

Χρ. Μπαλόγλου - Ν. Νικολούδης

Το λιμάνι του Πειραιά κατά τους μεσαιωνικούς χρόνους

Η ιστορία του λιμανιού του Πειραιά κατά τους μεσαιωνικούς χρόνους είναι ένα θέμα το οποίο, απ' όσο γνωρίζουμε, δεν έχει απασχολήσει συστηματικά τους ερευνητές. Τούτο οφείλεται, κατά την άποψή μας, σε ποικίλους λόγους. Πρώτον, οι συγγραφείς των μεσαιωνικών χρόνων δεν αναφέρονται στη σημασία του λιμανιού, ή αν απαντά οποιαδήποτε αναφορά, αυτή είναι σύντομη και έχει περιορισμένο ενδιαφέρον. Ο Πειραιάς είναι γνωστό ότι υπήρξε διεθνές διαμετακομιστικό και εμπορικό κέντρο κατά τους Κλασικούς χρόνους και η ανάπτυξή του συνδέθηκε άρρηκτα με την ακμή της Αθήνας. Η συμβολή του λιμανιού στην οικονομική και πολιτική ανέλιξη της Αθήνας υπογραμμίστηκε από τους αρχαίους συγγραφείς. Ένα τέτοιο φαινόμενο δεν παρατηρείται κατά τους μεσαιωνικούς χρόνους, οπότε η οικονομική και πολιτική σημασία της Αθήνας έχει υποχωρήσει. Το γεγονός αυτό ήταν απόρροια μιας διαδικασίας της οποίας την έναρξη θα πρέπει να τοποθετήσουμε στους ελληνιστικούς χρόνους, όταν, ως αποτέλεσμα της συγκρότησης των βασιλείων των Διαδόχων του Μεγάλου Αλεξάνδρου, αναδεικνύονται νέα εμπορικά κέντρα, όπως η Ρόδος, η Δήλος, η Αλεξάνδρεια, και υποχωρεί η σημασία του λιμανιού του Πειραιά. Βέβαια παρατηρείται βαθμιαία και μία μεταβολή στην πολιτική σκέψη που συνακόλουθα οδηγεί σε συρρίκνωση της σημασίας του θεσμού της πόλης-πολιτείας (κράτους). Η Αθήνα όμως συνεχίζει να έχει μια έντονη πνευματική παρουσία στον ελληνιστικό κόσμο με τις τέσσερις φιλοσοφικές σχολές που λειτουργούν. Μετά την κατάκτηση της Ελλάδας από τους Ρωμαίους (146 π.Χ.) και κυρίως μετά την καταστροφή του Πειραιά από τον Σύλλα οι ληλασίες και καταστροφές που ακολούθησαν συνετέλεσαν στην περαιτέρω υποβάθμιση του λιμανιού.

Η ίδρυση της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας, που ουσιαστικά εγκαινιάζεται με τη θεμελίωση της Κωνσταντινούπολης (24 Μαρτίου 324) ή με τα επίσημα εγκαινιά της ως πρωτεύουσας (11 Μαΐου 330), μετατοπίζει και επικεντρώνει το εμπορικό ενδιαφέρον κατ' αρχήν στην Κωνσταντινούπολη και δευτερευόντως, κατά τους μεταγενέστερους αιώνες της βυζαντινής ιστορίας, στη Θεσσαλονίκη.

Σκοπός της παρούσας μελέτης είναι να αναδείξει την ιστορία του λιμανιού του Πειραιά κατά τους βυζαντινούς χρόνους και να διερευνήσει στα μέτρα του δυνατού τους λόγους της παρακμής του.

Οι λόγοι ερήμωσης του Πειραιά

Σύμφωνα με την παραδεδομένη άποψη για τους λόγους ερήμωσης του λιμανιού αποφασιστικός παράγοντας υπήρξε η εκτεταμένη πειρατεία, δηλαδή οι πειρατικές επιδρομές που ήταν συχνό και σύνηθες φαινόμενο στο Σαρωνικό κόλπο. Αποτέλεσμα αυτής της κατάστασης ήταν η μετακίνηση του πληθυσμού από τα παράλια προς τα Μεσόγεια¹. Αυτό πιστοποιείται από σύγχρονους μάρτυρες, όπως ο Μιχαήλ Χωνιάτης (1138-1222), ο οποίος σε επιστολή του μνημονεύει ότι η Αθήνα «μόνοις δ' ενευθήναι θαλαττίοις λησταίς, ου μόνον τα παράλια κακουργούσιν, αλλά και πάσαν ακρώρειαν, ως και την θάλατταν αυτήν»². Κατά την εποχή που ζούσε ο Χωνιάτης στην Αθήνα ο Πειραιάς ήταν χώρος αποβίβασης πειρατών που χρησιμοποιούσαν ως ορμητήρια τη Σαλαμίνα, την Αίγινα και τη Μακρόνησο. Συχνά μάλιστα παρατηρούνταν το φαινόμενο οι επιδρομές τους να φθάνουν μέχρι τα Μεσόγεια³.

Οι πληροφορίες όμως που διαθέτουμε για την ιστορία του λιμανιού κατά τη χιλιετή βυζαντινή περίοδο δεν εστιάζονται μόνο στην ύπαρξη της πειρατείας, αλλά παρουσιάζουν και άλλες πτυχές του Πειραιά.

Σύμφωνα με το Ζώσιμο, την άποψη του οποίου δέχεται και ο Γρηγορόβιος, ο ελληνικός στόλος που τέθηκε στη διάθεση του Μεγάλου Κωνσταντίνου κατά τη διαμάχη του με το Λικίνιο συγκεντρώθηκε στον Πειραιά⁴. Συγκεκριμένα επρόκειτο για διακόσια πολεμικά και δύο χιλιάδες φορηγά πλοία⁵. Η συγκέντρωση ενός τόσο μεγάλου στόλου στον Πειραιά υποδηλώνει ότι το λιμάνι δια-

1. Δ. Καμπούρογλου, *Ο Αναδρομάρχης της Αττικής*, Αθήνα 1920 (ανατ. 1996), 134, Κ. Σιμόπουλος, *Ξένοι ταξιδιώτες στην Ελλάδα*, Α', Αθήνα 1990, 97.

2. Σπ. Λάμπρος (εκδ.), *Μιχαήλ Ακομινάτου του Χωνιάτου τα σωζόμενα*, Γκρόνινγκεν 1968 (ανατ.), επιστολή υπ' αριθ. 60, 98-99. Σε άλλο σημείο ο Χωνιάτης υπογραμμίζει ότι «πολλά επιτρόβουσι τα δεινά και φιλονεικούσιν εξεσημώσαι... καταδρομή πειρατών...».

3. Κ. Καιροφύλλας, *Ιστορία των Αθηνών υπό τους Βυζαντινούς και Φράγκους (330-1456)*, Αθήνα 1933, 41, Σιμόπουλος, Α', 97. Το ίδιο φαινόμενο παρατηρήθηκε και κατά τους πρώτους αιώνες της Τουρκοκρατίας: βλ. σχετικά Α. Κραντονέλλη, *Ιστορία της πειρατείας στους πρώτους αιώνες της Τουρκοκρατίας, 1390-1518*, Αθήνα 1985, 369, 418.

4. Ζώσιμος, *Νέα Ιστορία* (εκδ. CSHB), II, 20 κ.εξ., Φ. Γρηγορόβιος, *Μεσαιωνική Ιστορία των Αθηνών*, Α', Αθήνα 1990, 48, Γ. Κωνσταντινίδης, *Ιστορία των Αθηνών από Χριστού γεννήσεως μέχρι του έτους 1821*, Αθήνα 1876 (ανατ. 1996), 127. Το γεγονός αυτό χρονολογείται στο έτος 324.

τηρούσε ακόμη τη σημασία του.

Την ασφάλεια του λιμανιού υπογραμμίζει ο Γρηγορόβιος όταν αναφέρεται στην άφιξη του αυτοκράτορα Κώνσταντα Β΄ στην Αθήνα, όπου παρέμεινε μεταξύ του χειμώνα και της άνοιξης του 622. Η άφιξή του έγινε μέσω του λιμανιού το οποίο «πρέπει εκείνη την εποχή να χρησιμοποιείτο ακόμα ως ασφαλές πολεμικό λιμάνι»⁶. Επίσης τον Πειραιά φαίνεται ότι χρησιμοποίησε και ο Βασίλειος Βουλγαροκτόνος κατά την αναχώρησή του το 1018 από την Αθήνα για την Κωνσταντινούπολη⁷.

Αμφιβόλου αξίας και κατά συνέπεια επιστημονικά ατεκμηρίωτη κρίνεται η άποψη ότι ο Πειραιάς χρησίμευσε ως βάση της εξέγερσης εναντίον της αυτοκρατορίας Ζωής (1028-1055) το 1040⁸. Σύμφωνα με άλλη άποψη ο Πειραιάς καταλήφθηκε την ίδια περίοδο από τον Άνθιμο, αρχηγό των Βουλγάρων στασιαστών που είχαν φθάσει μέχρι την Αθήνα. Και αυτή η άποψη θα πρέπει να μνημονεύεται με επιφύλαξη, δεδομένου ότι η Αθήνα δεν υπέφερε τα δεινά τα οποία υπέστησαν διάφορα άλλα μέρη της Ελλάδας από τις βουλγαρικές επιδρομές κατά Ξηράν και από τις λεηλασίες των Αράβων πειρατών κατά θάλασσαν. Εάν κάτι τέτοιο συνέβαινε, οι χρονογράφοι θα έκαναν μνεία αυτών των γεγονότων⁹. Παράλληλα η άποψη για την εξέγερση κατά της Ζωής στον Πειραιά δημιουργήθηκε από κακή ανάγνωση της υποτιθέμενης ρουνικής επιγραφής του λέοντα του Πειραιά¹⁰.

Το ενδιαφέρον του Πειραιά κατά τους μεσοβυζαντινούς χρόνους

Είναι άξιο προσοχής και μνείας το γεγονός ότι η διατήρηση της εμπορικής σημασίας του Πειραιά ως λιμανιού της Αθήνας επιβεβαιώνεται από την ανα-

5. Ειδικότερα ο Ζώσιμος (II, 22, 87) αναφέρει ότι «ωρμίσθησαν δε αι νῆες εν τω Πειραιεί μεν αι Κωνσταντίνου... Κωνσταντίνος δ' εκ του Πειραιώς τας ναυς μετεπέμπετο».

6. Γρηγορόβιος, Α΄, 117.

7. Γρηγορόβιος, Α΄, 205, Γ. Σλουμπερτζέ, *Βασίλειος Β΄ Βουλγαροκτόνος. Αυτοκρατορικοί χρόνοι*, Αθήνα 1904 (ανατ. Αθήνα 1999), 489. Οι βυζαντινές πηγές δεν αναφέρουν με σαφήνεια από ποιο σημείο της Αττικής απέπλευσε ο αυτοκράτορας, εικάζεται όμως ότι πιθανότατα επρόκειτο για το λιμάνι του Πειραιά.

8. Γρηγορόβιος, Α΄, 203, Καιροφύλλας, 33.

9. Καιροφύλλας, 24.

10. Πρβλ. Χ. Κουτελάκη, *Το Πόρτο Λέονε. Ο λέων του Πειραιώς*, Πειραιάς 2000, 35-40, όπου απορρίπτεται η θεωρία της ρουνικής επιγραφής.

φορά και συμπερίληψη της Αθήνας μεταξύ των πόλεων εκείνων στις οποίες ο Αλέξιος Α΄ Κομνηνός επέτρεψε στους Βενετούς να εμπορεύονται με βάση το χρυσόβουλλο του 1082¹¹. Το γεγονός αυτό κρίνεται αποφασιστικής σημασίας για τους εξής λόγους. Πρώτον ο Πειραιάς, αν και έχει χάσει την αίγλη και τη σημασία του παρελθόντος και ειδικότερα των κλασικών χρόνων, διατηρεί τη σημασία του ως εμπορικό λιμάνι. Δεύτερον, η επίκαιρη γεωφυσική του διαμόρφωση και γεωγραφική του θέση δεν αφήνουν ασυγκίνητους τους Βενετούς, οι οποίοι με μεταγενέστερα χρυσόβουλλα των ετών 1148, 1187 και 1199 εξασφαλίζουν προνόμια εμπορίας¹².

Αρκετές πληροφορίες για το λιμάνι του Πειραιά παρέχει και ο μητροπολίτης Αθηνών Μιχαήλ Χωνιάτης, ο οποίος έφθασε στην Αθήνα το 1182 και διατέλεσε μητροπολίτης μέχρι το 1204. Είναι ενδιαφέρον ότι ο Χωνιάτης μνημονεύει τη διατήρηση του ονόματος του Πειραιά την ίδια περίοδο¹³. Ο Πειραιάς εξακολουθεί να είναι το επίγειο της Αθήνας, όπως μαρτυρεί η περίπτωση του Μιχαήλ Στρυφνού¹⁴, ο οποίος μετά την επικερδή δραστηριότητά του στο εμπόριο των εξαρτημάτων του βυζαντινού στόλου πέρασε από την Αθήνα. Κατά την άφιξή του είδε εμπορικά πλοία στον Πειραιά¹⁵. Η ύπαρξη πλοίων από τη Μονεμβασία στο λιμάνι πιστοποιεί αλλά και επιβεβαιώνει ότι στα χρόνια του Χωνιάτη το λιμάνι παρουσίαζε κάποια εμπορική κίνηση¹⁶. Εξάλλου ενδεικτική της στρατηγικής του σημασίας κατά την ίδια περίοδο είναι από η πιθανολογούμενη χρήση του από το Λέοντα Σγουρό κατά την εισβολή του στην Αττική (1204)¹⁷.

11. Γρηγορόβιος, Α΄, 229, Κ.Μ. Setton, *Athens in the Middle Ages*, κεφ. Γ΄: «Athens in the later Twelfth Century», 195.

12. G. Tafel-G. Thomas, *Urkunden zur Älteren Handels-und Staatsgeschichte der Republik Venedig*, I, Βιέννη 1856, 118, 184, 256, 279.

13. Γρηγορόβιος, Α΄, 303, Λάμπρος, *Μιχαήλ Ακομινάτου... τα σωζόμενα*, Α΄, 98, 294, Β΄, 12, 14, 44, 377.

14. Για τον Στρυφνό πρβλ. Σ. Λάμπρος, *Αι Αθήναι περί τα τέλη του 12ου αιώνας*, Αθήνα 1878, 96-98, Καιροφύλλα, 48.

15. Setton, κεφ. Γ΄, 195, Ου. Μίλλερ, *Η Φραγκοκρατία στην Ελλάδα*, Αθήνα 1960, 53.

16. *Μιχαήλ Ακομινάτου... τα σωζόμενα*, Β΄, επιστολή υπ' αριθ. 84: «Ει δε έλθη αυτόθεν προς ημάς έτερον πλοίον μονεμβασιώτικον, σταλήσεται και τα ράσα».

17. Γρηγορόβιος, Β΄, 38, Λάμπρος, Αθήναι, 101.

Η σημασία του λιμανιού κατά τους χρόνους της κατοχής της Αττικής από τους Καταλανούς

Ο Γρηγορόβιος¹⁸ θεωρεί πιθανόν ότι οι De la Roche έκαναν βελτιώσεις στο λιμάνι του Πειραιά, ώστε να είναι σε θέση να δέχεται εμπορικά πλοία. Σύμφωνα με τον ίδιο συγγραφέα οι Βουργουνδοί δούκες «δεν έχουν πολεμικά πλοία ούτε στον Πειραιά ούτε στη Ναυπλία ή το Λιβαδόστρο. Άφηναν μόνο να εξορμούν απ' αυτά τα λιμάνια κουρσάροι για πειρατεία. Άλλωστε η ζηλότυπη Βενετία θ' ανεχόταν τη δημιουργία αθηναϊκού στόλου όσο την ανέχθηκε στους ηγεμόνες της Αχαΐας»¹⁹.

Το 1311 ιδρύεται το καταλανικό δουκάτο των Αθηνών και τον επόμενο χρόνο καταπλέει στον Πειραιά με πέντε γαλέρες ο ιπότης Μπερενγκάριος Εστανιόλ με σκοπό να αναλάβει τη διοίκηση του δουκάτου, ως αναπληρωτής του διαδόχου της Σικελίας Μαμφρέδου ο οποίος είχε τοποθετηθεί σ' αυτή τη θέση από τον πατέρα του Φρειδερίκο²⁰.

Στα τέλη του 1316 καταπλέει στον Πειραιά ως διάδοχος του αποθανόντος Εστανιόλ ο δον Αλφόνσος Φαδρίγος, γιος του Φρειδερίκου της Σικελίας, με δέκα γαλέρες και πολυάριθμους Καταλανούς πολεμιστές²¹.

Οι αναφορές αυτές πιστοποιούν ότι το λιμάνι του Πειραιά, γνωστό στις καταλανικές πηγές ως Portus de Sithines, ήταν ασφαλές και χρησιμοποιούνταν στη ναυσιπλοΐα. Κατά την περίοδο της διακυβέρνησης του δουκάτου από τον Αλφόνσο Φαδρίγο το λιμάνι αξιοποιήθηκε από εμπόρους της Μεσσήνης και της Βαρκελώνης οι οποίοι δραστηριοποιούνταν στην ανατολική Μεσόγειο. Παράλληλα χρησίμευε και ως ορμητήριο Καταλανών πειρατών που δρούσαν στο Αιγαίο²². Για το θέμα του εξοπλισμού πλοίων για πειρατικούς σκοπούς στο Αιγαίο κάνει σχετική αναφορά ο Βενετός βάιλος σε έγγραφό του της 26ης Ιουνίου 1318²³.

18. Γρηγορόβιος, Γ', 43.

19. Γρηγορόβιος, Γ', 116.

20. Γρηγορόβιος, Γ', 79, Σ. Δοανίδου, *Η Φραγκοκρατία στην πόλη των Αθηνών (1204-1456)*, Αθήνα χ.χ., 92, Setton, κεφ. IV: "The Catalans in Greece, 1311-1380", 173, Καιροφύλλας, 134.

21. Γρηγορόβιος, Γ', 109-110, Δοανίδου, 97, Καιροφύλλας, 143.

22. Γρηγορόβιος, Γ', 116, Καιροφύλλας, 146.

23. Γρηγορόβιος, Γ', 117, Setton, κεφ. V: "Catalan Society in Greece in the 14th century", 249, σημ. 34, όπου μνημονεύονται δύο πλοία Πρβλ. Μίλλερ, 307, Κωνσταντινίδη, 406.

Δεν θα πρέπει να μείνει απαρατήρητο το γεγονός ότι η διένεξη μεταξύ της Βενετίας και του Καταλανικού δουκάτου των Αθηνών δεν άφησε ανέπαφο και το λιμάνι. Η γεωγραφική θέση του λιμανιού επέτρεπε στους Καταλανούς να έχουν άμεση και άνετη πρόσβαση στο Αιγαίο πέλαγος. Κάτι τέτοιο όμως διακύβευε τα συμφέροντα της Βενετίας, η οποία δυσφορούσε με τον ελλιμενισμό καταλανικών γαλερών στον Πειραιά και παρενέβαλλε εμπόδια σε κάθε εμπορική κίνηση των Καταλανών της Αίγινας. Παρόλα αυτά το «πόρτο της Αθήνας» είχε αποκτήσει εκ νέου ένα μέρος της αξίας του: είχε αποκτήσει ένα λιμενάρχη που είχε οριστεί από τους Καταλανούς, ενώ παράλληλα ελλιμενίζονταν εκεί πλοία από την Ισπανία²⁴.

Με τη συνθήκη της 9ης Ιουνίου 1319 μεταξύ του Αλφόνσου Φαδρίγου και της Βενετίας (η οποία ανανεώθηκε το 1321 και το 1331) ο πρώτος υποχρεώθηκε να μη δέχεται πειρατές στα καταλανικά λιμάνια, να μην εξοπλίζει ο ίδιος πειρατικά πλοία και να αποπλίζει όσα ήδη είχε, μεταφέροντας τον εξοπλισμό τους στο φρούριο της Ακρόπολης²⁵. Για το συγκεκριμένο αυτό όρο της συνθήκης, δηλαδή τον αποπλισμό των πειρατικών πλοίων και την αποθήκευση του εξοπλισμού τους στην Ακρόπολη, αξίζει να σημειωθεί ότι αποσκοπούσε στο να δυσχεράνει τα πράγματα. Δεν είναι όμως άτοπο να υποστηρίξουμε την άποψη του Γρηγορόβιου, ότι την εποχή της υπογραφής της συνθήκης δεν υπήρχε πολεμικός ναύσταθμος στον Πειραιά²⁶.

Στη συνθήκη της 25ης Ιουλίου 1365 μεταξύ της Βενετίας και του Ρογήρου Λουρία, Γενικού Επιτρόπου της Καταλανικής Εταιρείας, μνημονεύεται (στο άρθρο 9) ότι η καταλανική κοινότητα των Αθηνών ζήτησε να της επιτρέπεται να εξοπλίζει πολεμικό στόλο με δικά της έξοδα, αλλά ότι η Βενετία αρνήθηκε κατηγορηματικά κάτι τέτοιο, επικαλούμενη προγενέστερη συμφωνία που είχε γίνει με το Βενετό βάλιο της Ευβοίας²⁷.

24. Μίλλερ, 392.

25. Γρηγορόβιος, Γ', 120-1, P. Lock, *The Franks in the Aegean*, Λονδίνο-Νέα Υόρκη 1995, 117, Setton, κεφ. IV, 180, κεφ. V, 247, Κωνσταντινίδης, 407-8, Καιροφύλλας, 147.

26. Γρηγορόβιος, Γ', 121.

27. Σπ. Θεοτόκης, «Πρεσβεία Ρογήρου de Lloria προς την Βενετική Γερουσία», *Επετηρίς Εταιρείας Βυζαντινών Σπουδών* 8 (1931), 200-5, το κείμενο στη σ. 205 ("Super novo vero et ultimo capitulo per quod petit, quod suis expensis, posit in mari armare contra suos inimicos, tamen ad offensionem quam ad deffensionem.

Είναι ενδεικτικό ότι οι Βενετοί πάντοτε απέτρεπαν την ανάπτυξη του Πειραιά ως ναυτιλιακού κέντρου, παρά την εμπορική δραστηριότητα των Καταλωνών²⁸.

Η παρουσία των Acciajuoli στον Πειραιά

Δεν αποκλείεται η πιθανότητα ο Νέριο Ατσαγιόλι (Nerio Acciajuoli) να εισέβαλε στην Αθήνα μέσω του Πειραιά (1385-87). Στους πρώτους Ατσαγιόλι αποδίδει ο Γρηγορόβιος τη βελτίωση του λιμανιού, λόγω των ζωηρών εμπορικών δεσμών με τη Φλωρεντία²⁹.

Συμπεράσματα

Κατά τους μεσαιωνικούς χρόνους το λιμάνι του Πειραιά ούτε είχε ούτε απέκτησε τη φήμη και τη θέση που κατείχε κατά τους Κλασικούς χρόνους. Η απουσία οποιασδήποτε συστηματικής αναφοράς ή μνείας από τους σύγχρονους συγγραφείς επιβεβαιώνει αυτή την άποψη. Η τύχη του συνδέθηκε με την ιστορία της Αθήνας. Κατά τη διάρκεια της διακυβέρνησης της Αττικής από τους Καταλωνούς παρατηρήθηκε μια εμπορική δραστηριότητα η οποία όμως δεν είχε συνέχεια. Παρά ταύτα η στρατηγική και εμπορική του σημασία δεν διέφυγε της προσοχής διορατικών πολιτικών, όπως ο Αλφόνσος Φαδρίγος και ο Μωάμεθ ο Πορθητής, για τον οποίο ο Λαόνικος Χαλκοκονδύλης αναφέρει ότι αμέσως μετά την οθωμανική κατάκτηση περιηγήθηκε μεταξύ άλλων και τον Πειραιά³⁰. Ο αξιόλογος όμως αυτός σουλτάνος είχε φιλοδοξίες οι οποίες υπερέβαιναν κατά πολύ τα στενά γεωγραφικά όρια της Αττικής. Έτσι ο Πειραιάς δεν επρόκειτο να ανακτήσει την αίγλη που κατείχε στο μεσογειακό χώρο κατά την Αρχαιότητα παρά μόνο μετά την ίδρυση του νεοελληνικού κράτους.

Respondetur quod ad hoc nulla modo assentiremus, quia nostre intentioni, quod treuga predicta nuper facta per dictum nostrum Baiulum cum dicta universitate, inviolabiter observatur").

28. Setton, κεφ. V, 280.

29. Setton, κεφ. VI, "The Catalans and Florentines in Greece, 1380-1462", 240.

30. «Επί της Αθηνών πόλεως περιήει σκοπών τόν τε Πειραιά και τους λιμένας» (Αποδείξεις Ιστοριών, έκδ. E. Darkó, τ. Β', β. Θ', σ. 211), Γρηγορόβιος, Γ', 419, Κωνσταντινίδης, 483-4.

Summary

The history of the port of Piræus in the Middle Ages is quite obscure. During the Byzantine period the port was apparently used by the emperors Constans II and Basil II and seems to have been occasionally visited by commercial boats. However, the close proximity of pirate bases in the neighbouring islands of Aegina, Salamis and Makronesos prohibited its extensive use. Early in the fourteenth century the Vicar General of the Catalan Grand Company, Don Alfonso Fadrique, attempted to turn the port into a base for corsair raids of Catalan boats on neighbouring Aegean islands. This project failed, however, due to an effective intervention of Venice, which prevented a further development of the port through a series of treaties.