

Fernand Braudel

la Méditerranée
et
le monde méditerranéen
1



FERNAND BRAUDEL

LA MÉDITERRANÉE
ET LE
MONDE MÉDITERRANÉEN
A L'ÉPOQUE DE PHILIPPE II

Troisième édition

H 7 C 117

TOME PREMIER

Id 1077 $\frac{1}{2}$



1976

LIBRAIRIE ARMAND COLIN

103, boulevard Saint-Michel, PARIS

Tome I

TABLE DES MATIÈRES

PRÉFACE DE LA SECONDE ÉDITION	11
PRÉFACE DE LA PREMIÈRE ÉDITION	13

Première Partie

LA PART DU MILIEU

I LES PÉNINSULES : MONTAGNES, PLATEAUX, PLAINES

1. <i>Tout d'abord les montagnes</i>	22
Caractéristiques physiques et humaines	22
Définir la montagne	27
Montagnes, Civilisations et Religions	30
La liberté montagnarde	34
Ressources et bilan de la montagne	36
Les montagnards à la ville	39
Cas-types de diaspora montagnarde	42
La vie montagnarde, première histoire de la Méditerranée	46
2. <i>Plateaux, revermonts et collines</i>	47
Les hautes plaines	47
Les pays en espalier	49
Les collines	52
3. <i>Les plaines</i>	53
Les problèmes de l'eau : la malaria	56
La bonification des plaines	59
L'exemple de la Lombardie	64
Grands propriétaires et pauvres paysans	67
Les mutations à court terme des plaines ; la Terre Ferme vénitienne	70
A long terme : les destins de la Campagne Romaine	72
La puissance des plaines : L'Andalousie	73
4. <i>Transhumances ou nomadisme : déjà deux Méditerranées</i>	76
Les transhumances	76
Le nomadisme plus ancien que la transhumance	78
La transhumance castillane	82
Comparaisons et cartographies d'ensemble	85
Dromadaires et chameaux : les invasions arabes et turques	86
Nomadisme des Balkans, d'Anatolie et d'Afrique du Nord vu par des témoins occidentaux	90
Cycles plus que séculaires	92

II. AU CŒUR DE LA MÉDITERRANÉE MERS ET LITTORAUX

1. <i>Les plaines liquides</i>	94
La navigation côtière	94
Au début des découvertes portugaises	99
Les mers étroites, bases de l'histoire	99
La mer Noire, chasse gardée de Constantinople	100
L'Archipel vénitien et génois	105
Entre Tunisie et Sicile	106
La « Manche » méditerranéenne	107
Le Bassin Tyrrhénien	110
L'Adriatique	113
A l'Est et à l'Ouest de la Sicile	122
Deux univers maritimes	123
La double leçon des Empires turc et hispanique	124
Au delà de la politique	126
2. <i>Les bordures continentales</i>	126
Les peuples de la mer	127
Faiblesses des secteurs maritimes	129
Les métropoles	133
Hauts et bas de la vie maritime	134
3. <i>Les îles</i>	136
Des mondes isolés ?	137
Des vies précaires	139
Sur les chemins de la grande histoire	141
Émigrés insulaires	144
Et les îles que n'entoure pas la mer	146
Les péninsules	147

III. LES CONFINS OU LA PLUS GRANDE MÉDITERRANÉE

Une Méditerranée aux dimensions de l'histoire	155
1. <i>Le Sahara, second visage de la Méditerranée</i>	156
Le Sahara : limites proches et lointaines	156
Indigence et pauvreté	158
Les grands nomades	161
Poussées et infiltrations de la steppe	162
Les caravanes de l'or et des épices	165
Les oasis	169
L'aire géographique de l'Islam	170
2. <i>Europe et Méditerranée</i>	172
Les isthmes et leurs routes méridiennes	172
L'isthme russe : vers la mer Noire et la Caspienne	174
Des Balkans à Dantzig : l'isthme polonais	178
L'isthme allemand : un schéma d'ensemble	185
Les Alpes	188
Troisième personnage, l'Allemagne aux multiples visages	190
De Gènes à Anvers, de Venise à Hambourg : les conditions de la circulation	193
Balance et émigrations marchandes	195
L'isthme français de Rouen à Marseille	197
Europe et Méditerranée	203
3. <i>L'Océan Atlantique</i>	204
Plusieurs Atlantiques	204
L'Océan à l'école de la Méditerranée	205
Le destin océanique au XVI ^e siècle	206

IV. L'UNITÉ PHYSIQUE, LE CLIMAT ET L'HISTOIRE

1. <i>L'unité climatique</i>	212
L'Atlantique et le Sahara	212
Un climat homogène	214
La sécheresse ; fléau de la Méditerranée	218
2. <i>Les saisons</i>	225
Les haltes de l'hiver	225
L'arrêt de la navigation	227
Paix et bavardages de l'hiver	232
Les duretés de l'hiver	233
L'été et sa vie précipitée	234
Les épidémies d'été	237
Le climat méditerranéen et l'Orient	238
Rythme des saisons et statistiques	238
Déterminisme et vie économique	244
3. <i>Le climat a-t-il changé depuis le XVI^e siècle ?</i>	245
Note complémentaire	249

V. L'UNITÉ HUMAINE : ROUTES ET VILLES, VILLES ET ROUTES

1. <i>Routes de terre et routes de mer</i>	253
Les routes nourricières	255
Archaisme des moyens de transport	259
Avantage aux routes terrestres vers 1600 ?	261
Le problème en soi de la route de terre	265
Le double témoignage de Venise	266
Circulation et statistique : le cas de l'Espagne	269
Le double problème dans le long terme	270
2. <i>La navigation : tonnages et conjonctures</i>	271
Gros tonnages et petits voiliers au XV ^e siècle	274
Les premiers succès des petits tonnages	275
Sur l'Atlantique au XVI ^e siècle	276
En Méditerranée	281
3. <i>Les fonctions urbaines</i>	286
Villes et routes	287
Les ruptures de charge	290
De la route à la banque	292
Cycle urbain et régression	295
Une typologie très incomplète	296
4. <i>Les villes témoins du siècle</i>	298
La montée démographique	299
Misères anciennes, misères nouvelles : les disettes et le problème du blé	300
Misères anciennes, misères nouvelles : les épidémies	304
L'indispensable immigrant	306
Les crises politiques urbaines	310
Les villes privilégiées de l'argent	312
Les villes royales et impériales	315
En faveur des capitales	321

DESTINS COLLECTIFS ET MOUVEMENTS D'ENSEMBLE

I. LES ÉCONOMIES : LA MESURE DU SIÈCLE

1. <i>L'espace, ennemi numéro 1</i>	326
Pour ceux qui écrivent : ce qui se perd en allées et venues	326
Les dimensions de la mer : quelques vitesses records	329
Les vitesses moyennes	331
Le cas privilégié des lettres	333
La nouvelle, marchandise de luxe	335
Des comparaisons actuelles	339
Empires et espace	341
Les trois missions de Claude du Bourg (1576 et 1577)	343
Espace et économie	344
Les foires, réseau supplétif de la vie économique	347
Les zones d'économie à court rayon	350
Le quadrilatère : Gênes, Milan, Venise, Florence	354
2. <i>Le nombre des hommes</i>	361
Un monde de 60 ou 70 millions d'hommes	361
Les vides méditerranéens	364
Une montée démographique de 100 p. 100 ?	368
Niveaux et indices	369
Réserves et conclusions	376
Confirmations et suggestions	377
Quelques certitudes	377
Autre test : les migrations	380
3. <i>Peut-on construire le « modèle » de l'économie méditerranéenne ?</i>	383
L'agriculture, industrie majeure	384
Un bilan industriel	390
« Verlagssystem » et essor des industries urbaines	393
Le système a prospéré	395
Une main-d'œuvre itinérante	395
Mouvements d'ensemble et mouvements particuliers	397
Le volume des transactions marchandes	400
Étroitesse et importance du commerce au loin	402
Les concentrations capitalistes	405
Le tonnage global des flottes méditerranéennes	406
Les transports terrestres	408
Les États sont les plus gros entrepreneurs du siècle	409
Métaux précieux et économie monétaire	411
Les misérables sont-ils le cinquième des vivants ?	413
Une grille provisoire	417
Les nourritures, un mauvais critère : la soupe officiellement est toujours bonne	418
Le calcul se vérifie-t-il ?	419

II. LES ÉCONOMIES : MÉTAUX PRÉCIEUX, MONNAIES ET PRIX

1. <i>La Méditerranée et l'or du Soudan</i>	422
Les sorties de métaux précieux vers l'Est	422
L'or soudanais : les précédents	424
Les Portugais en Guinée : l'or arrive toujours en Méditerranée	427
Les responsabilités de la conjoncture	429
L'or soudanais en Afrique du Nord	431
2. <i>L'argent d'Amérique</i>	433
Les trésors d'Amérique et d'Espagne	433
Les trésors d'Amérique sur le chemin d'Anvers	436
Le détour français	440
La grande route de Barcelone à Gênes et le second cycle des métaux précieux d'Amérique	443
La Méditerranée envahie par les monnaies espagnoles	448
L'Italie en proie à la « moneda larga »	451
Le Siècle des Génois	454

Les Foires de Plaisance	458
Le siècle du papier	461
De la dernière banqueroute de Philippe II à la première de Philippe III ...	463
3. <i>La montée des prix</i>	468
Les plaintes des contemporains	471
Pour la responsabilité de l'Amérique	473
Contre et pour la responsabilité de l'Amérique	474
Les salaires	476
Les revenus fonciers	478
Banques et inflation	479
Les industriels	483
Les États, et la hausse des prix	483
La baisse des « trésors » d'Amérique	487
Monnaies dévaluées et fausse monnaie	488
Trois âges métalliques	491
IV LES ÉCONOMIES : COMMERCE ET TRANSPORT	
1. <i>Le commerce du poivre</i>	493
Revanche méditerranéenne : la prospérité de la mer Rouge au delà de 1550	495
Les chemins du commerce du Levant	498
Reprise du poivre portugais	503
Projets et tractations à propos du poivre portugais	505
Le poivre portugais offert à Venise	506
Le contrat des Wesler et des Fugger : 1586-1591	508
La permanence des routes levantines des épices	510
Explications possibles	515
1. <i>Équilibres et crises du blé méditerranéen</i>	517
Les blés	517
Quelques règles du commerce des grains	518
Le commerce du blé lié aux routes marines	522
Ports et pays exportateurs	524
Le blé d'Orient	528
Équilibres, crises et vicissitudes	529
Premières crises : le blé du Nord à Lisbonne et à Séville	530
Le « boom » du blé turc : 1548-1564	535
Manger son propre pain : la conjoncture italienne de 1564 à 1590	538
Dernière vicissitude : le blé nordique après 1590	543
La Sicile reste la Sicile	545
Sur les crises du blé	548
3. <i>Commerce et transport : les voiliers de l'Atlantique</i>	548
I — <i>Avant 1550 : Les premières arrivées</i>	
Basques, Biscayens et même Galiciens	549
Les Portugais	550
Normands et Bretons	551
Les navires flamands	553
Les premiers voiliers anglais	554
La période de prospérité (1511-1534)	555
II — <i>De 1550 à 1573</i>	
La Méditerranée aux Méditerranéens	557
Le retour des Anglais en 1572-1573	560
Les négociations anglo-turques : 1578-1583	563
Le succès des navigations anglaises	564
La situation à la fin du siècle	565
L'arrivée des Hanséates et des Hollandais	567
Du blé aux épices : les Hollandais conquièrent la Méditerranée	568
Comment les Hollandais ont pris Séville sans coup férir à partir de 1570 ...	573
Mouvements chrétiens en Méditerranée	577
TABLE DES CARTES TABLEAUX ET GRAPHIQUES	581
TABLE DES ILLUSTRATIONS HORS-TEXTE	583

On ouvre le livre. On l'ouvre n'importe où, à n'importe quel chapitre. On lit dix lignes, vingt lignes, ou trente. On est frappé aussitôt de leur tenue. De l'originale vigueur d'un style nuancé qui ne fuit pas les formules bien frappées (elles abondent) — mais qui, sans le chercher, séduit par une certaine chaleur de confiance, un rayonnement qui vient éclairer, qui vient doucement pénétrer les profondeurs obscures. Proprement, du Braudel — et qui ne ressemble à rien qu'à du Braudel.

On lit donc. On continue. On admire chemin faisant la perfection d'un travail fait de main d'ouvrier, l'abondance et la qualité des matériaux mis en œuvre, la richesse d'une imagination sans faille. On n'est point tenté de dire adresse, habileté, dextérité — toutes choses bonnes d'ailleurs, mais qui désignent des vertus secondaires. On dit : intelligence, pénétration, sympathie. Et comme on ne s'ennuie pas, on absorberait le livre entier d'un seul trait, s'il était possible de posséder ainsi un livre gonflé de richesses.

LUCIEN FEBVRE, *Revue historique*, avril-juin 1950.

La Méditerranée de Fernand Braudel est sans doute l'œuvre historique la plus significative de notre temps. Elle marque le couronnement de l'historiographie française de l'après-guerre et offre la révélation la plus complète de ses intentions.

Massive et complexe, *La Méditerranée* se développe en une progression géologique à travers les diverses strates de la vie collective et les différents rythmes de la durée.

La prose de Braudel est d'une densité et d'une flexibilité extraordinaires. Elle évoque avec bonheur une merveilleuse richesse d'expériences : les violentes tempêtes de neige entr'aperçues dans les cols de la montagne et les odeurs pénétrantes des vallées lumineuses ; l'angoisse des marins navigant le long d'une côte où rôdent les corsaires ; l'ombre ondulante au loin des caravanes en Asie Mineure et au Sahara ; l'avance inexorable de l'infanterie espagnole franchissant les Alpes italiennes, et remontant jusqu'aux Flandres ; la somptueuse iconographie de la fête baroque ; le réseau enchevêtré des relations bancaires internationales ; les insinuations des dépêches diplomatiques ; les ambitions et les échecs des États.

New York Times, "Book review", mai 1975.