



HAL
open science

De l'île de Majorque au désert du Sahara : réseaux de commerce juifs et trafic du cuivre vers 1400

Ingrid Houssaye Michienzi

► **To cite this version:**

Ingrid Houssaye Michienzi. De l'île de Majorque au désert du Sahara : réseaux de commerce juifs et trafic du cuivre vers 1400. *Revue des Mondes Musulmans et de la Méditerranée*, 2019, Cimetières et tombes dans les mondes musulmans A la croisée des enjeux religieux, politiques et mémoriels, 146, pp.201-226. 10.4000/remmm.13187 . hal-02401256

HAL Id: hal-02401256

<https://hal.science/hal-02401256>

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.



De l'île de Majorque au désert du Sahara : réseaux de commerce juifs et trafic du cuivre vers 1400

From the island of Majorca to the Sahara: Jewish networks and copper trade around 1400

Ingrid Houssaye Michienzi



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/remmm/13187>

DOI : 10.4000/remmm.13187

ISSN : 2105-2271

Éditeur

Publications de l'Université de Provence

Édition imprimée

Date de publication : 30 décembre 2019

ISSN : 0997-1327

Ce document vous est offert par Centre national de la recherche scientifique (CNRS)



Référence électronique

Ingrid Houssaye Michienzi, « De l'île de Majorque au désert du Sahara : réseaux de commerce juifs et trafic du cuivre vers 1400 », *Revue des mondes musulmans et de la Méditerranée* [En ligne], 146 | décembre 2019, mis en ligne le 02 décembre 2019, consulté le 03 décembre 2019. URL : <http://journals.openedition.org/remmm/13187> ; DOI : 10.4000/remmm.13187

Ce document a été généré automatiquement le 3 décembre 2019.



Les contenus de la *Revue des mondes musulmans et de la Méditerranée* sont mis à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 4.0 International.

De l'île de Majorque au désert du Sahara : réseaux de commerce juifs et trafic du cuivre vers 1400

From the island of Majorca to the Sahara: Jewish networks and copper trade around 1400

Ingrid Houssaye Michienzi

- 1 Quelques rares bribes de documents, issues d'un immense fonds d'archives, offrent un éclairage bref, très succinct, néanmoins riche en renseignements sur les circulations marchandes entre la Méditerranée et le Sahara au tout début du xv^e siècle. Il s'agit d'un corpus d'une vingtaine de lettres issues du fonds Datini des archives de Prato, en Toscane. Le fonds Datini est lié à la carrière d'un individu, Francesco di Marco Datini (v. 1335-1410). Riche d'environ 150 000 lettres² et 600 registres de comptes, il témoigne de l'étendue des activités d'un marchand impliqué à la fois dans les secteurs industriels, bancaires et commerciaux. Il démarra ses activités à Avignon, puis après son retour en Toscane en 1382, il les développa à Prato (sa ville natale), à Pise, à Florence et à Gênes. Les années 1390 virent le déploiement de ses activités dans le bassin méditerranéen, notamment dans l'aire ibérique avec l'implantation de filiales à Barcelone, à Valence et dans l'île de Majorque. Toutes les filiales étaient indépendantes ; seule la personne de Francesco Datini les réunissait puisqu'il était l'associé majoritaire de chacune d'entre elles. Une part infime de la documentation conservée contient des documents rédigés en Afrique : seules 44 lettres, provenant de diverses villes d'Afrique du Nord, notamment côtières, sont recensées (Houssaye Michienzi, 2013). Néanmoins, ce fonds permet d'éclairer quelles furent les stratégies des marchands florentins pour commercer avec le Maghreb, l'Afrique saharienne et subsaharienne, à travers la documentation concernant l'espace ibérique et surtout celle issue de l'île de Majorque qui comprend près de 14 000 lettres marchandes³ et plus d'une cinquantaine de registres comptables de différentes natures.
- 2 Ce commerce avec l'Afrique était complètement indirect, en raison surtout de la politique protectionniste des souverains de la Couronne d'Aragon qui envisageaient les

terres maghrébines comme une chasse-gardée, notamment le Maghreb central et occidental. Majorque devint de fait la base commerciale des hommes d'affaires florentins désireux de négocier avec l'Afrique. Ils s'y appuyaient principalement sur des marchands majorquins, surtout juifs et juifs-convertis (*conversos*).

- 3 Les sources du fonds Datini permettant d'appréhender les circulations commerciales entre l'espace méditerranéen et le Sahara, plus précisément entre Majorque et le Touat, peuvent être croisées avec d'autres sources plus ou moins contemporaines afin d'effectuer des recoupements et des comparaisons, et afin de dépasser le seul angle de vue des agents florentins. Les sources arabes offrent un premier corpus cohérent, à travers les témoignages d'Ibn Khaldūn et d'Ibn Baṭṭūṭa. L'histoire des peuples berbères et du Maghreb, contenue dans le *Livre des Exemples (Kitāb al-'Ibar)* d'Ibn Khaldūn (1332-1406) comprend de très intéressantes descriptions des axes transsahariens et de leur évolution. Son contemporain Ibn Baṭṭūṭā (1304-1377) aurait quant à lui été chargé d'une mission par le sultan mérinide auprès du royaume du Mali. Son excursion au Sahara et au Soudan occidental en 1352-1353 paraît avoir été son dernier grand voyage, à la suite duquel il se retira à Fès, à la cour du sultan Abū 'Inān. Il passa par le Touat lors de son retour du Mali. Son témoignage, issu d'une expérience réelle, se situe donc une cinquantaine d'années avant les documents du fonds Datini. Le deuxième corpus est constitué des *responsa*⁴ de trois rabbins qui se sont succédé à la tête de la communauté juive d'Alger de l'extrême fin du XIV^e siècle au milieu du XV^e siècle : Isaac ben Sheshet ou Ribash (Blasco Orellana, Magdalena Nom de Deu, 2004), Simeon ben Zemah Duran ou Tashbash⁵ et Solomon ben Shimon Duran ou Rasbash⁶. La lettre rédigée en 1447 à Tamantit, dans le Touat, par le marchand génois Antonio Malfante s'intègre également à ce corpus (De la Roncière, 1925). Ce négociant génois (Gênes 1409 ou 1410— Majorque 1450) avait été dépêché en Afrique par la compagnie d'affaires Centurione pour prendre autant de renseignements possibles sur les perspectives et les conditions commerciales (Di Tucci, 1934 ; Fauvelle, 2013 ; Guelfi, 2008). Sa lettre, écrite en latin, fut adressée à un marchand à Gênes, Giovanni Marioni, d'une famille de négociants génois bien implantés en péninsule Ibérique. Considérée comme l'unique témoignage européen de la prospérité touatienne et du rôle joué par les juifs, elle est postérieure aux documents issus de la documentation Datini. Enfin, plus tardif, le témoignage de Léon l'Africain forme le dernier volet de cette documentation, notamment sa narration de sa traversée du Sahara vers Tombouctou en 1512 lorsqu'il fut chargé d'une mission diplomatique avec son oncle auprès du souverain de l'Empire Songhaï, l'Askya Muḥammad (Zemon-Davis, 2014).
- 4 Les documents du fonds Datini forment néanmoins le cœur de cette enquête. Leur existence est liée au vol d'une importante cargaison de cuivre qui survint dans le Touat au tout début de l'année 1408. Les documents éclairent en effet toutes les péripéties concernant le larcin et la demande de rançon. Ces faits furent relatés par Niccolò di Giovanni Manzuoli, un marchand florentin qui fut employé de la compagnie Datini de Majorque de 1396 à 1404, puis promu associé jusqu'à l'extinction de la compagnie après la mort de Francesco Datini en 1410. À l'époque de ces événements, il dirigeait la compagnie de Majorque et quelques agents gravitaient autour de lui. Toutes les informations relatives à ce vol furent adressées aux compagnies Datini de Barcelone, de Valence et de Florence.
- 5 Si plusieurs auteurs ont retracé plus ou moins brièvement l'arrivée du cuivre à Majorque et son exportation vers le Maghreb, les analyses restent muettes quant à son

expédition plus lointaine vers le Sahara et au-delà. L'utilisation de documents du fonds Datini permet ainsi de combler un important vide historiographique, plus que documentaire, concernant la circulation de ce métal tout au long de l'axe Majorque-Honein-Touat. Cet article vise ainsi à décrire dans sa complexité la mise en relation de différentes parties du monde passant par de multiples lieux de connexion et de multiples intermédiaires. Il s'agit d'établir des ponts entre différentes centralités et d'inscrire les pratiques des acteurs dans des réseaux de relations multipolaires. Les dynamiques de circulation des hommes et des marchandises, de l'île de Majorque au désert du Sahara mettent en lumière le rôle majeur des réseaux de commerce juifs. Cette étude fait ainsi suite à des observations préalables qui ont déjà permis de constater que les persécutions anti-juives, notamment celles de 1391 qui touchèrent la péninsule Ibérique et les îles Baléares, furent le moteur de nouvelles configurations spatiales et de nouveaux liens multipolaires tissés entre les deux côtés de la Méditerranée (Houssaye Michienzi, 2014). Les lettres marchandes du début du xv^e siècle issues du fonds Datini offrent un tableau bien vivant de groupes de négociants juifs par lesquels passait l'essentiel du trafic de marchandises entre Majorque et le Touat. Elles révèlent ainsi le rôle fondamental de ces agents qui rendaient le trafic caravanier accessible aux marchands européens, et consentent à montrer comment des espaces étaient construits et reposaient sur des liens de confiance et sur le crédit. Grâce à cette documentation il est possible de pénétrer au cœur des échanges marchands et d'observer comment des réseaux, différents dans leur nature et leur organisation, pouvaient s'emboîter et s'articuler.

Le vol d'une cargaison de cuivre : un événement révélateur

- 6 Les événements sur lesquels se base cet article sont survenus durant l'année 1408. Les 28 février, 3 mars et 25 mars des lettres furent rédigées à Majorque, adressées aux compagnies Datini de Barcelone, de Valence et de Florence. Les lettres destinées à Barcelone et à Valence furent terminées le même jour, le 8 mars. Celle de Florence, adressée à Francesco Datini, fut rédigée plus tardivement. Elles font toutes les trois référence à un vol de cuivre survenu dans le désert. Les lettres expédiées à Valence et à Florence ne mentionnent qu'un coupable : une compagnie d'Arabes (*una chompagnia d'Arabi*). La lettre de Barcelone est plus détaillée : une compagnie de Maures (*chompagnia di mori*) est également mentionnée.

Nous avons reçu une lettre de Honein, via Valence, nous disant que tout le cuivre qui était parti à Touat, étant à 15 lieues près de Touat, a été pris par des Arabes. Il valait plus de 6 doublons sans les autres choses qui furent volées. On ne se souvient pas qu'une telle chose soit déjà survenue ! La lettre raconte qu'ils étaient sur le point de rançonner les 200 quintaux qui appartenaient aux Quinti et à Tosugo. Ces juifs étaient désolés, mais confiants dans la rançon. Par la prochaine lettre qui viendra vous serez mieux informés.

La lettre raconte que les Arabes se rendaient en un lieu proche pour en vendre 12 *somate*, ce qui correspond à environ 50 quintaux, et ceux de cet endroit les ont retenus devinant qu'ils l'avaient volé.

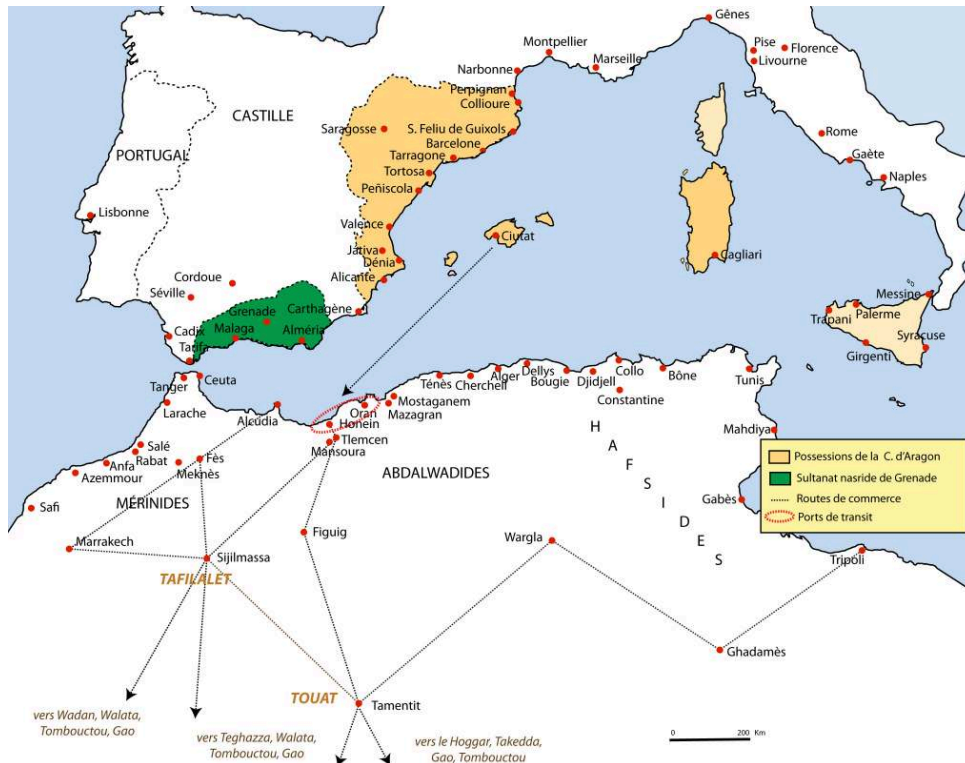
Ils l'ont vendu et gardent l'argent pour le remettre à ceux à qui cela revient. Ils ont à ce sujet envoyé un courrier à Honein. Voyez dans quelle désolation nous vivons dans ce monde ! Ces derniers étaient une compagnie de Maures qui avaient demandé aux marchands de la caravane 100 doublons ; ceux-ci ne voulant pas les

donner, ils se mirent alors à commettre ce vol. Puisse Dieu, dans sa grande pitié, nous en donner de meilleures nouvelles⁷ !

- 7 C'est à « 15 lieues de Touat » (*a Tuett a 15 leghe*) sur la route provenant de Honein, certainement entre Figuig et le Touat, que furent volés 200 quintaux de cuivre (environ 8,2 tonnes⁸) dont la valeur s'élevait à plus de 8 000 doublons⁹. La cargaison initiale comptait 711 quintaux (ou 29 tonnes)¹⁰ : 508 quintaux appartenaient à des marchands majorquins (Nicolau de Pachs et Antoni de Quint) et 203 à la compagnie Datini. La marchandise fut volée par des « Arabi » qui se rendirent ensuite en un lieu proche pour en vendre 12 *somate*¹¹, soit environ 50 quintaux (un peu plus de deux tonnes). Ceux qui étaient présents en ce lieu devinèrent que le cuivre avait été volé. Ils le vendirent et gardèrent l'argent pour le remettre à ceux à qui cela revenait. La lettre adressée à Barcelone devient ensuite très confuse, mentionnant que « ces derniers » (Arabi ?) étaient une *chonpagnia di mori* qui avait demandé aux marchands de la caravane 100 doublons ; ceux-ci ne voulant pas les donner, ils se mirent alors à commettre ce vol. Il s'agit de la seule occurrence mentionnant les « mori », désignés sous le terme de « chonpagnia » qui énonçait ordinairement, dans le vocabulaire florentin, la présence d'une association commerciale. La lettre révèle ainsi une grande confusion de l'auteur qui ne connaît absolument pas le contexte dont il parle et l'éventuelle distinction entre groupes ethniques. En effet, Niccolò Manzuoli, comme les autres agents de la compagnie Datini, ne se déplaça jamais en Afrique et il ne percevait ce commerce que de manière complètement indirecte. De fait, comme pour les Philistins évoqués par Antonio Malfante – ce dernier ayant néanmoins réellement séjourné à Tamantit – il est très difficile d'identifier avec certitude l'identité de ces personnes, même s'il semblait s'agir de nomades.
- 8 Les tractations pour le rachat de la marchandise, confiées à des négociants juifs circulant sur l'axe Majorque-Honein-Touat, furent immédiatement enclenchées. Les navires assurant la liaison entre Honein ou Oran et l'île de Majorque apportaient régulièrement des nouvelles. Fin mars, les agents de la compagnie Datini surent que la rançon, qui devait être payée en argent comptant, avait été fixée à neuf doublons la *somata* par les Arabes, puis à sept doublons¹². Néanmoins, vers la mi-mai, le montant de la rançon fut finalement fixé à dix doublons la *somata*¹³. Les opérations de rachat n'aboutirent cependant pas avant novembre 1408. Seuls 60 quintaux purent être rançonnés pour un prix dépassant la valeur de la marchandise. Le cuivre resta sur place, avec 315 autres quintaux qui n'avaient ni été volés, ni été vendus. Le tout fut confié à un marchand juif du nom d'Hayon Sussen¹⁴. Une dernière lettre de décembre 1408 précise le vol d'une nouvelle cargaison de cuivre¹⁵.
- 9 Cet événement éclaire avec précision les routes commerciales, l'importance du cuivre, le climat d'insécurité de la région et le rôle des marchands juifs dans les réseaux d'affaires circulant entre la Méditerranée et le Sahara. Par la richesse de leur contenu, de courts extraits puisés dans une vingtaine de lettres rédigées à Majorque deviennent de véritables révélateurs, permettant de comprendre le déroulement des événements, les enjeux et les modalités d'un tel commerce, et les différents acteurs en présence. Ce corpus est d'autant plus important que les lacunes documentaires concernant cette région du monde et ses connexions au xv^e siècle sont conséquentes.

L'itinéraire Majorque-Honein-Touat : une voie d'accès privilégiée du commerce transsaharien

- 10 La documentation met en lumière trois espaces commerciaux différents qui constituaient autant de *hubs* dans les échanges entre la Méditerranée et le Sahara¹⁶. La cargaison de cuivre fut en effet expédiée de l'île de Majorque jusqu'à Honein où elle prit le chemin du désert, devant transiter par le Touat avant de gagner les marchés d'Afrique subsaharienne. Une partie de la cargaison fut dérobée sur cet itinéraire, entre Honein et le Touat. Ces trois pôles étaient des points de rupture du fret et de jonction des trafics, structurant les flux de marchandises.



Itinéraires commerciaux de Majorque vers le Sahara début xv^e siècle

© Ingrid Houssaye Michienzi

- 11 La première de ces trois places relais est constituée par l'île de Majorque qui était la plaque tournante entre l'Europe et l'Afrique, bien plus que Valence ou Barcelone. Majorque fut la dernière grande île de la Méditerranée à être reconquise par les chrétiens, autour des années 1230. L'île passa alors des mains de l'émir à celles du souverain aragonais Jacques I^{er}. Elle avait bénéficié dès sa reconquête de restrictions pontificales amoindries pour commercer avec les sultanats musulmans. Et même si la politique de prohibitions de la papauté avait été pratiquement abandonnée à partir de 1344, Majorque jouissait toujours d'une position privilégiée, face aux terres d'islam (Trenchs Odena, 1980). L'île était ainsi la voie d'accès privilégiée au commerce avec l'Afrique septentrionale et subsaharienne. Parmi les marines européennes importantes, qu'elles fussent catalane, aragonaise, génoise ou vénitienne, seule la marine majorquine desservait la totalité des côtes maghrébines. Le commerce avec la « Barbarie » était capital pour l'île. En 1395, Nofri di Bonaccorso, un marchand toscan et

partenaire de la compagnie Datini de Majorque, écrit que l'île serait perdue si le commerce avec le Maghreb venait à décliner¹⁷.

- 12 Quasiment à égale distance de Barcelone que d'Alger, de Pise que de Tunis ou de Marseille que de Cagliari, l'île de Majorque présentait une situation idéale entre les deux rives de la Méditerranée et constituait un point de passage sur la route menant à l'Atlantique. Majorque devint un entrepôt de premier ordre en Méditerranée occidentale et une escale des circuits de navigation, notamment des convois de galées vénitienes se rendant en Flandre ou en revenant. Elle était également le point convergent d'un intense trafic mené à échelle plus locale entre les Baléares, les côtes africaines et les côtes ibériques. Majorque était donc une plateforme en Méditerranée, où se croisaient différents réseaux commerciaux qui opéraient à échelles distinctes dans un même espace régional. Les marchands florentins achetaient sur place des produits venus d'Afrique et de péninsule Ibérique qu'ils réexpédiaient sur une large échelle européenne et méditerranéenne. Par les mêmes vecteurs, ils diffusaient des produits de régions lointaines importés à Majorque, jusque dans les contrées africaines. Le cuivre était ainsi convoyé jusqu'à Majorque par des embarcations principalement vénitienes puis acheminé par des marins majorquins jusqu'aux côtes africaines.
- 13 Le deuxième espace d'importance, mentionné dans la documentation sous la forme de « Une », est le port de Honein, qui apparaît comme la plaque tournante entre les côtes méditerranéennes et l'intérieur du pays. Il est également fait référence à Oran, mais de manière plus sporadique. Ces deux ports stratégiques étaient fréquentés par des marchands latins, particulièrement catalano-aragonais, et constituaient le point nodal entre les espaces transsaharien et méditerranéen. Le contrôle de ces ports était vital pour les sultans, d'où les luttes entre Mérinides et Abdalwadides pour maîtriser ces axes de communication (Bouayed, 1988 ; Khelifa, 1992 ; López Pérez, Padilla Lapuente, 2013 ; Valérian, 2006 ; Vanz, 2016).
- 14 Si Oran semble avoir eu la primauté dans les premiers traités de paix et de commerce signés avec les puissances latines, et s'il s'agissait également d'une escale sur la route menant les Génois vers l'Orient, Honein à cette époque semble avoir pris le dessus (Krueger, 1933 ; Jehel, 1993 ; Valérian, 2004). Des 44 lettres reçues du Maghreb par les filiales Datini de Majorque, de Valence et de Barcelone, aucune ne provint d'Oran, alors que Honein était en connexion avec Valence et Majorque. C'est par Honein (via Valence) qu'arriva la nouvelle concernant le vol du cuivre et c'est également par des embarcations en provenance de Honein et parfois d'Oran que les marchands florentins attendaient des nouvelles quant à la demande de rançon. Enfin, c'est toujours à partir de Honein qu'Antonio Malfante, en 1447, rejoignit Tamançit dans le Touat, en douze jours, en caravane à cheval¹⁸.
- 15 Le troisième lieu majeur est le Touat, seul espace africain situé bien au-delà des côtes et lieu le plus au sud mentionné dans les lettres du fonds Datini. Cette région apparaît comme une plaque-tournante du commerce caravanier transsaharien. Dans le vocabulaire des marchands florentins, le Touat, écrit sous la forme « Tuet » ou « Tuette », désigne davantage une ville qu'une région : la formule « a Tuet », la plus régulièrement utilisée, laisse en effet supposer l'identification d'un lieu précis. Niccolò Manzuoli, qui rédigea l'intégralité de ce corpus, parle également du Touat à trois interlocuteurs qui n'avaient pas besoin d'explication : Francesco Datini, qui réceptionna les lettres à Florence, et les deux dirigeants des compagnies ibériques de Barcelone et de Valence. Ces derniers avaient auparavant séjourné à Majorque : Cristofano di Bartolo

(Barcelone) avait été huit ans à la tête de la compagnie de Majorque ; Agnolo di Michele (Valence) y avait été employé en 1395-1397.

- 16 La région du Touat se trouve à plus d'un millier de kilomètres des côtes de la Méditerranée, au sud de Tlemcen, et est « située à trois jours de marche au sud de Sijilmāsa » (Ibn Khaldūn, 'Ibar : 837). Dès le début du XIV^e siècle, les routes traversant le Touat prirent une importance nouvelle. Les souverains du Mali en firent une des étapes-relais de leur route du pèlerinage à la Mecque, à l'exemple du célèbre pèlerinage du Mansā Mūsā en 1324 qui suivit la route Walata-Tegaza-Touat, puis Wargla-Gadamès-Tripolitaine. De nombreux indices sont fournis par les cartes marines majorquines qui attestent de l'importance prise par la région, et notamment la carte d'Angelino Dulcert qui, en 1339, fait pour la première fois apparaître une oasis du Touat (Būdā) et le *castrum de Tagenduhet* (Tebeldelt ?)¹⁹. En 1352-1353, lors de son voyage de retour du Soudan, Ibn Baṭṭūṭa passa également par Būdā avant de rejoindre Sijilmāsa. Būdā semblait alors être une étape qui permettait de rallier Sijilmāsa par une route plus orientale. La carte de Mecia de Viladestes de 1413, contemporaine des documents du fonds Datini et également réalisée à Majorque, montre cette fois-ci une route indépendante de Sijilmāsa. On y trouve en effet la route transsaharienne cheminant de Marrakech à travers l'Atlas (via Maroch, Tocarom, Sudan) et la route par les grandes oasis du Touat (Tebeldelt, Tamanṭiṭ, Būdā, Tegaza, Anzica, Tenbuch).
- 17 Aucune oasis du Touat n'est précisée par les marchands florentins qui ne mentionnent que le terme générique « Tuet », sans aucun détail. Plusieurs oasis sont néanmoins mentionnées par Ibn Khaldūn. Au nord, à dix jours de marche de Tlemcen, se trouvait Tigurarin, qui comprenait une centaine de ksour situés dans une plaine traversée par une rivière et s'étendant d'ouest en est, très florissants et densément peuplés. On trouvait également Tasābit. Būdā, la plus à l'ouest et Tamanṭiṭ, la plus à l'est, étaient alors très actives. Toutes ces localités formaient « autant de stations sur la route des caravanes en direction du pays des Noirs » (Ibn Khaldūn, 'Ibar : 89, 91). Néanmoins Ibn Khaldūn narre qu'autrefois : « Būda, le plus occidental de ces ksour, servait de point de départ pour le voyage jusqu'à Walāten, dernière place frontière du territoire de Mālī, mais elle fut abandonnée quand les nomades du Sous commencèrent à attaquer les voyageurs et les caravanes qui fréquentaient cette route ; une autre route vers le pays des Noirs, partant de Tamenṭiṭ, fut tracée ». Il s'agissait alors de l'oasis la plus dynamique du Touat, d'où les marchands faisaient le trajet aller-retour entre le Maghreb et « la ville de Mālī, située dans le pays des Noirs ». Tamanṭiṭ constituait la dernière étape avant la traversée d'un « désert sans eau où le voyageur ne peut trouver son chemin et les rares sources d'eau sans le secours d'un guide expérimenté appartenant aux Hommes voilés qui nomadisent dans cette région aride » et où les marchands « louent les services de ces guides à un prix très élevé » (Ibn Khaldūn, 'Ibar : 837-839).
- 18 Les routes transsahariennes semblaient ainsi s'être déplacées vers l'est, orientées par le développement de Tlemcen et l'essor de Tombouctou. Le Touat formait donc un nœud important du commerce transsaharien et devint parallèlement une voie de transmission essentielle du savoir. Élise Voguet met en évidence son rôle de relais dans la diffusion du mālikisme : l'axe Tlemcen-Touat-Tombouctou assura la diffusion de textes colligés à Tlemcen ou y étant enseignés, et contribua à la circulation de savants dans les oasis et jusqu'à Tombouctou (Voguet, 2017). Parallèlement, cette nouvelle configuration montrait un recul de Sijilmāsa, qui continuait à capter des flux

commerciaux, mais de manière certainement moins importante. Son abandon par les Mérinides vers 1394 et la dispersion de sa population vers les villages alentour contribuèrent au fléchissement de la cité caravanière sans néanmoins provoquer l'écroulement de sa prospérité (Capel, 2016 ; Messier, Miller, 2015). Si Sijilmāsa n'est pas mentionnée dans les lettres du fonds Datini, ni par Antonio Malfante au milieu du xv^e siècle, elle fut une étape du voyage de Léon l'Africain vers Tombouctou au début du xvi^e siècle.

- 19 Après le passage du Touat, deux routes étaient possibles pour remonter vers la Méditerranée : la route suivie par Ibn Baṭṭūṭā et conduisant à Sijilmāsa qui devait être alors plutôt abandonnée, et la route menant à Tlemcen via Figuig (Abitbol, 1982 ; Devisse, 1972). Au milieu du xv^e siècle, Antonio Malfante, dans sa lettre, évoque le Touat comme un lieu très connecté. Il représentait une porte d'accès au pays des Maures et le lieu d'échanges entre ceux qui apportaient l'or et ceux de la côte²⁰. Mais le Touat était également présenté comme un lieu fréquenté par des marchands d'Égypte et même par des chrétiens venant des Indes²¹.

Le cuivre, importante monnaie d'échange et objet de convoitise

- 20 Le cuivre, nommé « covero » ou « rame » dans les documents sans qu'il semble y avoir une distinction technique entre les deux termes, était une marchandise très prisée en Afrique subsaharienne. Il servait de monnaie d'échange contre les produits africains convoités, notamment les cuirs et les peaux, la maniguette (ou poivre de Guinée), les dattes, le kermès et les plumes d'autruche. D'après les calculs réalisés par Martin Malcolm Elbl, 20 à 80 tonnes de cuivre pouvaient être commercialisées à travers le réseau Datini en une seule saison commerciale (Elbl, 2007). Le cuivre était conduit de Venise jusqu'à Majorque, par les convois de galées, mais il provenait de régions bien plus éloignées, et principalement de Slovaquie et de Hongrie. Il se présentait sous la forme de lingots (*pani*), de plaques (*tavole*, *piastre*) ou de baguettes (*verghe*)²² et était entreposé une première fois à Majorque avant de trouver preneur²³. L'opération de réexportation s'effectuait ensuite vers les côtes africaines et notamment les ports de Honein et d'Oran, d'où, après un nouvel entreposage dans l'attente des caravanes, il prenait la route du Touat. Il était parfois acheminé vers Alcludia, puis Fès, ce qui orientait la marchandise vers Sijilmāsa. En 1402 en effet, du cuivre fut troqué à Fès par un Vénitien contre de la maniguette²⁴. Il permettait ainsi, par troc ou troc monnayé, de se procurer des produits sahariens ou subsahariens. À Majorque le cuivre faisait l'objet d'un trafic constant. Tout en attendant de connaître les conditions de la rançon du cuivre volé, les agents de la compagnie Datini de Majorque cherchaient en vain à écouler une nouvelle cargaison de cuivre que leurs intermédiaires réguliers – les marchands juifs – ne voulaient pas prendre en charge avant de connaître l'issue de la rançon de la cargaison précédente²⁵.

Nous ne trouvons pour l'instant rien à faire avec les 14 ballots de cuivre que nous avons ici ; quand vous trouverez comment en venir à bout, nous le ferons. Nous en avons confié un costale à un juif qui l'a envoyé dans un certain lieu de Barbarie pour essayer ; s'il en tire bénéfice, il en prendra d'autre. Nous lui avons compté 9 livres ½ le quintal. Soyez-en informés²⁶.

- 21 Quarante ans plus tard, le cuivre constituait toujours un produit d'échange majeur. Dans sa lettre, Antonio Malfante affirme qu'il est un élément très important du commerce qui trouve son débouché dans le pays des noirs sous la forme de plaques, de baguettes ou de lingots²⁷. Il s'interrogeait néanmoins sur l'usage de ces quantités de cuivre sans obtenir de réponse²⁸.
- 22 Ces importants volumes de cuivre qui circulaient par les caravanes attiraient la convoitise. En 1408, deux cargaisons de cuivre expédiées de Majorque par la compagnie Datini furent touchées par des vols dans le Touat : la première en janvier ou février, la seconde en décembre. Ces événements dévoilent l'importance de ce métal dans les échanges entre l'espace méditerranéen et le Sahara, éclairent le dynamisme du Touat, mais montrent également l'insécurité des voies commerciales.

Contrôler les marges sahariennes : la sécurité des itinéraires terrestres entre la Méditerranée et le Sahara

- 23 Le climat d'insécurité reflété par les lettres du fonds Datini était déjà présent du temps d'Ibn Baṭṭūṭā et semblait persister du temps d'Antonio Malfante. La sécurité des itinéraires terrestres qui menaient notamment les caravanes vers l'Afrique subsaharienne dépendait de la bonne entente des souverains avec les pouvoirs tribaux. Différentes branches de la tribu des Ma'qīl contrôlaient alors ces routes. Les pouvoirs sultaniens n'en avaient en effet pas le contrôle direct et cherchaient davantage à se maintenir en bons termes avec les tribus arabes :

Les Ma'qīl entrèrent au Maghreb avec les Hilâliens ; leur nombre était réduit : moins de deux cents personnes [...] Plus tard, après que les Znâta eurent soumis le Maghreb et occupé les capitales et les villes de ce pays, les Ma'qīl devinrent les maîtres des déserts, eurent la jouissance exclusive des vastes étendues arides. (Ibn Khaldūn, *Ibar* : 88-89).

- 24 Les Ma'qīl se divisaient en une multitude de tribus qui s'aventuraient dans le désert. Pouvaient-ils faire payer une sorte de « taxe de traversée » de leur territoire ? Les lettres Datini évoquent en effet une forme de racket effectué par des tribus auprès des caravanes : la « *chonpagnia di mori* » demanda 100 doublons à la caravane ; ils ne voulurent pas payer et le vol fut donc commis. Ibn Baṭṭūṭā narre à peu près la même chose lorsqu'en 1353, il se trouvait dans la caravane de Fès (par le Touat et Sijilmāsa) : celle-ci fut arrêtée par des pillards qui ne consentirent à la laisser repartir qu'après avoir reçu des étoffes (Ibn Baṭṭūṭā, *Voyages* : 443). Si Antonio Malfante ne fait pas référence à de tels événements, il évoque néanmoins les guerres constantes entre tribus²⁹. Parallèlement, le *responsum* 261 de Solomon ben Shimon Duran (Rasbash) mentionne à la même période une attaque de caravane avec la mort d'un dénommé Reuben (Oliel, 1994). Néanmoins, Ibn Khaldūn exempte les Ma'qīl de toute agressivité :

Ces Arabes s'abstenaient de causer le moindre préjudice sur les limites du Maghreb et dans les régions des plateaux ; et jamais ils ne se livraient à des actes agressifs ou hostiles contre les caravanes qui empruntaient la route de Sijilmāsa ou d'autres routes vers le pays des Noirs. (Ibn Khaldūn, *Ibar* : 89).

- 25 Les pouvoirs sultaniens, depuis les premiers temps de l'affirmation de la dynastie abdalwadide, portaient une attention constante au contrôle des axes transsahariens. Ainsi, Yagmurāsan, fondateur de la dynastie, avait fait alliance avec une branche des Ma'qīl pour s'emparer de Sijilmāsa, et y installa un membre de sa famille pendant une

dizaine d'années (1263-1274). Après la récupération de la cité par les Mérinides, les sultans abdadwadides ne cherchèrent pas à la reconquérir, mais privilégièrent les alliances avec les tribus Ma'qīl qui contrôlaient l'axe afin de déstabiliser les Mérinides. À la différence des villes stratégiques, notamment portuaires, que les souverains souhaitaient directement contrôler, les espaces frontaliers étaient aux mains des tribus dont il fallait s'attacher la faveur, notamment aux dépens des Mérinides. L'enjeu majeur était ainsi de disposer sur les zones frontalières de liens privilégiés avec les tribus afin de garantir la sécurité des axes commerciaux et d'en tirer profit en ses points d'aboutissement, c'est-à-dire à Tlemcen et à Honein.

- 26 Le Touat, à la différence de Sijilmāsa, était un espace plus difficile à contrôler. Il ne possédait pas un centre urbain névralgique : les ksour s'égrenaient dans les zones oasiennes, abritant des petites communautés sédentaires. Dans la région nomadisaient également les tribus bédouines qui assuraient leur protection aux communautés sédentaires en échange du paiement d'un tribut. Ce sont ces nomades ou semi-nomades qui assuraient la sécurité des déplacements et par leur intermédiaire les pouvoirs sultaniens exerçaient une sorte de contrôle dans la région. Ces mêmes groupes d'individus furent peut-être à l'origine du vol de la cargaison de cuivre. La domination des pouvoirs sultaniens sur les marges sahariennes était donc indirecte et fluctuait au gré des rapports de force, des jeux politiques et des allégeances tribales (Valérian, 2002-2003 ; Vanz, 2016 ; Voguet, 2014). L'instabilité et l'insécurité étaient présentes mais n'empêchaient nullement l'existence de circuits commerciaux.

Les marchands juifs, des intermédiaires indispensables

- 27 Les marchands juifs apparaissent comme les intermédiaires majeurs entre l'île de Majorque et l'Afrique, à la tête de réseaux d'affaires organisés permettant l'écoulement de marchandises et la circulation des informations. Ils bénéficiaient de la présence de correspondants juifs à toutes les étapes importantes du commerce entre l'île et le Sahara (Cohen, 2008 ; Fenton, Littman, 2010 ; Hirschberg, 1974 ; Zafrani, 1986 et 1996).
- 28 Dès la première lettre qui informe la compagnie de Barcelone du désastre, les juifs sont évoqués comme étant désolés de la situation, mais confiants dans la possibilité de racheter tout ou partie de la cargaison³⁰. Ils souffrirent également financièrement dans cette histoire et les marchands florentins s'attendaient à des retards de paiement de leur part³¹. À plusieurs reprises dans les lettres du fonds Datini les marchands juifs sont mentionnés comme étant au cœur des opérations de rachat de la marchandise volée³², se déplaçant sur l'axe Majorque-Honein-Touat³³. Lors de leurs constantes traversées de la Méditerranée, notamment depuis Honein ou Oran, ils rapportaient de nombreuses marchandises et donnaient régulièrement des nouvelles de la demande de rançon³⁴. Le cuivre qui put être racheté fut confié sur place à un marchand juif résidant à Honein, du nom d'Hayon Sussen³⁵, bien connu de Cristofano di Bartolo, le précédent directeur de la compagnie de Majorque. Il est en effet désigné comme étant un « amico di Cristofano ». La compagnie de Majorque dépêcha ensuite un marchand juif de Majorque à Honein, certainement pour entrer en contact avec Hayon Sussen³⁶.
- 29 Les négociants juifs tenaient le marché du cuivre entre leurs mains, achetant de très importantes quantités à Majorque pour le conduire en Afrique³⁷, et ne voulant par

ailleurs plus en envoyer tant que l'issue de la rançon demeurait incertaine³⁸. À Majorque en effet, les marchands florentins ne pouvaient apporter directement leurs marchandises au Maghreb afin de les écouler eux-mêmes. Ils ne disposaient pas de flotte³⁹ et devaient en plus faire face aux mesures protectionnistes émanant du milieu marchand majorquin. Ce sont des ligues de marchands de Majorque qui préparaient les expéditions, chargeaient les embarcations, s'occupaient de l'achat et de la vente des produits, et revenaient avec les marchandises obtenues au Maghreb ou sur des marchés plus lointains. On comptait alors à Majorque différentes associations commerciales qui étaient en place depuis au moins la moitié du XIV^e siècle et se spécialisaient dans un secteur géographique précis : Alger, Mostaganem/Mazagan, Honein et Alcudia (Dini, 1980 ; López Pérez, 1994 ; Macaire, 1986). Dans ces ligues de nombreux marchands juifs et nouveaux chrétiens étaient actifs. La condition essentielle était uniquement de posséder la citoyenneté majorquine. Le contrôle des transports était le but premier de ces associations, à l'exception de celle de Honein dont l'objectif était le marché de la laine. Les tendances monopolistiques s'exprimaient également par le contrôle de marchandises cruciales, en captant le produit à sa source. Les Majorquins contrôlaient ainsi par le biais des ligues une énorme quantité du trafic avec l'Afrique. Lorsque Niccolò Manzuoli informe que les juifs sont en train de préparer une fuste pour Oran et Honein qui rapportera divers produits, dont les laines de Honein, il fait référence à ces ligues de marchands⁴⁰.

- 30 S'ils ne pouvaient expédier directement leurs marchandises, les agents florentins devaient donc la confier sur place à des intermédiaires. Les termes employés relèvent véritablement de relations de confiance établies alors avec ces marchands juifs, qui transparaissent dans le vocabulaire utilisé : celui de la *fides*.

Le déroulement des opérations : de Majorque au Sahara

- 31 Les agents florentins remettaient aux marchands juifs présents à Majorque une certaine quantité de marchandises à écouler. Ces derniers n'achetaient pas directement le produit pour le revendre, mais disposaient d'un temps important de crédit pour pouvoir remettre la somme aux Florentins en espèces ou bien sous la forme de marchandises. De fait, les marchands florentins étaient encore directement impactés par le vol du cuivre dans le Touat car l'opération pour eux se concluait bien des mois plus tard. Ils éprouvaient ainsi de grandes difficultés à récupérer l'argent, effectuant de nouveaux crédits sous certaines garanties (*pegno*), et notamment un bien immobilier situé à Honein d'une valeur de 400 doublons⁴¹, ou bien, dans des cas plus difficiles, en faisant emprisonner le débiteur⁴².
- 32 Les marchandises prises en charge à Majorque par ces négociants juifs prenaient ensuite la direction de Honein, ou parfois d'Oran, et étaient réceptionnées sur place par leur contact. L'association familiale était encore très courante avec des membres répartis de part et d'autre de la Méditerranée. Le marchand juif d'Oran, Jacob ben Arquet, opérant à Majorque, était ainsi secondé à Oran par son père, Massot Arquet et ses frères, Maimo et Abraham. Toutefois, l'organisation de leur négoce ne se limitait aucunement à la sphère familiale. Ce même Jacob ben Arquet s'appuyait sur son associé ou facteur majorquin Gregori Negre, vieux chrétien, que l'on trouve également dans les registres Datini, et avait un facteur à Valence du nom de Gabriel Vives (López Pérez, 1995 : 514). La plupart des organisations commerciales mélangeaient ainsi association

familiale et partenariats commerciaux. De tels réseaux éparpillés des deux côtés de la Méditerranée leur permettaient d'être présents aux différentes étapes d'acheminement des marchandises.

- 33 À Honein, les produits changeaient de main pour gagner le désert en passant par de nouveaux intermédiaires juifs. Cette connexion est moins éclairée par nos sources, mais Niccolò Manzuoli mentionne tout de même diverses relations entre juifs de Honein et d'autres juifs qui circulaient entre Honein et le désert. Ainsi Hayon Sussen, auquel fut confié la cargaison de cuivre restante et rançonnée, soit 315 et 60 quintaux (un total de plus de 15 tonnes !) se rendit au Touat en compagnie d'un coreligionnaire⁴³. Par ailleurs, le *responsum* 451 de Solomon ben Shimon Duran (Rasbash) mentionne la présence de marchands se rendant d'Oran au Touat et transportant du cuivre qu'ils laissaient à des coreligionnaires du Touat dans le but de l'écouler (Oliel, 1994).
- 34 Les juifs apparaissent alors très actifs au Touat en ce début de xv^e siècle, au moment où l'axe Honein-Touat-Niger devint l'une des principales voies d'échanges du commerce transsaharien. Une quarantaine d'années plus tard, Antonio Malfante évoque la présence à Tamançit de nombreux juifs à travers lesquels le commerce se faisait et qui étaient de confiance⁴⁴. Toutefois les sources présentées, même croisées avec d'autres documents, ne permettent pas de savoir si ces négociants juifs descendaient plus loin et avaient réellement accès au commerce avec l'Afrique subsaharienne avant le témoignage de Léon l'Africain du début du xvi^e siècle (Bruder, 2014 ; Haidara, 1999 ; Oliel, 2008). Ce que l'on voit dans les sources sont les étroites relations des juifs du Sahara avec les villes septentrionales du Maghreb, puis de ces derniers lieux à l'île de Majorque. Un *responsum* de Isaac ben Sheshet à une question posée par des juifs du Touat évoque à la fois leur participation au trafic caravanier et leur souci de concilier leurs pratiques commerciales avec les obligations religieuses. Il mentionne des juifs se déplaçant à dos de chameau, mais cela ne signifie pas pour autant qu'ils traversaient le désert avec les caravanes (Oliel, 1994 : 96).
- 35 Au contraire, un document majorquin permet de penser davantage à une connexion entre les négociants juifs et les marchands musulmans qui prenaient alors le relais pour conduire les marchandises en Afrique subsaharienne. En 1327, le consul des Majorquins à Tlemcen avait donné l'ordre à tous les marchands majorquins de Tlemcen – juifs et chrétiens – de quitter l'État de Tlemcen dans un délai de quatre mois. Une supplique datée du 18 novembre 1327, émanant de *al'ajama* de Majorque (« aljame judeorum Majoricarum »), c'est-à-dire la communauté juive, et adressée au régent et infant du royaume de Majorque (« domino Filipo de Majoricis ») visait à ne pas appliquer le délai de quatre mois dont ils bénéficiaient pour boucler leurs affaires (Pons, 1984 : doc. 81). Il apparaît dans ce texte que les juifs avaient l'habitude de remettre leurs marchandises à crédit à des musulmans venant de l'intérieur africain, qui s'acquittaient en donnant à leur créancier des espèces ou des articles qu'ils se procuraient au cours de leurs déplacements. Du coup, l'ordre du consul donnait l'occasion à ces musulmans de retarder volontairement leur retour dans les villes où ils rencontraient leurs fournisseurs juifs et pouvait entraîner la ruine de ces derniers, eux-mêmes souvent endettés à Majorque.
- 36 L'intégralité de cette chaîne commerciale que nous avons essayé de retracer de Majorque au désert et même au-delà, reposait donc sur le crédit et sur des relations de confiance entre les différents partenaires. Si les juifs étaient structurés en communautés aussi bien à Majorque, où elle tentait de survivre après les événements

de 1391, qu'à Honein ou Oran, la situation était certainement bien différente dans le Touat. Il s'agissait davantage de groupes minoritaires religieux que de véritables communautés (Nef, 2013). Ces réseaux juifs, de Majorque au Touat, semblaient établis indépendamment de toute structuration politique. Néanmoins, le soutien que différents pouvoirs apportèrent aux marchands juifs indique que leurs réseaux ne se mettaient pas en place en dehors de tout cadre étatique. De nombreux souverains des deux rives de la Méditerranée n'ont eu de cesse de veiller au bon déroulement des activités commerciales, malgré des perturbations engendrées à la fois par la conjoncture économique, les conflits politiques et militaires, et les tensions sociales. Ainsi à Majorque, le contexte est celui qui est postérieur aux persécutions d'août 1391 qui entraînèrent un premier contingent important de *conversos* et un flux massif d'émigrés vers le Maghreb. L'agitation se poursuivit jusqu'à la conversion définitive des restes de l'ancienne communauté, en 1435. La désintégration du judaïsme dans les territoires de la Couronne d'Aragon avait ainsi commencé bien avant l'établissement de l'Inquisition en 1478 et l'expulsion prononcée en 1492 par les Rois catholiques (Houssaye Michienzi, 2014). Les exils des populations juives représentèrent une perte importante, paralysant l'économie. Toutefois les différents souverains cherchèrent immédiatement à maîtriser cette hémorragie et à normaliser les échanges effectués avec le Maghreb par les anciens juifs devenus *conversos*. Parallèlement, au Maghreb, le sultan abdalwadide attribua toute une série de privilèges aux nouveaux arrivants, notamment en matière d'impôts, et favorisa le renforcement des structures communautaires, dans le but certes de mieux contrôler la population, mais également de bénéficier économiquement de ce flux migratoire.

Les circuits commerciaux, vecteurs de transmissions culturelles

- 37 Au contact des marchands juifs, les agents florentins établis à Ciutat de Majorque élargirent leurs horizons culturels, allant jusqu'à planifier des opérations se déroulant à des milliers de kilomètres de leur base commerciale. Ces négociants, à l'exception de courts déplacements dans l'île, ne bougeaient quasiment pas de leur *bottega* de Ciutat. Ils ne mirent jamais le pied en Afrique, mais parlaient du Touat dans leurs lettres, et connaissaient l'existence des caravanes et la nécessité de synchroniser les opérations avec leurs départs ou leurs arrivées. Luca del Sera, de Valence, écrivait ainsi au directeur de la compagnie de Majorque en octobre 1397 qu'il fallait attendre encore deux mois le *tempo della carovana* afin que la demande de cuivre augmente, ainsi que son prix⁴⁵. Niccolò Manzuoli utilisait même à leur sujet le mot arabe *qāfila*, sous la forme italianisée *chanfila*.
- 38 Ils avaient quotidiennement dans leur *bottega* la visite de marchands juifs-convertis ou de marchands juifs majorquins ou nord-africains. Certains livres de compte de la compagnie apportent en effet la preuve de l'existence de tels rapports à travers la présence de très nombreuses écritures en caractères hébraïques au sein des registres florentins. Chacun y témoignait, de sa main propre, avoir reçu une certaine somme d'argent. On peut ainsi attester la présence de Hayon Sussen, le marchand juif de Honein, dans la *bottega* florentine les 4 août, 19 août et 9 septembre 1399, le 20 août 1400 et le 10 décembre 1400. Son frère, Hahim, écrivit quant à lui dans les registres Datini les 10 mars et 14 avril 1401⁴⁶.

- 39 Le croisement de différentes sources du fonds Datini permet de vaincre l'anonymat des protagonistes. Les frères Sussen furent ainsi d'importants partenaires commerciaux de la compagnie Datini de Majorque. Les livres de compte révèlent leur trace pendant près d'une dizaine d'années. Ils sont évoqués d'un œil bienveillant dans la correspondance. Hahim Sussen et son frère étaient qualifiés d'amis⁴⁷ ou d'hommes bons⁴⁸, révélant des liens engageant une certaine forme de solidarité et de sociabilité. Tous les deux faisaient partie d'une association commerciale à 2 000 livres majorquines de capital, répartie de part et d'autre de la Méditerranée. Hayon Sussen opérait à Honein et était en partenariat avec son frère, Hahim, basé à Majorque, avec Astruch Xibili⁴⁹, un riche négociant juif de Majorque, et avec le gendre de ce dernier, Hahim Xulell, qui résidait à Tlemcen. Ils apportaient respectivement 500, 500, 650 et 250 livres majorquines de capital (López Pérez, 1995 : 423). Ils se spécialisèrent dans le trafic avec l'Afrique subsaharienne et fournirent par exemple plus de 22 000 plumes d'autruche à la compagnie Datini de Majorque (Houssaye Michienzi, 2015a).
- 40 La présence de ces deux frères dans la *bottega* de Ciutat indique qu'ils se déplaçaient tout au long de cet axe Sahara-Honein-Majorque, et véhiculaient comme beaucoup d'autres un savoir géographique dont les cartographes juifs ou convertis majorquins effectuaient la synthèse dans l'île (Houssaye Michienzi, Vagnon, 2015). La correspondance et la comptabilité Datini attestent de la circulation de cartes dans le milieu marchand majorquin et de leur achat par des négociants. Par ailleurs, Mecia de Viladestes, tout comme Guillem Soler, étaient présents dans l'île en même temps que les agents Datini. N'oublions pas que Mecia – ou Samuel Corcos sous son nom juif qu'il abandonna en 1391 – fut l'apprenti de Yafuda Cresques, qui était lui-même le fils de Cresques Abraham, l'auteur présumé de *l'Atlas catalan* (1385). Yafuda, qui avait quitté Majorque en 1394 pour Barcelone était en contact direct avec les agents de la compagnie Datini de Barcelone (Llompert, 1975 et 1997 ; Pujades i Bataller, 2007 ; Rey Pastor, Garcia Camarero, 1960 ; Riera i Sans, 1977 ; Riera i Sans, Llompert, 1984).
- 41 Il est ainsi facilement possible d'imaginer Niccolò Manzuoli et Hayon Sussen discutant, dans un jargon catalan, dans la *bottega* Datini, et au-dessus d'une carte marine, de la prochaine expédition de cuivre à conduire dans le Touat.
- 42 * * *
- 43 Les documents du fonds Datini offrent de multiples pistes de recherche quant aux circulations marchandes entre la Méditerranée et le Sahara vers 1400. Le cuivre semblait être un élément majeur du commerce dont trois points de rupture de charge et de jonction des trafics (Majorque, Honein, Touat) jalonnaient la route jusqu'au Sahara. Il s'agissait en effet de quantités considérables, se mesurant en dizaines de tonnes, qui devaient répondre à une importante demande et attiraient la convoitise. En une année, deux cargaisons de cuivre appartenant en partie à la compagnie Datini furent en effet attaquées et rançonnées, ce qui dévoile une constante insécurité des axes terrestres africains. L'article met en lumière les itinéraires et les mécanismes de transaction de ce produit pour lequel le voyage était loin de toucher à sa fin. Le débouché final se situait à plus d'un millier de kilomètres au sud du Touat, après la traversée du désert. Les réseaux de marchands juifs, de Majorque comme du Maghreb, jouèrent dans ce trafic un rôle considérable, sans que les événements de 1391 semblent avoir particulièrement affecté leurs mécanismes de fonctionnement (Houssaye Michienzi, 2015b). Néanmoins ce contexte évoque l'apogée du rôle des juifs dans le trafic Méditerranée-Sahara qui diminua de manière conséquente vers la fin du xv^e

siècle, en raison de l'action conjuguée de plusieurs facteurs qui rompirent la continuité des réseaux de commerce juifs.

- 44 Le premier événement est l'expulsion des juifs d'Espagne décidée par le décret de l'Alhambra du 31 mars 1492, remettant en cause le traité de Grenade signé l'année précédente entre Boabdil et les Rois catholiques qui donnait quelques garanties aux juifs (Arié, 1997). Le nouveau décret accordait alors quatre mois aux juifs pour quitter les terres des souverains catholiques ou se convertir. Ce décret provoqua une arrivée massive des juifs de la Péninsule en Afrique du Nord en plus d'un fort courant migratoire en direction des territoires ottomans.
- 45 Le deuxième événement, à mettre en parallèle avec le premier, est la destruction des synagogues et le massacre, la dispersion et la conversion des juifs du Touat. La situation des juifs au Maghreb central fut plusieurs fois critiquée. Muḥammad al 'Uqbānī, juriste et grand *cadi* de Tlemcen, dénonçait dans sa *Tuhfa* leur trop grande intégration, et notamment le non-respect des signes distinctifs censés démarquer les juifs de la population musulmane et leurs liens d'amitié avec des musulmans (Voguet, 2013). Il évoquait différentes situations pouvant conduire à la rupture du pacte de la *dhimma* dont le non-paiement de la *jizya* ou le non-respect du partage de l'espace urbain (Fattal, 1958 : 266). Ce même sujet fut abordé dans la grande controverse des juifs du Touat (Hunwick, 1985, 1991 et 2006 ; Vajda, 1962). Dans les années 1480, al-Fijjī, un savant originaire de Figuig écrit au *cadi* du Touat al-Asnūnī pour avoir son opinion au sujet du statut légal des synagogues des ksour sahariens. Al-Fijjī est sans doute alors à Tamantīt, où se trouve également al-Maghīlī, originaire de Tlemcen et installé dans le Touat depuis une dizaine d'années. Ces deux derniers, contre al-Asnūnī, penchaient en faveur de la destruction des synagogues. Al-Asnūnī consulta les juristes de Tlemcen et de Fès à ce sujet. Les *oulémas* apparaissaient très divisés sur la question. Il s'agissait d'une querelle idéologico-politique allant bien au-delà d'une prise de position strictement juridique. S'y ajoutèrent également des arguments commerciaux puisque de nombreux musulmans travaillaient avec des juifs et ne souhaitaient pas voir disparaître leurs partenaires commerciaux. La position soutenue par le pouvoir politique visait à ne pas mettre en péril l'équilibre économique de la région⁵⁰. Néanmoins, les partisans de la destruction l'emportèrent. Leur prise de position, notamment à travers les prédications d'al-Maghīlī, appelait à une réaction violente à l'encontre des juifs du Maghreb central. Les juifs du Touat, pour fuir le massacre, se partagèrent entre une adhésion à l'islam pour demeurer au Touat ou une fuite dans le désert pour tenter de rejoindre soit les communautés du nord (Mazb, Tafilalet, Dra', Sous...), soit des groupements installés en Afrique subsaharienne. Quand Léon l'Africain se rendit au Gourara vers 1506, il constata qu'il y avait « au Tegorarin quelques Juifs très riches. L'intervention d'un prédicateur de Tlemcen a provoqué le pillage de leurs biens et la plupart ont été massacrés par la population. Cet événement a eu lieu l'année où les Juifs ont été chassés d'Espagne et de Sicile par le Roi catholique » (Léon l'Africain : 436).
- 46 Certains survivants du Touat trouvèrent refuge auprès d'autres juifs installés le long du Niger. Ils ne connurent qu'une paix temporaire puisque, sous l'influence du même al-Maghīlī, l'Askya Muḥammad qui régnait sur cette région promulgua un édit visant à l'éviction des juifs du Songhaï. En effet, après les massacres du désert, al-Maghīlī s'était rendu à Fès pour exposer ses opinions, mais irrita les juristes et le sultan et fut expulsé de la ville. Il partit au sud vers 1498 où il rencontra l'Askya Muḥammad tout juste

rentré de son pèlerinage de La Mecque. Il lui conseilla des actions « justes » contre les incroyants. Léon l'Africain affirmait que « le sultan de Tombouctou est l'ennemi mortel des juifs, au point qu'on ne trouve plus aucun juif dans la région. De surcroît, si le sultan apprend qu'un quelconque des marchands de Berbérie commerce avec les juifs, ou qu'il est associé à un juif, ou lui sert d'agent [...], il confisque tous ses biens et les inclut dans le trésor royal, laissant au fautif à peine assez d'argent pour rentrer chez lui » (Zemon-Davis, 2014 : 43-44).

- 47 Parallèlement, les routes transsahariennes se déplacèrent et l'axe via le Touat connut un fléchissement conséquent. Une grande partie du trafic passa plus à l'est, vers l'Égypte, suite au déclin de la dynastie mérinide et à la montée en puissance de l'Empire ottoman, et aussi plus à l'Ouest où les Portugais arrivaient sur les côtes occidentales du continent africain, attirant les caravanes et déroutant les itinéraires du trafic saharien (Godinho, 1969 ; De Fonseca, Caddedu, 2001).

BIBLIOGRAPHIE

Sources publiées

IBN BAṬṬŪṬA, C. Defremery et B.R. Sanguinetti (trad.), S. Yérasimos (éd.), 1997, *Voyages*, tome III : Inde, Extrême-Orient, Espagne et Soudan, Paris, La Découverte.

IBN KHALDŪN, A. Cheddadi (trad.), 2012, *Le livre des Exemples (Kitāb al-'Ibar)*, vol. II, Histoire des Arabes et des Berbères du Maghreb, Paris, La Pléiade.

Instruments de travail

BLASCO ORELLANA Meritxell et MAGDALENA NOM DE DEU José Ramón, 2004, *Fuentes para la historia de los judíos de la Corona de Aragón. Los Responso de Rabí Yishaq bar Saset Perfet de Barcelona : 1368-1408*, Barcelone, Promociones y Publicaciones Universitarias.

DE LA RONCIERE Charles, 1925, *La découverte de l'Afrique au Moyen Âge*, Le Caire, Société royale de géographie d'Égypte.

DI TUCCI Raffaele, 1934, *Nuovi documenti e notizie sul Genovese Antonio Malfante, il primo viaggiatore europeo nell'Africa occidentale (1447)*, Rome, Societa geografica italiana.

EPSTEIN Isidore, 1930, *The Responso of Rabbi Simon ben Zemah Duran as a source of the history of the Jews in North Africa*, New York, Ktav.

GUELFY Franca, 2008, *Antonio Malfante (1409 ?-1450). Lettera di un mercante genovese*, Gênes, San Marco dei Giustiniani.

H Aidara Ismaël Diadié, 1999, *Les Juifs à Tombouctou, recueil des sources juives écrites relatives au commerce juif à Tombouctou au XIX^e siècle*, Bamako, Doniya.

LÉON L'AFRICAIN, trad. Épaulard 1980, *Description de l'Afrique*, Paris, Adrien Maisonneuve.

VAJDA Georges, 1962, « Un traité maghrébin *adversus judaeos* : *aḥkām ahl al-dhimma* du Shayhkh Muḥammad b. 'Abd al-Karīm al-Maghīlī », *Études d'orientalisme dédiées à la mémoire de Lévi-Provençal*, Paris, Maisonneuve et Larose, vol. 2, p. 805-814.

Études

- ABITBOL Michel, 1982, « Juifs maghrébins et commerce transsaharien », ABITBOL Michel (dir.), *Communautés juives des marges sahariennes du Maghreb*, Jérusalem, Institut Ben-Zvi, p. 229-251.
- ARIE Rachel, 1997, « L'expulsion des juifs d'Espagne et leur accueil en terre d'islam, du bas Moyen Âge au XVI^e siècle », BARRIOS AGUILERA, Manuel et VINCENT, Bernard (dir.), *Granada 1492-1992. Du royaume de Grenade à l'avenir du monde méditerranéen*, Grenade, Editorial Universidad de Granada, p. 71-89.
- BOUAYED Mahmoud Agha, 1988, « Le port de Hunayn, trait d'union entre le Maghreb central et l'Espagne au Moyen Âge », GARCIA ARENAL, Mercedes et VIGUERA, María Jesús (dir.), *Relaciones de la Península Ibérica con el Magreb (siglos XIII-XVI)*, Actas del coloquio (Madrid, 17-18 déc. 1987), Instituto hispano-arabe de cultura, Madrid, CSIC, p. 325-360.
- BRUDER Edith, 2014, *Black Jews : les Juifs noirs d'Afrique et le mythe des tribus perdues*, Paris, Albin Michel.
- CAPEL Chloé, 2016, *Sijilmassa et le Tafilalt (VIIIe-XIVe siècles) : Éclairages sur l'histoire environnementale, économique et urbaine d'une ville médiévale des marges sahariennes*, thèse de doctorat, Université Paris I.
- COHEN Mark R., 2008, *Sous le croissant et sous la croix. Les Juifs au Moyen Âge*, Paris, Seuil.
- DE FONSECA Luís Adão et CADEDDU Maria Eugenia, 2001, *Portogallo mediterraneo*, Cagliari, CNR.
- DEVISSE Jean, 1972, « Routes de commerce et échanges en Afrique occidentale en relation avec la Méditerranée. Un essai sur le commerce africain-médiéval du XI^e au XVI^e siècle », *Revue d'Histoire Economique et Sociale* 50, p. 42-73, 357-397.
- DINI Bruno, 1980, *Una pratica di mercatura in formazione (1394-1395)*, Florence, Le Monnier.
- ELBL Malcolm M., 2007, « From Venice to the Tuat: Trans-Saharan Copper Trade and Francesco Datini », ARMSTRONG, Lawrin et al., *Money, Markets and Trade in Late Medieval Europe. Essays in Honour of John H.A. Munro*, Leyde, Brill, p. 411-459.
- FATTAL Antoine, 1958, *Le statut légal des non-musulmans en pays d'Islam*, Beyrouth, Imprimerie catholique.
- FAUVELLE François-Xavier, 2013, *Le rhinocéros d'or. Histoires du Moyen Âge africain*, Paris, Gallimard.
- FENTON Paul B. et LITTMAN David G., 2010, *L'exil au Maghreb : la condition juive sous l'islam, 1148-1912*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne.
- GODINHO Vitorino Magalhães, 1969, *L'économie de l'empire portugais au XV^e et XVI^e siècles*, Paris, Seppen-EPHE vi^e section.
- HIRSCHBERG Haim Zeev, 1974, *A History of the Jews in North Africa*, Leyde, Brill.
- HOUSSAYE MICHENZI, Ingrid, 2013, *Datini, Majorque et le Maghreb (14^e-15^e siècles). Réseaux, espaces méditerranéens et stratégies marchandes*, Leyde, Brill.
- HOUSSAYE MICHENZI Ingrid, 2014, « Entre Majorque et l'Afrique : configuration de l'espace et réseaux juifs d'après des sources commerciales italiennes (fin XIV^e-début XV^e siècle) », *Revue des études juives*, 173 1-2, Peeters, p. 139-174.
- HOUSSAYE MICHENZI Ingrid, 2015a, « Le commerce des plumes d'autruche de l'Afrique subsaharienne aux marchés européens (fin XIV^e-début XV^e siècle) », COQUERY Natacha et BONNET

Alain, *Le commerce du luxe. Production, exposition et circulation des objets précieux du Moyen Âge à nos jours*, Paris, Mare & Martin, p. 19-26.

HOUSSAYE MICHIEZI Ingrid, 2015b, « Coexistence et réseaux de relations à Majorque vers 1400 à travers le témoignage des marchands florentins », PELUS-KAPLAN, Marie-Louise, BERNON-GERTH, Anne-Marie, CRIPS, Liliane, GABRIEL Nicole (dir.), *Être citoyen du monde n° 2. Entre destruction et reconstruction du monde : les enfants de Babel (XIV^e-XXI^e siècles)*, Actes du séminaire doctoral du laboratoire ICT - EA 337, Paris, Imprimerie Paris Diderot, p. 27-45.

HOUSSAYE MICHIEZI Ingrid et VAGNON Emmanuelle, 2015, « Cartographie commerciale et circulations marchandes à Majorque au XV^e siècle », in RICHER, Françoise et PATIN, Stéphane (dir.), *Centres pluriculturels et circulation des savoirs (XV^e-XXI^e siècles)*, Paris, Michel Houdiard éditeur, p. 27-44.

HUNWICK John O., 1985, « Al-Mahīlī and the Jews of Tuwāt: The Demise of a Community », *Studia Islamica* 61, p. 155-183.

HUNWICK John O., 1991, « The rights of dhimmis to maintain a place of worship: a 15th century *fatwā* from Tlemcen », *Al-Qanṭara* 12, p. 133-155.

HUNWICK John O., 2006, *Jews of a saharan oasis: elimination of the Tamantit community*, Princeton, Markus Wiener.

JEHEL Georges, 1993, *Les Génois en Méditerranée occidentale (fin XI^e-début XIV^e)*, ébauche d'une stratégie pour un empire, Amiens, Centre d'histoire des Sociétés – Université de Picardie.

KHELIFA Abderrahmane, 1992, « Le port de Hunayn au Moyen Âge », *Afrique du nord antique et médiévale. Spectacles, vie portuaire, religions*, Actes du Ve Colloque international réuni dans le cadre du 115e Congrès national des Sociétés savantes (Avignon, 9-13 avril 1990), Paris, Editions du Comité des Travaux Historiques et Scientifiques, p. 379-392.

KRUEGER Hilmar C., 1933, « Genoese trade with North-West Africa in the twelfth century », *Speculum* 8, The University of Chicago Press, p. 377-395.

LLOMPART Gabriel, 1975, « La cartografia mallorquina del siglo XV. Nuevo hitos y rutas », *Bolletí de la Societat Arqueològica Lulliana* 34, Palma, p. 438-446.

LLOMPART Gabriel, 1997, « Registro de los cartógrafos medievales activos en el puerto de Mallorca », *Anuario de Estudios Medievales* 27/2, CSIC, p. 1117-1148.

LOPEZ PEREZ Maria Dolores, 1994, « Las asociaciones de fletadores mallorquines bajomedievales ¿ un intento de monopolización del comercio magrebí ? », *Anuario de Estudios Medievales* 24, CSIC, p. 89-104.

LÓPEZ PÉREZ Maria Dolores et PADILLA LAPUENTE José Ignacio, 2013, « Mallorcan merchants in the medieval Maghrib: mercantile strategies in the port of Hunayn in the mid-fourteenth century », *Mediterranean Historical Review* 28-2, p. 141-165.

MACAIRE Pierre, 1986, *Majorque et le commerce international (1400-1450 environ)*, Lille, Atelier reproduction des thèses Univ. de Lille 3.

MESSIER Ronald A. et MILLER James A., 2015, *The Last Civilized Place. Sijilmasa and Its Saharan Destiny*, Austin, University of Texas Press.

NEF Annliese, 2013, « Les groupes religieux minoritaires et la question de leur structuration en communautés dans les sociétés médiévales chrétiennes et islamiques », DAKHLIA, Jocelyne et KAISER, Wolfgang, *Les musulmans dans l'histoire de l'Europe. T. 2, Passages et contacts en Méditerranée*, Paris, Albin Michel, p. 413-440.

- OLIEL Jacob, 1994, *Les Juifs au Sahara. Le Touat au Moyen Âge*, Paris, Éditions du CNRS.
- OLIEL Jacob, 2008, « Juifs et Noirs en Afrique de l'Ouest, passé et présent », *Pardès*, 44, In Press, p. 27-38.
- PONS Antoni, 1984, *Los judíos del reino de Mallorca durante los siglos XIII y XIV*, Palma, Miguel Font.
- PUJADES I BATALLER Ramon J., 2007, *Les cartes portolanes. La representació medieval d'una mar solcada*, Barcelone, Institut Cartogràfic de Catalunya.
- REY PASTOR Julio et GARCIA CAMARERO Ernesto, 1960, *La cartografía mallorquina*, Madrid, CSIC.
- RIERA I SANS Jaume, 1977, « Jafudà Cresques, jeu de Mallorca », *Randa* 5, p. 51-66.
- RIERA I SANS Jaume et LLOMPART Gabriel, 1984, « Jafudà Cresques i Samuel Corcós. Més documents sobre els jueus pintors de cartes de navegar (Mallorca, s. XIV) », *Bolletí de la Societat Arqueològica Lulliana*, 40 (1984), Palma, p. 341-350.
- SHATZMILLER Maya, 1978, « Les juifs de Tlemcen au XIV^e siècle », *Revue des Études Juives* 137, Peeters, p. 171-177.
- TRENCHS ODENA José, 1980, « "De Alexandrinis". El comercio prohibido con los musulmanes y el Papado de Aviñon durante la primera mitad del siglo XIV », *Anuario de estudios medievales* 10, CSIC, p. 237-320.
- VALERIAN Dominique, 2004, « Gênes, l'Afrique et l'Orient : le Maghreb almohade dans la politique génoise en Méditerranée (seconde moitié du XII^e siècle) », COULON, Damien *et al.*, *Chemins d'outre-mer. Études sur la Méditerranée médiévale offertes à Michel Balard*, Paris, Publications de la Sorbonne, p. 827-837.
- VALERIAN Dominique, 2002-2003, « Frontières et territoire dans le Maghreb de la fin du Moyen Age : les marches occidentales du sultanat hafside », *Correspondances* 73, p. 3-8.
- VALERIAN Dominique, 2006, « Le pouvoir et les espaces portuaires dans le Maghreb médiéval », CLEMENT, François, TOLAN, John et WILGAUX, Jérôme (dir.), *Espaces d'échanges en Méditerranée (Antiquité et Moyen Âge)*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, p. 77-88.
- VANZ Jennifer, 2016, *La ville et ses territoires : Tlemcen aux XII^e-XV^e siècles*, thèse de doctorat, Université Paris I.
- VOGUET Elise, 2013, « Les communautés juives du Maghreb central à la lumière des fatwā-s malikites de la fin du Moyen Âge », FIERRO, Maribel et TOLAN, John (dir.), *The Legal Status of Dimmis in the Islamic West*, Turnhout, Brepols, p. 295-306.
- VOGUET Elise, 2014, *Le monde rural du Maghreb central (XIV^e-XV^e siècles). Réalités sociales et constructions juridiques d'après les nawāzil māzūna*, Paris, Publications de la Sorbonne.
- VOGUET Elise, 2017, « Tlemcen-Touat-Tombouctou : un réseau transsaharien de diffusion du mālikisme (fin VIII/XIV^e-XI/XVII^e siècle) », *Revue des mondes musulmans et de la Méditerranée* 141, Aix-en-Provence, Edisud, p. 259-279.
- ZAFRANI Haïm, 1986, « Judaïsme d'Occident musulman. Les relations judéo-musulmanes dans la littérature juridique. Le cas particulier du recours des tributaires juifs à la justice musulmane et aux autorités représentatives de l'État souverain », *Studia islamica* 64, Leyde, Brill, p. 125-149.
- ZAFRANI Haïm, 1996, *Juifs d'Andalousie et du Maghreb*, Paris, Maisonneuve & Larose.
- ZEMON-DAVIS Natalie, 2014, *Léon l'Africain. Un voyageur entre deux mondes*, Paris, Payot & Rivages.

NOTES

1. Je tiens à remercier Élise Voguet pour sa relecture attentive et ses conseils.
2. Intégralement numérisées et disponibles librement sur le site des archives de Prato : <http://datini.archiviodistato.prato.it>
3. Il s'agit de 3 700 lettres reçues de 1384 à 1413 et de 10 200 lettres expédiées de l'île entre 1391 et 1412 qui ne concernent pas uniquement la filiale Datini.
4. Les *responsa* sont les réponses données par de prestigieux rabbins sur des questions de droit religieux ou de droit privé adressées par des membres de leur communauté, mais également de plus loin.
5. Né sur l'île de Majorque, mort à Alger en 1444. Il fuit de Majorque où il exerçait la médecine en 1391 pour Alger où il prit la tête du tribunal rabbinique en 1408. Il fut l'auteur de plus de 800 *responsa*. Voir Epstein, 1930.
6. Né à Alger en 1400, il était le fils du précédent auquel il succéda de 1444 à 1467. De nombreuses *responsa* portent sur des différents commerciaux.
7. Archivio di Stato di Prato (désormais ASPo), Datini (désormais D.) 891, 902475, lettre Majorque-Barcelone, 28/02/1408, f°2v°-3 r° : « *Ecci lettera da Une per via di Valenza che tutto il chovero ch'era ito a Tuet, esendo presso a Tuet a 15 leghe Arabi l'anò tutto preso che più di 6 dobre valea senza l'altra roba à[n]o rubato, che mai si richorda tal chosa si facesse ; ora la lettera chonta ch'erano in su fare rischatto de' Quinti e del Tosugho ve n'era ito da 200 chintali ; questi giudei restanno chon gran dispiacere ma stano a fidanza del rischatto. Per la prima che verà di là saprete tutto. Dice la lettera che Arabi andavano a una terra ivi presso per venderne 12 somate che sono intorno di 50 chintali, e que' della terra l'anò ritenuto che s'indovinarono l'avesono rubato. E anòlo venduto e ghuardano i danari per darli a que' di chi sarano, che choriere n'anno mandato a Une ; or' vedete in quanto dispiacere si vive in questo mondo ! Questi erano una chonpagnia di mori che domandando a merchadieri della chanfila 100 dobre, non gli voglendo dare loro si misono a fare questa rubagione. Dio per sua plate [sic pour pietà] ce ne mandi migl[i]ore nuove ! ».*
8. Le quintal était égal à 100 ou 104 livres de Majorque. Le poids de la livre de Majorque était alors de 0,406 kg. Un quintal de Majorque pesait donc environ 41 kilogrammes. Par comparaison la livre de Florence pesait alors à 0,3395 kg.
9. ASPo, D. 668, 700566, lettre Majorque-Florence, 16/12/1408, f°1v°.
10. ASPo, D. 892, 902532, lettre Majorque-Barcelone, 14/11/1408, f°2r°.
11. Une *somata* était équivalente à 4,16 quintaux soit environ 170 kilogrammes.
12. ASPo, Datini 998, 127161, lettre Majorque-Valence, 21/03/1408, f°1r°.
13. ASPo, Datini 998, 127165, lettre Majorque-Valence, 13/05/1408, f°1r°.
14. ASPo, Datini 892, 902532, lettre Majorque-Barcelone, 14/11/1408, f°2r°.
15. ASPo, Datini 892, 902536, lettre Majorque-Barcelone, 16/12/1408, f°1v°.
16. Un *hub* est défini comme une zone d'interface privilégiée par sa position spatiale et ses infrastructures de communication.
17. ASPo, D. 886, 114662, lettre Majorque — Barcelone, 21/05/1395, f°1r°.
18. « *In primis cum de mare recessimus, videlicet de Hono, per meridiem semper venimus dies XII in circa equestri* ».
19. La carte de Giovanni da Carignano du début du *xiv*^e siècle avait pour la première fois représenté l'oasis de Sijilmāsa et celle de Tabelbelet au nord du Touat.
20. « *Terra ista est scala de terris Nigrorum, in qua mercatores intrant cum suis mercibus, et vendunt, et aurum huc conducunt, et emunt ab illis qui de maritimis veniunt* ».
21. « *Locus iste bonus est, quia Egipti et mercatores de terris nigrorum veniunt hic et portant aurum, requirentes rama et alia [...] Indiani mercatores veniunt ad terras illas, er per interpretes loquuntur. Christiani sunt ipsi Indi, cruce[m] adorant* ».

22. Les baguettes semblaient connaître un plus grand succès que les plaques. ASPo, Datini 892, 902575, lettre Majorque-Barcelone, 31/07/1409, f°1v°.
23. ASPo, D. 892, 902488, lettre Majorque-Barcelone, 24/05/1408, f°1r°.
24. ASPo, D. 1044, 424320, lettre Alcudia-Majorque, 01/05/1402, f°1r°.
25. ASPo, D. 998, 127168, lettre Majorque-Valence, 10/06/1408, f°1r°.
26. ASPo, Datini 668, 409746, lettre Majorque-Florence, 25/03/1408, arr. 09/05, f°1v° : « Delle 14 balle ch'abiamo qui di vostro niente si truova da fare per anchora ; chome vedrete da darli fine lo faremo. Noi n'abiamo fidato I chostale a uno giudeo che ll'à mandato in certo luogho in Barberia per provare, se gli verà ben fatto prenderà d'altro. L 9 1/1 gl'abiamo conto il chintali. Siate avisato ».
27. « Merces quas requirunt sunt multe ; tamen fundamentum et suma est rama et sal in tabulis, virgis et panibus ».
28. « Satis interrogavi quid de ipsis faciunt, nullus est qui firmiter illud sciat ».
29. « Prelia maxima inter ipsos continue habent ».
30. ASPo, D. 891, 902475, lettre Majorque-Barcelone, 28/02/1408, f°2v°.
31. ASPo, D. 998, 127160, lettre Majorque-Valence, 14/03/1408, f°1r° ; ASPo, D. 892, 902487, lettre Majorque-Barcelone, 20/05/1408, f°2r°.
32. ASPo, D. 891, 902475, lettre Majorque-Barcelone, 21/03/1408, f°1v°.
33. ASPo, D. 998, 127165, lettre Majorque-Valence, 13/05/1408, f°1r° ; ASPo, D. 892, 902536, lettre Majorque-Barcelone, 16/12/1408, f°1v°.
34. ASPo, D. 892, 902504, lettre Majorque-Barcelone, 22/07/1408, f°1r°.
35. ASPo, D. 892, 902536, lettre Majorque-Barcelone, 16/12/1408, f°1v°.
36. ASPo, D. 892, 902532, lettre Majorque-Barcelone, 14/11/1408, f°2r°.
37. ASPo, D. 668, 409746, lettre Majorque-Florence, 25/03/1408, f°1v°.
38. ASPo, D. 998, 127168, lettre Majorque-Valence, 10/06/1408, f°1r°.
39. Dès le XIII^e siècle, Florence tenta de s'approprier un port. En 1406, le long siège de Pise et la conquête de la ville furent également celle des ports de Porto Pisano et de Livourne, mais ceux-ci furent placés sous la protection de Boucicaut, le gouverneur français de Gênes appelé par les Pisans, puis furent vendus à Gênes l'année suivante. En 1421, Florence acheta à Gênes les deux ports pour un montant de 100 000 florins. En revanche, après la prise de la ville de Pise, Florence n'hérita aucune flotte d'importance des Pisans et n'engagea pas de programme de construction de navires immédiatement, bien qu'Andrea Gargioli de Settignano fût nommé capitaine des Galées en 1406. À l'époque de Francesco Datini, Florence ne jouissait donc d'aucune flotte ni d'aucune infrastructure portuaire. Le recours essentiel était le port de Pise, considéré comme le port naturel de Florence et que le chroniqueur Goro Dati définissait comme la « bocca della Toscana ».
40. ASPo, D. 892, 902504, lettre Majorque-Barcelone, 22/07/1408, f°1r°.
41. ASPo, D. 892, 902536, lettre Majorque-Barcelone, 16/12/1408, f°1v°.
42. ASPo, D. 668, 700566, lettre Majorque-Florence, 11/12/1408, f°1r°.
43. ASPo, D. 892, 902536, lettre Majorque-Barcelone, 16/12/1408, f°1v°.
44. « Sunt hi[c] Iudei multi et qui bene eorum vitam transeunt [...] Per eorum manus hic mercimoniatur, et plures sunt de quibus fidem de multo quis capere potest ».
45. ASPo, D. 1077, 122229, lettre Valence-Majorque, 23/10/1397, f°1v°.
46. ASPo, D. 1025 et 1026, registres comptables.
47. ASPo, Datini 668, 409993, lettre Majorque-Florence, 07/07/1403, f°2r° ; ASPo, Datini 892, 902532, lettre Majorque-Barcelone, 14/11/1408, f°2r°. Le terme utilisé est celui d'*amici*.
48. ASPo, Datini 892, 902575, lettre Majorque-Barcelone, 31/07/1409, f°1v°.
49. Astruch Xibili devint Gil Catllar en 1435 lors de la conversion complète de l'*aljama*.
50. Ibn Zakrī, alors mufti de Tlemcen, se prononça fermement contre la destruction de ces synagogues et rappela alors que les dhimmis jouissaient de la protection musulmane en vertu

d'une convention et d'un pacte avec les musulmans qui engageait les deux parties et où il était fait obligation aux musulmans de laisser les tributaires en paix et de garantir leur vie et leurs biens. Le grand cadî de Tlemcen Ibn Abî l-Barakât, le mufti de Fès 'Īsā l-Mawāsī et le grand cadî de Tunis al-Raṣṣā furent du même avis.

RÉSUMÉS

Le vol, dans le Touat, d'une cargaison de cuivre expédiée depuis Majorque par des négociants florentins met en lumière les circulations marchandes entre la Méditerranée et le Sahara au tout début du xv^e siècle. Par la richesse de son contenu, la correspondance entretenue entre différentes filiales de la compagnie Datini comble une importante lacune documentaire concernant le Touat et ses connexions. Elle montre en effet quels étaient les routes et les acteurs de ce commerce, illustrant le rôle de marchands juifs circulant d'un bout à l'autre d'un axe Majorque-Honein-Touat, devenu alors la voie commerciale privilégiée pour atteindre les marchés sahariens, puis subsahariens. L'objet de cet article est ainsi de dévoiler les enjeux et les modalités d'un tel commerce¹.

The robbery, in the Tuat, of a cargo full of copper sent from Majorca by Florentine merchants put in light the trade circulations between the Mediterranean and the Sahara at the very beginning of the 15th century. For its rich content, the correspondance kept between agents of different Datini subsidiaries fills an important gap in the documentation on the Tuat and its connections. Indeed, it shows which were the main itineraries and the actors of this trade, illustrating the role of Jewish merchants circulating along the road Majorca-Honein-Tuat, which became the privileged access to reach Saharan and Subssaharan markets. This article aims to reveal the issues and the modalités of such a trade.

INDEX

Keywords : Saharan trade, Tuat, Majorca, Jewish merchants, cooper, Datini documentation

Mots-clés : commerce transsaharien, Touat, Majorque, marchands juifs, cuivre, documentation Datini

AUTEUR

INGRID HOUSSAYE MICHIEZI

CNRS - UMR 8167 Orient & Méditerranée, équipe Islam médiéval, Ivry-sur-Seine, France ;
ingridhoussaye(at)yahoo.fr