Margariti Roxani Eleni,
Aden and the Indian Ocean Trade.
150 Years in the Life of a Medieval Arabian Port.

Chapel Hill, The University of North Carolina Press, 2007 (Islamic Civilization and Muslim Networks), xiii + 343 p., ill., cartes.
Réimpression 2014.
ISBN : 978-0807830765 / 978-1469614922

Issu d'une thèse de doctorat soutenue à l'université de Princeton en 2002 (1), l'ouvrage de Roxani Eleni Margariti s'est imposé au moment de sa parution en 2007 comme une contribution majeure à la connaissance de l'un des principaux ports de l'océan Indien, et à l'étude fouillée de l'important corpus des lettres et documents de la Geniza du Caire, entre la fin du xie siècle et le milieu du xiiie siècle. Ce faisant, R. E. Margariti s'est inscrite dans la vaste entreprise collective d'exploration de ce fonds, entamée il y a maintenant plus d'un siècle. Au sein de cet océan documentaire qu'est la Geniza, S. D. Goitein avait identifié dès les années 1950 un ensemble assez cohérent de plusieurs centaines de documents rédigés depuis des ports riverains de l'océan Indien, constituant ce qu'il avait appelé l'*India Book*. L'étude du versant méditerranéen de la Geniza, qui donna la matière de son œuvre majeure, *A Mediterranean Society*, ne devait être au départ qu'un préalable à la publication de cet *India Book* (2). À sa mort, S. D. Goitein laissa toutefois cette dernière œuvre inachevée : les documents avaient été repérés, classés et numérotés, une grande partie d'entre eux transcrits et, pour certains, traduits en anglais. Bref, il subsistait un ensemble conséquent de notes préparatoires et de brouillons, déposés à Princeton, dont R. E. Margariti a pu faire usage au moment de la réalisation de son étude. Reprises, revues et complétées par M. E. Friedman, les analyses et traductions de Goitein sur la première partie de l'*India Book* ont été finalement publiées en 2008, en intégrant d'ailleurs certains apports du livre de R. E. Margariti, mais en s'en distinguant également sur certaines lectures de détail (3).

S'il s'intègre dans la longue durée de la recherche sur la Geniza, le livre de R. E. Margariti n'en apporte pas moins nombre de vues nouvelles, marquées par une forte attention aux conditions concrètes de l'exercice du commerce, et diverses dimensions – écologiques, économiques, institutionnelles – de la construction de cet espace particulier et complexe qu'est une ville portuaire. Si l'auteure prend en compte les évolutions induites par la conquête ayyūbide d'Aden à partir de 1174 et étend son enquête jusqu'en 1229, la majeure partie de son étude et de sa démonstration porte en réalité sur la première moitié du xiie siècle, période la mieux documentée par l'*India Book*. La période rasūlide n'est que rapidement évoquée, à titre de comparaison, mais l'exploitation des sources rasūlides pour l'histoire du commerce de l'espace indo-océanique menée après l'achèvement de l'étude de R. E. Margariti a largement confirmé les résultats qu'elle avait obtenus sur la période antérieure (4).

L'ouvrage compte deux volets clairement distingués. Le premier se présente comme une contribution à l'étude historique comparée des sites portuaires dans l'océan Indien, en s'intéressant particulièrement à la façon dont s'articulaient des contraintes spatiales et topographiques particulières, et le contrôle des grands axes de la circulation maritime et terrestre. R. E. Margariti exhume ici de façon très convaincante le paysage portuaire d'Aden entre xie et xiiie siècle, en combinant les informations tirées des géographes arabes (notamment al-Muqaddasī et Ibn al-Muǧāwir) et des lettres et documents de la Geniza. On retiendra tout particulièrement du premier chapitre les descriptions suggestives des contraintes d'approvisionnement en eau (inclus dans les dépenses des marchands sur place), mais aussi des environs d'Aden, avec le site de Laḫaba, manifestement connu des marchands aussi bien pour ses productions artisanales (verre) que pour ses filles de joie. Deux lettres écrites en 1135 par deux marchands juifs résidant à Aden et relatant le blocus naval établi par quinze navires envoyés par le maître de l'île de Qays, confrontées avec le récit du même épisode par Ibn al-Muǧāwir, constituent le cœur du deuxième chapitre. Le récit des différentes phases du siège met en lumière plusieurs termes servant à décrire la topographie du port. Ils isolent notamment l'espace du *mukallā* (ou *marsā'*), lieu de mouillage pour les navires de gros gabarit, situé à quelque distance du littoral, et protégé par une île (Ṣīra) et une jetée (*šiṣna*) dont les fondations ont été retrouvées lors de prospections sous-marines effectuées au début des années 1990. Cet abri à la fois naturel et artificiel

(1) Sous le titre *Like the Place of Congregation on Judgement Day: Maritime Trade and Urban Organization in Medieval Aden (ca. 1083-1229)*, PhD, Princeton University.

(2) S. D. Goitein, *A Mediterranean Society. The Jewish communities of the Arab world as portrayed in the documents of the Cairo Geniza*, Berkeley-Los Angeles, University of California Press, 1967-1993, 6 vol.

(3) S. D. Goitein et M. A. Friedman, *India Traders of the Middle Ages: Documents from the Cairo Geniza. « India Book »*, Leyde, Brill, 2008, rééd. 2011.

(4) Sur la période rasūlide, voir en dernier lieu É. Vallet, *L'Arabie marchande. État et commerce sous les sultans rasūlides du Yémen, 626-858/1229-1454*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2010.

BCAI 29 (2014) Margariti Roxani Eleni: Aden and the Indian Ocean Trade. 150 Years in the Life of a Medieval Arabian Port., recensé par Éric Vallet
© IFAO 2025 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net

faisait de la baie d'Aden l'un des rares points de la côte méridionale de l'Arabie où les navires pouvaient en permanence être protégés des vents.

La méthode de R. E. Margariti s'avère tout aussi efficace dans le chapitre 3, consacré à la topographie de la ville portuaire. Les deux forteresses qui surplombent la ville, al-Ta'kar et al-Ḫaḍrā', le palais édifié à partir de l'époque ayyūbide (al-Manẓar), le bâtiment de la douane (*furḍa*), l'entrepôt officiel du XIIe siècle (*al-dār al-sa'īda*) tout comme les entrepôts privés, associés aux résidences des marchands apparaissent de façon explicite dans diverses lettres de la Geniza. La question de la résidence des marchands est particulièrement intéressante dans une perspective comparatiste, puisque des structures d'hébergement collective, du type du *funduq*, bien connues en Méditerranée, n'apparaissent nulle part. Locations temporaires, hébergement dans les demeures de grands marchands résidents permanents, voire location d'une « cabine » à bord d'un bateau ou débarquée à terre, sont autant de moyens, parfois précaires, à la disposition des marchands de passage pour se loger durant leur séjour.

L'étude des structures défensives de la ville (p. 87-94) pose en filigrane la question des relations politiques et militaires entre la cité portuaire, son arrière-pays immédiat, et le reste du Yémen. L'histoire des pouvoirs qui gouvernent Aden entre la fin du XIe siècle et la première moitié du XIIIe siècle – d'abord les gouverneurs zuray'ides à partir de 1083, puis les Ayyūbides à partir de 1174 – est esquissée à gros traits, mais l'auteure aurait pu ici pousser son analyse plus loin en s'appuyant par exemple plus encore qu'elle ne le fait sur le chroniqueur du XIIe siècle, 'Umāra al-Yamanī, ou sur le volume VII des *'Uyūn al-aḫbār* du Dā'ī Idrīs, consacré à l'histoire du Yémen dans cette période [(5)]. Leur lecture montre de quelle façon les maîtres d'Aden se sont progressivement construit une importante principauté territoriale entre la fin du XIe et le milieu du XIIe siècle, appuyée sur les forteresses des premiers contreforts du Bas-Yémen (notamment la citadelle d'al-Dumluwa) [(6)]. De façon significative, c'est d'ailleurs Sabā' b. Abī al-Su'ūd ; le maître de la forteresse adénie d'al-Ta'kar contrôlant l'accès (et les revenus) du continent, qui l'emporta en 1138, contre son cousin 'Alī b. Abī al-Ġarāt qui se trouvait à la tête des revenus du commerce maritime (et de la forteresse littorale d'al-Ḫaḍrā'). L'intérieur l'avait emporté sur la mer. Plus encore qu'à la construction d'une cité marchande, les Zuray'ides œuvrèrent en réalité à la constitution d'un État territorial, centré sur les montagnes du sud du Yémen et largement ouvert sur l'Océan.

La seconde partie (« The Commercial Entrepôt ») est consacrée à développer l'idée maîtresse du livre, qui lie le succès commercial de la cité à l'étendue des services que les marchands étaient susceptibles d'y trouver. Le négoce était tout d'abord marqué par la présence d'un important appareil douanier, dont le fonctionnement est analysé à partir de plusieurs lettres, et utilement comparé à celui qui était en vigueur à Alexandrie à l'époque fatimide et ayyūbide. Les particularités du système adéni ressortent clairement : les taxes (*'ušūr*) pesaient principalement sur les importations, sans distinction d'appartenance confessionnelle, car musulmans et non-musulmans étaient imposés à Aden de la même façon. Les données précises contenues dans plusieurs lettres permettent de calculer la part que représentaient ces taxes par rapport au prix de certains produits comme le poivre ou le fer. Elle ne dépasse que dans des cas exceptionnels la barre des 20 %. En dépit des évolutions de la période ayyūbide, le système douanier connut une relative stabilité, un argument de poids dans la réussite du port selon R. E. Margariti.

Les lettres de la Geniza indienne sont particulièrement riches sur les conditions de navigation et l'activité des navires en mer Rouge et dans l'océan Indien (chapitre 5). C'est sans nul doute l'un des apports majeurs de l'ouvrage qui illustre la grande variété des propriétaires de navires, qu'ils soient ou non désignés par le nom de *nāḫūḏā* (un terme qui fait l'objet d'une discussion approfondie), leur structuration en clans familiaux et le caractère très saisonnier de leur navigation, segmentée de manière assez stricte : les navires qui circulent en mer Rouge ne sont pas les mêmes que ceux qui voguent entre Aden et la côte occidentale de l'Inde : la démonstration de R. E. Margariti ne laisse plus planer sur ce point le moindre doute. L'étude des fonctions navales d'Aden est particulièrement bien menée : le port y apparaît non seulement comme un lieu de construction de navires, de taille et de contenance variées ; mais aussi comme un centre d'affaires où peuvent s'établir des

(5) 'Umāra al-Yamanī (Naǧm al-Dīn Abū Muḥammad b. Abī al-Ḥasan), *Ta'rīḫ al-Yaman al-musammā. Al-mufīd fī aḫbār Ṣan'ā' wa-Zabīd*, éd. Muḥammad al-Akwa', Damas, 1979 ; Sanaa, al-Maktaba al-yamaniyya li-l-našr wa-l-tawzī', 3e éd., 1985 ; Idrīs (al-Dā'ī 'Imād al-Dīn), *'Uyūn al-aḫbār wa-funūn al-āṯār fī ḏikr al-Nabī al-muṣṭafā al-muḫtār*, vol. VII édité par Ayman Fu'ād Sayyid dans *The Fatimids and their Successors in Yaman. The History of an Islamic Community*, en collaboration avec P. E. Walker et M. A. Pomerantz, Londres, I. B. Tauris/The Institute of Ismaili Studies, 2002.

(6) Voir en particulier l'étude de Muḥammad Karīm Ibrāhīm al-Šamrī, *'Adan. Dirāsa fī aḥwālihā al-siyāsiyya wa-l-iqtiṣādiyya, 476-627/1083-1229*, Bassora, Markaz dirāsāt al-ḫalīǧ al-'arabī, 1985 ; rééd. Aden, Ǧāmi'at 'Adan, 2004, qui n'a pas été utilisée par R. E. Margariti et présente une utile étude détaillée de l'histoire politique d'Aden durant la période considérée.

BCAI 29 (2014) Margariti Roxani Eleni: Aden and the Indian Ocean Trade. 150 Years in the Life of a Medieval Arabian Port., recensé par Éric Vallet
© IFAO 2025 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net

partenariats entre différents marchands, ou entre marchands et représentants du pouvoir pour armer ensemble un même navire. Les documents mettent également en lumière les règles et usages en matière de sécurité des biens et des personnes, et de naufrage, à partir de cas concrets qui montrent la participation directe des plus grands marchands de la cité aux opérations de sauvetage, la présence d'experts (*ahl al-ḫibra wa-l-ma'rifa*) et le développement d'un véritable savoir autour de la navigation dans la cité.

Le sixième et dernier chapitre (« Mercantile and Legal Services ») s'attarde plus particulièrement sur le personnage de Maḍmūn b. Japheth (1re moitié du XIIe siècle), afin de comprendre sur quelles ressources reposait le rôle pivot qui fut le sien dans le commerce d'Aden. R. E. Margariti souligne les nombreux cas où il agit au nom de marchands absents, pour des tâches allant de l'entreposage à la vente ou au règlement des menues dépenses et des taxes. Il assume clairement les fonctions d'un *wakīl al-tuǧǧār* (« représentant des marchands », « facteur »), même si les références à ce titre sont rares dans les lettres de la Geniza relatives à Maḍmūn : l'informalité semble dominer ici dans l'établissement de ces relations marchandes. Sa désignation comme *nagid*, prince de la communauté juive du Yémen, faisait de lui et de ses descendants les représentants des juifs locaux auprès du pouvoir local, et leur assurait une réputation fondant largement leur rôle clé dans les échanges. Si la réflexion de R. E. Margariti sur le caractère largement informel de l'autorité de Maḍmūn emporte la conviction, l'affirmation selon laquelle ce personnage aurait assumé une fonction administrative au sein de la douane appelle discussion. L'auteure revient à plusieurs reprises sur cet argument, d'abord dans le chapitre 4 (« The Senior Officials (*mashā'ikh al-furḍa*) : the Career of Maḍmūn b. Japheth », p. 119-122) et dans la conclusion (« The Geniza documents examined here detail the career of a prominent Jewish trader who held a prominent position at Aden's customhouse », p. 210). Cette assertion ne repose en définitive que sur un unique épisode tiré d'une lettre de 1134-1135 dans laquelle Maḍmūn b. Japheth affirme avoir retardé « la collecte des dîmes (*'ušūr*) [sur les marchands] jusqu'au jour de leur départ » (p. 121) (7). R. E. Margariti n'envisage pas que cette « collecte » ait pu relever également de ses fonctions de *wakīl*, réglant la dîme en bloc pour les marchands qu'il représentait, sans pour autant remplir de fonction officielle au sein de l'administration douanière. Cette procédure de paiement différé des taxes par des représentants de marchands est bien attestée dans les règles du port d'Aden, que contient le recueil d'archives rasūlides de la fin du XIIIe siècle, *Nūr al-ma'ārif* (8). On notera également que dans la principale copie du *Kitāb ṣūrat al-arḍ* d'Ibn Ḥawqal, un copiste anonyme a laissé diverses annotations relatives à son voyage le long des côtes de l'Arabie au milieu du XIIe siècle dont l'une mentionne explicitement le nom du responsable de la douane d'Aden, du vivant même de Maḍmūn b. Japheth : « Je suis allé à Aden en l'année 540/1145 : le préfet (*'amīd*) était Bilāl ibn Ǧarīr, et le surintendant des finances qui lui était attaché (*al-mušrif 'alay-hi*), était mon oncle maternel, Aḥmad ibn Ġiyāṯ, nommé par son sultan Muḥammad b. Saba' (9). » À cette date, le responsable de la douane était bel et bien un musulman. Aucun de ces deux arguments n'exclut bien sûr la possibilité que Maḍmūn b. Japheth ait pu exercer à un moment donné des responsabilités au sein de la douane, y compris sous l'autorité de cet Aḥmad ibn Ġiyāṯ, mais ce point reste encore à démontrer factuellement.

Au total, R. E. Margariti propose une interprétation du succès d'Aden au temps de la Geniza reposant essentiellement sur la force de réseaux marchands, dont la structuration fondamentalement confessionnelle (dans le cas des marchands juifs, autour de Maḍmūn le Nagid) ne constitua jamais un obstacle à des formes de coopération au-delà des frontières religieuses. L'auteure ne s'en tient pas pour autant à l'image irénique d'un océan Indien sillonné par des flottes pacifiques débarrassées de tout contrôle étatique : Aden offre la preuve des profits qui pouvaient résulter d'une collaboration bien comprise entre les réseaux marchands et un appareil d'État, même embryonnaire. Elle en vient ainsi à poser en conclusion la question des « compétitions et rivalités » entre ports de l'océan Indien, indirectement abordées au fil du livre avec les épisodes du blocus naval ordonné par le maître de Qays, ou les démêlés des marchands avec le maître de l'île de Dahlak. R. E. Margariti a eu par la suite l'occasion de développer cette réflexion dans plusieurs articles stimulants (10). L'auteure invite notamment à considérer ces incidents armés non

(7) Lettre TS 20.137. Voir également S. D. Goitein et M. A. Friedman, *op. cit.*

(8) *Nūr al-ma'ārif fī nuẓum wa-qawānīn wa-a'rāf al-Yaman fī al-'ahd al-muẓaffarī al-wārif*, éd. M.Jāzim, Sanaa, CEFAS, 2003, p. 506.

(9) Ibn Hawqal, *La Configuration de la Terre*, tome I, introduction et traduction par J. H. Kramers et G. Wiet, préface d'A. Miquel, Paris, Maisonneuve et Larose, rééd. 2001, p. 23.

(10) R. E. Margariti, « Mercantile Networks, Port Cities, and "Pirate" States: Conflict and Competition in the Indian Ocean World of Trade before the Sixteenth Century », *JESHO*, 51, 2008, p. 543-577 ; « Thieves or Sultans? Dahlak and the Rulers and Merchants of Indian Ocean Port Cities, 11th-13th centuries », dans *Red Sea IV: Connected Hinterlands: The Fourth International conference on the Peoples of the Red Sea Region*, L. Blue, J. Cooper, R. Thomas, et J. Whitewright (eds), Oxford UK, Archaeopress, 2010, p. 155-163.

BCAI 29 (2014) Margariti Roxani Eleni: Aden and the Indian Ocean Trade. 150 Years in the Life of a Medieval Arabian Port., recensé par Éric Vallet
© IFAO 2025 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net

pas simplement comme de simples faits de piraterie, mais plutôt comme la manifestation de prétentions concurrentes à contrôler les routes maritimes. On pourra conforter cette argumentation en relevant que l'une des deux lettres de la Geniza relatant le siège par les navires de Qays mentionne que le but explicite de cette expédition était de prélever une *qiṭ'a min 'Adan*, ce que R. E. Margariti interprète comme « a piece of Aden », une partie du territoire d'Aden (11). Il est plus probable que le terme signifie ici un simple « tribut », selon un usage lexical bien attesté ailleurs, notamment dans la documentation administrative rasūlide (12). La lutte pour l'hégémonie sur les ports de l'océan Indien septentrional passait pour Qays moins par une domination territoriale directe, que par une forme de soumission manifestée par le versement d'une partie des revenus du port.

Au-delà de ces quelques réserves d'interprétation, on ne peut que saluer la qualité d'ensemble de ce travail grâce auquel Aden s'est définitivement affirmée comme un observatoire majeur de l'histoire de l'océan Indien médiéval.

Éric Vallet
Université Paris1 Panthéon-Sorbonne

(11) R. E. Margariti, *Aden*, *op. cit.*, p. 77. Voir également la même interprétation dans S. D. Goitein et M. A. Friedman, *op. cit.*, p. 341 n. 24.
(12) Cf. E. Vallet, *L'Arabie marchande*, *op. cit.*, p. 242, 287, 319.

BCAI 29 (2014) Margariti Roxani Eleni: Aden and the Indian Ocean Trade. 150 Years in the Life of a Medieval Arabian Port., recensé par Éric Vallet
© IFAO 2025 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net