

# Mélanges de la Casa de Velázquez

40-2 (2010)

El trabajo de las mujeres en España

Travis Bruce

## Réseaux et territorialité dans la Méditerranée occidentale au XI<sup>e</sup> siècle L'exemple de la taifa de Denia

### Avertissement

Le contenu de ce site relève de la législation française sur la propriété intellectuelle et est la propriété exclusive de l'éditeur.

Les œuvres figurant sur ce site peuvent être consultées et reproduites sur un support papier ou numérique sous réserve qu'elles soient strictement réservées à un usage soit personnel, soit scientifique ou pédagogique excluant toute exploitation commerciale. La reproduction devra obligatoirement mentionner l'éditeur, le nom de la revue, l'auteur et la référence du document.

Toute autre reproduction est interdite sauf accord préalable de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France.

**revues.org**

Revues.org est un portail de revues en sciences humaines et sociales développé par le Cléo, Centre pour l'édition électronique ouverte (CNRS, EHESS, UP, UAPV).

### Référence électronique

Travis Bruce, « Réseaux et territorialité dans la Méditerranée occidentale au XI<sup>e</sup> siècle », *Mélanges de la Casa de Velázquez* [En ligne], 40-2 | 2010, mis en ligne le 15 novembre 2012, consulté le 07 décembre 2012. URL : <http://mcv.revues.org/3646>

Éditeur : Casa de Velázquez

<http://mcv.revues.org>

<http://www.revues.org>

Document accessible en ligne sur : <http://mcv.revues.org/3646>

Ce document est le fac-similé de l'édition papier.

© Casa de Velázquez

# Réseaux et territorialité dans la Méditerranée occidentale au XI<sup>e</sup> siècle : l'exemple de la taifa de Denia

**Travis Bruce**

*Binghamton University / UMR 5136 FRAMESPA*

Il est question depuis quelques années de réseaux comme grille d'analyse en histoire. Les structures informatiques et de l'Internet ont inspiré en partie le développement de cette idée et ont contribué à l'élaboration de concepts essentiels, dont notamment celui de connectivité et, plus simplement, le fait de voir les relations sociales, économiques ou politiques en termes de réseaux<sup>1</sup>. Parallèlement, et de façon similaire au concept des réseaux, un intérêt pour la territorialité politique et humaine reflète plusieurs évolutions dans la société moderne, ainsi que l'interaction entre l'histoire et d'autres domaines des sciences humaines. La mobilité démographique contemporaine à l'échelle de l'individu et du groupe contribue à une réévaluation des notions de territoire social ou culturel. L'importance croissante des organisations non-gouvernementales et de la mondialisation met en question plusieurs aspects de la territorialité politique traditionnelle ainsi que le concept de frontière<sup>2</sup>. En outre, si les concepts westphalien ou wébérien de l'État, avec l'idée d'une homogénéité territoriale et de frontières fixes et stables dans l'espace et le temps au sein desquelles l'exercice du pouvoir est unitaire, pouvaient éventuellement s'appliquer à l'Occident moderne, ils semblent qu'ils n'ont pas lieu d'être pour les entités politiques pré-modernes<sup>3</sup>. Cette disconvenance se fait sentir davantage dans le cas du monde musulman médiéval, où ces concepts d'État et de frontière s'appliquent inégalement.

Dans le cas de la taifa de Denia, les notions traditionnelles liées au territoire sont davantage mises en question par l'éclatement politique et territorial com-

157

<sup>1</sup> Voir l'introduction de COULON, VALÉRIAN, 2007.

<sup>2</sup> Voir par exemple AGNEW, 2005, pp. 437-461.

<sup>3</sup> THOMSON, 1994, pp. 7-20 ; BIGGS, 1999, p. 375 ; SMITH, 2005, p. 834. Lauren Benton remarque que ces revendications deviennent encore moins tangibles dans le cas des empires maritimes dont le contrôle territorial « s'exerça à travers des bandes étroites, ou corridors, de territoire et à travers des enclaves de taille et de situation variées » (BENTON, 2005, pp. 700 et 706).

mun à toutes les taifas, par ses structures administratives, et particulièrement par son implication dans l'espace maritime méditerranéen. Denia constituait en effet l'une des dizaines d'entités politiques qui remplacèrent le califat de Cordoue après sa chute au début du v<sup>e</sup>/xi<sup>e</sup> siècle. Cette chute conduisit à une désagrégation du pouvoir et à une situation d'instabilité politique qui fera évoluer l'appréhension du territoire chez les héritiers de l'ancien régime. La particularité de Denia vient surtout de sa place entre la Méditerranée et la Péninsule ibérique, ainsi que de l'ambition de Mujāhid al-‘Āmirī et de son fils, ‘Alī, d'exploiter cette position. Cette spécificité-même permet de mieux comprendre comment un pouvoir médiéval islamique pouvait appréhender et agir sur son espace territorial.

### Politique et territoire en Islam

#### *La frontière en Islam*

158

Rappelons qu'en terre d'Islam, dans la mesure où l'unité de la communauté prime sur toute autre préoccupation, il ne peut y avoir d'États régissant des groupes distinctement, tout comme il ne peut y avoir de frontières. Dès l'origine, l'*umma*, la communauté des croyants, était une congrégation et une organisation politique dont les membres étaient à la fois des croyants et des citoyens gouvernés par le Prophète<sup>4</sup>. Les frontières politiques ne pouvaient pas exister au sein du monde musulman parce qu'il ne pouvait pas y avoir d'États<sup>5</sup>. Néanmoins, si, théoriquement, la communauté ne pouvait être divisée, un nombre croissant de pouvoirs régionaux commencèrent à se partager la souveraineté sur l'*umma*<sup>6</sup>. La fragmentation du monde politique islamique se traduisit ainsi en divisions territoriales.

Cependant, cette désagrégation du pouvoir n'aboutit pas à la création de territoires et de frontières distincts. Dans son étude sur la frontière dans le monde musulman, Ralph Brauer examine la façon dont l'indivisibilité de l'*umma* s'exprime dans la cartographie arabe. Effectivement, l'idée d'une frontière linéaire, claire et délimitée n'apparaît pas chez les géographes comme Ibn Hawqal et al-Idrisī, chez lesquels apparaissent plutôt des zones de transition entre les centres de souveraineté. Pour Ralph Brauer, ces divisions reflètent la circulation des impôts et, entre deux États, la frontière se situe dans une zone où cette circulation change progressivement de direction<sup>7</sup>. En relation avec ce modèle, on peut également citer celui de la société tributaire, élaboré par Samir Amin et explicité par Pierre Guichard dans le

<sup>4</sup> CRONE, 2004, p. 13.

<sup>5</sup> BAZZANA, GUICHARD, SÉNAC, 1992, p. 39.

<sup>6</sup> Voir la discussion de cette évolution dans CRONE, 2004, pp. 145-258.

<sup>7</sup> BRAUER, 1995, p. 5.

cadre d'al-Andalus, selon lequel la relation entre les structures étatiques et les communautés locales se faisait « principalement par la perception d'un tribut »<sup>8</sup>.

### *La division du territoire par la fiscalité*

La fragmentation politique existait donc au sein du monde musulman, malgré l'unité religieuse de la communauté. En effet, l'autorité de collecter des impôts canoniques, et non canoniques, témoigne certainement de la revendication d'une légitimité politique, surtout lorsque l'excédent de ces impôts, après le paiement de l'armée et des autres charges administratives locales, n'est pas envoyé vers une autorité supérieure. Cette corrélation entre fiscalité et autorité politique se retrouve chez le géographe Ibn Ḥawqal. A plusieurs reprises il offre des précisions sur la collecte des impôts ou des droits, la dîme, l'impôt foncier ou la capitation, et relie ces questions à l'autorité politique. Ainsi, Ibn Ḥawqal lie fiscalité et autorité territoriale lorsqu'il précise que la région (*iqḷīm*) de Tanger est soumise aux Idrissides, car « ce sont eux qui perçoivent les taxes et l'impôt foncier »<sup>9</sup>. Ailleurs, il associe l'autorité des Hamdanides sur les districts (*a'māl*) de Nisibe avec l'envoi des impôts de cette région vers leur capitale de Mossoul<sup>10</sup>. À la même époque en Égypte, l'historien Al-Kindī associe le contrôle de la prière et du tribut à l'autorité territoriale des émirs de Fustāt<sup>11</sup>.

159

La fiscalité, certes, n'était pas la seule façon de concevoir un territoire politique. Dominique Valérien a bien démontré que les émirs hafside de Bougie définissaient leur territoire à travers l'allégeance de tribus, surtout dans les zones frontalières<sup>12</sup>. Cette analyse reprend, d'ailleurs, certains éléments de celle avancée par Mohamed Kalby pour le territoire des Mérinides au Maghreb, présenté comme un tissu d'allégeances tribales<sup>13</sup>. Néanmoins, c'est à travers la fiscalité que s'exprimait la relation entre l'État et ces tribus, car ils reçoivent des concessions d'*iqṭā'* sur des régions précises qui délimitent ainsi les territoires sous contrôle hafside. Jean-Louis Golvin remarqua également combien le système des *iqṭā'* a structuré le territoire en Égypte sous les Mamluks, expliquant que l'espace était mentalement vécu en termes de ces concessions<sup>14</sup>.

### *Modèle territorial et fragmentation taifale*

L'analyse de Ralph Brauer présente donc un modèle utile pour appréhender la division territoriale en terre d'Islam. Ce modèle permet de comprendre

<sup>8</sup> GUICHARD, 1990, vol. 1, p. 20.

<sup>9</sup> Ibn ḤAWQAL, *Kitāb sūrat al-ārd*, p. 81/77.

<sup>10</sup> Ibn ḤAWQAL, *Kitāb sūrat al-ārd*, pp. 213/211

<sup>11</sup> *Ibid.*, p. 440.

<sup>12</sup> VALÉRIAN, 2003, pp. 6-7.

<sup>13</sup> KALBY, 1988, p. 35 et *passim*.

<sup>14</sup> GOLVIN, 1980, pp. 442-443.

d'un côté la division du monde politique musulman, et de l'autre son expression à travers la fiscalité. Néanmoins, il présente des noyaux territoriaux homogènes, une vision que l'on retrouve dans la plupart des cartes des taifas. Or, il semblerait que ces cartes présentent une fausse image des taifas, conditionnée par la territorialité politique moderne.

Des travaux récents de l'anthropologue Monica Smith ont mis en avant une vision d'occupation territoriale réticulaire basée sur la circulation des ressources au sein d'un espace<sup>15</sup>. Ces travaux semblent mieux correspondre aux entités politiques d'avant l'époque moderne qui s'appuyaient sur les points spécifiques et les routes qui les liaient. Les modèles présentés gardent néanmoins l'idée d'une frontière qui délimite ou, du moins, l'idée d'un État qui agit au sein d'un espace délimité qui lui est particulier.

En fait, tout en gardant la fiscalité comme facteur définissant, il faudrait déconstruire d'avantage notre conception de ces États territorialement éclatés. Les taifas étaient des agrégats plus ou moins cohérents de districts définis souvent en termes de fiscalité, mais qui n'étaient pas forcément homogènes. La densité des sites appartenant à l'autorité taifale devait être plus dense autour de la capitale, alors que la trame devenait de plus en plus lâche en s'éloignant, se mêlant aux possessions d'autres royaumes. C'est donc en termes de composants et réseaux qu'il faut concevoir l'espace politique des taifas.

160

### Politique et territoire en al-Andalus des taifas

L'historiographie d'al-Andalus au v<sup>e</sup>/xi<sup>e</sup> siècle fait souvent apparaître le contraste entre l'unité imaginée de l'ancien califat umayyade et la fragmentation de la société taifale. Henri Terrasse a souligné le régionalisme et le manque de cohésion des *mulūk al-ṭawāʾif*, les qualifiant d'« agglomérats de fiefs militaires »<sup>16</sup>. Pour Pierre Guichard, les taifas étaient plus des « centres de pouvoir » que des États<sup>17</sup>. Néanmoins, bien que les taifas aient certainement manqué d'une homogénéité comme celle que l'on prête souvent au califat cordouan, leur espace n'en était pas moins défini. Il faudrait par ailleurs rappeler que même l'ancien califat était composé de territoires et de régions liés à l'État par des traités et des serments, parfois sous l'administration directe de Cordoue, mais aussi parfois semi-indépendants, en échange d'un paiement tributaire, et que ses frontières externes et internes étaient en évolution presque constante.

Il est cependant vrai que l'instabilité territoriale s'exacerba au v<sup>e</sup>/xi<sup>e</sup> siècle pour en fait devenir l'un des principaux aspects caractéristiques des royaumes des taifas. Si la vision musulmane du territoire politique se caractérisait déjà par l'idée d'une émanation depuis un centre et non pas d'une présence régu-

<sup>15</sup> SMITH, 2005, pp. 832-849 et 2007, pp. 28-35.

<sup>16</sup> TERRASSE, 1966, p. 192.

<sup>17</sup> BAZZANA, GUICHARD, SÉNAC, 1992, pp. 38-39.

lière à l'intérieur de frontières, al-Andalus des taifas vit une réduction, au niveau régional, des structures qui avaient permis la transmission du pouvoir auparavant. En outre, les guerres civiles et les ressources limitées des différents chefs firent que l'imposition de l'autorité politique des nouveaux centres ne pouvait s'exprimer que de manière intermittente. Le territoire d'une taifa devenait donc une zone d'influence, avec un noyau d'autorité autour de la capitale, puis des points d'appui rayonnant de manière de plus en plus dispersée, s'imbriquant les uns dans les autres.

### *Un territoire éclaté mais défini*

Henri Terrasse mentionne des « châteaux mis en état de défense, perdus, reconquis, parfois même échangés » comme autant de signes de l'instabilité territoriale des taifas démontrant l'absence de frontières<sup>18</sup>. On peut cependant noter qu'une absence de frontières ne signifie pas forcément un manque de définition territoriale. Un exemple souvent cité en liaison avec la structure territoriale en al-Andalus est la description dans les mémoires de 'Abd Allāh b. Buluqqīn, dernier roi de la taifa ziride de Grenade, du conflit entre les taifas de Grenade et d'Almeria, dans lequel des gouverneurs (*quwwād*) s'affrontaient au sujet de districts dans la région de Fiñana<sup>19</sup>. 'Abd Allāh s'efforçait de maintenir son contrôle sur ce territoire à travers la construction ou la restauration de *huṣūn* dans lesquels il fit placer des garnisons. Si l'épisode démontre l'indépendance relative des gouverneurs régionaux — le conflit débuta apparemment à l'initiative de deux gouverneurs — la suite montre également que les *mulūk al-ṭawā'if* exerçaient leur pouvoir sur des territoires distincts les uns des autres et qu'ils assuraient ce pouvoir par la force.

Les événements qui menèrent à la chute de Denia aux mains des Banū Hūd de Saragosse indiquent un fonctionnement territorial similaire. Selon Ibn Bassām, al-Muqtadir souhaitait annexer à l'émirat de Tortose des forteresses qui étaient sous l'autorité de Denia<sup>20</sup>. Après hésitation, 'Alī b. Mujāhid ordonna à ses gouverneurs (*ummāl*) de se fortifier et de se préparer contre Ibn Hūd. Comme dans le conflit entre Grenade et Almeria, bien que ces sites n'hébergeassent de garnisons qu'en cas de menace, et ne fussent donc pas occupés en permanence, la requête d'al-Muqtadir ainsi que la réponse de 'Alī montrent que leur appartenance politique était quelque chose de défini, et ceci malgré la dispersion des sites.

### *Un territoire politique agrégat de districts et de régions*

Ces conflits mettent en lumière la structure territoriale de l'administration en al-Andalus. Les taifas avaient hérité du système califal sous lequel la

<sup>18</sup> TERRASSE, 1966, p. 195.

<sup>19</sup> 'Abd Allāh b. BULUQQĪN, *Tibyān*, p. 112.

<sup>20</sup> Ibn BASSĀM, *Dhakhira*, vol. 4, p. 183.

péninsule avait été divisée en circonscriptions (*kūra*), elles-mêmes composées de districts (*iqḷīm* et/ou *juz'*)<sup>21</sup>. D'autres termes peuvent s'appliquer à ces districts, selon, semble-t-il, leur fonction administrative et leur place en tant que composant ou composé d'autres divisions territoriales. Il s'agit donc des *'amal*, *ḥawz*, *naẓar*, *jiha* et *nāḥiya*. Selon les sources et les époques, ces termes peuvent être plus ou moins précis. L'essentiel de ce système à l'époque califal était l'association entre des collectivités paysannes au niveau villageois, des *qurā* (s. *qarya*), et une structure castrale nucléaire et administrative, le *ḥiṣn*, l'ensemble formant un district administratif, le *juz'* ou l' *iqḷīm*<sup>22</sup>. Ces unités formaient ensuite les *a'māl*. Le territoire d'al-Andalus était donc une mosaïque de circonscriptions et de districts. Alors que les *kūra/s* avaient des fonctions administratives et militaires, les sous-divisions, lorsqu'elles avaient une signification gouvernementale et non pas seulement géographique, étaient la plupart du temps liées à l'organisation fiscale du pays<sup>23</sup>. Le terme *iqḷīm* désigne clairement une division fiscale. Al-'Udhri, al-Bakri et l'auteur anonyme du *Dhikr bilād al-Andalus* fournissent chacun des recettes fiscales pour des *iqḷīm/s* spécifiques<sup>24</sup>. A l'échelle plus large, le *'āmil*, ou gouverneur d'un *'amal*, pouvait avoir des responsabilités militaires, mais ce poste était surtout associé à la levée des impôts<sup>25</sup>.

La chute du régime umayyade exacerba cet aspect fragmenté du territoire, non seulement par le partage du territoire entre les différents royaumes des taifas, mais également par la désagrégation du territoire politique au sein des différents États. La base territoriale des *mulūk al-ṭawā'if* était en fait ponctuelle, s'appuyant sur des fortifications et districts, et dépendant de la loyauté de chacun. Même si les souverains pouvaient espérer la constitution d'un ensemble territorial cohérent, il n'en reste pas moins que la vision-même de leurs royaumes était fragmentaire, composée de pluriels. Le *Tibyān* de 'Abd Allāh b. Buluqqīn permet justement de comprendre comment ces divisions territoriales se traduisaient dans la mentalité de ces souverains<sup>26</sup>. Ibn Buluqqīn fait parfois référence à sa *mamlaka* comme à un ensemble, en tant que *balda* ou *naẓar*, mais, lorsqu'il s'agit de questions spécifiquement territoriales, l'émir s'exprime le plus souvent en termes de pièces associées. Ce

<sup>21</sup> LÉVI-PROVENÇAL, 1950, pp. 47-48 ; VALLVÉ, 1986, pp. 235-238.

<sup>22</sup> BAZZANA, CRESSIER, GUICHARD, 1987, p. 132 ; SÉNAC, 1993, *passim*.

<sup>23</sup> Outre les *kūra/s*, il y avait également les marches, ou *thaghr*, dont la fonction plutôt militaire était surtout liée à leur situation frontalière : LÉVI-PROVENÇAL, 1950, t. III, pp. 55-59.

<sup>24</sup> AL-ḤIMYARĪ, *Kitāb al-rawd al-mi'tār*, p. 250-1 ; *Dhikr bilād al-Andalus*, t. I, p. 41 ; al-'UDHRĪ, *Nuṣūṣ 'an al-Andalus*, p. 124-127.

<sup>25</sup> VALLVÉ, 1986, p. 229 ; *Encyclopaedia of Islam*, 2<sup>e</sup> éd., « 'āmil », vol. 1, p. 435a.

<sup>26</sup> Dernier souverain de la taifa zīrī de de Grenade, 'Abd Allāh b. Buluqqīn rédigea ses mémoires en partie afin de se justifier face aux accusations d'impropriétés formulées par des Almoravides. Cette optique rend problématique l'utilisation du *Tibyān*, mais sa contemporanéité avec notre sujet, et la perspective unique de son auteur qui participait directement à l'organisation de son État, en fait une source essentielle pour l'époque des taifas.

sont toujours des *bilād*, et non pas un territoire, qui sont conquis et investis. Dans l'affrontement avec Almeria, le conflit surgit dans une région (*nazar*), tout en impliquant plusieurs districts (*jihāt*). En décrivant les mesures prises pour assurer son emprise sur la région, 'Abd Allāh utilise *jihāt*, comme lors de la description des fortifications : « [elles] formaient une protection pour les districts (*jihāt*) qui étaient à nous, empêchant leur accès, et menaçant les *jihāt* d'Almeria »<sup>27</sup>. Ce terme peut traduire un concept linéaire, comme une limite, mais son usage au sein du texte indique également un aspect composite. Lorsqu'Ibn Buluqqīn utilise ce terme au singulier dans le texte, il s'agit d'un district et même d'une forteresse spécifique<sup>28</sup>.

Il faudrait en réalité se demander si 'Abd Allāh b. Buluqqīn n'utilise pas le terme de *jihā* à la place de *juz'*. Le *Tibyān* n'emploie pas en effet le vocabulaire politico-administratif typique des autres sources de l'époque, et sont absents les termes d'*iqīm*, *kūra* et *juz'*. L'absence de ce dernier terme est d'autant plus frappante qu'al-'Udhri ne l'emploie que pour les *kūra/s* de *Balansiya*, *Ilbīra* et *al-Jazīra*, et l'utilise spécifiquement pour Fiñana<sup>29</sup>. Ibn Buluqqīn pensait donc son territoire en termes de composants administratifs et fiscaux à l'échelle locale, et si chacune de ces pièces faisait partie d'un ensemble plus large, elles demeuraient distinctes les unes des autres, chacune nécessitant l'attention du souverain.

L'organisation de la taifa de Grenade est typique des royaumes des taifas, et on retrouve la même logique territoriale à Denia. La description des événements qui menèrent à la chute de la dynastie de Mujāhid évoque cette même administration territoriale fragmentée<sup>30</sup>. Ainsi, al-Muqtadir b. Hūd souhaitait prendre possession, non pas d'un territoire, mais de forteresses. La réaction initiale de 'Alī b. Mujāhid était de céder, et il ordonna donc aux gouverneurs d'abandonner ces pays (*bilād*). Ibn Bassām utilise le terme de *'amīl* pour les gouverneurs avertis par 'Alī. Or, à l'encontre du *qā'id*, ou gouverneur militaire, le *'amīl* était surtout chargé de fonctions administratives liées à la collecte des impôts. Ibn Hūd voulait récupérer des forteresses, mais celles-ci servaient de repère physique pour les districts fiscaux, ou *a'māl*.

Cette vision fragmentée du royaume se retrouve dans un traité signé en 1058 entre Denia et Barcelone<sup>31</sup>. Dans ce traité, dont une partie est en latin et l'autre en arabe, 'Alī b. Mujāhid confie la juridiction religieuse des chrétiens de sa taifa à l'évêché de Barcelone en échange de la reconnaissance de sa souveraineté lors du prône hebdomadaire<sup>32</sup>. Le texte arabe spécifie que les chrétiens

<sup>27</sup> 'Abd Allāh b. BULUQQĪN, *Tibyān*, p. 113.

<sup>28</sup> *Ibid.*, pp. 114 et 149.

<sup>29</sup> AL-'UDHRĪ, *Nuṣūṣ 'an al-Andalus*, pp. 20, 90-93 et 120.

<sup>30</sup> Ibn BASSĀM, *Dhakhīra*, t. IV, p. 183.

<sup>31</sup> BAUCCELLS I REIG, *et al.*, 2006, vol. 3, doc. 977, pp. 1554-1558.

<sup>32</sup> Sur l'authenticité de ce traité: PUIG Y PUIG, 1929, pp. 115-121 ; BARCELÓ, 1983, pp. 7-30 ; BRUCE, 2009, pp. 25-33.





CARTE 1. — Villes et sites associés avec la taifa de Denia

prononceront le nom de ‘Alī dans les églises dans l’ensemble de ses territoires (*a‘māl*). L’utilisation de ce terme reflète probablement l’organisation administrative de la taifa et le fait que ‘Alī ordonnera à chacun de ses gouverneurs d’instaurer dans leurs districts les mesures décrites par le texte.

La taifa de Denia s’exprimait donc à travers un réseau d’agents administratifs qui gouvernaient et récoltaient des impôts dans des districts dispersés. Denia exerçait son autorité, non seulement sur son arrière-pays immédiat, mais aussi sur des points éloignés et isolés du noyau territorial. Outre les villes plus proches comme Orihuela, Elche et Murcie, les sources placent sous l’autorité de Denia, à des moments imprécis, des villes et forteresses aussi lointaines et dispersées que celles de Lorca, Baza, Baeza, Jodar et Segura<sup>33</sup>. Cette dernière ville demeura sous le gouvernement direct du fils de ‘Alī, Muḥammad Sirāh al-Dawla, jusqu’à la fin de la dynastie, et Grenade dut investir des sommes considérables avant de pouvoir enlever Baeza<sup>34</sup>. Ainsi, malgré leur isolement, ces villes faisaient réellement partie du territoire politique de la taifa. On notera que, dans le cas du conflit avec Ibn Hūd, qui provoqua

<sup>33</sup> *Dhikr bilād al-Andalus*, vol. 1, p. 217 ; al-‘UḌḤRĪ, *Nuṣūṣ ‘an al-Andalus*, p. 16 ; ‘Abd Allāh b. BULUQQĪN, *Tibyān*, pp. 92 et 106 ; Ibn al-ABBĀR, *Kitāb al-hulla al-siyarā’*, vol. 2, pp. 149-150.

<sup>34</sup> On peut noter que Muḥammad Sirāh al-Dawla émit des dirhems depuis Segura après la chute de Denia : CANTO GARCÍA, IBRĀHĪM, 2003, p. 157, note 91.

la chute du régime, Ibn Hūd cherchait à attacher des forteresses appartenant à Denia aux territoires sous l'autorité de son fils, l'émir de Tortose<sup>35</sup>. Or, entre Denia et Tortose, il y avait au moins deux, voire trois ou quatre, autres centres de pouvoir taifaux. Ces fortifications faisaient donc partie de possessions situées en-dehors des noyaux d'autorité de Denia et de Tortose, possiblement séparées des deux par des fortifications appartenant à d'autres taifas. Elles restaient cependant liées à la capitale par l'organisation politique taifale (Carte 1).

## La territorialité réticulaire de Denia

### *Les routes terrestres et maritimes*

La structure du territoire dispersé de Denia n'était pas due au hasard, mais répondait à la logique qui était à la base même de la taifa. L'atout majeur de Denia était son port et la place qu'il occupait entre la Méditerranée et la péninsule Ibérique. La circulation entre ces deux mondes se faisait par son port, et elle en tirait sa ressource principale. La politique des souverains de Denia était surtout basée sur cette relation avec la Méditerranée, et les voies maritimes représentaient en quelque sorte autant d'extensions du royaume. Mujāhid chercha de même à assurer la place de Denia dans la redistribution économique entre la péninsule Ibérique et la Méditerranée. Ainsi, un accès aux routes terrestres qui alimentaient le port de Denia, et qui drainaient les ressources et produits des taifas aussi loin que Tolède et Séville, nécessitaient quasiment autant d'attention que les éléments maritimes. Les souverains de Denia étaient donc conscients de l'importance de ces routes. La conquête de territoires se fit le long des grands axes de communication, suivant les chemins de marchandises.

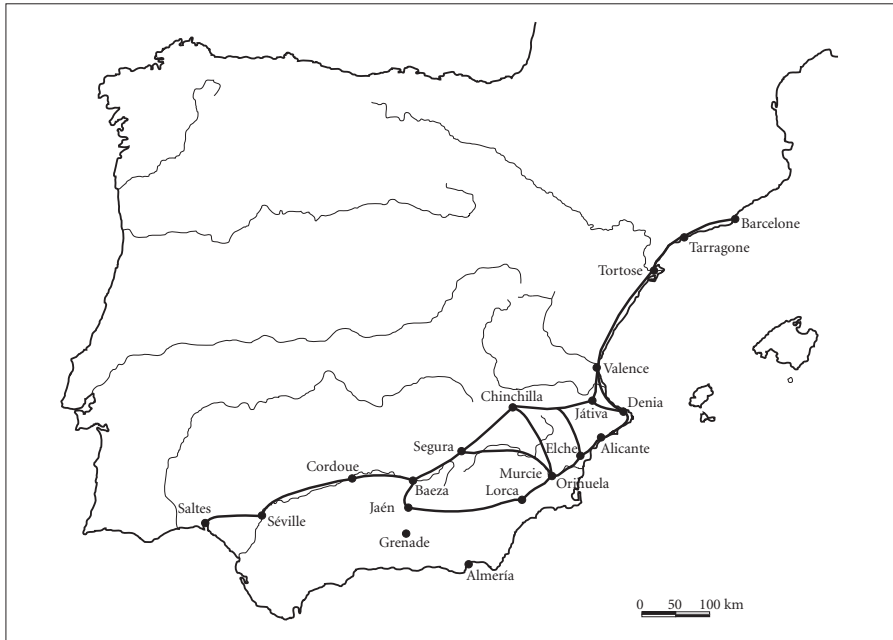
Deux routes majeures reliaient le *Sharq al-Andalus* avec l'intérieur de la péninsule depuis l'antiquité. Il s'agit de la *Via Augusta* et du Chemin d'Anibal, deux versions de la route qui avait lié Rome et Cadix<sup>36</sup>. Les souverains de Denia cherchèrent à contrôler ces voies à travers la conquête et l'acquisition de points stratégiques<sup>37</sup>. L'analyse de l'évolution géographique de la taifa au cours du siècle montre la volonté d'absorber dans son territoire les routes qui alimentaient son port. Dans ce contexte, il est intéressant de noter les deux directions d'expansion prises par la taifa et qui permirent aux souverains de Denia de maîtriser en partie les principaux réseaux et liaisons de l'est de la Péninsule. Par la conquête du Tudmīr, Mujāhid s'offrit la *Via Augusta* depuis Lorca et Murcie, ainsi que sa jointure avec le Chemin d'Anibal entre Valence et Cordoue. Cette

<sup>35</sup> Ibn BASSĀM, *Dhakhira*, vol. 4, p. 183.

<sup>36</sup> SILLIÈRES, 1977, pp. 31-84 et 1990, pp. 260-382 ; HERRMANN, 2007, pp. 87-92. AL-'UDHRĪ, *Nuṣūṣ 'an al-Andalus*, p. 10 ; IDRĪSĪ, *Camino*, p. 44/78.

<sup>37</sup> RUBIERA MATA, 1985, p. 17-24 ; AZUAR RUIZ, 1989, pp. 353-354.

route « califale » passa de même sous la juridiction de Denia avec la prise de Baeza et de Segura dans l'actuelle province de Jaén (carte 2).



CARTE 2. — Denia et les routes du sud-est d'al-Andalus

En fait, si l'on compare la carte des villes spécifiquement mentionnées sous l'emprise de Denia avec celle des routes majeures, il apparaît alors que la taifa se structura fondamentalement autour de ces voies de communication. Par leur contrôle d'étapes majeures, les souverains de Denia recouvraient les droits de péage et autres recettes fiscales, tout en assurant la circulation des revenus de l'État depuis l'intérieur du pays vers la cour du souverain. Ce contrôle assurait également la circulation commerciale entre le port de Denia et les marchés de la péninsule. Les trouvailles archéologiques démontrent par exemple l'acheminement des céramiques de Tolède à travers le port de Denia, alors que des marchands de Játiva exportaient leurs produits jusqu'au Ghana, probablement par les navires de Denia<sup>38</sup>. L'acheminement routier vers Denia s'observe également dans le mouvement des ulémas, car, au cours du siècle, Denia devient le deuxième port d'embarquement pour les voyages vers l'Orient<sup>39</sup>.

La description de la chute de Denia est illustrative de l'implication directe du souverain au sein de ces réseaux routiers, et de la nécessité de ces derniers

<sup>38</sup> AZUAR RUIZ, 1989, pp. 415-416 et 1998, p. 58 ; al-' UDHRI, *Nuṣūṣ 'an al-Andalus*, p. 19.

<sup>39</sup> BRUCE, 2009a, annexe II.

dans la réalisation de sa politique. Lorsque Ibn Hūd chercha à s'approprier certaines forteresses de Denia pour les attacher à la taifa de Tortose, la première réaction de 'Alī fut d'ordonner à ses gouverneurs d'abandonner ces terres. Ibn Bassām explique cette réaction par le fait que 'Alī ne s'intéressait qu'aux routes et qu'il était surtout préoccupé par le commerce et le fisc<sup>40</sup>.

Les routes déterminèrent ainsi en partie la territorialité péninsulaire de la taifa de Denia, entraînant les intérêts de la taifa vers l'intérieur. Il ne faut cependant pas oublier que ces voies tiraient leur importance, aux yeux des souverains de Denia, justement de leur rôle dans la redistribution économique entre al-Andalus et la Méditerranée. Ainsi, elles n'eurent d'importance qu'en tant que contrepartie des voies maritimes qui liaient les ports de la taifa de Denia au monde méditerranéen.

L'origine même de la taifa était l'ambition de créer un califat méditerranéen partant de Denia et comprenant les îles Baléares ainsi que, temporairement, la Sardaigne<sup>41</sup>. Ce califat fut conçu autant autour des routes maritimes sur lesquelles il exerçait son pouvoir que sur les quelques terres insulaires sur lesquelles il s'appuyait. Le choix de Denia comme capitale de la taifa découle de sa place comme point stratégique dans les communications maritimes entre la Péninsule ibérique et la Méditerranée. Toute la campagne de conquête poursuivie par Mujāhid dans les premières années de son règne fut liée aux itinéraires maritimes de la Méditerranée occidentale. En effet, la forme terrestre de la taifa suivit les chemins péninsulaires, de même que la carte des opérations de la conquête maritime de Mujāhid illustre la convergence des voies maritimes le long d'une « route des îles » allant du port de Denia et des îles Baléares jusqu'aux côtes italiennes et ifrīqiyyennes.

En 1954, Christian Courtois décrit une « route des îles » qu'auraient suivie des navires entre l'Afrique et la Gaule au début du Moyen Âge ; elle faisait étape en Sicile, en Sardaigne et en Corse<sup>42</sup>. Ce terme fut ensuite élargi ou adapté pour comprendre l'ensemble des îles de la Méditerranée occidentale, et surtout pour décrire le grand axe transversal qui utilisait les îles Baléares et la Sardaigne<sup>43</sup>. Au cours du v<sup>e</sup>/xi<sup>e</sup> siècle, cette voie, et sa maîtrise, devinrent de plus en plus essentielles, à mesure que les activités maritimes des ports musulmans et chrétiens méditerranéens s'affirmaient.

Denia était donc l'ancre occidental de la route maritime qui liait al-Andalus et la Méditerranée centrale. Cette route est décrite par le géographe al-Idrīsī à partir de Denia, et c'est celle prise par Ibn Jubayr lors de son célèbre voyage en 578/1183<sup>44</sup>. Dans la description de son voyage, Ibn Jubayr précise

<sup>40</sup> Ibn Bassām, *Dhakhira*, vol. 4, p. 183.

<sup>41</sup> Ibn 'IDHĀRĪ, *al-Bayān al-mughrib*, p. 116 ; Ibn al-KHAṬĪB, *Kitāb ā'māl al-ā'lām*, pp. 251-253.

<sup>42</sup> COURTOIS, 1954, pp. 135-140 ; TALBI, 1966, p. 400 ; LEWICKI, 1978, p. 455.

<sup>43</sup> CONSTABLE, 1994, p. 17 ; PRYOR, 1988, pp. 39 et 91.

<sup>44</sup> IDRĪSĪ, *Opus geographicum*, vol. 5, p. 582.

que son navire suivit la côte ibérique depuis Ceuta et ne commença la traversée qu'au niveau de Denia<sup>45</sup>. Ainsi, pendant toute l'époque médiévale, la route transversale entre al-Andalus et la Méditerranée centrale était composée des points de relais entre Denia, les îles Baléares et la Sardaigne.

Alors que le port de Denia n'est mentionné qu'une fois avant le v<sup>e</sup>/xi<sup>e</sup> siècle, Mujāhid sut imposer sa place aux côtés de ports majeurs de la Méditerranée occidentale<sup>46</sup>. Il fit construire des arsenaux et chantiers navals de renommée, et al-Idrīsī rapporte que les ports de la taifa étaient très fréquentés et exportaient des marchandises vers tous les pays maritimes<sup>47</sup>. Al-Bakrī décrit des routes maritimes entre Denia et Mayūrqa et le Maghreb central. Par ailleurs, la taifa est la seule à être mise en relation directe avec al-Mahdiyya par les documents de la Geniza<sup>48</sup>. D'autres ports andalusiens commerçaient avec les marchés de la Méditerranée, mais c'est dans la zone sous son influence que se trouve la grande majorité des pièces de monnaie fatimide et des céramiques ifrūqiennes localisées dans la péninsule<sup>49</sup>. À partir de la deuxième moitié du siècle les liaisons maritimes transméditerranéennes deviennent plus communes et, selon al-Idrīsī, les navires de Denia partaient pour l'Orient le plus lointain<sup>50</sup>. À trois reprises les documents de la Geniza placent le bateau d'Ibn Mujāhid dans le port d'Alexandrie, or ce souverain est célèbre pour avoir échangé des cadeaux et missives avec le calife fatimide al-Mustanšir bi-Llāh<sup>51</sup> (carte 3).

Il serait difficile de minimiser l'importance de ces routes pour la taifa de Denia. Cette dernière était avant tout une entité maritime, s'appuyant sur ses fondations terrestres pour mieux exploiter les réseaux méditerranéens. L'intérêt financier de ces voies ne venait pas seulement d'une participation passive, c'est-à-dire par la douane et les frais d'échange, mais également de l'investissement direct des souverains dans le commerce méditerranéen. Outre certains produits, tels que le sparte et le bois mentionnés spécifiquement par al-Idrīsī, Denia exportait certainement des esclaves vers les marchés de l'Orient<sup>52</sup>. Au retour, leurs navires transportaient les produits de base, tel

<sup>45</sup> Ibn JUBAYR, *Rihla*, p. 35.

<sup>46</sup> Al-RĀZĪ écrit au iv<sup>e</sup>/x<sup>e</sup> siècle que le port de Denia était « très bon et très ancien » : al-RĀZĪ, 1953, p. 71.

<sup>47</sup> IDRĪSĪ, *Opus geographicum*, vol. 5, p. 557-558. Des travaux archéologiques menés sous la direction de J.A. Gisbert Santonja ont mis à jour des vestiges de l'arsenal et des quartiers liés aux activités portuaires, et dont les origines datent du v<sup>e</sup>/xi<sup>e</sup> siècle : GISBERT SANTONJA, BURGUERA SANMATEU, BOLUFER I MARQUES, 1992, pp. 42 et 53-55 ; GISBERT SANTONJA, 1993, pp. 73 et 79-80.

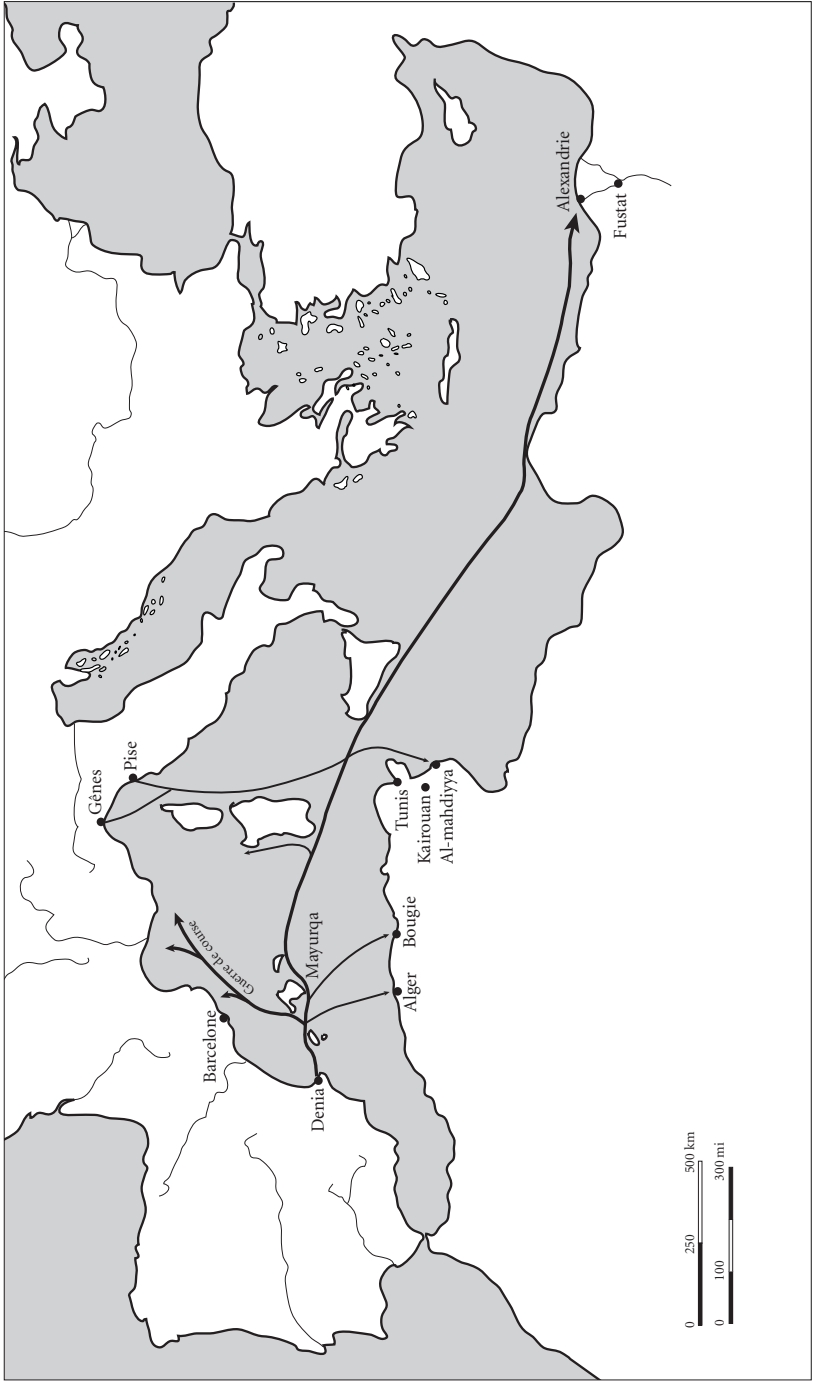
<sup>48</sup> Al-BAKRĪ, *al-Masālik wa-l-mamālik*, p. 82/166 ; CONSTABLE, 1994, p. 77 ; ASHTOR, 1964, pp. 76-77 ; GOITEIN, 1967, p. 69 ; Geniza TS 12.570 ; Geniza TS 13 J 7, f<sup>o</sup> 11.

<sup>49</sup> AZUAR RUIZ, 1998, p. 62 ; DOMÉNECH BELDA, 2003, pp. 191-192 ; et 2004, p. 341.

<sup>50</sup> IDRĪSĪ, *Opus geographicum*, vol. 5, p. 557.

<sup>51</sup> GOITEIN, 1973, p. 283 ; et 1967, pp. 213 et 227 ; CONSTABLE, 1994, p. 123 ; Geniza Bodl MS Heb E 98 64-65, TS 8 J 20, f<sup>o</sup> 2 et ENA 2805, f<sup>o</sup> 26 ; Ibn 'IDHĀRĪ, *al-Bayān al-mughrib*, p. 228 ; Ibn al-KHAṬĪB, p. 254 ; Ibn al-ZUBAYR, *Kitāb al-hādāya wa al-tuhaf*, pp. 83-84 et 89-90.

<sup>52</sup> IDRĪSĪ, *Opus geographicum*, vol. 5, p. 558. A propos de la traite des esclaves, voir *infra*.



CARTE 3. — Principales routes maritimes à partir du port de Denia

que le lin, mais aussi les produits de luxe, tels que des lampes en bronze produites dans les ateliers de la Palestine et découverts à Denia au début du siècle dernier<sup>53</sup>. La personnalisation du pouvoir et la confusion entre les intérêts du souverain et ceux de l'État nous obligent à considérer ces questions financières comme un ensemble, ce qui ne fait que souligner la relation essentielle entre la taifa de Denia et les réseaux de la Méditerranée.

### *La Guerre de course et le financement de l'État*

La mer ne représentait pas seulement une source de commerce pacifique. Si Denia est devenue l'un des ports majeurs d'al-Andalus et exportait vers la Méditerranée entière, elle était surtout connue comme une base importante pour la guerre de course contre les chrétiens. Al-Idrisi écrit que les navires partaient de Denia pour l'Orient, mais il raconte également que la flotte partait de son port pour razzier les côtes chrétiennes<sup>54</sup>. Mujāhid avait justement construit le *dār al-šinā'a* de Denia afin de maintenir cette flotte. La taifa avait débuté avec l'invasion de la Sardaigne et des raids contre Pise et la côte toscane<sup>55</sup>, et la guerre de course demeura en fait l'une des bases de sa politique pendant tout le siècle. Barcelone était obligée de recourir à des mercenaires normands afin de limiter les incursions envoyées par Mujāhid<sup>56</sup>. Lorsque des pirates sarrasins attaquèrent le monastère de Lérins en 1046, ramenant une quarantaine de moines en butin humain, leurs confrères savaient qu'ils allaient pouvoir les retrouver à Denia<sup>57</sup>. Mayūrqa était de même une base pour la guerre de course, au point qu'Ibn Khaldūn décrit les actions de son gouverneur, nommé par 'Alī b. Mujāhid, comme un « *jihād maritime* »<sup>58</sup>.

Cette guerre maritime apportait plusieurs bénéfices aux souverains de Denia. La guerre de course plaçait la taifa aux frontières du *dār al-islam* et contribuait donc à la légitimation du pouvoir du souverain, de la même manière que l'avaient fait les razzias annuelles pratiquées par al-Manšūr<sup>59</sup>. Elle représentait surtout l'une des ressources majeures du financement de l'État. Les souverains conservaient le cinquième du butin généré par ces expéditions, ainsi que les taxes douanières liées à leur commercialisation,

<sup>53</sup> AZUAR RUIZ, 1989, pp. 51-55 ; PONTING, 2003, pp. 92-93 et 98-99. Juan Zozaya suggéra une liaison entre l'importation de ces pièces de bronze à Denia et l'exportation du bois de construction vers les chantiers navals d'Égypte : ZOZAYA, 1993, p. 126.

<sup>54</sup> IDRISĪ, *Opus geographicum*, vol. 5, p. 557.

<sup>55</sup> En plus de l'invasion de la Sardaigne, on peut noter des raids contre la Toscane en 1005 et 1012, ainsi que l'établissement d'une colonie pirate près de Luni : *Annales pisani*, p. 238 ; *Thietmari chronicon*, pp. 850-851.

<sup>56</sup> *Ademari Cabannensis chronicon*, p. 174, c. 55 ; *Chronicon Sancti Petri Vivi Senonensis*, 1979, p. 112 ; MUSSET, 1977-78, pp. 52-53.

<sup>57</sup> *Vita s. Ysarno*, pp. 747-749.

<sup>58</sup> Ibn KHALDŪN, *Kitāb al-'ibar*, vol. 4, p. 355. Les habitants d'Elne, au sud de Perpignan durent déménager leur église à l'intérieur des terres en raison des attaques sarrasines trop fréquentes lancées depuis l'île de Majorque (DE MARCA, *Marca hispanica sive limes hispanicus*, col. 1148, CCLXXII).

<sup>59</sup> LÉVI-PROVENÇAL, 1950, vol. 2, p. 233 ; SAFRAN, 2000, p. 100 ; SÉNAC, 2006, p. 105.

que ce soit à la douane ou au marché<sup>60</sup>. Il n'est pas possible de fournir de chiffres précis sur ces rentrées, mais on peut tout de même remarquer que la vente d'esclaves revenait en moyenne à vingt dinars par tête selon Shlomo D. Goitein, ce qui devait faire de la guerre de course une activité économique lucrative pour le port<sup>61</sup>.

L'importance économique est encore plus frappante si on met en relation la piraterie et les émissions monétaires de la taifa. Les navires de Denia ont pratiqué la piraterie pendant toute l'histoire de la taifa, mais, à partir du deuxième quart du siècle, la montée en puissance des ports italiens, notamment Pise et Gênes, commença à entraver la domination musulmane sur le bassin occidental de la Méditerranée. La taifa ne pouvait donc plus compter uniquement sur le butin pour financer sa cour, et dut recourir à la frappe monétaire et à une fiscalisation renforcée afin de subvenir à ses besoins. C'est ainsi qu'on peut noter une augmentation accrue des émissions monétaires à partir de la fin du règne de Mujāhid (m. 436/1044) et en particulier sous 'Alī, concomitante à la mise en place de structures castrales liées au système fiscal<sup>62</sup>.

171

### *Territorialité maritime*

Il y a quelques années, Emily Sohmer Tai a cherché à rattacher la guerre de course aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles à une occupation politique de l'espace maritime<sup>63</sup>. Plus spécifiquement, Gênes, Pise et Barcelone, en essayant de monopoliser les moyens de violence maritime afin de protéger leurs intérêts économiques, auraient cherché en fait à territorialiser ces eaux<sup>64</sup>. Bien que les lettres de marque n'existent pas au V<sup>e</sup>/XI<sup>e</sup> et que la distinction entre pirate et corsaire ne soit pas très claire, la politique maritime des souverains de Denia s'exprimait en grande partie par la guerre de course convoquée depuis leur port. La piraterie était en effet une affaire d'État, financée à partir de ses coffres et finançant par ailleurs son existence. On ne pourrait pas dire que Mujāhid avait le monopole de la violence maritime, ni même que ce fut son intention, mais il y a réellement un lien entre cette politique maritime et la territorialité de la taifa. Il est d'ailleurs intéressant de comparer l'inves-

<sup>60</sup> On peut noter que même des expéditions sans autorisation du souverain deviennent licites et « acquièrent la propriété de leurs prises après en avoir prélevé le quint », ce qui transforme tout acte de piraterie en extension des activités de l'État (LAOUST, 1950, p. 279).

<sup>61</sup> GOITEIN, 1967, p. 139.

<sup>62</sup> VIVES Y ESCUDERO, 1893, ns. 1304-1322 ; PRIETO Y VIVES, 1926, ns. 209-216 ; MILES, 1954, ns. 267-291. Selon Félix Retamero, à partir de 435/1043-1044, « la structure du financement 'āmīrī de dépendait, en bonne partie, d'une politique émettrice consciente » (RETAMERO, 1992, p. 103). Rafael Azuar Ruiz lie la construction d'une série de fortifications à partir de la moitié du siècle à un renforcement du système fiscal (AZUAR RUIZ, 1998, pp. 126-128). Voir BRUCE, sous presse, pour une analyse plus approfondie de cette relation entre piraterie et fiscalité.

<sup>63</sup> SOHMER TAI, 1996 et 2003.

<sup>64</sup> E. Sohmer Tai s'appuie sur la théorie de l'État de Max Weber, qui fixe le monopole de la violence au sein d'un territoire déterminé comme critère nécessaire dans la définition d'un État (WEBER, 1978, pp. 54-57).



tissement de Denia dans une flotte célèbre pour sa piraterie avec le passage du *Tibyān* sur le conflit entre Grenade et Almeria. Lors de ce conflit, Ibn Ṣumādiḥ écrit à ‘Abd Allāh b. Buluqqīn qu’« on ne prend possession des territoires qu’en y bâtissant les châteaux-forts et en les occupant ! »<sup>65</sup>. Au risque d’introduire une notion anachronique, on peut noter que le juriste Hugo Grotius (m. 1645), l’un des fondateurs du droit international et qui s’intéressait particulièrement aux questions de la mer et de la guerre, écrit que la souveraineté sur une partie de la mer s’acquiert par la simple présence d’une flotte<sup>66</sup>. Mujāhid non seulement tenait les principaux points stratégiques de la Méditerranée occidentale, mais il s’efforça également de dominer ses eaux à travers ses navires.

Revenant à l’idée d’une territorialité définie à travers la fiscalité, les recettes générées par une fiscalité terrestre ne constituaient qu’une partie des richesses de ces puissances maritimes, complétées par les impôts douaniers, le commerce maritime de leurs élites et le butin. Les navires de Denia n’étaient certainement pas des représentants du fisc, mais les impôts étaient souvent coercitifs, et n’était pas, à l’origine, très différents des tributs imposés par des corsaires lors de leurs *razzias*<sup>67</sup>. L’espace politique de la taifa voyageait à bord de ses navires qui représentaient, en un sens, autant de *ḥuṣūn* à travers lesquels les souverains de Denia exerçaient une politique financière étatique<sup>68</sup>. Les routes maritimes qu’ils sillonnaient devenaient de même une extension dynamique de la taifa.

## Conclusion

La dynastie (*dawla*) de Denia se comportait comme une organisation politique légitime, s’attachant un territoire et imposant son pouvoir coercitif au travers d’agents et de l’usage de la force. L’ensemble des taifas répond, à des degrés différents, à cette description, et l’absence de frontières politiques réelles en est une caractéristique plus ou moins commune. Cependant, Denia reste la taifa qui s’inscrivait le plus à l’encontre de l’idée d’un État territorial homogène, aussi bien par sa politique d’occupation du territoire continental particulière que par la spécificité de sa politique maritime. La nature territo-

<sup>65</sup> ‘Abd Allāh b. BULUQQĪN, *Tibyān*, p. 112 ; LÉVI-PROVENÇAL, 1936, p. 56.

<sup>66</sup> « La juridiction sur une portion de la mer paraît pouvoir s’acquérir de la même manière que les autres juridictions, c’est-à-dire, comme nous l’avons dit plus haut, par le moyen des personnes [...] Par les personnes, lorsqu’une flotte, qui est une armée maritime, stationne sur quelque point de la mer » (GROTIUS, *Le droit de la guerre et de la paix*, p. 212). Voir la discussion de ce passage dans BENTON, 2005, pp. 705-706, qui s’appuie sur RUBIN, 1988, pp. 23 et 30.

<sup>67</sup> Notons, par exemple, l’expédition armée dirigée en 379 by Yūsuf b. Abī Muḥammad, *‘āmil* d’Ifriqiya, afin de récolter des impôts de tribus récalcitrantes (Ibn ‘Idhārī, *al-Bayān al-mughrib*, t. I, p. 245).

<sup>68</sup> H.S. Khalilieh remarque qu’en mer le capitaine est reconnu comme un représentant du *Ṣultān* et que le navire est traité comme une pièce de « quasi-territoire » (KHALILIEH, 1998, p. 137).

riale de la taifa de Denia est d'autant plus exceptionnelle que la majorité de ses ressources résultait de, ou était liée à, l'exploitation de la mer, territoire distendu et éclaté par excellence. Pierre Guichard avait noté l'impossibilité de cartographier les territoires des taifas en raison de leur manque de frontières et retint d'ailleurs l'exemple de Denia<sup>69</sup>. Il nous semble cependant que ce n'est pas le manque de frontières qui rend difficile cette cartographie, mais la nature-même de la taifa. Ce n'était, en effet, pas un « État territorial ». La taifa avait une géographie réticulaire ; c'était une série de lieux plus qu'un ensemble, son État existant à travers les structures qui liaient ces composants en constante évolution.

## Bibliographie

- Ademari Cabannensis chronicon, Corpus Christianorum*, 129, Richard LANDES, Georges PON (éd.), Turnhout, 1999.
- AGNEW, John (2005), « Sovereignty Regimes : Sovereignty and Territory over Time and Space », *Annals of the Association of American Geographers*, 95 (2), pp. 437-461.
- Annales pisani a. 1004-1175, Monumenta Germaniae Historica. Scriptores*, t. 19, Karl August Friedrich PERTZ (éd.), Hanovre, 1866, pp. 236-266.
- ASHTOR, Eliyahu (1964), « Documentos españoles de la Genizah », *Sefarad*, 24, pp. 41-80.
- AZUAR RUIZ, Rafael (1989), *Denia islámica. Arqueología y poblamiento*, Alicante.
- AZUAR RUIZ, Rafael (1998a), « Al-Andalus y el comercio mediterráneo del siglo XI, según la dispersion y distribución de las producciones cerámicas », dans *La Península ibérica y el Mediterráneo entre los siglos XI y XII, Codex Aquilarensis*, 13 (1), Aguilar de Campoo.
- AZUAR RUIZ, Rafael (1998b), « Fortificaciones de taifas en el Šarq al-Andalus », dans Antonio MALPICA (éd.), *Castillos y territorio en al-Andalus*, Grenade, pp. 116-140.
- AL-BAKRĪ, *al-Masālik wa-l-mamālik (Description de l'Afrique septentrionale par Abou-Obeïd-el-Bekri)*, Willian Mac Guckin, barón DE SLANE (éd. et trad. française), Paris, 1911-13.
- BARCELÓ, Miquel (1983), « La qüestió dels documents d'un suposat acord entre 'Alī b. Mujāhid i el bisbe Guislabert de Barcelona », *Revista del Institut de Estudios Alicantinos*, 39 (2), pp. 7-30.
- BAUCELLS I REIG, Josep, FABREGA I GRAU, Àngel, RIU I RIU, Manuel, HERNANDO I DELGADO, Josep, BATLLE I GALLART, Carme (2006), *Diplomatari de l'Arxiu Capitular de la Catedral de Barcelona. Segle XI*, Barcelone.
- BAZZANA, André, CRESSIER, Patrice, GUICHARD, Pierre (1987), *Châteaux ruraux d'al-Andalus*, Madrid.
- BAZZANA, André, GUICHARD, Pierre, SÉNAC, Philippe (1992), « La frontière dans l'Espagne médiévale », dans *Castrum 4. Frontière et peuplement dans le monde méditerranéen au Moyen Âge*, Rome-Madrid, pp. 35-59.
- BENTON, Lauren (2005), « Legal Spaces of Empire: Piracy and the Origins of Ocean Regionalism », *Comparative Studies of Society and History*, 47 (4), 2005, pp. 700-724.

<sup>69</sup> GUICHARD, 1990, p. 58 ; GUICHARD, SORAVIA, 2007, pp. 87-89.

- BIGGS, Michael (1999), « Putting the State on the Map: Cartography, Territory, and European State Formation », *Comparative Studies in Society and History*, 41 (2), pp. 374-405.
- BRAUER, Ralph W. (1995), *Boundaries and Frontiers in Medieval Muslim Geography*, Transactions of the American Philosophical Society, vol. 85, n. 6, Philadelphie.
- BRUCE, Travis (2009a), *La taifa de Denia et la Méditerranée au v<sup>e</sup>/x<sup>e</sup> siècle*, thèse de doctorat 3<sup>e</sup> cycle, Université de Toulouse-le Mirail.
- BRUCE, Travis (2009b), « An Intercultural Dialogue between the Muslim Taifa of Denia and the Christian County of Barcelona in the Eleventh Century », *Medieval Encounters*, 15 (1), pp. 1-34.
- BRUCE, Travis (sous presse), « Piracy as Statecraft: The Mediterranean Policies of the Fifth/Eleventh-Century Taifa of Denia », *al-Masāq*, 22, 3.
- ‘Abd Allāh b. BULUQQĪN, *Kitāb al-tibyān li al-amīr ‘Abd Allāh b. Buluqqīn ākhir umarā’ banīzīri bi-Gharnāṭā*, A. T. ṬĪBĪ (éd.), Rabat, 1995.
- CANTO GARCÍA, Alberto, IBRĀHĪM, Tawfiq b. H. (2003), « Suplemento a las monedas de los Reinos de Taifas », appendice à la réédition du texte d’Antonio PRIETO Y VIVES, *Los Reyes de Taifas*, Madrid.
- Chronique de Saint-Pierre-le-Vif de Sens, dite de Clarius (Chronicon Sancti Petri Vivi Senonensis)*, Robert-Henri BAUTIER et Monique GILLES (éds.), Paris, 1979.
- CONSTABLE, Olivia Remia (1994), *Trade and Traders in Muslim Spain. The commercial realignment of the Iberian peninsula, 900-1500*, Cambridge.
- COULON, Damien, VALÉRIAN, Dominique (2007), « Introduction », dans Damien COULON, Christophe PICARD, Dominique VALÉRIAN (éds.), *Espaces et réseaux en Méditerranée, v<sup>e</sup>-xv<sup>e</sup> siècle*, vol. 1, *La configuration des réseaux*, Paris.
- COURTOIS, Christian (1954), « Les rapports entre l’Afrique et la Gaule au début du Moyen Âge », *Cahiers de Tunisie*, 6, pp. 127-145.
- CRONE, Patricia (2004), *God’s Rule. Government and Islam*, New York.
- Dhikr bilād al-Andalus (Descripción anónima de al-Andalus)*, Luis MOLINA (éd.), Madrid, 1983.
- DOMÉNECH BELDA, Carolina (2003), *Dinares, dirhames y feluses. Circulación monetaria islámica en el país valenciano*, Alicante.
- DOMÉNECH BELDA, Carolina (2004), « La moneda fatimí y su relación con al-Andalus », *Cuadernos de Madīnat al-Zahrā’*, 5, pp. 339-354 ; *Encyclopaedia of Islam*, 2e éd., Leyde, 1960-2002.
- GISBERT SANTONJA, Josep A. (1993), « Dāniya y la Vila de Denia. En torno al urbanismo de una ciudad medieval », dans Rafael AZUAR, Sonia GUTIÉRREZ, Fernando VALDÉS (éd.), *Urbanismo medieval del país valenciano*, Madrid, pp. 63-104.
- GISBERT SANTONJA, Josep A., BURGUERA SANMATEU, Vicent, BOLUFER I MARQUES, Joaquim (1992), *La cerámica de Daniya - Dénia - Alfares y ajuares domésticos de los siglos XII-XIII*, Valence.
- GOITEIN, Shlomo D. (1967), *A Mediterranean Society. The Jewish Communities of the Arab World as Portrayed in the Documents of the Cairo Geniza*, vol. 1, Berkeley.
- GOITEIN, Shlomo D. (1973), *Letters of Medieval Jewish Traders*, Princeton.
- GOLVIN, Jean-Louis (1980), « Pour un recours à l’histoire de l’espace vécu dans l’étude de l’Égypte arabe », *Annales ESC*, 35, 3-4, pp. 452-461.

- GROTIUS, Hugo, *Le droit de la guerre et de la paix*, Paul PRADIER-FODÈRÉ (trad. française), Denis ALLAND, Simone GOYARD-FABRE (éd.), Paris, 2005.
- GUICHARD, Pierre (1990-91), *Les Musulmans de Valence et la Reconquête (XI<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles)*, Damas.
- GUICHARD, Pierre, SORAVIA, Bruna (2007), *Les Royaumes de taïfas. Apogée culturelle et déclin politique des émirats andalous du XI<sup>e</sup> siècle*, Paris.
- HERRMANN, Pierre (2007), *Itinéraires des voies romaines de l'Antiquité au Moyen Âge*, Paris.
- AL-ḤIMYARĪ, *La péninsule Ibérique au Moyen Âge d'après le Kitāb ar-Rawd al-mi'tār fi ḥabar al-aktār d'Ibn 'Abd al-Mun'im al-Himyārī*, Évariste LÉVI-PROVENÇAL (éd. et trad. française), Leyde, 1938.
- IBN AL-ABBĀR, *Kitāb al-ḥulla al-siyarā*, Husain MONÉS (éd.), Le Caire, 1964.
- IBN BASSĀM, *al-Dhakhīra fī maḥāsin ahl al-jazīra*, 4 vols., vol. I. 'ABBĀS (éd.), Beyrouth, 2000.
- Ibn ḤAWQAL, *Kitāb šūrat al-ard' (Opus Geographicum)*, *Bibliotheca Geographorum Arabicorum*, vol. 2, Johannes Hendrik KRAMERS (éd.), Leyde, 1967 (trad. française Johannes Hendrick KRAMERS, Gaston WIET, *La Configuration de la Terre [Kitāb surat al-ard] [2 vols.]*, Paris, 1964 [rééd. Paris, 2001]).
- Ibn HAYYĀN, *al-Muqtabas V*, Pedro CHALMETA, Federico CORRIENTE, M. SUBH (éd.), Madrid, 1979.
- Ibn 'IDHĀRĪ, *Histoire de l'Afrique du Nord et de l'Espagne musulmane intitulée Kitāb al-bayān al-mughrib*, t. I, *Histoire de l'Afrique du Nord de la conquête au XI<sup>e</sup> siècle*, Georges-Séraphin COLIN, Évariste LÉVI-PROVENÇAL (éd.), Leyde, 1948 ; t. III, *Histoire de l'Espagne musulmane au XI<sup>ème</sup> siècle. Texte arabe publié pour la première fois d'après un manuscrit de Fès*, Évariste LÉVI-PROVENÇAL (éd.), Paris, 1930 (rééd. Beyrouth, 1998).
- Ibn JUBAYR, *Riḥlat Ibn Jubayr*, Beyrouth, 1988.
- Ibn KHALDŪN, *Kitāb al-'ibar wa-dīwān al-mubtada' wa-al-khabar fī ayyām al-'arab wa-al-'ajam wa-al-barbar wa-man 'āṣarahum min dhawī al-sultān al-akbar* (7 vol.), Beyrouth, 1956-61.
- IBN AL-KHATĪB, *Kitāb ā'māl al-ā'lām*, éd. partielle Évariste LÉVI-PROVENÇAL, *Histoire de l'Espagne musulmane extraite du Kitāb ā'māl al-ā'lām*, Rabat, 1934.
- IBN AL-ZUBAYR, *Kitāb al-hādāya wa al-tuḥaf*, Ghada Hijjawi QADDUMI (trad. anglaise), *A Medieval Islamic Book of Gifts and Treasures: Translation, annotation, and commentary on the "Kitāb al-Hādāya wa al-Tuḥaf"*, Ph. D. dissertation, Harvard University, Cambridge, 1990.
- AL-IDRĪSĪ, *Los Caminos de al-Andalus en el siglo XII. « Uns al-muhāj wa-rawd al-furāj »*, J. ABID MIZAL (éd. et trad. espagnole), Madrid, 1989.
- AL-IDRĪSĪ, *Opus geographicum sive « Liber ad eorum delectationem qui terras peragrare studeant »*, Enrico CERULLI, Francisco GABRIELI, Giorgio LEVI DELLA VIDA, Luciano PETECH, Giorgio TUCCI (éd.), Naples-Rome, 1971-1984.
- KALBY, Mohamed (1988), « Espace et pouvoir au "Maroc" à la fin du "Moyen Âge" », *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, 48-49, pp. 26-35.
- KHALILIEH, Hassan Salih (1998), *Islamic Maritime Law. An Introduction*, Leyde.
- LAOUST, Henri (1950), *Le précis de droit d'Ibn Qudāma*, Beyrouth.

- LÉVI-PROVENÇAL, Évariste (1936), « Les “Mémoires” de ‘Abd Allāh, dernier roi zīride de Grenade. Fragments publiés d’après le manuscrit de la Bibliothèque d’al-Qarawīyīn Fès, avec une introduction et une traduction française », *al-Andalus*, 4, pp. 29-145.
- LÉVI-PROVENÇAL, Évariste (1950), *Histoire de l’Espagne Musulmane* (3 vols.), Paris.
- LEWICKI, Tadeusz (1978), « Les voies maritimes de la Méditerranée dans le haut Moyen Âge d’après les sources arabes », dans *La Navigazione mediterranea nell’alto Medioevo*, Settimane, 25, t. II, Spolète, pp. 439-470.
- MARCA, Pedro de, *Marca hispanica sive limes hispanicus*, Paris, 1688 (rééd. Barcelone, 1998).
- MILES, George C. (1954), *Coins of the Spanish Mulūk al-Tawā’if*, New York.
- MUSSET, Lucien (1977-78), « Aux origines d’une classe dirigeante : les Tosny, grands barons normands du x<sup>e</sup> au xiii<sup>e</sup> siècle », *Francia*, 5, pp. 45-80.
- PONTING, Matthew J. (2003), « From Damascus to Denia: scientific analysis of three groups of Fatimide period metalwork », *Historical Metallurgy*, 37 (2), pp. 85-105.
- PRIETO Y VIVES, Antonio (1926), *Los reyes de taifas. Estudio histórico-numismático de los musulmanes españoles en el siglo V de la Hégira (xi de J. C.)*, Madrid.
- PRYOR, John H. (1988), *Geography, technology, and war. Studies in the maritime history of the Mediterranean, 649-1571*, Cambridge.
- PUIG Y PUIG, Sebastián (1929), *Episcopologio de la Sede Barcinonense*, Barcelone.
- AL-RĀZĪ, « La Description de l’Espagne d’Ahmad al-Rāzī », Évariste LÉVI-PROVENÇAL (trad. française), *Al-Andalus*, 18 (1), pp. 51-108.
- RETAMERO, Felix (1992), « Aproximació a les encunyacions de la taifa amirita de Dāniya-Mayūrqa (402?-468/1011?-1076) », dans *Actas del VI encuentro de estudios numismáticos: La producción y circulación de moneda en Sharq al-Andalus durante las primeras taifas (404-478/1013-1085)*, numéro spécial de *Gaceta numismática*, 105-106, pp. 87-106.
- RUBIERA MATA, María Jesús (1985), *La taifa de Denia*, Alicante.
- RUBIN, Alfred P. (1988): *The Law of Piracy*, Newport (RI).
- SAFRAN, Janine M. (2000), *The Second Umayyad Caliphate. The Articulation of Caliphal Legitimacy in al-Andalus*, Cambridge (MA).
- SÉNAC, Philippe (1993), « Le château dans al-Andalus : bilan et perspectives de la recherche française », *Mélanges de la Casa de Velázquez*, 29 (1), pp. 171-195.
- SÉNAC, Philippe (2006), *Al-Mansūr. Le fléau de l’an mil*, Paris.
- SILLIÈRES, Pierre (1977), « Le “Camino de Anibal”, itinéraire des gobelets de Vicarello, de Castulo a Saetabis », *Mélanges de la Casa de Velázquez*, 13, pp. 31-84.
- SILLIÈRES, Pierre (1990), *Les voies de communication de l’Hispanie méridionale*, Paris.
- SMITH, Monica (2005), « Networks, Territories, and the Cartography of Ancient States », *Annals of the Association of American Geographers*, 95, pp. 832-49.
- SMITH, Monica (2007), « Territories, Corridors, and Networks: A Biological Model for the Premodern State », *Complexity*, 12, pp. 28-35.
- SOHMER TAI, Emilie (1996), *Honor Among Thieves: Piracy, Restitution and Reprisal in Genoa, Venice and the Crown of Catalonia-Aragon (1339-1417)*, Ph. D. dissertation, Harvard University, Cambridge.

- SOHMER TAI, Emilie (2003), « Marking Water: Piracy and Property in the Pre-Modern West », *Seascapes, Littoral Cultures, and Trans-Oceanic Exchanges*, Washington D.C., 12-15 february [<http://www.historycooperative.org/proceedings/seascapes/tai.html>].
- TALBI, Mohamed (1966), *L'Émirat aghlabide (184-296/800-909). Histoire politique*, Paris.
- TERRASSE, Henri (1966), « Caractères généraux des émirats espagnols au XI<sup>e</sup> siècle », *Revue de l'Occident Musulman et de la Méditerranée*, 2, pp. 189-198.
- Thietmari chronicon*, M.G.H. SS, t. III, Georg Heinrich. PERTZ (éd.), Hanovre, 1839, pp. 723-871.
- THOMSON, Janice E. (1994), *Mercenaries, Pirates, and Sovereigns: State-Building and Extraterritorial Violence in Early Modern Europe*, Princeton (NJ).
- al-'UDHRĪ, Nuṣūṣ 'an al-Andalus. *Fragmentos geografico-historicos de al-Masāsalik ilā gamī' al-mamālik*, 'A. al-A. AL-AHWĀNĪ (éd.), Madrid, 1965.
- VALÉRIAN, Dominique (2003), « Frontières et territoire dans le Maghreb de la fin du Moyen Âge : les marches occidentales du sultanat hafside », *Correspondances*, 73, pp. 3-8.
- VALLVÉ BERMEJO, Joaquín (1986), *La división territorial de la España musulmana*, Madrid.
- Vita s. Ysarno abbate s. Victoris*, *Acta Sanctorum*, septembre, t. VI, Paris, 1867, c. 5, pp. 728-49.
- VIVES Y ESCUDERO, Antonio (1893), *Monedas de las dinastías arábigo-españolas* (2 vols.), Madrid.
- WEBER, Max (1978), *Economy and Society. An Outline of Interpretative Sociology* (2 vol.), trad. anglaise de *Wirtschaft und Gesellschaft*, Guenther ROTH, Claus WITTICH (éds.), Berkeley (CA).
- ZOZAYA, Juan (1993), « Importaciones casuales en Al-Andalus: las vías de comercio », dans *IV Congreso de Arqueología Medieval Española: Sociedades en transición*, Alicante, 4-9 octubre 1993, t. I, Ponencias, Alicante, pp. 119-138.

## Mots-Clés

DENIA, FISCALITÉ, FRONTIÈRE, PIRATERIE, TAIFA, TERRITOIRE, XI<sup>e</sup> SIÈCLE

