



Universität Hamburg
DER FORSCHUNG | DER LEHRE | DER BILDUNG



UNIVERSITÉ DE TUNIS
جامعة تونس



Universiteit Utrecht



Center for Comparative Empire
and Transcultural Studies

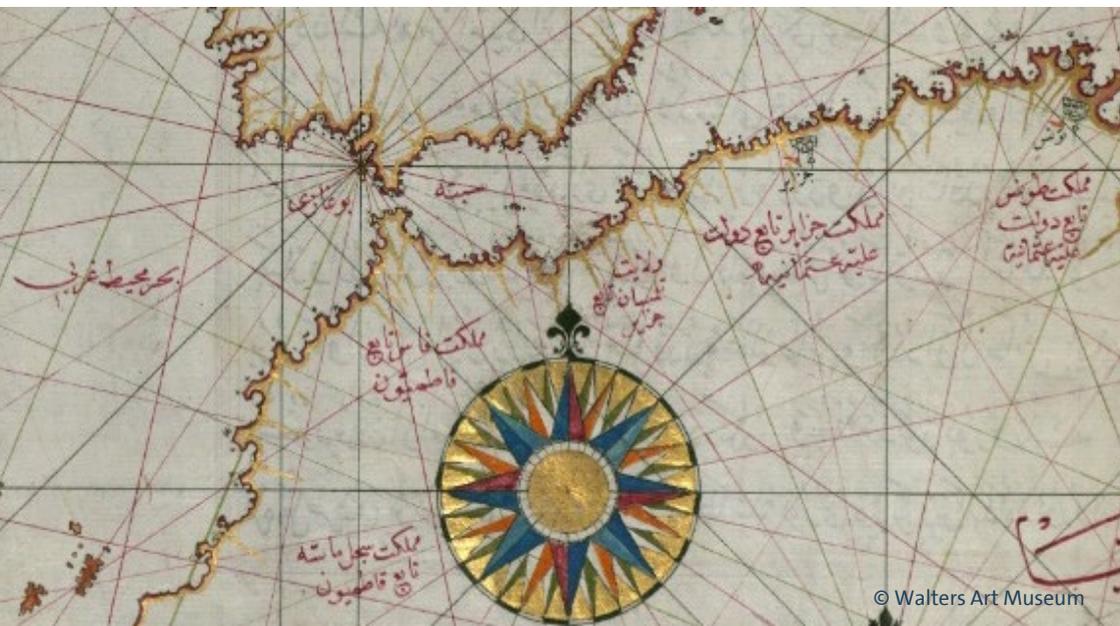
ABSTRACTS

“RomanIslam – Center for Comparative Empire and Transcultural Studies” (Early Islam)

Villes, objets et circulation des marchandises au Maghreb et dans la Péninsule Ibérique

Cities, Objects, and Circulation of Goods in the Maghreb and the Iberian Peninsula

Universität Hamburg, October 5–6, 2023



Contact

Prof. Dr. Stefan Heidemann

DFG Center for Advanced Study “RomanIslam – Center for Comparative Empire and Transcultural Studies”

Universität Hamburg

E: stefan.heidemann@uni-hamburg.de

Katharina Mewes

DFG Center for Advanced Study “RomanIslam – Center for Comparative Empire and Transcultural Studies”

Universität Hamburg

T: +49 40 42838-2994

E: katharina.mewes@uni-hamburg.de

In order to attend online or in presence please register by September 27, 2023 with katharina.mewes@uni-hamburg.de

More: www.romanislam.uni-hamburg.de



Universiteit Utrecht

Content

Keynote Lecture

Ramzi Rouighi (Los Angeles)

What is a North African Region? 4

Panel 1

The Impact of Trade on the Birth, Rise and Demise of Cities

Dominique Valérian (Paris)

Les ports et leur hinterland dans le Maghreb de la fin du Moyen Âge 5

Abdallah Fili (El Jadida)

Les données historiques et archéologiques de Sijilmassa en lien avec le commerce transsaharien 6

Ahmed Maouloud el-Hilal (Nouakchott)

Cités caravanières au Moyen-Âge dans l'Ouest Saharien : présence des marchands maghrébins 8

Panel 2

Axes and Routes of Trade

Tarek Kahlaoui (Tunis)

The Idrisian Mediterranean as Part of Roger II's Conquest Project 10

Ahmed El Bahi (Kairouan)

Une route prédésertique inconnue reliant le Jebel Dimmir à Oued Souf durant le Haut Moyen Age 12

Kurt Franz (Hamburg)

Trans-Saharan Trails on the Eve of Aghlabid Rule, 184 /800 13

Panel 3

The Administration of the Circulation of Goods and Merchandise

Mohammed Ben Abbès (Tunis)

Le commerce tribal au Maghreb entre la fin de l'Antiquité et le début du Moyen-Âge 15

Mohamed Ghodhbane (Tunis)

Sijilmassa dans la politique fatimide au IV/X^e siècle : atelier monétaire fournisseur de l'or 17

Lamia Hadda (Florence)

L'arsenal d'Amalfi et les relations commerciales avec les villes côtières de la Méditerranée (X^e–XII^e siècle) 18

Panel 4

Objects and Their Mobility

Susana Gómez Martínez (Évora)

Évidences du commerce dans « le Garb al-Andalus » au XII^{ème} siècle : la céramique 20

Chokri Touihri (Tunis)

Circulation des céramiques de l'Ifriqiya en Méditerranée au lendemain de la chute de Carthage : un premier bilan d'une continuité? 22

Concluding Discussion

Keynote Lecture

RAMZI ROUGHY

University of Southern California, Los Angeles



What is a North African Region?

For the period between the seventh and tenth centuries, specialists tend to take the existence and significance of the Maghrib for granted. Some imagine the development of cities and commercial networks *in* the Maghrib while others conceive of objects as Maghribī (or North African). Yet, a closer look at early Arabic sources suggest that the Maghrib did not immediately become a unit, let alone a “region” that everyone recognized and could easily locate. For a long time, the Maghrib was not *the* Maghrib. Calling into question the deployment of the category Maghrib in the post-conquest period opens up new research possibilities and allows us to reevaluate the emergence of a new mapping of northwest Africa tied to imperial politics

More: <https://usc.academia.edu/RamziRoughy>

Panel 1

The Impact of Trade on the Birth, Rise and Demise of Cities

DOMINIQUE VALÉRIAN

Université Paris 1 – Panthéon-Sorbonne



Les ports et leur hinterland dans le Maghreb de la fin du Moyen Âge

La progressive littoralisation de l'espace maghrébin à partir du X^e siècle a conduit à une réorganisation des réseaux d'échanges entre le littoral et l'intérieur, à partir de pôles d'impulsion le plus souvent portuaires ou à proximité de la mer, débouchant sur une périphérisation de régions qui jusque-là jouaient un rôle majeur dans la structuration de l'espace maghrébin.

More: <https://univ-paris1.academia.edu/DominiqueValérian>

ABDALLAH FILI

Université Chouaib Doukkali, El Jadida



Les données historiques et archéologiques de Sijilmassa en lien avec le commerce transsaharien

Sijilmassa est implantée au cœur de l'oasis de Tafilalt, une immense zone de culture de 150 km² située au sud-est du Maroc, au sud de l'actuelle province d'Errachidia. Elle s'est développée dans une niche écologique, en marge du Grand Sahara, vers lequel coulent des oueds venus des hauts reliefs environnants.

Cet isolement ne doit pas omettre la présence humaine intensive dans la région avant l'avènement de l'Islam ; mais la constitution de la puissance urbaine de la ville oasisienne de Sijilmassa, sans équivalent en Afrique du Nord, remonte bel et bien au milieu du 2^e siècle de l'hégire (140/ 757). Son émergence ainsi que son oasis est concomitant au creusement du canal artificiel de l'oued Ziz (40 kms de long pour 20 à 30 mètres de large) sous les auspices des fondateurs de la ville, les Midrarides, et qui a généreusement alimenté la ville et créer l'un des plus étendu l'oasis du monde.

Mais, si la présence d'eau est une nécessité vitale, elle ne peut pas à elle seule, expliquer l'expansion économique exceptionnelle de Sijilmassa et la hisser au rang d'acteur principal des échanges commerciaux avec l'Afrique subsaharienne et bâtir un atelier d'émissions monétaires d'une

frappante longévité (9e au 17e siècle). En effet, Sijilmassa est un véritable centre de production agricole excédentaire d'une ampleur inédite et de l'élevage camelin intensif (sur lequel reposent les caravanes). La ville et ses environs ont développé aussi une grande production métallurgique (plombifère et argentifère), en plus de l'exploitation du sel local (monnaie de change contre l'or).

C'est au gré de ces investissements importants que Sijilmassa a eu un essor urbain important par rapport aux autres centres sahariens en mettant en place un système de ravitaillement incontournable pour les commerçants de divers horizons et leurs bétails, en direction et en provenance de l'Afrique subsaharienne, qu'elle a ainsi durablement fidélisés.

Notre Objectif est de survoler les résultats des recherches archéologiques sur la ville saharienne afin d'y déceler les dimensions et les aspects du commerce transsahariens largement dépeints par les textes littéraires.

More: <https://ucd-ma.academia.edu/FILIABDALLAH>



AHMED MAOULOUD EL-HILAL
Université de Nouakchott



Cités caravanières au Moyen-Âge dans l'Ouest Saharien : présence des marchands maghrébins

L'Ouest du Sahara africain est resté un espace quasi-nomade, la bédouinité et le nomadisme ont dominé le mode de vie de ses habitants. Le trafic du commerce transsaharien au moyen-âge à travers l'Ouest Saharien, dont la prospérité économique relative se reflète dans le niveau de vie de la population, semble avoir transformé le mode de vie de certains groupes de nomades, notamment les Sanhaja d'Awdaghost. Se référant à la proposition d'Ibn Khaldoun concernant l'urbanisation bédouine, il conclut que la vie de transhumants la Badiya est basée sur la subsistance et que, s'il y a un surplus et une augmentation du niveau de subsistance, cela pourrait tendre à la stabilité qui conduit à la supplication et à l'immobilité et à l'établissement de villes, à la fortification et à l'habillement.

C'est presque le cas avec l'essor du commerce caravanier dans la zone géographique saharienne, à la faveur de l'émergence d'un certain nombre de stations d'échange de caravanes qui ont permis à la population de la région de passer progressivement du nomadisme pastoral à la stabilité commerciale.

En raison de l'intérêt des marchands musulmans pour l'or du Soudan occidental depuis le 8^{ème} siècle, des stations de caravanes ont commencé à apparaître tout le long des routes du désert reliant le Maghreb et à celui du Soudan occidental. Ces cités caravanières ont enrichi l'urbanisme de l'islam. Ces métropoles constituaient une exception quasi-urbaine à la géographie du désert bédouin et constituaient une rupture à plusieurs niveaux, notamment le schéma de stabilité et les modes d'utilisation de l'espace. Les cités d'Awdaghost, Ghana, Tadmaka, villes contemporaines de celle de Sidjilmassa à l'extrême Maghreb ont émergé et ont prospéré, puis ont disparu à la même époque médiévale, ce qui a été mentionné pour la première fois dans la littérature géographique arabe au VIII^e siècle de notre ère. La position géographique d'Awdaghost est estimée par rapport à ses partenaires des échanges transsahariens : elle serait située à une distance comprise entre quarante jours et deux mois de Sidjilmassa ; un parcours de 10 à 15 jours de caravane la séparerait de Ghana. Le site de la capitale de l'empire du Ghana médiéval : Koumbi Saleh, est situé dans la zone Sahélien entre le Hodh mauritanien et la vallée du Niger. Cette région fait partie du Wagadou; berceau historique de l'empire de Ghana. Le Ghana médiéval mentionné la première fois sous la plume de Muhamed Ibn Habib al-Fizari (mort en 796) comme pays de l'or. Décrite par al-Yaqubi au 9^e siècle comme royaume de l'or. Ibn Hawqal au 10^e siècle présente l'empereur de Ghana comme le plus riche au monde, grâce à l'or et il rapporte aussi que le roi d'Awdaghost est en contact avec le roi de Ghana.

D'après Raymond Maun grâce au échanges transsahariens :
« ... Awdaghost et Ghana : Koumbi Saleh (...) ce sont des villes du Maghreb implantées sur la limite de blad es-soudan, de véritables colonies commerçantes soeurs de Sidjilmassa, Noul lamta, Tamdelt, Ouargla, Ghadamés, Zouila du Fazzan, avec lesquelles elles étaient en liaison constante et avaient plus de points communs qu'avec ls villes purement négres du sud ».¹

¹Mauny, Raymond, 1967, *Tableau géographique de l'Ouest africain au moyen-âge d'après les sources écrites, la tradition et l'archéologie*, Dakar : IFAN, 1961, réédition Amsterdam, p. 389–390.

More: <https://univ-nkc.academia.edu/EidaELHILALAhmedMaouloud>

Panel 2

Axes and Routes of Trade

TAREK KAHLAOUI

Mediterranean School of Business, Tunis



The Idrisian Mediterranean as Part of Roger II's Conquest Project

In this paper I will investigate the nature of al-Idrisi's celebrated geographic-cartographic work *Nuzhat al-Mushtaq*. In appearance it is usually represented as part of the Islamic geographic corpus; a sole passionate Muslim geographer authoring a book using various sources that it happens to be in the court of a non-Muslim ruler who just happens to be passionate of geography. I will argue, however, that even though *Nuzhat al-Mushtaq* is another Islamic source of geography it is on the other hand a component of a practical project of conquest by a non-Muslim ruler to Islamic territories.

Even though al-Idrisi's book covered world geography the aim of his contribution within the Rogerian court was to provide a detailed "correct" textual and visual reporting of the Mediterranean, the target of Roger II's conquest plans. Roger II's use of a Muslim geographer well informed of classical Islamic geography including its transmission of

Ptolemy's *Geography* point to an interest in accurate and mathematical geography and cartography, is no coincidence rather than the use of European medieval cartography. This re-interpretation of the Idrisian work would also serve at pointing out the hybrid nature of Norman's Sicily, a space of *Convivencia* yet serving an aggressive conquest plan, which is a very understandable paradoxical paradigm of the pre-modern Mediterranean.

More: <https://www.smu.tn/msb/faculty-list/tarek-kahlaoui>



AHMED EL BAHİ

Université de Kairouan



Une route prédésertique inconnue reliant le Jebel Dimmir à Oued Souf durant le Haut Moyen Âge

La carte du réseau routier ifrîquien durant le Haut Moyen Age reste lacunaire, surtout dans sa partie saharienne. Depuis les années 70, plusieurs chercheurs ont essayé de cartographier ce réseau en interprétant les données textuelles dont ils disposaient (C. Vanacker 1973 ; H. Jaidi 1977 ; J. Thiry 1995 ; etc). Une relecture attentive des textes déjà connus, ainsi que l'édition de nouvelles sources permettent la découverte d'une nouvelle route qui relie le massif du Jebel Dimmir à Oued Souf en passant par le Sud de Nifzawa et le Sud de Qastiliya, en contournant le Chott al-Jérid par le Sud. Cette route a vocations commerciales et militaires, est attestée depuis le II^e/VIII^e siècle, elle était contrôlée par une tribu berbère « Butr », nommée Sumâta ou Sûmâta dont la fraction la plus importante était les Banû Darjîn. Cette route échappait au pouvoir central de Kairouan jusqu'au milieu du IV^e/X^e siècle, date à laquelle fatimides ont pu l'accaparer et où une « ville » du nom de Sumâta est fondée afin de contrôler cette route. Cette ville était qualifiée comme une des principales villes de Nifzawa à cette époque.

More: <https://flshk.academia.edu/AhmedelBahı>

KURT FRANZ

Universität Hamburg



Trans-Saharan Trails on the Eve of Aghlabid Rule, 184 /800

Whether or not trans-Saharan trade flourished prior to the Aghlabid emirate is vital for assessing, first, how far the Islamic Maghreb had already developed from regional self-sufficiency to subcontinental connectedness. Second, it suggests to what degree transition from political provinciality to state autonomy was instrumental therein.

While it is acknowledged with a view to the sources that the period under question presents quite a dark age—with Byzantine evidence broken off, native peoples north and south being illiterate, and the transition between Arabic oral and literary transmission just halfway up the road—archaeological findings from the Sahel zone are often bailed in for bridging the gap alternatively. Besides, I shall argue, Arabic geography and cartography, if though from slightly later times, can help reconstruct the stage of eighth-century desert crossings, especially if seen in conjunction with the natural conditions of caravan traffic.

I will do so after some remarks on the not-so-grave climate change since the year 800 by interpreting notable sources down to al-Iḍrīsī on the grounds of edaphic and hydrological geo-factors such as have

structurally limited human locomotion in some areas while enabling it in others.

The aim is to rate how many of the ten principal communications known to 1900 (Morocco to Barqa) will have been travelled even before 800, and which were the respective port cities on either coast of the Sahara. This should finally also allow us to better understand in how far the emergent political regionalization of the Maghreb was favourable to long-distance trade.

More: <https://tunsandfigs.academia.edu/KurtFranz>



9th Cent. Aghlabid Coin © Medieval-Islamic-History

Panel 3

The Administration of the Circulation of Goods and Merchandise

MOHAMMED BEN ABBÈS

Université deTunis



Le commerce tribal au Maghreb entre la fin de l'Antiquité et le début du Moyen-Âge

On désigne par commerce tribal les différentes formes d'échanges commerciaux dont l'un des acteurs sont les tribus africaines. Dans ce papier on propose de revenir sur trois types d'échanges menés par les différents groupes berbères africains qui vivaient à la fin de l'Antiquité en dehors de toutes structures urbaines. On cherchera les signes de permanence ou d'évolutions qu'ont connus ces échanges au début du Moyen Age.

- On commence d'abord par les circuits commerciaux locaux, à savoir le commerce inter-tribal et le commerce des tribus avec les centres urbains avoisinants. Les échanges inter-tribaux se faisaient essentiellement dans les marchés ruraux, les *nundinae*. C'est dans ces

marché périodiques que se traitent les affaires de blés, d'orges, de laines, de bétail, etc. Aussi bien les cultivateurs sédentaires que les pasteurs nomades ou semi nomades font des achats avec l'argent qu'ils gagnent par leurs ventes.

- Les échanges entre les villes et les campagnes étaient en partie une affaire des tribus. Il ne faut pas oublier que la majorité des paysans africains vivaient jusqu'à la fin de l'Antiquité de vastes groupements de sédentaires ou semi-nomades, peu éloignés des cités et de leur territoire et qui ont maintenu des liens forts avec les cadres tribaux. Le commerce tribal avec les villes a joué un rôle dans le soutien de l'économie pastorale et agraire des tribus.
- Le dernier axe à réexaminer est le commerce transsaharien qui était entièrement un monopole des tribus périphériques vivant en bordure du Sahara. S'il est aujourd'hui admis que les échanges commerciaux entre l'Afrique saharienne et subsaharienne et les provinces africaines, ont peut-être préexisté depuis l'Antiquité, c'est surtout à partir de la conquête musulmane du Maghreb au VII–VIII^e siècle que le commerce transsaharien connaîtra une régularité et un développement significatifs. On insistera davantage sur le rôle joué par les tribus berbères dans cet essor. Nous savons que les tribus berbères ont participé à ce commerce en tant que principaux transporteurs, propriétaires de chameaux, guides pour les voyageurs et fournisseurs d'eau et de nourriture.

Le développement du commerce tribal, avec ces trois courants a certainement contribué au début du Moyen Age, à la création de routes commerciales qui, à leur tour, produisent des agglomérations ou des centres de commerce de plus en plus importants au sein des tribus. On orientera les investigations vers le rôle du commerce transsaharien dans l'émergence des nouveaux centres urbains.

More: <https://xn--facultdesscienceshumainesetsociales-gsd.academia.edu/MohmaedBENABBES>

MOHAMED GHODHBANE

Université El Manar, Tunis



Sijilmasa dans la politique fatimide au IV/X^e siècle : atelier monétaire fournisseur de l'or

Depuis 296/909, Sijilmasa, la ville midraride, faisait partie de l'État fatimide et devenait une province dont les gouverneurs furent désignés au départ par le calife parmi les chefs fidèles. Mais très rapidement al-Mahdi avait changé sa politique et se trouvait obligé de nommer un gouverneur midrarid et laissait le pouvoir héréditaire. Avant son retour à Kairouan en 296/909, al-Mahdi devait rester presque 40 jours pour organiser la ville et mettre un plan pour son appartenance au nouveau califat et son projet d'hégémonie et d'expansion. C'est au cours de cette période que le calife avait instauré un atelier monétaire qui va jouer un rôle important dans l'économie de l'État fatimide et son approvisionnement en or. L'atelier monétaire de Sijilmasa dont le nom ne figurait pas sur les monnaies aux noms des califes fatimides et celles de Muhammad Ibn al-Fath, avait eu un cachet spécifique qui le distingue pendant presque 70 ans. C'est à partir de cette spécificité artistique que nous pouvons aujourd'hui identifier et distinguer facilement les émissions de cet atelier énigmatique. Pourrions-nous dire que l'absence du nom de l'atelier s'explique par son rôle et son emplacement stratégique en tant que ville de rayonnement mondial ?

More: <https://tunis.academia.edu/mohamedghodhbane>

LAMIA HADDA

Università degli Studi Firenze



L'arsenal d'Amalfi et les relations commerciales avec les villes côtières de la Méditerranée (X^e–XII^e siècle)

L'histoire de l'arsenal d'Amalfi se confond avec celle de la République elle-même et remonte à l'âge d'or du duché d'Amalfi, entre le X^e et le XII^e siècle. La ville, l'une des quatre Républiques Maritimes de l'Italie médiévale, occupait une position de grande importance dans la Méditerranée, en tant que carrefour crucial pour le commerce et les routes maritimes reliant l'Occident à l'Orient. Dans ce contexte, l'arsenal constituait l'épine dorsale de sa puissance navale. La nécessité de construire, d'entretenir et de réparer les navires qui parcouraient les routes commerciales de la Méditerranée a conduit à la création de cet ensemble architectural qui représente un lien tangible avec une période de grande vitalité, d'explorations audacieuses et de commerce florissant. L'ancien arsenal d'Amalfi est un exemple extraordinaire d'architecture médiévale, alliant des éléments fonctionnels à des éléments de grande valeur esthétique et structurelle. Sa construction parfaitement conservée nous permet d'imaginer l'intense activité qui régnait autrefois à l'intérieur de ses murs. Malgré les vicissitudes de l'histoire, le bâtiment a survécu jusqu'à aujourd'hui, conservant sa conception architecturale intacte et fournissant un témoignage clair de la force maritime locale. La

contribution vise à examiner l'importance de l'ancien arsenal de la République d'Amalfi, en illustrant son histoire, son architecture et le rôle central qu'il a joué dans le développement maritime et commercial de la ville.

More: <https://unif.academia.edu/LamiaHadda>



Panel 4
Objects and Their Mobility

SUSANA GÓMEZ MARTÍNEZ

Universidade de Évora



**Évidences du commerce dans « le Garb al-Andalus » au XII^{ème} siècle :
la céramique**

Entre la fin de l'Antiquité et la période émirale, les productions céramiques d'origine romaine tardive fortement normalisées sont remplacées par des productions régionales et locales en al-Andalus. Seulement au cours du IX^e siècle, les ateliers urbains de céramique connaissent un nouvel essor, patent dans l'incorporation de nouvelles formes et technologies et dans la réactivation des réseaux de distribution, même si cette reprise ne se produira pas de manière simultanée et avec la même intensité sur tous les territoires, spécialement au Garb al-Andalus.

Au cours des Taifas, la production de céramique se caractérise par une plus grande variété de techniques ornementales et de solutions techniques. La dispersion de vaisselles très similaires dans de vastes

zones reflète également une intensification des réseaux d'échanges, tant des biens de consommation que des technologies de production. Des productions spécifiques du XI^e siècle suggèrent que certains types céramiques peuvent être propres à un territoire concret, coïncidant avec les limites politiques de tel ou tel royaume de taifa et que le pouvoir en place pouvait les promouvoir. Si cette hypothèse se confirmait, on pourrait conclure qu'il existait une stratégie économique étatique concernant la production et l'approvisionnement de céramiques et, pourquoi pas, d'autres biens de consommation en général. Cette stratégie n'en exclut pas une autre, déjà énoncée par plusieurs auteurs, selon laquelle la céramique véhiculerait des messages idéologiques ou politiques par le biais des symboles et motifs ornementaux dont elle est porteuse.

À le XII^e siècle, un réseau d'ateliers de production de céramique couvrirait pratiquement tout le territoire du Ğarb. Bien que ces ateliers aient produit tous types d'objets, y compris des céramiques glaçurées, certains se sont peut-être spécialisés dans des vaisselles de meilleure qualité pour un marché qui dépassait le cadre local / régional. C'est cette capacité à distribuer les produits qui marquerait une spécialisation plutôt qu'une capacité technique qui, elle, bénéficie de mécanismes de transmission efficaces.

More: <https://universityofevora.academia.edu/SusanaGómezMartínez>



CHOKRI TOUIHRI

Institut national du patrimoine, Tunis



Circulation des céramiques de l’Ifriqiya en Méditerranée au lendemain de la chute de Carthage : Un premier bilan d’une continuité ?

La connaissance du VII^e siècle, date où s’efface la civilisation antique, latine et chrétienne devant l’apparition d’un phénomène historique majeur : la conquête arabe. L’extrême pénurie des sources écrites plonge la région de l’Afrique du Nord orientale dans « l’obscurité » laissant l’archéologie seule capable d’éclairer nos connaissances sur la période. C’est au cours des vingt dernières années, les recherches sur les céramiques de l’antiquité tardive et celle « islamique » ont connu un saut quantitatif et qualitatif important, impulsé tant par le renouvellement des questionnements historiographiques que par la multiplication conjoncturelle des fouilles souvent programmées.

Pour l’antiquité tardive, la céramologie africaine a connu depuis une dizaine d’années des avancées notables ou, tout au moins que ses cadres typologiques, chronologiques et commerciaux, que l’on croyait fermement établis, ont subi de profondes remises en question. Les effets de la conquête vandale puis de la reconquête byzantine en 533 sur l’économie africaine, ainsi que la façon dont la céramique peut ou non en rendre compte, ont fait l’objet d’âpres discussions. Il n’en reste pas moins que l’Afrique produit et exporte ses céramiques jusqu’à la complète prise

de possession du pays par les conquérants arabes (chute de Carthage en 698) et peut-être même un peu au-delà.

Quant au Haut Moyen Âge, les sources historiques nous informent que dès la chute de Carthage 698 et après sa relative pacification, l'Ifrīqiya fût promue au rang de province autonome (705), directement rattachée au calife de Bagdad. Largement islamisée en 754, elle se transforma grâce à ses *ribâts* de plus en plus nombreux en une place forte dirigée contre Byzance – ceci avant même que les aghlabides ne prennent en charge sa destinée en l'an 801 et ne l'élèvent au IX^e siècle au rang de province parmi les plus prospères de l'Islam maghrébin.

Il est certain que les données céramologiques disponibles ne fournissent pas de véritables fossiles directeurs avec des connaissances assez variables : relativement riche pour le septième siècle et, dans une certaine mesure, la fin du X^e/XI^e siècles, limités pour le neuvième siècle et pratiquement absents pour le huitième siècle. Cependant, cet aperçu général n'entrave pas la tentation d'identifier des continuités ainsi que des changements dans les productions, et, dans le cas de l'Ifrīqiya, quelques commentaires sur les développements parallèles et des échanges méditerranéens en al-Andalus et la Sicile.

More: <https://inp.academia.edu/ChokriTouihri>

