
Comerç transsaharià

Autor:

Data de publicació: 04-08-2022

[Salta a la navegació](#)[Anar a la cerca](#)

El comerç transsaharià requeria viatjar a través del Sàhara entre l'Àfrica subsahariana i el nord d'Àfrica. Tot i que existia des de la prehistòria, el punt àlgid del comerç es va estendre des del segle 8 fins a principis del segle 17. El Sàhara va tenir una vegada un entorn molt diferent. A Líbia i Algèria, des d'almenys el 7000 aC, hi havia pastoralisme, el ramat d'ovelles, cabres, grans assentaments i ceràmica. El bestiar va ser introduït al Sàhara Central (Ahaggar) del 4000 al 3500 aC. Notables pintures rupestres (datades entre el 3500 i el 2500 aC) en llocs actualment molt secs, retraten flora i fauna que no estan presents en l'entorn desèrtic modern. [1]

Com a desert, el Sàhara és ara una extensió hostil que separa l'economia mediterrània de l'economia de la conca del Níger. Com assenyala Fernand Braudel, creuar aquesta zona, especialment sense transport mecanitzat, només val la pena quan les circumstàncies excepcionals fan que el guany esperat superi el cost i el perill. [2] El comerç era conduït per caravanes de camells. Segons Ibn Battuta, l'explorador que acompanyava una de les caravanes, la mida mitjana per caravana era de 1.000 camells, però algunes caravanes eren tan grans com 12.000. [3][4] Les caravanes serien guiades per berbers molt ben pagats, que coneixien el desert i podien garantir el pas segur dels seus companys nòmades del desert. La supervivència d'una caravana era precària i es basava en una coordinació acurada. Els corredors s'enviaven abans als oasis perquè l'aigua pogués ser enviada a la caravana quan encara faltaven diversos dies, ja que les caravanes no podien portar-ne prou fàcilment per fer el trajecte complet. A mitjans del segle 14, Ibn Battuta va creuar el desert des de Sijilmasa a través de les mines de sal de Taghaza fins a l'oasi d'Oualata. Es va enviar un guia per davant i es va portar aigua en un viatge de quatre dies des d'Oualata per trobar-se amb la caravana. [5]

La cultura i la religió també es van intercanviar a la Ruta del Comerç Transsaharià. Llavors les colònies van acabar adoptant la llengua i la religió del país i van quedar absorbides pel món musulmà. [6]

Contingut

Inicis del comerç transsaharià

Un edifici a Oualata, al sud-est de Mauritània

L'antic comerç abastava l'extrem nord-est del Sàhara a l'era Naqadan. Els egipcis predinàstics del període Naqada I comerciaven amb Núbia al sud, els oasis del desert occidental a l'oest i les cultures de la Mediterrània oriental a l'est. Moltes rutes comercials anaven d'oasi a oasi per proveir-se tant de menjar com d'aigua. Aquests oasis eren molt importants. [7] També van importar obsidiana del Senegal per donar forma a fulles i altres objectes. [8]

La ruta terrestre a través del Wadi Hammamat des del Nil fins al mar Roig era coneguda ja en temps predinàstics; [9] S'han trobat dibuixos que representaven vaixells de canya egípcia al llarg del camí que data del 4000 aC. [10] Les antigues ciutats que daten de la Primera Dinastia d'Egipte van sorgir al llarg de les seves cruïlles del Nil i del Mar Roig, [cal citació] testimoniant l'antiga popularitat de la ruta. Es va convertir en una ruta important des de Tebes fins al port del Mar Roig d'Elim, on els viatgers es van traslladar a Àsia, Aràbia o la Banya d'Àfrica. [cal citació] Existeixen registres que documenten el coneixement de la ruta entre Senusret I, Seti, Ramsès IV i també, més tard, l'Imperi Romà, especialment per a la mineria. [cal citació]

La ruta comercial Darb el-Arbain, passant per Kharga al sud i Asyut al nord, es va utilitzar des de tan aviat com el Regne Antic per al transport i comerç d'or, ivori, espècies, blat, animals i plantes. [11] Més tard, els antics romans protegirien la ruta folrant-la amb diverses fortaleses i petits llocs, alguns custodiant grans assentaments complets amb el cultiu. [cal citació] Descrit per Heròdot com una carretera "travessada ... en quaranta dies", es va convertir en el seu moment en una important ruta terrestre que facilitava el comerç entre Núbia i Egipte, [12] i posteriorment es va conèixer com la Carretera dels Quaranta Dies. Des de Kobbei, a 40 quilòmetres (25 milles) al nord d'al-Fashir, la ruta passava pel desert fins a Bir Natrum, un altre oasi i mina de sal, fins a Wadi Howar abans de continuar cap a Egipte. [13] La ruta comercial darb el-Arbain era la més oriental de les rutes centrals.

La més occidental de les tres rutes centrals era la carretera de Ghadames, que anava des del riu Níger a Gao cap al nord fins a Ghat i Ghadames abans de finalitzar a Trípoli. La següent va ser la més fàcil de les tres rutes: la Carretera de Garamantean, que porta el nom dels antics governants de la terra per la qual passava i també anomenada Camí de la Bilma. La carretera garamanteana passava al sud del desert prop de Murzuk abans de girar cap al nord per passar entre les muntanyes Alhaggar i Tibesti abans d'arribar a l'oasi de Kawar. Des de Kawar, les caravanes passarien per sobre de les grans dunes de sorra de Bilma, on s'extreia sal de roca en grans quantitats per al comerç, abans d'arribar a la sabana al nord del llac Txad. Aquesta era la més curta de les rutes, i els intercanvis primaris eren esclaus i ivori del sud per la sal.

Les rutes occidentals eren la Carretera de Walata, des del riu Sènegal, i el Camí Taghaza, del riu Níger, que tenia el seu límit septentrional al gran centre comercial de Sijilmasa, situat al Marroc just al nord del desert. [13] El creixement de la ciutat d'Aoudaghost, fundada al 5th segle aC, va ser estimulat per la seva posició a l'extrem sud d'una ruta comercial transsahariana. [14]

A l'est, tres antigues rutes connectaven el sud amb el Mediterrani. Els ramats del Fezzan de Líbia, coneguts com els Garamantes, van controlar aquestes rutes ja el 1500 aC. Des de la seva capital de Germa al Wadi Ajal, l'Imperi Garamantean va atacar al nord fins al mar i al sud al Sahel. Cap al 4th segle aC, les ciutats-estat independents de Fenícia havien ampliat el seu control al territori i rutes que abans estaven en mans dels Garamantes. [13] Shillington afirma que el contacte existent amb el Mediterrani va rebre un incentiu addicional amb el creixement de la ciutat portuària de Cartago. Fundada vers el 800 aC, Cartago es va convertir en un terminal per a l'or, l'ivori i els esclaus de l'Àfrica Occidental. L'Àfrica occidental rebia sal, tela, perles i productes metàl·lics. Shillington procedeix a identificar aquesta ruta comercial com la font de fosa de ferro de l'Àfrica Occidental. [15] El comerç va continuar fins a l'època romana. Tot i que hi ha referències clàssiques als viatges directes des de la Mediterrània fins a l'Àfrica occidental (Daniels, p. 22f), la major part d'aquest comerç es realitzava a través d'intermediaris, habitant la zona i conscients dels passos per les terres de secà. [16] La Legió III Augusta va assegurar posteriorment aquestes rutes en nom de Roma al segle 1st dC, salvaguardant la frontera sud de l'imperi durant dos segles i mig. [13]

Els Garamantes també es dedicaven al tràfic d'esclaus transsaharians. Els garamantes utilitzaven esclaus en les seves pròpies comunitats per construir i mantenir sistemes de reg subterranis coneguts com la foggara. [17] Els primers registres del comerç d'esclaus transsaharians provenen de l'antic historiador grec Heròdot al 5th segle aC, que registra els garentes esclavitzant els egipcis cavernícoles al Sudan. [18][19] Es registren dos registres de romans que acompanyaven els Garamantes en expedicions d'incursió d'esclaus: el primer el 86 aC i el segon uns anys més tard

al llac Txad. [18][19] Les fonts inicials d'esclaus eren el poble toubou, però al segle 1st dC, els Garmentes estaven obtenint esclaus de l'actual Níger i el Txad. [19]

A principis de l'Imperi Romà, la ciutat de Lepcis va establir un mercat d'esclaus per comprar i vendre esclaus de l'interior africà. [18] L'imperi va imposar impostos duaners al comerç d'esclaus. [18] El 5th segle dC, Cartago romana comerciava amb esclaus negres portats a través del Sàhara. [19] Els esclaus negres semblen haver estat valorats a la Mediterrània com a esclaus domèstics pel seu aspecte exòtic. [19] Alguns historiadors argumenten que l'escala del comerç d'esclaus en aquest període pot haver estat superior a l'època medieval a causa de l'alta demanda d'esclaus a l'Imperi Romà. [19]

Introducció del camell

Caravana de camells actual a prop de les muntanyes Ahaggar, al Sàhara central, 2006

Heròdot havia parlat dels garamantes caçant els troglodites etiòps amb els seus carros; aquest relat es va associar amb representacions de cavalls dibuixant carros en l'art rupestre contemporani al sud del Marroc i al Fezzan, donant origen a una teoria que els Garamantes, o algun altre poble saran, havien creat rutes de carros per proporcionar a Roma i Cartago or i ivori. Tot i això, s'ha argumentat que no s'han trobat esquelets de cavalls que daten d'aquest primer període a la regió, i que els carros haurien estat vehicles poc probables amb finalitats comercials a causa de la seva petita capacitat. [20]

Les primeres evidències de camells domesticats a la regió daten del segle 3rd. Utilitzats pel poble berber, van permetre un contacte més regular a tota l'amplada del Sàhara, però les rutes comercials regulars no es van desenvolupar fins als inicis de la conversió islàmica de l'Àfrica occidental als segles 7 i 8. [20] Es van desenvolupar dues rutes comercials principals. El primer va recórrer el desert occidental des del Marroc modern fins al revolt del Níger, el segon des de la moderna Tunísia fins a la zona del llac Txad. Aquests trams eren relativament curts i tenien la xarxa essencial de oasis ocasionals que establien l'encaminament tan inexorablement com pins en un mapa. Més a l'est del Fezzan amb la seva ruta comercial a través de la vall de Kaouar fins al llac Txad, Líbia era infranquejable a causa de la seva manca de oasis i ferotges tempestes de sorra. [21] Una ruta des del revolt del Níger fins a Egipte va ser abandonada al segle 10 a causa dels seus perills. [cal citació]

Propagació de l'Islam

Es van establir diverses rutes comercials, potser les més importants a Sijilmasa (Marroc) i Ifriqiya al nord. Allà, i en altres ciutats del nord d'Àfrica, els comerciants berbers havien augmentat el contacte amb l'Islam, fomentant les conversions, i al segle 8, els musulmans viatjaven a Ghana. Molts a Ghana es van convertir a l'islam, i és probable que el comerç de l'Imperi fos privilegiat com a resultat. Cap al 1050, Ghana va perdre Aoudaghost davant els almoràvits, però les noves mines d'or al voltant de Bure van reduir el comerç a través de la ciutat, en lloc de beneficiar els Malinke del sud, que més tard van fundar l'Imperi de Mali.

Rutes comercials saharianes cap al 1400, destacant el modern territori de Níger

A diferència de Ghana, Mali va ser un regne musulmà des de la seva fundació i, sota ell, el comerç d'or i sal va continuar. Altres béns comercials menys importants eren els esclaus, els kola nuts del sud i les perles d'esclaus i les petxines de vaca del nord (per al seu ús com a moneda). Va ser sota Mali que les grans ciutats del revolt del Níger, incloses Gao i Djenné, van prosperar, i Timbuktu en particular es va fer coneguda a tot Europa per la seva gran riquesa. Importants centres comercials del sud-oest d'Àfrica es van desenvolupar a la zona de transició entre el bosc i la sabana; alguns exemples inclouen Begho i Bono Manso (a l'actual Ghana) i Bondoukou (a l'actual Costa d'Ivori). Les rutes comercials occidentals van continuar sent importants, amb Ouadane, Oualata i Chinguetti sent els principals centres comercials de l'actual Mauritània, mentre que les ciutats tuaregs d'Assodé i més tard Agadez van créixer al voltant d'una ruta més oriental en el que avui és Níger.

La ruta transsahariana oriental va conduir al desenvolupament de l'antic Imperi Kanem-Bornu, així com dels imperis Ghana, Mali i Songhai, centrats a la zona del llac Txad. Aquesta ruta comercial era una mica menys eficient i només va assolir un gran protagonisme quan hi va haver turbulències a l'oest com durant les conquestes almohade.

El comerç d'esclaus transsaharians, establert a l'Antiguitat,[19] va continuar durant l'edat mitjana. Els esclaus portats de tot el Sàhara van ser utilitzats principalment per famílies riques com a servents domèstics,[22] i concubines. [23] Alguns van servir a les forces militars d'Egipte i el Marroc. [23] Per exemple, el sultà mawlay Ismail del segle 17, era fill d'esclaus i confiava en un exèrcit d'esclaus negres per obtenir suport. Els estats de l'Àfrica Occidental importaven soldats esclaus altament entrenats. [23] S'ha estimat que del segle 10 al 19th unes 6.000 a 7.000 persones esclavitzades van ser transportades al nord cada any. [24][verificació fallida] Potser fins a nou milions de persones esclavitzades van ser exportades al llarg de la ruta de les caravanes transsaharianes. [25]

Comerç del triangle saharià

L'auge de l'Imperi de Ghana, en el que avui és Mali, Senegal i el sud de Mauritània, va ser concomitant amb l'augment del comerç transsaharià. Les economies del nord eren curtes d'or, però de vegades controlaven mines de sal com Taghaza al Sàhara, mentre que països de l'Àfrica Occidental com Wangara tenien molt d'or però necessitaven sal. Taghaza, un lloc comercial i miner on Ibn Battuta va registrar que els edificis eren de sal, va elevar a la preeminència en el comerç de sal sota l'hegemonia de l'Imperi Almoràvit. [26] La sal va ser extreta per esclaus i comprada amb productes manufacturats de Sijilmasa. [26] Els miners van tallar fines lloses rectangulars de sal directament del sòl del desert, i els comerciants de caravanes les van transportar cap al sud, cobrant una taxa de transport de gairebé el 80% del valor de la sal. [26] La sal es comercialitzava al mercat de Timbuktu gairebé pesant pel pes amb l'or. [26] L'or, en forma de maons, barres, monedes en blanc i pols d'or, va anar a Sijilmasa, des d'on va sortir a ports mediterranis i en els quals va ser colpejat en dinars almoràvits. [26]

Propagació de l'Islam

L'expansió de l'islam a l'Àfrica subsahariana va estar vinculada al comerç transsaharià. L'islam es va estendre a través de les rutes comercials i els africans que es van convertir a l'islam van augmentar el comerç i el comerç. [27]

Els historiadors donen moltes raons per a la propagació de l'islam facilitant el comerç. L'Islam va establir valors i regles comunes sobre les quals es realitzava el comerç. [27] Va crear una xarxa de creients que confien entre ells i, per tant, comercien entre ells encara que no es coneguin personalment. [28] Aquestes xarxes comercials existien abans de l'islam, però a una escala molt menor. La propagació de l'islam va augmentar el nombre de nodes a la xarxa i va disminuir la seva vulnerabilitat. [29] L'ús de l'àrab com a llengua comuna del comerç i l'augment de l'alfabetització a través de les escoles de l'Alcorà, també van facilitar el comerç. [30]

Els comerciants musulmans que realitzaven comerç també van estendre gradualment l'islam al llarg de la seva xarxa comercial. Les interaccions socials amb comerciants musulmans van portar a molts africans a convertir-se a l'islam, i molts comerciants es van casar amb dones locals i van criar els seus fills com a musulmans. [30]

L'islam es va estendre al Sudan occidental a finals del segle 10, al Txad al segle 11 i a terres hausses als segles 12 i 13. Cap al 1200, moltes elits governants de l'Àfrica occidental s'havien convertit a l'islam, i del 1200 al 1500 es va produir una conversió significativa a l'islam a l'Àfrica. [31]

Declivi del comerç transsaharià

Els viatges portuguesos per la costa de l'Àfrica Occidental van obrir noves vies per al comerç entre Europa i l'Àfrica occidental. A principis del segle 16, les bases comercials europees, les fàbriques establertes a la costa des de 1445, i el comerç amb els europeus es van convertir en de primera importància per a l'Àfrica Occidental Plantilla:Too Vague. El nord d'Àfrica havia disminuït tant en importància política com econòmica, mentre que la travessia sahariana es va mantenir llarga i traïdora. No obstant això, el principal cop al comerç transsaharià va ser la batalla de Tondibi de 1591-92. En una important expedició militar organitzada pel sultà saadià Ahmad al-Mansur, el Marroc va enviar tropes a

través del Sàhara i va atacar Timbuktu, Gao i alguns altres centres comercials importants, destruint edificis i propietats i exiliant ciutadans destacats. Aquesta interrupció del comerç va provocar una dramàtica disminució de la importància d'aquestes ciutats i l'animositat resultant va reduir considerablement el comerç.

Encara que molt reduït, el comerç transsaharià va continuar. Però les rutes comercials cap a la costa de l'Àfrica Occidental es van fer cada vegada més fàcils, sobretot després de la invasió francesa del Sahel a la dècada de 1890 i la posterior construcció de ferrocarrils cap a l'interior. Es va planejar una línia de ferrocarril de Dakar a Alger a través del revolt del Níger, però mai es va construir. Amb la independència de les nacions de la regió a la dècada de 1960, les rutes nord-sud van ser tallades per les fronteres nacionals. Els governs nacionals eren hostils al nacionalisme tuareg i, per tant, van fer pocs esforços per mantenir o donar suport al comerç transsaharià, i la rebel·lió tuareg de la dècada de 1990 i la guerra civil algeriana van interrompre encara més les rutes, amb moltes carreteres tancades.

Caravana de sal d'Azalai d'Agadez a Bilma, 1985

Les rutes tradicionals de caravanes estan en gran part buides de camells, però les rutes més curtes d'Azalai des d'Agadez fins a Bilma i Timbuktu fins a Taoudenni encara s'utilitzen regularment, si és que s'utilitzen lleugerament. Alguns membres dels tuaregs encara utilitzen les rutes comercials tradicionals, recorrent sovint 2.400 km (1.500 mi) i sis mesos de cada any per camells a través del Sàhara comerciant amb sal portada des de l'interior del desert fins a comunitats a les vores del desert. [32]

El futur del comerç transsaharià

La Unió Africana i el Banc Africà de Desenvolupament donen suport a l'autopista transsahariana d'Alger a Lagos a través de Tamanrasset, que té com a objectiu estimular el comerç transsaharià. La ruta està asfaltada a excepció d'un tram de 120 milles (200 km) al nord de Níger, però les restriccions frontereres encara dificulten el trànsit. Només uns pocs camions transporten el comerç transsaharià, especialment combustible i sal. Es proposen altres tres autopistes a través del Sàhara: per a més detalls vegeu Autopistes Transafricanes. Construir les autopistes és difícil a causa de les tempestes de sorra.

Vegeu també

Autopista Transsahariana
Subpluvial Neolític
Comerç transsaharià d'esclaus

Referències

- [^] Shillington, Kevin (1995) [1989]. *Història d'Àfrica* (Segona ed.). Nova York: St. Martin's Press. Pàg 32. ISBN 0-333-59957-8.
- [^] Braudel, Fernand (1984). *L'Imperi de Ghana* (article). Acadèmia Khan. *Civilització i Capitalisme*. Vol. III. Harper & Row. [Consulta: 29-05-2020].
- [^] Rouge, David (21 de febrer de 2007). "Les caravanes de sal sahariana fan una ruta antiga". Reuters.
- [^] "Un rei pelegrí africà i un viatger del món: Mansa Musa i Ibn Battuta".
- [^] Gibb, H.A.R.; Beckingham, C.F. trans. i eds. (1994). *Els viatges d'Ibn Baṭṭūṭa, DC 1325–1354* (Volum 4). Londres: Hakluyt Society. 948-49. ISBN 978-0-904180-37-4. {{cite book}}: |first2= té nom genèric (ajuda)
- [^] Bovill, E.W. (1968). *Comerç d'Or dels Moros*. Oxford University Press.
- [^] Shaw, Ian (2002). *La història d'Oxford de l'Antic Egipte*. Oxford, Anglaterra: Oxford University Press. Pàg 61. ISBN 0-500-05074-0.
- [^] Aston, Bàrbara G.; Harrell, Jaume A.; Shaw, Ian (2000). "Pedra". A Nicholson, Paul T.; Shaw, Ian (eds.). *Materials i tecnologia egípcia antiga*. Cambridge. pàgines 5–77 [pp. 46–47]. ISBN 0-521-45257-0. Nota també: Aston, Barbara G. (1994). *Antics vasos de pedra egipcis*. *Studien zur Archäologie und Geschichte Ägyptens*. Vol. 5. Heidelberg. pàgines

23-26. ISBN 3-927552-12-7. (Veure entrades on-line: [1] i [2].)

^ "Comerç a l'Antic Egipte". Enciclopèdia d'Història del Món. [Consulta: 29-05-2020].

^ "Vaixell - Història dels vaixells". Enciclopèdia Britannica. [Consulta: 29-05-2020].

^ Jobbins, Jenny (13-19 de novembre de 2003). "El malson dels 40 dies". Al-Ahram. El Caire, Egipte. Número 664.

^ Smith, Stuart Tyson. "Núbia: Història". Universitat de Califòrnia Santa Bàrbara, Departament d'Antropologia. [Consulta: 21 gener 2009].

^ Jump up to:un b c d Burr, J. Millard; Collins, Robert O. (2006). Darfur: El llarg camí cap al desastre. Princeton: Markus Wiener. pàgines 6-7. ISBN 1-55876-405-4.

^ Lydon, Ghislaine (2009), On Trans-Saharan Trails, Cambridge University Press, pp. 387–400, doi:10.1017/cbo9780511575457.010, ISBN 978-0-511-57545-7

^ Shillington (1995). Pàg 46.

^ Daniels, Carles (1970). Les Garamantes del Sud de Líbia. North Harrow, Middlesex: Oleander. Pàg 22. ISBN 0-902675-04-4.

^ David Mattingly. "Les Garamantes i els orígens del comerç saharià". Comerç a l'Antic Sàhara i més enllà. Cambridge University Press. pàgines 27-28.

^ Jump up to:un b c d Keith R. Bradley. "Apuleu i el tràfic d'esclaus subsaharià". Apuleu i Antonine Roma: Assaigs històrics. Pàg 177.

^ Jump up to:un b c d e f g Andrew Wilson. "Exportacions saharianes al món romà". Comerç a l'Antic Sàhara i més enllà. Cambridge University Press. pàgines 192-3.

^ Jump up to:un b Masonen, Pekka (1997). "El comerç transsaharià i el descobriment del món mediterrani a l'Àfrica Occidental". A Sabour, M'hammad; Vikør, Knut S. (eds.). Trobada ètnica i canvi de cultura. Bergen. 116-142. ISBN 1-85065-311-9. Arxivat de l'original el 1998-12-06.

^ Lewicki, T. (1994). "El paper del Sàhara i els saharians en les relacions entre el Nord i el Sud". Història General d'Àfrica de la UNESCO. Vol. 3. Premsa de la Universitat de Califòrnia. ISBN 92-3-601709-6. [Consulta: 2021-05-06]. [cal pàgina]

^ "El viatge d'Ibn Battuta: dotzena part - Viatge a l'Àfrica occidental (1351-1353)". Arxivat de l'original el 9 juny 2010.

^ Jump up to:un b c Ralph A. Austen. L'Àfrica Transsahariana en la història del món. Oxford University Press. Pàg 31.

^ Fage, J. D. (2001). Una història d'Àfrica (4a ed.). Routledge. Pàg 256. ISBN 0-415-25247-4.

^ "L'impacte del tràfic d'esclaus a l'Àfrica".

^ Jump up to:un b c d e Messier, Ronald A., autor. L'últim lloc civilitzat: Sijilmasa i el seu destí saharià. ISBN 978-1-4773-1135-6. 945745222 OCLC. {{cite book}}: |last= té nom genèric (ajuda)

^ Jump up to:un b Toyin Falola, Matthew M. Heaton. Una història de Nigèria. pàgines 32-33.

^ Anne Haour. "Què va fer que el comerç islàmic fos distintiu, en comparació amb el comerç preislàmic?". Comerç a l'Antic Sàhara i més enllà. Cambridge University Press. pàgines 82-83.

^ Anne Haour. "Què va fer que el comerç islàmic fos distintiu, en comparació amb el comerç preislàmic?". Comerç a l'Antic Sàhara i més enllà. Cambridge University Press. pàgines 95-96.

^ Jump up to:un b Christoph Strobel (11 de febrer de 2015). L'Atlàntic Global: 1400 a 1900. Routledge. Pàg 27. ISBN 9781317525523.

^ Patricia Pearson. "El món de l'Atlàntic abans del "món atlàntic"". A Toyin Falola, Kevin David Roberts (ed.). El món atlàntic, 1450-2000. Premsa universitària d'Indiana. pàgines 10-11.

^ "Odissea del desert". Àfrica. Episodi 2. 2001. Canal Geogràfic Nacional. Aquest episodi segueix una tribu tuareg a través del Sàhara durant sis mesos en camell.

Per llegir més

Boahen, Albert Adu (1964). Gran Bretanya, el Sàhara i el Sudan Occidental 1788-1861. Oxford.

Bovill, Edward William (1995). L'Ofici d'Or dels Moros. Princeton: Markus Wiener. ISBN 1-55876-091-1.

Harden, Donald (1971) [1962]. Els fenicis. Harmondsworth: Pingüí.

Shillington, Kevin, ed. (2004). "Tuareg: Takedda i comerç transsaharià". Enciclopèdia d'Història d'Àfrica. Fitzroy Dearborn. ISBN 1-57958-245-1.

Warmington, B. H. (1964) [1960]. Cartago. Harmondsworth: Pingüí.

Masonen, Pekka (1997). "El comerç transsaharià i el descobriment del món mediterrani a l'Àfrica Occidental". A Sabour, M'hammad; Vikør, Knut S. (eds.). Trobada ètnica i canvi de cultura. Bergen. ISBN 1-85065-311-9. Arxivat de l'original el 1998-12-06.

Ross, Eric (2011). "Una geografia històrica del comerç transsaharià". A Krätli, Graziano; Lydon, Ghislaine (eds.). El comerç de llibres transsaharians: cultura manuscrita, alfabetització àrab i història intel·lectual a l'Àfrica musulmana. Leiden: Brill. pàgines 1-34. ISBN 978-90-04-18742-9.

"El comerç d'or transsaharià del segle 7 al 14". Museu d'Art Modern.

Chegrouche, Lagha (2010). "Géopolitique transsaharienne de l'énergie". Revue Géopolitique (en francès). Arxivat de l'original el 30 novembre 2010.

Chegrouche, Lagha (2010). "Géopolitique transsaharienne de l'énergie, le jeu et l'enjeu?". Revue de l'énergie, Etude (en francès).