

Σύρος και Ερμούπολη

Συμβολές στην ιστορία του νησιού, 15^{ος}-20^{ός} αι.

Επιμέλεια

Χριστίνα Αγριαντώνη, Δημήτρης Δημητρόπουλος

ΑΘΗΝΑ 2008

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ Πασχάλη Μ. Κιτρομηλίδη	9
Σημείωμα των επιμελητών	11
Α. Ο χώρος - Οι άνθρωποι	
ΓΙΩΡΓΟΣ ΤΟΛΙΑΣ, <i>Γύρω από έναν στίχο του Βιργίλιου.</i> <i>Η Σύρος στα Νησολόγια, 15^{ος}-17^{ος} αιώνας</i>	15
ΙΟΛΗ ΒΙΓΓΟΠΟΥΛΟΥ, <i>Η Σύρος στους περιηγητές; Οι περιηγητές</i> <i>για τη Σύρο; Εξαιρέσεις και μικροϊστορίες</i>	39
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΔΗΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΣ, <i>Ένα Συριανό Κτηματολόγιο</i> <i>του 19^{ου} αιώνα</i>	55
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΦΕΝΕΡΛΗ, <i>Νέα στοιχεία για την πρώτη εγκατάσταση</i> <i>των προσφύγων στην Ερμούπολη</i>	77
ΘΩΜΑΣ ΔΡΙΚΟΣ, <i>Πολιτικές έριδες στην Ερμούπολη της Σύρου</i> <i>επί Δημαρχίας Δημητρίου Βαφιαδάκη</i>	87
ΧΡΗΣΤΟΣ ΛΟΥΚΟΣ, <i>Μερικές επισημάνσεις για τους κατοίκους</i> <i>της Ερμούπολης τον 19^ο αιώνα: γεωγραφική προέλευση,</i> <i>εγκατάσταση στο χώρο, επαγγέλματα, κοινωνικές σχέσεις</i>	105
Β. Οικονομικές λειτουργίες	
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ, <i>Επικοινωνία και ταχυδρομεία</i> <i>στη Σύρο τον 19^ο αιώνα</i>	127
ΜΑΡΙΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΧΑΤΖΗΩΑΝΝΟΥ, <i>«Σύρος, το Λίβερπουλ</i> <i>της Ελλάδος». Συγκρότηση και ανάπτυξη δυο εμπορικών</i> <i>λιμανιών του 19^{ου} αιώνα</i>	135

ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΑΓΡΙΑΝΤΩΝΗ, Προσαρμογές του επιχειρηματικού κόσμου της Ερμούπολης στο δεύτερο μισό του 19 ^{ου} αιώνα	143
ΛΗΔΑ ΠΑΠΑΣΤΕΦΑΝΑΚΗ, Το «πατρικό ενδιαφέρον» των βιομηχάνων και η διαχείριση της εργασίας στην κλωστοϋφαντουργία Καρέλλα (Ερμούπολη, πρώτο μισό του 20 ^{ου} αιώνα)	155
ΜΑΡΙΑ ΜΑΥΡΟΕΙΔΗ, Εισαγόμενη και εγχώρια τεχνολογία στη βιομηχανία της Ερμούπολης την περίοδο του Μεσοπόλεμου ..	187
 Γ. Λογοτέχνες του τόπου - Ο τόπος στη λογοτεχνία	
ΑΛΕΞΗΣ ΠΟΛΙΤΗΣ, Ποίηση στην Ερμούπολη, 1830-1880. Από την ισχνή έξαρση στη σταδιακή εξαφάνιση	201
ΝΑΣΙΑ ΓΙΑΚΩΒΑΚΗ, Δημήτριος Βικέλας. Ένας Ερμούπολίτης; Σκέψεις για την πρώτη γενιά Ελλήνων πολιτών	251
ΟΥΡΑΝΙΑ ΠΟΛΥΚΑΝΔΡΙΩΤΗ, Όψεις της Ερμούπολης στην πεζογραφία. Ελληνικότητα ή κοσμοπολιτισμός;.....	263

«ΣΥΡΟΣ, ΤΟ ΛΙΒΕΡΠΟΥΛ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ»

ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΔΥΟ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΤΟΥ 19^{ου} ΑΙΩΝΑ

Ο βασιλιάς των Ελλήνων Γεώργιος Α΄ είναι αυτός που αποκάλεσε την Ερμούπολη της Σύρου, το πρώτο και σημαντικότερο λιμάνι του ελληνικού κράτους, ως «το Λίβερπουλ της Ελλάδος»¹ κατά την επίσκεψή του εκεί το 1864, αμέσως μετά την εκλογή του. Η επιλογή να παρομοιαστεί η Ερμούπολη με το Λίβερπουλ θα μπορούσε καταρχήν να εξηγηθεί από την αγγλόφιλη διάθεση του Γεωργίου Α΄. Εξάλλου η παρομοίωση των πρώτων πλουτοπαραγωγικών κέντρων του ελληνικού χώρου με ισχυρότερα και εντυπωσιακότερα ευρωπαϊκά παραδείγματα αποτελεί μια ενδιαφέρουσα ιστορική οπτική, ας μην ξεχνάμε ότι η Λιβαδειά, μια πόλη που ανέπτυξε υδροκίνητη οικοτεχνία μάλλινων υφασμάτων κατά την οθωμανική περίοδο είχε ήδη παρομοιαστεί με το Μάντσεστερ. Παρόμοια πρακτική παρατηρείται και σε άλλα νοτιοευρωπαϊκά παραδείγματα.

Ένα αιώνα μετά την επίσκεψη του Γεωργίου στη Σύρο, ο Emile Kolodny δημοσιεύει την πρώτη σύγχρονη ιστορική μελέτη για την Ερμούπολη. Αναφερόμενος στην παρακμή της πόλης κατά τον 20^ό αιώνα έγραφε: «Ο περιορισμός εις την ελληνικήν αγοράν την οποίαν ελέγχει ολονέν περισσότερον η πρωτεύουσα (Αθήνα) οδηγεί εις το κλείσιμο των θυρσοδεψείων και αλευροβιομηχανιών και μόνον μερικά υφαντουργία (κλωστήρια δάμβακος) διατηρούν εισέτι τα τελευταία λείψανα του ελληνικού «Μάντσεστερ» του 19^{ου} αιώνος».² Είναι αναμφίβολο ότι το βρετανικό μοντέλο οικονομικής ανάπτυξης μέσα από την παραδειγματική εκβιομηχάνιση, και την ανάπτυξη του αποικιοκρατικού εμπορίου κατέστη ένας τόπος ιστοριογραφικής αναφοράς, ένα επιτυχημένο παράδειγμα σύγκρισης. Ήταν όμως τυχαία η επιλογή της σύγκρισης του Λίβερπουλ καταρχήν, και του Μάντσεστερ κατά δεύτερον, στο άνοιγμα ενός αιώνα; Ένας κοσμοπολίτης γόνος βασιλικής οικογένειας και ένας γάλλος ιστορικός-γεωγράφος επέλεξαν δύο εξέχοντα παραδείγματα της βρετανικής οικονομίας. Το εμπορικό πρότυπο του Λίβερπουλ, ή το

1. Η παραπομπή στο: Χρ Λούκος, *Πεθαίνοντας στη Σύρο τον 19^ο αιώνα*, Ηράκλειο 2000, σ. 20.

2. E. Kolodny, «Ερμούπολις-Σύρος. Γέννησις και εξέλιξις μιας ελληνικής νησιωτικής πόλεως», *Επετηρίς Εταιρείας Κυκλαδικών Μελετών* 8 (1969-1970), 261· ελληνική μετάφραση του Ν. Τσάγκα από το γαλλικό κείμενο, δημοσιευμένο στο περιοδικό *Méditerranée* 2 (1969).

βιομηχανικό του Μάντσεστερ; Βέβαια το 1864 η Ερμούπολη δεν είχε ξεδιπλώσει το εύρος των βιομηχανικών δραστηριοτήτων της, ενώ στη δεκαετία του 1960 είχε ήδη συντελεστεί η βιομηχανική απογείωση της ερμουπολίτικης οικονομίας. Μήπως όμως η Ερμούπολη εντάσσεται καλύτερα σε μια τυπολογία εμπορικών λιμανιών, παρά σε αυτή των βιομηχανικών κέντρων; Αυτό είναι το θέμα που θα δίσω σε αυτή την παρουσίαση.

Η μελέτη της τυπολογίας των εμπορικών λιμανιών του 19^{ου} αιώνα προσφέρει μια κοινή θεματολογία που μπορεί να προσδιορίσει τα εργαλεία και τη μέθοδο της ιστορικής έρευνας. Έτσι η παράλληλη μελέτη της οικιστικής-λιμενικής συγκρότησης, η δημογραφική εξέλιξη, καθώς και η ανάπτυξη των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων στο εμπορικό λιμάνι της Σύρου και του Λίβερπουλ φωτίζουν ζητήματα-ερωτήματα που απασχολούν τους ιστορικούς, οι οποίοι δραστηριοποιούνται στο χώρο της κοινωνικής και οικονομικής ιστορίας με έμφαση στην ιστορία των πόλεων, στην ιστορία της μετανάστευσης, στην ιστορία των επιχειρήσεων.

Το Λίβερπουλ, όπως η Σύρος και άλλα παραδείγματα διαφορετικού μεταξύ τους μεγέθους ανήκουν σε μια κατηγορία λιμανιών που διαφοροποιούνται από αυτά της Κωνσταντινούπολης ή της Οδησσού, που στήριξαν την οικονομική ανάπτυξη και ευημερία τους σε εθνικές μειονότητες - ξένες κοινότητες, όπου οικογενειακά και εθνοτοπικά δίκτυα κάλυπταν τοπικές και υπερτοπικές οικονομικές ανάγκες της κεντρικής διοίκησης του τόπου.³

Το Λίβερπουλ, όπως και η Σύρος στηρίχθηκαν σε επενδυτές επιχειρηματίες με τοπική ταυτότητα. Η μελέτη της εγγενούς μεταναστευτικής κίνησης από γειτονικές περιοχές, που παρατηρείται στα πρώτα χρόνια διαμόρφωσης του λιμανιού του Λίβερπουλ οδήγησε στη διαμόρφωση μεταναστευτικών τυπολογιών που στηρίζονταν στα μεταβαλλόμενα πρότυπα εργασιακής απασχόλησης, καθώς και σε προσωπικές επιλογές που βασίζονταν σε δίκτυα πληροφόρησης. Η σύγχρονη έρευνα για την ιστορία των ευρωπαϊκών λιμανιών τονίζει τη δυσανάλογη εσωτερική μετανάστευση που είχε κυρίαρχο ρόλο στην μακρόχρονη ανάπτυξη των πόλεων-λιμανιών. Η εξέλιξη του κάθε ευρωπαϊκού λιμανιού ως αυτόνομης υπόθεσης γίνεται σήμερα κατανοητή μέσα από τη σύγκλιση της θεωρητικής συζήτησης της ναυτιλιακής ιστορίας και της ιστορίας των πόλεων.⁴

3. Μαρία Χριστίνα Χατζηϊωάννου, «Δίκτυα της Διασποράς: μεθοδολογικές παρατηρήσεις», στο: Μαρία Α. Στασινοπούλου, Μαρία Χριστίνα Χατζηϊωάννου (επιμ.), *Διασπορά-Δίκτυα - Διαφωτισμός*, Τετράδια Εργασίας 28, ΚΝΕ/ΕΙΕ, Αθήνα 2005, σ. 15.

4. R. Lee, «Configuring the City: In-Migration, Labour Supply and Port Development

Είναι γνωστό ότι το λιμάνι που συγκέντρωσε το σύνολο σχεδόν του εισαγωγικού και του διαμετακομιστικού εμπορίου στις πρώτες δεκαετίες του ελληνικού κράτους ήταν η Ερμούπολη της Σύρου. Το ατελές λιμάνι ενός μικρού αιγαιοπελαγίτικου νησιού έγινε το πρώτο εμποροναυτιλιακό κέντρο της χώρας και τόπος ίδρυσης της πρώτης ατμοπλοϊκής εταιρείας, της *Ελληνικής Ατμοπλοΐας* (1857). Ο πληθυσμός της νέας πόλης, που αυξανόταν με γοργούς ρυθμούς αποτελούνταν από μικρέμπορους, μεγαλέμπορους, τεχνίτες και μικροεπαγγελματίες, οι οποίοι συνέρευσαν από γειτονικούς γεωγραφικά τόπους. Η Σύρος πόλη-σταθμός του διαμετακομιστικού εμπορίου, ανέπτυξε τη ναυπηγική και τη θυρσοδεψία, δύο δραστηριότητες που στηρίχθηκαν πάνω στο μεγαλεμπόριο και όταν αυτό υποχώρησε από τη συριανή αγορά αναπτύχθηκε η ερμουπολίτικη κλωστοϋφαντουργία του τέλους του 19^{ου} αιώνα με άμεσο εμπορικό προσανατολισμό. Θα μπορούσαμε όμως να μελετήσουμε στον ίδιο τόπο, στην Ερμούπολη, τις δύο τυπολογίες του Λίβερπουλ και του Μάντσεστερ; Νομίζω πως αυτό το ερώτημα είναι παραπλανητικό. Και αν τέλος πάντων η Ερμούπολη πλησίασε κάποιο βρετανικό μοντέλο ανάπτυξης, αυτό ήταν του Λίβερπουλ.

Το Λίβερπουλ ήταν ένα από τα μεγαλύτερα και σημαντικότερα λιμάνια της Βρετανίας και της Ευρώπης στον 19^ο αιώνα, με δεδομένο ότι από το 1830 έως το 1870, η Βρετανία ήταν η κύρια εμπορική δύναμη στην Ευρώπη. Το Λίβερπουλ ήταν ένα από τα βασικά κέντρα που στήριζαν την υπόθεση της βιομηχανικής επανάστασης στη Β.Δ. Βρετανία. Το εμπορικό λιμάνι δίπλα στο βιομηχανικό κέντρο του Μάντσεστερ.

Το Λίβερπουλ αποτελεί ένα καλό παράδειγμα πόλης - εμπορικού λιμανιού και η μελέτη της συγκρότησης και εξέλιξης αυτού του λιμανιού, ακριβώς εξαιτίας του εύρους των δραστηριοτήτων του και του χρονικού ανοίγματος της ιστορίας του μπορεί να γίνει ένα χρήσιμο εργαλείο στην παράλληλη μελέτη άλλων παραδειγμάτων πόλεων-λιμανιών στον 19^ο αιώνα, όπως η Σύρος, ο Πειραιάς, ο Βόλος.

Η εξέλιξη του Λίβερπουλ ως εμπορικού τόπου στηρίχτηκε καταρχήν στο γεωγραφικό παράγοντα: α) από την κομβική θέση του στο δια-ατλαντικό εμπόριο ήδη από τα μέσα του 17^{ου} αιώνα και β) από τη γειτνιάσή του με το βιομηχανικό Μάντσεστερ. Το Λίβερπουλ ήταν το ιδανικό λιμάνι για τις εμπορικές συναλλαγές με τις αποικίες στην Αμερική και στις Δυτικές Ινδίες, εξάγοντας τα προϊόντα της βιομηχανίας της Β.Δ. Αγγλίας.

Η λιμενική υποδομή αυτής της εμπορικής πόλης (η σημαντικότερη προ-ϋπόθεση για τις εμπορικές μεταφορές) είχε ξεκινήσει το 1715 με ένα πρωτοποριακό για την εποχή του σύμπλεγμα από προβλήτες που η κατασκευή τους συνεχίστηκε σε ολόκληρο τον 19^ο αιώνα. Έως τα μέσα του 19^{ου} αιώνα η δημοτική αρχή του Λίβερπουλ διαχειρίστηκε το λιμάνι του μπλέκοντας την πολιτική με το εμπόριο.

Ένα μεγαλοπρεπές Χρηματιστήριο αγαθών στήθηκε πίσω από το Δημαρχείο της πόλης στα 1803-1808 και γύρω του δημιουργήθηκαν δημόσια κτήρια που κάλυπταν τις συναλλαγές, ενώ η πόλη αποκτούσε νεοκλασικό αρχιτεκτονικό ύφος. Εδώ θα πρέπει να αναφερθεί η ανακάλυψη και επικράτηση μιας ελληνικής τεχνοτροπίας (Greek revival) στην πόλη στην περίοδο 1815-1840. Το Λίβερπουλ εκείνη την εποχή συγκρινόταν συχνά με τις ναυτικές πόλεις της αρχαιότητας και η υιοθέτηση της ελληνικής τεχνοτροπίας αποκτούσε ένα ιδιαίτερο συμβολισμό πέρα από μια απλή απομίμηση ή μόδα.⁵ Παρόμοιο αρχιτεκτονικό ύφος υιοθετεί και μια άλλη πόλη-λιμάνι με αρχαιοελληνικές καταβολές, η Μασσαλία. Έτσι μέσα στον 19^ο αιώνα πόλεις-λιμάνια από τη Σύρο, τη Σύμη και έως το Λίβερπουλ υιοθετούν εκδοχές της γνωστής νεοκλασικής αρχιτεκτονικής.

Ο πληθυσμός στο Λίβερπουλ από το 1701 (5.715 κάτοικοι) ως το 1801 (78.000 κάτοικοι) σχεδόν δεκατετραπλασιάστηκε, και στη συνέχεια οκταπλασιάστηκε μέσα στον 19^ο αιώνα, ως το 1901 (685.000 κάτοικοι).⁶ Η πόλη είχε γίνει πόλος έλξης αναρίθμητων μεταναστών, κυρίως από τη γειτονική Ιρλανδία. Η διατροφική κρίση της Ιρλανδίας είχε σαν αποτέλεσμα τη μετανάστευση ενός μεγάλου αριθμού Ιρλανδών κατά τη δεκαετία του 1840 στο Λίβερπουλ που επέφερε και την αύξηση του αριθμού των καθολικών στην πόλη. Η θρησκευτική συνύπαρξη ιρλανδών καθολικών και αγγλο-ιρλανδών πρεσβυτεριανών, και ουνιταριστών που προωδούσαν την κοινωνική μεταρρύθμιση ήταν ορατή στον οικονομικό καταμερισμό και στον κοινωνικό ιστό της πόλης.

Ο εμπορικός χαρακτήρας της πόλης έδωσε και ένα «πρακτικό τόνο» στη δημόσια ζωή του τόπου. Έμποροι-επιχειρηματίες, που απάρτιζαν την εύρωστη τοπική ελίτ, στήριξαν την ίδρυση του τοπικού πανεπιστημίου (University College) το 1881, ενώ το 1890 ιδρύθηκε η σχολή Αρχιτεκτονικής και Εφαρμοσμένων Τεχνών, όπου οι αρχιτέκτονες εκπαιδεύονταν μαζί με

5. Κύριοι εκπρόσωποι είναι οι αρχιτέκτονες J. Foster jr., H. L. Elmes και έργα τους είναι: η αψίδα στο Liverpool Royal Institution, Medical Institution, St. George Hall, Mechanics' Institution· βλ. J. Sharples, *Liverpool*, New Haven και Λονδίνο 2004, σ. 12-13.

6. Sharples, *Liverpool*, σ. 10.

τους γλύπτες, τους μεταλλοτεχνίτες και υαλοτεχνίτες. Ήδη από τις αρχές του 19^{ου} αιώνα το Λίβερπουλ είχε αποκτήσει ένα εντελώς διαφορετικό χαρακτήρα σε σχέση με το βιομηχανικό Μάντσεστερ που ήταν σηματοδοτημένο από τα εργοστάσια με τον καπνό και τον δυνατό θόρυβό τους.

Το Λίβερπουλ παρέμεινε από τον 18^ο έως και τον 20^ό αιώνα ζωτικό κομμάτι ενός ευρύτερου κόσμου του εμπορίου, αλλά και της βρετανικής αυτοκρατορίας, θεμελιώνοντας την ευημερία του πάνω στο σχήμα ναυτιλία-εμπόριο-λιμενική ανάπτυξη. Οι ντόπιοι και μετανάστες, Προτεστάντες και Καθολικοί που έστησαν τις επιχειρήσεις τους πάνω σε αυτό το οικονομικό σχήμα αξιοποίησαν μοναδικές, προσοδοφόρες, νεωτερικές επιχειρηματικές ευκαιρίες συμπαρασύροντας και άλλους ξένους επιχειρηματίες (Ελληνες).

Η ναυτιλία ως παγκόσμια επιχείρηση, διένυε τη σημαντική φάση της μετάβασης από το ιστίο στον ατμό. Το ζήτημα αυτό, πέρα από τη γραμμική εξήγηση της τεχνολογικής υπεροχής του ατμού επί του ιστίου, επιδέχεται σήμερα και άλλες ερμηνείες που εξετάζουν τη μετάβαση σε σχέση με το ύψος των ναύλων και την ανάπτυξη του παγκόσμιου εμπορίου. Είναι γνωστό πλέον ότι τα πρώτα ατμόπλοια είχαν υψηλή κατανάλωση σε καύσιμα, τα οποία επιπλέον έπρεπε να τα κουβαλούν μαζί τους, αφήνοντας μικρότερο χώρο για τη μεταφορά των εμπορευμάτων. Ο ανταγωνισμός μεταξύ των δύο μέσων θαλάσσιας μεταφοράς εξαρτιόταν από τη γρήγορη τεχνολογική προσαρμογή, από τις διακυμάνσεις στις τιμές των βασικών αγαθών που επέτρεπαν την απορρόφηση του υψηλότερου κόστους μεταφοράς, καθώς και από τις ευνοϊκές για τα ατμόπλοια κυβερνητικές ρυθμίσεις. Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις που είχαν ως βάση το Λίβερπουλ αναγνώρισαν και αξιοποίησαν αυτή τη μετάβαση.

Το 1870 η ατμοπλοΐα κατείχε την πρώτη θέση έναντι της ιστιοφόρου ναυτιλίας στις εισαγωγές στο Λίβερπουλ. Η ανάπτυξη της ατμοπλοΐας στο βρετανικό λιμάνι σηματοδότησε και τη συγκέντρωση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στα χέρια ορισμένων εταιριών από το Λίβερπουλ και τη Γλασκόβη, ενώ η προηγούμενη ιστιοφόρος εμπορική μεταφορά με την Βόρειο Αμερική καθοριζόταν από τους Αμερικανούς και εκείνη με τη Μεσόγειο με πλοία και πράκτορες εκτός Λίβερπουλ. Ήδη από τα μέσα του 19^{ου} αιώνα η μετάβαση από το ιστίο στον ατμό σηματοδότησε και τη μετάβαση σε βρετανικές, και μάλιστα του Λίβερπουλ, ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

Ένα ζήτημα που παρουσιάζει εξαιρετικό ενδιαφέρον είναι η διαχείριση της αλλαγής από τους εμπόρους του Λίβερπουλ, καθώς και η επιχειρηματική διαφοροποίηση που παρουσιάζουν μέσα από προσωπικές και συλλογι-

κές στρατηγικές σε απάντηση στον ανταγωνισμό και στην κρίση της αγοράς. Ας μη ξεχνάμε ότι οι συριανοί επιχειρηματίες γνώρισαν τη μετάβαση από το ιστίο στον ατμό και διαχειρίστηκαν οικονομικές κρίσεις με διεθνείς διαστάσεις, όπως αυτή του 1848 και του 1873, ενώ κατά την εσωτερική κρίση του 1870-1890 ο Δήμος της Ερμούπολης οργάνωσε και ενίσχυσε τα δημοτικά έργα στην πόλη.⁷

Η σχετική ιστοριογραφία αναζήτησε τα αίτια και τα αποτελέσματα αυτής της μετάβασης σε σχέση με τον ευρύτερο ιστό του παγκοσμίου εμπορίου και των επιχειρήσεων, αλλά και των ατομικών επιλογών σε συνάρτηση με τις τεχνολογικές εξελίξεις, την παγκόσμια οικονομία και τις τοπικές συνθήκες.⁸

Το Λίβερπουλ διαμόρφωσε μια σχολή ναυτιλιακής ιστορίας ήδη από τη δεκαετία του 1950⁹ με επικεφαλής τον Francis Edwin Hyde (καθηγητή Οικονομικής Ιστορίας εκεί από το 1948). Μερικοί από τους ιστορικούς αυτής της σχολής προέρχονταν από τον επαγγελματικό ναυτιλιακό κόσμο του Λίβερπουλ από οικογενειακή παράδοση και επιδόθηκαν στη μελέτη του λιμανιού, της ναυτιλίας και του διεθνούς εμπορίου με έμφαση στην κίνηση του θαμβακιού. Ο Hyde επεξεργάστηκε τη σχέση οικονομικής θεωρίας και ιστορίας των επιχειρήσεων με έμφαση στη συσσώρευση του κεφαλαίου, την στρατηγική των επενδυτικών επιλογών με μελέτες για τις ναυτιλιακές γραμμές: Blue Funnel, Harrison, Cunard, επιχειρηματίες: John Samuel Swire, καθώς και την ανάπτυξη των εμπορικών σχέσεων με την Ανατολική Ασία. Ένας μεγάλος αριθμός από μονογραφίες και άρθρα επικεντρώθηκαν στην οικονομική και κοινωνική ιστορία του Λίβερπουλ και σήμερα έχει δρομολογηθεί ένα μεγάλο έργο για το εμπορικό Λίβερπουλ (Mercantile Liverpool Project)¹⁰.

Εξάλλου η σύγχρονη ιστοριογραφία για το Λίβερπουλ έχει αναγνωρίσει μια «εντοπιότητα» στον προσωπικό και τοπικό λόγο, που οδήγησε και στη αποκρυστάλλωση μιας εξέχουσας τοπικής ιδιαιτερότητας (exceptionalism) στην πόλη.¹¹

7. Χρήστος Λούκος, «Μια ελληνική πόλη σε παρακμή. Η Ερμούπολη το δεύτερο μισό του 19ου αι.», Πρακτικά Διεθνούς Συμποσίου Ιστορίας: *Νεοελληνική πόλη. Οθωμανικές κληρονομίες και ελληνικό κράτος*, τ. Β', Αθήνα 1985, σ. 591-601.

8. Hyde, Gr. Milne, J. R. Harris (επιμ.), *Essays in economic and social history of the port and its hinterland*, Λίβερπουλ 1969.

9. P. N. Davies, «The Liverpool School of Maritime History», *International Journal of Maritime History* 17/2 (2005), 249-260.

10. Υπεύθυνοι του προγράμματος είναι ο καθ. R. Lee, Πανεπιστήμιο Λίβερπουλ και ο δρ. Adrian Jarvis.

11. J. Belchem, *Merseypride. Essays in Liverpool exceptionalism*, Λίβερπουλ 2000, σ. 31 κ.εξ.

Μια ιδιαιτερότητα, μια «εντοπιότητα» χαρακτήρισε και το «συριανό οικονομικό φαινόμενο» στην Ερμούπολη, καθώς και την τοπική πολιτική ζωή. Η ελληνική οικονομική και κοινωνική ιστορία, μετά το 1974, παρακολούθησε και μελέτησε εντατικά φαινόμενα αστικοποίησης και εκβιομηχάνισης του 19^{ου} αιώνα μέσα από το παράδειγμα της Σύρου, και σήμερα είμαστε πλέον έτοιμοι να μετρήσουμε τα οφέλη, αλλά γιατί όχι και τις απώλειες από αυτή τη συγκέντρωση του ιστορικού ενδιαφέροντος.