



HAL
open science

Le Touat dans la globalité médiévale. Itinéraire d'une cargaison de cuivre du royaume de Hongrie au sultanat du Mālī (1407-08)

Hadrien Collet, Ingrid Houssaye Michienzi

► To cite this version:

Hadrien Collet, Ingrid Houssaye Michienzi. Le Touat dans la globalité médiévale. Itinéraire d'une cargaison de cuivre du royaume de Hongrie au sultanat du Mālī (1407-08). *Revue des Mondes Musulmans et de la Méditerranée*, 2021, Le Sahara précolonial. Des sociétés en archipel, 149, pp.53-78. 10.4000/remmm.15623 . hal-03040264

HAL Id: hal-03040264

<https://hal.science/hal-03040264>

Submitted on 20 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.

Le Touat dans la globalité médiévale

Itinéraire d'une cargaison de cuivre du royaume de Hongrie au sultanat du Mālī (1407-1408)

The Touat in its medieval globality : The itinerary followed by a shipment of copper from the Kingdom of Hungary to the Sultanate of Mālī (1407-1408)

Hadrien Collet

Institut français d'archéologie orientale du Caire, Égypte
Hadrien.collet[at]gmail.com

Ingrid Houssaye Michienzi

CNRS, UMR 8167 Orient & Méditerranée, Ivry-sur-Seine, France
ingridhoussaye[at]yahoo.fr

Résumé : Le fonds Datini des archives de Prato en Toscane, à travers ses correspondances et livres de comptes, met en lumière la circulation de cargaisons de cuivre extrait du royaume de Hongrie, conduit jusqu'à Venise et expédié à destination de l'Afrique septentrionale via Majorque, puis subsaharienne via le Touat, vers 1400. Par la richesse de son contenu, la correspondance entretenue entre différentes filiales de la compagnie Datini comble une importante lacune documentaire concernant les connexions et les itinéraires africains. L'objet de cet article est ainsi de dévoiler les enjeux et les modalités d'un tel commerce, en mettant en lumière les routes et les acteurs. En une première partie, il s'agit de présenter de manière précise et détaillée les cargaisons de cuivre en livrant d'importantes données chiffrées. Il est fait référence à la qualité du cuivre et à ses formes (baguettes, lingots, plaques...), aux itinéraires commerciaux, aux intermédiaires etc. Cette première partie emmène le cuivre du royaume de Hongrie au Touat, carrefour saharien alors en plein essor. La deuxième partie prend la suite et propose une synthèse de l'état des connaissances de la question du cuivre dans le cadre du grand commerce transsaharien et ses débouchés méridionaux ouest-africains (Sahel, zone forestière). Il s'agit surtout de montrer comment les données du fonds Datini peuvent jeter une lumière nouvelle sur la géopolitique du cuivre au Sahara et au Sahel autour de 1400, combler de façon salutaire certains manques documentaires et donner matière à l'élaboration de nouvelles hypothèses et idées.

Mots clés : cuivre, Touat, Mālī, Hongrie, fonds Datini, commerce médiéval

Abstract: The Datini collection in the archives of Prato in Tuscany, through its correspondence and account books, sheds light on the circulation of shipments of copper



mined in the kingdom of Hungary, transported to Venice, and shipped to northern Africa via Mallorca, then to sub-Saharan Africa via the Touat, around 1400. The rich content of the correspondence exchanged between various subsidiaries of the Datini company fills an important gap in the documentation on African connections and routes. The purpose of this article is thus to unveil the stakes and modalities of such a trade, by highlighting the routes and the actors. The first part is a precise and detailed presentation of the copper shipments including important data. Reference is made to the quality of the copper and its shapes (rods, ingots, plates, etc.), trade routes, intermediaries, etc. This first part describes the route of copper from the Hungarian kingdom to the Touat, a Saharan crossroads then in full expansion. The second part follows on and offers a synthesis of the state of knowledge on the question of copper in the context of the great trans-Saharan trade and its southern West African outlets (Sahel, forest zone). The main purpose is to show how the data in the Datini collection can shed new light on the geopolitics of copper in the Sahara and the Sahel around 1400 and contribute to enrich a patchy documentation and provide material for the development of new theories and ideas.

Keywords: copper, Touat, Mâli, Hungary, Datini collection, medieval trade

La découverte spectaculaire en 1962 par des chasseurs d'addax mauritaniens de l'épave caravanière du Ma'den Ijafen dans la Majābat al-Kubrā, documentée en 1964 par Théodore Monod pour la postérité (Monod, 1969), a redonné à l'époque une actualité inattendue à la question du cuivre dans le commerce transsaharien. La place du cuivre dans le flux des échanges transsahariens et l'économie ouest-africaine avait certes déjà été relevée (Mauny, 1961), mais se posait la question du volume. Les produits venant à l'esprit lorsque l'on évoque le grand commerce transsaharien sont plus volontiers l'or, le sel et les esclaves. En 1984, la monographie d'Eugenia W. Herbert, *Red Gold of Africa*, a montré l'importance du cuivre pour l'histoire du continent africain en général, et l'Afrique de l'Ouest en particulier (Herbert, 1984 : 15-19). L'expédition que nous proposons de suivre ici, qui prit place en 1407-1408, apporte des données uniques éclairant le dossier du cuivre dans l'économie ouest-africaine médiévale.

Le fonds Datini des archives de Prato (Toscane) met en effet en lumière la circulation de cargaisons de cuivre extrait certainement de l'actuelle Slovaquie, conduit jusqu'à Venise et expédié à destination de l'Afrique septentrionale via Majorque, puis de l'Afrique subsaharienne via le Touat. Par la richesse de son contenu, ce fonds comble une importante lacune documentaire concernant les connexions et les itinéraires africains. Les archives qu'il contient, liées à la carrière de Francesco di Marco Datini (v. 1335-1410), sont riches d'environ 150 000 lettres et 600 registres de comptes. Seules 44 lettres furent rédigées sur le sol africain, c'est-à-dire une part infime de la documentation (Houssaye Michienzi, 2013). De fait, pour étayer nos connaissances des réseaux d'affaires circulant entre la Méditerranée et l'Afrique, il faut se reporter sur le riche fonds majorquin, qui comprend près de 14 000 lettres¹ et plus d'une quarantaine de registres comptables

¹ 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.

de différentes natures. L'étude approfondie de cette documentation aide à retracer l'expédition de cuivre qui se déroula en 1407-1408 et eut comme débouché final l'Afrique subsaharienne via le Touat.

Il s'agira dans un premier temps de suivre le chemin du cuivre, du royaume de Hongrie au Māli, avant de faire un point sur les dynamiques sahariennes et sur le statut de l'archipel oasisien du Touat, principal lieu mis en lumière par ces sources, qui reste assez mal connu à la période médiévale².

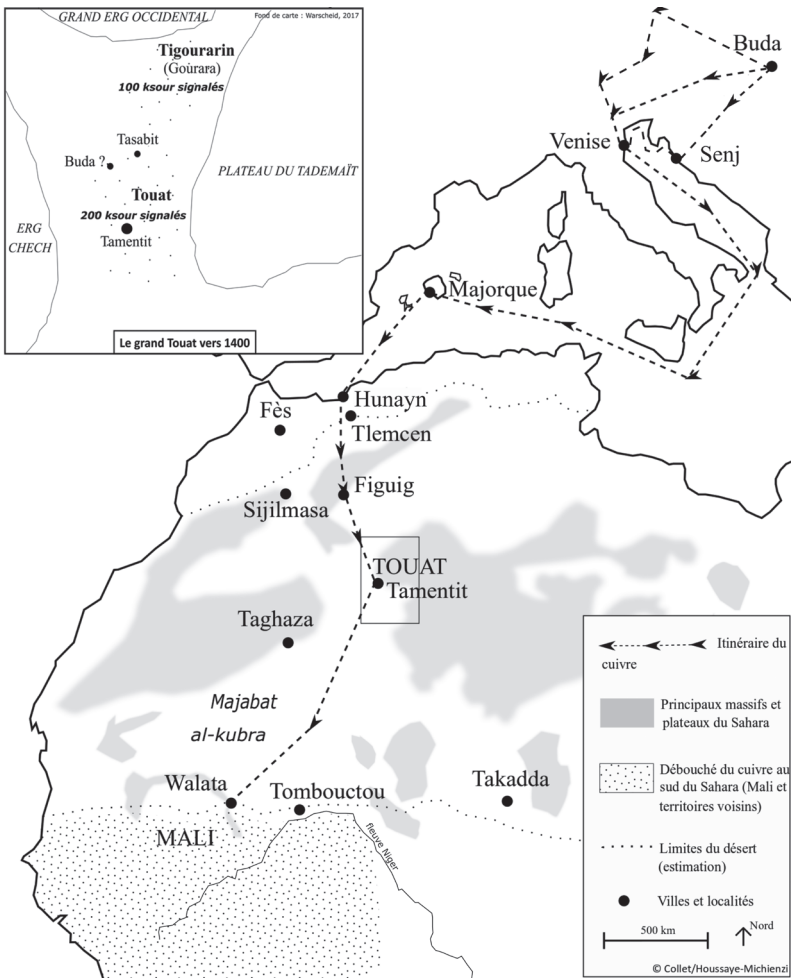


Figure 1 : Itinéraire probable de la cargaison du cuivre de 1407-08

© Collet et Houssaye-Michienzi

² Les auteurs tiennent à remercier Philippe Braunstein, Agnès Charpentier et François-Xavier Fauvelle pour leurs relectures attentives et leurs conseils.



De Buda à Būda ? Une expédition de cuivre au Sahara

En janvier 1407, Giovanni di Niccolò Tosinghi, marchand florentin impliqué depuis près de vingt ans dans des activités commerciales au sein du royaume de Hongrie, décida d'envoyer du cuivre depuis Venise jusqu'en péninsule Ibérique. L'expédition se montait à 205 ballots comprenant 4 345 plaques de cuivre, pour un poids total de 52 867 livres de Venise (environ 25 tonnes³). Chaque plaque pesait en moyenne un peu plus de 12 livres, soit 5,7 kg. Placé à bord des galées vénitiennes de Flandre, le produit fut déchargé à Majorque qui jouait alors le rôle d'un emporium, redistribuant le produit vers Barcelone ou vers Valence, mais également vers l'Afrique. Une partie importante de ce chargement, à laquelle s'ajoutèrent d'autres cargaisons de cuivre alors en dépôt à Majorque, prit la route des côtes africaines, puis du Sahara.

Giovanni Tosinghi, marchand florentin au royaume de Hongrie

Ce négociant apparaît dans les sources en 1388, chargé de récupérer des crédits commerciaux dans le royaume de Hongrie, gouverné alors par le roi Sigismond de Luxembourg (r. 1387-1437). Dans les années 1390, il est mentionné comme agent des Médicis et en tant que collecteur des revenus ecclésiastiques en Hongrie. En 1396, l'envoyé diplomatique florentin, en route pour Buda, inclut son nom parmi les marchands à recommander au souverain. La chancellerie florentine fait à nouveau référence à lui en 1404 dans sa correspondance avec Sigismond de Luxembourg : il est alors qualifié de notable marchand florentin vivant en son royaume. Giovanni Tosinghi était associé à Nofri di Andrea del Palagio et Andrea di Giovanni del Palagio dans une compagnie d'affaires qui dura jusqu'en 1404. Il n'opérait pas uniquement à Buda mais dans divers lieux du Royaume, dont la Transylvanie. Son fils, Scolaio di Giovanni Tosinghi, était également impliqué dans des activités commerciales en ces mêmes lieux. Le royaume de Hongrie, au tournant du xv^e siècle, était en effet devenu l'une des plus importantes puissances en Europe, couvrant l'ensemble du bassin des Carpates (Prajda, 2013, 2016, 2018).

En 1407 Giovanni Tosinghi était fortement impliqué dans le commerce du cuivre. Il était alors à la tête d'une autre compagnie installée en Hongrie et disposait de plusieurs agents. Toutefois, d'après sa correspondance, il semblait diriger les opérations à partir de Venise en janvier 1407 puis de Florence, déléguant à son fils la tâche de tout superviser sur place⁴. Il décéda en février ou mars 1408 puisqu'à partir de cette période les agents de la compagnie Datini de Majorque font référence dans leurs lettres à ses héritiers⁵.

3 La livre grosse de Venise, utilisée pour peser le cuivre, équivalait à environ 0,474 kg. La livre légère (*sottile*) pesait environ 0,300 kg. À Florence la livre pesait 0,3395 kg.

4 Archivio di Stato di Prato, Datini, Italie (dorénavant cité Datini dans cet article) 989, 604999, Florence-Valence, 04/12/1407, f^o1v^o.

5 Datini 668, 409746, Majorque-Florence, 25/03/1408, f^o1r^o.

Une expédition de cuivre slovaque ?

Le cuivre expédié par Giovanni Tosinghi avait certainement été extrait des mines de Slovaquie au sein du royaume de Hongrie. En témoignent ses lettres mentionnant régulièrement cette origine (*rami d'Ungheria*)⁶. La première référence au cuivre dans les douanes de Buda date de 1255. Après avoir été initialement concernée par l'industrie minière de l'argent et de l'or, la ville devint progressivement un centre de commerce du cuivre au XIV^e siècle. Le territoire de l'actuelle Slovaquie représentait la plus riche source de métaux du royaume de Hongrie, notamment le cuivre de Banská Bystrica (Štefánik, 2011-2012). Les métaux permirent au royaume de Hongrie de s'impliquer pleinement dans l'économie européenne. L'âge d'or du cuivre hongrois se situa à la fin du XIV^e siècle. Les fosses devant être creusées de plus en plus profondément, à la recherche de filons de plus en plus fins, le déclin s'amorça au XV^e siècle (Batizi, 2018).

Les riches gisements de métaux précieux attiraient les marchands étrangers, issus de deux groupes principaux : Allemands du Sud et Italiens, principalement Florentins. Ces deux groupes auraient été en concurrence pour l'obtention de positions lucratives au sein de la Couronne (Von Stromer, 1971), une image récemment contestée au regard de nouvelles sources (Arany, 2006). La présence des compagnies d'affaires florentines à Buda et dans le royaume de Hongrie remontait au moins au milieu du XIV^e siècle, et les banques florentines furent les premières à apparaître régulièrement en tant que collectrices des revenus du pape en Europe centrale. Dans les années 1380, des agents de firmes importantes comme la compagnie Vieri di Cambio de' Medici travaillaient dans le Royaume (Melis, 1962). Néanmoins le règne de Sigismond de Luxembourg marqua l'apogée de la communauté florentine en Hongrie en termes d'influence politique et d'activité économique. Les Florentins importaient des produits textiles (laine et soie) et exportaient principalement des métaux précieux (or, argent, cuivre). Ils fournissaient également une demande en biens de consommation de luxe (épices, étoffes de luxe). Certains avaient directement accès aux ressources naturelles (métaux précieux, sel) ; d'autres servaient le roi à travers la collecte de taxes ou l'administration de la frappe. D'après le *Catasto* (recensement fiscal) florentin de 1427, environ douze compagnies florentines avaient alors une implantation à Buda (Prajda, 2013, 2017). Ces entreprises n'étaient impliquées directement ni dans l'exploitation du métal ni dans son raffinage. Elles prenaient en charge sa commercialisation, octroyant toutefois des crédits aux entrepreneurs locaux en échange du cuivre qu'ils vendaient⁷. Buda, centre de l'administration royale et siège des plus hautes instances financières et judiciaires du Royaume, devint de fait un centre d'affaires majeur à l'intersection d'importantes routes commerciales. Cette position fut renforcée par l'établissement d'une résidence

6 Datini 989, 604999, Florence-Valence, 04/12/1407.

7 Des mécanismes identiques de financement avaient lieu dans l'industrie drapière de Flandre. Voir Houssaye Michienzi, 2016.



royale permanente dans les années 1405-1408. Au moins trente hommes d'affaires florentins, issus de vingt-cinq familles différentes, étaient citoyens de Buda dans les années 1420 (Engel, 2001 ; Arany, 2018).

Un cuivre transformé à Venise ?

Une importante quantité de cuivre provenant des gisements du royaume de Hongrie était exportée, en échange de textiles, d'épices et de produits métalliques manufacturés. Le Royaume présentait une balance commerciale largement déficitaire (Nagy, 2018). Venise était une des destinations majeures des exportations. D'après les décrets du Sénat vénitien et divers documents conservés, la moitié des importations de cuivre à Venise au début du xv^e siècle consistait en cuivre slovaque (Štefánik, 2011-2012). Si les sources permettent d'affirmer que la cargaison de cuivre envoyée par Giovanni Tosinighi était bien passée par Venise, il est impossible de connaître l'itinéraire suivi jusqu'à la Sérénissime. Deux options pouvaient toutefois être envisagées : soit la voie terrestre à travers l'Autriche (Styrie, Carinthie), la Slovénie (Ljubljana) et le Frioul ; soit la voie maritime ou route de la Dalmatie via Zagreb et Segna (Senj, Croatie), port adriatique situé à huit jours de Venise, qui devint une étape majeure de l'itinéraire connectant Buda à Venise⁸. Le fonds Datini livre également la trace de cuivre de Senj (*rame di Segna*), c'est-à-dire du cuivre de Hongrie exporté directement vers le Levant via Senj, sans passer par Venise (Teke, 2008 ; Štefánik, 2013 ; Fabijanec, 2018 ; Prajda, 2018).

Si le cuivre de Tosinighi fit bien étape à Venise, y fut-il néanmoins transformé ? Plusieurs lettres, ne concernant pas directement cette expédition, font référence à du cuivre raffiné en Hongrie et exporté à Venise. Ce type de cuivre semblait concurrencer avec une vigueur croissante le cuivre raffiné à Venise (Braunstein, 1977)⁹. Différents types de cuivre étaient travaillés à Venise, provenant principalement de Slovaquie et d'Allemagne. Dans son manuel rédigé dans les années 1340, Francesco Pegolotti décrit en détail l'offre de cuivre disponible en son temps en précisant la qualité et l'utilisation pratique¹⁰. Il existait une large gamme opposant des cuivres durs (*rame duro*) et des cuivres doux (*rame dolce*). Les cuivres durs, de moindres qualités, se vendaient sous la forme de gros pains plats et possédaient des surfaces poreuses et rugueuses. C'est en alliage avec d'autres métaux (étain, plomb) qu'ils servaient à la fabrication de cloches et de mortiers.

⁸ En 1426-1427, Rinaldo di Maso degli Albizzi suivit l'itinéraire terrestre et rejoignit Buda depuis Venise en 40 jours de voyage et visites diplomatiques via Villach et Vienne. Son frère, Luca di Maso degli Albizzi prit l'itinéraire maritime et longea la côte via Livenza (Caorle), Daira (Dajla), Parenzo (Poreč), Fagiana (Fažana), Vegli (Veli Brijuni), Pola (Pula), Medulino (Medulinà) et Ossero (Osor) avant d'arriver à Segna (Senj) après huit jours de navigation. Il fit demi-tour en raison d'une maladie qui l'empêcha de gagner la cour de Hongrie (Prajda, 2018).

⁹ Datini 989, 604999, Florence-Valence, 04/12/1407.

¹⁰ Ce manuel, basé principalement sur ses voyages réalisés au sein de la compagnie Bardi, compile le savoir marchand de l'époque. Au sujet du cuivre, consulter les chapitres XXIX et XCIV.

Les cuivres doux se présentaient sous la forme de produits plus élaborés, prêts à être utilisés. Parmi ces derniers, on trouvait le cuivre slovaque, appelé cuivre « polonais » (*rame di Pollana*) puisqu'il transitait vers la Flandre via la Pologne et les ports hanséatiques de la côte baltique. Il était de couleur jaunâtre et était transporté sous forme de longues plaques rectangulaires. Apprécié pour sa malléabilité, il était utilisé pour fabriquer des chaudrons et des bassins, mais également dans les alliages monétaires. Il s'agissait vraisemblablement de laiton¹¹, un alliage déjà prêt pour la dinanderie mais pouvant également être coulé et frappé (Thomas, 2017). Le cuivre allemand de Goslar (*rame di Gossellare*) et celui de Massa (Toscane) étaient de forme similaire mais plus rougeâtres, utilisés dans la production d'objets comme les mors des chevaux. Le cuivre de toute origine transformé et raffiné à Venise, de haute qualité, était marqué du sceau de Saint Marc (*rame della Bolla di San Marco*). Il se présentait sous deux aspects qui reflétaient les deux qualités évoquées (non allié et allié) : des petits pains similaires aux pains comestibles dont la couleur était rougeâtre ou des plaques rectangulaires longues d'une brasses et larges d'une demie brasses¹² dont la couleur était jaunâtre. La qualité du cuivre était testée avec un marteau frappant sur l'enclume le bord du lingot ou de la plaque de cuivre qui devait se plier sans se rompre. Enfin Pegolotti mentionne le cuivre *del lene* qui se présentait sous la forme de pains de couleur rougeâtre et possédait presque la qualité du cuivre vénitien. Selon des recherches plus récentes il pourrait s'agir de celui de la vallée d'Enns au nord-ouest de la Styrie (Štefánik, 2017).

De Venise à Majorque : vente et réexpédition

Le 13 avril 1407, les 205 ballots ou 4 345 plaques de cuivre de Giovanni Tosinghi (52 867 livres de Venise, environ 25 tonnes) furent chargées sur les quatre galées vénitiennes de Flandre, et placées sous le nom de la compagnie Luigi Davanzati et Luca di Matteo¹³. Deux autres cargaisons d'un cuivre raffiné sous la forme de plaques mais dont l'origine est inconnue furent ajoutées au chargement. La première de ces cargaisons, du marchand catalan Giglio di Quinto, comprenait 229 ballots pour un poids de 60 183 livres (environ 28,5 tonnes). La deuxième, appartenant à Piero Venieri et Andrea di Poli, était composé de 109 ballots et pesait 29 082 livres (environ 13,8 tonnes). Le chargement total de cuivre se montait ainsi à 142 132 livres, soit plus de 67 tonnes¹⁴. Si la plus importante demande de cuivre provenait d'Égypte et de Syrie, où il était acheté par des agents du sultan ou des gouverneurs de province et utilisé notamment pour la frappe de pièces de monnaie (Blanchard, 2007), la cargaison chargée sur les galées vénitiennes prit la direction

11 Le laiton est un matériau métallique de couleur jaune et brillante, alliage essentiellement (non exclusivement) composé de cuivre et de zinc dont les proportions peuvent varier selon l'usage.

12 À Venise, une brasses était égale à 68,3 cm. La plaque avait un format d'environ 68 x 34 cm.

13 Datini 1083, 424343, Venise-Majorque, 13/04/1407, f°1r°.

14 Datini 1083, 316120, Venise-Majorque, 14/04/1407, f°1r°.



de l'Ouest. Les galées arrivèrent à Majorque le 18 mai et repartirent deux jours plus tard. Les 205 ballots de Giovanni Tosinghi furent stockés dans les entrepôts de la compagnie Datini à Ciutat de Majorque¹⁵.

Escale des circuits de navigation et entrepôt majeur en Méditerranée occidentale, Majorque n'était nullement un marché de consommation du cuivre, mais un centre de vente et de réexpédition vers les marchés ibériques et africains. La comptabilité de la compagnie Datini informe du devenir des 205 ballots de Giovanni Tosinghi. Soixante d'entre eux furent expédiés à Valence, 75 furent vendus sur place à des marchands juifs ou convertis et 70 prirent le chemin de l'Afrique¹⁶. Le conditionnement du cuivre ne semble pas avoir subi de modifications depuis Venise. Les marchandises furent à nouveau pesées puis réemballées comme à l'origine. Il s'agissait de ballots compris entre 264 et 321 livres chacun, soit entre 107 et 148 kg¹⁷, emballés dans des toiles (*scarpigliè*) et fermés par une corde à raison d'une toile par ballot¹⁸. Celle-ci pouvait être changée, car un trop long séjour en mer les rendait putrides¹⁹.

Le marché africain était une option envisagée depuis le début des opérations. L'île était en effet la voie d'accès privilégiée au commerce avec l'Afrique septentrionale et saharienne et Giovanni Tosinghi comptait écouler une partie de sa cargaison en « Barbarie » par le biais de marchands majorquins²⁰. Chaque année une importante quantité du cuivre parvenu à Majorque y était vendue²¹. Les consommateurs semblaient avoir une préférence pour le cuivre commercialisé sous la forme de plaques provenant de Venise²². Ce commerce était marqué par une importante saisonnalité des ventes et par une synchronisation des opérations qui devait être parfaite. Les lettres écrites par les agents de la compagnie Datini de Majorque offrent à ce sujet de nombreux éléments intéressants. Il fallait que le cuivre placé à bord des navires vénitiens arrive à Majorque avant le départ des embarcations qui, de l'île, prenaient la direction de Hunayn, sur les côtes algériennes. Ces dernières, de taille plus petite, partaient à l'extrême fin du mois de juillet pour effectuer une traversée d'environ 8-10 jours²³. Il fallait ensuite décharger le cuivre à Hunayn avant l'arrivée de la caravane annuelle au mois d'août²⁴. Le délai était court. Au moment de ce pic d'activité, la tension des agents de la compagnie était palpable.

15 Datini 668, 700565, Majorque-Florence, 27/05/1407, f°1r°.

16 Datini 1023, Memoriale C, f°20v°, 34r°

17 En poids de Majorque. La livre de Majorque équivalait à 0,406 kg.

18 Ainsi les 27 ballots vendus à Abraham Archetto furent conditionnés à l'aide de 27 *scarpigliete* et de cordes. Datini 1023, Memoriale C, f°15v°.

19 Datini 668, 700565, Majorque-Florence, 27/05/1407, f°1r°.

20 Datini 1083, 1102137, Venise-Majorque, 29/01/1407, f°1v°.

21 Datini 998, 127078, Majorque-Valence, 19/07/1406, f°1v°.

22 Datini 998, 127080, Majorque-Valence, 23/07/1406, f°1v°.

23 Datini 998, 127078, Majorque-Valence, 19/07/1406, f°1v° ; Datini 998, 127080, Majorque-Valence, 23/07/1406, f°1r°. Les lettres du fonds Datini envoyées de Hunayn, sur lesquelles figurent la date d'expédition et la date de réception, ont été utilisées pour calculer les temps de parcours, et recoupées avec d'autres informations.

24 Datini 998, 127080, Majorque-Valence, 23/07/1406, f°1v° ; Datini 668, 409756, Majorque-Florence, 27/05/1407, f°1r°.

Juillet était ainsi la saison des ventes de cuivre dans l'île. Les trois acheteurs des 75 ballots de Giovanni Tosinchi réalisèrent leurs achats à Majorque entre le 5 et le 20 juillet 1407. Deux marchands juifs se partagèrent 74 ballots ; le dernier ayant été acheté par un nouveau chrétien. À Majorque le cuivre faisait l'objet d'un trafic constant. Les négociants juifs tenaient le marché du cuivre entre leurs mains, achetant de très importantes quantités à Majorque pour le conduire en Afrique, profitant de leurs sociétés d'affaires réparties entre les deux rives de la Méditerranée. Un des deux importants acheteurs, Abraham Arquet, d'une famille basée à Oran, fit l'acquisition de plus de trois tonnes de cuivre. Il travaillait avec son père Massot Arquet et ses frères Maimo et Jacob. Cette société s'appuyait également sur Gregori Negre, marchand chrétien installé à Majorque et Gabriel Vives, à Valence (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. Makhluif Alon, juif de Hunayn qui acheta près de 5,5 tonnes du cuivre de Tosinchi déboursa une somme considérable, montrant des capacités financières importantes. Ce groupe de négociants juifs était composé d'hommes d'affaires opulents. Il montrait une forte cohésion et négociait âprement avec les agents Datini le prix du quintal de cuivre²⁵. Les montants atteints par les ventes étaient très importants, s'élevant à plus de 2 000 livres²⁶.

Date	Acheteur (nom italianisé)	Nombre de ballots	Quantité	Montant
05/07/1407	Maghaluf ben Alon juif	45	qt. 128 lib. 13 (5,2 t.)	L.1 201 s.4 d.3
05/07/1407	Giovanni di Spugio <i>converso</i>	1	lib. 289 ½ (117,5 kg)	L.56 s.5 d./
08/07/1407	Maghaluf ben Alon juif	2	qt. 6 (243,6 kg)	L.27 s.2 d.10
11/07/1407	Abraham Archetto juif	7	qt. 77 lib. 3 ½ (3,13 t.)	L.722 s.4 d./
20/07/1407	Abraham Archetto juif	20		
TOTAL	Trois acheteurs	75	qt. 214 lib. 6 (8,7 t.)	L.2 006 s.16 d.1

Figure 2 : Ventes à Majorque de cuivre
Ce cuivre appartient à Giovanni Tosinchi, à L.9 s.7½ le quintal²⁷

²⁵ Datini 998, 127130, Majorque-Valence, 29/05/1407, f°1r°.

²⁶ La livre (exprimée ici en florins de Florence) est ici une unité de compte valant 20 sous, chaque sou étant égal à 12 deniers. À titre de comparaison, en 1410, Francesco Datini laissait à sa mort un capital évalué à plus de 70 000 florins.

²⁷ Datini 1016, Libro grande segnato C, f°117r°. La quantité est exprimée en poids de Majorque selon le système suivant : un quintal (qt.) est égal à 100 livres (lib.).



Il restait encore 70 ballots à écouler que les négociants florentins destinaient au marché africain. Ils ne pouvaient néanmoins pas exporter eux-mêmes la marchandise afin de la vendre. Ils ne disposaient pas de flotte et devaient parallèlement 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 (Houssaye Michienzi, 2014 ; López Pérez, 1994). De fait, les agents de la compagnie Datini devaient confier leurs marchandises sur place, à Majorque, à des intermédiaires. Ces collaborations commerciales reposaient sur des liens de confiance et sur le crédit. Les clients comme les intermédiaires, juifs ou chrétiens, n'achetaient pas directement le produit mais disposaient d'un temps important de crédit pour pouvoir remettre la somme aux Florentins en espèces ou bien sous la forme de marchandises. Ainsi Abraham Arquet rapporta-t-il à Majorque du kermès (colorant rouge d'origine animale très onéreux) pour payer sa dette de cuivre²⁸.

Les marchands juifs proposèrent aux agents florentins d'emporter avec eux les 70 ballots restants²⁹. Néanmoins ces derniers optèrent pour une autre solution leur permettant de contourner la position écrasante des négociants juifs dans le commerce du cuivre. Le 20 juillet 1407 le cuivre de Giovanni Tosinghi, d'un poids de 203 quintaux, fut chargé sur la galée du marchand majorquin Nicolau de Pachs, qui y déposa également du cuivre en son propre nom et en celui d'un autre marchand majorquin, Antoni de Quint, pour un poids de 508 quintaux. La cargaison comprenait ainsi 711 quintaux (ou 29 tonnes)³⁰. Les marchandises prirent la direction de Hunayn.

L'expédition de cuivre prend la route du Sahara

Le port de Hunayn (désigné sous le nom de « Une » dans la documentation) était une plaque tournante entre les côtes méditerranéennes nord-africaines et l'intérieur du continent. Il s'agissait d'un port stratégique, fréquenté par des marchands latins principalement issus des terres catalano-aragonaises, dont le contrôle était vital pour les sultans, d'où les luttes entre Mérinides et Abdalwadides pour en maîtriser l'espace (Bouayed, 1988 ; Khelifa, 1992 ; López Pérez, Padilla Lapuente, 2013 ; Vanz, 2019). La ville fut détruite par les Espagnols en 1535. Localiser les entrepôts et les magasins qui durent pourtant être nombreux pour accueillir ces volumineuses cargaisons consommatrices d'espace est impossible à l'heure actuelle³¹.

²⁸ Datini 891, 902453, Majorque-Barcelone, 23/10/1407, f°1r°.

²⁹ Datini 668, 409756, Majorque-Florence, 27/05/1407, f°1r°.

³⁰ Datini 892, 902532, lettre Majorque-Barcelone, 14/11/1408 f°2r°.

³¹ La relecture attentive des archives françaises permet actuellement à Agnès Charpentier (CNRS, UMR 8167 Orient & Méditerranée) de proposer une organisation de la ville et du port de Hunayn XIII^e-XVI^e siècles. Voir le programme de recherche Emergence(s)-Ville de Paris « Repenser le Sahara médiéval » (<https://saharamed.hypotheses.org/>).

Les agents de la compagnie Datini avaient délégué la vente de leur cuivre à des intermédiaires. Les informations deviennent de fait plus distantes et moins précises. La correspondance de ces derniers avec Giovanni Tosinghi, qui, de Florence, leur avait délégué tout pouvoir, offre les indications les plus pertinentes. Tosinghi restait avisé de toutes les décisions prises au sujet du devenir de sa cargaison. L'embarcation revint à Majorque avant la fin du mois d'octobre, sans rien rapporter en retour, ni argent ni marchandises. En effet, malgré les grands espoirs des agents de la compagnie Datini, le cuivre ne suscita pas d'acheteurs à Hunayn³². Il fut décidé d'envoyer tout ou partie de la cargaison plus au sud. Les lettres mentionnent un lieu situé à environ vingt jours de Hunayn³³, et évoquent ensuite le Touat, c'est-à-dire une région à plus d'un millier de kilomètres des côtes de la Méditerranée, au sud de Tlemcen. Aucune oasis n'est précisée par les marchands florentins qui ne mentionnent que le terme générique « Tuet ». En croisant différentes sources il semble possible d'affiner la précision géographique. S'agissait-il de Būda ?

Du Touat au Mālī et au-delà : la place du cuivre dans l'économie ouest-africaine

L'arrivée au Touat

Dans son *Livre des exemples*, Ibn Khaldūn livre une description du grand Touat. Il y localise le Tigurarin (ou Gourara), 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, et Tasābit. Au Touat, on trouvait Būda, ksar le plus à l'ouest (le nom désigne ensuite à la période postmédiévale une agglomération de ksour) et Tamantīt, le plus à l'est. Būda semble avoir été dans la seconde moitié du XIV^e siècle le ksar économiquement le plus dynamique du Touat, d'où les marchands faisaient le trajet aller-retour entre le Maghreb et « la ville de Mālī ». Mais le même Ibn Khaldūn signale :

Būda fut délaissé dans la suite à cause des Arabes du désert du Sūs qui opéraient des razzias sur les caravanes et interceptaient les voyageurs. On l'abandonna donc et on pratiqua une route dans la direction du pays des Sūdān à partir de Tamantīt. (Cuoq, 1985 : 338).

Si on peut estimer que le chargement aurait dû en principe arriver à Tamantīt, il se peut qu'il arriva finalement réellement à Būda, puisque comme nous le verrons dans un instant, le chargement fut détourné par un groupe d'Arabes nomades, le même probablement qui contrôlait certains ksour du Touat dont Būda³⁴.

³² Datini 1068, 1102143, Florence-Majorque, 29/10/1407, f^o1r^o.

³³ Datini 1057, 121688, Barcelone-Majorque, 28/09/1407, f^o1v^o.

³⁴ Il semble clair qu'Ibn Khaldūn renvoie à des événements antérieurs au convoi de 1407, même si la date de ces événements n'est pas précisée. Voir : Martinez-Gros, 2019 : 53.



D'après les travaux d'Agnès Charpentier, se basant sur la documentation des archives françaises de l'époque coloniale, il fallait en 1859, pour des troupes et leurs fantassins, environ 14-15 jours pour arriver jusqu'à Figuig, certainement une étape sur la route du Touat, et environ le même nombre de jours pour arriver à Būda, soit en tout entre 28 et 30 jours pour effectuer le trajet Hunayn-Touat (Charpentier, 2020 ; Khalloufi, Charpentier, 2020).

Si le lieu d'arrivée du chargement reste incertain, faute de sources assez précises, plus d'informations éclairent les marchands circulant entre Hunayn et le Touat. Tout ou partie de la cargaison débarquée à Hunayn fut placée entre les mains du fils d'Hayon Sussen. Hayon était un marchand juif de Hunayn avec lesquels les agents Datini collaboraient depuis plusieurs années. Il est fait référence à lui comme étant un juif « ami » qui devait revenir en février ou mars 1408 à Majorque avec l'argent de la vente³⁵. Évoqués de manière bienveillante dans la correspondance, Hayon Sussen et son frère Hahim étaient d'importants partenaires commerciaux de la compagnie Datini de Majorque. Tous les deux faisaient partie d'une association commerciale répartie de part et d'autre de la Méditerranée : Hayon Sussen à Hunayn ; son frère à Majorque avec Astruch Xibili, un riche négociant juif de Majorque ; et le gendre de ce dernier, Hahim Xulell, à Tlemcen (Houssaye Michienzi, 2015). D'après la comptabilité, le fils d'Hayon Sussen se nommait Samuel Belamie³⁶. La connexion entre Hunayn et le Touat est moins éclairée par nos sources mais ces dernières mettent à nouveau en évidence le rôle des négociants juifs par lesquels passait l'essentiel du trafic de marchandises jusqu'au Sahara. Ils rendaient le trafic caravanier accessible aux marchands européens. 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. Les sources attestent des relations étroites des juifs entre Majorque et les villes septentrionales du Maghreb, puis avec ces lieux du Sahara (Houssaye Michienzi, 2019). Des *responsa*³⁷ de rabbins d'Alger mentionnent des juifs se déplaçant à dos de chameau mais aussi d'autres marchands juifs 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). Les juifs apparaissent alors très actifs au Touat en ce début de xv^e siècle, au moment où l'axe Hunayn-Touat-Mâli devient l'une des principales voies d'échanges du commerce transsaharien.

Samuel conduisit ainsi les quintaux de cuivre sur le chemin du Touat. Il restait à vendre les 70 ballots de Giovanni Tosinchi et les 508 quintaux des marchands majorquins, certainement sous la forme de plaques et conditionnés de la même

35 Datini 872, 703241, Florence-Barcelone, 29/10/1407, f^o1r^o ; Datini 891, 902454, Majorque-Barcelone, 11/11/1407, f^o1v^o.

36 Datini 1014, Libro grande segnato A, f^o66v^o.

37 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.

manière, soit environ 160 ballots (près de 20 tonnes). Un dromadaire pouvant prendre en charge un nombre maximal de deux ballots³⁸, il fallait au moins 115 dromadaires pour apporter le cuivre au Touat si toute la quantité y était acheminée. Néanmoins tout ne se passa pas comme prévu. Au lieu des doublons tant attendus, les agents de la compagnie Datini reçurent des mauvaises nouvelles. À « 15 lieues de Touat » (*a Tuett a 15 leghe*³⁹), certainement entre Figuig et le Touat, furent volés 200 quintaux de cuivre (environ 8.2 tonnes) dont la valeur s'élevait à plus de 8 000 doublons⁴⁰. Niccolò Manzuoli, l'agent de la compagnie Datini qui narre ces événements, ne se déplaça jamais en Afrique. Comme les autres agents Datini, il ne percevait ce commerce que de manière complètement indirecte. Ses lettres révèlent une grande confusion. Les auteurs du vol sont soit désignés comme des « Arabi », soit comme une *chonpagnia di mori* qui aurait demandé aux marchands de la caravane cent doublons, puis qui auraient commis le vol en raison de leur refus. Les lettres évoquent une forme de racket. Ibn Baṭṭūṭā narre à peu près la même chose lorsqu'en 1353 il se trouvait dans une caravane pour Fès (par le Touat et Sijilmāsa) : celle-ci fut arrêtée par des nomades qui ne consentirent à la laisser repartir qu'après avoir reçu des étoffes (Cuoq, 1985 : 322). Les tractations pour le rachat de la marchandise, qui aboutirent seulement en novembre 1408, furent confiées à des négociants juifs apparaissant à nouveau au cœur des opérations. Seuls 60 quintaux purent être rachetés pour un prix dépassant la valeur de la marchandise. Le cuivre resta sur place, avec 315 autres quintaux qui n'avaient ni été dérobés ni été vendus (plus de 15 tonnes). Le tout fut confié à Hayon Sussen, le marchand juif de Hunayn qu'ils connaissaient bien⁴¹. Une dernière lettre de décembre 1408 précise le vol d'une nouvelle cargaison de cuivre⁴² (Houssaye Michienzi, 2019). Cette masse de cuivre attirait la convoitise.

Du Touat au Mālī : la seconde traversée du désert

Après un nouveau stockage, le cuivre repartait pour un long trajet dans le désert, passant par les mains d'autres opérateurs. Les sources n'indiquent pas que les négociants juifs descendaient alors au-delà du Touat ce qui n'est pas surprenant. Les routes sahariennes étaient composées de segments qui changeaient lors des ruptures de charge. Ces segments traversaient des territoires politiques où nomadisaient différents groupes qui y habitaient. Les commerçants avaient nécessairement recours à eux. Soit ces derniers assuraient eux-mêmes la traversée, soit une taxe leur était acquittée pour la traversée de leur territoire. Ainsi, comme le spécifie Ibn Khaldūn, les négociants juifs passaient-ils le relais aux Berbères voilés musulmans

38 Rappelons que les ballots de cette expédition pesaient chacun entre 107 et 148 kg.

39 Datini 891, 902475, lettre Majorque-Barcelone, 28/02/1408, f°2v°.

40 Datini 668, 700566, lettre Majorque-Florence, 16/12/1408, f°1v°.

41 Datini 892, 902532, lettre Majorque-Barcelone, 14/11/1408, f°2r°.

42 Datini 892, 902536, lettre Majorque-Barcelone, 16/12/1408, f°1v°.



qui habitaient et contrôlaient le territoire entre le Touat et le Māli, et louaient leurs services à prix d'or (Cuoq, 1985 : 339). Entre le XII^e et le XIV^e siècle des groupes berbères s'étaient installés au Touat et au Gourara, en provenance notamment du sud du Maroc et surtout du Tafilālt (Bellil, 2000 : 227) où ils contrôlaient également la traversée depuis Sijilmasa.

Un document majorquin suggère que les négociants juifs avaient coutume de confier leur marchandise aux marchands musulmans afin qu'ils l'acheminent au sud du Sahara. 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'jama* 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. L'ordre du consul donnait l'occasion à ces musulmans de retarder volontairement leur retour dans les villes où ils rencontraient leurs fournisseurs juifs, au-delà du délai de quatre mois. Si ces musulmans ne réglaient pas leur dû, les conséquences pouvaient être désastreuses pour les négociants juifs et conduire à leur ruine puisqu'ils étaient eux-mêmes endettés à Majorque auprès des marchands latins. Ce commerce, qui laissait à plusieurs étapes des dettes et des crédits à mesure que la marchandise descendait vers le sud, impliquait un certain niveau de confiance et une collaboration entre les différents acteurs qui s'opérait dans les carrefours sahariens, comme ici au Touat.

La caravane partit donc du Touat en direction du Sahel et arriva probablement à Walāta, encore signalée comme point d'entrée dans le sultanat du Māli par Ibn Khaldūn à l'extrême fin du XIV^e siècle (Cuoq, 1985 : 338).

Pourquoi tant de cuivre ? Une fenêtre sur l'économie régionale du Māli

Laurence Garenne-Marot (1995, 2006-2007, 2009), a étudié en profondeur l'importance du cuivre dans l'économie du Sahel occidental du X^e au XIV^e siècle. Un cuivre exploité localement, de couleur rouge, circulait aux côtés d'un autre cuivre allié importé à la teinte dorée, du laiton, dont la cargaison du Ma'den Ijafen, provenant sans doute du sud du Maroc, est un bon exemple. Le cuivre remplissait au moins trois fonctions. Le cuivre rouge servait d'abord « d'unité monétaire standardisée » sous forme de fil dans un cadre étatique (Awdaghust, Ghāna). Ensuite, le laiton était transformé en produits secondaires à haut niveau de consommation (dinanderie, objets rituels, etc.) qui pouvaient également devenir des standards monétaires dans le cadre d'une économie régionale ou transrégionale

basée sur l'échange. Enfin, le laiton importé était aussi transformé localement en étant mixé avec le cuivre rouge pour accroître la masse de métal sans altérer la couleur dorée afin d'être réexporté vers le sud pour être échangé contre l'or (Garenne-Marot, 2009 : 4-6). En effet, pour des raisons aussi bien esthétiques que symboliques et religieuses, les populations exploitant les gisements aurifères préféraient le cuivre à l'or (Garenne-Marot, 2006-2007 : 130).

Une fois établi au milieu du XIII^e siècle, le sultanat du Mālī perpétua ce modèle économique, au sein duquel toutefois les cauris, petits coquillages originaires de l'océan Indien, prirent une importance croissante en tant « qu'unité monétaire standardisée ». Néanmoins, la situation géopolitique avait radicalement changé, à l'inverse de la cité-État d'Awdaghust ou du royaume de Ghāna, le Mālī devait organiser son économie sur un immense territoire. Cette différence d'échelle de taille impliquait à la fois d'augmenter l'approvisionnement en cuivre pur – rouge – local mais également d'accroître les importations de cuivre doré allié depuis l'extérieur du sultanat afin de soutenir notamment le commerce de l'or.

La ville cuprifère de Takaddā, à l'est de la boucle du Niger, contrôlait une telle production de cuivre rouge. Il semble que le Mālī ait œuvré à faire entrer cette exploitation dans son orbite politique. Si l'on en croit Ibn Baṭṭūṭa, Takaddā bénéficiait d'une relative souveraineté et exportait son cuivre aux quatre coins de l'horizon (Cuoq, 1985 : 319). Toutefois, Ibn Khaldūn signale qu'en 1353, une caravane de 12 000 dromadaires sortit de Takaddā en direction du Mālī et suggère qu'il s'agissait là d'une forme de tribut annuel, marquant symboliquement sa dépendance envers le Mālī (Cuoq, 1985 : 338-39)⁴³. Si cette occurrence, présente dans un seul texte, peut nous inviter à nous méfier d'y voir un tribut, elle suggère à minima une sorte de partenariat économique étroit. Les sources manquent hélas pour savoir si cette caravane arrivait encore au Mālī en 1407, mais la précision d'Ibn Khaldūn (« jusqu'à nos jours ») invite à penser que c'était encore le cas à la fin du XIV^e siècle⁴⁴.

Ce cuivre rouge venu de l'est était donc sans doute un complément indispensable au cuivre rouge exploité dans l'Ouest saharien (Garenne-Marot, 2009 : 4-6), dont les gisements mauritaniens étaient situés à l'extérieur du territoire politique du Mālī mais que ce dernier importait sûrement ou se procurait via l'envoi de caravanes. Des caravanes soudaniennes sont signalées au Sahara à cette époque, allant notamment chercher le sel gemme à Taghāza (Cuoq, 1985 : 291). D'un

43 « J'y [à Biskra en 734/1353] rencontrai [...] un émissaire du souverain de Takadda. Il me déclara : 'Cette année même [1353], quand sont passés en transit les commerçants venant de l'Orient qui se rendaient au pays de Mālī, on a compté 12 000 chameaux chargés.' Une autre personne m'a rapporté que c'est là un fait courant chaque année. Ce pays [Takaddā] est sous la dépendance du sultan de Mālī des Sūdān, comme d'ailleurs tout le reste du pays saharien connu sous le nom d'al-Mulaththamūn jusqu'à nos jours ». Ibn Khaldūn cité dans Cuoq, 1985 : 338-339.

44 Ibn Khaldūn, qui avait obtenu des informations pour le sultanat sahélien jusqu'en 1390 environ, rapporte en effet qu'une campagne avait eu lieu contre Takaddā sous Mansa Mūsā II (r. c. 1373-1387). Il opposa un blocus à la ville et un armistice fut finalement décidé (Cuoq, 1985 : 349). Peut-être que la caravane de cuivre qui partait vers le Mālī entrait dans les conditions de cet armistice.



autre côté, les importations de cuivre doré (laiton) devaient suivre l'augmentation de l'approvisionnement en cuivre local pour subvenir aux besoins de l'économie du Māli. La cargaison de cuivre de 1407-08 présente un « tonnage » rarement rencontré dans les sources. Elle traduit à la fois les besoins du Māli en cuivre mais également une capacité des réseaux transsahariens à répondre à une certaine demande en laissant une place à d'autres fournisseurs que les Maghrébins. Les activités des marchands toscans et majorquins dévoilées par la documentation Datini, relativement limitée dans le temps, furent donc une aubaine pour le Touat et le Māli. Cela indique que les acteurs du commerce au Touat avaient une bonne connaissance du paysage économique méridional et avaient l'assurance d'écouler leur marchandise au Sahel. En effet, la région était sans doute déjà établie à ce moment-là comme un centre saharien d'échange de l'information économique transsaharienne.

Le Touat vers 1400 : un nouveau centre saharien du commerce transsaharien ouest-africain

Avant 1393, déjà, le Touat

Comme nous l'avons déjà esquissé plus haut, les sources relatives au grand Touat médiéval sont peu nombreuses et espacées dans le temps avant la seconde moitié du xv^e siècle en raison notamment d'une construction de la mémoire historique locale à partir des bouleversements sociaux des xv^e-xvi^e siècles (Bellil, 2000 : 215). Ces sources sont : le passage d'Ibn Baṭṭūṭa en 1353, les renseignements fournis par Ibn Khaldūn autour de 1400 et le voyage d'Antonio Malfante en 1447. L'arrivée du Touat sur la scène historique a déjà fait l'objet d'une série de travaux (Capel, 2016 ; Voguet, 2017 ; Vanz, 2019). L'influence combinée des sultanats de Tlemcen au nord et du Māli au sud dans l'essor de l'archipel oasien a été avancée (Voguet, 2017 : 263 ; Vanz, 2019 : 355). Sans pousser aussi loin que l'historien de Tombouctou du xvii^e siècle, al-Sa'dī, qui fait du Touat une fondation malienne (Collet, 2017), le fait que les caravanes du Sahel occidental en route pour Le Caire et La Mecque y passaient a certainement favorisé assez tôt des liens étroits entre les deux espaces. La mise en valeur du milieu naturel oasien, notamment pour assurer la logistique caravanière (eau, fourrage pour les dromadaires), reposant en partie sur une main-d'œuvre servile, suggère également un commerce de traite ancien entre le Sahara et son sud (Bellil, 2000 : 226). En 1324, la caravane de Mansa Mūsā ne fut a priori pas le premier convoi royal soudanien à y passer⁴⁵. Le Touat a également

⁴⁵ D'autres pèlerinages de mansa du Māli sont signalés avant Mansa Mūsā. D'autres pèlerinages royaux sahéliens ont pu avoir lieu antérieurement mais les sources manquent. Voir le texte d'al-Maqrīzī chez : Cuoq, 1985 : 390.

pu constituer assez tôt une alternative plus orientale, mais plus chère, pour faire le lien entre Sijilmāsa et le Sahel (Vanz, 2019 : 353), permettant de contourner par l'est la redoutable Majābat al-Kubrā où le risque de perte était grand pour les caravanes.

Un rapide sondage de la littérature mamelouke permet de constater que la *nisba* al-Tuwātī fit pendant ce siècle son entrée dans les *nisba*-s de l'islam en Orient⁴⁶. Un certain Jamāl al-Dīn 'Abd Allāh b. 'Umar al-Madanī al-Tuwātī faisait partie des *mujāwirūn*, ces dévots qui avaient établi demeure dans les lieux saints de l'islam, ici Médine, non sans effectuer des allers-retours avec l'Égypte et la Syrie. Il s'était distingué par son ascétisme, sa piété, sa connaissance de l'histoire de Médine qu'il étudia en 779/1377 ; il mourut au Caire en 807/1405⁴⁷. Un autre Tuwātī, Shams al-Dīn, est signalé à Alep où il enseignait le malikisme avant 807/1401⁴⁸. Le Touat, à l'instar du Sahel, était donc vraisemblablement déjà intégré au xiv^e siècle à la mobilité savante qui animait l'islam.

Le déclin brutal de Sijilmāsa vers 1393, souvent mis en avant pour expliquer le déplacement plus à l'est au Touat du principal axe caravanier, a été récemment nuancé, le Tāfilālt restant fréquenté et relativement dynamique au xv^e siècle (Capel, 2016 : 207). Toutefois, l'instabilité chronique agitant Sijilmāsa dans la seconde moitié du xiv^e siècle permet de postuler que l'émergence de l'axe Figuig-Touat, sponsorisé par les Adbalwadides, mit fin au quasi-monopole caravanier que Sijilmāsa exerçait encore au temps d'Ibn Baṭṭūṭa bien avant la date de 1393 livrée par Léon l'Africain. De nombreux indices sont fournis par les cartes marines majorquines qui attestent de l'importance prise par la région. Angelino Dulcert, en 1339, fait pour la première fois apparaître une oasis du Touat (Būda). La carte de Mecia de Viladestes de 1413, contemporaine des documents du fonds Datini, montre une route indépendante de Sijilmāsa. On y trouve en effet la route transsaharienne cheminant de Marrakech à travers l'Atlas et la route par les grandes oasis du Touat (Tebelbelt, Tamantīt, Būda, Tegaza, Anzica, Tenbuch). En outre, deux exemples invitent indirectement à penser la montée en puissance graduelle du Touat dans l'économie saharienne.

Les *Durar al-'uqūd al-farīda* d'al-Maqrīzī, recueil biographique des grands personnages ayant vécu ou étant passés en Égypte en son temps, présente la biographie de 'Abd al-Ḥalīm, un prince mérinide neveu du sultan Abū al-Ḥasan (r. 1331-1348) et petit-fils du sultan Abū Sa'īd (r. 1310-1331). Les tribulations de la vie de ce prince mérinide ont déjà fait l'objet d'une attention toute particulière concernant la vie politique troublée à Sijilmāsa à partir du témoignage d'Ibn Khaldūn (Capel, 2016 : 203-06 ; Vanz, 2019 : 327-28). Après avoir échoué à prendre

46 On la trouve mentionnée avant chez Ibn Baṭṭūṭa qui signale un marchand tuwātī à Takaddā en 1353. Cuoq, 1985 : 321.

47 Ibn Ḥajar. *Dhayl al-durar al-kāmina*, 156. Ibn Ḥajar, *Inbā'*, t. 2, 305. Al-Sakhāwī, *al-Daw al-lāmi'*, t. 5, 40. Al-Sakhāwī, *al-Tuḥfa al-laṭīfa*, t. 2, 374.

48 Al-Sakhāwī, *al-Daw al-lāmi'*, t. 6, 51.



Fès, ‘Abd al-Ḥalīm devint sultan de Sijilmāsa avec l’aide des Arabes Ma‘qil qui lui prêtèrent allégeance en juin 1362. Al-Maqrīzī éclaire davantage ce qui suivit sa chute. Son règne fut en effet de courte durée puisqu’un différend entre ‘Abd al-Ḥalīm et les Ma‘qil motiva ces derniers à installer son frère ‘Abd al-Mu‘min à la tête de Sijilmāsa en *ṣafar* 764/28 novembre-26 décembre 1362. Sa vie menacée, ‘Abd al-Ḥalīm traversa alors le Sahara et se réfugia à « la ville de Mālī au Sūdān » (al-Maqrīzī, *Durar*, t. 2 : 219). Il en ressortit la même année lunaire, en 764/1363, avec la caravane du pèlerinage et se rendit au Caire où il fut honoré et pris en charge par l’amīr Yalbughā al-Khaṣṣakī. Le passage tient en quelques lignes mais s’avère précieux. L’histoire du Mālī dans la seconde moitié du XIV^e siècle souffre d’un manque de sources, mais l’on constate que le sultanat envoyait encore une caravane officielle pour le pèlerinage à cette époque. La situation politique de Sijilmāsa s’était dégradée. La pratique initiée par les Almoravides et reprise par les Almohades de confier le gouvernorat de Sijilmāsa à un prince de la dynastie avait dérivé à l’époque mérinide où ses maîtres s’érigeaient en seigneurs indépendants et conquérants. ‘Abd al-Ḥalīm s’était réfugié au Mālī avant d’en ressortir la même année pour se rendre dans la ville du Caire, son objectif initial. Partant, il était certainement plus sûr pour lui de se fondre dans la caravane soudanienne et de passer par le Touat pour ensuite tirer vers l’est que de traverser les sultanats abdalwadide et hafside à travers le Maghreb. Caravanes annuelles et régulières unissaient donc le Touat et le Mālī.

Le second exemple porte sur une expédition punitive menée par le pouvoir de Fès à Sijilmāsa en 784/1383-84 pour razzier les tribus dissidentes (Capel, 2016 : 206, d’après Ibn Khaldūn). À cette occasion les cultures furent ruinées, entravant de facto la capacité logistique caravanière de l’oasis filalienne qui ne put certainement pas préparer des centaines de dromadaires à la traversée cette année-là. L’organisation du Touat en un semis de ksour joua donc certainement à son avantage puisqu’en cas de troubles, comme nous le dit Ibn Khaldūn (Cuoq, 1985 : 338), le commerce et les routes se déplaçaient vers un autre point plus calme de cet espace polycentrique, alors que Sijilmāsa, enfermée derrière ses murs et centralisant les opérations, offrait moins de plasticité en période de troubles. Selon R. Bellil, la dilatation de nombreux ksour dans l’espace reflétait une période de relative sécurité, alors que les périodes troublées entraînaient au contraire une concentration de l’habitat et une réduction du nombre de ksour (Bellil, 2000 : 226-227). Or, d’après les sources, c’est plutôt la première configuration qui prévalait au grand Touat dans la seconde moitié du XIV^e siècle.

Le Touat, situé après une première traversée du désert, ne jouait pas le même rôle de terminus caravanier que Sijilmāsa. Toutefois, au regard d’une traversée éprouvante, il pouvait offrir une halte confortable absente sur l’axe Sijilmāsa-Taghāza-Walāta. Avant 1393, l’archipel oasisien était déjà probablement devenu plus qu’une simple étape et fonctionnait comme un centre où l’on pouvait s’informer de « l’actualité » des différents segments de l’économie transsaharienne, ce qui bénéficiait à Tlemcen et Hunayn, alors que les pouvoirs marocains et l’économie

nord-africaine s'appuyaient auparavant sur Sijilmāsa à cette fin. Une chose est certaine, le besoin du Māli d'importer du cuivre était connu au Touat vers 1400.

Souverainetés nomades : territoires politiques et routes de commerce au Sahara

Les grands axes transsahariens étaient composés de points de rupture de charge et de segments les reliant entre eux. Chaque segment était animé en principe par deux groupes, les commerçants ou les représentants des compagnies de commerce, et les passeurs habitant les territoires traversés. Les deux pôles, commerce et passage, pouvaient occasionnellement, par délégation, être aux mains d'un même groupe. Ainsi, dans les localités délimitant un segment, étaient présents en principe des acteurs des deux groupes (marchands juifs à Tlemcen et au Touat, passeurs berbères voilés au Touat et à Walata par exemple). Le bon acheminement de la marchandise dépendait des relations entre ces groupes dans les centres caravaniers. Si des marchands juifs ont pu descendre à cette époque plus au sud du Touat, la question reste discutée, la règle semble plutôt avoir été de confier à crédit la marchandise à ceux qui contrôlaient le segment suivant quand la vente n'était pas possible dans l'immédiat comme nous l'avons dit plus haut.

La deuxième moitié du XIV^e marque l'entrée en force des tribus arabes du Sahara septentrional dans la géopolitique du Maghreb et la compétition pour le contrôle des réseaux commerciaux (Vanz, 2019 : 327-29). Cette nouvelle réalité rendit la situation politique extrêmement mouvante, notamment sous l'impulsion des différentes fractions des Arabes Ma'qil qui s'impliquèrent de façon grandissante dans la politique saharienne et étendirent leur territoire tribal jusqu'au Touat où ils contrôlèrent des ksour (Bellil, 2000 : 227), censément au nom de Tlemcen à partir du début du XV^e siècle (Voguet, 2017 : 263-64).

À la différence des villes stratégiques, notamment portuaires, que les souverains souhaitaient contrôler directement, les espaces frontaliers étaient aux mains de tribus dont il fallait s'attacher la faveur. L'enjeu majeur était ainsi de disposer sur les zones frontalières de liens privilégiés avec ces 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 Hunayn. La domination des pouvoirs sultaniens sur les marges sahariennes était ainsi indirecte et fluctuait au gré des rapports de force, des jeux politiques et des allégeances tribales dont le caractère circonscrit dans le temps⁴⁹ instaurait un climat d'instabilité et d'incertitude (Valérian, 2002-2003 ; Voguet, 2014 ; Vanz, 2019).

49 À l'époque, on prêtait allégeance à des personnes plutôt qu'à des États. Ainsi si un chef tribal mourait son successeur pouvait ne pas reconnaître l'engagement de son prédécesseur. Même chose si un sultan mourait, celui qui lui avait prêté serment en était affranchi et faisait – ou non – à nouveau allégeance à son successeur. Comme l'a synthétisé E. Tyan, « l'effet obligatoire de la *bay'a* [serment d'allégeance] est personnel et viager » (Tyan, *El*, en ligne).



Par ailleurs, en tant qu'espace polycentrique où la souveraineté était distribuée entre les ksour s'égrenant dans les zones oasiennes, le grand Touat abritait des petites communautés sédentaires ou semi-nomades composites (Arabes, Juifs, Berbères, Soudaniens), l'échelle du ksar présentant probablement une certaine homogénéité. Il n'est pas certain qu'à l'époque une communauté de notables (*jamā'a*) avait la possibilité de gouverner au nom de plusieurs ksour. Ibn Khaldūn indique plutôt que les groupes nomades ou semi-nomades berbères *zanāta* et arabes 'Ubayd Allāh des Ma'qil exerçaient leur contrôle sur plusieurs ksour du Touat (Levtzion, Hopkins, 2011 : 339-340 ; Voguet, 2017 : 263-64 ; Vanz, 2019 : 328) et s'étaient sans doute arrogés le monopole d'assurer la sécurité des déplacements, activité très lucrative, dans les franges sahariennes au nord-ouest et au nord du Touat (Bellil, 2000 : 16).

Revenons donc sur l'attaque de notre caravane qui se produisit à l'approche du Touat en 1407-1408 sur un territoire septentrional qui pouvait être théoriquement sous le contrôle soit des 'Ubayd Allāh ou de fractions des Berbères *Zanāta* dont nous venons de parler. Le contexte politique est moins clair que quelques années plus tard où le contrôle des Abdalwadides sur le Touat est plus marqué. Les lettres du fonds Datini évoquent le fait que la saisie de la marchandise eut lieu *après* que la caravane refusa de s'acquitter de la somme de 100 doublons demandée pour droit de passage. Il faut se garder de voir dans les interceptions de caravanes une forme systématique de brigandage. Du point de vue des nomades, ils pouvaient tout à fait s'agir de représailles pour un droit de passage non acquitté sur un territoire sur lequel, de leur point de vue, ils étaient souverains. La caravane avait très bien pu payer des passeurs *zanāta*, ou un autre groupe comme les Banū 'Āmir qui escortaient les caravanes jusqu'au Gourara (Voguet, 2017 : 264) dans un contexte où les 'Ubayd Allāh revendiquaient la prééminence de cette activité. La cargaison du cuivre avait jusqu'ici traversé des espaces étatiques au sens classique – sédentaire – du terme où les modalités encadrant le négoce étaient bien connues de la compagnie Datini. L'arrivée au Touat par le Sahara faisait entrer cette aventure commerciale dans un domaine politique plus incertain, vis-à-vis duquel il pouvait y avoir un décalage entre la complexité des dynamiques politiques en cours et les informations détenues sur celles-ci dans les villes portuaires ou les capitales du Maghreb. Ce type d'événement pouvait servir d'*aggiornamento* douloureux. On trouve d'ailleurs chez Ibn Khaldūn une contradiction qui invite à lire les actions contre les caravanes aussi comme un acte politique et non plus systématiquement comme du banditisme de grand chemin. Au moment d'aborder l'histoire des Arabes Ma'qil, il dit en effet que « jamais ces Arabes ne commirent de brigandage sur les limites du Maghrib ni sur les plateaux ; jamais ils n'interceptèrent les caravanes qui se rendaient de Sijilmāsa ou autres lieux chez les Sūdān » (Cuoq, 1985 : 331). Puis, dans la section sur le Touat, il précise, rappelons-le, que « Būda fut délaissé dans la suite à cause des Arabes du désert du Sūs, qui opéraient des razzias sur les caravanes et interceptaient les voyageurs » (Cuoq, 1985 : 338). Le prélèvement d'une grosse partie du chargement de cuivre et la lenteur des négociations qui suivirent pour le récupérer eurent donc peut-être davantage à voir avec une manœuvre politique,

positionnant le groupe des assaillants comme un nouvel acteur à prendre en compte pour passer sur le territoire en question.

Conclusion

À l'égard du cuivre, le Touat, tout comme l'île de Majorque, apparaît davantage à travers le regard lointain des marchands florentins comme une plaque tournante des échanges que comme un lieu de consommation. Point central de cette route du cuivre, il était connu par tous les acteurs de ce commerce, même par Giovanni Tosinghi dont le champ d'activité était le royaume de Hongrie⁵⁰. Seul espace africain situé bien au-delà des côtes et lieu le plus au sud mentionné dans les lettres du fonds Datini (qui ne font pas référence à Sijilmāsa), il désignait dans le vocabulaire des Florentins davantage une ville qu'une région : la formule « a Tuet », la plus régulièrement utilisée, laisse en effet supposer l'identification d'un lieu précis. Les divers interlocuteurs des agents Datini de Majorque n'avaient pas non plus besoin d'explication pour localiser la région.

La cargaison de 1407 éclaire de manière unique la nouvelle route principale du Sahara unissant le Touat à Walāta qui ne fut active probablement qu'un temps limité, entre 1393 et 1433. En effet, 1433 correspond à la date de la prise de Tombouctou par les Berbères voilés (*mulaththimūn*), que les sources endogènes arabes appelèrent plus tard les Touaregs (Tawāriq), qui marqua l'avènement d'une nouvelle route dominante entre le Touat et Tombouctou et le dernier optimum du commerce transsaharien médiéval sous les Songhay (1464-1591). Dans cette phase de recomposition, le chargement de 1407 fut peut-être victime de la compétition entre différents groupes pour le contrôle du passage jusqu'au Touat, segment désormais éminemment convoitable.

En essayant de définir une globalité médiévale, P. Boucheron, J. Loiseau et F.-X. Fauvelle ont proposé de la concevoir comme un univers fini, composé de mondes fermés et de régimes documentaires différenciés articulés ensemble par des seuils et traversés par une circulation marchande. Les traces archéologiques des biens de ce commerce délimitent alors dans ce modèle l'aire de cette globalité (Boucheron, Loiseau, Fauvelle, 2016). Le voyage du cuivre de Hongrie en Afrique subsaharienne semble en être une incarnation tout comme la porcelaine chinoise Qingbai (XI^e-XIII^e s.) retrouvée à Tadmekka-Essouk, dont le voyage ne peut malheureusement pas être retracé comme nous l'avons fait ici. Dans cette configuration, la centralité revenait à l'islam médiéval qui assurait la connexion de ces mondes par les routes de commerce qui l'innervaient. Le Touat occupa ainsi une certaine centralité entre deux de ces seuils (Hunayn et le Sahel) au sein d'un de ces mondes fermés (l'islam, ici occidental) en tant que lieu de connexion et carrefour saharien attirant à lui acteurs maghrébins, sahariens et soudaniens. Les jointures

⁵⁰ Datini 1068, 1102144, Florence-Majorque, 04/12/1407, f^o1r^o.



de ces mondes étaient rendues poreuses par des réseaux se déployant de part et d'autre, permettant d'assurer la continuité au-delà des seuils, comme les juifs actifs de Majorque au Touat ou les Berbères *mulaththimūn* du Touat au Māli.

Références bibliographiques

Sources

- CUOQ, Joseph, 1985 [1975], *Recueil de sources arabes concernant l'Afrique occidentale du VIII^e au XVI^e siècle*, Paris, CNRS édition.
- LÉON L'AFRICAIN, Épaulard (trad.), 1980, *Description de l'Afrique*, Paris, Adrien Maisonneuve.
- LEVTZION, Nehemia, HOPKINS, John F. P., 2011 [1981], *Corpus of Early Arabic Sources for West African History*, Princeton, Markus Wiener Publishers.
- PEGOLOTTI Francesco Balducci, Allan Evans (éd.), 1936, *La Pratica della Mercatura*, The Mediaeval Academy of America, Cambridge (Mass).
- IBN ḤAJAR, Adnan Darwish (éd.), 1992, *Dhayl al-durar al-kāmina*, Le Caire, Mahad al-makhtutat al-arabiyya.
- IBN ḤAJAR, Hasan Habashi (éd.), 1994, *Inbā' al-ghumr bi-abna' al-'umr*, t. 2, Le Caire Wizarat al-Awqaf.
- AL-SAKHĀWĪ, 1992, *al-Daw al-lāmi'*, t. 5, Beyrouth, Dar al-Jayl.
- AL-SAKHĀWĪ, Al-Husayni (éd.), 1979, *al-Tuḥfa al-laṭīfa fi Tarikh al-Madina al-sharifa*, t. 2, Le Caire, Dar nashar al-thaqafa.

Études

- ARANY Krisztina, 2018, « Foreign Business Interests in Hungary in the Middle Ages », in FLORIN Curta, DUSAN Zupka (dir.), *East Central and Eastern Europe in the Middle Ages 450–1450*, Leyde, Brill, p. 491-508
- ARANY Krisztina, 2006, « Success and Failure. Two Florentine Merchant Families in Buda during the Reign of King Sigismund (1387-1437) », *Annual of Medieval Studies at CEU* 12, p. 101–123.
- BATOZI Zoltán, 2018, « Mining in Medieval Hungary », in FLORIN Curta, DUSAN Zupka (dir.), *East Central and Eastern Europe in the Middle Ages 450-1450*, Leyde, Brill, p. 166-181.
- BLANCHARD Ian, 2007, « Egyptian Specie Markets and the International Gold Crisis of the Early Fifteenth Century », in ARMSTRONG Lawrin ; ELBL Ivana ; ELBL Martin M. (dir.), *Money, Markets and Trade in Late Medieval Europe. Essays in Honour of John H. A. Munro*, Leyde, Brill, p. 383-410.
- BELLIL Rachid, 2000, *Les oasis du Gourara (Sahara algérien), II, fondation des ksour*, Paris, Peeters.
- BOUAYED Mahmoud Agha, 1988, « Le port de Hunayn, trait d'union entre le Maghreb central et l'Espagne au Moyen Age », in 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 d.c. 1987), Instituto hispano-arabe de cultura, Madrid, CSIC, p. 325-360.
- BOUCHERON Patrick, FAUVELLE François-Xavier, LOISEAU Julien, 2016, « Rythmes du monde au Moyen Âge », in *Quoi de neuf au Moyen Age ?*, Paris, catalogue d'exposition, p. 150-166.
- BRAUNSTEIN Philippe, 1977, « Le marché du cuivre à Venise à la fin du Moyen-Âge », in KELLENBENZ Hermann, *Schwerpunkte der Kupferproduktion und des Kupferhandels in Europa 1500-1650*, Cologne, Böhlau, p. 78-95.
- CAPEL Chloé, 2016, *Sijilmassa et le Tafilalt (VIII^e-XIV^e siècles) : Éclairages sur l'histoire environnementale, économique et urbaine d'une ville médiévale des marges sahariennes*, thèse de doctorat, Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne.
- CHARPENTIER Agnès, 2020, « Les archives militaires, une aide aux recherches médiévales ou modernes sur l'Algérie ? », in Mathilde BOUDIER, Audrey CAIRE, Éva COLLET, Noémie LUCAS, *L'histoire en profondeur. Autour des travaux d'Anne-Marie Eddé sur la Syrie médiévale*, à paraître.
- COLLET Hadrien, 2017, *Le sultanat du Mali (XIV^e-XV^e), historiographies d'un État soudanien de l'Islam médiéval à aujourd'hui*, thèse de doctorat, Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne.
- 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 économique et sociale*, 50/1, p. 42-73, et 50/3, p. 357-397.
- ENGEL Pál, 2001, *The Realm of St Stephen. A History of Medieval Hungary 895-1526*, Londres-New York, I.B. Tauris.
- FABIJANEC Sabine Florence, 2018, « L'exploitation du cuivre en Europe centrale et dans les Balkans et sa redistribution commerciale à travers les territoires croates aux 15^e et 16^e siècles », in THOMAS Nicolas, DANDRIDGE Pete (dir.), *Cuivre, bronzes et laitons médiévaux. Histoire, archéologie et archéométrie des productions en laiton, bronze et autres alliages à base de cuivre dans l'Europe médiévale (12^e-16^e siècles)*, Namur, Agence wallonne du Patrimoine, p. 51-64
- GARENNE-MAROT Laurence, 1995, « Le commerce médiéval du cuivre, la situation dans la Moyenne Vallée du Sénégal d'après les données archéologiques et historiques », *Journal des africanistes*, volume 65, numéro 2, p. 43-56
- GARENNE-MAROT Laurence, 2006-2007, « Au-delà de la patine des objets en métal à base de cuivre : couleur et valeur du cuivre en Afrique de l'Ouest à l'époque du commerce transsaharien musulman », *Cahier des thèmes transversaux ArScAn*, vol. VIII, p. 118-132
- GARENNE-MAROT Laurence, 2009, « 'Fils à double tête' and Copper-based Ingots : Copper Money-objects at the Time of the Sahelian Empires of Ancient Ghana and Mali », in EAGLETON Catherine, *Money in Africa*, London, British Museum, p. 1-8.
- HERBERT Eugenia W., 1984, *Red Gold of Africa, Copper in Precolonial History and Culture*, Madison, The University of Wisconsin Press.



- HOUSSAYE MICHIEZI Ingrid, 2013, *Datini, Majorque et le Maghreb (XIV^e-XV^e siècles). Réseaux, espaces méditerranéens et stratégies marchandes*, Leyde, Brill.
- HOUSSAYE MICHIEZI 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, p. 139-174.
- HOUSSAYE MICHIEZI Ingrid, 2015, « Le commerce des plumes d'autruche de l'Afrique subsaharienne aux marchés européens (fin XIV^e-début XV^e siècle) », in 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, 2016, « Wervicq, 1397 : l'incendio della città tessile ed il suo impatto sull'organizzazione mercantile fiorentina », in BENUCCI, Franco [et al.] (dir.), *Il fuoco e la città. Storia, memoria, architettura*, Rome, Croma, p. 45-54.
- HOUSSAYE MICHIEZI Ingrid, 2019, « 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 09 décembre 2019. URL : <http://journals.openedition.org/remmm/13187>
- KHALLOUFI Younes, CHARPENTIER Agnès, 2020, « Figuiq et sa région dans l'imaginaire des militaires français au milieu du XIX^e siècle », infra, *Remmm* 149.
- KHELIFA Abderrahmane, 1992, « Le port de Hunayn au Moyen Âge », in *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, Éditions du Comité des Travaux Historiques et Scientifiques, p. 379-392.
- LÓPEZ PÉREZ 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.
- MARTINEZ-GROS Gabriel, 2019, *L'Empire islamique, VII^e-XI^e siècle*, Paris, Passés/Composé.
- MELIS Federigo, 1962, *Aspetti della vita economica medievale*, Sienne, Monte dei Paschi di Siena.
- MUELLER Reinhold C., 1992, « Mercanti e imprenditori fiorentini a Venezia nel tardo medioevo », *Società e Storia* 55, p. 29-60.

- NAGY Balázs, 2018, « Foreign Trade of Medieval Hungary », FLORIN Curta, DUSAN Zupka (dir.), *East Central and Eastern Europe in the Middle Ages 450-1450*, Leyde, Brill, p. 473-490.
- OLIEL Jacob, 1994, *Les Juifs au Sahara. Le Touat au Moyen Âge*, Paris, Éditions du CNRS.
- PONS Antoni, 1984, *Los judíos del reino de Mallorca durante los siglos XIII y XIV*, Palma, Miguel Font.
- PRAJDA Katalin, 2013, « Florentine merchant companies established in Buda at the beginning of the 15th century », MEFREM 125-1, Rome, École Française de Rome, p. 63-71.
- PRAJDA Katalin, 2016, « Trade and Diplomacy in pre-Medici Florence : The Case of the Kingdom of Hungary (1349–1434) », in BARANY Attila et ANTAL BACSA Balázs (dir.), *Das Konzil von Konstanz und Ungarn*, Debrecen, Debrecen University Press, p. 85-105.
- PRAJDA Katalin, 2017, « Florentines' Trade in the Kingdom of Hungary in the Fourteenth and Fifteenth Centuries : Trade Routes, Networks, and Commodities », *The Hungarian Historical Review* 6-1, p. 40-62
- PRAJDA Katalin, 2018, *Network and Migration in Early Renaissance Florence 1378-1433. Friends of Friends in the Kingdom of Hungary*, Amsterdam, Amsterdam University Press.
- ŠTEFÁNIK Martin, 2011-2012, « Italian involvement in metal mining in the central slovakian region, from the thirteenth century to the reign of king Sigismund of Hungary », *I Tatti Studies* 14-15, Florence, Olschki, p. 11-50.
- ŠTEFÁNIK Martin, 2013, « Die Dalmatische Route als Transportweg slowakischer Metalle in den Mittelmeerraum im 13.-14. Jahrhundert », in HOMZA Martin, LUKAČKA Ján, BUDAK Neven (dir.), *Slovakia and Croatia. Historical Parallels and Connections (until 1780)*, Bratislava, Comenius University Bratislava, p. 414-418.
- ŠTEFÁNIK Martin, 2017, « “Rame di Pollana”. Spišsko-gemerská med' vo flámsku a v benátkach v prvej tretine 14. Storočia », *Historický časopis* 65-2, Bratislava, p. 193-216.
- TEKE Zsuzsa, 2008, « Il porto di Segna come impresa economica nel medioevo », *Studia historica adriatica ac danubiana* 1-1, 2008, p. 71-79.
- THOMAS Nicolas, 2017, « Le long Moyen Âge. De la commande à la production de masse », in PERNOT Michel (dir.), *Quatre mille ans d'histoire du cuivre. Fragments d'une suite de rebonds*, Bordeaux, Ausonius, p. 161-180.
- TYAN Émile, 2010, « Bay'a », *Encyclopédie de l'Islam*, Brill, en ligne.
- 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.
- VANZ Jennifer, 2019, *L'invention d'une capitale : Tlemcen (VII^e-XIII^e/IX^e-XV^e siècle)*, Paris, Éditions de la Sorbonne.



- VOGUET Elise, 2014, *Le monde rural du Maghreb central (XIVe-XVe siècles). Réalités sociales et constructions juridiques d'après les nawāzīl 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, p. 259-277, [en ligne] DOI : <https://doi.org/10.4000/remmm.9963>.
- VON STROMER Wolfgang, 1971, « Das Zusammenspiel oberdeutscher und Florentiner Geldleute bei der Finanzierung von König Ruprechts Italienfeldzug 1401/02 », in KELLENBENZ Hermann (dir.), *Öffentliche Finanzen und private Kapital im späten Mittelalter und in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts*, Struttgart, G. Fisher, p. 50-86
- ZAFRANI Haïm, 1996, *Juifs d'Andalousie et du Maghreb*, Paris, Maisonneuve & Larose.