

**Causes et conséquences
d'un bouleversement géopolitique majeur :**

**Vénitiens, Portugais et Mamluks
à la fin du XV° et au début du XVI°.**

par Marc Mercier

**Table ronde du C.N.R.S. (Paris A – Ivry)
« Les acteurs et objets du contact Orient – Occident »**

23 octobre 1996

De nombreuses explications du déclin de la République et du pouvoir mamluk s'appuient sur des causes déjà bien connues et non moins bien établies; la "victoire" de la faction dite de la *Terra Ferma*, pour Venise, par exemple, ou encore la déliquescence intérieure, d'un point de vue politique autant qu'économique, pour le sultanat mamluk.

Sans revenir sur ces éléments dont la véracité et la justesse sont incontestables, il est, toutefois, nécessaire de rappeler un élément incontournable de "l'échiquier international" de l'époque, à savoir, ce que l'on pourrait qualifier "d'avancées lusitaniennes" économiques et stratégiques.

Venise et le sultanat mamluk ont construit leurs prospérités comme places marchandes, tissant entre l'une et l'autre nation, des liens étroits, même si souvent houleux¹, tout cela étant largement attesté par les traités, qui nous sont depuis longtemps connus.

Ces principaux privilèges et concessions diverses accordées aux Vénitiens, sur le territoire égyptien, sont antérieurs au pouvoir mamluk; néanmoins, ceux-ci seront reconduits, et étendus aux territoires syriens reconquis

Il s'agit des traités passés en 1207-1208², 1238³, 1244⁴. Les autorités mamlukes, une fois au pouvoir, ne firent que confirmer un état de fait préexistant.

Les privilèges qu'ils accordèrent n'apportent que des modifications de peu d'importance, ainsi que le prouvent les textes des traités de 1254 et 1258⁵, 1264⁶, 1288⁷, 1302-1304⁸, 1345⁹, 1355¹⁰, 1361¹¹, 1442¹², 1473¹³, 1507¹⁴, 1512¹⁵.

Et, sans rentrer dans le détail, on peut affirmer que les relations établies entre les deux nations furent incontestablement garantes de la prospérité réciproque des protagonistes en question.

Le réseau économique vénitien et ses ramifications méditerranéennes et européennes assura à la République la prédominance sur le marché de la distribution des produits levantins.

Le sultanat y trouva un débouché aux bénéfiques substantiels, autant pour ses productions locales, que pour les marchandises ne s'y trouvant qu'en transit, l'association de ces facteurs

¹ Le caractère d'otages des Vénitiens résidant sur place, comme, d'ailleurs, pour tous les latins est un fait incontestable et permanent, attesté par d'innombrables sources de tous types.

² Tafel / Thomas, t.II, p.184-193.

³ Tafel / Thomas, t.II, p.336-340.

⁴ Tafel / Thomas, t.II, p.416-420.

⁵ Tafel / Thomas t.II, p.483-495.

⁶ Tafel / Thomas, t.III, p.60-61.

⁷ Mas Latrie, *Traité de paix et de commerce*, suppl., p.81-83.

⁸ Mercier M., *les relations entre Venise et l'Égypte au XIV^e et XV^e siècles*, p.235-236.

⁹ Tafel / Thomas, t.IV, p.277-283.

¹⁰ Mas Latrie, *Traité de paix et de commerce*, suppl., p.88-92.

¹¹ Mas Latrie, *Traité de paix et de commerce*, suppl., p.93.

¹² Mercier M., *les relations entre Venise et l'Égypte au XIV^e et XV^e siècles*, p.246-249.

¹³ Wansbrough J., "A mamlik letter of 877/1473", *BSOAS* 24, 1961, P.200-213.

¹⁴ Wansbrough J., "A mamlik ambassador to Venice 913/1507", dans *BSOAS* 26, 1963, p.503-530.

¹⁵ Reinaud, "Traité de paix et de commerce entre Venise et les derniers sultans mamluks", dans *J.A.*, 1829, p.32.

endogènes et exogènes faisant de l'Égypte et de la Syrie les principales sources d'approvisionnement occidental.

Dans ce "tableau", qui pourrait schématiquement paraître idyllique, se dessine pourtant une concurrence certaine, le royaume du Portugal.

La politique de ce dernier va induire deux dynamiques:

- l'une aux ressorts purement économiques, par le développement de la culture sucrière au détriment de la production mamluke;
- et l'autre, au *modus operandi* beaucoup plus géo-stratégique, l'ouverture des routes commerciales *circum africa*, et ce que l'on pourrait qualifier de tentative de "blocus" de la mer rouge, qui ne s'achèvera qu'à la chute du sultanat.

Venise avait étendu bien au delà de la Méditerranée une véritable "toile d'araignée" de routes commerciales, ses *mudae*, important les produits d'Orient et redistribuant ceux-ci dans tout l'Occident, jusqu'aux Flandres, pour schématiser.

Les réseaux terrestres de distribution prenaient alors le relais pour assurer la diffusion des produits du réseau de distribution vénitien, maritime.

Le réseau vénitien se répartit sur huit lignes: celles d'Alexandrie, de Beyrouth, de Chypre et Arménie, de Roumanie, du *Trafego*, de Barbarie, d'Aigues-Mortes et de Flandre.

Loin d'être invariants, comme une présentation trop simpliste semble très souvent le suggérer, les convois vers le Levant mamluk, au même titre que les autres *mudae*, pouvaient suivre des routes maritimes différentes, au gré des dates ou des "remous politiques":

- les navires, sur la *muda* d'Alexandrie pouvaient ainsi relâcher successivement à Pula, Corfou, Modon et Candie¹⁶, éviter Pula et Corfou¹⁷ ou bien encore transiter par Rhodes et Chypre¹⁸;
- sur celle de Beyrouth, les variations ne sont pas moindres, ainsi trouve-t-on des mentions de trajets "Modon-Crète-Beyrouth"¹⁹ ou "Pula-Modon-Cap Malé-Rhodes-Beyrouth-Jaffa-Acre"²⁰;
- les deux *mudae* en question pouvant fusionner pour ne devenir qu'un seul et même itinéraire²¹;
- la *mude* de Chypre, moins fréquente dans les sources, développe des variations similaires²².

¹⁶ Archivio di Stato Veneziana, Senato Mar 3172rs 81v.

¹⁷ Archivio di Stato Veneziana, Senato Mar 4f189-90Ma 5f

¹⁸ Archivio di Stato Veneziana, Senato Mar 31200sMa 415v10

¹⁹ Archivio di Stato Veneziana, Senato Mar 4f189 90

²⁰ Archivio di Stato Veneziana, Senato Misti 59f59v-61r71v

²¹ suivant alors des itinéraires du type "Istrie-Crète-Rhodes-Chypre-Beyrouth-Alexandrie-Rhodes-Corfou", par exemple. (ASV, Senato Mar 3f200s, ASV Senato Mar 415v 10)

²² l'itinéraire "Pula-Crète-Chypre-Rhodes-Crète", pouvant se muer en "Pula-Crète-Chypre-Paphos-Episkopi-Limassol-Famagouste-Rhodes".(ASV Senato Mar 3f73v77v78r; 3f201s et 410s)

Ainsi, on s'en aperçoit aisément, si ces voies demeurent "permanentes", elles n'en sont pas moins extrêmement changeantes et ces considérations pourraient fort bien être reprises pour chacune des *mudae*, en multipliant les exemples.

Il serait, donc, tout à fait erroné d'avoir, du vaste réseau de voies maritimes commerciales de Venise, une vision statique et trop figée. Toutefois, il n'en demeure pas moins que ce complexe enchevêtrement de routes et d'escales servit à asseoir la puissance économique, et bien sûr politique, de la République, en irriguant l'Occident, jusqu'à la mer du nord, de produits orientaux.

Du fait de cette extension tout à fait étonnante de ce réseau, les produits distribués par Venise se retrouvent partout, ou peu s'en faut, les pays non directement desservis par les Vénitiens étant, quand même, approvisionnés.

La clientèle de ce commerce est aisée à définir, il suffit, pour cela, de relever les escales (cf. carte "les routes commerciales vénitiennes").

Par la *muda* d'Aigues Mortes, les produits orientaux remontaient vers Nîmes²³, puis, vers les foires de Champagne²⁴, par le Rhône et la Saône; vers Orléans et Paris, par la Loire et ses affluents, preuve s'il en fallait, de l'importance du trafic.

Par la *muda* des Flandres, Venise alimentait, au delà du détroit de Gibraltar, les ports d'Angleterre et des Flandres, dont les villes de Damme et de Bruges semblent les deux principales places marchandes²⁵; avant que la rivalité entre Bruges et Anvers "offre" aux italiens des privilèges et des exemptions douanières importantes²⁶.

Toujours par cette *muda*, Venise irriguait les marchés de la péninsule ibérique, de Majorque, d'Alicante, d'Almeria, de Malaga, et au-delà de Gibraltar, de Cadix, de Séville²⁷ et de Lisbonne²⁸.

Les pays germaniques se voyaient, quant à eux, desservis, d'une part, par les Flandres, et, d'autre part, par les marchands de Rastibonne, Nuremberg, Augsbourg, Ulm, Constance, d'Autriche et des régions rhénanes, qui venaient s'approvisionner directement à Venise.

Ainsi, on le voit bien, les produits du commerce mamluk se retrouvaient partout, en Occident, grâce au réseau économique vénitien et à ses ramifications terrestres.

Étant donné les caractères de rareté et de cherté des produits en question, on comprend assez aisément l'importance des *mudae* mamlukes, et de ces sources d'approvisionnement, pour les Vénitiens.

L'économie mamluke, elle aussi, se voyait intimement liée à ce commerce, et même en dépendait, en retirant de l'or, des matériaux "stratégiques"²⁹ et le renouvellement de sa classe dirigeante, par le biais du commerce des esclaves.

²³ Pegolotti, *La pratica della mercatura*, p.274.

²⁴ dès 1209, Philippe-Auguste se porta garant des droits et privilèges des italiens, vénitiens, entre autres, se rendant aux foires champenoises.

²⁵ Pegolotti, *La pratica della mercatura*, p.241-258.

²⁶ Heyd, *Histoire du commerce du Levant*, t.II, supplément II, p.721.

²⁷ Pegolotti, *La pratica della mercatura*, p.274.

²⁸ Sanuto, *Vite dei dogi*, p.835.

²⁹ armement, métaux, bois de construction naval, etc...

Les différents éléments qui ont été constitutifs de ces relations commerciales sont d'une importance primordiale mais souvent négligés, ou abordés de façon partielle.

Leur intérêt est multiple: en effet, la bonne maîtrise de ces divers éléments permet de saisir parfaitement l'étonnante complexité du marché levantin et son imbrication dans les échanges intercontinentaux.

Par une bonne connaissance de ces mêmes éléments, on peut prendre conscience de toute l'importance et toute la mesure d'une implantation privilégiée de Venise dans cet espace qui apparaît être le "point de jonction", le "lien" entre diverses zones économiques et politiques³⁰, ce qui peut éclairer sous un jour nouveau certaines décisions des autorités de la "Sérénissime", qu'alors on ne manquera pas de mettre en parallèle avec leur volonté d'expansion coloniale.

Le système économique mamluq reposait, pour les activités de commerce international, sur deux types de productions:

- les productions récoltées ou fabriquées par les pays mamluks;
- les produits transitant seulement par les pays mamluks.

Les pays mamluks avaient une production d'une relative faiblesse, par rapport aux produits y transitant; on peut, toutefois, noter l'existence de deux types d'activités relativement importantes, d'un point de vue commercial :

- "l'industrie" sucrière³¹;
- "l'industrie" textile³² et ses productions de soieries, de lin et de coton.

Certes, il ne faut pas négliger les productions d'autres marchandises, comme le baume ou l'encens, par exemple, mais cela demeure, dans tous les cas, des éléments de faible importance.

Le sucre faisait donc partie des productions des zones d'Egypte, de Syrie et de Palestine depuis plusieurs siècles³³. Les historiens des croisades, et parfois les croisés eux-mêmes, attestent de cette existence et de l'importance de cette culture.

Elle devint une des cultures prépondérantes, au moins aussi importante que la culture du blé.

Elle connut, à la fois, une culture de type familial, autour des habitations, et une, officielle, par le biais de grandes plantations³⁴.

La qualité de ce sucre était extrêmement appréciée par les consommateurs occidentaux, sa réputation venant du fait de sa blancheur, dûe à des traitements spécifiques. Sans s'appesantir sur les modes de culture, on peut situer la place de cette plante, dans l'économie mamluque égyptienne et syrienne, comme la plus importante, du point de vue qui nous intéresse.

Sur les marchés internationaux, cette production apparaissait sous diverses formes et qualités³⁵, à savoir, par ordre décroissant de cherté: le *moukkarrar el moukkarrar*, le *back el*

³⁰ Afrique de l'Est, Arabie, Asie Mineure, Mer Noire, Océan Indien, Inde, Insulinde, Chine et, bien sûr, Occident.

³¹ Mas Latrie, *traités de paix et de commerces...*, p.94.

³² Ashtor E., *Levant Trade in the later Middle-Ages*, p.40-43.

³³ de Vitry J., *Historia Orientalis seu Hierosolomitana*, t.I, p.1075.

³⁴ *Mémoires de l'I.F.A.O.*, 1916, t.I, fasc.3.

³⁵ Mazuel J., *Le sucre en Egypte, étude de géographie historique et économique*, p.13-27.

moukarrar, le *moukarrar*, le *damaschino*, le sucre sous forme de poudre, ainsi que le sucre dit *de farchout*³⁶.

Ces sucres, produits fort réputés et très onéreux, constituèrent l'un des produits mamluks d'exportation, très recherchés en Europe, puisqu'il est possible de constater que "la plus mauvaise" qualité est considérée égale à celle des sucres produits dans l'ouest du Bassin méditerranéen.

La qualité du sucre levantin servit à Venise à asseoir sa fortune et sa puissance, dans ce commerce de distribution. La République devint, en quelque sorte, le courtier entre l'Orient et l'Occident, ce qui explique que l'on trouve trace, dès 996³⁷, de cette marchandise en Europe, sous forme d'importation vénitienne, qui demeurera longtemps le principal fournisseur³⁸.

Déjà, dans son bilan des activités économiques de la République, le Doge Mocenigo, en 1423, signale l'importance des revenus, non négligeables, issus de la revente³⁹.

La Méditerranée orientale était devenue, en quelque sorte, un domaine vénitien, où tout avait tendance à se faire par l'entremise des Vénitiens, ou, du moins, avec leur accord plus ou moins tacite⁴⁰.

Le sucre assurait, de part l'importance de son double usage⁴¹, alimentaire et médicinal, des revenus substantiels à Venise et à ses marchands, depuis au moins le XIII^e siècle⁴²; et apparaît avoir été largement distribué dans les pays riverains de la mer du nord⁴³.

L'important essor que connut ce commerce particulier, vient, en grande part, d'une sorte de "démocratisation" de la consommation, qui s'élargit à une bourgeoisie tout de même aisée, malgré des tarifs en augmentation régulière (au XV^e siècle, les prix ont été plus que multipliés par six, par rapport à ceux du XIII^e siècle⁴⁴).

L'autre principale production locale correspond à des productions de textiles, soit sous forme "brute", soit sous forme de produits finis, manufacturés.

Les exportations de matières "brutes" concernent essentiellement le lin⁴⁵ et le coton⁴⁶.

Il semblerait que, en ce qui concerne les soieries, le textile soit préparé en étoffes diverses, avant d'être commercialisé, avec donc, bien sûr, une plus-value accrue.

On distingue plusieurs principales catégories de tissus importés par les Vénitiens des pays mamluks:

- le *bucherame*, étoffe précieuse et répandue, dont on ignore la réelle nature, à ce jour, probablement de lin;
- le *boccasino*, étoffe très fine de lin, essentiellement égyptienne;

³⁶ dont on distingue trois catégories: le sucre brut ou *ham*, le sucre semi-raffiné ou *Kaouani* et le sucre blanc ou *kasr*.

³⁷ Lippman E.O., *Abrégé de l'histoire du sucre*, p.11.

³⁸ Verlinden C., *Précédents médiévaux de la colonie en Amérique*, p.51.

³⁹ 95.000 ducats/an

⁴⁰ y compris les croisades, visiblement autant que possible détournés de l'Égypte, par les autorités vénitienes, et ce depuis la quatrième croisade.

⁴¹ citation du *Dictionarius* de Garlande, dans Geraud H., *Paris sous Philippe-le-Bel*, p.596.

⁴² Warnkoenig, *Histoire de Flandre*, t.4, p.512-516.

⁴³ Heers J., *Il commercio nel Mediterraneo*, p.177-179.

⁴⁴ Ashtor E., *Histoire des prix et des salaires dans l'Orient médiéval*, p.134-135, 316-317.

⁴⁵ Pegolotti, *la pratica della mercatura*, p.16, 56, 317.

⁴⁶ par ordre décroissant de qualité, et donc de cherté, le coton d'Hamah et d'Alep, de Lajazzo, de Damas, d'Acre, de Laodicée.

- le *camelotto*, étoffe de laines rares, apparamment originaires de Syrie;
- le *camocato*, étoffe de soie damassée et brochée;
- le *damaschino*, drap aux dessins tissés;
- le *maramanto*, brocart d'or;
- le *sciamito*, étoffe épaisse de soie;
- le *zendado*, taffetas de soie;
- le *zetani*, satin de soie.

Toutefois, force est de constater que ce commerce, contrairement au commerce sucrier, a, très rapidement, été à double sens; Venise exportant ses propres productions de soie, et d'autres productions textiles issues des ateliers, italiens en général.

Bien plus nombreux apparaissent les produits pour lesquels les pays mamluks ne servaient que d'intermédiaires, non sans oublier de prélever, au passage, d'importantes taxes.

À la liste établie par Heyd, on peut, désormais, adjoindre et préciser un certain nombre d'éléments. Ainsi on peut, à ce jour, assurer que les marchands vénitiens pouvaient se procurer, par le biais des places de commerce mamluks, les produits suivants:

l'aloès ⁴⁷ ; l'alun ⁴⁸ ; l'ambre ⁴⁹ ; le benjoin ⁵⁰ ; les bois d'aloès ⁵¹ , d'ébène ⁵² , de santal ⁵³ et du brésil ⁵⁴ ; le camphre ⁵⁵ ; la cannelle ⁵⁶ ; la cardamome ⁵⁷ ; les clous de girofle ⁵⁸ ; la cochenille ⁵⁹ ; le costus ⁶⁰ ; l'encens ⁶¹ ; le galanga ⁶² ; la garance ⁶³ ; le gingembre ⁶⁴ ; la gomme laque ⁶⁵ ; l'indigo ⁶⁶ ; l'ivoire ⁶⁷ ; la résine de ladanum ⁶⁸ ; la manne ⁶⁹ ; le mastic ⁷⁰ ; la mumia de Perse ⁷¹ ; le musc ⁷² ; les myrobolans ⁷³ ; la noix de galle ⁷⁴ ; la noix muscade et le macis ⁷⁵ ; des

⁴⁷ Pegolotti, *la pratica della mercatura*, p.56-57, 64, 295, 376.

Uzzano, *el libro de mercatantie ...*, p.18, 48, 74, 112, 114, 192 .

⁴⁸ Pegolotti, *la pratica della mercatura* , p.26, 56, 248, 295, 368-370.

⁴⁹ Pegolotti, *la pratica della mercatura* , p.7, 17-20, 57, 65, 77.

⁵⁰ Heyd, *Histoire du commerce du Levant*, t.II , supplément I, p 580-581.

⁵¹ Pegolotti, *la pratica della mercatura*, p.25, 57, 65.

⁵² Belon P., *le voyage...* , p.107.

⁵³ Uzzano, *el libro de mercatantie ...*, p.24, 83, 111, 191.

⁵⁴ Pegolotti, *la pratica della mercatura*, p.361, 441.

⁵⁵ Pegolotti, *la pratica della mercatura*, p.296.

⁵⁶ Pegolotti, *la pratica della mercatura*, p.27, 44, 361.

⁵⁷ Pegolotti, *la pratica della mercatura*, p.99, 296.

⁵⁸ Félix Fabri, *le voyage en Égypte...*, t.II , p.542.

⁵⁹ Uzzano, *el libro de mercatantie ...*, p.20.

⁶⁰ Pegolotti, *la pratica della mercatura*, p.135, 296, 300.

⁶¹ Uzzano, *el libro de mercatantie ...*, p.111, 114, 191.

⁶² Pegolotti, *la pratica della mercatura*, p.18, 27, 49, 57, 99, 375.

⁶³ Pegolotti, *la pratica della mercatura*, p.211, 298.

⁶⁴ Uzzano, *el libro de mercatantie ...*, p.20, 61, 111.

⁶⁵ Pegolotti, *la pratica della mercatura*, p.296-297, 308, 314-316, 366-369.

⁶⁶ Pegolotti, *la pratica della mercatura*, p.15, 65, 73, 211, 371.

⁶⁷ Pegolotti, *la pratica della mercatura*, p.297.

⁶⁸ Heyd, *Histoire du commerce du Levant*, t.II, supplément I, p 631.

⁶⁹ Pegolotti, *la pratica della mercatura*, p.16, 56, 317.

⁷⁰ Pegolotti, *la pratica della mercatura*, p.17, 49, 56, 64.

⁷¹ Pegolotti, *la pratica della mercatura*, p.18, 297.

perles⁷⁶ ; des pierres précieuses⁷⁷ ; du poivre noir , blanc et long⁷⁸ ; la rhubarbe⁷⁹ ; les soieries diverses , tissées ou grèges⁸⁰ ; la tutie⁸¹ ; le zédoar⁸² ; les porcelaines de Chine⁸³ .

Venise, à l'image des autres nations occidentales, exporte "légalement" un certain nombre de produits vers les pays mamluks: des produits de luxe, surtout des fourrures⁸⁴, mais aussi, du corail, de la gomme adragant, du safran et des produits de verre de Venise.

On trouve mention, dans les sources, d'exportation, vers l'Égypte surtout, de produits alimentaires⁸⁵ comme l'huile d'olive⁸⁶, le miel⁸⁷, les noisettes⁸⁸, les amandes ou les raisins secs⁸⁹ et on pourrait se demander si les autorités mamluks n'importèrent pas des produits de première nécessité, comme des céréales, en période de crise.

Les pays mamluks, en raison de l'absence de certaines ressources naturelles, se devaient d'importer certaines marchandises comme les métaux, ou les matériaux de construction navale⁹⁰ .

Ces produits, considérés comme "stratégiques", entre autres par les autorités pontificales, étaient soumis à des interdictions de vente aux pays musulmans sous peine d'excommunication.

Plus précisément, ils étaient désignés sous l'appellation peu explicite "d'approvisionnement de guerre". On peut, aisément, déterminer les trois principaux types de marchandises concernées:

- les armes⁹¹ qui regroupent les armes "blanches" (épées, lances, etc...), de jet (arcs d'acier, arbalètes, etc...), à feu (couleuvrines, arquebuses, bombardes, etc...) et les cuirasses (cottes de mailles, casques, etc..);
- les métaux, qui représentaient la possibilité de fabriquer les armes sur place le cuivre et l'étain pour la fabrication du bronze, le plomb pour les munitions, le fer et l'acier ;
- le bois de construction, pour approvisionner les chantiers navals mamluks.

Éventuellement, l'interdiction pouvait être étendue aux produits alimentaires, si les autorités pontificales le jugeaient nécessaire.

⁷² Heyd, *Histoire du commerce du Levant* , t.II, supplément I, p 636-640.

⁷³ Pegolotti, *la pratica della mercatura*, p.296-297.

⁷⁴ Pegolotti, *la pratica della mercatura*, p.16, 42, 49, 98.

⁷⁵ Heyd, *Histoire du commerce du Levant*, t.II, supplément I, p 644-647.

⁷⁶ Heyd, *Histoire du commerce du Levant*, t.II, supplément I, p 648-651.

⁷⁷ Heyd, *Histoire du commerce du Levant*, t.II, supplément I, p 651-658.

⁷⁸ Pegolotti, *la pratica della mercatura*, p.65, 211, 218, 297.

⁷⁹ Pegolotti, *la pratica della mercatura*, p.18, 57, 377.

⁸⁰ Uzzano, *el libro de mercatantie* ..., p.192.

⁸¹ Pegolotti, *la pratica della mercatura* , p.114, 135, 229, 300, 309, 378.

⁸² Pegolotti, *la pratica della mercatura* , p.17, 49, 56.

⁸³ Heyd, *Histoire du commerce du Levant* , t.II, supplément I, p 678-680.

⁸⁴ Delort R., *le commerce des fourrures au Moyen-Age*, p.163.

⁸⁵ Ashtor, *Histoire des prix et salaires dans l'Orient médiéval*, p.268-269.

⁸⁶ Renaud, "Traité de paix et de commerce entre Venise et les derniers sultans mamluks", dans *J.A.*, 1829, p.32.

⁸⁷ Piloti, *l'Égypte au commencement du XV^e siècle...*, p.68.

⁸⁸ Piloti, *l'Égypte au commencement du XV^e siècle...*, p.67.

⁸⁹ Renaud, "Traité de paix et de commerce entre Venise et les derniers sultans mamluks", in *J.A.*, 1829, p.26-27.

⁹⁰ Wiet G., *Histoire de l'Égypte musulmane*, t.IV, Hanotaux, *Histoire de la nation égyptienne*, p.492-493.

⁹¹ Joos van Ghistele, *le voyage en Égypte...*, p.

Ce trafic ayant existé entre les pays mamluks et tous les pays chrétiens, au gré de leurs vues politiques et économiques⁹², il est cependant difficile de tenter de définir son volume et ses bénéfices, ce qui nous apprendrait, en ce qui concerne Venise, son "degré de responsabilité" dans la puissance militaire mamluk.

On peut supposer que ces marchandises clandestines n'apparaissent que peu par les documents "officiels" et, dès lors, on ne peut qu'émettre des hypothèses, des conjectures sans réels fondements. Néanmoins, même exceptionnels, on ne peut nier que de tels échanges pouvaient représenter un argument de poids pour l'obtention de nouveaux privilèges, ou la reconduction d'anciens.

Par contre, est tout à fait établie l'existence du commerce d'esclaves, dans lequel Venise s'était largement investie.

Ici ne sont pris en compte que les esclaves destinés au pouvoir et aux membres de la classe dirigeante; ceux à "usage domestique privé" ne sont pas véritablement considérés, car ayant un impact direct bien moindre sur les problèmes qui nous intéressent au premier chef.

Toutefois, il faut se garder d'oublier leur existence et l'importance qu'ils purent avoir sur le plan purement économique.

Le rôle des esclaves dans la société des pays mamluks est, évidemment, prépondérant. L'armée et toute la classe dirigeante n'est, en effet, composée que d'esclaves achetés par le pouvoir: son renouvellement et sa permanence reposent donc entièrement sur ce commerce; c'est l'existence même du système d'état et du pouvoir qui en dépend.

Ce commerce apparaît nettement avoir été aux mains des nations italiennes, et, plus précisément, de Venise et de Gênes, même si les autorités mamluks semblent avoir eu, au moins ponctuellement, des agents dans le port de Caffa chargés de l'achat pour le compte du sultan⁹³, ceux-ci pouvant, d'ailleurs, ne pas être des sujets de ce dernier⁹⁴.

Venise demeure, néanmoins un grand centre de vente ainsi qu'un des importants instigateurs de ce commerce, se procurant leur "marchandise" autant dans les ports de la Mer Noire que sur les côtes dalmates.

L'origine de ces esclaves est extrêmement diverse:

- la majorité de ces derniers étaient originaires du Qipcaq ;
- on trouve mention de Tcherkesses, d'Alains, de Magyars, de Russes, de Zichiens, d'Abkhazes ;
- ainsi que des Albanais, des Serbes, des Esclavons, des Bulgares et des Grecs.

Les relations commerciales, concernant les esclaves, de Venise avec Caffa et Tana, principaux ports de la Mer Noire et zones d'approvisionnement, diminuèrent de façon importante, puis cessèrent avec l'arrivée de Timur Lang, en 1395, et la prise de Constantinople par Mehtmet II, en 1453, qui ferma les routes commerciales maritimes aux Vénitiens.

⁹² Les incessants et innombrables rappels à l'ordre du pape, à l'encontre de toutes les nations, sans exceptions, prenant part au commerce levantin, sont beaucoup trop nombreuses pour être cités ici.

⁹³ Heyd, *Histoire du commerce du Levant*, t.II, supplément I, p 557.

⁹⁴ Bertrandon de la Broquière, *voyage...*, p.510.

Toutefois durant la période considérée, le sultan recevait , en moyenne, 2.000 mamluks par an⁹⁵(hors esclaves noirs et femmes), ce qui permet de relativiser le déclin du commerce esclavagiste.

Cet aspect des activités économiques vénéto-mamlukes présente des éléments intéressants, surtout en considérant les implications politiques et, même, sociales pour les pays mamluks, dans lesquels - je le rappelle pour mémoire - aucun accès aux fonctions militaires et politiques n'est possible pour autres que des esclaves achetés, même pour leurs descendants - ce qui exclut toute forme de dynastie telle que nous pouvons la concevoir -.

De plus, cet élément forme une part importante des activités commerciales de Venise dans les pays mamluks, et peut sûrement être considéré comme une des "causes" de la situation privilégiée des Vénitiens, en territoires mamluks.

Ainsi, on s'en aperçoit facilement, les économies vénitiennes et mamlukes ont bâti leur prospérité et leur permanence, d'une certaine façon, l'une sur l'autre et il devient difficile, pour ne pas dire impossible, de les dissocier, ou de concevoir l'une sans l'autre.

Comme on peut aisément le constater, les routes commerciales vénéto-mamlukes présentent une forme assez proche de ce que l'on pourrait qualifier de "quasi-monopole", pour l'approvisionnement et la distribution, dans l'Occident chrétien, des produits orientaux.

Toutefois, pendant la seconde moitié du XV^e siècle et le début du XVI^e siècle, se profile un nouvel acteur commercial, la péninsule ibérique, et, plus particulièrement, le royaume lusitanien.

Celui-ci va simultanément promouvoir deux formes de "concurrence":

- l'une purement économique, liée à l'industrie sucrière;
- l'autre, portant sur l'ouverture d'une route "directe" du Portugal vers l'Inde, et donc, les épices.

En cette seconde moitié du XV^e siècle, vont coexister deux nations productrices de sucres - en grandes quantités et en "bonnes qualités"-, et donc, deux systèmes économiques, celui, déjà ancien, des pays mamluks et celui, en plein essor de par la volonté portugaise.

La société mamluke étant fondée sur un système esclavagiste, il est dans la logique des choses que le recours au travail de ces derniers soit un état de fait fréquent dans les terres du sultanat.

En effet, une partie des esclaves masculins était enrolée dans l'armée du Sultan, une autre partie, dans les activités de production agricole, les plantations, dont celles de canne à sucre.

⁹⁵ Heyd, *Histoire du commerce du Levant*, t.II, supplément I, p 558.

On note que les esclaves originaires des pays de l'Ouest ou du Qipcaq servaient essentiellement au recrutement de l'armée⁹⁶, les esclaves noirs de sexe masculin, venant du Soudan étaient recherchés pour leur "qualité de robustesse" et leur "aptitude aux durs travaux"⁹⁷.

La généralisation du système de grandes plantations "officielles" favorisa le recours à la main d'oeuvre d'origine servile en nombre important: ainsi les effectifs d'une sucrerie d'importance moyenne auraient oscillé entre 150 et 250 esclaves, pour un fonctionnement et une production optimale.

La difficulté et la dureté des conditions de travail tendraient à expliquer et "justifier" une sorte de division des tâches, du travail que l'on constate à la période qui nous occupe. La culture et le raffinage impliquent toute une série d'activité, la préparation du sol, la plantation des boutures, les soins à dispenser pendant la pousse et une série d'opération au moment de la coupe, du traitement de la canne et du raffinage.

Des équipes spécialisées étaient formées pour:

- la vérification de l'état de maturité,
- la coupe, le ramassage et la mise en bottes,
- le transport aux pressoirs,
- le déchargement des bottes.

Les moulins à sucre pratiquaient cette même politique de division des tâches.

En fait, le système des grandes plantations pour la canne à sucre allait, dès lors, s'intensifier et connaître une vaste diffusion.

La canne à sucre fut introduite dans la péninsule ibérique vers le milieu du VIII^e siècle et sa production se développa à Malaga et Grenade⁹⁸, se répandant sur la côte orientale, avec comme place urbaine principale Valence⁹⁹.

Au XVI^e siècle encore, la principale exportation de ces zones demeure le sucre sous ses différentes formes qui se voit diffusé dans un vaste marché qui s'étend de la mer du nord à la Provence¹⁰⁰.

De surcroît, la colonisation de nouveaux territoires, au fur et à mesure des explorations de la côte africaine, s'accompagne systématiquement de l'implantation et du rapide développement de grandes plantations sucrières.

Madère, les Açores, Cap Vert, Soa Tome et les Canaries devinrent des zones de production importante, "inondant" un marché jusqu'alors limité du fait, entre autre, d'une production sans réelle expansion.

Dès le milieu du XV^e siècle, alors que des problèmes apparaissent en Méditerranée, la production sucrière de l'Atlantique, grâce aux Portugais, se substitue, peu à peu, à celle de la

⁹⁶ Heyd, *Histoire du commerce du Levant*, t.I, supplément I, p 554.

⁹⁷ Baratier E. et Reynaud F., *Histoire du commerce de Marseille*, t.II, p.412.

⁹⁸ Les productions sucrières de Malaga resteront sous le contrôle du Royaume musulman de Grenade, jusqu'à sa chute, en 1492.

⁹⁹ Le sucre valencien relève du Royaume d'Aragon, chrétien depuis la reconquête, entreprise depuis le XII^e siècle.

¹⁰⁰ remontant d'Avignon, par le Rhône, vers la Savoie et la Bourgogne, puis vers Genève. De Genève, ce sucre était distribué vers Bâle, Constance, Francfort, Nuremberg et Cologne.

Méditerranée orientale, avec une évidente volonté de concurrence vis à vis des vénitiens et des nations musulmanes orientales¹⁰¹.

On trouve, en effet, trace de sucre lusitanien en Angleterre (1466) et en Flandre (1468), marchés pourtant desservis par les *mudae* vénitiennes.

La production sucrière ibérique, et plus précisément celle des archipels de l'Atlantique est une affaire incontestablement européenne puisque organisée par les Portugais, soutenue par des investissements aussi bien des Flamands, des Allemands, des Britanniques, des Polonais que, même, des italiens; et ce à l'usage unique de ces mêmes européens.

Le potentiel d'expansion, de développement de cette activité, tout à la fois agricole, industrielle et financière, ne pouvait logiquement que séduire et vivement intéresser tout investisseur potentiel.

Ainsi, sans s'y appesantir outre mesure, il faut, toutefois, noter l'importance capitale du rôle des Flamands, dans ce système économique. Ces derniers, surtout après leur éviction des foires de Champagne, lors de la guerre franco-flamande, vont se tourner vers le commerce atlantique, et y consacrer l'ensemble de leurs activités. Ainsi se dessine un nouveau système d'échange, bicéphale, lui aussi: le Portugal approvisionnant la Flandre en épices, sucre et esclaves; et la Flandre faisant de même pour le Portugal avec des métaux, des produits manufacturés et des textiles.

À cela, il faut ajouter un coût moindre, ne serait ce que par "l'absence" des taxes prohibitives appliquées par les autorités musulmanes, qui permet une plus large diffusion de cette marchandise.

Etat de fait qui se voit renforcé par la libéralisation totale du commerce sucrier décidée par le roi du Portugal, à partir de 1504, la suppression de tout contingentement, à quoi il faut ajouter l'ouverture à de nouveaux marchés¹⁰²

Du "règne de l'épice rare", on passe progressivement à l'apparition d'un produit de consommation, certes onéreux, mais accessible à un grand nombre¹⁰³.

Mais, comme nous l'avons préalablement signalé, le développement de cette économie sucrière - l'un des premiers système économique concurrentiel à l'échelle méditerranéenne - ne demeure pas un mouvement isolé.

Simultanément, se poursuit le mouvement d'exploration des côtes africaines, en vue de l'ouverture de routes commerciales *circum africa*.

La première impulsion de cette ouverture des routes commerciales vers l'Inde en contournant le continent Africain fut véritablement donnée par le Prince Henri le Navigateur, qui fit débiter l'exploration de la côte Atlantique de ce continent.

¹⁰¹ Guerdan R., *La Sérénissime. Histoire de la République de Venise*, p.136-138.

¹⁰² Par le biais de licences, les ports de Bordeaux, de Nantes et de La Rochelle purent s'intégrer à ce nouveau réseau économique et commercial.

¹⁰³ essentiellement les "strates sociales" riches, les armées, les monastères, les hôpitaux, les apothicaires, les pâtisseries, les confiseurs.

Son oeuvre, continuée par ses successeurs Alphonse V, Jean II et Emmanuel le Fortuné, aboutit en 1499 avec le retour du premier bateau de l'expédition de Vasco de Gama.

Les visées du Portugal, si la notion d'alliance avec le royaume du "Prêtre Jean" n'en est pas exclue, se tournaient d'avantage vers des activités plus lucratives, chose évidente ne serait-ce que si l'on ne rapporte que le titre qu'Emmanuel s'attribua à partir de là: *Senhor da conquista navegação e comercio de Ethiopia, Arabia, Persia et da India*¹⁰⁴.

En 1502, quatre expéditions s'étaient déjà succédées avec plus ou moins de succès, et, déjà, plus ou moins de problèmes avec les marchands venus d'Égypte sur place¹⁰⁵. Malgré la filtration et la déformation des informations obtenues des Mamluks par les Vénitiens¹⁰⁶, l'ouverture de cette nouvelle route ne manquait évidemment pas d'inquiéter, puisque mettant en péril la principale source d'approvisionnement de la République.

Les déclarations du Roi du Portugal, rapportées par les ambassadeurs vénitiens sur place¹⁰⁷, sources de "premières mains", ne devaient pas calmer les inquiétudes et les appréhensions: à tel point que la République envoya un savant, Giovanni Critico, afin de rédiger un rapport accompagné de cartes¹⁰⁸.

Le but déclaré dès-lors, était pour le Portugal de pousser les Vénitiens à se fournir en épices à Lisbonne¹⁰⁹ et de neutraliser définitivement les routes commerciales mamlukes¹¹⁰.

Cela démontre incontestablement la conscience et la réalité des liens unissant Venise et le sultanat Mamluk, et leur importance pour l'économie européenne. De surcroît, la découverte et l'exploitation des routes *circum africa* par le royaume lusitanien apparaissent donc comme une volonté délibérée de briser définitivement ce qui semble être perçu comme un monopole vénitien et mamluk.

La possibilité de se procurer les épices directement sur le marché indien, sans intermédiaires, permettait aux Portugais d'obtenir un prix d'achat¹¹¹, et donc de revente sur le marché européen, nettement inférieur à ceux pratiqués jusqu'alors.

Le résultat de l'ouverture de ces routes tant craintes par les Vénitiens se confirma, et alors que l'abondance des épices était de mise sur les marchés mamluks jusque là¹¹², dès 1501, la pénurie, et donc son corollaire habituel l'augmentation des tarifs, fut tout à fait spectaculaire.

Dès 1502, les Portugais tentèrent, par une étroite surveillance, de couper la route des épices de la mer Rouge, anéantissant une source de revenus substantielle pour le pouvoir mamluk¹¹³.

¹⁰⁴ Sanuto, *Diarii*, t.III, p.862.

¹⁰⁵ La seconde expédition, dirigée par Cabral, se vit manipulée et évincée par les marchands mamluks, et ce dernier ne manqua pas de bombarder et leur flotte, et la ville de Calicut.

¹⁰⁶ Sanuto, *Diarii*, t.IV, p.169, 492-493; t.VI, p.249; t.VII, p.107, 182, 541.

¹⁰⁷ Sanuto, *Diarii*, t.III, p.1597.

¹⁰⁸ Le document n'a pas été conservé jusqu'à ce jour, ou du moins n'a pas été localisé. Son importance est toutefois primordiale, car la rédaction de cartes sur cette route maritime était interdite par Emmanuel sous peine de mort: on peut donc définir la mission de Critico comme une mission d'"espionnage commercial".

¹⁰⁹ Sanuto, *Diarii*, t.IV, p.200-202.

¹¹⁰ Sanuto, *Diarii*, t.IV, p.206.

¹¹¹ Sanuto, *Diarii*, t.IV, p.547; t.V, p.131,318.

¹¹² Sanuto, *Diarii*, t.I, p.1032.

L'échec du recours diplomatique tenté par le Sultan auprès du Saint Siège, en 1504, pourtant assortie d'une menace directe sur les Lieux Saints chrétiens¹¹⁴, auquel venaient s'ajouter les demandes d'interventions des princes musulmans yéménites et indiens¹¹⁵, ainsi que la menace, fictive, d'une attaque portugaise¹¹⁶ en 1505, poussèrent les autorités mamluques à organiser des troupes destinées à lutter contre les Portugais¹¹⁷.

L'émir Husayn, à leur tête, eut pour rôle d'organiser et de diriger, d'une part la mise en place de fortifications pour le port de Djedda¹¹⁸, et, d'autre part, l'armement d'une flotte en ordre de combat; ce qui fut effectif dès 1507.

Une escadre portugaise, dirigée par le père de Lourenço de Almeida, fut défaite dès 1508¹¹⁹, par ces troupes alliées à celles de Diu. Cette phase des hostilités s'acheva avec la destruction de la flotte mamluque, devant cette même ville, un an plus tard¹²⁰.

Il semblerait que les objectifs recherchés par le pouvoir mamluk aient été atteints, malgré cette lourde défaite militaire, si l'on en croit l'attitude du Sultan, vis à vis de Husayn à son retour à la cour¹²¹. Ainsi, cet objectif n'aurait pas été l'élimination ou la neutralisation d'un concurrent potentiellement dangereux, autant sur un plan économique que militaire, mais, plus simplement, le maintien de l'ouverture des routes maritimes et la protection des ports de la mer Rouge.

Toutefois, les chantiers navals mamluks de cette zone ne cessèrent par pour autant leurs activités, preuve, s'il en fallait, de l'intérêt et de l'importance vitale de cet espace pour les mamluks.

Le Sultan, n'ayant pu obtenir l'aide espérée de Venise, la nation occidentale vers laquelle il s'était logiquement tourné dès 1507, reporta, sur les "conseils" des autorités de cette dernière, ses demandes vers Bâyezîd II¹²².

Effectivement, une ambassade mamluque fut envoyée à Istanbul¹²³, après l'annonce de la défaite de Diu et obtint son soutien matériel aux préparatifs du *gihâd* préparé par les mamluks.

Bâyezîd s'engagea, en effet, à fournir le nécessaire à la construction de trente galères, auxquelles il faut ajouter des canons, des voiles et huit navires en ordre de combat; l'arraisonnement d'une flotte de transport de bois, en Méditerranée, par l'Ordre de l'Hospital de Saint Jean de Jérusalem, en 1510, n'eut d'autres conséquences que du retard dans les préparatifs de la flotte de mer Rouge.

Cette aide fut, à nouveau, confirmée et même accrue, en 1510¹²⁴.

¹¹³ Heyd, *Histoire du commerce du Levant*, t.II, p.518-521.

¹¹⁴ Schuman L.O., *Political History of the Yemen*..., p.56.

¹¹⁵ demandes auxquelles le Sultan, protecteur des Lieux Saints et du calife, ne pouvait demeurer longtemps impassible et sourd.

¹¹⁶ Stripling G.W., *The Ottoman Turks and the Arabs*, p.30.

¹¹⁷ Ibn Iyâs, *Journal d'un bourgeois du Caire*, t.I, p.79.

¹¹⁸ Ibn Iyâs, *Journal d'un bourgeois du Caire*, t.I, p.91, 106.

¹¹⁹ Ibn Iyâs, *Journal d'un bourgeois du Caire*, t.I, p.138.

¹²⁰ par le vice-roi, Francisco de Almeida, père de Lourenço.

¹²¹ Ibn Iyâs, *Journal d'un bourgeois du Caire*, t.I, p.268-269.

¹²² Thenaud J., *Le Voyage d'Outremer*, p.LII.

¹²³ Ibn Iyâs, *Journal d'un bourgeois du Caire*, t.I, p.148, 152, 156.

Sanuto, *I Diarii*, t.XI, p.56, 76, 479.

¹²⁴ Ibn Iyâs, *Journal d'un bourgeois du Caire*, t.I, p.190.

Sanuto, *I Diarii*, t.XI, p.154, 826-31.

Dès lors, la construction des bâtiments pouvait commencer, et se voit d'ailleurs attestée mi-1512 ¹²⁵. Le changement de pouvoir au début de cette même année ne modifia en rien la politique de la Porte ¹²⁶: canons, fer, bois, câbles et tout le nécessaire à l'armement de navires de combat continuaient à passer par Suez ¹²⁷ vers la mer Rouge.

Albuquerque, gouverneur de l'Inde portugaise, dirigea en 1513 une expédition en mer Rouge, dont les 18 navires ne purent s'emparer d'Aden, et se vit immobilisée en escale forcée à l'île de Kamarân.

L'échec de cette expédition est patent, car les bombardements des navires dans les ports d'Aden et de Zayla ¹²⁸ n'aidèrent en rien à prendre contact avec les chrétiens d'Ethiopie et le royaume du "Prêtre Jean".

Les Mamluks s'étaient organisés afin de défendre la mer Rouge par une flotte armée à Suez, à laquelle s'adjoignent, à leur arrivée à Djedda, des bâtiments appartenant à Husayn, et les bâtiments indiens qu'ils avaient ramenés après le désastre de Diu. Cette flotte devait prendre la mer à la recherche des navires Portugais, après ¹²⁹ avoir établi une place fortifiée sur la côte yéménite, à Kamarân.

Ce fut Lopo Soares de Albergaria, successeur d' Albuquerque, mort à Goa en 1518, qui continua la préparation et assumait la direction de l'expédition portugaise suivante.

Les lourdes difficultés inhérentes à une campagne navale en mer Rouge à nouveau entravèrent celle-ci ¹³⁰. Il est très net qu'aucun des objectifs qu'un tel mouvement, qu'une telle expédition pouvaient impliquer ne fut suivi du moindre résultat positif:

- pas d'affrontement réel et important entre Mamluks et Portugais ¹³¹,
- pas d'établissement de relations commerciales ou diplomatiques dans la zone, même avec la ville d'Aden,
- pas d'exploration des côtes éthiopiennes et donc pas d'ambassade auprès du "Prêtre Jean" ¹³².

En 1517 ¹³³, une flotte portugaise fit voile de Goa vers la mer Rouge, toujours sous le commandement de Lopo Soares, avec comme objectifs précis:

- la destruction de la flotte mamluke,
- la destruction de la forteresse de Kamarân,
- l'envoi d'une ambassade en Ethiopie,
- l'édification d'un point d'appui fortifié sur la côte occidentale de la mer Rouge.

Ces ordres du roi du Portugal se virent assortis de la recommandation d'éviter tout combat sur terre.

¹²⁵ Schefer C., *Le Voyage d'Outremer de Jean Thenaud*, p.64.

¹²⁶ Sanuto, *Diarii*, t.XIV, p.500-501.

¹²⁷ Ibn Iyâs, *Journal d'un bourgeois du Caire*, p.267.

¹²⁸ Ross E.D., "The Portuguese in India and Arabia between 1507 and 1517", dans *J.R.A.S.*, 1921, p.542-562 et 1922, p.1-18.

¹²⁹ Smith, p.29.

¹³⁰ Crawford O., *Ethiopian itineraries circa 1400-1524*, p.23.

¹³¹ Longworth Dames, *The Book of Duarte Barbosa*, p.LXXXIV.

¹³² Aubin J., "L'ambassade du Prêtre Jean à D. Manuel", dans *Mare Lusum Indicum*, t.III, p.1-56.

¹³³ Longworth Dames, *The Book of Duarte Barbosa*, p.LXXXIV.

L'ensemble de ces éléments tendrait à démontrer que les visées lusitaniennes ne les portaient pas à un réel établissement de leur autorité sur la zone de la mer Rouge ou sur les possessions mamlukes, mais plutôt à l'élimination du "risque mamluk"¹³⁴.

La réalité de cette politique portugaise à l'encontre du pouvoir mamluk est appuyée par les décisions de Lopo Soares lors de la bataille de Djedda en 1517.

La défaite et la mort du sultan mamluk, la prise en main du pouvoir par les Ottomans garantissaient aux Portugais la disparition de la présence musulmane sur les routes commerciales indiennes, ce qui expliquerait qu'alors que la flotte de Husayn était défaite, échouée, Lopo Soares renonça au siège de la ville certes puissamment fortifiée.

Les autorités vénitiennes et mamlukes étaient, à l'évidence, parvenues à établir un système économique plus ou moins symbiotique, que l'on qualifierait, de nos jours, de "quasi-monopole".

Cette vision à "grande échelle" et sur la "longue durée", ne doit, en aucun cas, faire oublier les innombrables et réguliers aléas, inhérents aux relations politiques et économiques christiano-musulmanes de l'époque.

Cependant, à la fin du XV^e et au début du XVI^e siècle, deux "nouveaux" facteurs, d'origine portugaise, vont venir bouleverser l'équilibre de cette structure:

- le développement de la culture sucrière dans les territoires portugais, au détriment de la même activité pratiquée, plus anciennement, dans les pays sous domination mamluke;
- l'ouverture des routes *circum africa* et le "blocus" de la mer Rouge, mis en application dès 1502, qui ne s'acheva qu'à l'annonce de la fin du sultanat mamluk.

Il apparaît très nettement que ces deux dynamiques furent orchestrées, sciemment, dans le but ouvertement déclaré de concurrencer les Vénitiens en Europe, et bien sûr, d'asseoir l'assise économique du Portugal.

¹³⁴

- risques d'interférences et d'actions de courses contre les navires lusitaniens et le commerce
- risques de concurrence économique sur les marchés européens par l'intermédiaire des Vénitiens.

BIBLIOGRAPHIE

- Ashtor E.**, *Histoire des prix et salaires dans l'Orient médiéval*, Paris, 1968
- Ashtor E.**, *Levant Trade in the later Middle-Ages*, Princeton, 1971.
- Aubin J.**, "L'ambassade du Prêtre Jean à D. Manuel, dans *Mare Lusum Indicum*, t.III, 1976.
- Baratier E. et Reynaud F.**, *Histoire du commerce de Marseille*, 7 volumes, Paris, 1956.
- Bertrandon de la Broquière**, *le voyage d'Outre-mer de Bertrandon de la Broquière*, ed. Schefer, Paris, 1892.
- Crawford O.**, *Ethiopian itineraries circa 1400-1524*, Londres, 1958.
- Félix Fabri**, *le voyage en Égypte de Felix Fabri*, 3 volumes, Le Caire, IFAO, 1975.
- Geraud H.**, *Paris sous Philippe-le-Bel*, Paris, 1837.
- Guerdan R.**, *La Sérénissime. Histoire de la République de Venise*, Paris, 1971.
- Heers J.**, *Il commercio nel Mediterraneo*, Lisbonne, 1960.
- Heyd W.**, *Histoire du commerce du Levant*, 2 volumes, Leipzig, réimpression 1923.
- Joos van Ghistele**, *le voyage en Égypte de Joos van Ghistele*, trad. Bowens-Preaux, Le Caire, IFAO, 1976.
- Ibn Iyâs**, *Journal d'un bourgeois du Caire*, trad. Wiet G., Paris 1955-1960.
- Lippman E.O.**, *Abrégé de l'histoire du sucre*, Leipzig, 1894.
- Longworth Dames**, *The Book of Duarte Barbosa*, Hakluyt Society, 2° série, XLIV, Londres 1918.
- Mas Latrie**, *Traité de paix et de commerce et documents divers concernant les relations des chrétiens avec les Arabes de l'Afrique septentrionale au Moyen-Age*, Paris, Plon, 1866.
- Mazuel J.**, *Le sucre en Egypte, étude de géographie historique et économique*, Paris, 1937.
- Mercier M.**, *les relations entre Venise et l'Égypte aux XIV° et XV° siècles*, Mémoire de Maîtrise, Université Toulouse II le Mirail, UFR d'Histoire, 1991.
- Pegolotti F.B.**, *la pratica della mercatura*, ed. Evans A., Cambridge, 1936.
- Piloti E.**, *l'Égypte au commencement du XV° siècle d'après le Traité d'Emmanuel Piloti, incipit 1420*, Le Caire, IFAO, 1950.
- Reinaud**, "Traité de paix et de commerce entre Venise et les derniers sultans mamluks", dans *Journal Asiatique*, 1829.
- Ross E.D.**, "The Portuguese in Insia and Arabia between 1507 and 1517", dans *J.R.A.S.*, 1921.
- Sanuto M.**, *Diarii*, 58 vol., Venise 1879-1903.
- Schuman L.O.**, *Political History of the Yemen at the beginning of the 16° century(...)*, Groningue, 1960.
- Stripling G.W.**, *The Ottoman Turks and the Arabs 1511-1574*, Urbana, 1942.
- Smith R.B.**, *Ra'îs Salman and Amir Husain being the portuguese text of an unknow account of their expedition from suiez (...)*, Lisbonne, 1975.
- Tafel G./ Thomas G.**, "Urkunder zur alteren Handels und staatengeschichte der Republik von Venedig", dans *Fontes rerum Austriacorum*, Vienne, 1856-1857.

Thenaud J., *Le Voyage d'Outremer (Égypte, Mont Sinai, Palestine) de Jean Thenaud*, ed. Schefer, Paris, 1884.

Uzzano G., *el libro de mercatantie e usanze de'paesi*, ed. Borlandi F., 1936.

Verlinden C., *Précédents médiévaux de la colonie en Amérique*, Mexique, 1954.

Wansbrough J., "A mamluk letter of 877/1473", *BSOAS* 24, 1961.

Wansbrough J., "A mamluk ambassador to Venice 913/1507", dans *BSOAS* 26, 1963.

Warnkoenig, *Histoire de Flandre*, 5 volumes, Bruxelles, 1835-1864.

Wiet G., *Histoire de l'Égypte musulmane*, t.IV, Hanotaux, *Histoire de la nation égyptienne*, Paris, 1952.