστες περιηγούνταν στη νότια Αδριατική και στις παράκτιες ιταλικές περιοχές της.

Αυτή η προβληματική φύση των ταξιδιών εξηγεί για ποιον λόγο ο Φερνάν Μπροντέλ, ο σπουδαίος Γάλλος ιστορικός του μεσογειακού κόσμου του δέκατου έκτου αιώνα, αναφέρεται στην απόσταση ως τον «πρώτο εχθρό» και στην είδηση ως «είδος πολυτελείας», δύο ζητήματα με μακρύ παρελθόν. Ηγέτες και υψηλόβαθμοι αξιωματούχοι παραπονιούνταν συχνά ότι οι διπλωμάτες έκαναν κατάχρηση των εντολών που είχαν λάβει ή τις παρανοούσαν· όμως ήταν δύσκολο να δώσει κανείς εντολές που θα κάλυπταν κάθε ενδεχόμενο ή να συμβαδίσει κάθε φορά με τις εξελίξεις, συμπεριλαμβανομένων αυτών που προέκυπταν από τις διπλωματικές διαπραγματεύσεις και τις στρατιωτικές κινήσεις. Η βραδύτητα και η αβεβαιότητα των επικοινωνιών απαιτούσαν να αφήνονται πολλές αποφάσεις στην κρίση των εκάστοτε απεσταλμένων, προκειμένου να προχωρήσουν γρήγορα οι διαπραγματεύσεις. Ειδικοί ταχυδρόμοι μπορούσαν να μεταφέρουν εσπευσμένα μηνύματα διά ξηράς και διά θαλάσσης: τον δέκατο έκτο αιώνα ένα μήνυμα από την Κωνσταντινούπολη προς τη Βενετία, το οποίο είχε μεταφερθεί από τη βενετική αποικία της Κέρκυρας με γαλέρα, μπο-

ρούσε να φτάσει στον παραλήπτη του μετά από είκοσι μέρες. Πάντως η επικοινωνία δεν ήταν απλώς μια αργή υπόθεση, σε σύγκριση με τα σημερινά δεδομένα. Συχνά ήταν, επίσης, αβέβαιη, και η επιβεβαίωση των πληροφοριών μπορούσε να γίνει μόνο μετά από αναμονή και λήψη νέων μηνυμάτων.

Επιπλέον, η αβεβαιότητα αναφορικά με την ταχύτητα ή και την παράδοση των μηνυμάτων οδηγούσε ενίοτε στην ταυτόχρονη αποστολή τους μέσω διαφορετικών διαδρομών. Ένα μήνυμα από την Κωνσταντινούπολη μπορούσε να πάει στο Παρίσι μέσω Μασσαλίας, διά της μακράς θαλάσσιας οδού, ή μέσω Αδριατικής, μιας συντομότερης θαλάσσιας οδού, και Βενετίας, αλλά και μέσω Βουδαπέστης, μιας αμιγώς χερσαίας οδού. Το 1731, εν καιρώ ειρήνης, η πρώτη διαδρομή διαρκούσε τριάντα εννέα μέρες ή και περισσότερο. Δύο χρόνια αργότερα, κατά τη διάρκεια του πολέμου της Γαλλίας με την Αυστρία, ο Λουί Σοβέ, μαρκήσιος του Βιλνέβ, ο ταλαντούχος επιτετραμμένος της Γαλλίας στην Κωνσταντινούπολη από το 1728 έως το 1741, προτιμούσε να αποστέλλει την αλληλογραφία του στο Παρίσι μέσω Αδριατικής και Ανκόνας, που βρισκόταν στα ουδέτερα Παπικά Κράτη, επιλέγοντας έτσι έναν σύντομο διάπλου, αντί μέσω της Αδριατικής και της ουδέτερης Βενετίας, κάτι που θα αύξανε το ρίσκο η αλληλογραφία να πέσει στα χέρια αυστριακών πλοίων από την Τερζέστη. Όσον αφορά τη διαδρομή Κωνσταντινούπολη-Παρίσι το 1787, περίοδο ειρήνης, δύο αναφορές του Γάλλου επιτετραμμένου, της 25ης και της 26ης Απριλίου, με τη δεύτερη να αποστέλλεται διά θαλάσσης, έφτασαν στις 20 Μαΐου και στις 3 Ιουλίου αντίστοιχα. Οι αναφορές της 11ης, της 15ης, της 16ης και της 25ης Ιανουαρίου, της 10ης, της 23ης Φεβρουαρίου, της 10ης, της 17ης, της 24ης Μαρτίου, της 10ης, της 25ης Μαΐου και της 9ης Ιουνίου 1787 έφτασαν στις 11 Φεβρουαρίου, 6 Απριλίου, 29

Μαρτίου, 26 Φεβρουαρίου, 11 Μαρτίου, 25 Μαρτίου, 8 Απριλίου, 31 Μαΐου, 24 Απριλίου, 9 Ιουνίου, 23 Ιουνίου και 7 Ιουλίου αντιστοιχα. Το 1755 ο νέος Γάλλος επιτετραμμένος έκανε σαράντα εννέα μέρες να φτάσει από τη Μασσαλία στην Κωνσταντινούπολη, εξαιτίας των αντίθετων ανέμων.

Τέτοιες πιέσεις υφίσταντο η ζωή και οι σχέσεις των ανθρώπων στη Μεσόγειο πριν από τη μεταμόρφωση των ταξιδιών, που έλαβε χώρα τον δέκατο ένατο αιώνα, χάρη στην ατμοκίνηση και στην έλευση των ατμόπλοιων και των σιδηροδρόμων. Μια πολύ διαφορετική εικόνα της θάλασσας αντικρίζει κανείς στο απόκρημνο Ωκεανογραφικό Μουσείο του Μονακό, όπου μπορεί να θαυμάσει πολλά μεσογειακά εκθέματα. Αυτά αποτελούν μια υπενθύμιση της θαυμάσιας ποικιλίας της συγκεκριμένης θάλασσας. Για να αντιληφθούμε, όμως, πλήρως αυτή την ποικιλία, πρέπει να δούμε και τις πολιτιστικές της διαστάσεις. Αντικρίζει κανείς μεγάλα καράβια εν πλω στο φόντο του *Τριπτύχου της Παναγίας του Μοντσερράτ*, που φιλοτεχνήθηκε, πιθανόν το 1470-5, κατά παραγγελία του Φραντσέσκο ντέλλα Κιέζα, εμπόρου από το Άκουι Τέρμε, το οποίο βρίσκεται στη σημερινή ιταλική επαρχία του Πιεμόντε. Ο ντέλλα Κιέζα είχε εγκατασταθεί στη Βαλένθια, όπου φιλοτεχνήθηκε το έργο και οι κάτοικοι επικαλούνταν την Παναγία του Μοντσερράτ, που λατρευόταν σε ένα καταλανικό αβαείο, ως προστάτιδα του θαλάσσιου εμπορίου. Ο ζωγράφος, ο Μπαρτολομέ δε Κάρδενας (περ. 1440 – περ. 1501), έφτιαξε και παράθυρα βιτρό για το ανταλλακτήριο των εμπορών στη Βαρκελόνη, αλλά στη μνήμη του επισκέπτη αποτυπώνονται πιο εύκολα τα κάπως φευγαλέα καράβια του τριπτύχου, τα οποία αποπνέουν μια αίσθηση μακρινού ταξιδιού.