



Mêlanges de la Casa de Velázquez

Nouvelle série

55-1 | 2025

Numéro spécial. Siècle d'or

Sabine Lefebvre, Christophe Picard, *Le détroit de Gibraltar. À la croisée des mers et des continents (Antiquité–Moyen Âge)* – Laurent Callegarin, Dominique Valérian, *Le détroit de Gibraltar (Antiquité–Moyen Âge). Circulations, Mobilités et Réseaux d'échanges*

Agathe Desmars



Edición electrónica

URL: <https://journals.openedition.org/mcv/23487>

DOI: 10.4000/140te

ISSN: 2173-1306

Editor

Casa de Velázquez

Edición impresa

ISBN: 978-84-9096-471-2

ISSN: 0076-230X

Este documento ha sido proporcionado por Casa de Velázquez



Referencia electrónica

Agathe Desmars, «Sabine Lefebvre, Christophe Picard, *Le détroit de Gibraltar. À la croisée des mers et des continents (Antiquité–Moyen Âge)* – Laurent Callegarin, Dominique Valérian, *Le détroit de Gibraltar (Antiquité–Moyen Âge). Circulations, Mobilités et Réseaux d'échanges*», *Mêlanges de la Casa de Velázquez* [En línea], 55-1 | 2025, Publicado el 06 mayo 2025, consultado el 10 junio 2025. URL: <http://journals.openedition.org/mcv/23487> ; DOI: <https://doi.org/10.4000/140te>

Este documento fue generado automáticamente el 4 de junio de 2025.



Únicamente el texto se puede utilizar bajo licencia CC BY-NC-ND 4.0. Salvo indicación contraria, los demás elementos (ilustraciones, archivos adicionales importados) son "Todos los derechos reservados".

Sabine Lefebvre, Christophe Picard,
*Le détroit de Gibraltar. À la croisée des
mers et des continents (Antiquité–
Moyen Âge)* – Laurent Callegarin,
Dominique Valérian, *Le détroit de
Gibraltar (Antiquité–Moyen Âge).
Circulations, Mobilités et Réseaux
d'échanges*

Agathe Desmars

REFERENCIA

Sabine Lefebvre et Christophe Picard (coords.) avec la collaboration de Laurent Callegarin et Dominique Valérian, *Le détroit de Gibraltar. À la croisée des mers et des continents (Antiquité–Moyen Âge)*, Toulouse-Madrid, Presses Universitaires du Midi- Casa de Velázquez, 2022, 517 p. ISBN : 978-84-9096-343-2

- 1 La situation géographique exceptionnelle du détroit de Gibraltar — seuil naturel entre deux mers et deux continents — lui a toujours conférée une importante dimension stratégique, laquelle constitue un champ d'investigation particulièrement stimulant pour la recherche historique et archéologique. Ainsi, les sources textuelles et les vestiges matériels qui relatent la riche et longue histoire de cette région ont attiré l'attention de nombreuses générations de chercheurs. Trop souvent, toutefois, le Détroit a été étudié de manière cloisonnée, tant d'un point de vue géographique que

chronologique. Il en a résulté, entre autres, une documentation scientifique, quoiqu'abondante, malheureusement morcelée. Aujourd'hui, le développement des approches critiques et décentrées en science humaines permet une relecture de cet espace à travers une « lunette neuve », à la focale élargie. L'équipe pluridisciplinaire et internationale du programme de l'ANR « DÉTROIT. Le Déroit de Gibraltar à la croisée des mers et des continents (époques ancienne et médiévale) » coordonné par L. Callegarin en partenariat avec la Casa de Velázquez¹ s'est justement lancée le défi d'insérer la région dans une approche globale en définissant un cadre chronologique particulièrement ample, courant du III^e s. av. J.-C. au XIV^e s. apr. J.-C. Les résultats en sont désormais livrés, sous la forme de plusieurs monographies passionnantes qui offrent aux lecteurs une vue actualisée de la connaissance historique et archéologique de cette zone névralgique de la Méditerranée occidentale. Nous présentons ici deux de ces ouvrages : « *Le détroit de Gibraltar. À la croisée des mers et des continents* », dirigé par s. Lefebvre et Chr. Picard avec la collaboration de L. Callegarin et D. Valérian, coédité par les presses universitaires du Midi et la Casa de Velázquez, ainsi que le troisième et dernier tome de la série *DETROIT*, intitulé : *Le détroit de Gibraltar (Antiquité - Moyen Âge) - circulations, mobilités et réseaux d'échanges*, co-dirigé par L. Callegarin et D. Valérian et édité par la Casa de Velázquez². Comme nous le verrons, si leur thème central et leurs problématiques sont identiques, ces deux ouvrages adoptent des structures très différentes.

- 2 *Le détroit de Gibraltar. À la croisée des mers et des continents (Antiquité-Moyen Âge)*, dirigé par s. Lefebvre et Chr. Picard avec la collaboration de L. Callegarin et D. Valérian, a été rédigé par quinze auteurs œuvrant de concert à dresser un panorama le plus complet possible de cet espace singulier. L'ouvrage est organisé en quatre chapitres auxquels s'ajoute un très utile dossier d'annexe. Il s'ouvre avec une riche introduction, rédigée par les deux directeurs de la publication, qui constitue une sorte de chapitre préliminaire en elle-même (pp. 13-57). Sont d'abord présentés les enjeux et les problématiques de l'ouvrage, puis les particularités géographiques du Déroit sont décrites en s'attachant à dresser un panorama très complet des caractéristiques physiques naturelles de la région (climatiques, géomorphologiques, etc.). L'introduction aborde ensuite la perception du Déroit dans l'Antiquité et au Moyen Âge arabe, puis revient sur l'historiographie de la recherche. Les différentes sources permettant d'étudier l'histoire de la région sont alors détaillées. Ces sources, de différentes natures, sont quantitativement et qualitativement inégales au fil des siècles abordés par ce livre.
- 3 Le premier chapitre, « Une histoire politique du Déroit » (pp. 57-141, coordonné par s. Lefebvre), embrasse les dix-sept siècles traités par l'ouvrage (rappelons-le, du III^e s. av. au XIV^e s. apr. J.-C.). En retraçant l'histoire politique du Déroit, les auteurs mettent en évidence trois phases chronologiques scandées par des jalons historiques. La première est celle de la « période romaine », débutant au III^e s. av. J.-C. à partir des guerres puniques qui voient l'investissement de la péninsule Ibérique puis de la Maurétanie par les Romains. La deuxième est une période « wisigothique et vandale » qui commence au début du V^e s. apr. J.-C. et s'étend jusqu'au VIII^e s. Elle est initiée par des troubles au sein de l'empire romain (qui mèneront à la désagrégation de la partie occidentale de celui-ci) et par l'arrivée de peuples du Nord : les Wisigoths et les Vandales en péninsule Ibérique et en Afrique du Nord. Cette période voit, au VI^e s., une reconquête territoriale de l'empereur romain d'Orient Justinien I^{er} qui fait passer la région sous contrôle de

l'Empire byzantin. Néanmoins, au départ des byzantins au début du VII^e s. apr. J.-C., ce sont finalement les Wisigoths qui contrôlent les deux rives du Détroit – jusqu'à l'arrivée des Arabes. La troisième phase est justement celle qui démarre avec la conquête arabe au début du VIII^e siècle. Elle s'étend jusqu'aux épisodes de la (re)conquête chrétienne de la péninsule ibérique au XIV^e siècle. C'est donc naturellement un cheminement chronologique qu'emprunte ce premier chapitre de l'ouvrage. Il offre aux lecteurs des repères historiques essentiels pour la suite et permet de dresser un panorama extrêmement utile de l'histoire de cet espace sur le temps long. On saluera la synthèse établie et la mise en lumière des continuums entre les périodes.

- 4 Le deuxième chapitre, « Appréhender et organiser l'espace du Détroit » (pp. 143-226, coordonné par L. Callegarin) se consacre dans un premier temps à dépeindre l'organisation territoriale des deux rives du Détroit durant l'Antiquité. Celle-ci est intimement liée aux caractéristiques géomorphologiques, topographiques et aux ressources naturelles régionales. Les peuples, les systèmes d'organisation politique et sociale en œuvre et les établissements urbains sont abordés pour chacune des deux rives. L'intégration des deux rives à l'orbite politique romaine est également abordée, en rappelant que le phénomène, asynchrone et progressif, n'apparaît en rien comme une rupture brutale ou une imposition soudaine par les romains de leur système d'organisation. À l'époque médiévale, l'avènement d'un nouveau pouvoir musulman est accompagné d'une restructuration du territoire qui, là encore, va se faire progressivement. Au départ, les capitales seront installées en retrait des côtes et, mis à part Algésiras et Ceuta, les villes côtières joueront un rôle moins important jusqu'au IX^e siècle. À partir de ce moment-là, l'espace maritime du Détroit commence à être exploité par les communautés locales et fait par la suite l'objet d'un investissement plus intense qui s'observe notamment à travers l'installation de nombreux ports et de fondations urbaines nouvelles qui vont alors être contrôlées et sécurisées par les autorités califales. L'effondrement du califat va entraîner d'autres changements dans l'organisation de la zone du Détroit.
- 5 La deuxième partie du chapitre II se concentre sur les franchissements et les stratégies militaires dans la région du Détroit depuis l'Antiquité. Cette partie débute en abordant les circulations humaines et notamment les difficultés que celles-ci rencontrent ; en particulier, les contraintes naturelles et la piraterie. Si ces dernières constituent certes des embûches pour les marins, elles n'ont pas su pour autant empêcher le franchissement du Détroit (d'ailleurs attesté dès la Préhistoire). Ainsi, quelques routes maritimes empruntées durant l'Antiquité ont été décrites par les auteurs anciens. En outre, la question de l'importance stratégique du contrôle du Détroit est abordée (circulation de troupes d'une rive à l'autre, notamment, à partir du III^e s. av. J.-C.). À la suite de cela, l'organisation militaire wisigothe est présentée. Bien que les sources soient peu nombreuses pour cette période, de rares textes renseignent l'exploitation de la zone maritime et l'existence d'une flotte wisigothe. Le point pivot du IX^e siècle, qui marque l'investissement intensif du domaine maritime du Détroit par les marins, soldats et marchands (voire intellectuels) musulmans est ensuite présenté brièvement. Les circulations dépassent le cadre du Détroit *stricto sensu* puisque l'emprise maritime comprend les côtes atlantiques du Maroc et de la péninsule Ibérique, la mer d'Alborán, et même des périples orientaux plus lointains. À l'époque médiévale, le détroit de Gibraltar est une zone de conflits entre musulmans et chrétiens mais aussi entre pouvoirs musulmans rivaux. Il est à noter que les premiers temps de l'exploitation

maritime musulmane — jusqu'aux XI-XII^e siècles — se font alors dans une mer relativement sûre vis-à-vis de la piraterie.

- 6 Le chapitre III, « Administrer le Déroit » (pp. 227-293, coordonné par s. Lefebvre), explore les différentes formes de gestion et d'organisation politique de la région. Il commence avec les modalités d'intégration de la péninsule Ibérique au territoire romain, notamment l'organisation administrative romaine de l'Hispanie ultérieure à partir de 197 av. J.-C. La rive sud du Déroit n'est alors pas intégrée à l'orbite politique romaine et reste ainsi sous l'autorité de rois Maures. Cependant, le système en place en Maurétanie demeure difficile à restituer en raison du manque de sources, et ce jusqu'en 33 av. J.-C., date qui marque, à la mort de Bocchus II, l'intégration de la rive sud du Déroit au sein du protectorat romain. Les années 33 à 25 av. J.-C. constituent la période pendant laquelle les deux rives vont être réunies administrativement. En effet, Octave (futur Auguste) va installer des colonies en Maurétanie occidentale, bientôt rattachées à l'ensemble provincial de la Bétique. Cependant, en 25 av. J.-C., Auguste (qui n'est désormais plus Octave) confie le royaume Maure à Juba II dans le but de diffuser le modèle romain au sein des cités maurétaniennes. De l'autre côté du Déroit, dans les années 16-13 av. J.-C., l'Hispanie ultérieure va devenir Bétique et être gérée par le Sénat romain. Bien plus tard, lorsque la Maurétanie est intégrée à l'Empire romain, Claude organise administrativement le territoire en créant deux nouvelles provinces en Afrique du Nord. Si les deux rives du Déroit sont à cette époque administrées par des entités différentes liées à Rome, elles ne sont pas conçues comme un ensemble à gérer conjointement. Les réformes de Dioclétien et celle de Constantin I^{er} vont également modifier le dispositif administratif de la région. Lorsque les Wisigoths et les Vandales débarquent en péninsule Ibérique, ils se partagent le territoire préalablement circonscrit par les romains sans apporter de changement notable à la structure administrative romaine déjà en place. Ce n'est qu'à la suite de la reprise du pouvoir par Justinien I^{er} qu'une refonte politique, engagée par l'Empire romain d'Orient, conduit à l'émergence de nouvelles provinces. De nouveaux changements interviennent après, conséquemment de la (re)conquête wisigothe. À l'époque musulmane, bien les deux rives soient ancrées dans le cadre impérial de l'Islam, le Déroit va apparaître comme une entité géopolitique aussi bien centralisée que fragmentée. L'investissement du pouvoir sur les domaines côtiers et maritimes à l'époque califale se fait concomitamment sur les deux rives qui sont connectées. Lorsqu'en 1031 le califat Omeyyade s'effondre, le territoire ibérique va se morceler en différents états : les taïfas. Ces dernières sont gouvernées par des princes en lien avec l'aristocratie locale, en l'absence d'un pouvoir central. L'arrivée des Almoravides va mener à unir de nouveau les deux rives sous un gouvernement central qui se trouve au Maghreb. Les conflits entre les Almohades, les Almoravides et les autres puissances du Maghreb vont nécessiter la mise en place d'une administration maritime du Déroit à partir de 1151. En outre la zone est en proie à des préoccupations liées à l'investissement de l'espace par les commerçants chrétiens. Il faut surveiller, défendre et protéger la zone mais aussi profiter de l'émulation commerciale qui s'y joue. Le port de Ceuta devient à cette époque la place forte. Il est alors gouverné par un membre de la famille du calife. À la suite de la défaite de Las Navas de Tolosa en 1215, qui mène dans les temps qui suivent à l'effondrement des Almohades, apparaît une nouvelle partition de la Méditerranée occidentale, notamment avec les sultanats Nasrides en péninsule Ibérique et Mérinides au Maroc. Ainsi, tantôt séparée, tantôt conjointe, l'administration du Déroit apparaît dans ce chapitre comme fluctuante en fonction des périodes.

- 7 Enfin, le quatrième chapitre, « Mises en valeur, circulations et réseaux » (pp. 295-408, coordonné par D. Valérian), le plus ample, est organisé en trois parties ; la première aborde le Détroit comme un nœud de réseau et un espace d'échange, la deuxième, son poids économique, et la troisième se concentre sur les interactions culturelles.
- 8 Dans la première partie, trois échelles d'analyse de l'espace sont exposées. La première met en évidence les échanges à l'échelle régionale, c'est-à-dire dans un espace qui couvre la zone sud de l'Espagne et la zone nord du Maroc. Pour l'Antiquité préromaine et l'époque républicaine, en particulier pour l'intervalle compris entre le VIII^e s. av. et le I^{er} s. apr. J.-C., le modèle théorique du « Cercle du Détroit », proposé en 1960 par M. Tarradell, est abordé et discuté. À partir de l'arrivée des Phéniciens, les deux rives sont connectées et forment une *koiné* singulière dans laquelle *Gadir* et *Lixus*, de part et d'autre du Détroit, occupent une place importante. Cette cohésion de la région du Détroit n'efface pas pour autant les caractéristiques des populations locales. Toutefois, l'archéologie a montré que plusieurs éléments spécifiques se répondent par symétrie depuis chacune des rives. Le rôle important de *Gadir* dans l'économie régionale est également abordé. Cette configuration « en *koiné* » se retrouve également, de façon plus ou moins comparable, durant l'Antiquité tardive et le haut Moyen Âge. La deuxième échelle est celle de l'intégration du Détroit au sein d'empires. Les territoires provinciaux sont progressivement intégrés à la sphère impériale romaine. On observe alors un inversement progressif des courants d'échanges. Les études céramologiques, entre autres, témoignent de la place que prend la région du Détroit, en particulier l'Hispanie, dans les productions destinées au marché romain. Celles-ci dépassent progressivement les productions en provenance de Rome et de Gaule. Cet essor économique de la région du Détroit s'accompagne d'une intégration proportionnelle de la région dans le système civique et politique romain. La place du Détroit à l'époque musulmane est également abordée à cette échelle. Seulement, les questions liées aux circulations présentent des différences notables par rapport à l'Empire romain, notamment du fait d'une réorientation des réseaux de commerce liés à un pouvoir central non plus basé à Rome mais à Damas, puis Bagdad. Si, très rapidement, le Maghreb occidental et al-Andalous prennent leur indépendance vis à vis du pouvoir de Bagdad, ils sont tout de même intégrés à une même unité religieuse, économique, culturelle et humaine. Se mettent en place des réseaux terrestres puis maritimes. Les échanges entre al-Andalus et le Maghreb vont s'intensifier au fil du temps mais les relations ne se cantonnent pas aux rives du Détroit et se font selon d'autres axes et à des distances importantes, notamment par l'investissement et l'organisation de réseaux dans la mer d'Alboràn. La troisième et dernière échelle exposée est celle de l'intégration progressive du Détroit dans une économie-monde entre le XII^e et le XIV^e siècle sous l'impulsion des marchands italiens puis provençaux et catalans qui reconfigurent les réseaux d'échanges en Méditerranée. Les marchands chrétiens vont s'approvisionner dans la région en matières premières et alimentaires pour les besoins de l'Europe. Les routes maritimes vont donner aux ports un rôle de relai important puisqu'ils se trouvent sur la route entre les centres névralgiques du commerce de l'époque que sont l'Italie du Nord d'un côté et l'Angleterre et la Flandre de l'autre. Le Détroit est la région incontournable qui lie alors les réseaux entre la Méditerranée et l'Atlantique.
- 9 La deuxième partie du chapitre, consacrée à la mise en valeur économique du Détroit, se focalise dans un premier temps sur les réseaux portuaires durant l'Antiquité puis au

Moyen Âge. Par la suite, ce sont les ressources exploitées dans le Déroit et leur circulation qui sont abordées. La période antique est marquée par une très riche activité de production qui concerne essentiellement les ressources halieutiques, minières et agricoles, diffusées par voie maritime et fluviale vers la péninsule italique, l'Aquitaine, la Gaule centrale et du nord, et même la Bretagne. Il apparaît toutefois, à l'époque romaine, que même s'ils existent, les échanges entre les deux rives étaient secondaires au profit de courants commerciaux majoritairement en direction de Rome. À partir du III^e siècle, l'économie du Déroit va décroître, la concurrence de la production d'autres régions africaines conduisant à une perte d'importance de Gadès (ancienne *Gadir*). À l'époque médiévale, les ports agissent comme des relais accueillant des ressources pouvant venir de régions lointaines (l'or du Soudan, par exemple). Pour ce qui est des ressources exploitées dans les arrière-pays portuaires, elles concernent essentiellement les céréales, les légumes, les fruits secs, l'huile et le miel, les fibres textiles, les matières transformées (cuir et tissus) et les matières premières telles que le bois. Les échanges commerciaux entre les deux rives sont bien attestés et concernent des produits variés. Les céréales constituent la principale denrée commercialisée depuis le Maroc vers al-Andalus durant tout le Moyen Âge, alors que dans l'autre sens il s'agit surtout — à partir du XI^e-XII^e s. apr. J.-C. — de l'huile et des produits manufacturés.

- 10 Dans une dernière partie, enfin, sont abordée les interactions culturelles qui se jouent à l'échelle régionale, en particulier dans le cadre du « Cercle du Déroit », durant l'Antiquité. Cette cohérence culturelle entre les deux rives est particulièrement perceptible à l'époque républicaine. Il s'agit en effet de la période qui permet le mieux de saisir les spécificités de cette zone en matière de culture matérielle, notamment la présence de monnaies à légendes puniques et de céramique de type Kouass. L'importance de *Gadir/Gadès* est à nouveau manifeste mais celle-ci ne doit pas être interprétée comme une domination de la cité sur l'ensemble de la région. Il ne s'agit pas d'un phénomène centrifuge mais bien plutôt d'un phénomène centripète : une volonté des périphéries d'intégrer un espace dynamique structuré autour de *Gadir*. Pour l'époque médiévale, l'homogénéité culturelle est également manifeste, et analysée ici à travers trois témoins de la culture matérielle : la céramique, les monnaies et l'architecture. La numismatique permet de suivre les différentes fluctuations politiques, comme en témoigne le monnayage de Ceuta. En 1018 les premières frappes apparaissent, sous les Hammûdides. Il s'agit également de la seule période à laquelle on constate un monnayage commun aux deux rives – et qui soit limité à la région. L'architecture témoigne également de cette *koiné* culturelle entre les deux rives, en particulier dans le domaine de l'habitat. Par la suite, la géographie sacrée du Déroit est abordée, en commençant avec l'Antiquité ; époque à laquelle le culte marin est particulièrement prononcé dans la région en raison des dangers liés à la navigation. Plusieurs espaces sacrés ont été identifiés par l'archéologie, souvent liés aux rites de l'*euploia* (en relation aux protections maritimes). Les divinités honorées sont également présentées. Il apparaît qu'il n'existe pas de divinité propre au Déroit mais on observe un panthéon particulier lié à des sphères d'influences en lien avec les spécificités régionales, à savoir une dimension astrale, marine et civilisatrice. À l'époque musulmane, il apparaît également que le rapport à la mer de l'Islam et du christianisme revêtait une importance toute particulière dans la région du Déroit. Les deux religions sont représentées par des sites sacrés. Ainsi, les attestations de la présence d'un christianisme sont perceptibles jusqu'au XI^e siècle tandis que les *ribâts* se multiplient à partir du IX^e siècle. Finalement, à partir des XI^e-XII^e siècles, les marques d'un

christianisme résiduel disparaissent, au profit d'une islamisation soutenue par les autorités chrétiennes elles-mêmes. C'est le cas, par exemple, d'Afonso Henriques, premier roi du Portugal (1128-1185), qui négocie avec le calife almohade le transfert des reliques de Saint Vincent. L'espace maritime du Détroit, au même moment, devient un haut lieu de mysticisme musulman.

- 11 L'ouvrage se clôt par une riche conclusion et par un très précieux dossier d'annexes comprenant un corpus cartographique (pp. 420-444), un glossaire (pp. 445-451), ainsi qu'une importante frise chronologique de vingt-six pages (pp. 454-480) présentée sous la forme d'un tableau inventoriant les événements historiques sur chacune des rives mais aussi à l'échelle méditerranéenne. Cette frise reprend le cadre chronologique fixé, débute ainsi après la première guerre punique et s'étend jusqu'à la prise de Ceuta par les Portugais en 1415. S'en suivent, la bibliographie (pp. 481- 493), la table des illustrations des tableaux et des cartes, un index des personnes et des tribus, un index géographique, la liste des auteurs et la table des matières. Il faut souligner la présence dans l'ouvrage de treize encarts visant à établir des focus sur certains éléments clés. Par ailleurs, notons la transcription au fil des pages des sources textuelles traduites — antiques et médiévales — contribuant à enrichir la lecture mais illustrant aussi les difficultés documentaires que posent certaines d'entre elles.
- 12 *Le Détroit de Gibraltar (Antiquité - Moyen Âge). III. Circulations, Mobilités et Réseaux d'échanges* est un ouvrage bilingue (français et espagnol) qui se présente sous la forme d'une compilation d'une vingtaine de contributions scientifiques. Ces dernières relèvent aussi bien d'études de cas que de synthèses plus générales sur des sujets précis. L'ouvrage mobilise ainsi un panel international et pluridisciplinaire de chercheurs autour de la thématique. On notera d'ailleurs la participation de certains auteurs de l'ouvrage précédemment présenté. Par son sujet, ce livre-là se focalise sur l'un des points clés exposés dans le livre précédent (chapitre IV), mais à partir d'une stratégie différente puisqu'il s'agit ici d'articles plus spécifiques qui permettent d'approfondir des aspects saillants. Tout comme l'ouvrage précédent, celui-ci vise à dresser un panorama de la thématique sur le temps long, en mettant en lumière les dynamiques politiques, commerciales et culturelles à l'œuvre dans cette zone stratégique. Le choix de mêler les époques historiques étudiées contribue parfaitement au décloisonnement périodique souhaité par les auteurs. Ce choix est clairement exposé dans l'introduction de l'ouvrage. Si l'ambition affichée de ce volume collectif est holistique, il ne prétend pas pour autant à l'exhaustivité ; les sources disponibles étant, rappelons-le, inégalement réparties selon les périodes et les thématiques abordées. Chaque contribution apporte un éclairage spécifique et enrichissant, mais c'est au fil de la lecture que se dessine progressivement une compréhension globale des dynamiques qui animent cette région au cours du temps. Cette diversité temporelle et thématique illustre la richesse du sujet et souligne toute la complexité de son étude. Il est nécessaire de rappeler que l'ouvrage s'inscrit dans la série *DETROIT*, dont il constitue le troisième et dernier tome. Il s'ouvre sur une introduction rédigée conjointement par L. Callegarin et D. Valérian. Les deux auteurs replacent le sujet dans son cadre historiographique et méthodologique, tout en annonçant les grandes problématiques abordées plus loin dans le volume. L'organisation de l'ouvrage reprend plus ou moins l'approche multi-scalaire proposée dans le quatrième chapitre du livre précédent. Il est ainsi structuré en trois grandes parties, correspondant à un élargissement progressif du prisme analytique.

- 13 Le premier chapitre, comprenant sept contributions, est dévolu aux « ports, itinéraires et hinterland dans la zone du détroit de Gibraltar ». Il vise à analyser l'organisation du territoire ainsi que les connections entre les deux rives du Détroit et leurs arrière-pays respectifs. Dans la première contribution, E. Gonzálbez Cravioto s'attache à explorer les différents espaces portuaires sur les rives du Détroit et présente les facteurs — aussi bien naturels qu'anthropiques — ayant conditionné leur installation durant l'Antiquité. L'article livre par ailleurs de très intéressantes restitutions des temps de navigation nécessaires pour joindre les différents établissements côtiers. Par la suite, A. Cheddad et M. Habibi se penchent sur l'organisation des côtes et de l'arrière-pays de Maurétanie tingitane. Dans cet article, les deux chercheurs présentent, entre autres, un chapelet de trente-deux sites inédits — majoritairement à vocation agricole — identifiés en prospection et datés entre l'époque maurétanienne et la période romaine. Ces derniers révèlent une stratégie d'implantation topographique mais aussi de précieuses informations sur l'organisation du territoire, son contrôle et son exploitation en lien avec les établissements côtiers. Les vestiges archéologiques permettant de renseigner les infrastructures maritimes relatives aux zones portuaires et à la navigation sont traités à la suite de cela par D. Bernal Casasola. Dans l'article suivant, G. Bernard se concentre sur le 1^{er} s. av. J.-C. en se focalisant sur les déplacements humains entre les rives du Détroit. Elle aborde ainsi, à travers deux études de cas, les circulations humaines à vocation politique en mobilisant des sources historiques, onomastiques et numismatiques. Vient ensuite un article d'E. Ferrer Albelda et B. Caparroy, qui s'attache à restituer le paysage religieux du Détroit en réalisant notamment, pour la première fois, un corpus des sites identifiés sur la rive africaine, comblant ainsi un déséquilibre de la recherche, et en les intégrant à une réflexion plus générale à l'échelle du Détroit. Une typologie des sites est alors proposée, qui comprend d'une part les sites sacrés civiques et d'autre part les sites liés aux rites d'*eupolia*. Les continuités et les changements dans les pratiques liées à la fréquentation de ces sites au cours du temps sont également discutés. M. Belatik et A. Fili mettent pour leur part en lumière les dynamiques qui se jouent entre la région du Détroit et l'arrière-pays rifain et pré-rifain dans le contexte des conflits qui agitent le Détroit au x^e siècle, entre le califat des Omeyyades et celui des Fatimides. Dans cet article les auteurs présentent notamment les vestiges archéologiques des établissements qui peuvent être rattachés à cette période (dont les investigations ne sont qu'à leur début) et esquissent ainsi des pistes de recherches archéologiques. F. Villada Paredes aborde quant à lui les relations à l'œuvre à l'époque islamique entre Ceuta et son territoire, montrant à travers l'étude céramologiques l'importance de ce port et son rayonnement.
- 14 Ainsi, ce premier chapitre, riche d'environ 140 pages, constitue une première approche de la zone du Détroit à travers un prisme géographique relativement resserré mais un cadre chronologique beaucoup plus vaste, puisqu'il couvre près de treize siècles.
- 15 Le deuxième chapitre, sur « l'intégration du détroit de Gibraltar dans les logiques régionales », adopte une focale plus élargie puisque, comprenant six articles, il a pour ambition d'analyser la place du Détroit dans un espace plus étendu en direction de la Méditerranée d'un côté et de l'océan Atlantique de l'autre. Ainsi, dans un premier article, R. González Villaescusa présente le rôle stratégique en relation avec le Détroit des *Insulae Augustae* (Ibiza et Formenta), en tant que relais dans la redistribution des marchandises à plus ou moins grande échelle durant l'Antiquité. Par la suite, Chr. Picard met en lumière l'investissement maritime de la mer d'Alborà par les

Omeyyades à partir de la fin du VIII^e. Nous l'avons vu précédemment, il s'agit d'une période peu documentée par les sources. Toutefois, il apparaît que cette intégration se met en place dans le cadre d'une stratégie étatique motivée par des objectifs économiques et commerciaux. A. Montel présente le rôle de plus en plus stratégique du Détroit à l'époque omeyyade (IX^e-X^e s.). Celui-ci est axée sur le développement des activités des zones portuaires ; actrices des réseaux d'échanges commerciaux. Ces ports voyaient notamment arriver des marchandises d'origine lointaine, l'or du Soudan par exemple. Il apparaît que le trafic maritime au niveau du Détroit est particulièrement intense à l'époque omeyyade. De nombreux hommes ont ainsi traversé le Détroit (diplomates, militaires, intellectuels, etc.). T. Bruce présente ensuite le cas de la taïfa de Dénia — qui fut au XI^e siècle l'une des premières taïfas à rompre avec le pouvoir califal omeyyade et l'un des principaux ports de commerce (avec des exportations à l'échelle de la Méditerranée) et de piraterie — et analyse les stratégies d'une politique maritime en lien avec la territorialité de la taïfa, basée sur le contrôle et l'investissement des routes méditerranéennes. St. Boisselier se penche ensuite sur les dynamiques territoriales du Portugal entre le XIII^e et le XV^e siècle et aborde ainsi l'occupation de l'espace maritime atlantique par cette nouvelle puissance ainsi que ses stratégies d'expansions orientées en direction du Détroit. La prise de Ceuta en 1415 constitue un tournant dans les actions stratégiques de cette puissance atlantique pour s'installer aux portes de la Méditerranée. Enfin, Y. Benhima traite de la construction et de l'évolution des relations entre l'espace atlantique marocain et la région du Détroit ainsi qu'avec les réseaux méditerranéens à partir du XI^e et jusqu'au début du XV^e siècle. En définitive, au fil des 90 pages qui composent ce chapitre, on observe le rôle stratégique tenu par le Détroit au sein d'un espace plus étendu où les grandes puissances cherchent à contrôler les échanges commerciaux et maritimes. Il s'agit d'un carrefour majeur de circulation des personnes, des marchandises et des idées.

- 16 Le troisième et dernier chapitre, comprenant sept contributions, est intitulé « Les réseaux d'échanges entre Méditerranée et Atlantique ». Le détroit de Gibraltar y est abordé à une échelle plus large encore que dans le chapitre précédent puisqu'il est intégré à un vaste réseau commercial et politique, aux dimensions du monde connu en ces temps-là. E. García Vargas et A. Sáez Romero abordent dans le premier article du chapitre les fameuses productions liées à l'exploitation des ressources halieutiques et notamment l'importance du commerce des salaisons de la région du Détroit entre le III^e s. av. et le V^e s. apr. J.-C., commerce perceptible notamment à travers les études amphoriques qui illustrent l'ampleur du phénomène de production, de transport et de consommation de ces produits. Les auteurs, qui abordent un large spectre chronologique, mettent en parallèle les grandes phases liées à l'exploitation halieutique avec les événements historiques ; retraçant ainsi une part de l'économie antique de la région. Fr. des Boscs met quant à elle en lumière l'intégration rapide, à partir du I^{er} s. av. J.-C., des produits originaire du Détroit (en particulier, dans un premier temps, ceux de la rive nord) — principalement le vin, l'huile et les ressources minières — au sein du système commercial méditerranéen. Ce marché, géré d'abord par Rome, connaît une appropriation progressive par les acteurs locaux. Ce phénomène s'accompagne d'une croissance économique notable parallèlement à l'émergence d'une « élite d'Empire » et de leur intégration au système politique romain. C. Cabrera Tejedor aborde ensuite les attestations archéologiques de réseaux de navigations fluviales ainsi que les indices de navigations en haute mer à travers l'analyse des

découvertes de vestiges nautiques à Séville (en particulier une ancre et une épave). La confrontation de ces vestiges avec les résultats d'une étude environnementale permet de mettre en évidence l'existence d'un port établi sur l'ancien cours du Guadalquivir en activité jusqu'au XI^e siècle. Ces découvertes témoignent également de la fréquentation du port par des navires de haute mer possiblement dès les VI^e-VII^e s. apr. J.-C., comme semble le suggérer la découverte d'une ancre de 2 m environ. D. Valérian se concentre pour sa part sur les XI^e et XIII^e s., lorsque le Déroit prend peu à peu le rôle de point de passage sur les routes commerciales reliant les grands centres marchands qu'étaient l'Italie du Nord, les Flandres et l'Angleterre. Les marchands chrétiens vont profiter des ressources disponibles dans le Déroit et de celles des régions plus lointaines qui transitent par le Déroit pour organiser un commerce d'huiles, de fruits secs, de laine, de cuir, de soie, d'or et d'épices (entre autres...) à destination de l'Europe méridionale et septentrionale. M^a.-D. López Pérez présente par la suite les implications de la « guerra del Estrecho » — qui débute au XIII^e siècle et entraîne une recomposition des territoires du Déroit et des routes commerciales. D. Coulon traite quant à lui des marchands du royaume d'Aragon au XIV^e siècle qui empruntaient un itinéraire passant par le Déroit. En effet, la région est alors un lieu de passage vers les zones commerciales effervescentes des ports atlantiques. Enfin, E. Basso analyse l'enjeu du contrôle du Déroit dans les stratégies commerciales et politiques ; un enjeu particulièrement sensible en ce qui concerne la politique génoise qui — malgré une expansion plutôt tournée vers l'Orient — convoite la région dès le XI^e siècle à des fins tant économiques que militaires, le but étant de s'assurer la maîtrise des routes commerciales, notamment en profitant de l'affaiblissement des armées musulmanes. Des accords diplomatiques, notamment avec Grenade, permettent aux génois de prendre une place de plus en plus importante dans un commerce à l'échelle mondiale. On observe ainsi dans ce chapitre que la région est un point de passage dans les grandes traversées mais qu'elle attire aussi pour ses riches ressources et la production de denrées et de marchandises dont la diffusion est menée à longue distance. Ainsi, que ce soit dans l'approvisionnement en marchandises ou dans la perspective d'un contrôle des routes maritimes afin de garantir le commerce, on remarque que le Déroit détient une place dans un contexte très étendu compris entre l'espace méditerranéen et atlantique.

- 17 À la suite de ces trois chapitres, l'ouvrage se clôt par une conclusion d'Henri Bresc (pp. 395-415) qui revient sur les particularités qui caractérisent la région, les problématiques fondamentales de l'ouvrage et les points saillants qui en émanent. Il faut souligner la qualité du corpus graphique et iconographique présent dans chacun des articles.
- 18 En définitive, ces deux ouvrages — desquels nous avons tenté de faire apparaître les points saillants — témoignent d'une très grande richesse scientifique. À partir de stratégies différentes, mais complémentaires, ils offrent chacun au lecteur une vision diachronique sur un même espace. D'un côté, *Le déroit de Gibraltar. À la croisée des mers et des continents (Antiquité-Moyen Âge)* se présente sous la forme d'un ouvrage de synthèse structuré par des chapitres abordant des thématiques variées, livrant une vue d'ensemble actualisée sur l'état des connaissances relatives à l'histoire de la région. Il constitue un panorama clair et accessible, aussi bien pour les chercheurs et les étudiants que les passionnés désireux d'approfondir leurs connaissances de fond sur le sujet. Ce travail collectif permet de poser les bases d'une compréhension globale du Déroit dans la longue durée. De l'autre côté, *Le Déroit de Gibraltar (Antiquité-Moyen Âge)*.

III. *Circulations. Mobilités et Réseaux d'échanges* adopte une démarche plus ciblée en prenant la forme d'un recueil d'articles scientifiques axés sur l'une des thématiques « fer de lance » des études du Détroit : les circulations. Il explore donc en profondeur et avec précision, à travers une démarche analytique, un aspect particulier à partir de recherches récentes et souvent inédites. Les sources, les échelles d'études, les terrains sont différents, ce qui permet d'illustrer la construction de la recherche sur le sujet. Des deux, il est par ailleurs celui qui offre la plus importante place à l'archéologie. Ces deux ouvrages sont ainsi complémentaires ; les grands repères posés dans le premier trouvent écho dans le second. Ils illustrent tous deux parfaitement la complexe histoire de la région, laquelle est fortement liée à sa géographie particulière. On ne peut donc que recommander la lecture de ces deux œuvres scientifiques. Ajoutons enfin que, si ces travaux couvrent admirablement un large spectre chronologique qui court sur plus de dix-sept siècles, de l'Antiquité au Moyen Âge, il faut espérer qu'à l'avenir, des approches similaires intègrent les périodes plus anciennes, notamment la Préhistoire (au moins récente), pour enrichir encore cette perspective diachronique très prometteuse.

NOTAS

1. En association avec le laboratoire ITEM (UR 3002, Université de Pau et des pays de l'Adour), le Centre Jacques Berque de Rabat et le laboratoire Orient et Méditerranée (UMR 8167, Université Paris I)
 2. Il fait suite à un premier tome *Le détroit de Gibraltar (Antiquité - Moyen Âge) - représentations, perceptions, imaginaires* (dir. Françoise des Boscs, Yann Dejugnat & Arthur Haushalter) et à un deuxième *Le détroit de Gibraltar (Antiquité - Moyen Âge) - espaces et figures de pouvoir* (dir. Gwladys Bernard & Aurélien Montel).
-

AUTORES

AGATHE DESMARS

EHEHI-Casa de Velázquez