



De la Silésie à la Catalogne et retour. Une diagonale continentale alternative à la fin du Moyen Âge

From Silesia to Catalonia and Back. An Alternative Continental Diagonal in the Late Middle Ages

DAMIEN COULON

Université de Strasbourg

damien.coulon@unistra.fr

ORCID : 0000-0003-1881-4857

ABSTRACT: This article examines the *a priori* unexpected routes taken by some German merchants grouped in trading companies across Europe, from the Iberian Peninsula to Silesia, at the dawn of the fifteenth century. The analysis of these exchanges refers to the search for new markets on their part, leading to shifts in economic poles correlated with changes in trajectories on a European scale, as well as to decisive distributions of the different market networks; phenomena that refer to the logic of globalization that will lead to the “Great Discoveries.”

KEYWORDS: long distance trade, globalisation, Europe, Mediterranean, connected history.

Comme l'indiquent de façon inattendue plusieurs passages du livre de Comptes de négociants de Ratisbonne en 1399 et 1400, du corail et du safran¹ provenant de Catalogne et d'Aragon, ainsi que des épices orientales ayant transité par ces pays, étaient à cette époque revendus jusqu'à Prague et Breslau/Wrocław². Un tel parcours, des confins de la péninsule Ibérique

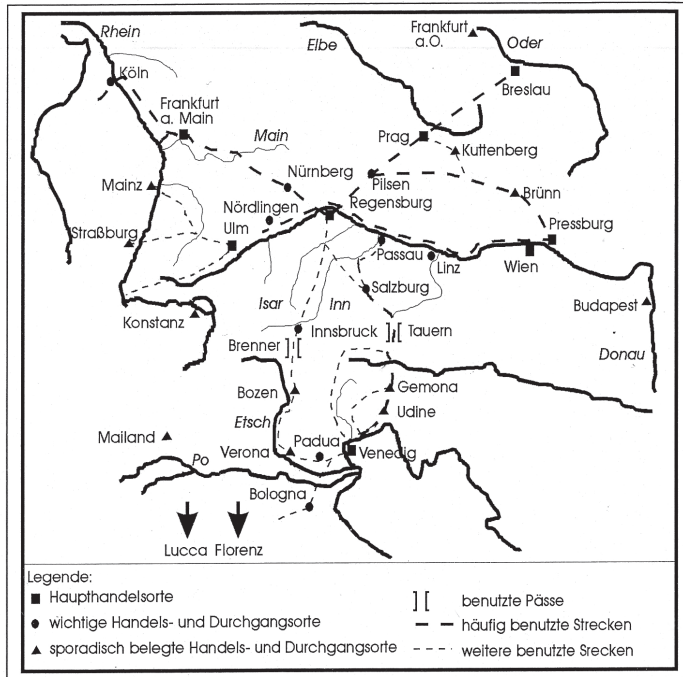
¹ Pour rappel, le safran est une épice occidentale, provenant du pistil séché de crocus poussant dans différentes zones méditerranéennes, notamment dans l'est de la péninsule Ibérique et en Italie. La dessiccation des pistils nécessitant de grandes quantités de fleurs, afin de pouvoir commercialiser cette denrée, elle était donc très onéreuse.

² « R Sy chomen her wider dez samczstag vor sand Kallen tag, sy waren 16 wochen auzzgebenen; sy habent mir daz gut widerrait und wericht gor und gancz karallen [*corail*] und an safran [*safran*]. Okt. 11. [...]»

f R Item 21 ll. 4 uncz [*karallen*] von Persolan [*Barcelone*], chost je 1 ll. 20 Ragonysch guldein,



jusqu'en Europe centrale, était-il exceptionnel, voire anecdotique, ou, au contraire, révélateur d'une redistribution des échanges continentaux à longues distances au tournant du XV^e siècle ? Les marchands ratisbonnais à l'origine de ce livre de comptes étaient en effet initialement partis vers Venise, qu'ils avaient davantage l'habitude de fréquenter pour s'approvisionner en denrées méditerranéennes, ce qui bien sûr était plus logique, eu égard à la distance clairement plus réduite par rapport à la Catalogne et à l'Aragon, comme en témoignent les cartes ci-dessous.



Carte 1³ : Principaux itinéraires du grand commerce de Ratisbonne (Regensburg).

suma 424 guldein an 18 dn., der 11 churz s. ain Ragonisch guldein tunt. – Auz 2 Tukat werden 3 Ragonisch guldein an 8 dn. So wirt auz 5 ll. zu Persolan hie nur 4 ll.; also ist auz den 21 ll. und 4 uncz hye worden 17 ll. und 12 ½ lot karallen. Ze Afian [Avignon] ist grozzer zol, doch umbviert man in wol. In dez chunig lant von Ragon [Aragon] zu Perpyan [Perpignan] geit man von hundert guldein 3 guldein. – g R Chost 1 lot her 48 R ».

Extrait des comptes de la compagnie Runtinger de Ratisbonne in F. Bastian, *Das Runtingerbuch 1383-1407 und verwandtes Material zum Regensburger-südostdeutschen Handel und Münzwesen*, 3 vol., Gustav Bosse Verlag, Ratisbonne 1935-1944, t. II, pp. 119-121 ; achats de corail et safran à Barcelone par Heinrich Taffersdorfer et Erhart Lettel à la fin de l'été 1399.

³ K. Fischer, *Regensburger Hochfinanz. Die Krise einer europäischen Metropole an der Wende zur Neuzeit*, Universitätsverlag Regensburg, Ratisbonne, 2003, p. 167.

DE LA SILÉSIE À LA CATALOGNE ET RETOUR. UNE DIAGONALE CONTINENTALE...



Carte 2⁴ : Principaux axes de commerce des marchands allemands vers la Catalogne et des marchands catalans vers le Levant.

Au-delà, ces constats géographiques évidents conduisent également à un paradoxe : pourquoi aller chercher si loin, au prix d'un long parcours continental, des produits qui peuvent être rapportés de centres majeurs de redistribution, plus proches ? A l'évidence, ce qui apparaît comme un long détour ne correspond ni à une erreur, ni bien sûr à un désir de visiter d'autres contrées méditerranéennes, mais révèle des phénomènes nouveaux en cette fin de Moyen Âge qu'il importe à présent d'identifier et d'expliquer.

Les relations commerciales entre l'Italie du Nord et la Haute Allemagne, qui toutes deux faisaient partie du Saint Empire Romain Germanique, constituaient en effet un enjeu de plus en plus important à partir des XII^e-XIII^e siècles : dans les deux cas, il s'agissait de zones densément peuplées et urbanisées ; comprenant en outre d'importants pôles de consommation et de production proto-industrielle, où s'activaient des milieux d'affaires de plus en plus influents⁵. De surcroît, les villes d'Italie du Nord jouaient un

⁴ D. Coulon, *Un port sans rivage ? Grand commerce, réseaux et personnalités marchandes à Perpignan à la fin du Moyen Âge*, Casa de Velázquez, Madrid, 2023, p. 19.

⁵ P. Boucheron, D. Menjot, *La ville médiévale*, t. II de J.L. Pinol (dir.), *Histoire de l'Europe urbaine*, Seuil, Paris 2011, p. 123-211.

rôle commercial très actif en Méditerranée, en particulier les ports de Venise et de Gênes, qui entretenaient des contacts étroits avec l'empire Byzantin, l'Égypte et la Syrie, ainsi que le Maghreb⁶. Ces villes et ports d'Italie du Nord jouaient ainsi un rôle essentiel d'interface, en particulier de redistribution de produits méditerranéens vers la partie germanique du Saint Empire.

Toutefois, ce trafic nécessite évidemment de franchir un obstacle de taille : les Alpes. Tous les cols transalpins ont en effet une altitude supérieure à 2000 m. à l'exception du Brenner au nord-ouest de Venise, qui culmine tout de même à un peu plus de 1300 m. La nécessité de franchir cette barrière alpine explique précisément l'ouverture de nouveaux cols pour permettre cette circulation entre villes d'Italie du nord et d'Allemagne du Sud, en particulier celui du Saint-Gothard à partir de 1237, reliant notamment Milan et la Lombardie à l'axe rhénan⁷. Cependant, ces cols de haute altitude ne permettent pas de circuler toute l'année, puisqu'ils sont fermés pendant la moitié de l'année environ, de la fin de l'automne au printemps suivant, en raison des abondantes quantités de neige qui les recouvrent alors.

On comprend dès lors l'intérêt d'établir une route alternative vers une autre zone méditerranéenne active, certes plus lointaine, mais qui ne nécessite pas de franchir de hautes montagnes. L'axe de la vallée du Rhône facilite en outre la circulation entre Nord et Sud, entre Aragon et Catalogne, d'une part, et Haute Allemagne, de l'autre, jusqu'au royaume de Bohême et en Silésie (voir carte 2, supra). La mise en évidence de cette nouvelle route alternative nécessitait évidemment des connaissances spatiales et géographiques que les marchands de Haute Allemagne avaient progressivement acquises grâce à l'exploration et à la recherche de nouveaux marchés et débouchés, qui n'avaient bien sûr pas conduit que les marchands ratisbonnais précédemment cités jusqu'en Catalogne et en Aragon – sans pour autant délaisser les riches et dynamiques marchés italiens. Pour ne citer qu'un seul autre exemple, la Grosse Ravensburger Handelsgesellschaft, la grande compagnie marchande de Ravensburg, une ville relativement modeste, mais dynamique au nord du lac de Constance, avait, elle aussi, dépêché ses représentants commerciaux jusqu'en Catalogne et en Aragon à partir de la fin du XIV^e siècle. Dès lors, certains de ses agents restèrent à demeure à Barcelone, Saragosse et Valence, où ils représentaient désormais en permanence les intérêts de cette puissante

⁶ Voir par exemple, F. Menant, *L'Italie des communes (1100-1350)*, Belin, Paris 2005, pp. 313-335 et E. Crouzet-Pavan, *Venise : une invention de la ville, XIII^e-XV^e siècle*, Champ Vallon, Seyssel, 1997.

⁷ Ph. Contamine (dir.), *L'économie médiévale*, A. Colin, Paris, 1997, p. 234 et F. Menant, *op. cit.*, p. 315.

compagnie marchande allemande, qui ne tarda pas à dominer les échanges entre couronne d'Aragon et Haute Allemagne⁸.

Une diagonale continentale se dessine ainsi entre ces deux régions, voire jusqu'en Silésie. Elle constitue le pendant à la « diagonale insulaire » établie en Méditerranée occidentale par les souverains de la couronne d'Aragon, prolongée par la route des épices jusqu'au Levant et mise en valeur par l'historiographie catalane de longue date⁹ (voir carte 2, supra). Gardons toutefois à l'esprit que cette diagonale continentale constitue une route secondaire, alternative, par rapport aux parcours par les cols alpins, plus directs, entre Italie du Nord et la Haute Allemagne.

Quoi qu'il en soit, cet apport nouveau de produits méditerranéens dans la partie germanique de l'Empire et jusqu'à ses frontières orientales, depuis la couronne d'Aragon et par l'axe de la vallée du Rhône met en évidence un phénomène majeur de répartition des tâches entre réseaux marchands méditerranéens et germaniques en fonction des itinéraires : les marchands allemands contrôlent les itinéraires continentaux, tandis que leurs homologues italiens et catalans restent centrés sur les itinéraires maritimes méditerranéens¹⁰. Dans cette répartition, les grands ports de Venise, Gênes

⁸ On relève des agents de la grande compagnie marchande de Ravensburg à partir du début des années 1380 plus exactement. Voir notamment A. Schulte, *Geschichte der grossen Ravensburger Handelsgesellschaft 1380-1530*, 3 vol., Stuttgart, Deutsche Verlags-Anstalt, Berlin, 1923, t. I, p. 318 ; M. Mitjà, « Dificultades de la industria y comercio alemanes para abrirse paso en Barcelona hasta 1410 », *Espanische Forschungen der Görresgesellschaft: Gesammelte Aufsätze zur Kulturgeschichte Spaniens*, 13, 1958, pp. 188 et 199 ; N. Jaspert, « Ein Leben in der Fremde. Deutsche Handwerker und Kaufleute im Barcelona des 15. Jahrhunderts », [in :] Fr. J. Felten (éd.), *Ein gefüllter Willkomm. Festschrift für Knut Schulz zum 65. Geburtstag*, Shaker, Aix-la-Chapelle 2002, p. 442 ; D. Coulon, « Des vallées pyrénéennes au cœur de l'Europe et au Levant. Barcelone, interface entre réseaux marchands à différentes échelles à la fin du Moyen Âge », [in :] Damien Coulon (éd.), *Réseaux marchands et réseaux de commerce. Concepts récents, réalités historiques du Moyen Âge au XIXe siècle*, Presses universitaires de Strasbourg, Strasbourg, 2010, p. 32 et D. Coulon, *Un port sans rivage*, op. cit., p. 117-120. Pour des exemples d'autres compagnies allemandes présentes dans la couronne d'Aragon, voir infra note 15 et la thèse inédite d'I. Casado Novas, *Operadores alemanes en la Barcelona bajomedieval: Interrelaciones económicas y transferencias culturales (1420-1462)*, Universitat de Barcelona, soutenue en 2020 (sous la co-direction de M.D. López Pérez et D. Coulon), p. 173-210.

⁹ D. Coulon, *Barcelone et le grand commerce d'Orient. Un siècle de relations avec l'Égypte et la Syrie (ca. 1330 – ca. 1430)*, Casa de Velázquez – Institut Européen de la Méditerranée, Madrid-Barcelone, 2004, p. 199-200 et *Idem*, *Un port sans rivage*, op. cit., p. 118.

¹⁰ Sur les marchands allemands à Genève et Lyon, voir Ch. Guilleré, « Genève et Lyon, comme cités de contact dans les relations économiques entre la péninsule Ibérique et le Saint-Empire (début XIV^e siècle – début XVI^e siècle) », [in :] Kl. Herbers et N. Jaspert (éd.), « *Das kommt mir spanisch vor* ». *Eigenes und Fremdes in den deutsch-spanischen Beziehungen des späten Mittelalters*, Lit Verlag, Münster, 2004, p. 631-642 et N. Jaspert, « Dem Reich verbunden : Gemeinschaftsbildung und Frömmigkeit deutscher Kaufleute und Handwerker in Lyon (um

et Barcelone jouent ainsi un rôle d'interface essentiel entre ces réseaux. Mais ce sont bien les négociants allemands qui ont établi les contacts avec les marchands italiens – comme en témoigne le fameux *fondaco degli Tedeschi* à Venise – et catalans, et recherchent de nouveaux axes de communication continentaux.

Cette répartition des parcours, *a priori* logique en fonction des spécialités de chaque réseau, a été mise en place empiriquement, non sans effets de concurrence, du moins par moments. En témoigne notamment cet épisode au cours duquel des marchands catalans ont été empêchés de commercialiser du safran à Francfort en 1445, accusés à tort de l'avoir trafiqué – mêlé à du sable ! Si l'intervention des bourgmestres de la ville, prenant leur défense, a permis de les disculper, l'incident est bien révélateur de l'hostilité de certains marchands allemands et de la crainte d'effets de concurrence¹¹. Mais il n'en demeure pas moins qu'*in fine*, une répartition des activités permettant une spécialisation sur certains itinéraires, en évitant des effets de concurrence, a ainsi permis une complémentarité entre réseaux marchands allemands, d'une part, et catalans et italiens, de l'autre¹².

À ce stade, une remarque annexe peut être ajoutée concernant les marchandises échangées : eu égard aux coûts contrastés entre transports maritimes relativement bon marché et transports terrestres plus chers, seules des marchandises onéreuses méritent d'être acheminées par voie de terre entre couronne d'Aragon et Allemagne. Or, tel est précisément le cas du safran, du corail et des épices orientales commercialisés entre ces régions, contre des objets manufacturés en métal, dont des armes, ainsi que des toiles de lin et des futaines, en particulier¹³.

Mais les sources primaires éclairant ces échanges et itinéraires se révèlent elles aussi différentes et complémentaires : des contrats notariés très abondants, ainsi que des registres fiscaux, nous permettent en effet de les

1500) », M.L. Heckmann et J. Röhrkasten (éd.), *Von Nowgorod bis London. Studien. zu Handel, Wirtschaft und Gesellschaft im mittelalterlichen Europa*, V&R Unipress, Göttingen, 2008, p. 489-511.

¹¹ A. de Capmany i de Montpalau, *Memorias Históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, rééd. par C. Batlle, E. Giralt (2 vol. en 3 t.), Càmarà de Comercio y Navegación de Barcelona, Barcelone 1961-1963, t. II (I), doc. 349 et D. Coulon, *Un port sans rivage*, *op. cit.*, p. 118 n. 53.

¹² Cf. D. Coulon, « Un autre enjeu européen : marchands de Perpignan et réseaux commerciaux en relation avec le Saint-Empire au début du XV^e siècle », [in :] A. Catafau, N. Jaspert et Th. Wetzstein (dir.), *Perpignan 1415. Un sommet européen à l'époque du Grand Schisme d'Occident*, Lit Verlag, Zurich-Berlin, 2018, p. 245 et *Idem*, *Un port sans rivage*, *op. cit.*, p. 118.

¹³ D. Coulon, *Un port sans rivage*, *op. cit.*, annexe II, p. 229-233 et I. Casado Novas, *op. cit.*, p. 211-220.

déterminer à Barcelone, Perpignan, mais aussi à Gênes et à Venise ; tandis que du côté allemand, cette documentation est complétée par les volumineux livres de comptes des grandes compagnies marchandes, qui peuvent se passer d'instruments notariés et dont la puissance et le déploiement à travers l'Europe préfigurent déjà celle des Fugger.

Cette séparation nette selon les parcours et les sources à disposition n'est pas restée sans conséquence sur l'historiographie de ces échanges, qui est restée longtemps cloisonnée : les historiens catalans n'ont exploité les sources à leur disposition qu'à partir du milieu du XX^e siècle, ne voyant les marchands allemands qu'à travers ce prisme assez réduit les concernant et insistant pendant toute la seconde moitié du XX^e siècle sur le thème du déclin économique de la Catalogne à la fin du Moyen Age, sans mesurer tout ce dynamisme relationnel et commercial de la Catalogne à partir de la fin du XIV^e siècle, qui tranche notamment avec le contexte d'un royaume de France aux prises avec la guerre de Cent ans¹⁴. De leur côté, les historiens allemands ou suisses-allemands ont travaillé dès le début du XX^e siècle sur la documentation comptable des compagnies allemandes, qui malheureusement ne révèle guère les noms des partenaires commerciaux italiens et catalans, ce qui a ainsi entretenu un effet de cloisonnement et de développement longtemps séparé entre les historiographies¹⁵. De fait, à part quelques tentatives isolées, les échanges historiographiques les plus décisifs ne se sont produits qu'à partir de la fin du XX^e et du début du XXI^e siècle¹⁶.

Des remarques qui précèdent, il résulte qu'il reste essentiel de réaliser des études et recherches à une échelle large, européenne, voire euro-

¹⁴ Voir notamment M. Mitjà, « Dificultades de la industria y comercio alemanes », *op. cit.* ; Eadem, « El comercio y la industria alemanes en Barcelona de 1410 à 1420 », *Homenaje a Johannes Vincke, para el 11 de mayo 1962*. CSIC, Madrid, 1963, vol. 1, pp. 285-320 ; Cl. Carrère, *Barcelone centre économique à l'époque des difficultés, 1380-1462*, 2 vol., Mouton, Paris-La Haye, 1967, t. 2, p. 568, n. 1 : « Ces Allemands n'apparaissent pas dans les contrats notariés ; on les y trouverait s'ils étaient établis dans la cité » ; C. Batlle, *L'expansió baixmedieval (s. XIII-XV)*, [in :] P. Vilar (dir.), *Història de Catalunya*, vol. 3, Barcelone, 1988, pp. 306-308 (sur le déclin économique catalan).

¹⁵ K. Häbler, « Das Zollbuch der Deutschen in Barcelona (1425-1440) und der deutsche Handel mit Katalonien bis zum Ausgang des 16. Jahrhunderts », *Württembergische Vierteljahrshefte für Landesgeschichte*, 10, 1901, p. 111-160 et 331-363 ; 11, 1902, p. 1-35 et 352-417 ; A. Schelling, *Urkundenbuch zur st. gallischen Handels- und Industrie-Geschichte*, 2 vol., Zollikofer, Saint-Gall 1922-1923 ; Schulte, *op. cit.* (1923) ; Hektor Ammann, *Die Diesbach-Watt-Gesellschaft : ein Beitrag zur Handelsgeschichte des 15. Jahrhunderts*, Fehr'sche Buchh., Saint-Gall, 1928 ; F. Bastian, *op. cit.* (1935-1944).

¹⁶ H. Kellenbenz, « Las relaciones economicas y culturales entre España y Alemania meridional alrededor de 1500 », *Anuario de Estudios Medievales*, 10, 1980, pp. 545-554 ; N. Jaspert, « Ein Leben in der Fremde », *op. cit.*, (2002) et, enfin, la thèse inédite d'Ivan Casado Novas, *op. cit.* (2020).

méditerranéenne, afin de mettre en évidence non seulement les échanges lointains, mais aussi les effets de complémentarité tant sur le plan des sources, par une démarche d'histoire connectée, que sur celui des marchandises commercialisées et des activités des différents réseaux dans une logique de globalisation.

Au passage, ce type d'études révèle aussi des « absences » significatives : celle des marchands français qui auraient pu jouer un rôle d'intermédiaires entre couronne d'Aragon et Haute Allemagne, le long de la vallée du Rhône, certes en position partiellement frontalière au début du XV^e siècle. Or ils jouent à l'évidence un rôle commercial beaucoup plus limité que celui de leurs voisins allemands, italiens ou catalans, organisés en puissantes compagnies marchandes, surtout dans le cas de deux premiers, sans équivalents en France – à l'exception tardive mais isolée de Jacques Cœur, en fait soutenu, puis complètement abandonné, par le pouvoir royal. Si le contexte de la guerre de Cent ans joue un rôle dans cet effacement des marchands français, les liaisons directes renforcées entre Italie du Nord et Haute Allemagne, et de là vers la Flandre par l'axe rhénan, mais aussi par voie maritime en contournant la péninsule Ibérique par le détroit de Gibraltar, contribuent quant à elles à marginaliser les Foires de Champagne à partir du XIV^e siècle et à fragiliser, elles aussi, les réseaux de négoce français.

De toutes ces remarques se dégagent des phénomènes essentiels de déplacement lent mais décisif des centres de gravité et des itinéraires marchands, au gré du dynamisme inégal des négociants à la recherche de nouveaux articles, marchés et débouchés. Dans un futur proche, ils ouvriront ainsi la voie aux « Grandes Découvertes », décuplant ces processus de globalisation.

Restent cependant quelques questions pour terminer, à partir de l'observatoire polonais : voit-on en effet du corail et des épices parvenir aussi dans le royaume de Pologne à partir du début du XV^e siècle, à travers quels types de sources et selon quels itinéraires ? Concernant le corail, une réponse partielle est apportée par les musées archéologiques de Poznań – soit le Musée Archéologique proprement dit et la Réserve Archéologique Genius Loci. Elle est claire : on n'y trouve aucune trace de corail, manifestement remplacé dans les mêmes usages par l'ambre, dont les origines baltiques beaucoup plus proches permettent évidemment de comprendre pourquoi il semble « se substituer » au corail. Quant aux épices orientales, il ne fait guère de doute qu'elles empruntent un parcours qui, par la Mer Noire et le port de Kilia, dans le delta du Danube, ou plus spécialement celui de Moncastro, sur l'embouchure du Dniestr, un temps contrôlé par les Génois, remonte ce fleuve ou suit la route moldave pour atteindre le sud du royaume de Pologne, alors

étiré loin au sud-est de Cracovie (voir carte 3 infra) – sans détour inutile, donc, par la Méditerranée occidentale¹⁷.



Carte 3¹⁸ : L'Europe en 1402.

Enfin, bien que le corail ne paraisse pas connaître le même engouement qu'en Méditerranée, en Europe occidentale ou même germanique, où les marchands juifs organisés en réseaux participent efficacement à sa commercialisation, il est légitime de se demander quel rôle ces derniers ont joué dans le royaume de Pologne, où il est difficile d'imaginer qu'ils n'entretiennent pas de liens étroits avec leurs coreligionnaires occidentaux et méridionaux¹⁹. Quels autres articles, donc, quels autres itinéraires, quels

¹⁷ M. Balard, *La Romanie génoise (XII^e-début du XV^e siècle)*, 2 vol., École Française de Rome, Rome, 1978, t. I, p. 145-150.

¹⁸ *Großer Atlas zur Weltgeschichte*, G. Westermann, Brunswick, 1997, carte « Europa 1402 », p. 71.

¹⁹ Sur la commercialisation du corail par les juifs en Méditerranée, voir par exemple

autres partenaires et quelles sources permettant de compléter ce tableau d'une Europe dont les connections sont multiples à la fin du Moyen Age reste-t-il aussi à mettre en valeur ?

CONFLICT OF INTEREST STATEMENT: The Author declares that there was no conflict of interest in this study.

AUTHOR'S CONTRIBUTION: The Author is solely responsible for the conceptualization and preparation of the article.

Bibliographie

Sources

- Bastian F., *Das Runtingerbuch 1383-1407 und verwandtes Material zum Regensburger-südostdeutschen Handel und Münzwesen*, 3 vol., Gustav Bosse Verlag, Ratisbonne, 1935-1944.
- Capmany i de Montpalau A. de, *Memorias Históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, rééd. par C. Batlle, E. Giralt (2 vol. en 3 t.), Cámara de Comercio y Navegación de Barcelona, Barcelone, 1961-1963.
- Häbler K., « Das Zollbuch der Deutschen in Barcelona (1425-1440) und der deutsche Handel mit Katalonien bis zum Ausgang des 16. Jahrhunderts », *Württembergische Vierteljahrshefte für Landesgeschichte*, t. 10, 1901, p. 111-160 et 331-363 ; t. 11, 1902, p. 1-35 et 352-417.
- Schelling A., *Urkundenbuch zur st. gallischen Handels- und Industrie-Geschichte*, 2 vol., Zollikofer, Saint-Gall 1922-1923.

Ouvrages et articles

- Ammann H., *Die Diesbach-Watt-Gesellschaft : ein Beitrag zur Handelsgeschichte des 15. Jahrhunderts*, Fehr'sche Buchh., Saint-Gall, 1928.
- Balard M., *La Romanie génoise (XII^e-début du XV^e siècle)*, 2 vol., Ecole Française de Rome, Rome, 1978.
- Batlle Carme, *L'expansió baixmedieval (s. XIII-XV)*, [in :] P. Vilar (dir.), *Història de Catalunya*, vol. III, Edicions 62, Barcelone 1988.

Coulon, *Barcelone et le grand commerce d'Orient*, *op. cit.*, p. 557-561 ; J. Sibon, « La coopération entre corailleurs juifs et chrétiens à Marseille au XIV^e siècle à travers les documents de la pratique latins et hébreux », *Coesistenza e Cooperazione nel Medioevo. FIDEM, dal 23 al 27 giugno del 2009*, Éditions de la Fidem, Palerme, 2014, p. 1-13. Sans avoir pu effectuer de recherche systématique à ce sujet, il est tout de même possible de relever au moins un juif dans les comptes de la compagnie des Runtinger de Ratisbonne, parmi les ventes de corail à Nuremberg et Breslau/Wroclaw par Erhart Lettel au cours de l'hiver 1399 : « Siman ed Yude », cf. F. Bastian, *op. cit.*, t. II, p. 139. Enfin, M. Balard a également relevé les activités de juifs parmi les marchands présents à Kilia et Moncastro ; cf. *La Romanie génoise*, *op. cit.*, t. I, p. 149.

- Boucheron P., Menjot D., *La ville médiévale*, t. II : J.-L. Pinol dir., *Histoire de l'Europe urbaine*, Seuil, Paris, 2011.
- Carrère C., *Barcelone centre économique à l'époque des difficultés, 1380-1462*, 2 vol., Mouton, Paris-La Haye, 1967.
- Casado Novas I., *Operadores alemanes en la Barcelona bajomedieval : Interrelaciones economicas y transferencias culturales (1420-1462)*, Thèse inédite, Universitat de Barcelona, soutenue en 2020 (sous la co-direction de Maria Dolores López Pérez et Damien Coulon).
- Crouzet-Pavan E., *Venise : une invention de la ville, XIII^e-XV^e siècle*, Champ Vallon, Seyssel, 1997.
- Contamine P. (dir.), *L'économie médiévale*, A. Colin, Paris, 1997.
- Coulon D., *Barcelone et le grand commerce d'Orient. Un siècle de relations avec l'Égypte et la Syrie (ca. 1330 – ca. 1430)*, Casa de Velázquez – Institut Europeu de la Mediterrània, Madrid-Barcelone, 2004.
- Coulon D., « Des vallées pyrénéennes au cœur de l'Europe et au Levant. Barcelone, interface entre réseaux marchands à différentes échelles à la fin du Moyen Âge », [in :] D. Coulon (éd.), *Réseaux marchands et réseaux de commerce. Concepts récents, réalités historiques du Moyen Âge au XIX^e siècle*, Presses universitaires de Strasbourg, Strasbourg, 2010.
- Coulon D., « Un autre enjeu européen : marchands de Perpignan et réseaux commerciaux en relation avec le Saint-Empire au début du XV^e siècle », A. Catafau, N. Jaspert, T. Wetzstein (dir.), *Perpignan 1415. Un sommet européen à l'époque du Grand Schisme d'Occident*, Lit Verlag, Zurich-Berlin, 2018, pp. 241-256.
- Coulon D., *Un port sans rivage ? Grand commerce, réseaux et personnalités marchandes à Perpignan à la fin du Moyen Âge*, Casa de Velázquez, Madrid, 2023.
- Fischer K., *Regensburger Hochfinanz. Die Krise einer europäischen Metropole an der Wende zur Neuzeit*, Universitätsverlag Regensburg, Ratisbonne 2003.
- Guilleré Ch., « Genève et Lyon, comme cités de contact dans les relations économiques entre la péninsule Ibérique et le Saint-Empire (début XIV^e siècle – début XVI^e siècle) », [in :] K. Herbers, N. Jaspert (éd.), « *Das kommt mir spanisch vor* ». *Eigenes und Fremdes in den deutsch-spanischen Beziehungen des späten Mittelalters*, Lit Verlag, Münster, 2004, p. 631-642.
- Jaspert N., « Ein Leben in der Fremde. Deutsche Handwerker und Kaufleute im Barcelona des 15. Jahrhunderts », [in :] F.J. Felten (éd.), *Ein gefüllter Willkomm. Festschrift für Knut Schulz zum 65. Geburtstag*, Shaker, Aix-la-Chapelle, 2002.
- Jaspert N., « Dem Reich verbunden : Gemeinschaftsbildung und Frömmigkeit deutscher Kaufleute und Handwerker in Lyon (um 1500) », M.-L. Heckmann, J. Röhrkasten (éd.), *Von Nowgorod bis London. Studien. zu Handel, Wirtschaft und Gesellschaft im mittelalterlichen Europa*, V&R Unipress, Göttingen, 2008, p. 489-511.
- Kellenbenz H., « Las relaciones economicas y culturales entre España y Alemania meridional alrededor de 1500 », *Anuario de Estudios Medievales*, 10, 1980, p. 545-554.

- Menant F. *L'Italie des communes (1100-1350)*, Belin, Paris, 2005.
- Mitjà M., « Dificultades de la industria y comercio alemanes para abrirse paso en Barcelona hasta 1410 », *Spanische Forschungen der Goerresgesellschaft: Gesammelte Aufsätze zur Kulturgeschichte Spaniens*, 13, 1958, p. 188-228.
- Mitjà M., « El comercio y la industria alemanes en Barcelona de 1410 à 1420 », *Homenaje a Johannes Vincke, para el 11 de mayo 1962*, CSIC, Madrid, 1963, vol. 1, p. 285-320.
- Schulte A., *Geschichte der grossen Ravensburger Handelsgesellschaft 1380-1530*, 3 vol., Stuttgart, Deutsche Verlags-Anstalt, Berlin, 1923.
- Sibon J., « La coopération entre corailleurs juifs et chrétiens à Marseille au XIV^e siècle à travers les documents de la pratique latins et hébreux », *Coesistenza e Cooperazione nel Medioevo. FIDEM, dal 23 al 27 giugno del 2009*, Éditions de la Fidem, Palerme, 2014, p. 1-13.

AUTHOR:

DAMIEN COULON (Université de Strasbourg): maître de conférences en Histoire médiévale, HDR Co-responsable de l'Axe 3. Agrégé 1991. Doctorat en Histoire (Université Paris I, 1999). Habilitation à diriger des recherches (Université Paris I, 2011). Centres d'intérêts : Échanges et diplomatie entre chrétiens et musulmans en Méditerranée aux XIe-XVe siècles; Itinéraires, voyages et récits de voyage; Réseaux marchands (Méditerranée et Europe occidentale); Individu et processus d'individuation en Occident à la fin du Moyen Âge. Ouvrages et directions d'ouvrages :

– *Un port sans rivage ? Grand commerce, réseaux et personnalités marchandes à Perpignan à la fin du Moyen Âge*, publication du mémoire d'HDR, Madrid, Casa de Velazquez, 2023;

– avec Eric Hassler, (coordination), *Source(s). Arts, Civilisation et Histoire de l'Europe*, 2020, n°17, « Frontières », 2020;

– avec Christine Gadrat-Ouerfelli (dir.), *Le voyage au Moyen Âge : description du monde et quête individuelle*, Aix-en-Provence, Presses Universitaires de Provence, 2017.

Dernier article :

- « A Decisive phase of Intense Diplomatic Negotiations between Mamluk Sultanate and Western Powers (the Crown of Aragon, and the Republics of Genoa and Venice), 1288–1293/AH 687–692 », *Annales Islamologiques* n°57, 2023, p. 251-272.