



**HAL**  
open science

## L'histoire maritime en Grèce

Gelina Harlaftis

► **To cite this version:**

Gelina Harlaftis. L'histoire maritime en Grèce. Revue d'histoire maritime, 2010, 10-11, pp.75-97.  
10.70551/DQYR9524 . hal-04835616

**HAL Id: hal-04835616**

**<https://hal.sorbonne-universite.fr/hal-04835616v1>**

Submitted on 13 Dec 2024

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial 4.0 International License

numéro

10-11

# *Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime  
Outre-mer  
Relations internationales

*La recherche internationale  
en histoire maritime :  
essai d'évaluation*

Harlaftis – 979-10-231-1737-0



# REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

29. *Le ballast : pratiques et conséquences*
28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
- 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX<sup>e</sup> siècle*
21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX<sup>e</sup> siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle)*
16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII<sup>e</sup> siècle*
12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
8. *Histoire du cabotage européen aux XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles*
7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
6. *Les Français dans le Pacifique*
5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
4. *Rivalités maritimes européennes (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

# Revue 10-11 d'histoire maritime

La recherche internationale  
en histoire maritime :  
essai d'évaluation

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général  
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2010  
© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-590-7  
PDF complet – 979-10-231-1730-1

TIRÉS À PART EN PDF :

Édito – 979-10-231-1731-8  
Le Bouëdec – 979-10-231-1732-5  
Tranchant – 979-10-231-1733-2  
Marzagalli – 979-10-231-1734-9  
Marnot – 979-10-231-1735-6  
Emmer – 979-10-231-1736-3  
**Harlaftis – 979-10-231-1737-0**  
Weber – 979-10-231-1738-7  
Pourchasse & Schmidt – 979-10-231-1739-4  
Buti & Péret – 979-10-231-1740-0  
Lenhof – 979-10-231-1741-7  
Polonia – 979-10-231-1742-4  
D'Angelo – 979-10-231-1743-1  
Bustos-Rodríguez & Cérino – 979-10-231-1744-8  
Sarrazin – 979-10-231-1745-5  
Sauzeau – 979-10-231-1746-2  
Normand – 979-10-231-1747-9  
Taudal Poulsen – 979-10-231-1748-6  
Amorim – 979-10-231-1749-3  
Borde – 979-10-231-1750-9  
Llinares & Hroděj – 979-10-231-1751-6  
de Préneuf & Motte – 979-10-231-1752-3  
Bruneau – 979-10-231-1753-0  
Vallejo – 979-10-231-1754-7  
Chaline – 979-10-231-1755-4  
Huetz de Lempis & Laux – 979-10-231-1756-1  
North – 979-10-231-1757-8  
Haudrière – 979-10-231-1758-5

Mise en page Lettres d'Or  
Version numérique : 3dzs/Emmanuel Marc Dubois

**SUP**

Maison de la Recherche  
Sorbonne Université  
28, rue Serpente  
75006 Paris  
tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

# SOMMAIRE

Éditorial	
<b>Jean-Pierre Poussou</b> .....	5
Introduction	
<b>Gérard Le Bouëdec</b> .....	7
Les échanges au Moyen Âge : des grands horizons aux rivages	
<b>Mathias Tranchant</b> .....	17
Les échanges maritimes à l'époque moderne : bilan et perspectives de la recherche française	
<b>Silvia Marzagalli</b> .....	31
Les échanges : du rivage aux grands horizons : état de l'historiographie française pour l'époque contemporaine (XIX <sup>e</sup> -XX <sup>e</sup> siècles)	
<b>Bruno Marnot</b> .....	43
L'histoire maritime hollandaise et l'expansion de l'Europe : 1600-1800	
<b>Peter C. Emmer</b> .....	63
L'histoire maritime en Grèce	
<b>Gelina Harlaftis</b> .....	75
Histoire maritime et histoire des sociétés littorales en Allemagne (XIX <sup>e</sup> -XX <sup>e</sup> siècles)	
<b>Klaus Weber</b> .....	99
Rapport de synthèse	
Les échanges : des grands horizons au rivage	
<b>Pierrick Pourchasse et Burghart Schmidt</b> .....	127
Gens de mer et sociétés littorales en France à l'époque moderne	
<b>Gilbert Buti et Jacques Péret</b> .....	135
Travail des équipages et spécificités sociales des gens de mer en France à l'époque contemporaine : une histoire en chantier	
<b>Jean-Louis Lenhof</b> .....	159
Les gens de mer et les communautés littorales : Approches pour une synthèse de l'historiographie portugaise	
<b>Amélia Polónia</b> .....	175
L'histoire maritime en Italie	
<b>Michela D'Angelo</b> .....	195
Rapport de synthèse	
Les gens de mer et les sociétés littorales	
<b>Manuel Bustos-Rodríguez et Christophe Cérino</b> .....	221

L'exploitation de la mer et des littoraux en France au Moyen Âge : bilan historiographique et bibliographique	
<b>Jean-Luc Sarrazin</b> .....	227
L'exploitation de la mer et de l'estran, de l'époque moderne au XIX <sup>e</sup> siècle	
<b>Thierry Sauzeau</b> .....	249
L'exploitation de la mer et de l'estran dans l'est du Canada : bilan historiographique	
<b>France Normand</b> .....	259
Les potentialités d'une histoire de l'environnement maritime : l'histoire des pêches et du milieu marin	
<b>René Taudal Poulsen</b> .....	269
L'exploitation de la mer et de l'estran : un bilan comparatif vu par l'historiographie portugaise	
<b>Inês Amorim</b> .....	285
Rapport de synthèse	
« L'exploitation de la mer »	
<b>Christian Borde</b> .....	311
La mer et la guerre à l'époque moderne	
<b>Sylviane Llinares et Philippe Hroděj</b> .....	317
L'écriture de l'histoire navale française à l'époque contemporaine : un modèle national ?	
<b>Jean de Préneuf et Martin Motte</b> .....	341
« <i>Gloria victis</i> ». L'écriture de l'histoire navale de la seconde guerre mondiale	
<b>Jean-Baptiste Bruneau</b> .....	357
La guerre navale en Castille au Bas Moyen Âge : bilan et perspectives de recherche	
<b>Eduardo Aznar Vallejo</b> .....	367
Rapport de synthèse	
« La guerre sur mer »	
<b>Olivier Chaline</b> .....	389
Exploration, découverte et représentations	
<b>Christian Huetz de Lempis et Claire Laux</b> .....	397
La mer en tant que lieu de mémoire	
<b>Michael North</b> .....	411
Rapport de synthèse	
« Explorations et découvertes »	
<b>Philippe Haudrère</b> .....	421
Bibliographie .....	423

## L'HISTOIRE MARITIME EN GRÈCE

*Gelina Harlaftis*

L'histoire maritime a pour grande qualité d'ouvrir la voie à une histoire comparative et à une communication en dehors des frontières d'un pays. Or, justement, la plus grande faiblesse de l'historiographie grecque, c'est son isolement linguistique qui l'empêche de participer, dans une large mesure, aux échanges comparatifs internationaux. Dans quelque économie que ce soit, le commerce et l'activité maritimes constituent un secteur international par excellence, ce qui est encore plus vrai dans le cas des Grecs puisqu'au cours des trois derniers siècles, leurs activités se sont surtout situées en dehors des eaux grecques. Jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle, l'activité maritime des Grecs s'est située en Méditerranée mais, à partir du XX<sup>e</sup> siècle, elle a concerné tous les océans du monde. De la même manière que les navires grecs ont suivi les routes internationales, en Grèce, l'histoire maritime a suivi les orientations et les sentiers tracés par une histoire maritime internationale, élaborée d'abord par les Français puis par les Anglais. Afin de mieux examiner le développement de l'histoire maritime en Grèce, et les recherches qui y ont été menées au cours des trente dernières années, je vais en premier lieu exposer la structure d'ensemble de l'histoire maritime au niveau international, ainsi que son organisation et son développement ; dans un second temps je me consacrerai à l'historiographie maritime grecque des trente dernières années ; enfin, je présenterai les recherches grecques en histoire maritime.

## LE DÉVELOPPEMENT DE L'HISTOIRE MARITIME<sup>1</sup>

76

Pour Frank Broeze, l'histoire maritime doit être définie aussi largement qu'il est possible de le faire. Dans l'article fondamental (« *seminal* ») qu'il a publié en 1989 dans *The Great Circle*, il la définit à partir de ses célèbres six catégories, qui précisent la relation de l'homme avec la mer, et ses conséquences pour les espaces terrestres<sup>2</sup>. La première est l'utilisation des ressources des mers et du sous-sol, ce qui inclut à la fois les activités de pêche et la vie économique et sociale des communautés locales. La seconde intéresse l'usage des mers pour le transport : elles sont un moyen de communication, de déplacement des gens et des cargaisons, de développement des ports et des villes portuaires, ce qui entraîne aussi celui de leur arrière-pays. Cette catégorie est habituellement la plus large en histoire maritime, puisqu'elle englobe le commerce maritime, les navires, la navigation, les marins, les communautés insulaires, les villes portuaires, les compagnies de navigation et les sociétés de construction navales, les institutions maritimes (assurances, banques, formes d'enregistrement international...). La troisième est consacrée à l'utilisation de la mer en termes de puissance : il s'agit donc aussi bien de ce qui peut concerner le commerce maritime (toutes formes d'attaques, l'activité des corsaires, celle des pirates...), que la puissance navale, les stratégies et la technologie qui lui sont liées, les politiques gouvernementales. La quatrième est l'étude scientifique des espaces maritimes : elle inclut l'océanographie, la climatologie, les politiques gouvernementales concernant la science et la technologie des mers dans une perspective historique. La cinquième est l'utilisation des espaces maritimes pour des activités de loisirs, ce qui se réfère notamment à la principale « industrie méditerranéenne », le tourisme ; elle amène à voir les rivages maritimes comme un environnement régénérateur, à mettre l'accent sur les distractions, la natation, le surf et le yachting, toujours dans une perspective historique. La sixième et dernière, enfin, concerne le recours à la mer comme source d'inspiration, dans la culture et l'idéologie, ce qui inclut son rôle dans les arts visuels et la littérature, mais aussi la place de la mer dans la vision qu'une nation a d'elle-même. Six années plus tard, en 1995, Frank Broeze écrivit dans l'introduction du livre qu'il publia sur l'historiographie maritime :

1 Voir aussi Gelina Harlaftis, « Storia maritime e storia dei porti », *Memoria e Ricerca*, 11, 2002 ; *ead.*, « Maritime History since Braudel », *Research in Maritime History: New Directions in Mediterranean Maritime History*, n° 28, St John's, Newfoundland, International Maritime History Association, 2004.

2 Frank Broeze, « From the Periphery to the Mainstream : The Challenge of Australia's Maritime History », *The Great Circle*, Journal of the Australian Association for Maritime History, vol. 11, n°1, 1989.

C'est un signe de progrès et de maturité qu'à ce stade de son développement, de nombreuses évaluations critiques ont été entreprises. Pour remplir son rôle dans la vie humaine, le futur doit être bâti sur une connaissance du passé, la considérable quantité, la diversité et la sophistication croissante des travaux récents invitant – et même nécessitant qu'il en soit ainsi – à considérer ce qui a été réalisé et vers où il faut se diriger à partir de là<sup>3</sup>.

Encore faut-il connaître les origines de l'histoire maritime. Elle est apparue comme une « sous-discipline de l'Histoire totale » de l'École des *Annales*<sup>4</sup>, l'accent étant mis sur une approche interdisciplinaire du passé qui fait de l'histoire l'axe principal de synthèse de toutes les sciences sociales. On peut avancer que, pour que l'histoire maritime ait creusé son propre sillon comme une sous-discipline de l'Histoire après la seconde guerre mondiale, il faut en faire le « reproche » à la Méditerranée et à l'inspiration de Fernand Braudel. Cette inspiration a déclenché l'intérêt pour une « thalassologie »<sup>5</sup> que chaque génération semble devoir « découvrir ». Il est hautement intéressant de voir comment le mouvement en cours de l'histoire générale a été à l'origine d'une grande poussée d'intérêt pour l'histoire maritime. En fait, il semble que certains historiens, particulièrement les chercheurs américains, ont récemment « découvert » la mer, et que cette découverte a été une nouveauté : « l'apparition tardive d'une perspective maritime et d'une nouvelle thalassologie s'est faite par delà les spécialisations étroites de l'histoire maritime ». Le mot *nouveauté* implique que ce qui existait auparavant était vieux et par là même « mauvais ». La « nouvelle perspective maritime » est plus large que « l'ancienne » histoire maritime qui est considérée comme étroite<sup>6</sup>. Mais que savent les auteurs récents de cette « vieille » histoire maritime ? Il est tout à fait probable qu'ils n'ont jamais lu les définitions que donne Frank Broeze de l'histoire maritime ni suivi les routes que celle-ci a empruntées au cours des dernières décennies, et cela bien que la mer habituellement amène à communiquer au lieu d'isoler.

- 3 *Id.*, *Maritime History at the Crossroads: A Critical Review of Recent Historiography, Research in Maritime History*, n°9, St John's, Newfoundland, International Maritime History Association, 1995 (contient des bibliographies sur l'histoire maritime de l'Australie, de la Chine, du Danemark, de l'Allemagne, de la Grèce, de l'Espagne, de l'Inde, de la Hollande, de la Turquie et des USA).
- 4 Richard J. Evans, *In Defense of History*, New York, Norton & Co., 1999 ; voir aussi Éric Hobsbawm, *On History*, London, Weidenfeld and Nicholson, 1977.
- 5 Voir Edward Peters, « Quid nobis cum pelage? The New Thalassology and the Economic History of Europe », *Journal of Interdisciplinary History*, t. XXXIV, 1, été 2003, p. 49-61.
- 6 Henk Driessen, « Seascapes and Mediterranean crossings », *Journal of Global History*, 2008, 3, p. 445-449. – Voir aussi « Review Forum », *The American History*, juin 2006.

L'histoire maritime a émergé presque simultanément en France et en Angleterre dans les années 1950. « L'économie maritime européenne, par son caractère spécifiquement international, est un reflet indiscutable de la production et de la circulation, donc de l'économie générale », écrit en 1962 le premier président de la Commission internationale d'histoire maritime, Michel Mollat<sup>7</sup>. Ce à quoi fit écho, à la même époque, Jean Meuvret, directeur d'études à l'École pratique des hautes études : « l'histoire maritime est une clé de l'histoire générale »<sup>8</sup>. Sur ces bases, on peut distinguer deux périodes dans la seconde moitié du xx<sup>e</sup> siècle. La première, qui fut marquée par la prééminence des historiens parlant français en général et de l'École des *Annales* en particulier, commença au milieu des années 1950 et dura jusque dans les années 1970. La recherche, menée presque exclusivement par des Européens, fut centrée sur les xv<sup>e</sup>-xviii<sup>e</sup> siècles. Au cours de la seconde, qui démarra dans les années 1970, le centre de gravité de la recherche en histoire maritime passa chez les historiens anglophones ; c'est alors que l'on s'intéressa surtout à l'histoire économique et sociale de la période allant de la fin du xviii<sup>e</sup> siècle à aujourd'hui, et que l'intérêt des historiens pour une vision mondiale des questions maritimes se développa.

De l'autre côté de la Manche, l'Angleterre suivit, sur un mode mineur, le même chemin que la France, la route pour l'histoire maritime s'ouvrant à travers le succès de l'histoire économique dans les bastions de progrès de la London School of Economics et de l'université de Cambridge. L'évolution de l'histoire étant parallèle en France, les *Annales*, l'université de Paris et les chercheurs français en histoire économique et sociale ne cessèrent de dialoguer avec les chercheurs anglais en histoire économique et sociale. L'élection de Michaël Postan, un homme qui avait des connaissances très larges et un esprit cosmopolite, et qui était jusqu'alors à la London School of Economics, à la chaire d'Histoire économique de Cambridge, fut, selon Eric Hobsbawm, essentielle pour le renforcement des liens entre l'École française des *Annales* et la recherche anglaise en histoire économique et sociale<sup>9</sup>.

À la même époque, Ralph Davis, qui avait fait ses études supérieures à la London School of Economics, écrivit un livre classique, *The Rise of British Shipping Industry*, lequel devint, après sa publication en 1962, l'archétype de l'histoire économique de la marine britannique. Un autre élan pour l'histoire maritime vint aussi de Liverpool, qui était alors encore considéré comme le plus grand port britannique après Londres : le professeur Francis Hyde

7 [C49].

8 *Ibid.*, Annexe 1, p. X.

9 E. Hobsbawm, *On History*, *op. cit.*, p. 179.

y ouvrit de nouveaux horizons grâce à son livre *Blue Funnel. A History of Alfred Holt and company of Liverpool 1865-1914*. À une époque où la *Business History* était encore considérée comme relevant trop de la vie professionnelle pour être l'objet de recherches universitaires – et le même point de vue affectait l'idée d'une administration des universités britanniques selon les principes du monde des affaires –, Francis Hyde écrivit une histoire de la plus grande compagnie de navigation britannique en respectant toutes les normes de l'histoire universitaire, mais à partir des archives de cette société ; il fut ainsi à l'origine de ce que l'on a appelé « l'École de Liverpool ».

Bien entendu, l'intérêt porté à l'histoire maritime n'avait pas attendu, pour se faire jour, les années 1950 : l'incroyable importance des activités maritimes dans l'Empire britannique avait créé au Royaume-Uni une tradition appelée *Naval History*. L'*Hakluyt Society* existait depuis 1845, et la *Society for Nautical Research* avait été créée en 1910, publiant le *Marriner's Mirror*. Le problème était néanmoins qu'en Angleterre la grande popularité de l'histoire des mers avait suscité l'implication dans celle-ci de nombreux historiens non professionnels, ce qui se combinait dans tous les ports importants de l'île avec les nombreux musées nautiques et associations d'« amis des musées », qui vantaient les vertus d'une histoire d'antiquaires, l'étude des navires glorieux, des amiraux et des batailles navales, pratiquant en un mot seulement l'histoire navale. L'inconvénient en était qu'au contraire les universitaires anglo-saxons qui s'intéressaient à l'histoire économique des activités maritimes s'occupaient du temps présent. On comprend de ce fait l'étroitesse de l'histoire maritime anglaise antérieure puisque ceux qui la pratiquaient étaient persuadés qu'elle ne concernait que les navires et la navigation.

Pendant ce temps, au niveau international, les travaux de la nouvelle Commission internationale d'histoire maritime ne cessaient de progresser grâce à une série de colloques couvrant une grande variété de thèmes. Les années 1960 furent très importantes pour faire accepter l'histoire maritime comme une sous-discipline de l'Histoire, pratiquée par un grand nombre d'éminents historiens européens. Les années 1970 furent particulièrement fécondes. La Commission internationale d'histoire maritime prospéra dans le cadre de la Commission internationale pour les Sciences Historiques dont les réunions avaient lieu tous les cinq ans. La variété des thèmes ne cessa de s'accroître, avec un grand succès, et l'on aboutit à de très grosses rencontres comme celle de San Francisco qui avait pour thème « course et piraterie » : il y eut 40 contributions, dont 30 en français.

Après de tels débuts, on pouvait attendre que les développements au cours des années 1980 de l'histoire maritime soient aussi agités que fondamentaux.

Effectivement, la domination des chercheurs du Continent au sein de la Commission internationale fut sérieusement mise en doute au cours du colloque de Bucarest qui vit pour la première fois les Anglo-Saxons dominer<sup>10</sup>. Ces rencontres continuèrent à intervenir tous les cinq ans avec une forte participation et des thèmes très larges, qui furent à Stuttgart, en 1985, « Les aspects maritimes des migrations » et à Madrid, en 1990, « Le commerce et le transport maritime des produits alimentaires ». Cependant, les thèmes choisis et les époques que les différentes interventions couvraient, étaient trop larges et trop variés pour permettre que s'instaure un véritable dialogue entre les chercheurs. Le besoin d'un renouvellement et d'une redéfinition de l'échelle et des perspectives de l'histoire maritime était évident.

80

Les nouvelles routes que devait emprunter l'histoire maritime furent tracées en 1986 à bord d'un autre vaisseau que celui de la vieille Commission internationale d'histoire maritime. Ce fut au cours du 9<sup>e</sup> Congrès international d'histoire économique de Berne que furent combinées les forces du Canada (Lewis R. Fisher), de la Norvège (Helge Nordvik), de la Grande-Bretagne (Peter Davies) et du Japon (Keiichiro Nakagawa), aboutissant à la formation du Groupe d'histoire maritime, et d'un nouveau réseau international d'histoire maritime. Puis, au cours du 10<sup>e</sup> Congrès international d'histoire économique, celui de Louvain, fut créée l'*International Maritime Economic History Association (IMEHA)* qui publia l'*International Journal of Maritime History (IJMH)*. La création de cette revue, dont les directeurs furent L.R. Fisher et H. Nordvik, et qui comprenait un bureau éditorial de 24 professeurs d'université appartenant à 15 pays répartis sur 4 continents, a constitué une étape fondamentale dans l'histoire de l'histoire maritime. L'*IMEHA* et l'*IJMH* ont réussi à promouvoir en histoire maritime une production de qualité, toujours croissante. De 1989 à 2008, les 40 volumes de l'*International Journal* représentent 15 000 pages, cependant que les 35 volumes de *Research in Maritime History* en comptent environ 10 000. Par ailleurs, l'*International Journal* a publié des comptes rendus d'environ 2 500 ouvrages. Enfin, et surtout, le dialogue entre chercheurs n'a pas cessé à partir du premier Congrès international d'histoire maritime, qui s'est tenu à Liverpool en 1992, fort de quarante participants, ces rencontres ayant lieu tous les quatre ans. Il y eut 80 participants lors du 3<sup>e</sup> congrès, celui d'Esbjerg, au Danemark, pour le 4<sup>e</sup> à Corfou près de 160 venus de 23 pays, et 315, appartenant à 30 pays, à Greenwich en 2008.

---

10 Jaap R. Bruijn, « Reflections on the recent past of maritime history in the Netherlands and abroad », dans Lewis R. Fisher et David M. Williams (dir.), *Frutta di Mare. Evolution and Revolution in the Maritime World in the 19th and 20th centuries*, Amsterdam, Batavian Lion International, 1998, p. 14-15.

Un des premiers efforts de l'IMEHA a été de privilégier une dimension internationale comparative, dans le cadre d'une perspective historique globale. Cette stratégie à long terme avait été choisie par les premiers leaders du groupe ; je pense que c'est une de ses grandes traditions et l'un de ses grands succès. L'histoire maritime, en effet, étend les horizons d'une histoire transnationale. Elle a réussi à créer des liens entre le local, le régional, le national, le transnational, l'international et le global, ce qui donne la possibilité de multiples comparaisons aussi bien pour ce qui peut apparaître comme petit, voire insignifiant, que pour ce qui est de grande taille et important, pour la vie quotidienne, la culture matérielle et les échanges aussi bien pour des endroits de la planète fort reculés, ou loin de tout, que pour les grands ports. Ainsi, l'histoire maritime se donne la possibilité de mettre au centre de la recherche historique la périphérie de l'économie mondiale.

#### L'HISTORIOGRAPHIE DE L'HISTOIRE MARITIME GRECQUE<sup>11</sup>

Dans les années 1970, presque tous les principaux historiens grecs furent formés en France, et plus précisément dans la tradition des *Annales*. Ce n'est pas une simple coïncidence si une importante branche de ce que l'on a appelé la « nouvelle historiographie hellénique » commença, au début des années 1970, « à bord des navires ». Les premières études publiées étaient consacrées à l'activité maritime des Grecs, dans le contexte de la modernisation de l'économie et de la société, au moment de l'État grec pré- et post-révolutionnaire : les travaux de Vassilis Kremmydas et de Constantinos Papathanassopoulos sont significatifs de la recherche pratiquée alors<sup>12</sup>. Par ailleurs, les débuts de l'histoire maritime grecque furent marqués par le volume sur *Le Commerce maritime grec* publié par la Banque nationale de Grèce, qu'édita Stelios Papadopoulos en 1972. Non seulement on y trouve une vue d'ensemble large et unique sur l'activité maritime marchande des Grecs sous la domination ottomane, œuvre de Georges Leontaritis, mais encore il propose une approche intégrée des navires et des équipages grecs jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>13</sup>.

11 Cette partie est fondée sur Gelina Harlaftis, « Greek maritime history steaming ahead », dans *New Directions in Mediterranean Maritime History*, op. cit.

12 Constantinos Papathanassopoulos, *Elliniki Emporiki Naftilia (1833-1856). Ekseliksi kai prosarmogi* [La Marine marchande grecque 1833-1856. Développement et réajustement], Athènes, MIET, 1983 ; Vassilis Kremmydas, *Elliniki Naftilia 1776-1835. Opseis Mesogeiakis Nafsiplouas* [La Marine marchande grecque 1776-1835. Aspects de la navigation méditerranéenne], Athènes, IATE, 1985-1986, 2 vol.

13 Stelios Papadopoulos (dir.), *Elliniki Emporiki Naftilia (1453-1850)* [La Marine marchande grecque 1453-1850], Athènes, National Bank of Greece, 1972.

La plupart des auteurs qui écrivirent sur le commerce, le firent également sur la navigation. Celle-ci était le fil qui liait l'histoire des Grecs des communautés de la diaspora avec la Grèce, et elle fut étroitement liée au développement du commerce et des transactions commerciales des Grecs avec l'Occident durant les XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles. Vassilis Kremmydas a écrit sur le commerce du Péloponnèse avant de le faire sur la navigation<sup>14</sup>. Christos Hadziiossif, qui s'est intéressé à la communauté commerciale grecque d'Alexandrie, a aussi publié toute une série d'études importantes sur différents aspects du commerce maritime grec<sup>15</sup>. Nous devons à Olga Katsiardi-Hering des travaux non seulement sur les communautés grecques de Trieste et de Sennigalia, mais aussi sur l'activité maritime dans l'Adriatique au XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>16</sup>. Vassilis Kardasis a écrit sur le premier centre de trafic maritime grec, Syros, et sur le commerce maritime grec durant la transition de la voile à la vapeur, en plus de ses travaux sur les marchands grecs en Russie<sup>17</sup>. Des recherches concernant les activités de navigation des Grecs sur le Danube, leur rôle commercial à Smyrne, Marseille et Livourne ont été menées à bien avec succès<sup>18</sup> ; par ailleurs, des études sur les communautés commerciales dans

- 14 Vassilis Kremmydas, *To emporion tis Peloponnissou sto 18o aiona 1715-1792* [Le Commerce du Péloponnèse au XVIII<sup>e</sup> siècle 1715-1792], Athènes, 1972 ; *id.*, *Sigiria kai emporio stin pro-epanastatiki 1793-1821* [Conjoncture et commerce dans le Péloponnèse préévolutionnaire 1793-1821], Athènes, Themelio, 1980.
- 15 Christos Hadziiossif, *La Colonie grecque en Égypte (1833-1856)*, doctorat de 3<sup>e</sup> cycle, université Paris-Sorbonne et École pratique des hautes études (IV<sup>e</sup> section), 1980 ; *id.*, « Constructions navales et constructeurs de navires en Grèce. De l'Indépendance à l'introduction de la navigation à vapeur (1833-1856) », dans *Navigations et gens de mer en Méditerranée*, Paris, CNRS, 1980 ; *id.*, « Conjuntural Crisis and Structural problems in the Greek Merchant Marine in the Nineteenth Century: Reaction of the State and Private Interests », *Journal of Hellenic Diaspora*, vol. 12, 4, hiver 1985 ; *id.*, « Social Values and Business Strategies in the naming of Ships in Greece 18th-20th centuries », dans Spyros Vryonis Jr (dir.), *The Greeks and the Sea*, New York, A. D. Karatzas, 1992.
- 16 Olga Katsiardi-Hering, *I elliniki koinotita tis Tergestis 1751-1830* [La Communauté grecque 1751-1830], Athènes, University of Athens Press, Dpt of Philosophy, 1986, 2 vol. ; *id.*, *Lismonimenoï Orizontes Ellinon Emporon : To panigyri tis Sennigalia* [Horizons oubliés des marchands grecs : la foire de Senigallia], Athènes, Dion.Noti Karavia, 1989 ; *id.*, « I Afstriaki Politiki kai I elliniki nasiploia 1750-1800 » [« La politique autrichienne et la marine marchande grecque 1750-1800 »], *Parousia*, vol. E, 1987, p. 445-537.
- 17 Vassilis Kardasis, *Siros: to Stavrodromi tis Anatolikis Mesogeïou (1832-1857)* [Syros : carrefours de la Méditerranée orientale 1832-1857], Athènes, MIET, 1987 ; *id.*, *Apo tou Istiou eis ton Atmon. Elliniki Empōriki Naftilia 1858-1914* [De la voile à la vapeur. La marine marchande grecque 1858-1914], Athènes, IAETE, 1993 ; *id.*, *Diaspora Merchants in the Black Sea. The Greeks in Southern Russia 1775-1861*, Lanham (Maryland), 2001.
- 18 Spyridon Fokas, *Oi Ellines eis tin Potamoploïan tou Dounaveas* [Les Grecs dans le trafic fluvial du Bas-Danube], Thessalonique, Institute of Balkan Studies, 1975 ; Elena Frangakis-Syrett, *The Commerce of Smyrna in the Eighteenth Century (1700-1820)*, Athènes, Center for Asia Minor Studies, 1988 ; Anna Mandylara, *The Greeks in Marseille 1816-1900 ; Resources and strategies of a business Community*, ph. D., Faculté d'Histoire et de

la mer Noire et dans l'Europe du Nord se sont avérées indispensables pour comprendre les réseaux du commerce maritime, sans oublier l'existence d'un nombre important de communautés commerciales grecques hors d'Europe ou de Méditerranée, par exemple dans l'océan Indien<sup>19</sup>. Les organisations entrepreneuriales et les méthodes utilisées pour leurs affaires par les marchands grecs de la diaspora et les propriétaires de navires des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles ont jeté les bases du développement de grands groupes d'armement au XX<sup>e</sup> siècle.

« L'histoire grecque ne peut pas être comprise comme celle de l'État grec mais comme celle des populations grecques », a écrit l'éminent historien Nikos Svoronos<sup>20</sup>. De même, l'histoire maritime grecque peut seulement être comprise comme celle des Grecs dispersés dans un nombre important de villes portuaires variées, qui sont aussi des points nodaux du commerce international. Le commerce maritime grec a pu se développer en utilisant les réseaux commerciaux et maritimes qui furent établis en Méditerranée et dans l'Europe du Nord après 1830. Il en résulta une activité de *tramping*, assurant le commerce entre trois pays, transportant des cargaisons massives à bon marché, et répondant à la demande d'un commerce maritime de plus en plus intégré à l'économie internationale durant les XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles. L'apogée du commerce maritime grec sur la scène internationale dans la deuxième moitié du XX<sup>e</sup> siècle doit être analysé à travers la notion de réseau, celui-ci étant un tissu serré de relations basé sur un langage, une religion et une culture communs<sup>21</sup>.

Le commerce maritime des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles, les communautés marchandes de la diaspora, et les études sur la flotte marchande grecque et ses effets sur la modernisation économique et sociale ont fait l'objet de la plus grande partie de la nouvelle historiographie. La navigation, les navires et leur technologie, ainsi que les infrastructures maritimes ont été le cœur des travaux publiés par

---

Civilisation, Institut universitaire européen de Florence, 1999 ; Despina Vlami, *To fiorini, to sitari kai I odos Kipou. Ellines emporoi sto Livorno 1750-1768* [Les « Fiorini » : Céréales et Jardin public. Les marchands grecs à Livourne 1750-1768], Athènes, Themelio, 2000.

19 On trouve une information précieuse dans Dioni Markou-Donde, *The Chronicle of the Greeks in India, 1750-1950*, Athènes, Dodoni, 1902 ; voir aussi Richard Clogg (dir.), *The Greek Diaspora in the Twentieth Century*, Oxford, Macmillan, 1999.

20 N. Svoronos, *The Unsaid on Modern Greek History and Historiography*, Athènes, Themelio, 1987, p. 36.

21 Pour une vue générale de l'armement grec et de la formation des réseaux entrepreneuriaux internationaux aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles, voir Gelina Harlaftis, *A History of Greek-Owned Shipping. The Making of an International Tramp Fleet, 1830 to the Present Day*, London, Routledge, 1996. – Pour le développement de l'armement grec après la seconde guerre mondiale et ses effets sur le développement de l'économie grecque, voir Gelina Harlaftis, *Greek Shipowners and Greece 1945-1975. From Separate Development to Mutual Interdependence*, London, Athlone, 1993.

la *Cultural Foundation of the Hellenic Bank of Industrial Research (ETBA)*<sup>22</sup>. Les riches contributions du capitaine A. I. Tzamtzis ressortent pour leur qualité et leur solidité parmi les travaux publiés par d'anciens officiers de la marine marchande<sup>23</sup>, cependant que John. S. Vlassopoulos, membre du cercle des armateurs, a réalisé un travail superbe en publiant et en annotant les journaux de bord des voiliers cargos de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>24</sup>.

La plus grande partie des publications consacrées à l'histoire navale grecque concernent la guerre d'Indépendance de 1821, en dehors de quelques études sur la marine de guerre grecque durant les deux guerres mondiales du XX<sup>e</sup> siècle. Les publications de journaux de bord de navires de guerre sont rares mais de valeur<sup>25</sup>. L'histoire de cette marine de guerre a été presque exclusivement écrite, au cours des trente dernières années, par des contre-amiraux, leurs travaux ayant été publiés par le musée de la Guerre et le Musée maritime grec, qui sont en partie financés par le ministère de la Défense ou par le Département historique de la Marine<sup>26</sup>. C'est seulement depuis l'époque

- 22 Suivant les traces de deux grandes banques commerciales, l'*Hellenic Bank of Industrial Development (HBID)*, qui appartient à l'État, a créé dans les années 1980 une Fondation culturelle et technologique. Cette fondation, qui est maintenant privatisée, et qui fait partie de la *Banque du Pirée*, soutient la recherche et les programmes de publication sur l'histoire de la technologie ; elle a publié, en une très courte période, un nombre impressionnant de livres relatifs à l'histoire maritime : six des sept monographies publiées depuis 1989 en relèvent.
- 23 Voir A. I. Tzamtzis, *Ta Liberty kai oi Ellines [La Liberté et les Grecs]*, Athènes, Estia, 1984, 2<sup>e</sup> éd., 2001 ; *id.*, *Ta Ellinika Yperweaneia 1907-1977 [Les Transatlantiques grecs 1907-1977]*, Athènes, Finathec-Multimedia, 1996 ; *id.*, *Elliniki Epivatiki Aktoploia. I protí periodos 1830-1840 [Les Transports maritimes grecs de passagers. Première période 1830-1840]*, Athènes, Finathec-Multimedia, 1999.
- 24 John S. Vlassopoulos, *Odyseas : Ena Karavi tis Ithakis [Odyseas : un navire d'Ithaque 1837-1841]*, Athènes, Melissa, 1992 ; *id.*, *Fourtounes kai bounatses. Ta karavia mas sti Mesogeio to 190 aiwna. Anekdotia imerologia triwn emporikwn karaviwn [Tempête et Calme. Nos navires en Méditerranée au XIX<sup>e</sup> siècle]*, Athènes, Papazisis, 2003.
- 25 Georgia Koulikourdi, *O « Alexandros » tou Hadzi Alexandri. Ena polemiko karavi ton Psaron. Imerologio kai drasi (1821-1838) [L'Alexandre d'Hadzi Alexandris : un bateau de guerre de Psara. Journal de bord et action 1821-1838]*, Athènes, 1972 ; Dimitri Sapanidis (dir.), *Georgiou Sachtouri, Imerologio tou polemikou istioforou Athena 1823-1824 [Georges Sachtouri : Journal de bord d'un voilier de guerre d'Athènes 1823-1824]*, Athènes, Vergina, 1997.
- 26 Ces institutions et départements publient les revues *Periplous* et *Naftiki Epitheorisi*, qui contiennent des études sur l'histoire navale grecque des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles. – Les principaux travaux historiques réalisés par des officiers de la Marine de guerre grecque sont les suivants : Kostis Varfis, *Poros 1831. To Kinima -oi Protagonistes, [Poros 1831. Le mouvement et les protagonistes]*, Athènes, Filipotis, 1986 ; *To Elliniko Naftiko kata tin Kapodistriaki periodo. Ta Hronia tis Prosarmogis [La Marine grecque durant la période de Capo d'Istria. Les années d'ajustement]*, Athènes, Syllogos pros Diadosin Ofelimon Vivlion, 1994 ; *I Kypros kai ta nisía tou Aigaiou. O stohos tis Leopoldianis Apoikiakis Politikis [Chypre et les îles Égéennes. L'action de la politique coloniale léopoldienne]*, Athènes, Filipotis, 1985 ; *Venetotourkikoi kai rossotourkikoi polemoi stis ellinikes thalasses 1453-*

de l'amiral Dimitrios Fokas, dans les années 1950, qu'une vue d'ensemble des opérations de la Marine de guerre grecque basée sur les documents d'archives a été écrite<sup>27</sup>.

Les activités des corsaires et la piraterie en Méditerranée orientale, malgré leur appel à l'imagination populaire et à toute une tradition littéraire à travers les poésies romantiques de lord Byron, les livres de Robert Louis Stevenson et de Jules Verne au XIX<sup>e</sup> siècle, et les productions cinématographiques d'Hollywood au XX<sup>e</sup>, n'ont guère suscité un grand intérêt historique en Grèce. C'est probablement dû au fait qu'il y a de sérieux problèmes sur la qualité des sources, ce qui empêche de faire une synthèse des informations à partir de la documentation conservée par de nombreux pays méditerranéens. Une étude critique de ces documents reste en effet nécessaire pour comprendre ces questions. L'ouvrage de Despoina Katifori sur les premiers tribunaux grecs de prises durant l'époque de Capo d'Istria, tribunaux mis en place pour châtier les activités des pirates dans les eaux grecques, reste unique<sup>28</sup>. Très peu d'historiens ont mené des recherches dans les domaines de la course et de la piraterie grecques dans une perspective comparatiste<sup>29</sup>. Néanmoins, il existe une large recherche, présentée sous forme chronologique, sur les attaques des corsaires et des pirates en Méditerranée orientale, à partir de sources françaises et grecques<sup>30</sup>.

1821 [*Les guerres vénéto-grecques et russo-turques dans les mers grecques 1453-1821*], Athènes, Iris, 1995. – Voir aussi P. E. Konstas, *Naftiki Epopoia tou 1821* [*Le Conflit naval de 1821*], Athènes, Naval General Headquarters, 1971, et Constantinos Matallinos, *Vassilissa Olga. Ena antitorpilliko sth dini tou polemou* [*Vassilissa Olga : un contre-torpilleur dans le tourbillon de la guerre*], Le Pirée, Greek Maritime Museum, 1996.

- 27 Voir Zisis Fotakis, *Greece, its Navy and the Foreign Factor novembre 1910-mars 1919*, thèse Ph. D., Faculty of History, University of Oxford, 2003.
- 28 Despina Themeli-Katefori, *I dioksis tis peirateias kai to Thalassion Dikastirion kata tin protin kapodistriakin periodon 1828-29* [*Les poursuites contre la piraterie et le Tribunal Maritime durant la première période de Capo d'Istria 1828-1829*], Athènes, University of Athens Press, 1973 ; *id.*, « Ai apofaseis tou Thalassiou Dikastiriou 1828-1829 » [*Les décisions du Droit de la mer 1828-1829*], *Epetiris tou Kentrou Erevnis tou Ellinikou Dikaiou tis Akadimias Athinon* [*Revue du Centre de recherche sur les lois grecques de l'Académie d'Athènes*], vol. 20-21, 1973-1974.
- 29 Voir Olga Katsiardi-Hering, « Mythos kai Istoría. O Lambros Katsonis, oi hrímatodotes tou kai h politikí taktiki » [*Mythe et Histoire. Lambros Katsonis, ses parrains et les tactiques politiques*], *Rodonia. In Honour of N. Manousakas*, vol. A', 1994, p. 195-214. – Voir aussi Apostolos Vakalopoulos, *I Peirateria sta paralia tis Halkidikis gyrw sta 1830* [*La piraterie sur la côte de Halkidiki autour de 1830*], Thessalonique, 1988. – Voir encore l'intéressant point de vue de Nikos Belavilas dans *Limania kai oikismoi sto Archipelagos tis Peirateias 1505 – 1905 ai.* [*Ports et établissements dans l'Archipel des Pirates 15<sup>e</sup>-19<sup>e</sup> siècles*], Athènes, Odysseas, 1997.
- 30 Sur ce sujet, voir les trois volumes d'Alexandra Krandonelli, *I Istoría tis peirateias stous protous hronous tis Othomanikis Aftokratorias (1390-1538)* [*Histoire de la Piraterie durant les premiers siècles de l'Empire ottoman 1390-1538*], Athènes, Estia, 1985 ; *id.*,

En dépit de tout le travail qui a déjà été réalisé, particulièrement dans les régions conquises par les Vénitiens, les activités des Grecs dans les mers du Levant durant la période ottomane, restent floues<sup>31</sup>. Le commerce maritime, la navigation, le commerce des esclaves, celui des communautés vivant dans les îles et les échanges entre les îles, les relations économiques liées à la mer – qui ne sont pas seulement celles des Grecs –, sont des domaines qui restent encore à découvrir dans les nombreuses archives de la Méditerranée orientale et dans celles des îles. Il est tout à fait encourageant de voir la jeune génération se tourner vers ces périodes anciennes qui n'ont fait l'objet que de peu de recherches<sup>32</sup>.

Un autre thème important concerne l'historiographie des villes portuaires de la Grèce continentale et des îles des mers Égée et Ionienne. Depuis les années 1970, Spyros Asdrachas s'est attaqué, à sa manière, à ce domaine, en forgeant le concept d'insularité, c'est-à-dire la manière dont les sociétés agricoles des îles et de la terre ferme perçoivent la mer, ouvrant la voie pour

---

*I Istoría tis Peirateias stous mesous xronous tis Tourkokratias (1538-1699) [Histoire de la Piraterie durant les siècles centraux de l'Empire ottoman 1538-1699]*, Athènes, Estia, 1991 ; *id.*, *Elliniki Peirateia kai Koursos ton IH' aiona kai mehri tin elliniki apantasi [Les Pirates et corsaires grecs au XVIII<sup>e</sup> siècle et durant la Révolution grecque]*, Athènes, Estia, 1998.

- 31 Voir, par exemple, Krista Panayotopoulou, « Ellines ploioiktites kai naftikoi apo ta palaiotera oikonomika vivlia tis Elliniki Adelfotitas tis Venetias » [« Armateurs et marins grecs à partir des vieux livres économiques de la confrérie grecque de Venise », *Thesaurismata*, vol. 11, 1974, p. 308-328 ; George S. Ploumidis, *Oi Venetokratoumenes Ellinikes hores metasky tou defterou kai tritou tourkovenetikou polemou (1503-1537) [Les Terres grecques conquises par les Vénitiens entre la seconde et la troisième guerre turco-vénitienne 1503-1537]*, Ioannina, University of Ioannina Press, 1974 ; Chryssa Maltezoú, « Ta ploia tis Monis tis Patmou 160s-170s ai » [« Les navires du monastère de Patmos aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles »], *Praktika I. Monis Agiou Ioannou Theologou. Enniakosia hronia istorikis martirias* [Proceedings of the Holy Monastery of Agios Ioannis Theologos. Nine Hundred Years of Historical Evidence], Patmos 22-24 septembre 1988, Athènes, 1989 ; Alikí Nikíforou, « I diakinisi tou emporiou sto limani tis kerkyras kata to 170ai » [« Les marchandises du commerce maritime de Corfou au XVII<sup>e</sup> siècle »], dans Alikí Nikíforou (dir.), *Kerkyra, mia mesogeikiaki sunthesi : nisiotismos, diasyndeseis, anthropina perivallonta 160s-190s ai [Corfou, une synthèse méditerranéenne : insularité, liens internes et environnement humain]*, Corfou, Politistikos Syllogos « Korkyra », 1998. – Pour une vue d'ensemble de la bibliographie de cette période, se rapporter à Gerassimos D. Pagratis, « Greek Commercial Shipping (15th to 17th centuries). Literature Review and research Perspectives », *Journal of Mediterranean History*, vol. 2, 2, 2002.
- 32 Gerassimos Pagratis a donné une nouvelle dimension à la continuité du commerce et des pratiques maritimes des Grecs dans son étude sur les partenariats et les co-propriétés de navires, et plus généralement sur les activités de navigation des marchands et armateurs de Corfou conquise par les Vénitiens à la fin du XV<sup>e</sup> siècle et au début du XVI<sup>e</sup> siècle : *Thalassio Emporio sti Venetokratoumeni Kerkyra (1496-1538) [Le Commerce maritime de Corfou sous domination vénitienne 1496-1538]*, Ph. D., université Ionienne de Corfou, 2000.

les recherches en train de se développer sur les sociétés des îles grecques<sup>33</sup>. Les travaux sur Spyros et Piraeus sont peut-être parmi les plus profonds sur le développement des industries locales<sup>34</sup>. Il y a de très grands trous, néanmoins, dans les recherches en histoire maritime locale. Le *Sailing Ships of Andros* de Dimitrios Polemis mérite d'être mentionné comme l'exemple d'une étude solide sur l'histoire locale de la navigation basée sur des archives primaires<sup>35</sup>. On a également publié plusieurs volumes sur les activités maritimes de Galixidi et des îles Ioniennes<sup>36</sup>.

Par rapport à l'importance de la navigation en Grèce, la recherche qui a eu lieu sur les marins grecs a été très réduite. Pourtant, il existe des archives très riches – et qui n'ont jamais été utilisées – de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle à aujourd'hui dans le Fonds des pensions des marins et au ministère de la Marine marchande. Très peu de travaux ont donc été entrepris sur les marins grecs ; il est cependant encourageant de voir que le silence a été rompu grâce au nombre croissant de marins écrivant leurs mémoires<sup>37</sup>.

J'ai gardé pour la fin la discussion concernant la *Business History*. Vassilis Kremmydas peut être regardé comme un pionnier dans ce domaine. Il est

- 33 Spyros Asdrachas (dir.), *I Oikonomiki domi ton Valkanikon horon 1505-1905 ai* [Les structures économiques des pays balkaniques XV<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles], Athènes, Melissa, 1979 ; *id.*, *Oikonomia kai Nootropies* [Économie et Mentalités], Athènes, Ermis, 1988. – Pour l'étude des îles grecques, voir, par exemple, Eleftheria Zei, *Paros dans l'archipel grec 17<sup>e</sup>-18<sup>e</sup> siècles : les multiples visages de l'insularité*, thèse Université de Paris I, 2001.
- 34 Vassilis Kardassias, *Syros. Stavrodomi tis anatyolikis Mesogeiou (1832-1857)* [Syros, carrefour de la Méditerranée orientale, 1832-1857], Athènes, MIET, 1987. – Voir aussi Vasilias Tsokopoulos, *Piraeas (1835-1875). Eisagogi stin istoria tou ellinikou Manchester* [Le Pirée 1835-1875 : Introduction à l'histoire du Manchester grec], Athènes, Kastaniotis, 1984 ; K. Tsouni (dir.), *Piraeas. Istoria kai politismos* [Le Pirée : histoire et culture], Le Pirée, IDEA, 2001.
- 35 Dimitrios Polemis, *Ta istiofora tis Androu* [Les Navires à voile d'Andros], Andros, Kairios Vivliothiki, 1992.
- 36 Nikos Vlassopoulos, *I Naftilia ton Ionion Nison* [L'Activité maritime dans les îles Ioniennes], Athènes, Elliniki Evroekdotiki, 1996. – Notons que sont d'un grand intérêt les trois volumes d'histoire locale d'Efthymios Gourgouris, *To Galaxidi ston kairo ton karavion* [Galaxidi au temps de la marine à voile], Athènes, Syndesmos Galaxidioton, 1983.
- 37 Alexander Kitroeff, « The Greek Seamen's Movement 1940-1944 », *Journal of Hellenic Diaspora*, vol. 7, hiver 1980. – Voir aussi Constantinos Tsousmanis, *I elliniki emporiki naftilia kai to naftergatico kinima (1939-1945)* [La Marine marchande grecque et le mouvement syndical des marins 1939-1945], Athènes, Proskinio, 2001. – Les mémoires de marins sont d'une très grande valeur ; on peut en mentionner quelques-uns ici : Yannis Paizis, *Thalassines anamniseis 1939-1956* [Mémoires de la mer 1939-1956], Athènes, Papazisis, 1996 ; Manolis Rodonakis, *Yper pleontwn* [Pour ceux qui ont navigué], Le Pirée, 1996 ; Andrea Tsesmeli, *To odoiporiko enos paliou naftikou, tou capetan Andrea Tsesmelis* [Les Récits de voyage d'un vieux marin, le capitaine Andrea Tsesmelis], Athènes, 1994 ; Nicholaos I. Fykaris, *To Naftiko ton Kardamylon ston B Pagosmio Polemo* [L'Activité maritime à Kardamyla durant la seconde guerre mondiale 1939-1945], Chios, 2002.

l'auteur de publications sur l'organisation et les fonctions de maisons grecques de commerce et de navigation durant la période prérévolutionnaire. Il a ouvert ce champ de recherche pour les trente dernières années en publiant en 1973 son livre sur *Hadzipanayotis-Politis*. Écrit à une époque où il n'y avait pas d'études comparables pour le guider, il reste unique par tout ce qu'il révèle sur la structure, l'organisation et l'administration d'une famille d'affaires grecque typique, à l'activité internationale reposant sur une triade : commerce, navigation et finance. Ayant pour base la côte du sud-est du Péloponnèse, elle a agi comme marchand-investisseur et armateur, en lien direct et en coopération avec les armateurs de l'île proche de Spetsai. Leur réussite leur a permis de devenir le leader du réseau commercial péloponnésien-spetsiote qui a été actif durant les guerres napoléoniennes et l'embargo continental<sup>38</sup>. Trente années après sa parution, nous sommes encore à la recherche d'une bonne connaissance de ce qui est le noyau de l'activité maritime : les affaires. C'est probablement parce que la *Business History* n'a jamais été le courant principal de la nouvelle historiographie grecque<sup>39</sup>. On peut aussi penser que, parce que la navigation appartient au troisième secteur, celui des services, elle n'a jamais été considérée dans les analyses de développement du capitalisme ou du socialisme d'orientation marxiste, comme étant le secteur leader, à la différence de l'industrie. Dans un pays où le secteur tertiaire a eu une position dominante – secteur qui, depuis le dernier tiers du xx<sup>e</sup> siècle est largement dominé par le tourisme –, et a montré les plus forts taux de développement, il est grandement temps de reconsidérer l'analyse des secteurs dominants du développement économique grec.

Une grande partie des fonds documentaires qui pourraient nous éclairer sur le succès des armements grecs au cours des deux derniers siècles, fait partie de l'histoire particulière des familles qui sont impliquées dans ce trafic ; il s'agit donc d'archives privées. Par suite de la suspicion envers les chercheurs et de la tradition du secret existant dans les cercles d'armateurs en Grèce et en dehors de celle-ci, l'histoire des compagnies maritimes grecques est restée jusqu'à une époque très récente une *terra incognita*. C'est seulement durant les dernières années que les chercheurs ont réussi à accéder à ces archives privées. La compagnie qui a la première attiré l'intérêt des historiens,

38 Vassilis Kremmydas, *Archeio Hadjipanagioti [Les Archives Hadkipanagioti]*, Athènes, 1972.

39 Margarita Dritsas a été la première à s'occuper de *Business History* ; durant les années 1980, elle a organisé en Grèce d'importants colloques internationaux dans ce domaine. – Voir Alice Teichova, Hakan Lingren, Margarita Dritsas, *L'Entreprise en Grèce et en Europe XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Athènes, SO.FH.I.S., 1991 ; Margarita Dritsas et Terry Gourvish, *European Enterprise. Strategies of Adaptation and Renewal in the Twentieth Century*, Athènes, Trochalia, 1997.

par suite de l'existence d'un important fonds d'archives et parce que les ressources financières des Archives historiques de la banque nationale ont pu être utilisées pour des programmes de recherche, a été la Greek Steamship Company, qui fut créée en 1856 et a fonctionné jusqu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Mais la recherche consacrée à une seule compagnie, qui s'est aussi intéressée au cabotage et au transport de passagers, n'était pas suffisante pour découvrir la stratégie entrepreneuriale, l'organisation, les investissements et, plus généralement, les diverses activités de centaines de sociétés de navigation grecques aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles<sup>40</sup>.

40 Pour la *Business History* grecque, voir Constantinos Papathanassopoulos, *Etaireia Ellinikis Atmoploias (1855-1872). Ta adixoda tou prostateftismou [Les Compagnies maritimes grecques 1855-1872. Les impasses du protectionnisme]*, Athènes, MIET, 1988. – Voir aussi Vassilis Kremmydas, *Emporikes praktikes sto telos tis Tourkokratias. Mykoniates Emporoi kai ploioiktites [Pratiques commerciales à la fin de la domination turque. Les marchands et les armateurs de Mykonos]*, Athènes, Aegean Maritime Museum, 1993 ; *id.*, *Emporoi kai emporika diktya sta hronia tou Eikosiena (1820-1835) [Marchands et armateurs des Cyclades]*, Athènes, Aegean Maritime Museum, 1996 ; Vassilis Kardasis, « Greek Steam Liner Companies 1858-1914 », *International Journal of Maritime History*, vol. 9, 2, décembre 1997, p. 107-127 ; *id.*, « International Trends and Greek Shipping. The Business Strategy of Demetrios Moraitis 1893-1908 », dans David Starkey et Gelina Harlaftis (dir.), *Global Markets : The Internationalization of Sea Transport Industries since the 1850's*, St John's (Terre-Neuve), 1998 ; Evridiki Sifnaios, « Aegean Steam Navigation Company. A Greek-Ottoman Liner Company based in Istanbul », dans Maria-Christina Chatziioannou et Gelina Harlaftis (dir.), *Following the Nereids. Sea Routes and Maritime Business 16th-20th*, Athènes, Kerkyra, 2006 ; Gelina Harlaftis, « From Diaspora Merchants to Shipping Tycoons: The Vagliano Bros », *Business History Review*, vol. 81, 2, été 2007, p. 237-268 ; Gelina Harlaftis et John Theotokas, « European family firms in international business : British and Greek tramp-shipping firms », *Business History Review*, 2004, p. 219-255.

Les biographies, mémoires et histoires locales dus à des membres des familles d'armateurs et gens d'affaires sont d'un intérêt tout particulier. Notons spécialement les ouvrages d'Andreas Lemos, particulièrement prolifique, et ceux de Manuel (Manolis) Kulukundis, qui a été une figure de proue de l'armement grec au XX<sup>e</sup> siècle. – Voir Andreas Lemos, *To naftiko tou genous ton Ellinon [Les Femmes grecques et l'activité maritime]*, Athènes, Tsikopoulos, 1968 ; *id.*, *Neollines aeinaftai [Marins grecs]*, Athènes, Tsikopoulos, 1976 ; *id.*, *The Greeks and the Sea. A People's Seafaring Achievements from Ancient Times to the Present Day*, London, Cassel, 1976 ; Manuel Kulukundis, *Ships Loved and Painted*, London, Krikos, 1978 ; *id.*, *Voyages on my Father's Ships and Others*, Le Pirée, Naftika Chronika, 1986 ; *id.*, *Eis tin ypiresian tis naftilias 1960-1984 [Au service de la navigation, 1960-1984]*, Le Pirée, Naftika Chronika, 1984. – Voir encore John K. Hadjipateras (dir.), *Aftobiografia Konstantinou Ioannou Hadjipatera [Autobiographie de Constantin Hadjipateras]*, London, 1963 ; *id.*, *Grammata sta paidia tou [Lettres à ses enfants]*, Athènes, 1994. – Eustathios Batis, qui fut l'un des plus importants journalistes sur la navigation dans la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle, a été aussi un écrivain prolifique : voir *Portraita se ble fondo. Prosopa pou egrapsan istoria sti naftilia tou 200u aiona [Portraits sur fond bleu. Les personnalités qui ont écrit l'histoire de la navigation au XX<sup>e</sup> siècle]*, Athènes, Finatec, 1999 ; ce dernier livre se réfère aux œuvres de bienfaisance des armateurs grecs dans leur pays au XX<sup>e</sup> siècle.

Comme je l'ai déjà indiqué il y a plusieurs années, les plus grands obstacles auxquels les historiens sont confrontés lorsqu'ils s'efforcent d'analyser les armements grecs viennent du manque de séries statistiques systématiques, sans parler des dangers inhérents aux interprétations que l'on peut élaborer à partir de telles sources<sup>41</sup>. C'est le fossé que nous nous efforçons actuellement de combler, comme je vais l'exposer dans la section suivante.

## CRÉATION DE SÉRIES HISTORIQUES STATISTIQUES EN HISTOIRE MARITIME

90

L'introduction systématique dans des bases de données des navires des Grecs du XVIII<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> siècle, afin créer des statistiques historiques, n'est pas un objectif facile à atteindre. En effet, les Grecs qui résidaient en Méditerranée orientale au XVIII<sup>e</sup> siècle pouvaient être sujets ottomans ou vénitiens. Au siècle suivant, ils furent sujets ioniens/britanniques (les îles Ioniennes ne furent annexées à la Grèce qu'en 1864), grecs (à partir de 1830) et ottomans (les îles du nord-est de la mer Égée n'ont été annexées à la Grèce qu'au moment des guerres balkaniques). Au XX<sup>e</sup> siècle, les Grecs de la Méditerranée orientale furent sujets grecs ou italiens (les îles du Dodécanèse ne firent partie de la Grèce qu'après la seconde guerre mondiale). Il faut ajouter qu'au cours des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles, il y eut aussi une forte diaspora dans les Balkans et autour de la mer Noire, avec pour conséquence que des Grecs furent sujets russes et autrichiens. Les navires appartenant aux Grecs ont donc battu tous ces pavillons, sans oublier les pavillons français, maltais, toscan, de Jérusalem, moldo-valaque, ou encore roumain. De même, au XX<sup>e</sup> siècle, les Grecs naviguent sous un grand nombre de pavillons nationaux<sup>42</sup>. Au cours des deux derniers siècles, le choix du pavillon de leurs navires par les armateurs grecs a donc été totalement affaire de circonstance. C'est pourquoi nous utilisons l'expression : « flotte aux mains des Grecs » plutôt que « flotte grecque ».

Dans ces conditions, comment peut-on repérer la flotte aux mains des Grecs sur les mers et les océans du monde ? Force est de s'en tenir aux navires, et donc de relever systématiquement, dans les documents d'archives, les navires grecs les uns après les autres afin d'en constituer un recensement. Nous avons établi trois bases de données, couvrant la période qui va de 1700 à 2000, et comprenant 66 000 entrées. Ce sont les bases : Amphitriti, qui va

41 G. Harlaftis, *A History of Greek-owned Shipping...*, *op. cit.*, p. 106-112.

42 Ces pavillons sont eux des États-Unis, de l'Égypte, de la Grèce, de la Grande-Bretagne, du Panama, du Liberia, du Canada, de Chypre, de l'île de Man, du Vanuatu, des Bermudes, du Honduras, du Costa Rica, du Liban, de Malte, du Bangla-Desh, des îles Caïman, des îles Marshall, de Saint-Vincent, de l'Arabie Saoudite, de Singapour, des Bahamas et de Hong-Kong.

de 1700 à 1821, avec 21 000 entrées ; Pontoporeia, de 1830 à 1939, avec 20 000 entrées ; et Pontoporeia 2, de 1945 à 2000, avec 25 000 entrées. Pour les constituer, il a fallu deux programmes de recherche, développés sur plusieurs années. Le premier portait sur l'histoire maritime des Grecs aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles ; financé par la Fondation Stavros S. Niarchos, il a été réalisé aux Archives littéraires et historiques grecques (ELIA) entre 1998 et 2004. Le second portait sur l'histoire maritime des Grecs au XVIII<sup>e</sup> siècle ; il a été effectué à l'université Ionienne entre 2004 et 2007, sur des financements du ministère de l'Éducation grec et de l'Union européenne, afin de promouvoir la recherche dans les universités grecques.

Le premier objectif du programme Amphitriti, qui correspond à la période 1700-1821, a été d'évaluer l'expansion de la marine marchande des Grecs, sujets de l'Empire ottoman ou de Venise, au sein du commerce maritime méditerranéen, d'en faire la synthèse, et d'en interpréter l'histoire. Pourquoi et comment ont-ils pu se hisser au rang de principaux transporteurs en Méditerranée orientale, position qu'ils ont consolidée au XIX<sup>e</sup> siècle ? Le second était le recensement de la flotte et des propriétaires de navires des différents ports et îles des mers Ionienne et Égée, qui devinrent les principaux centres maritimes de la Méditerranée orientale. Pourquoi certains ports et îles de ces deux mers ont-ils développé des flottes puissantes ? Le but final du programme est de comprendre la pénétration en profondeur de l'esprit d'entreprise maritime des Grecs au sein de l'immense commerce méditerranéen. Il s'agit donc de trouver et de se procurer de façon systématique, et en combinant démarches et documents, des données permettant une analyse en profondeur de l'art d'entreprendre des Grecs sur les mers.

L'équipe est constituée par 20 chercheurs, dont 14 de nationalité grecque, les 6 autres relevant de divers pays (un Turc, deux Italiens, deux Maltais, un Hollandais). La recherche a été menée de façon coordonnée et parallèlement dans sept pays (Grèce, Turquie, Malte, Italie, France, Angleterre, Pays-Bas) et dans les archives de 15 villes (Istanbul, Athènes, Thessalonique, Héraklion, Corfou, Céphalonie, Venise, Messine, Palerme, Naples, Florence, Gênes, Livourne, Marseille, Londres et Amsterdam). Il en est donc résulté 21.000 entrées en 6 langues (grec, turc, italien, français, anglais, hollandais), réunies dans Amphitriti, base de données électronique où tout le matériel collecté est unifié en langue grecque<sup>43</sup>.

43 Ce travail sera republié, en grec, dans Gelina Harlaftis et Katerina Papakonstantinou (dir.), *The Rise of Greek Shipping in the Mediterranean Trade of the Eighteenth Century* (à paraître), Nefeli.

Nous avons recherché les traces laissées par les navires dans les ports méditerranéens et dans ceux de l'Europe du Nord. L'objectif était de repérer les navires avec des capitaines et (ou) marins grecs, et de les recenser. Faire le compte des navires n'était nullement un but en soi : ils ne sont que des témoignages qui constituent une trame, laquelle permet de tisser un canevas de travail, car, lorsque l'on parle de navires, on ne parle pas de mâts, de voiles ou d'ancre, mais de la marchandise que les navires transportaient, matérielle et intellectuelle, des hommes qui les manœvraient, des lieux où ils étaient construits, et à partir desquels ils étaient gérés.

92

Les documents d'archives qui peuvent contribuer à l'étude de la marine marchande dans un espace donné, ont la singularité d'être très variés et en outre dispersés dans un grand nombre d'archives à travers le monde. Ce n'est qu'en recoupant tout ce matériel qu'on peut en construire une image plus claire. L'existence de séries statistiques systématiques pour un siècle entier nous donne la possibilité de suivre la continuité et de repérer les ruptures. Existe ainsi, désormais, la base qui servira de tremplin pour les jeunes chercheurs qui pourront l'exploiter.

Au bout du compte, il est évident que c'est bien le commerce maritime et terrestre à longue distance dans les Balkans, en Méditerranée et en mer Noire qui a été l'origine de l'implantation des colonies marchandes des Grecs de la diaspora et de la création de véritables entreprises multinationales, dotées de vastes réseaux maritimes et terrestres de distribution. Les retombées de cet apogée sur les microéconomies des îles et des ports ont donné naissance à une sorte de « ville » dispersée mais unifiée des mers Égée et Ionienne. L'apogée économique de cette « ville » a fourni dans un certain sens, et jusqu'à un certain point, les bases économiques pour la création et le développement économique de l'État grec au XIX<sup>e</sup> siècle. Ce que nous soutenons ici, c'est l'idée que les îles et ports de ces deux mers, que ce soit sous domination ottomane, vénitienne, française, russe ou anglaise, ont fonctionné comme une seule unité. Ils ne cessaient de communiquer et d'échanger entre eux. Au delà des États et des frontières, ils constituaient les parties de cette « ville dispersée ». Ses habitants communiquaient entre eux dans les ports où ils commerçaient, et ils ont développé ainsi des pratiques communes d'entreprise. Pour pouvoir se faire une idée claire de cette mosaïque, il ne nous suffit pas de poser notre regard sur une seule île ou un seul port, aussi grand qu'il ou elle soit. Pour cette raison, et pour mieux comprendre l'expansion de la marine marchande des Grecs dans les mers Égée et Ionienne, nous appliquons quatre approches différentes.

La première est géographique : les entreprises maritimes de chaque espace étaient liées à l'espace maritime environnant auquel elles appartenaient. Toute île fait donc partie d'un espace maritime, soit îlien, soit entre elle et le continent. Les documents d'archives révèlent un fait très important, à savoir que, pour chaque espace maritime, on retrouve quatre caractéristiques : a) une communication directe et dense à l'intérieur de celui-ci ; b) la création de ses propres centres commerciaux et marins ; c) la dépendance d'un territoire continental proche qui sert d'arrière-pays ; d) le développement de ses propres réseaux commerciaux au-delà de ses frontières. Par conséquent, on ne peut étudier une île sans la considérer à l'intérieur de la zone maritime à laquelle elle appartient. On peut diviser les mers Ionienne et Égée en quatre zones géographiques maritimes distinctes, en utilisant comme critère de distinction l'unité dans leurs activités maritimes qui ressort des documents d'archives. Dans chacune de ces zones maritimes se sont développés des îles et des ports assurant les trafics maritimes marchands dans cette zone. Nous employons le terme de « centres maritimes » pour désigner ces îles et ces ports qui « fournissaient » le plus grand nombre de navires et de marins de chacune des quatre zones.

À l'ouest, c'est la mer Ionienne qui constitue la première zone. Elle est formée par le golfe de Corinthe, qui est le prolongement naturel de cette mer, par les îles Ioniennes, et par le littoral qui leur fait face. L'arrière-pays sur lequel elle s'appuie, est la Grèce de l'ouest. Les principaux centres de cette zone sont Céphalonie, Ithaque, Missolonghi et Galaxidi. Dans la deuxième zone, celle de la mer Égée, la situation est plus compliquée. En son centre se trouvent les Cyclades qui constituent l'Égée centrale, seule zone sans littoral continental. Mais il y avait bien un arrière-pays des Cyclades, constitué par deux pôles : d'un côté, la Thessalie et la Grèce continentale de l'est ; de l'autre les côtes de l'Asie Mineure. Les principaux centres maritimes semblent en avoir été, au XVIII<sup>e</sup> siècle, les îles de Myconos, de Tinos et de Santorin. L'Égée occidentale se divise en deux zones maritimes. Il y a l'Égée du nord-ouest, avec l'île de Skopelos, qui se développe en centre maritime, de même qu'en face la Thessalie avec les villes de Trikeri et de Zagora, dont l'arrière-pays est bien sûr la plaine de Thessalie. Les îles de Hydra, de Spetsai et les ports du littoral oriental du Péloponnèse sont les centres essentiels de la zone sud-ouest de l'Égée ; ils ont pour arrière-pays les parties méridionale et orientale de ce même Péloponnèse. On peut, de la même manière, diviser la partie orientale de la mer Égée en une zone septentrionale et une autre méridionale. Dans la première, le centre le plus important est Psara, suivi de l'île de Chios, cependant que toute la côte de l'Asie Mineure, en allant à travers

les Dardanelles jusqu'à Istanbul, constitue une sorte de ruche maritime où surabondent les caboteurs. Dans la partie méridionale de cette même zone, les centres maritimes importants sont les îles de Patmos et de Kassos.

Pendant la période que nous examinons, les quatre zones maritimes fonctionnaient de façon unifiée et complémentaire. La création de frontières politiques sur le continent n'a constitué aucun obstacle à la communication et au mode de fonctionnement des entreprises et compagnies maritimes dans les mers Ionienne ou Égée, malgré le fait que les uns étaient sous la domination vénitienne et les autres sous celle de l'Empire ottoman. Malgré cette différence du cadre institutionnel à l'intérieur duquel elles fonctionnaient, leurs pratiques étaient communes et complémentaires. C'est en mer Ionienne qu'on trouve le premier grand développement d'une flotte grecque de long-courriers pendant les deux premiers tiers du XVIII<sup>e</sup> siècle ; il est le résultat d'une coopération entre des Grecs sujets ottomans et d'autres sujets vénitiens, centrée sur l'économie de l'Adriatique.

94

Une troisième approche est économique. L'exploitation des navires par l'intermédiaire des échanges a uni les différents « quartiers » et îles de la « ville dispersée » avec le littoral continental et l'arrière-pays de celui-ci. Quelles étaient les sources de revenus de cette « ville dispersée » ? Quels en étaient les entrepreneurs ? Et les partenaires commerciaux ? Ce qui est certain, c'est que c'est l'entreprise familiale qui constitue le noyau dur de la production et des services. Nous sommes actuellement en quête de noms et de déplacements, les documents des navires dans les ports méditerranéens nous permettant de trouver les familles qui s'occupaient de ces entreprises maritimes.

Il y a enfin une quatrième approche, socioculturelle cette fois. L'importante activité économique a apporté richesse, cosmopolitisme, contacts internationaux, et contribué à l'apparition d'une culture maritime, depuis Kassos jusqu'à Céphalonie, et de l'île de Lemnos jusqu'à la ville de Léonidion et l'île de Zante. La « ville dispersée » voit aussi naître sa classe bourgeoise, et avec elle une architecture commune, importée des grands ports de l'Europe tant de fois visités. Font alors leur apparition des maisons de capitaines à deux et trois étages, avec leurs plafonds peints à la façon de celles des grands ports européens. Au sein de ces sociétés insulaires, les familles de propriétaires de navires et de capitaines sont au sommet de la hiérarchie des sociétés locales. Leurs belles maisons manifestent leur prospérité, seul témoignage qui a survécu jusqu'à nos jours de la suprématie sur mer de tel ou tel lieu. Dans les différents « quartiers », c'est-à-dire dans les différents ports et îles de cette « ville dispersée », on pouvait également trouver d'immenses églises dont

l'intérieur était chargé d'icônes dorées et d'ex-voto, témoins des dangers et de la richesse que représentait la mer.

L'information que l'on peut trouver pour ce programme est soit sérielle soit descriptive, ce qui nous a obligés à mettre en place deux bases de données séparées, articulées autour de deux axes différents, le navire et le centre maritime. L'objectif principal du programme, à savoir le recensement des navires aux mains des Grecs, a exigé la création d'une base de données articulée autour de ce sujet. L'information sérielle fournie par les enregistrements des offices sanitaires a facilité sa création. Nous lui avons donné le nom d'Amphitriti, déesse de la mer. Nous avons créé différentes cases concernant le même navire et son utilisation en tant que transporteur de marchandises, ou comme moyen de transport. Elles ont été réparties en surfaces de travail ayant les caractéristiques suivantes :

1. Nom, type, pavillon et dimensions du navire, lieu, année de construction, lieu d'arrivée, port d'embarquement et port de destination, nom du capitaine, son origine, son âge.
2. Équipage, nom, qualité, rémunération, nombre des membres de l'équipage.
3. Propriétaires, nom, origine et pourcentage de propriété.
4. Affréteurs, nom et origine.
5. Chargement, type, quantité, valeur, personnes en rapport avec le chargement : courtiers/commissionnaires, destinataires, propriétaires.
6. Événements survenus, type, lieu, date.
7. Trajet, port, date de départ des ports.
8. Informations et commentaires.

Les chercheurs devaient travailler indépendamment chacun de son côté, avant que, par la suite, la base de données de chacun soit intégrée dans une base commune. Il a donc fallu prévoir un code pour chaque chercheur. De même, le mode d'utilisation des bases de données dut être défini à l'avance. Par la suite, chaque chercheur partit à la poursuite des données disséminées dans les différentes archives, avant que les informations ne soient par la suite réunies en une seule base et unifiées en langue grecque, comme cela a déjà été indiqué plus haut. Le matériel recueilli dans le cadre de ce programme de recherche débouchera sur un volume publié en grec, tout comme le sera la base de données<sup>44</sup>. Elle sera ensuite transcrite en lettres latines et mise sur le Web pour la rendre accessible aux chercheurs étrangers.

En ce qui concerne la recherche portant sur l'histoire maritime des Grecs aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles, qui a fourni les deux bases de données nommées

44 G. Harlaftis et K. Papakonstantinou, *The Rise of Greek Shipping...*, *op. cit.*

Pontoporeia, ce qui signifie en grec « navigation au long cours », elle a abouti à la publication de trois livres dont les titres, empruntés à la théogonie d'Hésiode, sont les noms de trois Néréides, ces nymphes qui sont supposées protéger les marins tout au long de leurs voyages.

Le premier tome, intitulé Pontoporeia, est un registre historique de la navigation. Il constitue la première série systématique et méthodique de statistiques maritimes, depuis la création de l'État grec jusqu'à la seconde guerre mondiale<sup>45</sup>. On y trouve 20 000 noms de navires appartenant à des armateurs grecs, répartis en deux ensembles, l'un comprenant les voiliers et l'autre les bateaux à vapeur. Les informations les concernant ont été trouvées en Angleterre, France, Italie et Grèce ; elles proviennent de 12 sources différentes, en particulier les registres internationaux du Shipping comme le Bureau Veritas, le Llyod's Register of Shipping, Llyod Austriaco, mais aussi le Registre grec *Archange*, les journaux de commerce maritime comme *Le Sémaphore* de Marseille, ou encore les registres portuaires des capitaineries grecques. Grâce à l'ensemble de données réunies, Pontoporeia a remis en question et élargi nos connaissances sur la phase la plus féconde mais aussi la plus difficilement évaluable ou chiffrable de la marine marchande appartenant aux Grecs, celle qui correspond aux cinquante années de l'apogée de la flotte des voiliers qui va de 1830 à 1880. On y trouve des milliers de voiliers au long cours provenant de quarante îles et ports des mers Ionienne et Égée, et des centaines d'entreprises ou compagnies maritimes familiales qui étaient jusqu'ici connues ou inconnues.

C'est Pontoporeia qui a fourni le canevas sur lequel a été constitué le second tome, appelé Ploto<sup>46</sup>. Le précieux matériau qu'est le premier tome, a été enrichi par des recherches sur le terrain, c'est-à-dire dans les îles grecques. Ploto a été sous-titré *Les Propriétaires de navires et armateurs grecs de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle à la veille de la seconde guerre mondiale*. Ce tome concerne six zones maritimes, trente-huit centres maritimes et cent soixante-sept entreprises familiales qui ont développé leurs activités dans les ports européens, africains, asiatiques et américains. Il contient un impressionnant matériel illustré, avec plus de six cent thèmes, exemple révélateur de la richesse que renferment les *Archives littéraires et historiques grecques*.

45 Gelina Harlaftis et Nikos Vlassopoulos, *Pontoporeia 1830-1940. Les voiliers et les bateaux à vapeur longs-courriers depuis la fondation de l'État grec jusqu'à la deuxième Guerre mondiale*, Athènes, ELIA, 2001.

46 Gelina Harlaftis, Manos Haritatos et Eleni Beneki, *Ploto. Les Propriétaires de navires et armateurs grecs, depuis la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle jusqu'à la seconde guerre mondiale*, Athènes, ELIA, 2002.

Le troisième tome a pour nom Eupompe, avec pour sous-titre *Les Compagnies maritimes grecques, 1945-2000. Organisation, administration et stratégies*. Il étudie l'organisation, l'administration et les stratégies des compagnies maritimes de la fin de la seconde guerre mondiale jusqu'à nos jours<sup>47</sup>. Eupompe analyse l'évolution dans le temps des familles d'armateurs qui ont été actives par l'intermédiaire de leurs flottes sur les marchés internationaux de fret durant une trentaine d'années au moins, pendant la période d'après-guerre. Dans ce tome, l'exposé des faits a été enrichi d'éléments recueillis par les chercheurs sur le terrain ; il s'agissait notamment d'interviewer les familles d'armateurs ou les cadres de leurs entreprises. Pour pouvoir étudier celles-ci, nous avons constitué une base de données avec plus de 25.000 entrées, chacune d'entre elles correspondant à un navire avec tous ses éléments, par périodes de cinq ans, pour les années 1945 à 2000.

Avant de terminer, je voudrais encore souligner l'importance de cette base de données pour les jeunes chercheurs. Il existe déjà à l'université Ionienne un programme de recherche dans le cadre duquel 4 thésards préparent leur recherche sur l'histoire maritime des quatre zones des mers Ionienne et Égée au XIX<sup>e</sup> siècle, qui ont été définies. Pour point de départ, ils se sont servis de Pontoporeia, en y relevant les noms des propriétaires et de leurs navires. Puis ils sont allés dans les îles récolter le matériel enfoui dans les archives locales, auprès des notaires ou des familles elles-mêmes. Il est donc clair qu'enfin, après tant d'années, nous avons les instruments pour étudier l'histoire de la marine marchande des Grecs, et au delà de cet espace géographique morcelé entre tant d'États, de religions et de langues<sup>48</sup>.

47 Gelina Harlaftis et Yannis Theotokas, *Eupompe. Les Compagnies maritimes grecques 1945-2000. Organisation, administration et stratégies*, Athènes, ELIA, 2004.

48 Cet article a été traduit par Jean-Pierre Poussou. – Le traducteur signale qu'il a gardé Amphitriti au lieu de mettre « Amphitrite », pour garder le nom propre choisi par le groupe de recherche.

