

The Historical Review/La Revue Historique

Vol 5 (2008)

Histoires de Frontières

The Historical Review
La Revue Historique



VOLUME V (2008)

Institut de Recherches Néohelléniques
Fondation Nationale de la Recherche Scientifique

Institute for Neohellenic Research
National Hellenic Research Foundation

**Transgressions des frontières maritimes. Le cas
des îlots du Dodécanèse**

Evdokia Olympitou

doi: [10.12681/hr.228](https://doi.org/10.12681/hr.228)

To cite this article:

Olympitou, E. (2009). Transgressions des frontières maritimes. Le cas des îlots du Dodécanèse. *The Historical Review/La Revue Historique*, 5, 181–192. <https://doi.org/10.12681/hr.228>

TRANSGRESSIONS DES FRONTIÈRES MARITIMES.

LE CAS DES ÎLOTS DU DODÉCANÈSE¹

Evdokia Olympitou

RÉSUMÉ: Dans ce texte on constate que les îlots de la Mer Égée, qui se trouvent à petite distance des îles peuplées, constituaient une aide complémentaire pour les habitants des îles voisines car ils leur offraient quelques arpents de terre de plus, pour la culture ou l'élevage, et quelques milles anglais de côtes pour la pêche. Sur ces petits bouts de terre, l'habitat n'a jamais eu de caractéristiques permanentes qui auraient pu entraîner la formation de localités durables. Pour surpasser la frontière maritime on demandait des savoir-faire et des moyens de navigation que même les sociétés insulaires qui n'ont jamais exploité la mer pour leur survie, c'est-à-dire celles des agriculteurs et des éleveurs qui ne voyageaient pas et qui n'étaient pas familiers à la mer, pouvaient cependant acquérir. Étant donné que l'intervention et l'usage humains sont les éléments qui forgent la physionomie de l'espace, la "grande" île peuplée a toujours été le point de référence de chaque îlot. Les îlots "collés" à l'île voisine, comme par exemple Telendos, Alimnia et Saria de Dodécanèse, suivaient le sort de leur voisin, à moins qu'une particularité –comme le cas de l'îlot de Gyali, ne lui ait donné un autre type d'évolution.

La Mer Égée est pleine de petites îles et îlots rocheux et inhabités, dont l'étendue est restreinte et les ressources naturelles limitées, qui sont intimement liés aux activités, à l'économie et à la vie des habitants des grandes îles voisines. Dans l'archipel du Dodécannèse, composé de 21 îles et îlots habités, il existe aussi un nombre important d'îlots inhabités qui forment des groupes séparés, dont le noyau est l'île voisine la plus grande.² À titre d'exemple, autour des îles de Patmos et de Leros, se trouvent les îlots de Levitha, Agathonissi, Farmakonissi, Lipsi, Arkoi et Marathi. Les îlots de Telendos et de Pserimos se trouvent tout près de Kalymnos et Gyali à côté de Nissiros, Alimnia se trouve au nord-ouest de Chalki, Seskli au sud de Simi, Ro se trouve quatre milles anglais à l'ouest de Kastelorizo, les îlots de Makra et d'Armathia se trouvent près de Kasso, et Saria au nord de Karpathos. Ainsi, entre les deux bouts du

¹ Une première version de ce texte plus étendue a été publiée dans les Actes du 2ème Congrès International du Folklore de Karpathos. Cf. M. Alexiadis (éd.), *Karpathos et Folklore*, Athènes 2003, pp. 511-527.

² Sur la distinction et l'utilisation des différents termes qui décrivent les îles, les îlots et les groupes insulaires, cf. Michalis Skandalidis, *O νησιωτικός μικρόνοσμος του Δωδεκανήσου αρχιπελάγους* [Le petit monde insulaire du Dodécanèse], Athènes 1994, pp. 9-11.

Dodécannèse –Patmos et Kassos– les grandes îles et les îlots dispersés constituent, à l'est de la Mer Égée, un ensemble morcelé et varié.³

Au temps de la domination ottomane et environ jusqu'au milieu du XXe siècle, les îlots les plus grands et les plus fertiles étaient systématiquement cultivés. On y pratiquait l'élevage, la pêche, la pêche d'éponges, la chasse, le mouillage des navires, et certains îlots possédaient aussi des carrières. Sur tous les îlots, il y avait des propriétés des habitants des îles voisines. Certains îlots étaient jadis dans leur totalité –et en partie aujourd'hui– des *metochia* des grands monastères du Dodécannèse: le monastère de Ioannis Theologos à Patmos et le monastère de Panormitis à Simi.

L'agriculture et l'élevage constituaient les activités principales des populations insulaires au sud-est de la Mer Égée, du moins jusqu'au milieu du XVIIIe siècle. Plus tard, la pêche d'éponges et la navigation se sont aussi développées dans certaines îles du Dodécannèse. Or, l'économie agricole de la plupart des îles dépendait d'une terre stérile, divisée en petites propriétés, et dont l'étendue cultivable était limitée. Ainsi, la production n'était pas analogue au travail qu'elle absorbait. Ces dures réalités de l'espace insulaire, c'est-à-dire l'infertilité de la terre, la faible production agricole et le manque de ressources naturelles suffisantes, rendaient nécessaire la recherche d'autres solutions, même si l'on devait affronter des difficultés, comme le voyage par bateau, ou le transport d'animaux et de biens au moyen de petits navires vers les îlots voisins, qui fonctionnaient en tant que prolongement de l'espace vital des grandes îles. Ce sont, d'ailleurs, ces mêmes économies insulaires de l'auto-suffisance forcée, qui ont dû, pour survivre, créer des activités non agricoles, parallèles et complémentaires, et développer un savoir-faire technique.⁴

³ Pour des informations sur la population et l'histoire des îlots, cf. Skandalidis, *O νησιωτικός μικρόνομος*. Pour les îlots de Karpathos, voir pp. 103-105. Sur les îles et les îlots du Dodécanèse, voir aussi G. Giagakis, *Μικρές οριακές Ελλάδες* [Petites Grèces frontalières], Athènes 1983; *id.*, *To Αγαθονύσι και η Ψέριμος* [Agathonissi et Pserimos], Athènes 1988; *id.*, *H Κίναρος και η Λέβιθα* [Kinnaros et Levitha], Athènes 1987; *id.*, *Τέλενδος, το βραχοπατίδι της Καλύμνου* [Telendos, l'enfant-rocher de Kalymnos], Athènes 1991; G. Pikoulas, “Argiai: Arkitis-Arkioi du Dodécanèse”, *Horos* 13 (1999), pp. 201-212, etc. Sur les activités de leurs habitants, voir encore N. Vernikos, “Ο πολυτισμός των βραχονησίδων” [La civilisation des îlots rocheux], *Ελευθεροτυπία* (19-8-1999), pp. 8-11.

⁴ Sur l'artisanat et la navigation ainsi que sur les activités parallèles et complémentaires des populations insulaires pendant la période de la domination ottomane, voir Vassilis Panayotopoulos, “Ο οικονομικός χώρος των Ελλήνων στα γρόνια της οθωμανικής κυριαρχίας” [L'espace économique des Grecs pendant la domination ottomane], *Επιλογή* (1993), pp. 16-23.

Dans l'espace insulaire, la notion de frontière a un sens particulier. Les sociétés insulaires –petites ou grandes– se développent, fonctionnent et agissent dans les limites imposées par la mer qui constitue leur environnement naturel. La communication, l'approvisionnement et l'exportation de biens, ainsi que le déplacement des habitants, dépendent du voyage par bateau et des conditions qui le rendent possible. Le mauvais temps constitue la limitation naturelle principale et est un facteur imprévu qui dresse souvent des limites infranchissables. Les possibilités, les moyens et le savoir-faire de la navigation, sont des facteurs complexes qui varient d'une île à l'autre. En effet, toutes les îles ne possédaient pas les mêmes moyens et les mêmes possibilités techniques. Les îlots étaient une aide complémentaire pour les habitants des îles peuplées voisines car ils leur offraient quelques arpents de terre en plus, pour la culture ou l'élevage, et quelques milles anglais de côtes pour la pêche. Sur ces petits bouts de terre, l'habitat n'a jamais eu des caractéristiques permanentes qui auraient pu entraîner la formation de localités durables. Les bâtiments dispersés ne répondaient qu'à des besoins élémentaires: la résidence saisonnière et les travaux agricoles. Ici, surpasser la frontière maritime demandait des savoir-faire et des moyens de navigation que même les sociétés insulaires qui n'ont jamais exploité la mer pour leur survie, c'est-à-dire celles des agriculteurs et des éleveurs qui ne voyageaient pas et qui n'étaient pas familiariser à la mer, pouvaient cependant acquérir.

Étant donné que l'intervention et l'usage humains sont les éléments qui forgent la physionomie de l'espace, la "grande" île peuplée a toujours été le point de référence de chaque îlot. Dans l'espace de l'Égée, où les bateaux voyagent entre des centaines d'îles et d'îlots, l'emplacement de chaque île par rapport aux voies maritimes influençait ses liens avec la mer. Les communications ne dépendaient pas toujours de la distance. Des circonstances naturelles et historiques ont favorisé, ou au contraire empêché, les voyages et les escales, à des distances proches ou lointaines. Les îlots "collés" à l'île voisine, comme par exemple Telendos, Alimnia et Saria, suivent le sort de leur voisin, à moins qu'une particularité –comme le cas de l'îlot de Gyali qui possède des carrières. L'extraction systématique de pierre ponce qui s'effectue sur cet îlot à partir des années 1920, lui attribue des caractéristiques complètement différentes de celles des autres îlots de la région.

Aujourd'hui, la plupart des îlots sont abandonnés par leurs habitants, permanents ou saisonniers. À cause de leur étendue restreinte, ainsi que du manque d'eau et de ressources naturelles suffisantes, leur exploitation agricole n'était pas rentable, vu le rapport désavantageux entre travail exigé et rendement obtenu. L'emplacement géographique de ces îlots entraînait des conditions de vie difficiles et une situation d'isolement qui n'étaient pas facilement acceptées, même lorsque la résidence sur ces îlots était encouragée et soutenue par différents agents.

La famille Kamposso de Patmos, qui continue à vivre sur l'îlot lointain de Levitha, cultive une terre dont la production est faible, et possède quelques dizaines de chèvres et de moutons qui se nourrissent de la végétation élémentaire de l'îlot, doit être un cas exceptionnel. Au contraire, la résidence saisonnière et l'orientation vers des activités touristiques semblent créer des perspectives nouvelles, comme le montre l'exemple des deux familles qui résident sur l'îlot de Marathi.

Les recensements de la population, qui datent de 1947 à 1991, confirment l'abandon progressif des îlots. En effet, en 1947, 17 îlots du Dodécannèse sont peuplés, alors qu'en 1991, les îlots habités ne sont que huit. Les îlots de Alimnia, Armathia, Farmakonissi, Kounoupoi, Nimos, Ro, Saria, Seskli, Strogyli, Syrna, sont désormais inhabités. La baisse du nombre d'habitants est aussi caractéristique: de 1657 habitants en 1947 à 924 habitants en 1991. D'ailleurs, au cours de l'après-guerre, les résidents permanents de chaque îlot ne dépassent pas les 20 ou au maximum 30 personnes. Bien que les îlots les plus grands sont ceux qui sont habités jusqu'à aujourd'hui (Lipsi, Pserimos, Agathonissi, Telendos), le cas de Saria, troisième îlot en étendue du Dodécanèse, montre que le peuplement n'était pas toujours analogue à la grandeur de l'îlot. La population de Lipsi est la seule à présenter une hausse de 5.5% après 1981. L'îlot de Gyali, qui se trouve à deux milles anglais au nord-ouest de Nissiros, est un cas particulier.

Tableau⁵

ÎLE	Surface	1947	1951	1961	1971	1981	1991
Agathonissi (commune)	13,417	193	196	189	160	133	112
Alimnia de Chalki	7427	29	41	22	-	-	-
Arkoi de Patmos	6697	93	92	97	46	68	50
Armathia de Kassos	2567	14	8	-	-	-	-
Chiliomodi de Patmos	280	-	-	4	-	-	-
Farmakonissi de Leros	3866	3	6	8	6	1	-
Gyali de Nissiros	4558	-	-	7	32	66	16
Kandelioussa de Kos	1364	-	-	-	-	2	-
Kinnaros de Leros	4577	15	12	-	3	4	2
Kounoupoi de Astypalaia	1456	1	2	-	-	-	-
Levitha de Leros	9121	12	8	7	-	4	-
Lipsi (commune)	15,842	873	885	724	597	574	606
Marathi de Patmos	355	22	26	21	8	5	2
Nimos de Simi	4648	-	18	-	6	-	-
Pserimos de Kalymnos	14,615	264	233	157	108	72	79
Ro de Kastelorizo	1476	2	3	1	-	-	-

⁵ Pour la réalisation du tableau, on a utilisé les sources suivantes: Union Centrale des Communes de la Grèce, Στοιχεία συστάσεως και εξελίξεως των δήμων και κοινοτήτων,

Saria de Karpathos	20,429	20	16	18	13	4	-
Seskli de Simi	1826	7	7	3	2	-	-
Strogyli de Kastelorizo	978	4	7	4	4	-	-
Syrna de Astypalaia	7,868	6	8	19	7	4	-
Telendos de Kalymnos	4,648	99	92	75	76	90	57

D'un point de vue général, les îlots les plus importants en étendue, se ressemblent en ce qui concerne leurs caractéristiques naturelles, leur évolution historique, leur exploitation et le nombre de leurs habitants. Nous pourrions ainsi considérer l'îlot Saria, au nord de Karpathos, comme un exemple typique, du moins en ce qui concerne l'importance qu'attribuaient aux îlots les habitants des îles voisines. Il est cependant certain que tout dépend de la "grande" île proche, puisque les particularités de chaque îlot constituent des empreintes de la physionomie et des caractéristiques de la société insulaire qui s'est liée à lui, l'a habité, même occasionnellement, et a prolongé sur lui une partie de ses activités productives.

La commune d'Olympos, montagneuse et relativement isolée, constitue la seule localité du nord de Karpathos, jusqu'à la fin du XIXème siècle. À cette époque, une nouvelle localité s'est formée au bord de la mer, au port de Diafani, qui desservait les déplacements vers Saria et parallèlement reliait Olympos à l'ensemble de l'île et au monde extérieur.

αρ. 9. Νομός Δωδεκανήσου [Éléments sur la formation et le développement des communes, numéro 9. Département du Dodécanèse], Athènes 1961, pour les recensements de 1947 et 1951; Service Statistique National de Grèce, *Αποτελέσματα απογραφής πληθυσμού κατοικιών της 19ης Μαρτίου 1961* [Résultats du recensement de la population du 19 mars 1961], Athènes 1964, pp. 266-270; *id.*, *Αποτελέσματα απογραφής πληθυσμού κατοικιών της 14ης Μαρτίου 1971* [Résultats du recensement de la population du 14 mars 1971], Athènes 1980, pp. 214-217; *id.*, *Πραγματικός πληθυσμός της Ελλάδος κατά την απογραφή της 5ης Απριλίου 1981* [Population véritable de la Grèce au recensement du 5 avril 1981], Athènes 1982, pp. 64-66. *id.*, *Πραγματικός πληθυσμός της Ελλάδος κατά την απογραφή της 17ης Μαρτίου 1991* [Population véritable de la Grèce au recensement du 17 mars 1991], Athènes 1994, pp. 68-70. Voir aussi G. Giagakis, "Οι στατιστικές μετρήσεις του χώρου του αρχιπελάγους της Δωδεκανήσου και η ανάγκη μετονομασίας του" [Les mesures statistiques de l'espace du Dodécanèse et la nécessité de le renommer], *Αιγαϊοπελαγίτικα Θέματα 6* (1987), p. 5; Skandalidis, *Ο νησιωτικός μικρόκοσμος*; *id.*, *Ονοματολογικά. Η ναυσιπλοΐα στο ελληνικό Αιγαίο. Ο νησιωτικός μικρόκοσμος και μεγάκοσμος του Αιγαϊακού Αρχιπελάγους* [Onomatologie. La navigation dans l'Égée grec. Le petit et le grand monde de l'Archipel de l'Égée], Athènes 2001, pp. 229-280; sur les petites îles et les îlots rocheux du Dodécanèse, voir aussi les tableaux aux pp. 412-418.

Pour différentes raisons, Olympos a tardé à s'intégrer aux structures sociales et économiques de l'espace environnant. Les traditions locales qui réglaient le partage des patrimoines selon le droit coutumier,⁶ ainsi que la conservation d'une organisation sociale pré-industrielle, représentent une singularité dans l'espace de l'Égée, dont quelques caractéristiques survivent jusqu'à nos jours. Cependant, "le phénomène Olympos" –en tant qu'enclave d'une culture que l'on pourrait caractériser comme traditionnelle–, tend à disparaître. Pourtant, jusqu'à une époque récente, l'économie du village –ainsi que de l'ensemble de Karpathos– conservait son caractère agricole et ses produits agricoles, transformés sur place, étaient destinés à l'auto-consommation et au marché local.

La plus grande partie du nord de Karpathos étant montagneuse, avec un territoire rocheux, stérile et dénudé de sa richesse forestière, les choix possibles des habitants d'Olympos étaient limités.⁷ La formation du sol, les ressources d'eau limitées, les vents violents qui soufflent souvent sur cette région, ainsi que le faible niveau des connaissances techniques des agriculteurs d'Olympos, déterminaient les espèces et le rendement des cultures, limitées essentiellement aux céréales.⁸ Cependant, tout espace de terre possible était cultivé, même les pentes des montagnes autour du village, avec leurs gradins connus dans tout l'Égée. Les plaines, peu nombreuses, sont très restreintes en étendue et se trouvent dispersées à "la terre extérieure" comme l'appellent les habitants. La distance qui sépare ces plaines du village rendait nécessaire la résidence temporaire des agriculteurs dans des logements élémentaires, aussi longtemps que duraient les travaux agricoles.⁹

⁶ Sur le droit coutumier de Karpathos et de Kassos, cf. M. Michailidis-Nouaros, *Νομικά έθιμα της νήσου Καρπάθου της Δωδεκανήσου* [Le droit coutumier de l'île de Karpathos dans le Dodécanèse], Athènes 1926; *id.*, "Το αληγρονομικόν έθιμον των κανακάρηδων εν Δωδεκανήσω" [La tradition héréditaire des aînés dans le Dodécanèse], *Λαογραφία* 28 (1972), pp. 161-173.

⁷ Voir A. Aslanidis, *Καρπάθου και Κάσου, συνοπτική περιγραφή* [Karpathos et Kassos, description sommaire], Syros 1906, pp. 12-13. Sur l'exploitation des forêts des Karpathos et les métiers des habitants comme la charpenterie, la gravure sur bois et les constructions navales, voir N. Moutsopoulos, "Κάρπαθος. Σημειώσεις ιστορικής τοπογραφίας και αρχαιολογίας" [Karpathos. Notes de topographie historique et d'archéologie], *Επιστημονική Επετηρίδα Πολυτεχνικής Σχολής Α.Π.Θ.* 7 (1975-1977), p. 463. Sur le commerce du bois à Karpathos au XVIII^e siècle, voir encore Maria Efthymiou-Hadzilacou, *Rhodes et sa région élargie au 18ème siècle. Les activités portuaires*, Athènes 1988, pp. 214-215.

⁸ G. Georgiou, *Καρπάθιαν* [Sur Karpathos], Vol. I, Athènes 1958, pp. 84-88.

⁹ Voir K. Minas et M. Makris, *Ολυμπος και Διαφάνι Καρπάθου* [Olympos et Diafani de Karpathos], éd. Commune d'Olympos, Karpathos s.d., p. 13; Bernard Vernier, *H κοινωνι-*

La morphologie du territoire, la végétation de la région et la mise en jachère obligatoire des cultures sèches, ont favorisé le développement de l'élevage. À la fin des années 1950, Olympos concentre le nombre d'animaux le plus important de l'île.¹⁰

L'exploitation de l'îlot voisin de Saria, dont la terre convenait à la culture de céréales et à la pâture des animaux, a offert une issue importante pour la survie des agriculteurs d'Olympos. Saria semble être le prolongement de Karpathos, puisque les deux îles ne se séparent que par un mince détroit sans profondeur –appelé *Steno*–, large d'environ cent mètres (cinquante mètres au point le plus étroit à l'est).¹¹ Des données archéologiques et épigraphiques, des trouvailles et des reliques matérielles de différentes époques, conservent les traces de la présence humaine sur son territoire.¹² Aujourd'hui, personne n'habite à Saria. Ceux qui ont des animaux, qui cultivent des oliviers ou des amandiers, ou ceux qui pêchent, sont les seuls à visiter l'îlot. Comme dans la plupart d'autres îlots, la résidence a toujours été saisonnière et dépendante de l'exploitation agricole. Or, jusqu'au milieu des années 1970, étant donné que les terres fertiles de Saria étaient systématiquement cultivées de céréales et que des centaines de moutons et de vaches pâturaient sur ses pentes, les habitants saisonniers de l'îlot étaient beaucoup plus nombreux que ceux qui étaient inscrits aux recensements de population officiels, effectués tous les dix ans.

Ainsi, comme les habitants de tous les agglomérations insulaires (*chores*) qui se déplaçaient vers les régions de culture environnantes et leurs habitats temporaires, les *katoikies*, de même les *Sariates* (habitants de Saria), allaient d'Olympos aux “étables” (*stavloï*), aux petites maisons de Saria (*metochia* et *mitata*) qui étaient de simples constructions en pierre, avec de petites ouvertures, couvertes de terrasses.¹³ Les agriculteurs, les éleveurs et les pêcheurs

κή γένεση των αισθημάτων. Πρωτότοκοι καὶ υστερότοκοι στηγν Κάρπαθο [La genèse sociale des sentiments. Premiers et seconds nés à Karpathos], Athènes 2001, p. 31.

¹⁰ Georgiou, *Kαρπαθικά*, p. 82.

¹¹ E. Manolakakis, *Kαρπαθικά* [Sur Karpathos], Athènes 1896, p. 9. Voir encore Henry Hauttecoeur, “L'île de Karpathos”, *Bulletin de la Société Royale Belge de Géographie* (1901), p. 241.

¹² Manolakakis, *Kαρπαθικά*, p. 17; M. G. Michaïlidis-Nouaros, *Kαρπαθικά μνημεία, Γ'. Ιστορία της νήσου Καρπάθου (Δωδεκανήσου)* [Monuments de Karpathos, III. Histoire de l'île de Karpathos (Dodécanèse)], Athènes 1947, pp. 311-314; K. Minas, “Νίσιρος, η αρχαία πόλη της Σαρίας” [Nissiros, la ville ancienne de Saria], *Δωδεκανησιακά Χρονικά* 1 (1972), pp. 230-237, etc. Voir aussi E. Melas, “Η εποχή του γαλακού στην Κάρπαθο” [L'âge de bronze à Karpathos], *Kαρπαθικά Μελέται* 1 (1979), pp. 131-192.

¹³ M. G. Michaïlidis-Nouaros, *Kαρπαθικά Μνημεία, Β'. Λαογραφικά σύμμεικτα Καρ-*

étaient les habitants passagers de l'îlot. [Ses vallées étaient cultivées de céréales, d'oliviers et d'amandiers, avaient des essaims d'abeilles.] Ainsi, l'îlot reprenait vie pendant la durée des travaux agricoles: au déblayage des champs en septembre, au creusement de la terre en décembre et à la moisson en mai.¹⁴

L'île était divisée en deux zones: la "terre basse" qui comporte la partie nord de l'île, à faible altitude, et la "terre haute" au sud. La "terre basse" était cultivée deux années de suite et la "terre haute" était cultivée l'année suivante. Dans les deux régions, la terre non cultivée était disponible au pâturage. Les zones de culture et les zones d'élevage étaient séparées par des clôtures conservées par les éleveurs.¹⁵

Le transport de la farine étant plus incertain que le transport du blé, les moulins à vent étaient généralement construits près des localités afin de satisfaire les besoins des habitants. L'existence d'aires à Saria, ainsi que de deux moulins à vent, témoigne que les céréales étaient transformées sur place, pour les besoins des habitants de l'îlot. Le dernier moulin à vent fonctionnait à Argos jusqu'en 1962-1963, alors que Saria présentait encore une activité agricole complète et un nombre important de moutons et de bovins.

A partir des années 1970, la culture de céréales a été petit à petit abandonnée et la terre est rendue à l'élevage, qui continue à être important. Selon des témoignages oraux, au début des années 1970, il y avait, à Saria, trois cent vaches. En 1984, lorsque la culture de céréales s'était considérablement limitée, le conseil communal d'Olympos a décidé de renforcer au moins l'élevage, imposant la clôture des propriétés qui disposaient de cultures ou de plantations.¹⁶

Si, parfois, la production de l'élevage présentait un surplus, celui-ci pouvait être exporté vers les îles voisines. Saria, ainsi que d'autres îlots du Dodécanèse, font partie de ce réseau inter-insulaire de distribution des biens, mentionné dans plusieurs sources de l'époque moderne.¹⁷ Il s'agit d'une activité

πάθου [Monuments de Karpathos' II. Recueil ethnologique de Karpathos], Athènes 1934, pp. 50-57; D. Philippidis, *Ελληνική παραδοσιακή αρχιτεκτονική. Κέρπαθος* [Architecture traditionnelle grecque. Karpathos], Athènes 1983, pp. 42-50; E. Leimona-Trempla, "Το λαϊκό καρπάθικο σπίτι" [La habitat populaire de Karpathos], *Επιστημονική Επετηρίδα Πολυτεχνικής Σχολής Α.Π.Θ.* 4 (1969-1970) - Παράρτημα, p. 48.

¹⁴ Michaïlidis-Nouaros, *Καρπαθιακά Μνημεία*, B', pp. 14-15.

¹⁵ N. Konsolas, "Λαογραφικά Ονύμων Καρπάθου" [Le folklore d'Olympos de Karpathos], *Λαογραφία* 21 (1963-1964), p. 224.

¹⁶ Selon le témoignage de Michalis Protopapas, président de la Commune d'Olympos.

¹⁷ Manolis Mavroleon, *Να σου κάμω την ιστορία μου* [Que je te raconte mon histoire], Athènes 1997, p. 56.

commerciale, assez limitée en ce qui concerne la quantité et la diversité des biens, qui se développait, soit entre des îles voisines, soit entre les îles et les côtes de l'Asie Mineure.

L'étude de l'usage de l'espace nous amène à étudier ses toponymes. En effet, leur densité et leurs dénominations particulières témoignent de la familiarisation des agriculteurs avec l'espace, ainsi que ses différentes fonctions. Les études sur les toponymes de Karpathos mentionnent un nombre important de toponymes de l'îlot de Saria (environ 11 toponymes pour chaque kilomètre carré), qui se réfèrent à la formation et à la qualité du sol, à l'histoire de la région, aux activités professionnelles et aux propriétés, aux coutumes et aux traditions se référant à l'îlot.¹⁸

L'habitation, l'usage de l'espace et son intégration dans l'économie locale, le lient parallèlement à la vie quotidienne, à la mémoire collective des habitants, et à des habitudes traditionnelles: comme par exemple l'habitude qu'avaient les parents d'offrir à boire à tous les voyageurs à leur arrivée à Giaplo (une rade au sud de l'îlot), ou à Palatia, pour fêter l'arrivée de leur fils aîné, qui venait à Saria pour la première fois, ou encore les foires ayant lieu pendant la fête des saints, comme celle de Aghios Zacharias le 5 septembre ou la foire d'été de Aghios Panteleimonas, qui se tient la veille et le jour même du saint, comprenant des banquets, de la musique et de la danse.¹⁹

Les remarques ci-dessus décrivent les raisons pour lesquelles les îlots ont été habités et exploités. Or, dans le cas de Karpathos, nous pourrions rechercher une autre cause, et formuler une hypothèse, qui doit être, cependant, étudiée davantage. Les habitudes particulières de la société de Karpathos en ce qui concerne le partage du patrimoine familial, les règles coutumières qui ne favorisaient pas le morcellement de la terre, ainsi que l'existence d'un système social qui produisait des exclusions et perpétuait les déséquilibres à l'intérieur de la commune, ont entraîné la recherche de voies qui satisferaient les besoins de ceux qui étaient défavorisés par la coutume. La plupart de ceux qui habitaient à Saria, cultivaient la terre et élevaient leurs animaux, n'appartaient pas aux "puissants" de la commune. Mais comme les ressources disponibles étaient en général limitées, certains aînés (les *kanakarides*) des "terres extérieures", étaient

¹⁸ K. Minas, *Τοπωνυμικό της Καρπάθου* [Toponyme de Karpathos], Athènes 2000, p. 20.

¹⁹ Georges Amargianakis, "Εντυπώσεις από μια αποστολή στην Κάρπαθο το 1970" [Impressions d'une mission à Karpathos en 1970], *Κάρπαθος και Λαογραφία. Πρακτικά Α' Συνεδρίου καρπαθιανής λαογραφίας (Κάρπαθος 26-27 Μαρτίου 1994)* [Karpathos et Folklore. Actes du I Congrès de Folklore de Karpathos (Karpathos 26-27 mars 1994)], Athènes 1998-2001, pp. 65-67.

aussi des *kanakarides* à Saria, puisqu'ils étaient propriétaires de quelques grands champs fertiles. Pour toutes les raisons citées ci-dessus, la terre de Saria constituait un patrimoine important pour les habitants d'Olympos, ce qui est aussi attesté par quelques documents conservés.²⁰

Pour mieux comprendre l'importance des îlots pour l'économie agricole des petites îles de l'Égée, nous devons aussi prendre en compte les conditions du voyage, les moyens utilisés afin de franchir les frontières maritimes, qui étaient particulières dans le cas de Saria.²¹ Les agriculteurs d'Olympos allaient et venaient de Saria pour travailler et moissonner leurs champs, avec leurs animaux; les éleveurs transportaient aussi leurs animaux. Jusqu'au milieu des années 1960, on utilisait des barques à rames pour le transport des hommes et des grains, et aussi pour le tirage des animaux qui passaient le détroit en nageant, attachés par le cou au navire.

Le choix des itinéraires alternatifs pour passer le détroit maritime, dépendait du chargement, de la destination finale, et surtout du temps –les vagues, l'intensité et la direction du vent. La rade de départ la plus habituelle était celle de Diafani, au nord-ouest de Karpathos, qui se trouvait à neuf kilomètres d'Olympos. De là partaient les barques à rames et les embarcations motorisées qui transportaient les agriculteurs et leurs animaux à Saria. Au retour de Saria, lorsqu'il soufflait un vent du sud puissant, les navires étaient souvent obligés de changer de direction pour se diriger vers Tristomo, un golfe qui forme un port naturel, au littoral du nord de l'île, à environ 25 kilomètres du village. Mais lorsque le temps était favorable, on préférait toujours le voyage maritime à la route terrestre.

Les bovins et les bêtes de charge étaient transportés à Saria au moins trois fois par an, pour les besoins des travaux agricoles: le labourage, la moisson et la récolte des olives. Le transport des animaux à l'aide des moyens que nous venons de décrire, semble constituer une particularité de Karpathos, qui doit être liée à la physionomie de la société que nous étudions. Dans ces cas-là, le choix de l'itinéraire terrestre était obligatoire. On conduisait les animaux au nord-est de Karpathos, au point le plus rapproché de Saria, et on les transportait deux par deux, à l'aide d'embarcations à rames, jusqu'à la côte sud de Saria. Cet itinéraire s'effectuait plusieurs fois, jusqu'à ce que le transport de tous les animaux s'achève. Cependant, le voyage continuait jusqu'à Giaplo ou Palatia, selon la destination finale des autres passagers.

²⁰ M. Michailidis-Nouaros, *Νομικά έθιμα*; *id.*, “Το κληρονομικόν έθιμον”. Voir aussi Vernier, *H κοινωνική γένεση*.

²¹ K. Minas, “Η ναυτική ορολογία της Καρπάθου” [Le vocabulaire maritime de Karpathos], *Καρπαθικαὶ Μελέται* 1 (1979), pp. 118-199.

Même si l'on ne transportait pas de grands animaux, le voyage demeurait difficile. En longeant la côte nord-est de Karpathos, de Diafani vers la rade naturelle à Palatia, au nord-est de Saria (près de la localité agricole Argos, aujourd'hui abandonnée), qui était la destination finale de la plupart des agriculteurs, le voyage d'une barque avec moteur à pétrole durait plus de deux heures. Si on ajoute qu'il fallait une heure et demie pour aller d'Olympos à Diafani, à pied ou à cheval, on remarque que ce voyage dépassait les trois heures et demie.

Or, la mer de Karpathos était souvent en tempête. Lorsque le temps était mauvais, le voyage devenait difficile et dangereux, surtout lorsqu'on utilisait les embarcations à rames. Ainsi, il y a plusieurs récits et chansons qui décrivent les difficultés des habitants de Saria, ainsi que des chansons qui donnaient le rythme aux rameurs pendant ce voyage long et pénible.

Jusqu'au milieu du XXe siècle, le déplacement des personnes et le transport des biens s'effectuaient à l'aide de quatre ou cinq embarcations en bois (*maounes*), de 6 à 8 mètres de longueur, qui transportaient 30 passagers chacune. Les propriétaires et les capitaines des bateaux étaient récompensés avec une partie de la production qu'ils transportaient. Parfois, les agriculteurs de Saria étaient eux-mêmes des rameurs ou capitaines de ces navires lourds et difficiles à manœuvrer. Si le passager ramait lui-même, il ne payait pas le prix des rames (*koupolatiko*). S'il mettait quelqu'un d'autre à sa place –soit parce qu'il n'accompagnait pas le chargement, soit parce qu'il ne pouvait pas ramer– il donnait en échange du transport, une partie de sa production, le *pinakiatiko*. À la fin des années 1950, les premières barques à moteur sont arrivées à Diafani, sans pour autant remplacer totalement les barques à rames, qui continuent à être utilisées tout au long des années 1960.²²

Un élément essentiel de l'organisation et du fonctionnement de ce système de transport particulier, consiste au fait qu'il a duré et résisté au temps, étant donné que les possibilités techniques de la population agricole et montagneuse d'Olympos ont demeuré inchangées environ jusqu'au milieu du XXe siècle. Pour mieux comprendre les rôles, les rapports et les fonctions de ceux qui ont participé à ce système, nous devons étudier l'organisation économique et sociale particulière d'Olympos, dont nous avons parlé en résumé.

Nous avons essayé de décrire une forme particulière de mobilité saisonnière vers des îlots proches, qui a été un lieu commun pour les habitants des petites îles de l'Égée, à des périodes où leur survie était déterminée par les activités agricoles. Le cas d'Olympos-Saria fait partie de cette forme, à cause de son

²² *Ibid.*, p. 126.

isolement géographique, du caractère agricole de l'économie ainsi que du territoire stérile du nord de Karpathos. Aujourd'hui, l'économie d'Olympos, et de toute l'île, est basée surtout sur les remises des émigrés, et en deuxième lieu sur le tourisme; le recul des activités agricoles a surtout frappé les régions d'accès difficile, comme l'îlot Saria.

Si le phénomène que nous avons mentionné rappelle d'une certaine manière les déplacements saisonniers des agriculteurs et des éleveurs de la Grèce continentale, ici la mer constitue une particularité qui sépare et isole les populations insulaires, les soumettant à une économie de pénurie et d'auto-suffisance. Or, en même temps, comme le montre l'exemple de Saria, c'est aussi la mer qui les relient et les fait sortir de leur espace limité, leur offrant plusieurs solutions et des issues complémentaires pour leur survie.

Université Ionienne