



HAL
open science

Les efforts des compagnies Datini pour établir des relations avec les pays du Maghreb, fin XIVE-début XVe siècle

Ingrid Houssaye Michienzi

► **To cite this version:**

Ingrid Houssaye Michienzi. Les efforts des compagnies Datini pour établir des relations avec les pays du Maghreb, fin XIVE-début XVe siècle. Simonette Cavaciocchi. Relazioni economiche tra Europa e mondo islamico, secoli XIII-XVIII, Le Monnier, pp.569-594, 2007, Atti delle “ settimane di studi ” de l’Istituto Internazionale di Storia Economica “ F.Datini ” (Prato, 2006). hal-02386438

HAL Id: hal-02386438

<https://hal.science/hal-02386438v1>

Submitted on 15 Sep 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L’archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d’enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Ingrid Houssaye Michienzi

Les efforts des compagnies Datini pour établir des relations avec les pays du Maghreb, fin XIV^e-début XV^e siècle

Cette étude est basée sur l'analyse de quarante-deux lettres issues du fonds Datini des archives de Prato. Toutes ont été écrites en Afrique du Nord et expédiées à différentes branches de la compagnie Datini : sept à partir du royaume mérinide, s'étendant à peu près sur l'actuel territoire marocain (Fès, Alcludia), cinq à partir du royaume abd al-Wadid, dans le Maghreb central (Honein, Alger, Tedelès), et trente du royaume hafside, et plus précisément d'Ifriqiya (Bône, Tunis). Il s'agit de la totalité des lettres écrites au Maghreb et conservées dans le fonds Datini. Toutes les villes de départ de ces lettres étaient des ports, à l'exception de Fès, située à l'intérieur des terres. La grande majorité d'entre elles (31) fut envoyée aux trois antennes de la compagnie de Catalogne (Barcelone, Valence, Majorque) tandis que les onze restantes prirent le chemin de la Toscane (Pise, Florence).

Ces lettres ont été écrites entre 1384 et 1409, sans réelle continuité. La langue la plus communément utilisée était l'italien, mais cinq ont été rédigées en catalan¹. Par ailleurs, une de celles-ci possède quelques mentions en hébreu², et quatre autres en arabe³. Leur longueur varie entre quelques lignes et trois pages. L'état de conservation est en général assez bon. Le contenu est majoritairement de nature commerciale : les auteurs mentionnent les arrivées ou les départs de navires, les prix des marchandises, les droits commerciaux, l'état du marché. Dans certaines lettres, les informations sont plus politiques, évoquant les hostilités entre Pise et Florence, ou la mort du duc de Milan, Gian Galeazzo Visconti. D'autres encore sont des demandes d'aide au paiement de rançons, leurs auteurs narrant leurs infortunes.

Un simple tour d'horizon de sa vaste correspondance montre jusqu'où Francesco di Marco Datini étendait ses affaires et que nombreuses étaient les petites compagnies du XIV^e siècle qui, malgré les guerres, la peste, le pillage et les routes incertaines, parvenaient à communiquer entre elles à travers l'Europe entière et même au-delà. Nous chercherons ici à appréhender quels furent ses efforts pour établir des relations avec

¹ ARCHIVIO DI STATO DI PRATO (ASPO), *Datini (D)*, lettres Fès-Majorque, arrivée le 09/03/1405 ; Alger-Majorque, 09/03/1403, 10/06/1403 ; Honein-Valence, 09/05/1398 ; Honein-Majorque, 04/07/1402.

² *Ibid.*, lettre Honein-Majorque, 04/07/1402.

³ *Ibid.*, lettres Tunis-Florence, 24/02/1400 ; Tunis-Majorque, 08/09/1402, 26/10/1403, 17/12/1409.

les pays du Maghreb. Quels intérêts pouvaient représenter les produits disponibles sur les marchés maghrébins pour une compagnie toscane du XIV^e siècle ? Quelles méthodes Francesco Datini et ses associés employèrent-ils pour établir des liens commerciaux avec ces pays ? Enfin, quels obstacles et quelles difficultés entravèrent leurs tentatives ?

Les documents étudiés fournissent très souvent des renseignements sur la nature et la quantité des marchandises exportées ou importées du monde musulman. Sans prétendre dresser un tableau complet, il est possible d'énumérer les principales d'entre elles. Quels intérêts pouvaient avoir les marchands florentins à commercer avec les pays du Maghreb ? A quelle demande et à quels besoins ce négoce répondait-il ? Il semble intéressant de faire usage et référence aux manuels de *mercatura* pour comparer ces sources. Ces livres à l'usage des marchands contenaient des informations sur les différentes places de commerce et sur leurs relatifs marchandises, poids et mesures. Deux de ces sources de premier ordre seront ici utilisées, la *Pratica di mercatura*⁴ du facteur florentin Francesco Balducci Pegolotti, rédigée vers 1310-1340, et la *Pratica di mercatura datiniana*⁵, composée à la fin du XIV^e siècle.

Nous nous intéresserons tout d'abord aux importations de produits nord-africains sur les marchés européens afin de comprendre quels étaient les produits privilégiés par la compagnie toscane. Les articles recherchés correspondaient à la demande générale de l'époque. Il s'agissait d'alimenter les besoins d'une industrie latine en pleine expansion. Le but principal consistait ainsi en l'importation de matières premières.

Les cuirs et les peaux prenaient une importance considérable dans les exportations musulmanes. D'après les documents, ils étaient cotés sur les marchés de Fès, d'Alcudia, et de Tunis, et provenaient de divers animaux : bœufs, veaux, agneaux... Bon nombre étaient destinés au marché pisan⁶. Vers 1200, la ville de Pise avait déjà considérablement développé l'industrie du cuir et des peaux, conduisant à une forte demande de matières premières⁷. A la fin du XIV^e siècle, elle était devenue dans ce

⁴ F.B. PEGOLOTTI, *La Pratica della mercatura*, éd. par A. EVANS, Cambridge Mass. 1936 (The Medieval Academy of America).

⁵ *La Pratica di mercatura datiniana (secolo XIV)*, éd. par C. CIANO, Milan 1964.

⁶ ASPO, D, lettres Tunis-Majorque, 04 /04/1403 : « Buona somma di chuoia, e vitelli, e agnoni, e cierra per Pisa » ; 27/07/1407 : « e avizarete le quoia di Tunisi di cantari 27 in 28 chome vagliano chossti, e a Pisa, e a Barsalona ».

⁷ *Ibid.*, lettres Tunis-Majorque, 17/12/1409 : « Io fatto alchuna convengna con Franciescho Pardo di sciento cantara di chuoia ch'io servava per nostra nave, che dovea qui venire (...) i nostri di Pisa e di Firenze arano rotti e falliti, e ch'io volea mandare queste robe per sochorso della conpangnia ».

domaine « un des plus grands centres d'attraction du monde méditerranéen⁸ ». Les importations à Pise de peaux et de cuirs, surtout en provenance du Maghreb, étaient une donnée essentielle de son commerce. Les Pisans achetaient en général des peaux brutes, juste salées pour la conservation, qu'ils traitaient ensuite eux-mêmes, et redistribuaient une fois travaillées⁹. Ces produits intéressaient également le marché barcelonais. Selon Claude Carrère, « la carence des cuirs catalans est assez sensible (...) Les produits barbaresques tiennent une place non négligeable début XIV^e. Ils arrivent via Majorque où les facteurs de Francesco Datini vont eux-mêmes se pourvoir, et se composent essentiellement de peaux de veaux ou de bœufs¹⁰ ». Les cuirs et les peaux mentionnés dans ces lettres semblaient alimenter un trafic qui prenait deux directions principales. Exportés vers Majorque, ils étaient ensuite redistribués en Catalogne, et plus précisément à Barcelone, mais aussi dans le bassin méditerranéen. Les exportations pouvaient également prendre le chemin de Pise, reliée à Tunis par des lignes directes, ou celui de Gênes¹¹.

La cire, produit caractéristique de ces contrées, était fréquemment incorporée à des cargaisons de cuirs et de peaux et suivait les mêmes circuits commerciaux. Elle est ici mentionnée dans les lettres provenant d'Alcudia et de Tunis. Certaines régions, comme le Gharb, dans le royaume mérinide, en étaient particulièrement productrices¹². Concernant sa production, la *Pratica datiniana* cite uniquement la ville de Tunis. Une plus grande diversité apparaît dans le manuel de Pegolotti, où, à côté de Tunis, figurent de nombreuses villes du royaume mérinide, comme Niffé (Casablanca) ou Safi¹³. De Tunis, les marchandises étaient donc envoyées vers les ports de la mer Tyrrhénienne, ou alors vers Majorque, centre d'écoulement des produits barbaresques¹⁴.

Le Maghreb proposait aussi une gamme étendue de produits tinctoriaux. Le premier et le plus important en termes d'échanges, la *grana*¹⁵, est mentionné dans les

⁸ T. ANTONI, *I costi industriali di un azienda conciaria della fine del Trecento (1384-1388)*, dans "Bollettino Storico Pisano", 1973, p. 11 : « Nel secolo XIV, per quanto riguarda il settore dei cuoi, Pisa, con molta verosimiglianza, costituiva uno dei maggiori centri di attrazione del Mediterraneo ».

⁹ M. TANGHERONI, *Commercio e lavorazione del cuoio in Toscana*, dans *La conceria in Italia dal Medioevo ad oggi*, Milan 1994.

¹⁰ C. CARRÈRE, *Barcelone centre économique 1380-1462*, I-II, Paris-La Haye 1967, pp. 360-361.

¹¹ ASPO, D, lettre Tunis-Majorque, 17/07/1406 : « per una nave di genovesi la quale va a Gienova di qua, charicatta di coia ».

¹² *Ibid.*, lettre Alcudia-Majorque, 01/05/1402 : « cira prima, dobre 10 ; del Gharbo, dobre 9 in 9 ½ ». La région du Gharb est également citée dans les travaux de F. MELIS, *Malaga nel sistema economica del XIV e XV secolo*, dans *I mercanti italiani nell'Europa medievale e rinascimentale*, éd. par L. FRANGIONI, Florence 1990 (Opere sparse di Federigo Melis, Istituto Internazionale di Storia Economica « F.Datini »), pp. 47-48.

¹³ F.B. PEGOLOTTI, *La Pratica della mercatura*, cit., pp. 132, 206.

¹⁴ C. CARRÈRE, *Barcelone centre économique*, cit., p. 359 : « Barcelone doit importer une partie de la matière première de cire nécessaire à son éclairage (...) La plupart du temps, c'est Majorque qui redistribue la cire barbaresque, en même temps que d'autres produits de ce pays ».

¹⁵ ou kermès, produit tinctorial à base de matière animale, la cochenille, donnant une couleur rouge.

lettres de Fès¹⁶. Les livres de *mercatura* sont assez muets à ce sujet. Francesco Pegolotti la mentionne sur la place de Majorque¹⁷. D'après les documents, c'est en effet vers cette île que se dirigeaient les cargaisons provenant du Maghreb. D'autres lettres, provenant cette fois-ci du Nord de l'Europe demandaient aux facteurs de la compagnie Datini de Majorque de leur en fournir¹⁸. La *grana* en provenance du Maghreb semblait être de qualité inférieure à celle qui était disponible sur les marchés de Provence et de Valence¹⁹. Par ailleurs, certains mordants, permettant de fixer les couleurs sur les tissus, étaient commercés. A Alcudia, il était possible de trouver de l'alun, sans que sa provenance soit indiquée²⁰. Quant au tartre, on pouvait le repérer sur les marchés de Fès²¹ ou de Tunis²². Dans ce dernier cas, il s'agissait du tartre pisan, et d'un produit d'importation, exemple prouvant l'existence de relations commerciales directes entre le royaume hafside et la cité maritime. La laque, colorant rouge, était présente sur les places de Fès²³ et d'Alcudia²⁴. Enfin, il est fait mention sur le marché tunisien de la poudre d'orseille²⁵, utilisée pour teindre les tissus en violet. Les origines de ces deux colorants nous sont ici inconnues.

Le dernier produit, le corail, se trouve uniquement mentionné dans une lettre expédiée de Tunis²⁶. Il n'est absolument pas cité dans les manuels de marchands concernant le Maghreb. Cependant, on le retrouve sous forme travaillée à Pise ou à Gênes. Le trafic du corail tunisien pourrait se résumer de la manière suivante. Les musulmans exportaient du corail brut destiné à être façonné en Italie ou en Espagne,

¹⁶ voir à ce sujet de nombreux travaux de J.H. MUNRO réimprimés dans *Textiles, Tonns and Trade : Essays in the Economic History of Late-Medieval England and the Low Countries*, Londres, 1994.

¹⁷ F.B. PEGOLOTTI, *La Pratica della mercatura*, cit., p. 123.

¹⁸ ASPO, D, lettres Bruges-Majorque, 28/03/1396 : « Della nave charicha di grana che doveva chosta venire sono avisato chome fu presa da messer Rodrigho. Iddio lo profondi e ristori i perdenti » ; 02/08/1397 : « fosti avisati de le veneziane giunte alle Schiuse a salvamento e che per loro avemo avuto le 3 balle di grana barbera » ; 25/02/1400 : « Noi abbiamo iscritto a vostri di Barzalona che costi o a Valenza ci faciano fornire 4 balle di grana barbera ; atendamo quanto seghuito aranno (...) e fatela presta per mandare per le ghalee viniziane o chatalane se fuo(ri) ci sono ».

¹⁹ *Ibid.*, lettres Paris-Majorque, 02/07/1399 : « Non abbiamo aute forza che (...) di grana barbera abiano potute vendere a questa fiera e non ci se ne vendute per niuno (...) questi che ora anno conprato sono giente di Borsela e Melina e no voglono che grana di Proenza o Valenza, ma se no che trovano di Proenza non voglono Valenza. Il forte che ci si sia vendute è stato Proenza, pocha Valenza anno tolto. La vostra bale tutta areno vendute se non che non piaque le tocha molta grosa e senbra che sia barbera e a loro chosi pare il perchè non la volono » ; 27/07/1399 : « Abbiamo dispaciare de la grana barbera che per denaro non si può diliverare. Nesuno ne vuole (...) non voglono se non de la migliore cioè Proenza [...] e poi vanno a la Valenza ».

²⁰ *Ibid.*, lettre Alcudia-Majorque, 01/05/1402.

²¹ *Ibid.*, lettre Fès-Majorque, 28/05/1402.

²² *Ibid.*, lettre Tunis-Majorque, 26/10/1402 : « tartaro, dobre 4 chantaro, sia del pisanesco, sarebbe buono per la via di Pisa ».

²³ *Ibid.*, lettre Fès-Majorque, 28/05/1402.

²⁴ *Ibid.*, lettre Alcudia-Majorque, 01/05/1402.

²⁵ *Ibid.*, lettre Tunis-Majorque, 27/07/1407.

²⁶ *Ibid.*, lettre Tunis-Pise, 02/06/1385 : « e di mio denaro usciti di coralli ; li feti dare ... ».

et à être ensuite réimporté, une fois travaillé. Il semblerait en effet que ceux-ci aient ignoré l'art de pêcher et de façonner le corail²⁷.

Les articles provenant du Maghreb et exportés sur les marchés chrétiens consistaient en des matières premières, nécessaires aux industries des grandes « nations » chrétiennes, et principalement à celles du textile et du cuir. Cependant, à travers l'étude des documents ressort l'absence de la laine, bien qu'elle soit mentionnée dans les manuels de *mercatura* et dans des études d'historiens contemporains²⁸. Le Maghreb y est cité en effet en tant que lieu d'exportation de la laine. Même si certains auteurs affirment que la laine barbaresque avait cessé d'intéresser les marchands²⁹, son absence est surprenante. On pourrait penser que la laine de San Matteo et de la riche région lainière du Maestrazgo suffisait à alimenter, à travers la compagnie de Catalogne et surtout la filiale valencienne, l'industrie lainière que Francesco Datini possédait à Prato, en plus d'un courant d'exportation desservant les industries lainières toscanes. Ainsi il n'aurait pas eu besoin de laine maghrébine pour faire fonctionner à la fois ses compagnies et ses industries. Mais il se pourrait également que la laine barbaresque fût exportée par le biais d'autres opérateurs économiques, et mise à la disposition des facteurs italiens sur les marchés de Catalogne et à Majorque. Cette dernière hypothèse semble la plus probable car les lettres écrites à Majorque révèlent la présence de laine barbaresque dans l'île³⁰.

La compagnie Datini se procurait des marchandises capitales pour le fonctionnement des industries latines. Qu'apportait-elle en échange ? Quel marché et quel débouché commercial représentait le Maghreb ?

« *Panni ci sono venuti di tutte sorte*³¹ ». Les exportations étaient en grande partie liées à l'écoulement de la production textile. Ce commerce était important, la quasi-totalité

²⁷ C. CARRÈRE, *Barcelone centre économique*, cit., pp. 363-366 : « On s'explique mal autrement pourquoi le roi de Tunis aurait laissé les marchands chrétiens mettre la main sur les pêcheries de ses côtes » ; H. BRESCH, *Un monde méditerranéen, économie et société en Sicile 1300-1450*, I-II, Rome 1986 (Ecole française de Rome, Palais Farnese) ; B. DOUMERC, *Le corail de l'Ifriqiya et son commerce pendant le Moyen-Âge*, dans « Bulletin Archéologique du CTHS », Deuxième colloque sur l'histoire et l'archéologie de l'Afrique du Nord, 19, 1983, pp. 9-12.

²⁸ F. MELIS, *La lana della Spagna mediterranea e della Barberia occidentale nei secoli XIV-XV*, dans *La lana come materia prima. I fenomeni della sua produzione e circolazione nei secoli XIII-XVII, Atti della « prima settimana di studio, Prato 1969*, éd. par M. SPALLANZANI, Florence 1974 (Istituto Internazionale di Storia Economica "F. Datini", 1), pp. 241-251 ; J.A. VAN HOUTTE, *Production et circulation de la laine comme matière première du XII^e au XVII^e siècle*, dans *La lana come materia prima*, cit., pp. 381-395.

²⁹ C. CARRÈRE, *Barcelone centre économique*, cit., p. 628 : qui se consacraient alors « à exporter celle d'Aragon par bateaux entiers »

³⁰ Quelques exemples. ASPO, D, lettres Majorque-Barcelone, 27/01/1395 : « Per l'ultima v'avisai de panni di grana di vostro fratello che VII peze ne barattai (...) e prendo 100 quintali di lane d'Alchudia, a reali III il quintale » ; 01/02/1395 : « E ponete a mio conto che dare mi dobiate per III sacha di lana d'Alchudia e II sacha di micino le quali abbiamo avute » ; 19/05/1395 : « Venne, chom'io vi dissi, uno legno da Tenes e altro da T'geri : loro porto è di sacha 60 di lanaggi ».

³¹ *Ibid.*, lettre Alcudia-Majorque, 01/05/1402.

des lettres en faisant référence. Ces produits textiles pouvaient être de différentes natures : *panno*, drap de laine le plus couramment cité, *palmella*, tissu de laine de qualité inférieure³², fils, draps de lin, étoffes de soie... Dans les documents, deux principaux lieux d'exportation apparaissent : la Toscane et le royaume d'Aragon³³. Ces lettres ne fournissent en effet aucune trace de produits textiles provenant des centres industriels de France septentrionale, d'Angleterre et de Flandre. Concernant la Toscane sont uniquement mentionnés des draps ou des tissus florentins, fins ou ordinaires. Le choix est plus large pour les Etats de la Couronne d'Aragon puisque l'on pouvait trouver côte-à-côte des tissus issus des industries de Valence, de Barcelone, de San Matteo ou de Perpignan. Cependant, une distinction doit être faite pour ce dernier centre entre les tissus produits sur place (*di Perpignano*) et ceux provenant de Florence et transitant par Perpignan (dits alors *perpignani*)³⁴. Dans une lettre provenant de Fès et adressée à Majorque, il est également fait mention de tissus majorquins (*di chosti*), distingués des tissus catalans péninsulaires (*de la terra*)³⁵. Une phrase très explicite suffit à elle seule à démontrer la main-mise catalane sur le marché maghrébin : « *qui non a spaccio alcuna mercatantia, se non panni catalaneschi. Tutte altre cose ci son morte*³⁶ ». Les tissus florentins étaient présents, mais ils semblaient en net recul face aux tissus catalans.

Obéissant à des cultures et à des modes de vie différents, les exportateurs de tissus dans le monde maghrébin veillaient à l'usage de certaines teintes et couleurs. Deux principaux types de couleurs étaient commercés : des tons clairs autour du vert (*verde azzuro, sambucato*), du bleu (*turquino, cilestrino*) ou du blanc (*bianco*), et des teintes plus foncées comme le rouge (*vermiglio, rosso*) ou le noir (*nero*)³⁷.

³² F. MELIS, *Uno sguardo al mercato dei panni di lana a Pisa nella seconda metà del Trecento*, dans IDEM, *Industria e commercio nella Toscana medievale*, éd. par B. DINI, Florence 1989, p. 140 : « si tratta di panni medi e inferiori, che sono riusciti a far presa per alcune caratteristiche, fra cui il tipo palmella ».

³³ ASPO, *D*, lettres Alcudia-Majorque, 01/05/1402 : « Fiorentini fini acholorati ci si sono venduti a dobre 30 peza... ; palmelle di sorte di Val(e)nza, dobre 28 ; valenziani, dobre 11 ; perpigniani communi, dobre 13 ; fini, dobre 20 in 26 sechondo sono » ; Tunis-Barcelone, 04/01/1402 : « panni fiorentini, dobre 4 in 4 ½ ; fini drappi di Perpignano, dobre XIII in XV ; di San Mateo, dobre X in XI ; Barzalona, dobre X in XI ».

³⁴ F.B. PEGOLOTTI, *La Pratica della mercatura*, cit., p. 425 : « By the 14th century the name had lost its geographical significance, for cloths so calls were being manufactured in Florence » ; F. MELIS, *Uno sguardo al mercato*, cit., pp. 143-145 : « La colonna della Catalogna è dominata dai panni di Perpignano (che nell'epoca dovevano essere classificati così), i quali, assai meno poveri degli autentici catalani, falsano ulteriormente l'aggruppamento (a non dire del dubbio che qualcuno sia stato fabbricato a Firenze) ».

³⁵ ASPO, *D*, lettre Fès-Majorque, 21/05/1401 : « Panni di chosti. Palmele di sorta, dobre 3 in 3 ½ (...) panni de la terra, dobre I ¾ in 2 ».

³⁶ *Ibid.*, lettre Tunis-Florence, 24/02/1400.

³⁷ *Ibid.*, lettres Fès-Majorque, 28/05/1402 : « Panni di Firenze sendo fini pare se ne vende in una balla di 5 panni ... di uno charo e uno mio cholore coè uno scaldino, uno sanbuchato o uno ...bongho, uno paghonazo, uno sbiadato, uno cilestrino » ; Tunis-Pise, 20/12/1385 : « E se vieni con nave qua, porta in nelle cassa filo torto tutto 10, e colorato come dico apresso : tutto 4 di bianco e tutto 1 di vermiglio, tutto 2 di nero, tutto 1 di verde azzurro e sbiadato e paonazzo e turchino, tutto 2 di forte chiaro » ; 22/02/1387 : « Se non col primo, altro navilo vengha mi manda se fate in pezze una di panno dine sanbuchato o scader o

En plus des produits textiles, plusieurs épices sont citées dans ces lettres : le safran, à la fois condiment et colorant donnant une teinte jaune orangé, et le poivre, épice la plus utilisée au Moyen Âge, à ne cependant pas confondre avec la *melagbetta*, conduite des régions sub-sahariennes aux côtes maghrébines³⁸. Pour le safran, il s'agissait surtout du type *orto*³⁹, safran catalan le plus apprécié à l'époque⁴⁰, cultivé dans la riche région lainière du Maestrazgo. Mais celui de meilleure qualité était alors le safran toscan, et principalement pisan⁴¹.

D'autre part, deux lettres, toutes deux écrites à Tunis et destinées à la compagnie Datini de Majorque, font référence au blé. La première mentionne seulement son prix sur le marché de Tripoli, sans indiquer s'il s'agissait d'une production locale ou d'une importation⁴². La deuxième est plus explicite : « *Avisatemi spesso di pregi di formenti che se m'atagliasse per via di Sciscilia mandarmi qui a trarne frumenti per Chatalognia*⁴³ ». Tunis n'était ici considérée que comme un port de transit où était acheminé le blé de Sicile avant d'être réexporté vers la Catalogne.

Les produits échangés entre le Maghreb et les pays chrétiens par l'intermédiaire de la compagnie Datini ou d'autres compagnies en rapport avec elle, étaient de natures très variées. Cependant, ce commerce était déséquilibré. Le Maghreb exportait des cuirs, des peaux, des produits tinctoriaux, des coraux, parfois réimportés sous la forme de produits travaillés. Ce trafic semblait être inégal. Pourtant, les royaumes maghrébins y voyaient aussi un intérêt. La législation locale favorisait le trafic avec les pays chrétiens dont l'essor commercial permettait à l'État de prélever des droits à l'importation et à l'exportation. Après avoir défini les produits qui intéressaient les compagnies Datini et ceux qu'ils réussissaient à placer sur les marchés maghrébins, il semble désormais intéressant de voir quels étaient les cadres généraux qui délimitaient ce négoce.

Chaque place de commerce avait ses propres particularités. Quelles étaient celles qui conditionnaient les échanges entre les pays du Maghreb et les puissances latines ? Comme partout ailleurs dans le monde méditerranéen et au-delà, les poids, les mesures et les monnaies étaient différents d'une place de commerce à une autre et les marchands qui opéraient alors devaient y être particulièrement attentifs. Informer

turchine o paonazzo o cilestrino (...) sia di buon colore di Firenze » ; Tunis-Majorque, 26/10/1402 : « Se no di panni ci a assai, ma rosse e biani ci n'a pochi ».

³⁸ La *melagbetta* est citée dans plusieurs documents. *Ibid.*, lettres Alcudia-Majorque, 01/05/1402 ; Fès-Majorque, 21/05/1401, 28/05/1402.

³⁹ *Ibid.*, lettre Tunis-Barcelone, 04/01/1402 : « Zaferano orto, dobre V ½ in VI ».

⁴⁰ F. MELIS, *Malaga*, cit., p. 40 : « l'orto è il più noto e il più pregiato zafferano catalano ».

⁴¹ F.B. PEGOLOTTI, *La Pratica della mercatura*, cit., p. 376 : « Zafferano si è di più maniere, cioè : Di Toscana, ch'è il migliore. D'Abruzzi, ch'è secondo toscano. Della Marca, che sono secondo d'Abruzzi in Toscano. Di Catalognia, ch'è secondo Marca e Abruzzi ».

⁴² ASPO, *D*, lettre Tunis-Majorque, 26/10/1402 : « a Tripoli vi vale lo chafisso del formento vi vale dobre 5 d'oro ».

⁴³ *Ibid.*, lettre Tunis-Majorque, 25/01/1403.

L'opérateur économique des équivalences entre les marchés était ainsi une des fonctions essentielles des pratiques de *mercatura*. Dans toutes les lettres écrites du Maghreb le prix des différentes marchandises est exprimé dans la même monnaie. Il s'agit de la *dobra* ou doublon, monnaie d'or à 23 carats $\frac{1}{2}$ pour la place de Tunis. Celle-ci était commune à tout le monde musulman et le poids d'or qu'elle contenait était presque le même du royaume hafside au royaume nasride⁴⁴. Ces alois sont confirmés par la *Pratica datiniana*⁴⁵. Il est également fait mention de monnaies chrétiennes, mais leur usage était différent, ne s'agissant pas de transactions commerciales avec les Etats musulmans, mais de comptes entre marchands européens. Ainsi les *reali*, monnaie catalane, réglaient les comptes entre deux compagnies, celle d'Antonio da Fauglia et celle de Datini⁴⁶. Il en était de même pour les florins. De nombreuses lettres font d'autre part référence au *baratto*, au troc, qui constituait un élément caractéristique du commerce médiéval⁴⁷. Ambrogio di Lorenzo, à Majorque, mentionne dans une de ses lettres que cette opération était la seule qui permettait de commercer une grande quantité de tissus au Maghreb⁴⁸.

Quant aux droits commerciaux, à Tunis, d'après la *Pratica di mercatura datiniana*, « *i cristiani pagano a l'entrare d'ogni merchatantia 10 per 100 e non altro diritto, salvo ch'è fiorentino paghano 10 $\frac{1}{2}$; a avi spese di scrivani e altro bene uno onde viene 11 $\frac{1}{2}$; viniziani e pisani, 10, e altri, 10 e quarto ; a poi li scrivani e altre spese*⁴⁹ ». Un droit de 10%, correspondant aux prescriptions de la loi islamique, était donc prélevé sur les importations, celui-ci variant légèrement selon les « nations », les Pisans et les Vénitiens étant les plus avantagés. « *Chi nne trae tanto quant'è messo, non pagha nulla ; ma chi trae e non v'è messo pagha mezzo diritto, cioè i fiorentini 5 e quarto per 100*⁵⁰ ». Les exportations étaient soumises à une taxe équivalant à la moitié du droit d'importation, mais les négociants en étaient exemptés si les marchandises étaient achetées à Tunis avec le produit des marchandises importées. Ces affirmations semblent pouvoir être vérifiées dans la correspondance conservée aux archives Datini. En 1384, Giovanni Carocci, captif à Bône, racontant ses malheurs et réclamant de l'aide, écrit les lignes suivantes : « *Mi conviene*

⁴⁴ F.B. PEGOLOTTI, *La Pratica della mercatura*, cit., p. 287 : « Dobre da Rimirra (Almeria) d'oro a cantati 23 $\frac{3}{4}$. Dobre di Morrocco a carati 23 $\frac{3}{4}$ ».

⁴⁵ *La Pratica di mercatura datiniana (secolo XIV)*, éd. par C. CIANO, Milan 1964, p. 77, au sujet de Tunis : « la zeccha batte moneta d'oro e d'ariento e rende, in 15 di, fa dobre d'oro di karati 23 $\frac{1}{2}$ ».

⁴⁶ ASPO, D, lettre Tunis-Majorque, 27/07/1408 : « Che aconciate il chonto tra noi, e 40 in 60 reali metteste in 2 settimane per fare le spese ... ».

⁴⁷ Quelques exemples. *Ibid.*, lettres Majorque-Barcelone, 19/11/1394 : « Truovo da barattare 2 di questi panni chiari grossi, cioè uno verde e uno turchino, a lane di Mantigi, cioè Barberia, fine roba » ; 24/06/1395 : « Abianvi detto della baratta facemmo di fasci 54 di chuoia d'Algiger (...) a casse 2 di lacha » ; 17/07/1395 : « Questa medesima notte per lo ranpino d'in Grianzola v'ò scritto larghamente et avisato di più choiame chonprato et lane a barata di panni, pastelo, dete di tafetà, fustani ».

⁴⁸ *Ibid.*, lettres Majorque-Florence, 26/05/1395 : « Ma fate chonto pochissimi panni ci si spaciano per Barberia se non a barata e chosi chonverrà si faccia : fancisi molte buone baratte ».

⁴⁹ *La Pratica di mercatura datiniana*, cit.

⁵⁰ F.B. PEGOLOTTI, *La Pratica della mercatura*, cit., p. 78.

*pagare dentro da mesi 6 dobre 500, e bene 50 o più n'arò tra gabelle e spese anzi sia spacciato*⁵¹ ». Sa rançon s'élevait ainsi à 500 doublons auxquels s'ajoutaient 50 autres correspondant aux diverses taxes, confirmant ainsi un prélèvement de 10%. D'après la *Pratica di mercatura* de Pegolotti, la taxation était la même au sein du royaume mérinide. Parlant de la ville de Safi, il indique une taxe de 10%. Il existait toutefois un autre droit, appelé *mangona*, consistant en un seizième du prix des marchandises. Une fois payé, les marchandises pouvaient circuler librement à l'intérieur du royaume, la règle du dixième s'appliquant tout de même à l'entrée de chaque ville⁵². Ces droits commerciaux importants permettaient ainsi aux gouvernants musulmans de profiter de ce commerce.

L'activité commerciale ainsi développée empruntait des itinéraires. La correspondance sélectionnée révèle l'existence de plusieurs routes de commerce.

Quelques lettres, principalement envoyées de Tunis aux différentes filiales de la compagnie de Catalogne, livrent des informations quant à l'itinéraire et aux étapes de la route du Maghreb, la plus ancienne route commerciale catalane, remontant à la première moitié du XIII^e siècle. Celle du 26 octobre 1402 mentionne le trajet Majorque → Alcoll → Tunis⁵³. D'autres précisent des étapes différentes reliant ces deux mêmes villes : Bougie⁵⁴, Bône⁵⁵ ou Alcudia⁵⁶. De Majorque, les bâtiments pratiquaient une sorte de cabotage le long des côtes maghrébines. Les étapes pouvaient être nombreuses. Les lettres étudiées mettent Majorque en contact avec les ports d'Alcudia, Honein, Alger, Tedelès, Bône et Tunis, confirmant la présence majorquine en Afrique du Nord⁵⁷.

Bien entendu, la route catalane du Maghreb ne partait pas uniquement de Majorque, mais aussi de Valence et de Barcelone. Valence aurait été en relation avec deux principaux centres musulmans, le premier en territoire nasride, à Almeria, et le second dans le royaume mérinide, à Alcudia⁵⁸. Les lettres sélectionnées la mettent en contact

⁵¹ ASPO, D, lettre Bône-Pise, 20/07/1384.

⁵² FB. PEGOLOTTI, *La Pratica della mercatura*, cit., p. 72.

⁵³ ASPO, D, lettre Tunis-Majorque, 26/10/1402 : « abbiamo sentito che Bartolomeo Sala giunse chossiti a 26 di settenbre, qui a X d'ottobre, per la via d'Alcholle ».

⁵⁴ *Ibid.*, lettre Tunis-Majorque, 01/04/1403 : « per lo legnio venne Bartolomeo Orlando da Maiolicha per la via di Bugia ».

⁵⁵ *Ibid.*, lettre Tunis-Majorque, 08/09/1402 : « Me ni mandaste per lo primo passagio qui o a Buona ».

⁵⁶ *Ibid.*, lettre Tunis-Majorque, 13/09/1401 : « Io veni qui in sulla ghaleotta di Bernardo Amaro, prima in n'Alchudia ».

⁵⁷ M.D. LOPEZ PEREZ, *La Corona de Aragon y el Magreb en el siglo XIV (1331-1410)*, Barcelone 1995 (Consejo superior de investigaciones científicas, Institucion mila y fontanals). L'auteur met Majorque en relation directe avec les ports d'Alcudia, Honein, Oran, Mostaganem, Ténès, Alger, Tedelès, Bône, Tunis, Tripoli...

⁵⁸ *Ibid.*, p. 313 : « A partir de estos datos se pueden extraer unos rasgos claramente definitorios y caracterizadores de los interambios comerciales entre Valencia y los estados musulmanes occidentales. Por un lado destaca la importancia de dos centros, el primero en el reino de Granada -Almeria- y el segundo en territorio marini -Alcudia- ».

avec Honein. Quant aux navires barcelonais, on les retrouve « à Majorque, importante escale sur la route de l'Afrique du Nord. L'arrêt à Majorque, à l'aller comme au retour, est souvent mentionné dans les contrats de nolis⁵⁹ ». Les navires barcelonais, à la différence des majorquins, se rendaient directement vers les ports du royaume hafside, effectuant très rarement des escales dans les ports du Maghreb occidental et central. Pour Barcelone, la route ne s'arrêtait pas à Tunis, mais se prolongeait vers le Levant. Ainsi, des trois ports principaux de la Couronne aragonaise, seul Majorque exerçait un trafic complet avec l'Afrique septentrionale. L'itinéraire de retour est parfois précisé. La lettre du 6 septembre 1402 mentionnait par exemple un départ de Tunis vers la Sicile, puis la continuation du voyage vers Barcelone⁶⁰. Ailleurs il est indiqué : « *per la via di Palermo*⁶¹ ». Ainsi, une fois arrivées à Tunis ou en Tripolitaine, les bâtiments poursuivaient vers la Sicile, vers Palerme ou Trapani, ou encore vers la Sardaigne. La Sicile constituait un point d'approvisionnement céréalier des plus importants pour la Catalogne, surtout pour Barcelone⁶². De Sicile, les navires pouvaient longer la côte tyrrhénienne, puis les côtes provençales pour regagner la Catalogne. Les lettres d'avril 1404 mentionnent un navire provenant de Majorque, arrivé à Tunis après avoir fait étape à Bougie. Son auteur, Antonio da Fauglia, fait ensuite part de sa volonté de regagner Pise à son bord⁶³.

On distingue plusieurs itinéraires reliant Pise à Tunis précisés par Giovanni Carrocci : la voie directe entre les deux cités avec ou sans étape en Sicile, ou bien la voie indirecte par Majorque⁶⁴. Une lettre datée du 25 janvier 1403, adressée de Tunis à Majorque indique le trajet suivant : Pise → Trapani → Tunis. Il s'agissait d'un navire génois parti de Pise pour se rendre à Tunis mais qui, en raison du mauvais temps, ne put poursuivre son voyage⁶⁵. D'autres lettres mentionnent l'étape sicilienne, que ce soit dans le sens aller ou retour, sans préciser toujours le lieu exact⁶⁶. Cependant, étant donné la géographie de l'île et le port à rejoindre, les navires ne pouvaient

⁵⁹ C. CARRÈRE, *Barcelone centre économique*, cit., note 3, p. 626.

⁶⁰ ASPO, D, lettre Tunis-Majorque, 06/09/1402 : « Io mi spaciaio per detta nave e anderemo in Cici-glia, e di poi a Barzalona, se a Dio piace ».

⁶¹ *Ibid.*, lettre Tunis-Majorque, 01/04/1403.

⁶² H. BRESCH, *Un monde méditerranéen*, cit.

⁶³ ASPO, D, lettres Tunis-Majorque, 01/04/1403 : « per lo legnio venne Bartolomeo Orlando da Maiolicha per la via di Bugia. È giunto qui, in questo di XV di marso (...) Penso chon esso passare a Pisa » ; 04/04/1403 : « A di primo d'aprile vi scrisi per Bartolomeo Orlando di Maiolicha per la via di Palma maravigliandomi chome per lo detto venuto di chostà per la via di Bugia da voi ».

⁶⁴ *Ibid.*, lettre Tunis-Pise, 12/10/1385 : « Pregoti pigli lettera da lui, che vegnano in Tunisi, e mandale per dirittura di costà qua, se v'è passaggio, se no' per la via di Cicilia, o di Maiolicha, sich'io perda il meno tempo si può ».

⁶⁵ *Ibid.*, lettre Tunis-Majorque, 25/01/1403 : « che di subito se n'è ito a Trapani a trovare suo figliolo Anthone, che v'è chapatato per una nave di genovesi si partì di Pisa per qui. Venia chon alcune roviscielle ; e per lo tempo chattivo, arivono in Trapani. Non sapiamo quello seghuirà ».

⁶⁶ *Ibid.*, lettres Tunis-Pise, 02/06/1385 : « avisami di tutto per primo passaggio avegna e di costà, e per la via di Cicilia » ; 05/01/1386, 22/02/1386 : « per la via di Cicilia » ; Tunis-Majorque, 01/04/1403 : « per la via di Palermo ».

s'arrêter à Messine, Catane ou Syracuse, ce qui les aurait engagés dans les eaux dangereuses du détroit de Messine. Les étapes siciliennes devaient vraisemblablement être celles de Palerme ou de Trapani.

Deux exemples laissent par ailleurs entrevoir que les rapports entre la cité maritime et l'Ifrîqiya n'étaient plus ceux qui avaient existé auparavant. En 1399, Salello di Malandrino da Lerba Pisano, dans une lettre écrite à Bône, souhaitait des informations sur la situation de Pise, aux mains du duc de Milan et en guerre contre Florence⁶⁷. Il adressa sa lettre à Majorque et non directement à Pise. De plus, dans une de ses lettres, Antonio da Fauglia réclame à Majorque du tartre pisan qu'il souhaitait avoir « *per la via di Pisa*⁶⁸ ». Cette commande fut adressée à Majorque et non à Pise. Fallait-il désormais passer par Majorque ou par une autre filiale de la compagnie de Catalogne pour rejoindre Pise ? Une première explication peut se trouver dans le fait qu'en 1402, la compagnie pisane n'existait pour ainsi dire plus, suite à la mort de son directeur. Néanmoins, l'activité continuait par le biais de facteurs et de représentants, ou encore d'autres compagnies. Il est également possible de penser qu'Antonio da Fauglia avait tissé des liens uniquement avec la filiale Datini de Majorque, qui se serait chargée de transmettre la commande à Pise, mais cela paraît étonnant, les da Fauglia étant une grande famille marchande pisane. Une troisième hypothèse réside dans la possibilité qu'il n'y avait plus à cette époque de navire en partance pour Pise et qu'il aurait été plus rapide de faire transiter une commande via Majorque que d'attendre un départ de Tunis pour Pise. Pourtant la compagnie pisane réceptionna en 1402 une lettre envoyée de Tunis.

Certaines lettres font référence à d'autres liaisons partant, se dirigeant ou s'arrêtant à Tunis. L'une d'entre elles fait mention d'un bâtiment allant de Tunis à Gênes⁶⁹. Il s'agit d'une référence unique. On ne peut affirmer qu'une véritable ligne de navigation reliait ces deux ports, malgré l'ancienneté des contacts entre Gênes et ces côtes africaines. Dans une autre lettre, Antonio da Fauglia dit avoir appris la mort du duc de Milan « *per la via di Napoli* ». Cela pourrait laisser sous-entendre que certains navires effectuaient une escale en ces lieux avant de continuer leur voyage. Une lettre enfin mentionne Tunis en tant qu'étape vénitienne dans un voyage en direction d'Alexandrie. Elle fait en effet part d'un acte de piraterie qui eut lieu dans le port de Tunis, contre une nef vénitienne, remplie de jarres d'huile, qui se dirigeait vers Alexandrie⁷⁰. Il ne semble pas que cet acte eut lieu en haute mer et que les pirates se soient ensuite dirigés vers

⁶⁷ *Ibid.*, lettre Bône-Majorque, 25/07/1399.

⁶⁸ *Ibid.*, lettre Tunis-Majorque, 26/10/1402.

⁶⁹ *Ibid.*, lettre Tunis-Majorque, 17/06/1406 : « mandarò per buono pasago a Genova a Ardigno di Rici e chonpagni, e chossi mandiamo al pressente per una nave di genovesi la quale va a Genova di qua, charichatta di coia ».

⁷⁰ *Ibid.*, lettre Tunis-Majorque, 27/07/1407 : « A 23 di quessto, qui, in quessto porto, ci è venuto 3 navi di di chorsali le quale discie anno armato in Challari, e non discieno ch'è lo chapitano, e non sapiamo bene chi sono ; i quali anno preso qui, in quessto porto, una nave grande di 700 botte di venesiani nuova, chon giarri 400 d'oglio del padrone, lo quale avea noleggiato per Alesandra a mori ».

Tunis ; il est bien précisé qu'il eut lieu dans le port de Tunis où se trouvait déjà le navire. Tout laisse à penser qu'il s'agissait d'un voyage de retour de Flandre⁷¹.

Ces lettres ont ainsi permis d'identifier les principales lignes de navigation qui desservait l'Afrique du Nord à la fin du XIV^e siècle et au début du XV^e. Elles citaient des types de navires très variés⁷². D'une façon générale, les vaisseaux de capacité modeste étaient les plus nombreux et concernaient principalement les navires catalans et aragonais. Seules Gênes et Venise semblaient disposer sur ces lignes de bateaux d'une portée plus importante. D'autre part, certains types de bateaux étaient utilisés en vue de fins précises, comme le commerce à longue distance ou la piraterie. Ceux-ci acheminant la correspondance, il est possible de calculer certains temps de transport⁷³. Il fallait compter entre quatre et sept jours pour relier Alcludia à Majorque, et entre 24 jours et deux mois, la moyenne se situant autour d'un mois, de Fès à Majorque. Neuf jours de voyage étaient nécessaires pour se rendre de Fès à Alcludia⁷⁴. Du royaume de Tlemcen aux côtes aragonaises, il fallait environ neuf jours d'Honein à Valence, trois à six jours d'Alger à Majorque et onze jours de Tedelès à Majorque. Pour le royaume hafside, les durées variaient selon les routes et les bâtiments. On reliait Bône à Majorque en onze jours, Tunis à Majorque entre onze jours et plus de quatre mois, en fonction des étapes. Si les navires se rendaient directement de Tunis, ou d'un autre port du royaume hafside, à Majorque, sans passer par la Sicile et les côtes de la mer Tyrrhénienne, mais en longeant la côte maghrébine, le voyage était de courte durée, de onze à vingt-deux jours pour Tunis, et de onze jours pour Bône. Le voyage devenait plus long si le retour s'effectuait par la Sicile et la Sardaigne et plus encore par les ports des côtes tyrrhénienne et provençale. Il pouvait durer plus de quatre mois si les escales étaient particulièrement longues et nombreuses. Les informations concernant les temps de transport entre Tunis et les côtes tyrrhéniennes ne sont pas nombreuses et ne permettent pas de calculer des moyennes.

Le commerce avec les pays du Maghreb représentait un intérêt certain. Il permettait aux marchands latins de s'approvisionner en produits stratégiques et de soutenir les besoins de leurs industries, en plus d'assurer un débouché à leurs productions. Les musulmans quant à eux exportaient le fruit de l'élevage et prélevaient de fructueux droits de douane. Ils ne pouvaient empêcher les Italiens de dominer la Méditerranée, mais ces échanges n'avaient rien d'un commerce de pacotille : les marchands et les

⁷¹ D. STOCKLY, *Le système de l'incanto des galées du marché à Venise (fin XIII^e-milieu XV^e siècle)*, dans *The Medieval Mediterranean Peoples, Economies and Cultures*, Leiden 1995, pp. 152-175 ; M. TANGHERONI, *Commercio e navigazione nel Medioevo*, Rome 1996.

⁷² Nef, galère, galée, galiote, fuste, barque, *legno, lidone, laut* aragonais...

⁷³ Les calculs ont été effectués en prenant en considération les dates de rédaction et les dates d'arrivée des lettres, mais également les informations contenues dans les documents, à savoir les départs et arrivées de navires.

⁷⁴ ASPO, D, lettre Majorque-Barcelone, 13/05/1395 : « questo perché d'Alcludia a Fesa, ov'è spaccio di questi panni, a 9 giornate per terra »..

facteurs des compagnies demeuraient attentifs aux exigences et aux goûts d'une clientèle qui savait jouer de la concurrence. Nos lettres regorgent d'informations échangées entre correspondants concernant le choix des textures et des teintes afin d'adapter au mieux leurs chargements de marchandises. A travers elles, nous pouvons constater que la compagnie Datini avait mené une activité dans les pays musulmans. Nous tenterons à présent de définir la méthode commerciale employée par cette entreprise pour parvenir à ses fins.

Francesco di Marco Datini négocia la plupart du temps directement, par le biais de ses associés et correspondants dispersés en Europe et dans le bassin méditerranéen. Mais dans ce cas précis, il ne réussit jamais à placer ses hommes sur les marchés nord-africains et dut avoir recours à des intermédiaires. Le rôle de ceux-ci fut fondamental. Ils furent l'essence du commerce de Francesco Datini dans les pays du Maghreb. Cette partie sera donc celle d'un essai commercial qui se conclut par un échec. Cependant, nous pourrions également y constater l'importance de certains nœuds de communication ainsi que de réseaux commerciaux, qui permirent le déroulement d'activités commerciales en Afrique septentrionale.

Les lettres conservées aux archives Datini dévoilent des tentatives d'accès aux terres d'Afrique du Nord. Le premier essai eut lieu en 1395. A cette date, la compagnie de Catalogne n'était pas encore concrétisée. Luca del Sera désira confier à Ambrogio di messer Lorenzo une cargaison de tissus florentins à écouler en Barbarie, et plus précisément à Alcudia⁷⁵. Au retour, ce dernier aurait dû rapporter des produits parmi les plus demandés sur le marché européen, à savoir de la laine, de la grana, de l'alun. La perspective était d'établir des liaisons régulières. Il se rendit à Majorque, port le mieux relié aux côtes mérinides, mais il ne réussit pas à traverser la Méditerranée⁷⁶. Il ne fut pas le seul membre de la compagnie Datini à devoir renoncer à un voyage d'affaires en Barbarie. Quelques années plus tard en effet, Cristofano di Bartolo Carocci, qui fut pendant de longues années l'associé de Francesco Datini et le directeur de la filiale de Majorque, tenta à nouveau de se rendre à Alcudia, en vain.

⁷⁵ *Ibid.*, lettre Majorque-Barcelone, 12/05/1395 : « Sono avisato che Anbrugio mandate a 'Lchudia sulla nave d'in Terigl chon alquanti panni vostri, di che sia nel nome di Dio ».

⁷⁶ *Ibid.*, lettres Majorque-Barcelone, 29/05/1395 : « Per vostra letra anten com voliatsque Anbroso san anas a 'Lcodia ab los vostres draps florantins ab la nau de 'n Tarill. Perque axi com voliam fer baxar los draps los mercades qui an afer a 'Lcodia ho an sabut e an ma dit que no volan que lo dit Anbroso i vaja. La raho per que no us an vull scriura de que en varitat ma sabut molt greu, tant lo les e pragats tots que no he pugut fer, sap ma greu per vostra amor : sara si plau a Deu per lo millor » ; 30/05/1395 : « Chome da 'Nbrugio sarete stati avisati, e non ci è stato modo che possa andare sulla nave di 'n Terigl e preghiere non ci sono valute » ; 01/06/1395 : « Eravate avisati chome il pasare in Barberia non à auto luogho e né arà a questi di ».

Pour établir des relations avec les pays du Maghreb, Francesco Datini s'appuya sur certaines de ses compagnies. Deux places de commerce paraissent plus importantes que d'autres en tant que points de contact avec le monde maghrébin.

Ile aux confins des deux mondes, Majorque se présentait comme un point de passage obligé, et c'est à partir de cette île que la compagnie Datini semble avoir été le plus en contact avec les pays du Maghreb. Les Baléares ont longtemps fonctionné comme carrefour commercial, au cœur des routes reliant l'Afrique du Nord à l'Europe continentale, et la Méditerranée à l'Atlantique. L'importance de Majorque ne cessa de croître tout au long du XIII^e et du XIV^e siècle. Le commerce était une donnée essentielle de son économie car le royaume ne pouvait subvenir à ses besoins alimentaires et devait importer des produits de première nécessité, comme le blé. De plus, c'était une base pour les marchands souhaitant pénétrer en Afrique du Nord. Les papes avaient en effet autorisé le commerce avec l'Islam aux marchands de l'île. Majorque avait également été un marché d'esclaves international, bénéficiant là encore de sa position de possession chrétienne face au monde islamique. C'est à nouveau son excellente position sur la route reliant l'Italie à Séville et à la Flandre en passant par le détroit de Gibraltar qui lui permit de devenir un entrepôt commercial et un centre de redistribution majeur en Méditerranée occidentale. Ce n'est pas tant sa propre production, même si la laine minorquine et le sel d'Ibiza étaient prisés, qui fit la richesse économique du royaume, que sa position. D'après David Abulafia, les monarques majorquins concevaient leur programme économique comme un moyen d'affirmer leur indépendance de l'Aragon, à travers l'établissement de barrières douanières, la création d'une flotte commerciale et de consulats d'Outre-mer, par la frappe de leur propre monnaie, l'établissement de relations commerciales directes avec l'Afrique, et par le développement d'une propre industrie textile. Ils avaient ainsi pour but d'établir un réseau commercial autonome, complètement indépendant du réseau barcelonais, mettant à profit leurs connaissances maritimes et leur maîtrise de la cartographie. L'auteur conclut en affirmant que le succès économique du royaume n'avait pas été déterminé par la monarchie, mais elle visait cet objectif, dans le but d'assurer une sécurité politique et financière face à la constante menace de la France et de l'Aragon⁷⁷. En annexant le royaume de Majorque en 1343, le royaume d'Aragon s'attribua le bénéfice de cette politique.

En plus de sa compagnie de Catalogne et principalement de sa filiale majorquine, Francesco Datini pouvait utiliser sa compagnie pisane, qui jouissait également d'une position privilégiée. A la différence des îles Baléares, Pise ne bénéficiait pas d'un emplacement géographique particulièrement adéquat, mais de liens étroits et anciens avec les pays du Maghreb, essentiellement avec l'Ifriqiya. Les premiers navigateurs italiens qui fréquentèrent de manière habituelle les ports du Maghreb furent des Pisans, dont la puissance maritime, alors supérieure à celle des Génois, concurrençait et dépassait souvent les forces de Venise. Le XI^e siècle avait vu les flottes arabes et chré-

⁷⁷ D. ABULAFIA, *A Mediterranean emporium, the Catalan Kingdom of Majorca*, Cambridge 1994.

tiennes de la Méditerranée occidentale se combattre et piller les côtes d'Afrique et d'Europe ; la fin de ces luttes fut le début d'une ère nouvelle et ouvrit aux marchands chrétiens les ports dont leurs navires ne s'étaient approchés auparavant que dans l'espoir du pillage. Les multiples échecs qu'avaient connus les souverains africains ne pouvaient que les convaincre également du bénéfice de ce changement d'attitude⁷⁸. Dès le milieu du XII^e siècle, les Pisans formaient une « nation » au sein des Etats de l'Ifriqiya, administrée par un consul. Ils disposaient de leur propre fondouk. Un des plus anciens traités conservés, passé entre la République pisane et les princes musulmans, remontait à 1230. Il accordait des franchises aux navigateurs pisans sur « toutes les terres du roi des Sarrasins d'Afrique », titre du roi de Tunis qui régnait alors sur le royaume de Bougie⁷⁹. Malgré la perte de ses possessions maritimes, la destruction de sa flotte, la privation de son autonomie, les relations de Pise avec ces terres musulmanes ne furent pas interrompues. Les intérêts des Pisans étaient trop fortement engagés avec ceux des marchands de Tripoli, de Tunis, de Bougie, ou de Bône, pour que les événements d'Italie les eussent altérés ; et c'est au cœur de ces difficultés que Pise renouvela avec les princes musulmans les privilèges qui assuraient la prospérité de son commerce dans leur pays.

L'activité directe de la compagnie en Afrique du Nord ne fut qu'un dessein voué à l'échec. Pour tenter de pénétrer l'espace maghrébin, Francesco Datini s'était appuyé sur ses facteurs et ses associés, appartenant pour la plupart à la compagnie de Catalogne. Ceux-ci géraient les importations et les exportations des lieux où était implantée cette compagnie, mais aucun d'entre eux n'avait directement à faire avec les pays du Maghreb. Les membres de la compagnie Datini ne pouvaient y accéder, mais y réalisaient tout de même des opérations commerciales. Quels appuis possédaient-ils pour les mener à bien ? Quels étaient ces intermédiaires qui fréquentaient ces villes d'Afrique septentrionale et qui étaient en relation avec la compagnie Datini ?

Les diverses filiales de la compagnie Datini étaient en rapport avec d'autres marchands ou compagnies. La plupart étaient Toscans, comme Francesco Datini. C'était une condition quasi-inévitable à une époque où les marchands installés en pays étrangers formaient une petite communauté, traitant à peu près exclusivement avec leurs concitoyens. Mais nous pouvons aussi recenser des Génois, des Vénitiens et des Catalans. Concurrents dans l'espace « européen », ces négociants tissaient entre eux des liens plus étroits dans un monde où la pénétration commerciale était plus délicate. La principale compagnie en contact avec les filiales Datini était la compagnie Alberti. Plusieurs de ses facteurs correspondaient en effet avec les membres de la succursale

⁷⁸ Ils avaient perdu la Sardaigne, soumise au protectorat de Pise, la Sicile, dont les Normands avaient fait la conquête et ils avaient du subir le pillage de Tunis par les Pisans et les Génois, et la prise de Bône par Roger de Sicile.

⁷⁹ L. DE MAS LATRIE, *Aperçu des relations commerciales de l'Italie septentrionale avec l'Algérie, au Moyen Age. Extrait du tableau de la situation des établissements français en Algérie, 1843-1844*, Paris 1845. Le premier traité de prix et de commerce fut vraisemblablement signé en 1157 avec les Almohades.

majorquine⁸⁰. Les Alberti comptaient parmi les plus riches familles de Florence. En tant que banquiers et marchands internationaux, ils avaient des branches d'activités dans différents lieux d'Italie et d'Europe. Après leur condamnation à l'exil en 1401, leurs possessions florentines furent séquestrées, mais leurs affaires ne furent pas définitivement ruinées. De nombreux membres de la famille se réfugièrent dans les villes où ils avaient des établissements commerciaux : Padoue, Venise, Rome, Montpellier, Londres, Paris et Bruges. Plusieurs compagnies, nées de rivalités entre les différents membres de la famille, étaient engagées dans le commerce. Il semblerait ici que les compagnies Datini étaient en connexion avec les réseaux dépendant de la compagnie Riccardo degli Alberti⁸¹.

Des marchands pisans opéraient parfois dans le royaume hafside pour le compte de la compagnie Datini. De Tunis, huit lettres furent envoyées à la compagnie majorquine par Antonio ou Andrea di Simone Fauglia. Plusieurs références à cette famille, dont le nom provenait d'une localité située sur les collines pisanes, apparaissent dans ces lettres ou dans des études historiques⁸². Parmi les autres Pisans, nous trouvons Lorenzo Ciampolini⁸³, Iacopo di Paganello⁸⁴, Piero Gambacorta⁸⁵, seigneur de Pise de 1370 à 1392. On le trouvait également propriétaire d'une compagnie à Majorque⁸⁶. Après la mort du directeur de la compagnie Datini de Pise en 1400, celle-ci cessa d'exister. Cependant, le *fondaco* continua à maintenir une certaine activité par l'intermédiaire de facteurs ou de représentants. Pour les opérations les plus importantes, Francesco Datini se servait de compagnies locales. Des marchands toscans⁸⁷,

⁸⁰ ASPO, *D*, lettres Fès-Majorque, 18/07/1405 : Aliso degli Alberti est à Fès ; Alcudia-Majorque, 05/05/1402 : Antonio di ser Piero est à Alcudia ; Fès-Majorque, 28/05/1402 : Leonardo da Castiglione est à Fès. Il est possible de trouver certaines références permettant d'affirmer que ces derniers faisant partie de la compagnie Alberti dans F. MELIS, *Aspetti della vita economica medievale*, Sienne 1962 et F. MELIS, *Malaga*, cit., p. 135-213.

⁸¹ Sur la famille et les compagnies Alberti : R. DE ROOVER, *The Story of the Alberti Company of Florence, 1302-1348, as Revealed in Its Account Books*, dans *Business, Banking and Economic Thought in Late Medieval and Early Modern Europe*, Chicago 1974, pp. 39-84 ; S. FOSTER BAXENDALE, *Exile in Practice : The Alberti Family In and Out of Florence 1401-1428*, dans « Renaissance Quarterly », 44, 1991, pp. 720-756 ; R.A. GOLDTHWAITE, E. SETTESOLDI, M. SPALLANZANI, *Due libri mastri degli Alberti. Una grande compagnia di Calimala 1348-1358*, I-II, Florence 1995.

⁸² M. BENSACI, *Pise et le Maghrib*, Paris 1979, p. 309 : Simone da Fauglia, à Tunis ; B. CASINI, *Il catasto di Pisa del 1428-1429*, Pise 1964, p. 391 : Giovanni di Simone Fauglia Barbaresco, le surnom *Barbaresco* pouvant être la preuve d'une grande familiarité avec les terres musulmanes ; C.-E. DUFOURCQ, *Aspects internationaux de Majorque durant les derniers siècles du Moyen Âge*, dans « Mayurqa », 11, 1974, pp. 5-52 : signale l'activité à Majorque, vers 1402-1407, de la « société commerciale d'Antonio di Simone Fauglia ».

⁸³ ASPO, *D*, lettres Bône-Pise, 20/07/1384 ; Tunis-Pise, 02/06/1385.

⁸⁴ *Ibid.*, lettre Tedelès-Majorque, 13/07/1403.

⁸⁵ *Ibid.*, lettres Tunis-Pise, 02/06/1385, 05/01/1387, 22/02/1387.

⁸⁶ T. ANTONI, *Il « lou dels pizans » del 1303. Note sui rapporti commerciali di Pisa con il regno di Maiorca e con quello di Aragona*, dans « Bollettino Storico Pisano », 39, 1970, p. 31.

⁸⁷ Deux membres de grandes familles florentines : Roberto di ser Tommaso Aldobrandini à Tunis (ASPO, *D*, lettres Tunis-Barcelone, 04/01/1402 ; Tunis-Majorque, 13/09/1401, 04/01/1402) ; Uberto di Carlo degli Strozzi. Giovanni di Bartolo, navigateur (*Ibid.*, lettres Tunis-Florence, 24/02/1400 ; Tunis-

catalans⁸⁸, vénitiens⁸⁹ et génois⁹⁰ étaient aussi en relation avec les filiales de Majorque, de Barcelone, de Florence et de Pise.

En connexion avec la compagnie Datini de Catalogne apparaissent des personnes d'une autre religion : musulmans (Abdallah « Benxivit » envoya une lettre de Fès à la filiale majorquine⁹¹, et Fillel Benexarvit d'Alger à Majorque⁹²), juifs (Magaluff Benatello⁹³ et Farag Ben Muse⁹⁴ à Honein). Toutes ces lettres furent rédigées en catalan. Ces petits opérateurs avaient la possibilité de s'insérer facilement dans les zones musulmanes, disposant de réseaux plus étroits.

Quelques lignes de Giovanni di Bartolo nous mettent en présence du consul des Vénitiens à Tunis⁹⁵. Si les Vénitiens préférèrent toujours le commerce avec le Levant, ils établirent néanmoins de nombreux établissements en Occident⁹⁶. Giovanni di Bartolo fait quatre fois référence au consul vénitien⁹⁷. D'après Robert Brunschvig, « les premiers consuls attestés sont ceux de Venise, à Tunis, en 1231, de Marseille et de Gênes à Bougie, de Pise à Tunis en 1234⁹⁸ ». En 1309, il y aurait par ailleurs eu quatre consuls chrétiens à Tunis : catalan, génois, pisan et vénitien⁹⁹. Giovanni di Bartolo, précisant que la charge du consul était d'une durée de deux ans, tenait auprès du consul des Vénitiens une boutique de tissus et d'autres marchandises acheminées de Venise. L'absence de consuls florentins dans de nombreuses villes fréquentées par les

Barcelone, 25/02/1400, 28/08/1401 ; Tunis-Majorque, 29/10/1400 ; Fès-Majorque, 21/05/1401 ; Alcludia-Majorque, 13/06/1401) ; Giovanni Carocci, captif à Bône puis à Tunis (*Ibid.*, lettres Bône-Pise, 20/07/1384 ; Tunis-Pise 02/06/1385, 15/07/1385, 12/10/1385, 20/12/1385, 05/01/1387, 22/02/1387) ; compagnie Roberto Ghetti (*Ibid.*, lettre Tunis-Majorque, 22/12/1409).

⁸⁸ Francesco Pardo (*Ibid.*, lettre Tunis-Majorque, 17/12/1409).

⁸⁹ Gianino Morigini (*Ibid.*, lettres Bône-Pise, 20/07/1384 ; Tunis-Pise, 05/01/1386).

⁹⁰ Imperiale Gentile (*Ibid.*, lettres Bône-Pise, 20/07/1384 ; Tunis-Pise, 12/10/1385, 20/12/1385).

⁹¹ *Ibid.*, lettre Fès-Majorque, arrivée le 09/03/1405.

⁹² *Ibid.*, lettres Alger-Majorque, 09/03/1403, 10/06/1403.

⁹³ *Ibid.*, lettre Honein-Majorque, 1402.

⁹⁴ *Ibid.*, lettre Honein-Valence, 09/05/1398.

⁹⁵ *Ibid.*, lettre Tunis-Florence, 24/02/1400 : « Chome io penso dobbiate sapere per mie lettere e ssi ariete saputo da Llodovichio, io venni qui col consolo de veniziani il quale ci a a stare 2 anni, che già non sono valichati 9 mesi e questo tempo debbo stare chollui e llà tengo una bottega di panni e altra merchantantia ».

⁹⁶ G. LUZZATO, *Storia economica di Venezia*, Venise 1955, p. 55 : « Nuclei di veneziani s'incontrano in Sicilia, specialmente a Siracusa, a Tripoli di Barberia, a Tunisi, dove per qualche tempo ebbero anche un consolo ».

⁹⁷ ASPO, *D*, lettres Tunis-Florence 24/02/1400 ; Tunis-Barcelone, 25/02/1400, 28/08/1401 ; Tunis-Majorque, 29/10/1400.

⁹⁸ R. BRUNSCHVIG, *La Berbérie orientale sous les Hafsiides des origines à la fin du XV^e siècle*, Paris 1940-1947, I, p. 434.

⁹⁹ M. TANGHERONI, *Politica, commercia e agricultura a Pisa nel Trecento*, Pise 1973, p. 145. Sur le fondouk pisan à Tunis voir O. BANTI, *I rapporti tra Pisa e gli stati islamici dell'Africa settentrionale tra l'XI e il XV secolo*, dans *Le ceramiche medievali delle chiese di Pisa*, Pise 1983, p. 18.

correspondants de la compagnie Datini permet de penser que ce dernier s'appuyait sur les autres consuls italiens¹⁰⁰.

D'autres lettres mentionnent Giovanni Assopardi, consul des Catalans à Pise¹⁰¹. D'après Regina Lasoli, le consul des Catalans à Pise ne fut jamais catalan, mais toujours représenté par un marchand pisan qui avait auparavant souvent servi le souverain¹⁰². Giovanni Assopardi, banquier pisan, avait en effet concédé des prêts au roi d'Aragon dont il devint trésorier. Manno d'Albizo degli Agli, directeur de la compagnie Datini de Pise, le définissait comme « *mercatante ricco e oggi gran cittadino* » en raison des charges politiques qu'il exerçait¹⁰³. Comme de nombreux marchands pisans, il commerçait avec le monde musulman et plus précisément en Ifriqiya¹⁰⁴.

Le commerce de la compagnie Datini dans les pays du Maghreb était donc un commerce d'intermédiaires. Par ces médiateurs, Francesco di Marco Datini obtenait des renseignements sur le prix des marchandises, sur les taxes et les droits commerciaux, sur les départs et les arrivées de navires. Il effectuait parfois, par leur entremise, des opérations commerciales. Ces intermédiaires étaient des marchands de différentes « nations », dont une grande majorité de Toscans, des petits opérateurs juifs et musulmans, et des consuls.

Le dessein de commercer directement sur les terres maghrébines paraît utopique puisqu'il n'aboutit pas. Francesco Datini dut se contenter de ses compagnies, et principalement de celles de Majorque et de Pise, et de son réseau de relations et de connaissances. Quelles furent donc les raisons de cet échec ? Pourquoi Francesco Datini ne put pénétrer directement, par le biais de ses facteurs et de ses associés, le marché maghrébin ?

Les obstacles que rencontra Francesco Datini pour mener à bien son activité dans les pays maghrébins sont de différentes natures. En premier lieu se trouvait la piraterie, omniprésente, menaçant les hommes et les bâtiments, mais il s'agissait d'un élément commun à toutes ces puissances européennes. Les deux autres causes de son échec concernaient des facteurs mêlant étroitement politique et intérêts économiques au sein de la Couronne aragonaise.

¹⁰⁰ B. DOUMERC, *Le consulat vénitien de Tunis d'après le registre inédit du notaire Francesco Belleto (1470-1473)*, dans « Cahiers de Tunisie », 33, 1991, pp. 447-478.

¹⁰¹ ASPO, D, lettres Tedelès-Majorque, 13/07/1403 ; Fès-Majorque, 26/05/1407.

¹⁰² R. SAINZ DE LA MAZA LASOLI, *Il consolato dei Catalani a Pisa durante il regno di Giacomo II d'Aragona*, dans « Medioevo : saggi e rassegne », 20, 1995, p. 200 : « È da notare anche il fatto che durante questo periodo il consolato in questione non fu mai presieduto da Catalani, bensì da mercanti pisani ».

¹⁰³ ASPO, D, lettre Pise-Florence, 21/10/1399.

¹⁰⁴ M. BENSACI, *Pise et le Maghrib*, cit., p. 248 : en 1373, Giovanni Assopardi se mit d'accord avec un patron génois qui s'apprêtait à partir à Djerba, pour y charger jusqu'à 800 cantari berbères de laine et les lui revendre à Porto Pisano.

De nombreux actes de piraterie s'échelonnent dans nos documents entre 1384 et 1409. Ce n'était donc pas un phénomène limité à quelques années. Ces actes de piraterie, ou les voyages de bâtiments destinés à commettre ces méfaits, eurent principalement lieu dans le port de Tunis et au large des côtes hafrides jusqu'à Tedelès dans le royaume de Tlemcen.

Deux Toscans rapportent leur infortune. Une lettre écrite à Tedelès contient l'appel au secours d'un captif en Barbarie qui cherchait à recueillir de l'aide auprès de tous les marchands florentins de Majorque pour le paiement de sa rançon. Il spécifiait qu'il travaillerait pour n'importe lequel d'entre eux qui lui aura porté secours¹⁰⁵. Une autre mésaventure fut celle de Giovanni Carocci. En 1384, il embarqua en Sicile afin de se rendre à Gaète pour effectuer une opération commerciale sur du blé. Au large de l'île d'Ustica, au nord de Palerme, son navire se fit attaquer par une galée et une galiote de Sarrasins. Après plusieurs batailles, ils furent tous capturés, emmenés à Bône et vendus. Le navire fut envoyé à Tunis. Sa rançon se montait à 500 doublons auxquels s'ajoutaient 50 autres correspondant aux taxes. En 1385, il fut emmené à Tunis par ses maîtres. Il y trouva une connaissance génoise qui lui porta secours par l'intermédiaire d'un marchand pisan, Lorenzo Ciampolini, qui lui avança la moitié de sa rançon, soit 200 florins. Ses lettres, au nombre de neuf, concernent sa recherche d'argent et la sollicitation de tous les marchands pisans¹⁰⁶.

Des navires armés dans le port de Tunis devant rencontrer entre Bône et Bougie huit autres fustes, également armées, étaient signalés par les correspondants de la compagnie Datini. Ils devaient ensuite se rendre ensemble à Tripoli¹⁰⁷. La totalité des côtes hafrides était touchée par la piraterie, de la frontière avec le royaume de Tlemcen à la Tripolitaine. Le port de Tunis semblait assez dangereux. Le départ de navires

¹⁰⁵ ASPO, D, lettre Tedelès-Majorque, 13/07/1407 : « A voi, merchanti fiorentini, Iacopo di Giovanni Franceschi vi si racchomandi. In chaso mi volese date auto i'richatto io otero chostà in vostra, per Dio starei chon voi quella cosa a voi piacesse (...) Chostà o dove voleste, sia che a lo vostro chomandamento farestene grande servizio a lui, e maggiore a me, che sono in podere de lo peggiore chane di Barbaria ».

¹⁰⁶ *Ibid.*, lettre Bône-Pise, 20/07/1384 : « Passai in Cigiglia per raccogliere alcuno denaro ci avea e ristossi, diliberai fare alcuna cosa. In efetto, io conperai grano e vende a l'università di Ghaeta, a darlo in Ghaeta a fiorini 5 salma, che faceva buono pro. Andando salvo, nolignai uno amico e io una nave e charichamola per Ghaeta e partimo. Esendo sopra Ustica migla 20, trovamo una galea e una ghaleotta di saraini e dopo 7 battaglie, non possendo risistere, fumo presi e menati a Buona in Barberia e venduti tutti per schiavi ; e la nave mandata a Tunisi (...) A me conviene pagare in fra mesi sei in Tunisi dobre 500, e da 50 ci sia di ghabella e spese, o più anzi sia tornato qua. E se per aventura n'avesse alcuna ecienza che a tempo non ci fossono, mi sarebe meglio la morte che la vita. Vedi a che partito sono. Lodo Iddio. Quello o sofferto di fedite, d'assmo, di disagio e de fami e seti, no'are creduto per uno corpo si potesse sofferire ». Pour plus de détails sur le rachat de sa liberté, voir l'article de D. VENTURA, *Cronaca di un riscatto. Dalle lettere di Giovanni Carocci, mercante pisano « schiavo » in Tunisi (1384-1387)*, dans « Ricerche Storiche », 22, 1992, pp. 3-20.

¹⁰⁷ *Ibid.*, lettre Tunis-Florence, 24/02/1400 : « e si son fuori uscite di qui in questi di 2 ghalee e 2 ghaleotte, e dovensi trovare insieme con 8 fuste armate tra Buona e Buggea ; dicosi andrano a Tripoli (...) Iddio guardi hongni amicho delle lor mani ».

ayant de mauvaises intentions était assez fréquent¹⁰⁸. D'après nos documents, deux actes de piraterie furent commis au sein même du port de Tunis. Le premier concernait la prise d'une petite nef catalane dont le contenu fut vendu, en plus de quelques marchandises génoises¹⁰⁹. Le second se rapporte à une grande nef vénitienne chargée d'huile qui se dirigeait vers Alexandrie, prise par trois navires provenant de Cagliari. Ils laissèrent le patron et son équipage dans une barque et emportèrent la nef et son contenu¹¹⁰.

La route reliant Tunis aux côtes tyrrhéniennes était également périlleuse. Les navires qui y circulaient étaient « en état de se défendre », ce qui signifiait bien que des dangers les menaçaient¹¹¹. La seconde moitié du XIV^e siècle connut en effet une recrudescence de la piraterie musulmane, due au déclin économique maghrébin¹¹². Cette intense activité rendait les communications maritimes difficiles. La conséquence la plus néfaste était bien entendu pour le commerce. La piraterie nuisait à l'activité économique. Leurs champs d'action étaient exactement les mêmes, c'est-à-dire les zones les plus fréquentées par l'activité maritime, surtout les ports et les points de passage. Le calendrier de la piraterie suivait celui de l'activité économique ; elle s'insinuait dans les circuits saisonniers de la circulation commerciale. Giovanni di Bartolo, dans une lettre qu'il adressa à Florence, rendait cette menace responsable du peu d'affaires qui se faisaient en 1400 à Tunis¹¹³. De même, Roberto Ghetti pensait à une reprise possible des affaires à Tunis si celle-ci cessait¹¹⁴.

¹⁰⁸ *Ibid.*, lettre Tunis-Majorque, 13/09/1401 : « Qui è partita III fuste e ano fatto la via di Cicilia, aparrechiate a fare de lo male asai. Idio provegha ».

¹⁰⁹ *Ibid.*, lettre Tunis-Majorque, 13/09/1401 : « Qui è venuta una nave di chorso ed è di Nicholaïo Cimono, chastelano, ed ese presso qui questo al porto una navetta di catalani parti di chosti a di XVII d'aghosto, e li a vendute tutte le robe di catalani, e quelle di genovesi se si sono rischatate alchuna cosa, e li si partirà prestamente. Farà la via di Cicilia ; Idio la profondi ».

¹¹⁰ *Ibid.*, lettre Tunis-Majorque, 27/07/1407 : « A 23 di quessto, qui, in quessto porto, ci è venuto 3 navi di di chorsali le quale discie anno armato in Challari, e non discieno ch'è lo chapitano, e non sapiamo bene chi sono ; i quali anno preso qui, in quessto porto, una nave grande di 700 botte di venesiani nuova, chon giarri 400 d'oglio del padrone, lo quale avea noleggiato per Alesandra a mori, che per anchora non vi charichono niente. Ed anno menato la nave via non sapiamo dove. Lo padrone venesiano, Giovanni Balbi, lo quale è rimaso qui, in terra, chola barcha e tutta sua ciurma, e mettenosi in punto di passare chon essa in Trapani per sapere che navi sono quesste. E pensiamo che ditti chorsali civitano spesso, e per tanto siate avizato di quello avete a ffare, e se mandate qui del nostro, fate chon sichurta. Che Idio li profondi ».

¹¹¹ *Ibid.*, lettre Tunis-Majorque, 17/06/1406 : « E cchosti mandiamo al pressente per una nave di gienvesi la qualle va di Gienova di qua, charicatta i coia, la qualle nave à bona en ponto da difendarsi di più che d'una galera ».

¹¹² C. CARRÈRE, *Barcelone centre économique*, cit., p. 258, à propos du début du XV^e siècle : « Chez les sujets des Hafçides ou du roi de Tlemcen, ce n'est plus l'essor, mais le déclin qui pousse les marins à flibuster ».

¹¹³ ASPO, *D*, lettre Tunis-Florence, 24/02/1400 : « E ssecondo mio credere, io penso e non catanno a ffare più niente, perché al gorno d'oggi si può dire qui non si facci merchatantie ; e lla chagone si è che al tutto chostoro si sono dati al chorso, e non è mai che qualche fusta non sia fuori delle loro ».

¹¹⁴ *Ibid.*, lettre Tunis-Majorque, 17/12/1409 : « E se non fossono le ghuere di mar e di terra, ci crederrei (...) ongni mia impresa si fforzano levare effetto, e questo è un luogho malagievole a gguerrarrisì ».

Pour lutter contre ce fléau, aucune mesure n'était véritablement adoptée, à l'exception de clauses spéciales insérées dans les traités passés entre les puissances maritimes chrétiennes et le royaume hafside. Ainsi, dans celui de 1397, dernier traité signé entre Pise et le royaume hafside, tout était minutieusement précisé. Il était formellement interdit aux citoyens des deux pays de se livrer à des actes d'hostilité sous peine de s'exposer à un châtement très sévère. Ils devaient collaborer contre les pirates de leur propre « nation »¹¹⁵. De tels traités furent également promulgués entre le califat et les Républiques génoise et vénitienne ; nonobstant, la piraterie subsistait et refroidissait les liens entre les pays latins et l'Ifrîqiya.

Toutefois, le principal embarras que devaient affronter les compagnies Datini était causé par la politique de la Couronne aragonaise. A travers la possession de la Sicile à partir de 1282, de la Sardaigne, de la Corse et l'annexion du royaume de Majorque en 1343, ajoutant à cet ensemble les Baléares et le Roussillon, l'hégémonie de la Couronne d'Aragon en Méditerranée occidentale était un fait. Ils acquirent alors un rôle stratégique et économique prééminent, au point de convergence des courants commerciaux reliant entre eux et à l'Afrique du Nord les trois royaumes unis de Sicile, d'Aragon et de Sardaigne. Par conséquent, l'expansion commerciale aragonaise se développa à un rythme progressif et croissant tout au long du XIV^e siècle, et au XV^e siècle.

Les marchands italiens avaient depuis longtemps fait de la Péninsule ibérique une base de leur trafic, mais à partir du moment où la Couronne d'Aragon avait appuyé les initiatives commerciales de ses sujets, les Italiens virent leur situation devenir de plus en plus délicate. Francesco Datini avait fondé ses compagnies dans les rares villes où les marchands toscans avaient reçu l'autorisation de commercer. Ces autorisations, accordées par les rois d'Aragon, avaient été révoquées à plusieurs reprises, et bien que des privilèges spéciaux fussent encore concédés aux Pisans et aux Génois, tous les autres marchands italiens n'étaient autorisés à s'établir et à faire commerce de la laine uniquement dans les villes de Barcelone, Valence, Tortosa, Perpignan, et dans les îles de Majorque et d'Ibiza. Ces restrictions furent reconduites par un décret promulgué par le roi d'Aragon en 1402. Les marchands florentins ne pouvaient exercer leur négoce que dans un cadre bien délimité et ils étaient toujours à la merci des taxations et des expulsions. Dans ces circonstances, ils étaient poussés à former avec leurs concitoyens une petite communauté sous l'autorité de leur consul. A Majorque toutefois, il n'y avait pas de consul florentin et les associés de Datini demandèrent la protection du consul des Génois.

Malgré tout, Francesco Datini et ses proches collaborateurs réussirent toujours à obtenir des sauf-conduits et n'étaient donc pas sanctionnés par les expulsions. Ainsi, Francesco di Marco Datini, Luca del Sera et Cristofano di Bartolo, ainsi que d'autres

¹¹⁵ O. BANTI, *I trattati tra Pisa e Tunisi dal XII al XIV secolo. Lineamenti di storia fra Pisa e il Maghreb*, dans *L'Italia e i paesi mediterranei, vie di comunicazioni scambi commerciali e culturali al tempo delle Repubbliche Marinare*, Pise 1988, pp. 65-69.

représentants de la société marchande florentine, furent exemptés de l'expulsion publiée le 15 janvier 1402, puisqu'ils étaient en possession de sauf-conduits royaux¹¹⁶. Certaines lettres laissent toutefois apparaître des situations montrant la précarité de leurs conditions. En 1395, Ambrogio di messer Lorenzo se plaint d'une arrestation arbitraire dont il fut victime avec d'autres marchands, étant soupçonnés de recéler des marchandises génoises¹¹⁷.

Plusieurs lettres font part de problèmes rencontrés par les associés et facteurs de la filiale Datini de Majorque dans le chargement et l'expédition de marchandises à destination du royaume mérinide¹¹⁸. Plus précisément, il s'agissait de refus, de la part de marchands majorquins, de prendre sur leurs navires des marchandises « étrangères »¹¹⁹.

Certains mentionnent une ligue qui aurait justement été la cause de leurs difficultés¹²⁰. Il s'agissait d'une ligue de marchands majorquins (« *chotesti di Maiolicha* »). La location de navires était effectuée par l'intermédiaire d'une « ligue de loueurs » qui garantissait, en accord avec le transporteur, un niveau égal de fret et un mode correct de répartition de la marchandise. Celle-ci, composée de marchands plus ou moins importants, empêchait aux transporteurs d'accepter des produits de marchands qui n'en faisaient pas partie¹²¹, et rendait ainsi impossible à tous les étrangers de mener des expéditions commerciales vers les ports du royaume mérinide¹²². On peut penser

¹¹⁶ M. DEL TREPPO, *I mercanti catalani e l'espansione della Corona d'Aragona nel secolo XV*, Naples 1973.

¹¹⁷ ASPO, D, lettre Majorque-Barcelone, 23/07/1395 : « Iersera per la galea di Gherao di Sguaneches vi scrissi una grossa lettera e mandata con quella di Piero Barriera. E per fretta non vi pote scrivere a chonpimento né tan poco posso ora perché, sendo io oggi a scrivere, e II saggi de l'alghuziro del Re mi furono a bottegha e sugellarommi tutto e non di meno io a me tenni le chiavi, di che io fui ad Antonio Chardello et, cho llui insieme et con altri al detto alghuziro. E in efetto elgino dubitavano io non avessi delle robe de genovesi che amaghatamente si sono vendute. E infine questa sera al tardi, egl'è venuto ad ammi disinparato tutto, datoli io seramento di non tenere niuna roba che di henovesi sia stata. E per avisarvi, io non sono suto solo as eser suto arestato, che da 5 in 6 di nostri et d'altri anno fatto il simile. E nulla è venuto a dire ».

¹¹⁸ *Ibid.*, lettres Alcudia-Majorque, 13/06/1401, 01/05/1402 ; Fès-Majorque, 21/05/1401, 28/05/1402.

¹¹⁹ *Ibid.*, lettres Alcudia-Majorque, 01/05/1402 : « Non abiamo potuto charichare niente in su detta nave perché questi merchatanti di qui non ann volsuto » ; Fès-Majorque, 21/05/1401 : « chotesti catalani non vogliono che stranieri vi charichano nulla ».

¹²⁰ *Ibid.*, lettres Alcudia-Majorque, 13/06/1401 : « Perché in su fusta di chotesti di Maiolicha averete spero charichate per legha ano insieme chonvetta » ; Fès-Majorque, 28/02/1402 : « La nave fusti avisati non ci pote levare nulla per la legha chostoro fatta tutto per lo meglio ».

¹²¹ *Ibid.*, lettre Majorque-Florence, 11/01/1397 : « perché ellino obrighano e navi e chi non n'è n'è llegha nullo può mandare : chosi fanno chi si vole mettere alla Barberia, di gente strana troppo s'intendono bene chostoro ».

¹²² Plusieurs études font référence à cette ligue : B. DINI, *Una Pratica di mercatura in formazione (1394-1395)*, Florence 1980, pp. 14-16 ; G. NIGRO, *Gli operatori economici toscani nei paesi catalani a cavallo del'400. Alcuni casi esemplari*, dans *Aspetti della vita economica medievale, Atti del Convegno di Studi nel X Anniversario della morte di Federigo Melis (Florence-Pise-Prato, 10-14 mars 1984)*, Florence 1985, pp. 291-292 ; P. MACAIRE, *Majorque et le commerce international (1400-1450 environ)*, Lille 1986 ; M.D. LOPEZ PEREZ, *Las asociaciones de fletadores*

que cette ligue fut le principal frein à une pénétration directe. Ambrogio di messer Lorenzo précise que « ces ligues » l'empêchaient de « passer en Barbarie »¹²³.

Pour contourner ce problème, ils pouvaient utiliser les services de personnes qui semblaient bien intégrées au milieu nord-africain. Dans une lettre écrite à Fès et envoyée à Majorque, Giovanni di Bartolo affirme qu'il fera appel à Giovanni Ponte pour lui envoyer ses marchandises qui étaient à Alcudia¹²⁴. Mais la meilleure solution était celle de l'incorporation. Cristofano di Bartolo, directeur de la filiale majorquine, manifesta sa volonté d'entrer dans la ligue. Il se plaint tout de même de l'absence de liberté d'action¹²⁵. Il s'avérerait en tout cas qu'en 1401-1402, il n'en faisait pas ou plus partie puisque les correspondants de la compagnie Datini dans les pays musulmans signalaient toujours rencontrer d'importantes difficultés.

Pourquoi ces marchands majorquins se regroupèrent-ils dans une ligue ? A quelles fins ? D'après Bruno Dini, cette ligue n'était pas composée de tous les marchands indigènes majorquins, mais uniquement de ceux qui tenaient le commerce avec Alcudia¹²⁶. Le rôle des marchands majorquins était principalement celui d'intermédiaires dans l'échange entre les produits occidentaux issus des industries chrétiennes et les produits barbaresques qui intéressaient les négociants latins. Par cette ligue, ils cherchaient tout d'abord à défendre leur position dominante, tournée à la fois vers les marchés africains et européens. La ligue apparaissait alors comme un efficace instrument de contrôle du commerce de l'île, pouvant facilement conditionner la marge de manœuvre des marchands étrangers. Les marchands majorquins qui en faisaient partie tenaient à sauvegarder leurs intérêts en obligeant les Italiens à se servir de leur intermédiaire pour commercer avec les pays musulmans¹²⁷.

C'était une mesure protectionniste destinée à sauvegarder les intérêts conquis en établissant des monopoles. La défense de la position majorquine fut mise en avant à la fin du XIV^e siècle jusqu'à se conclure, en 1419, par une disposition royale interdisant

mallorquines bajomedievales ¿un intento de monopolización del comercio magrebi?, dans « Anuario de Estudios Medievales », 24, 1994, pp. 89-104.

¹²³ ASPO, D, lettre Majorque-Florence, 13/06/1395 : « Voi sarete avisati della cagio perché qui vene Simone da Lucha (...) e ocì trovato Anbruoigio che mi pensava ito a 'Lchudia come era ordinato : ed è restato perché li fu dato inpacio da questi delle leghe, perché qui si resterà ».

¹²⁴ *Ibid.*, lettre Fès-Majorque, 21/05/1401 : « E se niente n'achadese di mandare qua, per choteste picchole fuste, cioè liuti, cho' quindi posano, il farò dare Alchudia a Giovanni Ponte che me lo mandi a Fesa ».

¹²⁵ *Ibid.*, lettre Majorque-Florence, 11/03/1397 : « e biasima il nolegamento fatto, che se differenza vi fosse, s'abia a fare chonoscere per uomeni merchanti, ed e no sta a noi il fare i patti, anzi sta ne' nolegatori che il legha ci chonviene essere ; e fanno quel voglione e voglam noi o non, siche no si può più si possa : uscimone di legha e poi vi si chonvenne ritornare ».

¹²⁶ B. DINI, *Una Pratica di mercatura*, cit., p. 15 : « Trattasi, per ciò che concerne i « legati », della generalità dei mercanti indigeni di Maiorca o soltanto di quelli che tengono il commercio con Alcudia ? La seconda ipotesi sembra provata »

¹²⁷ M.D. LOPEZ PEREZ, *Las asociaciones de fletadores*, cit., p. 97 : « En definitiva, constituía un factor de fuerza para impedir o, al menos, entorpecer el comercio italiano, sobre todo, efectuado desde la isla de Mallorca y por mediación de la flota mallorquina ».

tout simplement aux étrangers de négocier, à partir de Majorque, avec les royaumes musulmans¹²⁸.

La politique protectionniste menée par les souverains aragonais constituait une véritable entrave au commerce de la compagnie Datini dans les pays musulmans. Cette politique entendait protéger les acquis des marchands catalans en créant dans leurs positions une situation de monopole qui allait bien entendu à l'encontre des intérêts italiens. Les lettres sélectionnées rendent assez bien compte des difficultés que ces derniers ont rencontrées dans le chargement et le déchargement de leurs marchandises.

Les rivalités européennes sur les routes de commerce musulman étaient ubiquistes. Aux habituels conflits entre puissances italiennes s'ajoutait la concurrence catalane. Tantôt les antagonismes s'exacerbaient et se manifestaient à travers la guerre de course ou le renforcement de mesures protectionnistes ; tantôt ceux-ci s'estompaient, laissant place à une certaine coopération. A la charnière des XIV^e et XV^e siècles, quel était alors le rapport de force des différentes puissances chrétiennes dans les pays maghrébins ?

Les Catalans semblaient particulièrement présents en Afrique du Nord occidentale, c'est-à-dire dans les royaumes mérinide et abd al-Wadid. Il s'agissait quasiment d'un monopole aragonais, et plus précisément majorquin. On a pu précédemment constater que toutes les lettres écrites de Fès, Alcudia, Honein et Alger ont été adressées à la filiale majorquine de la compagnie de Catalogne. Peu font part des noms des navigateurs ou tout simplement de la « nation » qui possédait le navire circulant sur ces côtes. Seule une d'entre elles mentionne un navire majorquin¹²⁹.

Pour le royaume hafside, deux lettres présentent la situation à Tunis en 1400. Elles furent écrites par la même personne, Giovanni di Bartolo, à un jour d'intervalle¹³⁰. Les informations qu'elles contiennent sont à peu près les mêmes. Elles livrent de nombreux éléments. Giovanni di Bartolo écrit en effet que peu de navires arrivaient alors à Tunis, et que les seuls à joindre ce port provenaient de Catalogne ou de Cagliari. Aucun d'entre eux ne venait de Gênes. Cela faisait plus d'un an qu'un bâtiment en provenance de Pise n'avait pas amarré à Tunis, neuf mois de Venise et quatre mois de Sicile. Rien ne laissait penser qu'un navire devait arriver¹³¹. La seconde lettre ajoutait que depuis le 6 février, aucun bâtiment n'arrivait à Tunis à l'exception

¹²⁸ A. SANTAMARIA ARANDEZ, *El reino de Mallorca en la primera mitad del siglo XV*, Palma de Majorque 1955, p. 131 : « de tota la costa fins en Egipte ».

¹²⁹ ASPO, D, lettre Fès-Majorque, 18/07/1405 : « per la nave di Maiorcha venuta a Chafessa richevuta una vostra ».

¹³⁰ *Ibid.*, lettres Tunis-Florence, 24/02/1400 ; Tunis-Barcelone, 25/02/1400.

¹³¹ *Ibid.*, lettre Tunis-Florence, 24/02/1400 : « e pochi navili ci viene, e que pocho venghone di Chatalogna o di Challeri di Sardingna. Da Genova, non ci viene nessuno ; da Pisa, è più d'un ano non ci fu navilo ; da Vinega, è 9 mesi non c'è suto navilo ; di Cicilia, è ben 4 mesi non c'è venuto nessuno, e non c'è nuova di nessuno ci deba venire ».

de ceux provenant de Barcelone, Valence, Majorque ou Cagliari¹³². Ces deux lettres sont particulièrement explicites. On pourrait y voir le recul italien face à la poussée et à la concurrence des marchands catalans, dans le domaine maritime et également dans le secteur des échanges. La situation économique ne paraissait par ailleurs pas des plus dynamiques¹³³.

Des traces de cette évolution sont notables dans d'autres lettres faisant référence aux navigateurs présents à Tunis. Il est possible de trouver quelques mentions d'Italiens, comme Piero Italiano, génois¹³⁴, Vanni di Bartolomeo¹³⁵, ou Piero di Chavalta¹³⁶. Les autres indications concernent des navires et navigateurs d'origine catalane : Francesco di Servillano, à la tête d'une nef catalane¹³⁷, Bernardo Amaro¹³⁸, Bartolomeo Sala¹³⁹, Anthoni Cinte¹⁴⁰, Bartolomeo Orlando¹⁴¹ ou Bernat Ladone¹⁴². Tous sont essentiellement cités dans les lettres envoyées de Tunis à Majorque. C'est à ces hommes que les correspondants de la compagnie Datini confiaient leurs lettres et leurs marchandises afin qu'elles rejoignent les ports italiens ou aragonais. Il est aussi fait part de bâtiments, sans aucune précision sur le nom du navigateur. Voguant dans ces eaux se trouvaient alors une petite nef catalane, prise dans le port de Tunis¹⁴³, une nef vénitienne¹⁴⁴, une nef génoise¹⁴⁵, et une autre grande nef vénitienne, prise dans ce même port¹⁴⁶. La raréfaction des navires italiens avait pour conséquence la location, par les marchands italiens, de navires catalans. Ce fut de la sorte le cas d'un mar-

¹³² *Ibid.*, lettre Tunis-Barcelone, 25/02/1400 : « perché al di di 6 non ci viene navili se non di hosti, o da Maiolicha, o da Valenza, o di Challari ».

¹³³ *Ibid.*, lettre Tunis-Florence, 24/02/1400 : « Qui non a spaccio alchuna merchatantia, se no panni chatalaneschi. Tutte altre chose ci son morte. E ora ci si fa niente, ne di qua, ne d'altro ».

¹³⁴ *Ibid.*, lettre Tunis-Pise, 12/10/1385 : « Gianino Morigini è venuto a Susa con una nave di Piero Italiano ».

¹³⁵ *Ibid.*, lettre Tunis-Pise, 20/12/1385 : « per la nave noleggiata per Federigo Lecchavela venuta a Porto Pisano per le mani di Vanni di Bartolome ».

¹³⁶ *Ibid.*, lettre Tunis-Majorque, 08/09/1402 : « la nave di miser Piero di Chavalta giunstro qui ».

¹³⁷ *Ibid.*, lettre Tunis-Pise, 22/02/1387 : « Per la nave di chatalani condotta per Francescho di Servillano ».

¹³⁸ *Ibid.*, lettre Tunis-Majorque, 13/09/1401 : « Io veni qui in sulla ghaleotta di Bernardo Amaro ».

¹³⁹ *Ibid.*, lettre Tunis-Majorque, 26/10/1403 : « v'avisai d'alchuna chosa per Bartolomeo Sala (...) Abbiamo sentito Bartolomeo Sala giunse chossti ».

¹⁴⁰ *Ibid.*, lettre Tunis-Majorque, 01/04/1404 : « per lo legnio d'Anthoni Cinte ».

¹⁴¹ *Ibid.* : « questo legnio di Bartolomeo Orlando ».

¹⁴² *Ibid.*, lettre Tunis-Majorque, 27/07/1407 : « per lo legnio di Bernat Ladone ».

¹⁴³ *Ibid.*, lettre Tunis-Majorque, 13/09/1401 : « ese presso qui questo al porto una navetta di catalani ».

¹⁴⁴ *Ibid.*, lettre Tunis-Majorque, 15/05/1397 : « Questa nave di veniziani che viene chossta de tornare qua, preghotti fa alchuna nuova ».

¹⁴⁵ *Ibid.*, lettre Tunis-Majorque, 17/06/1406 : « mandiamo al pressente per una nave di ghenovesi la qualle va a Gienova di qua ».

¹⁴⁶ *Ibid.*, lettre Tunis-Majorque, 27/07/1407 : « anno preso qui, in quessto porto, una nave grande di 700 botte di venesiani ».

chand pisan¹⁴⁷. Ainsi, à la fin du XIV^e siècle, la présence catalane en Afrique du Nord, que ce soit aux royaumes mérinide, de Tlemcen ou hafside, se faisait de plus en plus sentir.

L'étude des lettres écrites en Afrique du Nord et envoyées aux différentes filiales de la compagnie Datini a permis de mettre en évidence les activités de cette dernière dans les pays du Maghreb, qui étaient bien différentes de celles que Francesco Datini menait dans d'autres régions du monde méditerranéen. Leur principale dissemblance résidait dans le système d'intervention, Francesco Datini n'ayant jamais réussi à établir des relations commerciales directes avec ces pays. Ainsi, l'activité qu'il y mena fut indirecte, reposant sur une multitude d'opérateurs provenant de diverses régions et travaillant souvent pour le compte d'autres compagnies. Il nous faut toutefois relativiser. Francesco Datini exerça certes une activité dans les pays du Maghreb, mais les opérateurs économiques les plus connus sont ceux qui laissèrent comptes et correspondances, et non ceux dont l'envergure était la plus importante. La compagnie Datini illustre bien ce phénomène du fait de sa taille relativement moyenne par rapport aux grandes firmes de cette époque, à commencer par la compagnie Alberti.

Nous pouvons résumer l'activité de la compagnie Datini dans les pays du Maghreb à un commerce de matières premières, effectué au moyen d'intermédiaires, mais à échelle internationale puisque ces produits étaient redistribués dans la totalité des pays méditerranéens, voire au-delà. Cependant, de nombreux obstacles existaient. Le premier, d'ordre général puisque commun à toutes les puissances maritimes et commerciales de l'époque, était celui de la piraterie, indomptable fléau qui s'étendait à toute la Méditerranée et déstabilisait les routes de commerce. D'autres difficultés étaient liées à la concurrence des Catalans dans le monde méditerranéen qui commençait à se faire plus âpre et déstabilisait les positions jusqu'alors acquises par les Italiens. Arrivés plus tard sur ces marchés, ils étaient soutenus par une puissante politique leur assurant à la fois expansion, protection et monopoles.

¹⁴⁷ *Ibid.*, lettre Tunis-Pise, 22/02/1386 : « Per la nave di chatalani condotta per Francescho di Servillano, nolegiata per Francescho da Chascina, ti mandai una lettera ».