

Laurent CALLEGARIN,
Dominique VALÉRIAN (éd.)
*Le détroit de Gibraltar (Antiquité – Moyen Âge).
III Circulations, mobilités et réseaux d'échanges*

Madrid, Casa de Velázquez
2024, 502 p.
ISBN : 9788490964231

Mots-clés : Méditerranée, détroit de Gibraltar, Antiquité, Moyen Âge

Keywords : Mediterranean Sea, Strait of Gibraltar, Antiquity, Middle Ages

الكلمات المفتاحية: البحر الأبيض المتوسط، مضيق جبل طارق،
العصور القديمة، العصور الوسطى

Ce troisième et dernier volume clôt la série portée par le programme ANR-DETROIT – « Le détroit de Gibraltar, à la croisée des mers et des continents (époque ancienne et médiévale) » – porté par la Casa de Velázquez et dirigé par Daniel Baloup et Laurent Callegarin. Après un premier volume portant sur les représentations, perceptions et imaginaires du Déroit⁽¹⁾ et un second consacré aux espaces et figures de pouvoir⁽²⁾, ce dernier volet s'intéresse aux circulations, mobilités et réseaux d'échanges. Composé de vingt articles accompagnés d'une introduction et d'une conclusion générales, l'ouvrage se propose d'analyser la place spécifique de la région du Déroit dans des réseaux d'échanges plus ou moins étendus, à des échelles différentes, en prenant en compte des trafics de natures très diverses. Il s'agit de faire reposer les termes d'un débat ancien sur l'unité et les ruptures, les échanges et les frontières qui a marqué l'historiographie relative à la Méditerranée à partir de cette région géo-historique spécifique pour en dégager ce qui fait sa singularité. L'intérêt d'une approche multiscale se reflète dans l'organisation en trois parties de l'ouvrage: la première est consacrée aux relations des ports avec leur hinterland; la seconde inscrit le Déroit dans les logiques

régionales; la troisième, enfin, s'attache aux réseaux d'échanges plus étendus entre la Méditerranée et l'Atlantique.

La première partie, composée de sept articles, fait de l'échelle locale un point d'observation particulièrement fécond pour observer les dynamiques qui, sur le temps long, ont animé la zone du Déroit et son arrière-pays. Les cinq premières contributions portent sur la période antique pour laquelle l'historiographie avait érigé un modèle théorique baptisé « Cercle du Déroit » pour qualifier la naissance, vers le VIII^e siècle avant J.-C., d'une entité économique régionale. Le concept est discuté par Enrique Gozalbes Cravioto qui revisite, à partir de données textuelles et archéologiques, la chronologie de l'implantation des ports sur la côte africaine. Abdelmohcin Cheddad et Mohamed Habibi identifient, à partir de prospections menées en 2012-2013 au sud-est de la ville antique de Zilil et de sondages archéologiques sur le site de Sidi Boulenoir, des transformations sociales et économiques dès le I^{er} siècle avant J.-C. avec un développement des installations piscicoles et agricoles en lien avec l'arrivée des colons et des commerçants romains. Les apports de l'archéologie sont également au cœur de l'article de Darío Bernal-Casasola qui propose une synthèse des recherches menées en archéologie portuaire durant ces dernières décennies. Si les phares, les anneaux d'amarrage ou encore l'identification d'un rabot de charpentier d'époque tardo-romaine constituent des indicateurs archéologiques importants, des difficultés demeurent pour localiser les chantiers navals et les bassins portuaires, notamment en raison de l'évolution des traits de côte sur le temps long. L'auteur plaide ainsi pour un recours généralisé à des techniques géo-archéologiques qui ont donné des résultats concluants dans le cas des ports phéniciens de Gadir/Gades. Au-delà du commerce, d'autres enjeux motivent les déplacements humains. Les choix politiques, d'abord, sont abordés par Gwladys Bernard qui, à partir de l'onomastique, de sources littéraires et de la numismatique, interroge la mobilité politique entre les rives du Déroit au I^{er} siècle avant J.-C. dans un contexte caractérisé par les guerres civiles puis par les recompositions régionales qu'entraîne le retour à la paix. La dimension sacrée de plusieurs sites de la rive africaine du Déroit est ensuite analysée par Eduardo Ferrer Albelda et Benjamin Caparroy qui soulignent les changements s'opérant à partir des II^e/I^{er} siècle avant J.-C. avec la disparition progressive des sites d'*euploia* et l'intégration des sites urbains à l'idéologie civico-religieuse romaine. Les deux derniers articles de cette première partie concernent la période médiévale et mobilisent également les

(1) Françoise Des Boscs, Yann Dejognat, Arthur Haushalter (éd.), *Le détroit de Gibraltar (Antiquité – Moyen Âge). I. Représentations, perceptions, imaginaires*, Madrid, Casa de Velázquez, 2019. Compte rendu dans le BCAI 35 (2021), <https://journals.openedition.org/bcai/395>

(2) Gwladys Bernard, Aurélien Montel (éd.), *Le détroit de Gibraltar (Antiquité – Moyen Âge). II. Espaces et figures de pouvoir*, Madrid, Casa de Velázquez, 2022. Compte rendu dans le BCAI 37 (2023) <https://journals.openedition.org/bcai/2455>

apports des données archéologiques récentes. Mohamed Belatik et Abdallah Fili documentent, à partir des sources textuelles et de prospections archéologiques, le réseau urbain mis en place par les Banū Abī l-ʿĀfiya qui, entre le x^e et le xi^e siècle, ont joué un rôle central dans le cadre du conflit entre Omeyyades et Fatimides au Maghreb extrême. Leur ralliement au calife ʿAbd al-Rahmān III a contribué à l'ouverture de leur principauté sur le littoral notamment à travers le site de Qalʿat Ġāra, édifié avec le soutien de l'Omeyyade. De son côté Fernando Villada Paredes présente les nouvelles données issues de prospections menées à Ceuta. L'analyse des céramiques récoltées indique l'existence de relations étroites entre Ceuta et son environnement périurbain qui présentent notamment un répertoire similaire caractérisé par une prépondérance de céramiques émaillées.

La deuxième partie regroupe six articles qui placent la réflexion à l'échelle régionale afin d'appréhender la manière dont le Détroit s'insère dans les circulations à partir de capitales situées en arrière du bras de mer. La seule contribution consacrée à la période ancienne, de Ricardo González Villaescusa, s'intéresse à la position stratégique des *Insulae Augustae* (les îles d'Ibiza et de Formentera) sur les routes de navigation durant la période du haut-empire romain. À partir de la dispersion des marques des céramiques sigillées, l'auteur tente de reconstituer les flux commerciaux qui indiquent le rôle de redistribution de ces îles. Les articles suivants, classés par ordre chronologique, permettent de saisir les évolutions des logiques d'intégration à l'échelle régionale de la fin du viii^e siècle au xv^e siècle. Dans son article consacré à la mer d'Alboran, Christophe Picard défend l'idée d'un investissement de cette mer par les premiers Omeyyades dès la fin du viii^e siècle pour des raisons aussi bien économiques que militaires. La période suivante, analysée par Aurélien Montel, se caractérise par le déploiement d'un véritable projet impérial dans lequel les ports du Maghreb extrême font l'objet d'investissements de la part du califat omeyyade. C'est ensuite le cas de Dénia qui est développé par Travis Bruce. Les souverains à la tête de cette taifa entièrement dépendante de la mer pour sa survie politique et économique, organisèrent un fonctionnement réticulaire à partir de conquêtes visant à contrôler les routes maritimes. Quant aux dynamiques territoriales du Portugal entre le xiii^e et le xv^e siècle, Stéphane Boisselier rappelle qu'il convient de les analyser en se détachant de l'idée traditionnelle selon laquelle le littoral portugais constituerait une « condition naturelle » donnée dès le départ. Il identifie alors trois grandes étapes (de 1096 à 1249;

de 1249 à 1415; à partir de 1415) durant lesquelles s'est construit l'investissement portugais dans le Détroit. Enfin, Yassir Benhima retrace les différentes phases de l'histoire connectée du Maroc atlantique et du Détroit de Gibraltar, depuis les projets impériaux almoravide et almohade jusqu'au xv^e siècle où la présence portugaise devient un obstacle à la fluidité des connexions maritimes entre les ports atlantiques et la Méditerranée. Ce parcours chronologique sur plus de sept siècles, principalement mené à partir de sources textuelles, donne surtout à voir des acteurs étatiques et leurs ambitions fluctuantes au gré du contexte. Mais comme le souligne justement Christophe Picard, d'autres acteurs primordiaux tels que les commerçants ou les marins, restent peu visibles.

La troisième partie élargit la focale pour appréhender les réseaux du Détroit à l'échelle méditerranéenne et atlantique depuis la période antique jusqu'à la fin du Moyen Âge où émerge une économie-monde qui transforme profondément la place du Détroit. Enrique García Vargas et Antonio M. Sáez Romero dressent, à partir des données archéologiques, un panorama diachronique des marchés méditerranéens et européens, depuis la période punique tardive jusqu'à la période romaine. Ce sont également les enjeux commerciaux qui sont au cœur de l'article de Françoise Des Boscs qui analyse les conditions de l'essor commercial lié aux exportations de métaux, de sauces de poisson ou d'huile. Le commerce dans le Détroit, dominé par les Italiens dans un premier temps, connaît de profondes transformations à partir du ii^e siècle après J.-C. où le monde du négoce est désormais contrôlé par le secteur oléicole et relié aux affaires de l'État romain. L'article suivant de Carlos Cabrera Tejedor ramène le lecteur dans la Séville médiévale où des restes d'un bateau et d'une ancre ont été trouvés lors de fouilles réalisées à l'occasion de la construction du métro en 1981 sur la Plaza Nueva. S'appuyant sur les apports de la paléo-géomorphologie et les données archéologiques, l'auteur conteste la chronologie proposée jusqu'alors qui datait le bateau et l'ancre du vi^e siècle et démontre que le bateau était en réalité d'époque califale (x^e/début du xi^e siècle). Les quatre derniers articles offrent quant à eux une réflexion sur l'évolution des réseaux de commerce au regard des stratégies politiques de différents acteurs. Dominique Valérian s'intéresse à la nouvelle organisation des réseaux de navigation entre le xiii^e et le xv^e siècle alors que le Détroit occupe désormais une place incontournable comme voie d'accès entre la Méditerranée et l'Atlantique tout en devenant, paradoxalement, périphérique par rapport aux pôles d'impulsion du commerce d'une économie-monde

en formation. Le jeu des différents acteurs impliqués est successivement envisagé, qu'il s'agisse de la monarchie castillane, du royaume nasride et des opérateurs italiens dans le contexte de la guerre du Déroit au milieu du ^{xiv}^e siècle (María Dolores López Pérez), des souverains et des marchands de la Couronne d'Aragon entre 1344 et 1479 (Damien Coulon) ou des Génois (Enrico Basso). Alors que pour ces derniers le Déroit est doublement stratégique en tant que zone de transit et zone d'approvisionnement, la situation est sensiblement différente du point de vue de la Couronne d'Aragon et de ses marchands pour lesquels les principaux nœuds d'échanges ne se situent pas au niveau du Déroit mais au-delà. Dans la conclusion, Henri Bresc en appelle à une perspective résolument comparatiste pour évaluer les spécificités du Déroit de Gibraltar au regard des autres passages entre les continents et les grandes îles de la Méditerranée. Le Déroit se caractériserait ainsi par une circulation guerrière plus affirmée et une ouverture vers les immenses espaces maritimes atlantiques.

Le défi qui consistait à revisiter l'histoire du Déroit sur le temps long, de la période antique à la période médiévale est en grande partie relevé. L'ouvrage, d'une grande qualité et richement documenté par des cartes, parvient à restituer les dynamiques multiples qui animent les circulations, les mobilités et les réseaux dans cet espace constamment parcouru. La limite est celle de la documentation dont la production et la conservation demeurent inégales selon les espaces, les périodes et les acteurs, comme le soulignent les auteurs eux-mêmes (p. 6-7). Toutefois l'apport majeur de l'ouvrage réside dans l'approche interdisciplinaire qui permet de faire dialoguer non seulement les sources textuelles et l'archéologie mais également des sciences connexes comme la géoarchéologie ou la paléogéomorphologie. Ce sont donc de nouvelles perspectives qui s'ouvrent désormais dans lesquelles l'étude des paléoenvironnements permettra d'affiner encore davantage notre compréhension des sociétés anciennes et médiévales du Déroit de Gibraltar et, au-delà, de la Méditerranée.

Jennifer Vanz
UPEC, CRHEC (EA 4392)