

الفصل الثاني

الأندلس داخل شبكة البحر الأبيض المتوسط الجغرافيا والطرق والاتصالات قبل القرن الثالث عشر

جغرافية الأندلس وموانئه:

إن الجغرافية والطرق وأشكال الاتصالات هي التي تمسك بالمفتاح لفهم دور الأندلس داخل شبكة تجارة البحر الأبيض المتوسط في العصور الوسطى، فقد كانت شواطئ البحر الأبيض المتوسط الشمالية جزءاً من عالم التجارة الشاطئية المسيحية، في حين كانت الشواطئ الجنوبية بأيدي المسلمين حتى أوائل القرن الحادي عشر وكانت شبه جزيرة إيبيريا، وهي واقعة غرب البحر الأبيض المتوسط، واحداً من هذين المكانين بالإضافة إلى أفريقيا عن طريق صقلية، حيث التقت مراكب المسيحيين والمسلمين. وهكذا اتحدت مجموعة مميزات لتصبح المنطقة كشريك احتراقي استراتيجي في تجارة المتوسط خلال العصور الوسطى. وهذه المميزات هي: أولاً، دورها كجبهة تجارية، ومنطقة عبور بين المجالين التجاريين الإسلامي والمسيحي. ثانياً، موقعها الجغرافي الكامن وراءه استفادة أو سيطرة على هذه التجارة؛ وأخيراً استهلاكها الاقتصادي الخاص وإنتاجها.

إن معظم المسالك التجارية من وإلى الموانئ الأندلسية تتكلم على الطرق البحرية. وباستثناء وضع التجارة الأندلسية مع ممالك إسبانيا المسيحية شمالاً، والتي تقدم برهاناً مهماً على وجود شحن بري، كان التجار من مناطق أخرى من العالم الإسلامي وجنوب أوروبا يجعلون طريقهم في كثير من الأحيان إلى الأندلس ومنه بحراً. وكان بحارة العصور الوسطى يفضلون أن تبقى مراكبهم ملازمة للشاطئ، لأنها الأسلم والأنسب من طرق الشمال والجنوب، بين شمال إيطاليا وجنوب فرنسا وبين شمال أفريقيا الذي يقع على طول الشواطئ الإيبيرية، مروراً من بحر بالريك Balearic، لأن شكل وهيئة شواطئ الأندلس الأرضية مناسبة جداً، وكأنها قناة ملاحية. والواضح أن هذه الطرق لم تتبدل على طول هذا الشاطئ عبر زمن السيادة الإسلامية. فقد وصف الجغرافي ابن حوقل، في القرن العاشر، هذه الطرق الساحلية في كتاباته عن أوروبا الجنوبية، كما أن المؤرخ أحمد الرازي المعاصر له قد لاحظ بدوره أنه للوصول إلى الأندلس من جهة أوروبا، كان من الضروري المرور عبر قناة بين مالوركا Mallorca والبر الرئيسي⁽¹⁾. وفي أوائل القرن الثاني عشر، وعندما بدأ التجار الإيطاليون بلعب دور في تجارة الأندلس، فإن المراكب الشراعية لجنوى العائدة إلى موطنها من الماريا قد وضعت خارطة مسلك يعبر بين برشلونة وجزر باليريك⁽²⁾. وفي أواخر القرن، تبع الرحالة الأندلسي اليهودي بنيامين التوديل Benjamin of Tudela مسلكاً بحرياً مشابهاً ومثله فعل الانجليزي روجر هوفدن Roger Hoveden سنة 1190⁽³⁾.

(1) Ibn Hawqal, Kitab Surat al-ard, ed. J.H Karmers, Leiden, 1938, P.194; Razi. «La Description de l'Espagne», d'Ahmad al-Rāzī, trans. E. Lévi Provençal, al-Andalus 18, 1953, p. 60.

ابن حوقل كتاب صورة الأرض، «وصف إسبانيا» أحمد بن الرازي.

(2) Petrus Guillelmus. Miracula beati Aégidi, ed. P. Jaffe. MGH Scriptores (in folio) Hanover, 1856, XII p. 321.

(3) Benjamin of Tudela, «The Itinerary of Benjamin of Tudela» Trans. M. N. Adler, Jewish Quarterly Review 16, 1904. p.p 467-70; Roger of Hoveden, Cronica. ed.

إن السيطرة على طريق الجزر هذا وجزر باليريك الذي يحدده، كان خطيراً وحاسماً في تطور المسلمين، والملاحة التجارية المسيحية متأخراً⁽⁴⁾. إن القناة أو الطريق البحرية بين باليريك والبر الرئيسي قد أشرفت على إرشاد ومراقبة ملاحتها، زوارق فالنسيا ودينيا وبرشلونة ومالوركا. ومن الضروري للقوى البحرية الأخرى أن تستعلم وتستأذن عبورها إلى الطرق المائية. «كان الأندلس يمتلك عدداً من الموانئ البحرية العظيمة على شواطئه الأطلنطية والمتوسطية» كما كتب الرازي «أحمد» أنه كان «يؤم هذه الموانئ مراكب عديدة حاملة البضائع على متنها، وناقلة بعيداً سلعاً مشتتة من أسواق إيبيريا»⁽⁵⁾. وكانت موانئ الأندلس متموضعة جيداً للاستفادة من التجارة عبر بحر باليريك، وبحر البوران Alboran ومضائق جبل طارق.

وكان لرحالة البحر على طول شاطئ شرق وجنوب الأندلس اختيار واسع بين المرافئ التي يتوقفون فيها للتجارة، والتمون والاصلاحات، أو المبيت، أو من أجل معلومات تجارية. وكانت المدن تضم، بصورة عامة، أفضل الأسواق من أجل الأعمال التجارية الدولية. وهناك واقعة مدونة في نوادر القرن الحادي عشر يرد فيها أن تاجراً عربياً نصح ابنه أن: «خذ بضائعك إلى المدن الكبرى حتى إذا اعتقدت أنك ستبيع فيها بأرخص»⁽⁶⁾. وكان من بين أهم الموانئ الإيبيرية في العصر الوسيط التي عملت باتجاه الشمال من سواحل البحر الأبيض المتوسط، واعتباراً من جبل طارق هي:

W. Stubbs. London. 1868 - 71 III, p.p. 46 - 52.

وقد تبع روجير طريقاً مطابقة لما عثر عليه في الجغرافيا العربية، وفي الواقع، أن هذه الطريق هي تقليدية، بحيث اقترح ج. فيرنه J. Vernet أن روجير قد اقتبس وصفه من نص أقدم
La Cartografia nautica من أصل إسباني. Madrid: MDI 1, 1953, P.67

J. Pryor. Geography, Technology, and War, Cambridge, 1988, p.p. 109-110. (4)

J. Ruiz Domenec. "Ruta de las especias ruta de las islas: apuntes para Una nueva periodizacion" 1980, p.p. 689 - 97 من أجل أهمية طرق الجزر

Lévi - Provençal P.63 (5) «Description» Rāzi (وترجمة انجليزية من الفرنسية من العربية)

Petrus Alfonsi, The "Disciplina clericalis" of Petrus Alfonsi. Trans. P.R Quarrie (6)
London, 1977, p. 135.

الجسیرس Algeciras وملقا والماریا وقرطاجنة Cartagena والکانتی Alicante ودينيا وفالنسيا وكانت إشبيلية إلى الجنوب الغربي مع منفذها إلى الأطلنطي، قد هيمنت على الشاطئ الغربي ومضائق جبل طارق، وكان الاستخدام البحري والشعبية التجارية لهذه المرافئ المختلفة، يتقلبان عبر الزمن، لكن بقي بعضها ناشطاً طوال العصر الإسلامي.

كانت الماریا أول ميناء متوسطي لمسلمي إسبانيا، وقد وصفت من قبل جغرافي عربي في القرن الحادي عشر «كمفتاح» لتجارة الأندلس⁽⁷⁾. ولم تعرض أهمية الماریا البحرية من خلال وصف مسهب في الأدب الجغرافي وحسب، بل وصفت في حوليات عربية ولاتينية ورسائل تجار يهود في مجموعة رسائل جينيزا في القاهرة⁽⁸⁾. لقد أسس اقتصاد المسلمين في الماریا على الصناعات والتجارة البحرية وإنتاج الحرير وسبق أن حرر الرازي في بداية القرن العاشر أن الماریا كانت ورشة لبناء السفن وحياسة الحرير⁽⁹⁾. وبالنظر لأهمية الشحن البحري الماري فقد كتب أحد الشعراء الأندلسيين: «سئلت إذا [المدينة] لها سبل كي تعيش فأجبت: [نعم] إذا ما هبت الريح!»⁽¹⁰⁾. وقد أنهت المدينة قمة نجاحاتها التجارية في القرنين الحادي

(7) Ibn Ghālib. «Naṣṣ-andalusi jadid qat'ia min Kitāb Farḥa al-anfūs li-Ibn Ghālib» ed. L. Abd al- Badi, Majalla ma'had al-makhtūṭat al-'arabiya I, 1955, p. 283.

ابن غالب، نص أندلسي جديد، قطعة من كتاب فرحة الأنفس لابن غالب.. تحرير عبد البادي، مجلة معهد المخطوطات العربية.

(8) J.A. Tapia Garrido: اختيارات مختصرة لدراسات حديثة عن الماریا تتضمن عملاً طويلاً ل: A.A. Salim «Almería musulmana, Almería, 1986. وهناك كشف أقصر من قبل أ.أ. سليم تاريخ مدينة الماریا الأندلسية.

Ta'rikh madinat al-Māriyya al - Andalusīyya; Alexandria, 1984. E. Molina López "Algunas Consideraciones Sobre la vida socio - económica de Almería en el siglo XIX Primera mitad del XI y "Actas del IV Coloquio hispano - tunecino Palma, 1979, Madrid, 1983, p.p. 181 - 96. L. Torres Balbas «Almería Islámica» Al-Andalus 22, 1957, P.P. 411 - 53.

Razi «Description» p.67. (9)

Himiyari, La Péninsule ibérique au moyen âge d' après le "Kitāb ar-rawd al-mi'ṭār fi khabar al-akhtār: ed. E. Lévi - Provençal, Leiden 1938, p. 183. (10)

حميري، كتاب الروض المعطار في خبر الأقطار - ليدن.

عشر والثاني عشر، حيث أن رسائل جينيزا قد أظهرت بوضوح وإسهاب أهميتها كمرفأ دولي . وتذكر رسائل عدة بضائع مشحونة بالسفن في الماريا، أو تشير إلى وصول مراكب منها إلى مصر⁽¹¹⁾، وكتب المقرئ أن: «المراكب ملك لتجار مسلمين وغير مسلمين» دُعوا إلى الماريا بين 1069 و1091، وبالمثل فقد ذكر الجغرافي العذري (ت 1085) أن «المراكب تصل إلى مينائها وتغادر منه إلى المغرب وبقية أنحاء العالم»⁽¹²⁾. وفي القرن القادم، يقرر الإدريسي (نحو سنة 1154) أن المراكب ترسو في الماريا قادمة من الاسكندرية وسورية، وهناك جغرافيون آخرون قد أكدوا معلوماته.

وكتب الزهري (في أواسط القرن الثاني عشر) مسمى الماريا «مرفأ الأندلس» حيث ترسو فيه السفن قادمة من المشرق والاسكندرية، أضف إلى ذلك أن المدينة كانت [قيصرية] الأندلس وحوض بناء السفن، في حين يذكر ياقوت (ت 1229) «أن التجار ينزلون [من الماريا] وهنا، تصل مراكبهم وتتعاطى التجارة».

أما السقطي (غالباً ما كتب بين 1210 . 1220) فقد ذكر أن الماريا كانت مرفأ الاعلان أو المنادة «للتجارة والرحالة»⁽¹³⁾.

(11) TS 13. J16; Ts 8 J20.2; Ts 8 J18, 1; Bodld 74. 41. على سبيل المثال:

(12) Maqqari, Nafh al-tib min ghuṣn al-andalus al-raṭīb, Cairo, 1949, v, p.110;

المقرئ: نفح الطيب من غصن الأندلس الرطيب. وحول تاريخ العرب في إسبانيا (بالفرنسية):

Analectes sur l'histoire et la littérature des arabes d'Espagne, ed R. Dozy, Leiden, 1855 - 60 p.p. 386 - 7. 'Udhri "Nuṣūṣ 'an al-andalus" [in tardī' al-akhbar watanwī' al-'athar. ed .A.A Ahwani, Madrid, 1960, p.p 85 - 6.

عذري : نصوص عن الأندلس، في ترصيع الأخبار وتنويع العثار.

(13) Idrisi, opus geographicum. v, Rome - Naples, 1975, P. 562; Zuhri "kitab al-dja'rafiyya" (كتاب الجغرافيا) ed. M. Hadj - Sadok, Bulletin des études orientales 21, 1968, P. 206; Yaqūt Mu'jam al-buldan, Jacut's Geographisches wörterbuch, ed. F. Wüstenfeld, Leipzig, 1873, IV, P.517; Saqāṭi, Kitāb al-faqīh al-ajall al-'alim al-'arif al-awhad.

السقطي: كتاب الفقيه الأجل العالم العارف الأوحده، ومقدمة بالإسبانية عن الحسبة eds. Colin and E. Lévi-Provençal, Paris, 1931. p.55

ويأتي بعد الماريا مدينة ملقا Malaga إذ ازدهرت جراء تجارتها الدولية، وموقعها المرغوب، خاصة كملجأ للمراكب التي تنتظر الرياح المناسبة للابحار الشراعي غرباً عبر جبل طارق باتجاه اشبيلية، وقد لاحظ الاصطخري أهمية سفنها وتجارته في القرن العاشر ثم يذكر الإدريسي أن «أسواقها مزدهرة وتجارته لها مبيعات [جيدة] ولها امتيازات كثيرة»⁽¹⁴⁾. ويقع على الجانب الشرقي من ساحل الأندلس مرفأ دينيا Denia وكان لها تجارة مع باليريك وعبور من وإلى شرق المتوسط. أما كاتب السيرة ابن الأثير فقد ذكر عالماً من دينيا أدى مناسك الحج في بواكير القرن الحادي عشر، وذكرت رسائل جينيزا وصول المراكب إلى الاسكندرية، قادمة من دينيا خلال 1060 و1071⁽¹⁵⁾. وكتب المؤرخ اليهودي ابراهام بن داوود في الزمن نفسه تقريباً: كانت دينيا معمورة بالكامل، ملكت السيادة على البحر⁽¹⁶⁾. وكتب الإدريسي لاحقاً: «ترحل المراكب إلى هذه المدينة وكثير منها بني فيها (في دينيا) فقد كان هناك حوض لبناء السفن وتغادر المراكب من هنا للغزوات، ومراكب أخرى ترحل من هنا إلى المشرق البعيد»⁽¹⁷⁾.

وقد ذكر واحد من مثل هذه المراكب في رسالة أرسلت من الاسكندرية إلى القاهرة القديمة سنة 1156 حيث قال: «لقد وصل المركب القادم من دينيا، حاملاً ما تبقى من بضاعة، منها الحرير والعطارد أو الزئبق»⁽¹⁸⁾.

Iṣṭakhri, kitāb - al - masālik wa al-mamalik, ed. M.J. de Goeje, B G A, 2 nd edn, (14)
1, Leiden 1967, p. 42; Idrisi, Opus, v, p. 565.

Ibn al-'Abbar, Kitāb al-takmila li-kitāb al-ṣila, ed. F. Codera, BAH, v. Madrid, (15)
1886, p.118 # 409; TS 13, J16, 19 and TS 10 J 16. 17.

لكتاب الصلة.

Abraham ben Daud, Sefer ha-qabbalah, Trans. G.D. (بالعبرية)، كتاب التقاليد. G.D. Cohen, Philadelphia, 1967, p.p. 82 -3. (16)

Idrisi, Opus, v, p. 557. (17)

T.S 10 J 14, 16. (18)

ويقع شمال دينيا، مدينة بالنسيا Valencia التي غدت ميناء مهماً في عصر دول الطوائف، وخدمت المدينة كمركز لتجارة ساحل الأندلس، ومنفذ للزراعة المحلية الفنية، ولكن البراهين التي تشير إلى مساهمتها في الملاحة مباشرة إلى المغرب أو المشرق في العصر الإسلامي هي قليلة، ومن المحتمل أن المدينة شاركت في التجارة على طول الشاطئ الشرقي باتجاه باليريك، ثم جنوب أوروبا مؤخراً. ومن المؤكد أن ابن حزم (ت 1064) قد أراد الارتحال بسرعة من الماريا إلى بالنسيا، وقد ذهب بالمركب⁽¹⁹⁾. وبالرغم من أن بالنسيا لم تظهر في رسائل جينيزا فقد ذكر الإدريسي أن المدينة تضم كثيراً من التجار... وفيها أسواق ونشاط تجاري: انطلاق ووصول [المراكب؟] إلى المدينة⁽²⁰⁾. وعند وسط القرن الثاني عشر، أدخل التجار الجنوبيون بالنسيا في دورتهم التجارية، وتشير عقودهم إلى أن المدينة قد خدمت كمنفذ للبضائع الأندلسية المصدرة إلى الموانئ المسيحية على طول حافة البحر الأبيض المتوسط الشمالية الغربية.

إن موقع ملقا والماريا ودينيا وبنالسيا والقرى الصغيرة على طول البحر الأبيض المتوسط قد منح هذه الموانئ أهمية مزدوجة للأندلس كسوق وأماكن للتوقف على طول مسالك البحر الأبيض المتوسط. بالمقابل فإن الموقع الجغرافي لمدينة سيفيل أي إشبيلية، وهو أضخم مرفأ غرب مضائق جبل طارق، أدى وظائف متنوعة. إذ إن السيطرة على الموانئ في غرب المضائق يسمح بالتحكم بالمرور عبر المضائق ذاتها، وهو ما جعل من إشبيلية مدينة استراتيجية احترازية. فقد غدت عاصمة الأندلس في زمن حكم المولدين. وبالنتيجة فإن استيلاء المسيحيين على إشبيلية سنة 1248 هو إشارة التوسع

(19) ابن حزم، طوق الحمامة، ed. T.A. Makki, Cairo 1975, P. 156. Alfonso X's Primera cronica general de España.

قال أنها ترجمت من مؤلف بالنسي ابن القما (1107 . 1036) الذي أطرى على أهمية اقتصاد مرفأ بالنسيا.

Ibn al- Qama (ed. R. Menéndez Pidal, Madrid, 1906, reprint 1977, II. p.578.

Idrisi, Opus, v, p. 556.

الأقصى للقشتاليين Castilian في القرن الثالث عشر، وليس سقوط قرطبة قبل اثنتي عشرة سنة.

وللوصول إلى إشبيلية من المتوسط، على المراكب الشراعية أن تبحر غرباً باتجاه المضائق، وهي رحلة صعبة غالباً، بسبب صدّ الرياح والتيارات البحرية ما لم تكن المراكب مجهزة بالمجاديف، أو كان عليها أن تلجأ إلى ميناء جهة شرق المضائق بانتظار الرياح المناسبة، فالعبور داخل الأطلنطي يمكن أن يكون بطيئاً وصعب المرتقى. وبالنسبة للمراكب القادمة من البحر الأبيض المتوسط فملاذها لوقت قصير، إلا إذا أرادت الانسحاب إزاء تهديد منتظر في جهة الأطلنطي⁽²¹⁾. ومع ذلك، فإن إشبيلية كانت وبصورة واضحة جزءاً من الشبكة العريضة لتجارة البحر الأبيض المتوسط الإسلامية، التي تفترض أن مراكب التجار مأذونة بالمرور بحرية عبر المضائق. ومن المحتمل أن بعض التجار قد وصلوا الأندلس عبر موانئ جهة الشرق، قادمين براً إلى إشبيلية، ومن ثم أخذوا مركباً من هنا من أجل رحلة عودة مريحة نسبياً نحو الشرق داخل المتوسط. ومن جهة أخرى لم تسيطر التجارة الإشبيلية على بعض النماذج أو الأشكال، إذ تبين رسائل جينيزا أن إشبيلية كانت على اتصال مباشر مع شرق البحر الأبيض المتوسط خلال القرن الحادي عشر. فقد ذكرت رسالة من نحو 1060 - 1055 أن عبور مركب إشبيلي من الاسكندرية إلى الغرب ورسالة أخرى، في 1140 تقريباً، وهذا يدل على أنه كان من الممكن الإبحار من جابس Gabes إلى إشبيلية بأقل من ثمانية أيام⁽²²⁾، كما سجل ابن ميمون (ت 1204) ارتحال المراكب بين إشبيلية

(21) فيما يتعلق بتعقيدات المرور باتجاه الغرب عبر المضائق فقد وصفها:

A. Lewis "Northern European Sea Power and Straits of Gibraltar, 1031 - 1350 AD, : "Order and Innovation in the Middle Ages, Essays in Honor of Joseph Strayer, Princeton 1976, p.p. 139 - 65.

T.S. 8J 27.2,

(22)

هذه السفينة تدعى «المركب الاشفيلي»، وهي يجب أن تعني المركب الإشبيلي «Sevillian». ومن الممكن أن لا يكون المركب من المدينة ذاتها. بل مجرد مركب تابع لتجارة إشبيلية في المشرق.

والاسكندرية⁽²³⁾، وكان الجنويون يتاجرون مع إشبيلية في بواكير القرن الثالث عشر، كما كان القتلازيون Catalans يفعلون حتى سنة 1227.

وقد عُدت إشبيلية كـ «أحد أفضل موانئ الأندلس» برغم أن المدينة واقعة على بعد 15 ميلاً من البحر على نهر جوادلكيفير (Guadalquivir) الوادي الكبير⁽²⁴⁾.

وكانت أنهار أندلسية أخرى قد استثمرت للتجارة، ولكن نهر الوادي الكبير قد حمل الحجم الأعظم من السلع⁽²⁵⁾. ولم تكن البضائع القادمة من أعلى النهر مرسلّة لإشبيلية وحسب، بل إلى أسواقٍ داخل البلاد.

وكانت قرطبة واحدة من هذه الأسواق، فكانت عاصمة الأمويين واقعة على طول نهر الوادي الكبير، في أعلى المجرى من إشبيلية، وكما لاحظ الإدريسي، «من يريد الارتحال إلى قرطبة من إشبيلية [يمكن] أن يأخذ قارباً ويذهب إلى أعلى النهر»⁽²⁶⁾. لقد كان النقل عبر النهر مصدر نعمة للمدينة، ويجلب المزيد من الأعمال إلى أسواق قرطبة أكثر من أي مدينة أندلسية داخلية. كانت قرطبة أعظم مركز مدني في شبه الجزيرة، وقد تغنى جغرافيو القرن العاشر بعظمة واتساع هذه الحاضرة. ووفقاً لابن حوقل، فـ«قرطبة» لم يكن لها نظير في المغرب أو في الجزيرة أو في سورية أو في مصر، ولا يدنو منها شيء بعدد سكانها واتساع أراضيها، ومساحة أسواقها، ونظافة سكانها، وبناء جوامعها، وعدد حماماتها وخاناتها». وعَلّق المقدسي

(23) Moses b. Maimon, Responsa, ed. Blau, Jerusalem, 1957, II, p. 576.

(24) Razi "Description" p.93.

(25) يذكر جغرافيون مسلمون عدداً من الأنهار الأندلسية الصغيرة، بما فيها إبرو Ebro تاجوس Tagus، ديور Duero، وجديانا Guadiana كشريانات تجارية، وكان كثير منها قابلاً للملاحة بقوارب صغيرة، وليس بسفن أو مراكب عريضة، ولكنها ظلت طرقاً مهمة للوصول إلى الداخل، ويذكر قانون فيزيجوتك Visigothic المصنف استخدام الأنهار الإيبيرية في القرنين السادس والسابع.

(26) Idrisi, Opus, v, p. 574.

Muqaddasi، بصورة إيجابية على أسواقها ونشاطها التجاري المكثف، في حين لاحظ المسعودي وابن حيان كثرة المراكب الصاعدة والهابطة عبر النهر وعبر المدينة⁽²⁷⁾. لقد كانت قرطبة الأموية محور المواصلات أيضاً. ذلك أن الطرق الأندلسية الرئيسية التي تمر عبر العاصمة، قد عززت الأهمية الاستراتيجية للمدينة من خلال حقيقة أن قرطبة كانت موقعاً على أفضل منصة أو جسر على النهر الكبير.

بالإضافة إلى ذلك كانت قرطبة مركزاً تجارياً مهماً داخل المجال التجاري الأندلسي، ولم تكن قط سوقاً دولية في مستوى إشبيلية أو الماريا، ولم توصف قرطبة على أنها ميناء، ذلك أن مرور النهر في الوادي الكبير قبل إشبيلية كان عبر مسالك للذهاب إلى البحر بالقوارب. ويبدو في النتيجة أن التجار الأجانب يأتون إلى قرطبة بأقل من المدن البحرية الأندلسية. وتصد السلع في الوادي الكبير إلى العاصمة حيث تُشحن في قوارب نهريّة صغيرة في إشبيلية، وغالباً ما كانت تسلم إلى تجار محليين في ذلك الزمن، وبعد زوال السلطة الأموية في بداية القرن الحادي عشر، تقلص نفوذ قرطبة التجاري. وتصف المصادر المتأخرة المدنية باختصار مقدمة القليل من المعلومات التجارية بدل أن تسجل وجود الورش المتنوعة والأسواق والفنادق⁽²⁸⁾.

سفن النقل الأندلسي:

كانت موانئ المدن الأندلسية ذات أهمية خاصة للتجارة الدولية لأن

Ibn Hawqal, kitab, P,III; Muqaddasi, Description de l'occident musulman au Ive (27) = Xe siècle. ed. C. Pellat, Paris. 1950, p.p. 33 - 5; Ibn Ḥayyān, Muqtabis, II, ed. M.A. al Makki, Beirut, 1973. p. 19: Mas'udi Kitab at-tanbih wa al-ishraf ed. M.J. de Goeje, BGA, 2nd, VIII Leiden, 1967, p. 68.

المسعودي، كتاب التنبيه والاشراف.

Idrisi, Opus, v, p. 575; Himyari Péninsule, p.153: Yāqūt, Mu' jam, IV, p.p. 58 - 61 (28) م.أ. Khallaf. Qurtuba al - islamiyya, Tunis, 1984، ن. حول قرطبة زمن الطوائف، ي.

معظم السلع والبضائع انتقلت من وإلى شبه الجزيرة بحرية، وكان أي اتصال بعالم الاسلام يتطلب رحلة بحرية، وكان بعض التجار الأوروبيين يفضلون المجيء عبر المياه، وكانت الماريا وإشبيلية وموانئ الأندلس الأخرى شهيرة بأحواضها لبناء السفن وموانئها، وكذلك بمخازنها وأسواقها، وكانت تخدم كمراكز بحرية وتجارية. وقبل وصف الطرق البحرية التي تصل هذه المدن مع مناطق البحر الأبيض المتوسط سيكون من الأفضل النظر بسرعة إلى المراكب والسفن التي تسافر في هذه الطرق.

كانت معظم السفن التجارية المتوسطية مزودة بالأشرعة، وتميل إلى أن تكون واسعة، مدورة وأبطاً من القادس أو السفينة المزودة بالمجاديف والتي كانت تشكل الأساطيل البحرية، والقوادس من السفن هي بعكس السفن المدورة ذات هيكل طويل وضيق، ما يجعلها سريعة وفائقة المناورة وعمق جرها الضحل يجعلها غير مرغوبة للنقل أو الشحن أو الاستخدام في أعلى البحار، وكانت سفن التجارة أكثر ثباتاً، ومع ذلك كانت تتفادى رحل الشتاء. وكانت الأشرعة المثلثة مألوفة الاستخدام من قبل سفن العرب والمسيحيين في البحر الأبيض المتوسط زمن العصور الوسطى. وكانت هذه الأشرعة مفضلة لأنها متعددة الجوانب أو البراعات مع أن مساحتها لم تكن مجهولة. وهناك دراسات حول امتداد الرحلات التجارية، تفيد أن مراكبها تعتمد غالباً، وبصورة خاصة على الرياح كقوة دفع على الرغم من حقيقة أن بعض أنماط المراكب المتوسطية (وخاصة ما يدعى طريدة) قد صممت لاستخدام الأشرعة والمجاديف معاً، بينما كان استخدام الدفع بفضل الأشرعة، يُمكن من إدارة المراكب التجارية من خلال مجدافين للتوجيه في المؤخرة⁽²⁹⁾.

(29) A. Udovitch, "Time, the Sea and Society: Duration of Commercial Voyages on the Southern shores of the Mediterranean during the High Middle Ages, "La navigazione mediterranea nell'alto medioevo Spoleto, 1978, p. 517.

وقد وصفت سفن الشحن المتوسطية الوسيطة والتكنولوجيا البحرية من قبل:

Pryor, Geography, Technology, and War. E.H. Byrne, Genoese Shipping, in the Twelfth and thirteenth Centuries, Cambridge, Mass, 1930; B Kreutz, "Ships,

وبالإضافة إلى معلومات عامة عن المتوسط وملاحته، يوجد أدلة على سفن الشحن الأندلسية من خلال مصادر متنوعة مكتوبة ومصورة معاً⁽³⁰⁾، علماً بأن الأخيرة تميل إلى أن تكون مجرد معلومات. وعلاوة على ذلك، من الصعب التثبت من المعلومات أو المصدر. فكثير من مقتنيات پيزان باتشيني Pisan bacini من أقراص الفخار المستخدمة للزينة المعمارية ترسم مراكب منها «إناءان» من صنع باليريك في القرن الحادي عشر، حيث يبدو مركب بثلاث صوارٍ وأشرعة مثلثة (في حالة واحدة، هي مؤخرة المركب وغير مزودة بشراع وصار) ولكل منها مؤخرة ضخمة ومقدمة منعطفة أو معقوفة. ونرى في أسفل القرص زورقاً بمجاديف وصارٍ مفرد، وربما يُحمل الركاب من أو إلى السفينة الكبيرة⁽³¹⁾. ومثل هذه السفن تلك التي أطلقها للملاحة ابن مجاهد حاكم دينيا (1044 . 1475) حيث تصوره وثائق جينيزا كمالك للسفن.

shipping, and the implications, of change in the Early Medieval Mediterranean, =
"Viator 7. 1976, p.p. 79 - 107, R.W. Unger, The ship in the Medieval Economy (600 - 1600), London, 1980; A Lewis and T.Runyon, European Naval and Maritime History 300 - 1500. Blooming-on, Indiana, 1985.

(30) أعلم أنه لا يوجد معلومات عن سفن أندلسية عثر عليها إثر تنقيبات أثرية بحرية، ولكن المعلومات حول السفن المتحطمة ذات قيمة كبيرة لمعارفنا عن سفن الشحن الوسيطة في مناطق أخرى من البحر الأبيض المتوسط. إن استكشاف ياسي أدا Yassi Ada ومركب سيرج Serçe Liman من القرن الحادي عشر قد قدمت الكثير من المعلومات حول السفن في شرق المتوسط. وكان قد عثر على حطام سفينة عربية (من القرن العاشر غالباً) من قبل الفرنسيين قرب شاطئ كان Cannes. وقد عثر على كثير من حمولتها من الفخاريات، وكان لا يوجد برهان على صلتها بالأندلس ن:

M.J.P. Joncherey "Le Navire de Bataiguier" Archéologia 85, 1975, p. 43.

(31) يربط J.H. Pryor و D.Niclle هذه الأقراص البتشييني (Bacini) التي تصور مراكب ل باليريك (Belearics أو لتونس احتمالاً). ن:

J.H Pryor, "The medieval Muslim ships of the Pisan Bacini". The Mariners Mirror 76, (1990 p.p. 99 - 113; D. Nicolle , "Shipping in Islamic Art; Seventh through Sixteenth Century AD. "The American Neptune 49, 1989, p.p. 172 - 173.

وبالعكس فإن G. Berti و L. Tongiorgi يذكران أن هذين البتشييين غير صالحين وأنهما إسبانيان، ولا يذكران ال باليريك:

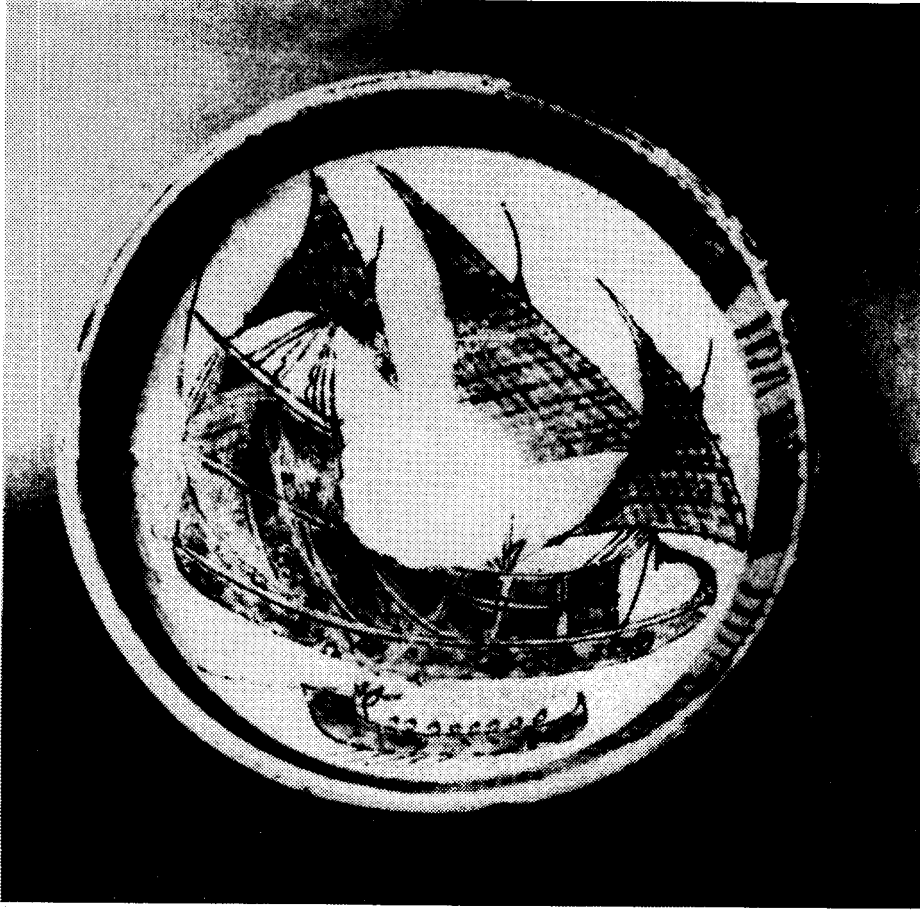
I bacini ceramici, medievali delle chiese di Pisa, Rome, 1981, p.p.191 - 192.

وتقدم الوثائق العربية تعابير بحرية كثيرة، وأسماء تكنولوجية للسفن التي نقلت التجار بين الموانئ الأندلسية، ومناطق أخرى من البحر الأبيض المتوسط. وغالباً لا يمكن تحديد نمط وشكل المركب من خلال استخدام التعبير لوصفه وحسب. ذلك لأن المؤلفين المحليين (المغفلين أحياناً) لم يكونوا دقيقين في استخدام التعابير الوصفية، وعلينا أن نعرف ببساطة تطبيقاتها الدقيقة بالتعبير البحري. وتذكر المصادر الإسلامية الأندلسية أنواعاً من المراكب، فمن خلال عينة تتعلق بتأجير المراكب، ذكر القانوني الجزيري Jaziri (ت 1189) تعابير مختلفة هي: شاني خراق Shani, Kharraq ودغياص Dughaiyas وزورق Zawraq وتعني بالتسلسل: قارباً أو فلوكة أو مركباً شراعياً، أو مركب نقل أو اسكفاً⁽³²⁾، أي مركباً صغيراً ذا مجاديف! وهكذا لم يفرق النص القانوني بين هذه التعابير، وزيادة على ذلك تتنوع أسماء المراكب عبر الزمن وفي المكان، وهكذا فإن الكلمة المخصصة لمركب شراعي كبير في أحد الموانئ قد تعني، برجاً^(*)، والبرج قد يعني قارباً صغيراً. وكان يستخدم، من خلال الأدوات العربية واليهودية العربية المتعلقة بالمراكب كلمات عامة هي مركب وقارب وسفينة، ولكن نعثر في النتيجة على أنماط أخرى من المراكب. وتذكر رسالة من جينيزا من سنة 1130 أن شختورة Shahtura وصلت إلى الماريا من الاسكندرية خلال خمسة وستين يوماً، على رأس مركبين شراعيين كانا قد تركا مصر في الوقت ذاته.

ويذهب جوتين إلى القول إن الشختورة تظهر دائماً في وثائق جينيزا، وكانت نمطاً أو شكلاً من البرج أو القارب المفتوح المسير بالمجاديف والمستخدم في تجارة المتوسط خلال الصيف (وقد وصل هذا القارب

Jaziri. Maqsd al- mahmud fi talkhis al-'uqud, Miguel Asin Institut. CSIC, (32) Madrid, ms. 5. fol. 47v. For shani and dughaiyas see R. Dozy. Supplément aux dictionnaires arabes, Leiden 1881, I. p.p. 447, 717. تلخيص العقود.

(*) في النص الانجليزي للمؤلفة Barge وهي عربية الأصل من برج وبارجة. المغرب.



قرص يُظهر صورة ثلاث سفن بالصواري، من باليريك، غالباً، القرن الحادي عشر
(عمارة وفن وتاريخ في Pisa) (Soprintendenza ai Beni Ambientale)

الخاص إلى إسبانيا في أوائل تموز⁽³³⁾. وفي مثال آخر، يبدو بَرَجاً قد أثبت
مزيداً من القوة أكثر من مركب شراعي، عندما سافر الاثنان بمهمة بين
طرابلس وإشبيلية في 1140 تقريباً، وغرق المركب الكبير. وهرع البرج لانقاذ
الركاب التعساء⁽³⁴⁾.

ومع ذلك يبقى الشراع هو المعيار، فقد كان مسطرو رسائل الجينيزا

Bodl d74.4I; S.D Goitein A Mediterranean Society, Berkeley, 1967-88, I, p.p. 305 - 325. (33)

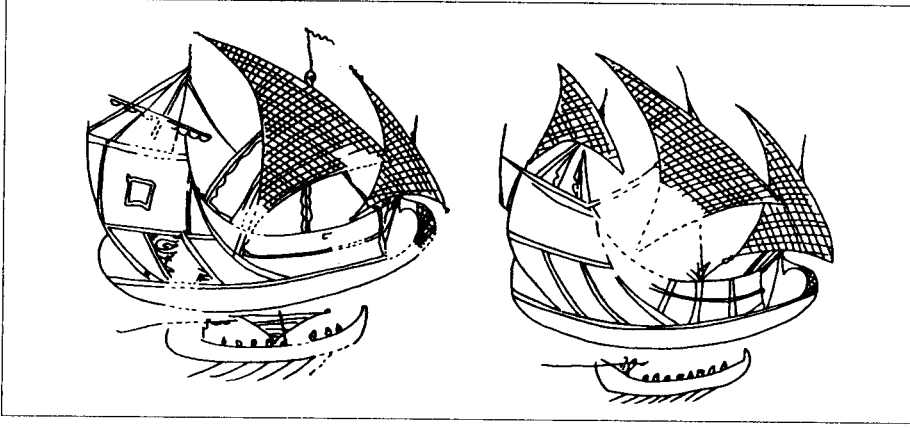
TS. 16. 54. Goitein, Mediterranean Society, I, p.p. 305 - 6. (34)



قرص يُظهر صورة ثلاث سفن بالصواري، من باليريك، غالباً، القرن الحادي عشر
(Soprintendenza ai Beni Ambientale) (Pisa) وفن وتاريخ في

يلاحظون حركة الرياح دائماً، كما في رسالة الاسكندرية التي تشكو أنه ما من مركب، «باستثناء واحد أندلسي كبير» قد وصل قبل شهر منذ أن صمتت الرياح ولم تهب «لا من الشرق ولا من الغرب»⁽³⁵⁾. ومن الواضح أن الاستثناء المذكور هو أن مراكب التجار كانت تسير بقوة دفع الرياح، وهناك مثال آخر، فقد كان يهودا هاليقي قد تأخر بضعة أيام في مصر منتظراً الرياح الغربية المناسبة كي تدفعه إلى فلسطين، وبالإضافة إلى أن المراكب المتوجهة

S.D. Goitein, "The Unity of the Mediterranean World in the 'Middle' Middle Ages" Studia Islamica 12 (1960), p. 40.



رسم لسفینتین من بتشیینی (بالإذن من د. نیکول (D. Nicolle)، The American Neptune 49 (1989 P:172).

غرباً إلى إسبانيا وصقلية والمغرب قد سبق وانطلقت مع رياح شرقية مناسبة⁽³⁶⁾.

وقد تنوعت أحجام أو سعة مراكب البحر الأبيض المتوسط. وعندما يوصف مركب بأنه «كبير»، فلأنه كان يتسع لعدة مئات من المسافرين، وقد ذكر أسامة بن منقذ أن سفينة قد نقلت أربعمئة حاج من المغرب إلى شرق البحر الأبيض المتوسط في وسط القرن الحادي عشر⁽³⁷⁾. وتؤكد رسائل جينيزا هذا الرقم اعتباراً من القرن التالي، وتذكر إحدى الرسائل أن مركباً سافر إلى إشبيلية وعلى ظهره ستة وثلاثون أو سبعة وثلاثون من اليهود وثلاثمئة مسلم تقريباً، وتشير رسالة أخرى إلى سفينة تحمل أربعمئة من الناس من باليرمو Palermo إلى الاسكندرية⁽³⁸⁾. ويصف ابن جبير في هذا

ULC Or 1080 J 258; S.D. Goitein, "The Biography of Judah Ha-Levi In the Light of the Cairo Geniza Documents," Proceedings of the American Academy for Jewish Research 28, 1959, p. 55. (36)

Usamah b. Munqidh, Kitāb al-i'tibar (Ousama ibn Mounkidh, un émir Syrien au premier siècle des croisades, 1095 - 1188), ed. H. Derenbourg. Paris. 1886 - 93, 1. 2. p 61. (37)

أسامة بن منقذ كتاب الاعتبار.

Goitein Mediterranean Society, 1. p. 315.

(38)



مركب تاجر قشتالة Castil من القرن الثالث عشر (بالإذن من: التراث الوطني مدريد).
الزمن تقريباً، سفينة جنوبية تحمل مئتي حاج مغربي إلى بلادهم من مصر⁽³⁹⁾.

ونعرف، إلى حد ما، أكثر حول المراكب المسيحية التي كانت تسافر من وإلى الموانئ الإيبيرية خلال القرنين الثاني عشر والثالث عشر. وقد صُوِّرت المراكب الإسبانية في Castilian Cantigas de Santa Maria في القرن الثالث عشر، الذي يضم عدداً من روايات التجار، والصليبيين أو الحجاج الناجين من المراكب الغارقة بمعجزات دينية. ويضم كذلك قصصاً أخرى تتعلق بالمراكب. وإن بعض السفن المصورة هي مدورة الشكل ومزودة بصاريين أو ثلاثة، ونشر فوقها أشرعة مربعة أو مثلثة، وهي الأخرى ذات مؤخرة ضخمة مرتفعة ومعقوفة ومجذاف توجيه خلفي⁽⁴⁰⁾. ومن الواضح أن

Ibn Jubayr, The Travels of Ibn Jubair., trans. R.J. C. Broadhurst. London, 1952, (39) p. 362.

Boats are pictured in Cantigas numbers 9, 5, 23 , 35, 36, 65, 95, 112, 115, 172, (40) 176, 183, and 193 See J. Guerrero Lovillo. Las Cántigas, estudio arqueológico de sus miniaturas, Madrid, 1949, p.p. 324-39.

هذه المراكب القشتالية هي من ذات التقاليد المعمارية البحرية ومثل مراكب باليريك الإسلامية المصورة في بتشيني. ويشير منظمو العقود أو كتاب العدل الجنويون إلى مراكب شرعية، وبصورة متعارف عليها بالتعبير العام Navis ونادراً بتعبير آخر هو Bucius⁽⁴¹⁾، وكان للمراكب الإيطالية المدورة صاريان عامة، وأشرعة مثلثة وعدة مستويات لاحتواء المسافرين والمشحونات⁽⁴²⁾.

وأخيراً كانت هذه المراكب متشابهة جداً مع المراكب المصورة Cantigas de Santa Maria وخاصة عندما كانت التجارة البحرية القشتالية تحت سيطرة الجنويين، زمن صنع هذه المخطوطة، وحتى نهاية القرن الثالث عشر، وكان تصميم المسلمين والمسيحيين للمراكب التجارية في البحر الأبيض المتوسط يحتفظ بمشابهات ولدت من ميراث مشترك. وقد تبدل هذا الأمر مع المراكب المسيحية في المتوسط بتبني مميزات الجهة المقابلة من أوروبا الشمالية ذات الأشرعة المربعة القوية.

الأندلس وشبكة التجارة الإسلامية في البحر الأبيض المتوسط

لقد ارتحل التجار وبضائعهم بعيداً عن موانئ الأندلس، وهناك براهين على اتصال تجاري أندلسي مع معظم مناطق عالم المتوسط. ولم يكن موقع شبه الجزيرة الإيبيرية في التجارة العالية شيئاً جديداً؛ فقد كان عنصراً داخلياً في مجال التجارة الرومانية (وهو ما دعا بليني Pliny أن يطري على الأنسجة المصبوغة في مريدا Merida وصادرات إيبيريا الأخرى)، وقد حافظت شبه الجزيرة على مستورداتها التجارية في زمن الفيزيجوت⁽⁴³⁾. وتذكر المصادر

(41) H. C. Krueger اقترح أن البتشييني استخدم في غرب المتوسط للتجارة والنقل إلى صقلية وإسبانيا وشمال أفريقيا. *navale a Genova secondo metà del secolo XII.*, Genoa, 1985, p.p. 25 - 7.

(42) R. W. Unger, "Warships and Cargo Ships in Medieval Europe;" *Technology and Culture* 22, 1981, p.p. 236 - 7.

(43) حول دور إسبانيا في التجارة الرومانية انظر:

M. Grant, *The Ancient Mediterranean*. New York, 1969, p.p. 264-5. Pliny, *Natural History*, ed. H. Rackham, Cambridge, Mass, 1983, Book IX, Ixv, p. 258.

الإيبيرية وجود تجار أجنب في أراضي فيزيجوت. وكتب جورجي صاحب تور عن وجود حركة سير بحرية بين إيبيريا ومرسيليا⁽⁴⁴⁾. ومؤخراً ذكر مصدر من أوائل القرن السابع أن «بعض التجار الاغريق قد جاؤوا بمراكب من الشرق... ونزلوا على شواطئ إسبانيا»⁽⁴⁵⁾. حتى أن هناك برهاناً على تجارة اطلنطية بين البحر الأبيض المتوسط وبريطانيا، قبل القرن السادس، تدل على أن تجاراً عبروا مضائق جبل طارق ثم أبحروا على طول الشواطئ الإيبيرية⁽⁴⁶⁾.

وكما كانت شبه الجزيرة جزءاً حقيقياً من مجال التجارة القديمة المتأخرة فقد اندمجت بسرعة داخل عالم البحر الأبيض المتوسط الإسلامي. ويصدق على هذا الواقع قريباً بعد سنة 711 الارتحال والسفر بين الأندلس ومناطق أخرى من عالم المتوسط، عندما تركت الجيوش وكذلك الهاربون والحجاج والدبلوماسيون والعلماء آثار رحلاتهم. وقد سجل فريق من التجار رحلات من الأندلس إلى مكة، عن طريق القيروان في أول سنة 763⁽⁴⁷⁾. وقد وصف ابن خُرداذبة مسالك التجار اليهود المرتحلين بين الجزيرة والمشرق في القرن

P.D. King Law and Society in the Visigothic Kingdom, Cambridge, 1972, p.p. 194-9. = حول تجارة فيزيجوت،

Gregory of Tours, Historia Francorum, eds. W. Arndt and B.Krusch, MGH (44) Scriptores rerum Merovingicarum I.I, Hanover, 1884, IX. 22. p. 380.

Vitas sanctorum patrum Emeretensium, ed A. Maya Sanchez, Corpus (45) Christianorum: Series latina, 116; Turnhout, 1992, p. 31.

R. Hodges, Dark Age Economics. The Origins of Towns and Trade AD 600- (46) 1000, New York, 1982, pp. 33-4.

أعلن هودج أن هذه الطرق ظهرت بعد آخر القرن السادس. ولم تترك سوى براهين قليلة عن حركة التجارة بين المتوسط وشمال أوروبا حتى القرن الحادي عشر، وحول الطرق البرية الواصلة بين شبه الجزيرة وأوروبا في هذا الدور. ن:

Rouche, "Les relations transpyrénéennes du Ve au VIIIe siècle," Les communications dans la péninsule ibérique au moyen âge, Actes du Colloque de Pau, 28-9 mars 1980, Paris, 1981, p.p. 13 - 20.

Nuwayri, Historia de los musulmanes de Espana y Africa por en-Nuguari. ed. (47) M. Gaspar Remiro, Granada, 1917] Arabic text p. 5.

إن الفجوة الزمنية بين هذه الرواية والدور الموصوف تتطلب بعض الحذر في قبول صحته.

التاسع، ولاحظ المقدسي في القرن التالي أن سكان الأندلس كانوا بين أكثر الناس خبرة بالبحر... فلديهم طرق عبر هذا البحر إلى مصر وسورية⁽⁴⁸⁾.

ويقع إلى جنوبي الأندلس، وعبر البحر المغرب أي (ال «غرب») كما كان يدعى بالعربية عملياً. إن مواصلات النقل البحرية الأندلسية بين الموانئ على طول شواطئ المغرب قد سمحت بالاتصالات الأولى بين مسلمي إسبانيا وبين بقية العالم الإسلامي. كما أن عبور البحر في مياه مائجة شاق وبغيض، وأن المضائق بين شبه الجزيرة وشمال أفريقيا ضيقة جداً، لدرجة أنه يمكن وفي بعض الأماكن رؤية الشاطئ المقابل في يوم صافٍ⁽⁴⁹⁾. وذكر الجغرافي العذري من القرن الحادي عشر أن المراكب قد أبحرت من الماريا إلى الجانب الآخر [من المضائق] (العدوة) وبقية العالم، في حين أن الرأي العام (الفتوى) لابن رشد (ت 1126) المشرع الأندلسي قد وصفت مركباً يملكه تاجران أندلسيان، وكان واحد منهما يرغب في الإبحار عبر المضائق إلى بر الطرف الآخر (بر العدوة)⁽⁵⁰⁾.

لقد كان المغرب سوقاً لتجارة الأندلس ومكان عبور البضائع ومراكب الشحن. وربما ارتحل كثير من التجار الأندلسيين الجوالين عبر البحر قبالة الشاطئ فقط، ومن ثم واصلوا رحلتهم في البر بواسطة القوافل إلى المكان المقصود. وبهذه الطريقة، أمكن للأندلس أن يبقى على اتصال تجاري مع

(48) Ibn Khurradādhbih, *Kitab al-masalik wa al-mamalik*, ابن خردادبة، كتاب المسالك والممالك ed. M.J de Goeje, BGA, 2nd edn. vi, Leiden, 1967, p.p. 153-5, M. Lombard

يقدم خارطة ممتازة حول الطرق؛ The Golden Age of Islam, Oxford, 1975, p. 210; Muqaddasi, *Description*, p. 15.

(49) لاحظ الشاعر الغرناطي ابن مالك (1163 - 1249) أنه كان من الممكن الرؤية من الجزيرة حتى سيوتا وقد جمع شعره من قبل ابن سعيد الغرناطي. «رايات المبرزين وغايات المميزين» القاهرة: 6 - 85 PP. 1393/1973. Cairo.

(50) 'Udhri, "Nuṣuṣ", P. 85, Ibn Rushd, *Fatawa Ibn Rushd*, ed. Ibn al-Tahir al-Talili, Beirut, 1407/1987, p.836. الطاهر التليبي.

بقية مناطق العالم الإسلامي حتى في الشتاء، حيث يكون طول شاطئ البحر خطراً ومستحيلاً على العبور.

وقد أمكن لرحالة العصور الاختيار بين عدد من الطرق لإتمام رحلتهم من شبه الجزيرة الإيبيرية إلى شاطئ شمال إفريقيا وما بعده. وقد بذل المسلمون جهوداً كبيرة لتعداد هذه الخيارات، وتركوا توصيفاً لكثير من الطرق التي استخدمت بين القرن التاسع والرابع عشر. وربما يرغب التجار التزقون استخدام أقصر المعابر الممكنة حيث ينطلقون من الجزيرة الجسراس Algeciras ويصلون إلى سيوتا Ceuta في يوم. أما إذا كانت الملاحة جيدة فقد يختارون رحلة أطول من دينيا إلى مدينة الجزائر (في نحو اسبوع)، أو أن تطول الرحلة أكثر بين الماريا والاسكندرية (شهرأ أو شهرين)⁽⁵¹⁾.

إن بعض السفن وركابها يقومون مباشرة برحلة أطول، في حين يهبط آخرون في مختلف الموانئ على طول الطريق. من جهة أخرى، حتى إذا كانت الرحلة لوثة قصيرة من شاطئ إلى شاطئ وحسب، فإن المسافرين من وإلى موانئ الأندلس يصفنون قانونياً في رحلة بحرية أكثر من نقلة على الشاطئ. وقد أوجز يحيى بن عمر وهو القانوني الضليع فارقاً واضحاً يتعلق بأجور سفن الركاب من مدينة تونس إلى مصر، وصقلية والاندلس. وطبقاً لقاعدته (التي ذكرت مراراً لدى قانونيين آخرين)، فإن رحلة إلى مصر كانت تذهب عن طول الشاطئ (ريف rif)، في حين أن الرحلة إلى صقلية والاندلس كانت تذهب عبر البحر (على البحر 'alà al-bahr). ونظراً لهذا الفارق بين الرحلة الشاطئية أو في عرض البحر، فإن ربان السفينة المؤجرة له

(51) أطول الرحلات، وأكثرها تنوعاً. إحدى رسائل الجنيزا (Bodl d74. 41) كتبت عام 1130 ذكرت أن الرحلة من الاسكندرية إلى الماريا تستغرق خمساً وستين يوماً، في حين يذكر الإدريسي (Opus.V. p.582) أن ستاً وثلاثين يوماً للعبور من إسبانيا إلى انطاكيا. وذكر J.Mann أن رسالة أرسلت بين إسبانيا الأموية والعراق يمكن أن تستغرق سنة للوصول:

"The Responsa of the Babylonian Geonim as a source of Jewish History Jewish," Quarterly Review 7, 1916-1917, p.486.

حقوق مختلفة ومسؤوليات طبقاً لمكان الرحلة المقصود وطبيعة الطريق المتبوع⁽⁵²⁾.

وتختلف شعبية الطرق والموانئ المتميزة عبر الزمن، فمثلاً لم تكن مدينة تونس محطة شعبية بالنسبة للسفن الأندلسية خلال القرن العاشر، وربما كان هذا بسبب العداوة الأموية الفاطمية قبل 969، ولكنها غدت سوقاً مهمة للسلع والتجار الأندلسيين خلال القرن الحادي عشر. وفي هذا الزمن وثق الجغرافي البكري مزيداً من الطرق عبر بحر البوران (مثلث البحر مع زوايا جبل طارق تقريباً، الجزائر ودينا) أكثر مما كان يُراقب سابقاً⁽⁵³⁾. وربما تفسر تعقيدات السياسات الطائفية هذا الانتشار الواضح لعبور البحر في القرن الحادي عشر، ذلك لأنه وبخلاف الاستقرار النسبي للنظام الأموي (الذي استخدم القليل من الموانئ المستقرة والمسيطر عليها) فإن ممالك الطوائف المنفردة قد طورت عدداً من الموانئ الصغيرة ونوّعت من اتصالاتها التجارية، وربما تقلص عدد الطرق بين الأندلس وشمال إفريقيا إلى حد ما في زمن المرابطين والموحدين، وقد ذكر الإدريسي من الطرق في القرن الثاني عشر، أقل بكثير مما ذكر من قبل البكري في القرن السابق. ومن المحتمل أن السلالات البربرية قد حاولت السيطرة على المرور من وإلى أراضيها عن طريق مركزية مرور التجار إلى بعض الموانئ المعينة. وعلى الرغم من تخفيض أنشطة الموانئ يبدو أن التجارة بين مسلمي إسبانيا والمغرب قد ازدهرت في ظل هذا النظام الذي كان يساعده سابقاً، عاملٌ هو

(52) أول ذكر لهذه الفتوى، كتاب كري السفن لابن أبي فراس *Ibn Abi Firas Kitab akriyat* al-sufun, ed M.A. Tahir, Cahiers Tunisie 31, 1983, p28 وذكر أيضاً من قبل جزيري d. 585/189, Jaziri مقصود المحمود fol. 55r. ومن قبل:

Wansharisi, Mi'yar al-mu'rib wa al-jami 'al-maghrib
ed.M. Hajji, Rabat-Beirut, 1981, VIII, p.p. 310-311

Bakri, Description de l'Afrique septentrionale par Abou-Obeid El-Bakri, ed.M.de (53)
Slane, Paris, 1911 (reprint 1965), Arabic text p.p. 89-99.

البكري، وصف القارة الافريقية من قبل أبى عبيد البكري.

أن المنطقة بكاملها كانت تخضع لسلطة واحدة.

وقد كانت مدن الداخل المراكشي مثل فاس ومراكش ولوقت طويل جزءاً من مجال التجارة الأندلسية، إلا أن التجارة قد ازدهرت غالباً بعد أواخر القرن الحادي عشر بعد علو مقامها تحت حكم المرابطين والموحدين. وقد كانت فاس في موقع جيد للحفاظ على علاقات تجارية مع الأندلس. وفي وسط القرن الثاني عشر كتب تاجر يهودي إلى أبيه في بيته في الأندلس، يقول له إنه وصل سالمأ إلى فاس مع حمولة خمسة جمال من السلع. وقد استغرقت هذه الرحلة قرابة أسبوع انطلاقاً من سيوتا كما يذكر الإدريسي⁽⁵⁴⁾. وتذكر رسالة خطية أخرى من جينيزا كُتبت سنة 1110 عملية شراء من فاس بعملة أندلسية⁽⁵⁵⁾. كما يذكر الجغرافي الزهري أن «السلع البالغة الجودة والبضائع المرتفعة الثمن [كانت قد استوردت] من اليمن والعراق وسورية والأندلس» إلى مدينة فاس في القرن الثاني عشر⁽⁵⁶⁾. وعندما طلب أحد صائغي الذهب في فاس زوجاً من الأوزان وكفتي ميزان من الأندلس سنة 1141، كان يريد من ذلك ان يجعل أعماله أكثر تناسباً مع زبائنه الأندلسيين⁽⁵⁷⁾.

وخلال الزمن ذاته، سمحت لنا وثائق جينيزا بتتبع طرق التجارة الأندلسيين في داخل البلاد من فارس حتى مراكش، او بالاتجاه الآخر، من تلمسان حتى فاس ثم إلى الأندلس. إن الرسالة العائلية المذكورة أعلاه، تذكر أن التاجر الماري في فاس، كتب أنه خطط كي «يلتقي أول شركة تقيم خارج مراكش». وبعد قرابة قرن من الزمان، فإن لاجئاً أندلسياً هارباً من إشبيلية في

(54) TS 12.435; Idrisi, Opus, v, p. 532. See also R. Le Tourneau, Fez in the Age of the Marinids. [Norman, Oklahoma, 1961], p. 113.

(55) Bodl d66.52؛ قشريات من العطور دفعت بالمثلث الاندلسي. وسواء أوصلت أم لم تصل هذه النقود إلى فاس فإن تداولها في مراكش يثبت الاتصال الاقتصادي بين الأندلس والمدينة.

(56) Zuhri, "Kitab," p. 193 الزهري، كتاب.

(57) TS 13, J21. 12.

سنة 1224، قد تبع ذات الطريق من سيوتا إلى مراكش⁽⁵⁸⁾. وقد جاء في رسالة أخرى كتبها حلفون بن نتائيل Halfon b. Nethanel من جينيزا مرسلّة من فاس إلى الأندلس نحو سنة 1138 وهو تاجر مصري معروف جيداً من خلال مراسلاته الكثيفة في جينيزا انه سافر من تلمسان إلى فاس، ثم نوى أن يتابع من هناك إلى الماريا⁽⁵⁹⁾ وباعتراف الإدريسي فإن رحلته من تلمسان إلى فاس استغرقت نحو تسعة أيام⁽⁶⁰⁾.

وقد وُحِدت الصلات الاقتصادية بين الأندلس وفاس ومراكش ومناطق بعيدة إلى الجنوب، كما يشهد على ذلك عملة أو نقد عثر عليه في موقع محتمل هو أوداغوست Audaghost ويشمل أربعة دنانير أندلسية تعود لفترة ما بين 1107 . 1116، وقد ضُرب ثلاثة منها في مورسيا Murcia وواحد في ملقا. وبالمثل فقد عثر على مسلة رخامية في جاو Gao مؤرخة في الفترة ذاتها 1107 . 1116، كانت قد اقتطعت من حجر مستورد من الماريا⁽⁶¹⁾. إن مثل هذه المكتشفات أو اللقى لا تثبت قيام تجارة مباشرة بين شبه الجزيرة وما وراء الداخل الصحراوي، بل ترينا أنه كان يوجد اتصال خلال أوائل القرن الحادي عشر.

وإن كثيراً من الموانئ الأخرى البعيدة شرقاً على طول الشاطئ المغربي

(58) الحميري، الجزيرة 86، Himyari, Péninsule, p. 86.

(59) TS12. 435; TS8J19.28.

(60) Idrisi, Opus geographicum. III [Naples-Rome, 1972], pp. 243-246.

(61) M. Brett, "Ifriqiya as a Market for Saharan Trade from the 10th to 12th C. AD," Journal of African History 10 (1969), p.358; J. Devisse, "Routes de commerce et échanges en Afrique occidentale en relation avec la Méditerranée: Un essai sur le commerce africain médiéval du XIe siècle," Revue d'histoire économique et sociale 50 (1972), p.67. See also C.Vanacker, "Géographie économique de l'Afrique du Nord selon les auteurs arabes du IXe siècle au milieu du XIIe siècle," Annales: ESC 28 (1973), p. 680. On the Gao stelae: J. Sauvaget, "Les épitaphes royales de Gao," Al-Andalus 14 (1949), pp. 123 - 41, and another article by the same title in Bulletin de l'Institut français de l'Afrique Noire 12 (1950), pp. 421, 424, 429.

قد وصلت إليها حركة التجارة البحرية الأندلسية. كان يوجد في وهران Oran على سبيل المثال: أسواق وصناعة وتجارة.. وإن كثيراً من مواد الشاطئ الأندلسي كانت تأتي منها...

كانت الأسعار رخيصة، والسفن تأتي من الأندلس⁽⁶²⁾. وكانت المدن الواقعة إلى الشرق من تنيس Tenes، شرشال Cherchell والجزائر قد حافظت على اتصالات وثيقة مع موانئ الأندلس المقابلة. وكان لمدينة تنيس صلات أندلسية ثابتة وقديمة ويمكن أن تعزى إلى التقاليد حيث أن المدينة قد أسست من قبل القراصنة (المجاهدون . المغرب) الأندلسيين في القرن التاسع⁽⁶³⁾.

كان على جميع المراكب والقوافل العابرة بين شرق وغرب حوض البحر الأبيض المتوسط أن تمر عبر المحور المركزي: صقلية وتونس. وكانت الأحداث السياسية والعسكرية توقف حركة التجارة في المنطقة تكراراً، وخاصة بعد القرن الحادي عشر، ولكن موقعها الجغرافي حافظ عليها كنقطة حساسة للعبور من خلال جميع طرق المتوسط شرقاً وغرباً. وهناك براهين كثيرة على قدوم السلع والتجار الأندلسيين إلى هذه المنطقة، ويمكن لنا أن نتوقع مجلداً عن حركة التجارة وليس مجرد سجل للوثائق، كانت البضائع القادمة من العالم الإسلامي المشرقي متيسرة باستمرار في الأندلس، وكان عليها المرور غرباً عبر صلات أو علاقات افريقيا وصقلية. وبالمثل فقد أسس المصدرون الأندلسيون طريقهم إلى أسواق مصر وتونس مظهرين أن التجارة امتدت في الاتجاه المعاكس أيضاً. وغالباً ما أقام التجار الأندلسيون، قاعدة في مركز البحر الأبيض المتوسط سواء في تونس أم في صقلية ما قبل النورمان. ومنها توسعت أعمالهم وشحنوا البضائع بالسفن عبر البحار بين شبه الجزيرة الإيبيرية والمشرق. وإن كثيراً من التجار الأندلسيين

Idrisi, Opus, III, P. 252.

(62)

T. Lewicki, "Les voies maritimes de la Méditerranée dans le haut moyen âge d'après les sources arabes," La navigazione mediterranea nell'alto medioevo. [Spoleto, 1978] p.460.

(63)

اليهود الذين كانوا يهتمون أولاً بنقل الحرير والكتان بين مصر ومراكز البحر الأبيض المتوسط كانوا يعيشون في باليرمو والمهدية في النصف الأول من القرن الحادي عشر. وقد بينت رسائل من هؤلاء التجار ومن زملائهم وضعية الرقابة والإشراف على أفريقيا وصقلية في تجارة البحر الأبيض المتوسط. وقد لاحظت رسالة من جينيزا، كتبت في القيروان سنة 1000، أن شحنة خشب البقم^(*) قد وصلت من مصر وأرسلت من ثم إلى الأندلس، وأن وثيقة لازمة في مصر، سُجلت على أنها ضلت بين الماريا وتونس سنة 1015. وبعد ذلك بخمس سنوات عبر اللؤلؤ والأنسجة المشرقية إلى الأندلس قادماً من تونس، لأنه لم يكن لها سوق محلي. وذكر تاجر تونسي سنة 1040 أن البضائع قد نقلت إلى مصر على متن «السفن الأندلسية»⁽⁶⁴⁾.

وكان النفوذ الاقتصادي الأندلسي ظاهراً داخل البلاد في الزمن نفسه تقريباً. حيث لاحظ تاجر قيرواني أن «الدراهم الأندلسية كثيرة [هنا] وأن جميع الأسعار قد وضعت بقيمتها»⁽⁶⁵⁾. وقد تابعت المنطقة لعب دور المرتكز في تجارة المتوسط حتى بعد غزو النورمان صقلية، وكانت طرق التجارة الجنوبيين تتضمن محطة في صقلية على طريق مصر أو على طرق المرور البادئة في جنوا والمرحلة من وإلى موانئ الأندلس⁽⁶⁶⁾. ومن خلال هذه الشبكة المركزية المتوسطة احتفظت الموانئ الأندلسية بالاتصال التجاري مع مصر وبقية العالم الإسلامي وما بعده. وسبق وكانت الاتصالات الإيبيرية مع شرق المتوسط توطدت في زمن الأمويين، عندما انتقل التجار اليهود الرّادّانيون Radhànite على شبكة الطرق المعقدة الواصلة بين المشرق والمغرب، وعندما كان التجار والعلماء الأندلسيون يبحثون عن العلم

(*) البقم أو العندم شجر للصبغ وقد ورد في النص الانجليزي brazilwood أي خشب البرازيل إلا أن البرازيل لم تكن قد اكتشفت زمن تجارته هنا! (المغرب).

(64) DK 13; TS 13 J 36.1; TS 8.12; Bodl a2.17.

(65) TS 12.282.

(66) D.Abulafia, The Two Italies: Economic Relations between the Norman Kingdom of Sicily and the Northern Communes. [Cambridge, 1977], pp. 162, 229.

والأعمال التجارية في الحجاز والعراق وعدن خلال القرنين التاسع والعاشر⁽⁶⁷⁾.

وافترض مجهول الاسم في كتاب عن جغرافية القرن العاشر تدعى حدود العالم Hudud al-'alam وجود علاقات تجارية. فكتب في افادته «ما ينتج في... الأندلس» كان يُصدر إلى سورية في حين لاحظ حسداي بن شربوت Hasday b. Sharput أحد أفراد حاشية البلاط الأموي في الأندلس، وصول التجار من مصر وخراسان إلى قرطبة⁽⁶⁸⁾. كما أشار ابن حيان أن التجار جاؤوا إلى الأندلس من مصر والعراق⁽⁶⁹⁾. وربما كان بعض هؤلاء الرجال قد طلبوا سفينة أندلسية كبيرة ورحلوا على متنها إلى مصر سنة 955 وعادوا إلى الأندلس من الاسكندرية محملين بالبضائع⁽⁷⁰⁾. وقد ارتحل التجار الأندلسيون حتى أبعد الحدود في الدور الأموي طبقاً للروايات أو التقارير الموثقة. وكما جاء في رواية من القرن العاشر ان سفينة غرقت في بحر الصين بعد الابحار من سيراف Siraf مع «حشد من التجار... من كل قطر» وأنقذت بفضل حكمة شيخ مسلم من كاديذ Cadiz وهو ما صدف وحدث

(67) ابن الفرضي، كتاب تاريخ علماء الأندلس.

Ibn al-Faradi, Kitab ta'rikh 'ulama' al-Andalus. [ed. F.Codera, BAH, Madrid, 1890] 1, pp.51-2, 53, 68-9, 130-1, 179-81.

(68) حدود العالم، جغرافية فارس، مترجم؛ تاريخ يهود الخزر. تاريخ التجارة في المشرق في العصور الوسطى (فرنسي) (انجليزي).

Hudud al-alam: "The Regions of World," A Persian Geography. [trans. V. Minorsky, London, 1970], pp. 134-5; and W. Heyd, Histoire du commerce du Levant au moyen âge. [Leipzig, 1885] I, p. 148.

(69) ابن بسم، «الذخيرة في محاسن أهل الجزيرة» وينسب ابن بسم هذه المعلومات إلى ابن حيان.

Ibn Bassam (d. 1147/8), Dhakhira fi mahasin ahl al-jazira. [Cairo, 1358/1939-1364/1945] IV/I, P.65. Ibn Bassam attributed this information to Ibn Hayyan.

(70) ابن الأثير، الكامل في التاريخ.

Ibn al-Athir, Kamil fi al-tarikh. [ed. C.J. Tornberg. Leiden, 1851-76] VIII, pp. 384-5; [trans. E.Fagnan, Annales du Maghreb et de l'Espagne. Algiers, 1898], pp. 358-9.

فوق ظهر السفينة⁽⁷¹⁾. هذا وتدعم معلومات كتاب السيرة عن تجار آخرين، إمكانية تصديق هذه القصة. فهناك على سبيل المثال، حالة أبي بكر محمد بن معاوية المرواني، وهو تاجر. عالم ترك مسقط رأسه قرطبة ليذهب للحج سنة 908، ثم سافر لأعمال تجارية بعيدة إلى الهند⁽⁷²⁾. وتبين مصادر من القرن الحادي عشر وأوائل الثاني عشر الاتصال التجاري بين مسلمي إسبانيا ومصر.

وتذكر كتابة تاجر في جينيزا في سنة 1040 أن صديقاً قد غادر إلى الأندلس في حين، تذكر ثلاث وثائق أخرى مؤرخة بين 1050 . 1070 وصول سفن من الماريا ودينيا إلى الاسكندرية⁽⁷³⁾. وكتب تاجر مطولاً في رسالة متأخرة مرسلة من الاسكندرية سنة 1115 تقريباً عن البضائع ملمحاً باقتضاب إلى وصوله مجدداً من الأندلس⁽⁷⁴⁾. ومثل ذلك حلفون بن نتائيل الذي أبحر من الماريا إلى مصر سنة 1138. في حين أن صديقه الشاعر والفيلسوف يهودا هاليافي Judah Ha-Levi قد أتم رحلة مشابهة بعد ذلك بوقت قصير، واصلاً إلى الاسكندرية سنة 1140⁽⁷⁵⁾.

ويمكن للسفن الأندلسية التي تتأخم حدود مصر أن تكون مُستطلعة من

(71) بزرج بن شهريار «كتاب عجائب الهند» ترجمة... قصة خيالية إذ لا يوجد سبب للاعتقاد أن ذكر الأندلسي على ظهر المركب هو جزء من المعجزة المروية، وكما في ألف ليلة وليلة فإن هذا النوع من الأدب العجائبي يتضمن بالعادة ما يكفي من وصف العجائب بما يتناسب والرواق.

Buzurg b. Shahriyar, The Book of the Wonders of India. [trans. G.S.P. Freeman-Grenville, London, 1981], pp. 13-18.

(72) ابن الفريسي، كتاب:

Ibn al-Faradi, Kitab, p.363, no. 1287; E. Lévi-Provençal, "Le Kitab nasab Quraysh, de Mus'ab al-Zubayri" Arabica 1 (1954). P.95. "لمصعب الزبيري.

(73) مراجع خاصة بالتجارة المصرية الأندلسية بعد عام 1060.

TS 13 J 28.9; TS 13 J 16.19; TS 8 J 20.2; TS 10 J 16.17. See also TS 10 J 11.13 and Gottheil-Worrell 27.

Bodl d66. 52 (74)

TS 8 J 19.28; TS 13 J 15.16 (75)

قبل الشواطئ المصرية الغربية قبل وصولها تاركة أخبار قدومها تُنقل إلى القاهرة القديمة حتى قبل أن تمضي إلى الحوض في الاسكندرية. ومن ثم يرسل من الشاطئ عدد من رسائل جينيزا الخطية بسرعة إلى القاهرة لتبلغ عن الوصول مباشرة، أو عدم وصول السفن الأندلسية. وهناك رسالة مكتوبة في بداية القرن الحادي عشر، تندب الحال أنه «ما مِنْ أحد وصل من الغرب باستثناء سفينة من الأندلس... [وواحد آخر فقط] منتظر من الأندلس» وبطريقة مماثلة كان مزيد من الشركاء الفرحين يكتبون من الاسكندرية إلى العاصمة، في وسط القرن هذا، ليقدموا تقريراً أن «السفينة القادمة من دينيا وصلت للتو، حاملة بقية السلع»⁽⁷⁶⁾. وكانت تقدم معلومات أخرى في رسالة ثالثة، من شبه الجزيرة هذه المرة (مكتوبة في الماريا سنة 1138) ناصحة أن «بارجة [قد] وصلت من الاسكندرية... [وأن] التجار الذين سافروا فيها قالوا إنهم تركوا وراءهم سفيتين [آخرين] جاهزين للإبحار باتجاه الماريا»⁽⁷⁷⁾. ويوجد هنا أحياناً اشارات إلى مراكب أندلسية معينة. وهناك عدة رسائل من مصر تدل على المركب القائد qaid وهو مركب، كان جوتين قد ربط بينه وبين المرابطي القائد Qaid ابن ميمون من الماريا⁽⁷⁸⁾.

ومقابل هذا الفيض من المعلومات عن عقود التجارة بين مصر

(76) تم توثيق الإقلاع والرسو وتوجد رسائل أخرى من الاسكندرية إلى القاهرة ومؤرخة في سنة 1141 وتذكر أن المراكب المتجهة إلى الأندلس والمهدية وطرابلس وصقيلية والروم قد أقلعت.

ULC or 1080 J 178 (trans. Goitein Mediterranean Society, I, p. 320); and TS 10 J 14.16, ULC or 1080 J 258.

(77) إن الترجمة بشكلها المكيف قد عدت من قبل S.D. Goitein بعنوان:

Bodl d 74.41. Letters of Medieval Jewish Traders [Princeton, 1973], p. 263.

وهناك وثائق أخرى أخذت من جينيزا من القرن الثاني عشر التي تذكر حركة التجارة بين اسبانيا ومصر تشمل:

Other Geniza documents from the twelfth century that mention traffic between Spain and Egypt include TS 13 J 22.30; TS 8 J 18.1; and TS 12.285.

TS 12.290; TS 13 J 14.21; and JTS Geniza misc 13. See also Goitein (78) Mediterranean Society, I, P. 310.

والأندلس في القرن الحادي عشر وأوائل القرن الثاني عشر، تغدو أدلة جينيزا على التجارة الأندلسية المصرية نادرة بعد وسط القرن الثاني عشر. ورغم ذلك، استمرت بعض سجلات الاتصالات التجارية المتأخرة في مصادر أخرى، منها الزهري الذي كتب أن «بضائع الرفاهية أو الترف من الهند والسند والعراق» كانت قد صدرت «إلى أفريقيا والأندلس» عبر مصر.

وقد أكد بنجامين توديل (سنة 1165) أن الاسكندرية كانت «سوقاً تجارية لكل الأمم» عندما سافر إلى هناك، مع تجار واصلين من مناطق مختلفة، بما فيها الأندلس، كي يقوموا بمشترياتهم هناك⁽⁷⁹⁾. وقد قدم الفيلسوف الميمون الأندلسي الأصل تقريراً عن أن شحن زيت الزيتون الإشبيلي تأتي بصورة منتظمة من الغرب إلى الاسكندرية في أواخر القرن الثاني عشر⁽⁸⁰⁾.

الأندلس وشبكة التجارة المسيحية

لقد وُجدت الاتصالات التجارية بين الأندلس وبقية العالم المسيحي، ومع ذلك لم تكن هذه كثيفة جداً أو موثقة جيداً كالاتصالات مع المجال الإسلامي المتوسطي. وحين كانت الأسواق الأندلسية مندمجة في شبكة التجارة الإسلامية، فإن بضائع وتجار الأندلس كانوا قد أسسوا صلات جيدة في مركز وجنوب شرق المتوسط (حتى أنهم غامروا بعيداً إلى الشرق الأقصى مثل المحيط الهندي) حيث الصلات مع التجارة المسيحية كانت محدودة جداً وسينكب هذا القسم على دراسة المعلومات عن الاتصالات بين الأندلسيين ومسيحي المتوسط وشمال أوروبا أولاً، ثم دراسة البراهين على تجارة الأندلس البرية مع إسبانيا المسيحية ثانياً، وقليل ما أشارت وثائق بيزنطا والبندقية إلى اتصال مع الأندلس، ونادراً ما عثر على الأندلسيين في

Zuhri, "Kitab" p. 257; Benjamin of Tudela, "Itinerary," p. 686. (79)

Moses b. Maimon, Responsa, II, p 576. (80)

شمال شرق البحر الأبيض المتوسط. وبعكس وضع التجار في غرب المتوسط، حيث لعبت الأسواق الأندلسية دوراً استراتيجياً في توزيع الصادرات الأندلسية والسلع الإسلامية الأخرى، فقد كان للتجار البيزنطيين قنوات مباشرة أكثر للوصول إلى البضائع الإسلامية. وفي الوقت نفسه فقد كان للبيزنطيين صناعاتهم الخاصة المنتجة للحبر والبضائع الأخرى المتنافسة مع الصادرات من إسبانيا المسلمة. ومع ذلك يوجد هناك قليل من الأدلة على وصول بضائع أندلسية إلى القسطنطينية، ولكنها كانت تميل إلى دون أن تكون هدايا سياسية أكثر من أن تكون بضائع⁽⁸¹⁾.

وبعكس ندرة التجارة مع أسواق الشرق المسيحي فقد كان الأندلس مساعداً وعامل نفوذ في مجال التجارة اللاتينية المسيحية. وقد جذبت الأسواق الأندلسية التجار المسيحيين من شمال إسبانيا ومناطق أخرى من أوروبا، ورغم ذلك بقي الاقتصاد الأندلسي متوجهاً نحو عالم التجارة الإسلامية، وركز التجار الأندلسيون على نقل البضائع من خلال الموانئ الإسلامية. وقد تاجر قليل من التجار اليهود (وأقل من المسلمين) مع إسبانيا المسيحية، ونادراً ما غامروا داخل المناطق الأوروبية شمال جبال البيرينيه، وخاصة بعد العهد الأموي، وعوضاً عن ذلك، حصلت بعض الاتصالات عبر تدفق التجار المسيحيين اللاتين إلى أسواق الأندلس وموانئها، وتدفق البضائع الإسلامية والنقود إلى البلاد المسيحية.

ومع تغير خط التطور المعاصر للمراكز المدنية الأوروبية ونمو الالتزامات التجارية في البحر الأبيض المتوسط فإن معلومات الوثائق وعلم النميات توحي أن الاتصالات التجارية قد تنامت مع الزمن، وتفسح سجلات باتشي الكارولنجية Patchy carolingian المجال أمام المزيد من الوثائق

(81) إن تفحص الوثائق الجمركية التي تعطي عادة بعض المفاتيح عن الاتصالات التجارية لم تبين وجود اتصال بيزنطي مع مسلمي إسبانيا.

(H. Antoniadis-Bibicou, Recherches sur les douanes a Byzance. [Paris, 1963]).

الحقيقية في القرنين الثاني عشر والثالث عشر. أما بالنسبة للفترة ما قبل القرن الحادي عشر فتقدم النقود برهاناً ملموساً على الاتصال بين الأندلس وأوروبا اللاتينية، ولكن يجب أن يستخدم هذا الدليل بحذر ذلك أن حركة النقود وحدها لا تدل على التجارة. وقد حذر موريسن من أن «إثبات وجود... طريق للتجارة بوساطة النقود الملقية هو كمن يثبت وجود الطائر الخرافي (نسر بجسم سبع) بوساطة المزاريب وفن النقش أو النحت. وبالفعل فالحال أقوى بالنسبة للطائر هذا». وهكذا لا يمكن للتجارة أن تسوء خارجاً، ذلك أن النقود تنتقل وتتوزع لأسباب عدة: كهدايا وكجزية وكغنيمة وكفدية أو لأغراض أخرى لا تتصل بالتجارة⁽⁸²⁾.

ولكن ومهما كانت وساطة الانتقال أو التوزيع، فإن معلومات علم النميات ترينا أن النقود قد انتقلت بين الأندلس وأوروبا خلال القرون الثامن والتاسع والعاشر وبداية الحادي عشر. ويتضمن أقدم ادخار معروف نقوداً فضية أندلسية، وهذا ليس مفاجئاً، ذلك أنه كان يوجد قليل من الذهب الأندلسي المتداول قبل إصلاحات عبد الرحمن الثالث سنة 929، ويذكر دليل أدبي واحد من أرلس Arles سنة 798، نقوداً ذهبية إسلامية، ولكن دون الإشارة إلى مصدرها⁽⁸³⁾. وإن قرب أرلس من شبه الجزيرة يفترض أن هذه النقود هي دنائير أندلسية، ولكن نقص البرهان المادي، جعل جريسون يستنتج أن ذهب إيبيريا لم يدخل أبعد من جنوب فرنسا (في كل الأحوال)، وإن أي توسع في تداول الذهب العربي في أوروبا قبل 1100 يجب «أن ينظر إليه بلا برهان، وهو في

K. Morrison, "Numismatics and Carolingian Trade: A Critique of the Evidence," (82) *Speculum* 38 (1963), p. 432; P. Grierson, "Commerce in the Dark Ages: A Critique of the Evidence," *Transactions of the Royal Historical Society* 9 (1959), pp. 123-40.

Theodulfus, *Versus contra iudices*. [ed.E.Dummler, MGH *Poetae latini medii aevi*, 1, 2, Berlin, 1881], P. 498. For other documentary data on coinage transfer, see J. Duplessy, "La circulation des monnaies arabes en Europe occidentale du VIIIe au XIIIe siècle," *Revue numismatique* 5th series, 18 (1956), pp. 121-52.

واقع الحال غير محتمل إلى أقصى درجة»⁽⁸⁴⁾.

ويؤكد أحد الاتجاهات المدرسية أن اصلاحات ضرب العملة الكارولنجية قد أصبح قوياً بسبب الحاجة إلى مواجهة تدفق الفضة الاندلسية المتفوقة في الأراضي الكارولنجية⁽⁸⁵⁾، فإذا كانت الحال هكذا، فإن تداول العملة الإسلامية في بلاد الغول Gaul يجب أن يكون أعظم بكثير من أي برهان أثري أو نصي ظهر حتى الآن. فقد عُثر على قليل من الدراهم الفضية الأندلسية (المضروبة بين 777 و 807) في فرنسا، وفي بريطانيا (مؤرخة في 869 و 999)، وعثر على عدد صغير من عملة اموية متأخرة ظهرت في مدخرات اسكندنافيا وشرق أوروبا⁽⁸⁶⁾. ومع ذلك فإن الأمثلة الحية أو الباقية قليلة، فقد كانت الدراهم الأندلسية معروفة كفاية في أوروبا بحيث أمكن تقليدها وإعادة استخدامها. وقد عثر على قطعة نقد مدهشة في مدخر من بولونيا تحمل كتابة عربية باسم هشام الثاني (976 . 1009) على الوجه الأول، وكتابة لاتينية باسم هنري الثاني (1002 . 1024) على الوجه الثاني⁽⁸⁷⁾.

(84) P. Grierson, "Carolingian Europe and the Arabs: The Myth of the Mancus," *Revue belge de philologie et d'histoire* 32 (1954), pp. 1064, 1074.

(85) H. Pigeonneau, *Histoire du commerce de la France*. [Paris, 1885], pp. 86-7; On Carolingian reforms, see R. Doehaerd, "Les réformes monétaires carolingiennes," *Annales: ESC* 7(1952), pp. 13-20.

(86) تمثل الدراهم الأندلسية 1 بالمنة فقط من العملة الإسلامية في شرق أوروبا، كما أن العدد في اسكندنافيا ضئيل جداً. إن الادخارات الاسكندنافية تتضمن نقوداً من الفترة ما بين 724 . 999 ولكن جميع النقود الموجودة في خزائن بولندا وروسيا واوكرانيا تؤرخ في زمن هشام الثاني 976 . 1009. ن:

M. Barceló "Why and How did Andalusian coins travel to Europa during the Emirate and the Caliphate from 98/716-17 to 403/1012-13," *ROMM* 36(1983), p. 10; A.D. Longpérier, "Monnaie andalouse trouvée à Contres," *Revue numismatique* n.s. 8(1863), pp. 14-16; A. Canto Garcia and A.M. Balaguer, "Al-Andalus y los carolingios, un singular testimonio monetario," *Gaceta numismatica* 85(1987), p. 48; N.M. Lowick, "The Kufic coins from Cuerdale," *The British Numismatic Journal* 46(1977), pp. 21-5; R.H.M. Dolley, "A Spanish Dirham found in England," *The Numismatic Chronicle* 17(1957), pp. 242-3.

(87) T.S. Noonan, "Andalusian Umayyad Dirhams from Eastern Europe," *Acta numismatica* 10(1980), p. 87.

وتختلف الآراء حول الطريق الذي وصلت فيه هذه النقود الأندلسية إلى مدخل شمال أوروبا. فهل جاءت مباشرة من شبه الجزيرة أو من خلال دورة طريق أبعد عبر المشرق ثم سلكت نهر الفولغا⁽⁸⁸⁾؟ ذلك أن انتشار النميات باتجاه الجنوب قد ظهر من خلال مدخرات إيبيرية تنتج عملة كارولنجية (وهي لم تصل بالتأكيد عن طريق المشرق)، ويبدو مرجحاً أن العملة الأندلسية وصلت إلى أوروبا عبر طريق الشمال الأقصر⁽⁸⁹⁾.

(88) وفيما يتعلق بالدرهم المعثور عليها في بريطانيا فإن لوفيك (Lowick "Kufic coins" pp. 21-5) يلح أن نقوداً من عام 869 ومن سيوردال Cuerdalea لم تكن قد وصلت إلى إنجلترا مباشرة من الأندلس، بل جاءت عن طريق المشرق. وبالعكس يعتقد دوللي Dolley أن الدراهم قد ضربت في عهد هشام الثاني في 999/390. وجاءت إلى إنجلترا عن طريق أوروبا. Spanish Dirham pp. 242-3.

حول طرق حركة التجارة انظر مقالات:

U.S. Linder Welin. "Spanish-Umayyad Coins found in Scandinavia," Numismatiska Meddelanden 30(1965), pp. 15-25; T.S. Noonan, "Andalusian Umayyad Dirhams," pp. 81-91; T.S. Noonan, "Ninth-century dirham hoards from European Russia: A preliminary analysis," Viking-Age Coinage in the Northern Lands. [ed. M.A.S. Blackburn and D.M. Metcalf, Oxford, 1981], pp. 47-117.

(89) إن الخزائن الأندلسية تحوي النقود الإسلامية بصورة رئيسة، والقليل من النقود المسيحية وقد عثر في عام 1866 على مجموعة تتضمن نقوداً مؤرخة في 884. 986. وقد ضربت في تولوز Toulouse وكنتوفيك Quentovic، واورليان Orleans وتورز Tours ومناطق أخرى. واكتشف مجموعة أخرى قرب قرطبة عام 1950، وتضمنت سبع بنسات كارولنجية وفلوساً أخرى، ضربت معظمها في إسبانيا. آذار في عهد لويس بيو Louis the Pious وشارل بالد Charles the Bald. وحول هذه اللقى وغيرها انظر:

S. de los Santos Jener, "Monedas carolingias en un tesoro de dirhemes del emirato cordobés," Numario hispánico 5(1956), pp. 79-87; E. Gariel, Les monnaies royales de France sous la race Carloingienne. [Strasbourg, 1883] I, p. 136; K. Morrison, "Numismatics and Carolingian Trade," p. 428.

وكان عثر على درهم أموي أثار الاهتمام، فقد ضرب في 844/230. 845. كان بين نقد صغير لبس كارولنجي ضرب في عهد لويس البيو 814. 840. وقد درسه:

A. Canto Garcia and A. M Balaguer, "Al-Andalus y los carolingios," pp. 41-9.

وعثر على ستة نقود انجلو. ساكسون ضربت في عهد إثلرد 978 - 1013 Ethelred II عليها قرب رونسفال كانت ولا شك نقلت من قبل حجاج.

واستناداً إلى براهين غير واضحة من النقود، ومصادر كتابية تشير إلى أن الاتصال التجاري بين أوروبا والأندلس قد حدث قبل العام 1000 وقد لاحظ هارون بن يحيى، وهو مسلم وقع أسيراً لدى المسيحيين في القرن التاسع، وجود طريق بحري بين شبه الجزيرة وإيطاليا⁽⁹⁰⁾. وذكر ابن حيان أن وفداً دبلوماسياً وتجارياً وصل إلى قرطبة قادماً من أمالفي Amalfi في حين أن الرحالة الأنديسي إبراهيم بن يعقوب وصل إلى ماينز Mainz وإلى قرى أخرى في شمال أوروبا⁽⁹¹⁾. ومن الغريب أنه لا يوجد سوى القليل من البراهين على التجارة بين الأندلس وأوروبا خلال معظم القرن الحادي عشر. هذا بالرغم من أن هناك اتصالاً اقتصادياً واضحاً بين ملوك ودول الطوائف وممالك إسبانيا الشمالية، وكان طريق سانتياجو Santiago قد بلغ الشهرة في هذا الزمن.

ومهما كان الأمر، فإن هذا النقص في البراهين من القرن الحادي عشر يتعارض مع تكاثر مفاجئ للوثائق. معظمها باللاتينية، وتعلق بتجارة أوروبا والأندلس في القرن الثاني عشر. وكان الإيطاليون أهم المشاركين في هذه التجارة، وخاصة تجار جنوى وبيزا. ونظراً لتقارب مصالحهما التجارية، فقد كانت المدينتان متنافستين غالباً، مع أن بيزا لم تصبح أبداً في مستوى النجاحات التجارية لمدينة جنوى في تجارة إيبيريا. وزيادة على ذلك فقد

(F. Mateu y Llopis, "El hallazgo de 'pennies' ingleses en Roncevalles," Principe de Viana II (1950), pp. 201-10).

(90) لقد سُجلت رواية هارون بن يحيى من ابن روستاه Rustah، عُلّقَ النفيسة.

Harun b. Yahya's account was recorded by Ibn Rustah, 'Alaq al-nafisah [ed. M.J. de Goeje, BGA, 2nd edn, VII, Leiden, 1967], p. 129.

(91) ابن حيان، المقتبس، وحول إبراهيم بن يعقوب. ويتضمن حدود العالم (ص158) إفادة مفاجئة هي أن بريطانيا Baritiniya كانت امبراطورية الروم والاسبان؛ ولا يوجد برهان آخر يوحي بوجود روابط تجارية بين بريطانيا واسبانيا في القرن العاشر. ن:

Ibn Hayyan, Muqtabas. V [eds. P. Chalmeta, F. Corriente, M. Subh, Madrid, 1979] pp. 478, 485. On Ibrahim b. Ya'qub, see A. Miquel, "L'Europe occidentale dans la relation arabe d'Ibrahim b. Ya 'qub (X es.)," Annales: ESC 21(1966), pp. 1048-64.

عقدت المدينتان خمس عشرة معاهدة تحالف في نيسان من سنة 1149 تسري على غرب المتوسط، بما في ذلك البربريم Barbariam... والكربوم Garbum و...توتم يسبانيم الاسبان Totam Yspaniam⁽⁹²⁾.

وأخيراً، فإن مركباً جنوبياً قد رسا في ملقا في أواخر القرن الحادي عشر. وأبحر آخر وهو من مراكب المدينة إلى البلاد منطلقاً من الماريا نحو العام 1120⁽⁹³⁾. ويمكن لهذا المركب أن يكون الوحيد، ذلك أن التعرّفة الجنوبية قد أدرجت من سنة 1143 مكوساً على المراكب القادمة من الماريا⁽⁹⁴⁾. وصارت جنوا متفوقة في تجارة غرب المتوسط في أواخر القرن الثاني عشر. مما دفع الزهري ليلاحظ أن «مدينة جنوا بين أعظم المدن [الأوروبية]... كان الجنوبيون تجاراً [يتاجرون] في البحر بين سورية والأندلس. واستطاعوا السيطرة على البحر»⁽⁹⁵⁾. وتقدم سجلات العدلية الجنوبية مصدراً نفيساً من المعلومات عن التجارة الإيطالية الإيبيرية بصورة خاصة. وتتضمن سجلات من النصف الثاني من القرن الثاني عشر ما يقرب من خمسين عقداً لرحلات جنوبية إلى موانئ الأندلس أو لبيع سلع أندلسية. فعلى سبيل المثال وافق أحد التجار الجنوبيين على نقل أنسجة أندلسية من جنوا إلى بوجي Bougie وأوران Oran وسيوتا وإسبانيا في سنة 1197⁽⁹⁶⁾. وتكشف الوثائق الدبلوماسية عن المصالح التجارية الإيطالية في الأندلس. وقد

(92) Imperiale di Sant Angelo, Cesare (ed), Codice diplomatico della repubblica di Genova. [Rome, 1936-42] I, pp. 243-7.

غالباً ما تشير Yspania إسبانيا في هذا السياق إلى الأندلس.

(93) R. Arié, La Espana musulmana siglos VII-XV. [Barcelona, 1982], P. 152; Petrus Guillelmus, Miracula beati Aegidii, p. 321.

(94) يذكر عاهل جنوي عام 1142 انه جنى ضريبة أو تعرفه مرور من مراكب ذاهبة إلى اسبانيا.

L.T. Belgrano (ed), "Il registro della curia arcivescovile di Genova," ASLSP 2(1862). I.c. 9. (Imperiale, Codice, I, p. 141).

Zuhri. "Kitab." pp. 229-30. (95)

Giovanni Scriba, II Cartolare di Giovanni Scriba. [eds. M. Chiaudano and M. Moresco, Rome, 1935] II, p.4, #812; ASG, Diversorum 102, fol. 84r. (96)

عملت كل من جنوا وبيزا خلال النصف الثاني من القرن الثاني عشر، على توسيع سلطاتها التجارية من خلال المعاهدات مع الملوك المسلمين في فالنسيا ودينيا وباليريك⁽⁹⁷⁾.

كذلك أجرت المدينتان محادثات مع الموحدين للحصول على امتيازات تجارية في ميادينهم ويمكن للجنويين أن يكونوا قد توصلوا إلى اتفاقات مع الخليفة الموحد عبد المؤمن قبل سنة 1153 (وبوقت قصير بعد وصول الموحدين إلى إسبانيا)، وأقيم تحالف في سنة 1161 بصورة مؤكدة. ويبدو أن معاهدات الموحدين مع الجنويين قد تجددت بين فواصل لا تقل عن خمس عشرة سنة حتى سنة 1223، وشملت مواد أو فقرات تضمن سلامة إدارة السفن، وتعرفة مخفضة للتجار الجنويين، وحق الاحتفاظ أو حجز فنادق في موانئ الموحدين⁽⁹⁸⁾. كما حُررت معاهدة مماثلة بين الموحدين ومدينة بيزا في أواخر القرن الثاني عشر، علماً أنه كان على كل التجار البيزيين أن يدفعوا تعرفه أعلى، كما أن وصول البيزيين إلى موانئ الموحدين كان محدوداً أكثر مما كان مُمَوَّحاً للجنويين.

ورغم الجيوشانات الحربية في شبه الجزيرة في بداية القرن الثالث عشر،

(97) لقد نظمت جنوا وبيزا اتفاقات متوازية مع ابن مردانيش Ibn Mardanish عاهل بلنسيا في سنة 1149 و 1150. وقد تعهد مردنيش، تحت التهديد بالهجوم، بدفع نقود جنوية واعفاءات تعريفية، والفندقية في بلنسيا ودينيا.

وتعهد اتفاق بيزا بالفندقية والادارة السليمة ولم تتحدث عن النقود. ويبدو أن جنوا قد حددت المعاهدة أو الاتفاق مع ابن مردنيش في سنة 1161. وقد سعت جنوا إلى روابط دبلوماسية مع باليريك في سنة 1180:

(Imperiale, Codice, 1, pp. 247-9; and Liber iurium reipublicae genuensis. [ed. M.E. Ricotti, Historia patria monumenta], VII, pp. 152-3). (M. Amari (ed), I diplomi arabi del R. Archivio Fiorentino. [Florence, 1863], pp. 239-40). (Caffaro, Annali genovesi di Caffaro. I. 61 - 62 Imperiale, Codice, 11, pp. 341-3; M. Amari, "Nuovi ricordi arabici su la storia de Genova," ASLSP 5(1867), pp. 600-6).

H.C. Krueger, "Genoese Trade with Northwest Africa in the 12th century," (98) Speculum 8(1933), p. 379.

فقد حقق الجنويون نجاحات خارقة للطبيعة في حفظ وتقوية علاقاتهم التجارية مع منطقة إشبيلية في سنة 1231⁽⁹⁹⁾. وزيادة على ذلك عندما سيطر فرديناند الثالث صاحب قشتالة على المدينة في سنة 1248 منح امتيازات تجارية واسعة للجنويين في إشبيلية، وفي جميع أنحاء مملكته في سنة 1251. وقد مهدت هذه التنازلات الطريق لمرحلة جديدة من العلاقات الجنوبية الإيبيرية ثبتت الجنويين بصورة قوية، كشركاء في التجارة المتأخرة من جنوب قشتالة⁽¹⁰⁰⁾. ورغم محدودية البراهين، فقد كانت مدن مسيحية أخرى في غرب المتوسط على اتصال مع موانئ الأندلس. وتشير معاهدة عُقدت في سنة 1155 بين جنوا وأرلس Arles إلى «مراكب آتية وذهابة من أرلس إلى إسبانيا عبر البحر» بينما يوثق اتفاق آخر في هذه السنة الشيء ذاته في مدينة مونبيلييه Montpellier⁽¹⁰¹⁾. وقد حصلت هذه الأخيرة فيما بعد على إذن خاص من قبل جيمس الأول صاحب أراجون في سنة 1231 للمتاجرة مع الموانئ الأندلسية⁽¹⁰²⁾. وتاجر القتلانيون Catalans أيضاً مع الجنوب. وقد نُظم عقد تجاري في برشلونة في سنة 1211 يتعلق برحلة بحرية إلى إسبانيا Yspania المسلمة⁽¹⁰³⁾، وخلال أواسط القرن الثالث عشر، ومع تطور الانتصارات المسيحية ونمو مصالح التجارة القتلانية، تعاضم النقل نحو الجنوب (خاصة النقل البحري) بصورة سريعة.

وتجول التجار في كل اتجاه عبر طرق البلاد بين مدن الأندلس وأسواق قشتالة وليون Leon ونافار Navarre وجاليسيا Galicia والبرتغال. وعلى الرغم

(99) Caffaro, Annali genovesi, III, p. 57.

(100) إن نص المعاهدة 1251 والتجديدات اللاحقة قد نشرت في: Liber iurium, pp. 1060-4.

(101) Imperiale, Codice, I, pp. 316-20.

(102) F. Fabrége, Histoire de Maguelone. [Paris-Montpellier, 1894-1900] II, p. 238.

(103) بحث غير منشور مقدم إلى اللقاء السنوي لأكاديمية العصور الوسطى في:

S. Bensch, "From Prizes of War to Domestic Merchandise: Slaves in the Towns of Eastern Iberia," [Princeton, NJ, May, 1991], p.6.

من شكوى ليفي بروفنسال ذات مرة من النقص التام للوثائق المتعلقة بتجارة إيبيريا البرية⁽¹⁰⁴⁾، فهناك اشارات قصيرة تدل على وجود تجارة بين الشمال والجنوب. وهناك برهان على تجارة برية بعيدة المدى واتصال اقتصادي، ربما ظهرا من خلال معلومات عن الطرق البرية، وتسجيل النقل التجاري الدبلوماسي أو المنظم، أو من معلومات تتعلق بالنميات والمال، ومن خلال اشارات أخرى لتجار وبضائع متنقلة عبر الثغور. وقد اختلفت العلاقات بين الأندلس وبين جيرانه المسيحيين الشماليين عن تلك مع الدول الأوروبية الأخرى بسبب حدودهما المشتركة. وعلى أية حال، فقد كان التبادل في داخل شبه الجزيرة أقل منهجية وشكلية من التجارة مع بقية المجالات ذلك أنه لم يكن يستلزم حمولات كبيرة أو بضائع مرتفعة الثمن حتى في زمن الصراع، وعندما كان المرور عبر حدود المناطق مخاطرة، فقد استمر النقل التجاري.

ومن الجلي أن الجغرافيين العرب، وبصورة خاصة الإدريسي، كانوا على معرفة جيدة بتجارة مدن إسبانيا الشمالية، ومع ذلك، لم يذكروا وجود تجارة أندلسية هناك. وكما ازدادت شعبية الحج إلى سانتياجو دي كومبستلا Santiago de Compostela في القرن الحادي عشر والثاني عشر، كذلك صار حال القرى الواقعة على طريقه، وتشمل بُرغوش Burgos، Burghush وليون Leon، التي يصفها الإدريسي بأنها تضم «أسواقاً وتجاراً» وكانت سانتياجو شانت يقوب Santiago Shant Yaquub ذاتها شهيرة من خلال أسواقها، وبيعها وشرائها؛ وكانت هيووسكا وشقا Washqa، Huesca إلى الشرق، مدينة رفيعة متحضرة ولها تجارة نشطة وأسواق مزدهرة⁽¹⁰⁵⁾. وفي نفس الزمن تقريباً، أي نحو سنة 1140 ذكر دليل الحج إلى سانتياجو وجود أنسجة إسلامية بين المواد المباعة في

E. Lévi-Provençal, L'Espagne musulmane au Xème siècle: Institutions et vie sociale. [Paris, 1932], p. 183.

Idrisi, Opus geographicum, VII, Naples - Rome, 1977, PP. 732, 728, 733, (105) Himyari, Péninsule, P. 174.

قدم الحميري في شبه الجزيرة معلومات عن ليون Leon وهو بدوره نسبها للإدريسي.

الأسواق المحلية⁽¹⁰⁶⁾. وسواء أكانت هذه المصنوعات أندلسية أم شرقية فقد وصلت عبر التجارة مع الأندلس غالباً. وذكر فيما بعد مصدر معاصر آخر تجاراً يرحلون بين سانتياجو وبالنسيا⁽¹⁰⁷⁾.

وكانت الطرق بين مدن الشمال، تؤمن مسالك للتجارة البرية، كما هو مذكور في وثائق تشير إلى عبور البضائع من *Per ipsam viam* *mercadarium* المذكورة سنة 1925 ومن *per viam mercati* سنة 1058، ومن *per via mercatera* سنة 1076⁽¹⁰⁸⁾. وقد دعم القادة المسيحيون وحماوا التجارة في هذه الطرق. وهكذا ففي عهد ألفونسو الرابع صاحب ليون - كاستل (قشتالة) (بين 1065 - 1109)، ارتحل التجار والحجاج عبر أنحاء مملكته غير خائفين من شيء، لا على أنفسهم ولا على بضائعهم. ومثل ذلك موقف أوستاجس البرشلوني *Ustages* في القرن الثاني عشر الذي سطر أن الطرق يجب أن تبقى آمنة فكل الناس - بمن فيهم التجار ورجال الأعمال - الذاهبين والقادمين لوحدهم، يمكن لهم أن يأتوا ويذهبوا بطمأنينة وأمان، مع بضائعهم وبدون خوف⁽¹⁰⁹⁾. وكانت الطرق بين المسيحيين ومناطق المسلمين آمنة أيضاً، كما كان زمن سانشو الرابع *Sancho* صاحب نافار والمقتدر حاكم سراكوزا *Zaragoza* حيث اتفقا في سنة 1069 على أنه «يجب أن تبقى الطرق التي بين [مملكتيهما] آمنة وسالمة، فلا إعاقة ولا أذى يصيب أيًا [من الناس] الذين يرحلون خلالها»⁽¹¹⁰⁾. ومع ذلك لم يذكر هذا الاتفاق النقل التجاري

Le guide du pèlerin de Saint - Jacques de Compostelle, ed. J.Viellard, Macon, (106) 1950, p.p. 32-2.

دليل الزائر أو الحاج سان جاك كومبوستل..

Herman of Tounai, "Epistola de corpore S. Vincentii diaconi". *Analecta boilandiana* 2, 1883, P. 246. (107)

L. Garcia de Valdeavellano, *Sobre los burgos y burgueses de la Espana medieval*. Madrid, 1960 P. 60. (108)

J.O' Callaghan, *A History of Medieval Spain*. Ithaca, 1975, PP. 294, 297. (109)

J.M. Lacarra, "Dos tratados de pazy alianza entre Sancho el de Penalén y Moctádir de Zaragoza 1069-1073", *Colonizacion. parias, repoblacion, y otros* (110)

بصورة خاصة، وقد أشار حكام آخرون، يؤمنون سلامة التجار المرتحلين براً إلى أن أولى نواياهم هو الحفاظ على أمن الطرق. إن البورتازجو Portazgos هو قوائم التعرف التي تُلحق دائماً بالصكوك المدنية، والتي قدمت معلومات عن التجارة البرية عبر الحدود المسيحية الإسلامية⁽¹¹¹⁾. وباستثناء حالات معينة، فإن التعرف لم تكن محددة لتنظيم التجارة مع مناطق خاصة، بل على الأصح لزيادة الثروات. إن كثيراً من هذه المدن، وبفضل قوائم البورتازجو قد أشارت إلى التجارة مع الأراضي الإسلامية، وكانت تقع جنوب قشتالة قرب حدود الأندلس. وربما يدل هذا على اختلاف بين قشتالة واتصالاتها الاقتصادية الوحيدة وقربها الطبيعي من الأندلس، وبين الممالك الأيبيرية في أقصى الشمال ذات الاتصالات القليلة. وقد فرض ذات مرة بورتازجو واحداً من قبل مدينة ألابريلا Alarilla في أواخر القرن الثاني عشر على مرابطي Morabetino وما يرافقه من حمولة دابة وصل من [بلاد] المور (أي المغرب) وفُرضَ رَسْمٌ مماثل على أناس ذاهبين إلى بلاد المور⁽¹¹²⁾. ومثل ذلك، تشترط التعرف أو البورتازجو من سنة 1173 أن مبلغاً يجب أن يدفع لحساب كالاترافا على جماعة وبضاعة تتاجر مع بلاد المور Terras Maurorum، وكانت ستعاد الضريبة في كونسيغرا Consuegra، وهي مدينة قشتالية أخرى قريبة من حدود الأندلس⁽¹¹³⁾. وعندما دفعت الحدود جنوباً بعد انتصار المسيحيين في لاس

estudios. Zaragoza, 1981, P. 92.

معاهدة بيزا التجارية بين سنخو البنالن والمقتدر صاحب سراكوزا...

(111) حول مؤسسة بورتازجو Portazgo انظر:

C.Gonzalez Minguez, El portazgo en la edad media. Aproximacion a su estudio en la Corona de Castilla, Bilbao, 1989, and J. Gautier - Dalché, "Les péages dans les pays de la Couronne de Castille état de la question, réflexions, perspectives de recherches", Les Communications dans la péninsule ibérique au moyen âge. (Actes du Colloque de Pau, 28-9 mars 1980) Paris, 1981. PP.73-8.

J.L.Martin Rodriguez, "Portazgos de Ocana y Alarilla", Ahde 32, 1962, P. 524. (112)

J. González, El Reino de Castilla en la época de Alfonso VIII. Madrid, 1960, II. (113) P. 297.

نافاس Las Navas في تولوزا سنة 1212 فإن البورتازجو من سنة 1226 ومن مدينة أوكانا Ocana (شمال - شرق طليطلة - توليدو، ومن ثم أصبحت الحدود الفعلية للمنطقة) بقيت تنظم الرسوم على جميع البضائع الذاهبة إلى بلاد المور والقادمة منها⁽¹¹⁴⁾، أما جهة الغرب، البعيد قليلاً، فإن تعرفه فيرو Fuero لمدينة كاسيريس Caceres أشارت إلى وجود طرق برية، عندما اشترطت أن يجاز التجار من بلدي المور والمسيحيين بالتجار في سوق أو معرض سنوي⁽¹¹⁵⁾. وبعد ذلك بثلاث سنوات، في سنة 1234، منح البابا جريجوري التاسع أذنًا لأحد الحصون في منطقة طليطلة كي يتاجر مع الأراضي الإسلامية⁽¹¹⁶⁾، ويدل هذا الأذن بنظر البابا ومن خلال محاولات أخرى للتضييق على التجارة المسيحية الإسلامية، يدل مرة أخرى على التواصل والمكانة الطبيعية العريقة لتجارة الحدود الإيبيرية. وهناك أدلة على وجود بضائع أندلسية في الأسواق المسيحية وهي بدورها تشير إلى وجود تجارة عبر الحدود البرية. وتتعج الوثائق والأدب الشمالي بالأدلة على منتجات المسلمين من منسوجات وجلود وورق، وتوابل ومستوردات أخرى. وبالعكس توجد أدلة على بضائع شمالية في أسبانيا المسلمة ولكنها أقل تنوعاً، وتنحصر بالدقيق والغراء. وفيما يتعلق بالبضائع، فإن تبني وحدات الوزن والمقاييس الأندلسية في إسبانيا المسيحية، يدل على التبادل التجاري بين الشمال والجنوب. إن معظم الوحدات (الوزن) العربية المألوفة قد وجدت طريقها إلى الأدب الجمالي «الرومانسي»، فقد ظهرت وحدة وزن تدعى قافظ/ ز Qafiz في قتلونيا بشكل كافيشيو Kaficio، وصار مقياس الحبوب المدعو قدح Qadah يلفظ Alcadafe في قشتالة قبل سنة 1989،

Martin, "Portazgos" P. 526.

(114)

T. Gonzalez (ed.), Colección de privilegios, franquezas, exenciones y fueros. (115) Madrid, 1833, IV, P. 94.

R.I. Burns, "Renegades, Adventurers, and Sharp Businessmen: The 13th century Spaniards in the Cause of Islam", Catholic Historical Review 58 (1972) P. 363. (116)

وصار Alcadeffe في البرتغالية و Cadaf و Cadufa في قتلانيا⁽¹¹⁷⁾. وهناك براهين على حركة النقود الأندلسية في شمال إسبانيا تشير أيضاً إلى وجود اتصالات ايبيرية برية، دون الحاجة إلى التلميح إلى التجارة. إن مشكلة انتشار النميات واضحة في شبه الجزيرة الأيبيرية خاصة، حيث ازدادت حركة المرور التجاري من النقود الذهبية وبضائع الاستهلاك الرفاهي من الجنوب إلى الشمال خلال معظم العصور الوسطى. ولم يسك العواهل المسيحيون الشماليون عملتهم الذهبية حتى القرن الثالث عشر، حيث استعملوا أنواعاً من النقود الذهبية في الشمال خلال العصور الوسطى⁽¹¹⁸⁾. وكانت العملات الأندلسية المتداولة قد انتقلت عبر الحدود حتماً في بواكير القرن الثامن. وإن الوثائق اللاتينية التي تدل على العملات الأندلسية في إسبانيا المسيحية نادراً ما تذكر التجارة مع الجنوب، ولكن عوضاً عن ذلك تشير إلى الهبات الدينية المحلية وبيع البيوت ونفقات أخرى ذكرت مبالغها بالنقود الأندلسية. وفي سنة 915 مثلاً، وَرَثَ أوردونو Ordoño الثاني خمسمائة، *mectales ex auro purissimo* (ميكتاليس اكس اورو بوريسيموس) لكنيسة سنتياجو⁽¹¹⁹⁾. وهنا، فإن التوصيف المشوه *mectales* والذهب يجعلان من شبه المؤكد أن المبلغ كان مؤلفاً من دنائير أندلسية (التي يشار إليها في المصادر الأندلسية بـ *mithqàls*). وتظهر الدراهم الأندلسية أيضاً في الوثائق المسيحية، بصورة عملية بمظهر تعبيرى متعدد هو: *Solidos mahometi, solidos de argento* kazimi, solidos hazimi (سوليدوس محمدي، سوليدوس ارجنتو كازيمي، سوليدوس خازمي). وقد ورد في مدينة تشالميتا Chalmeta اثنتان وعشرون

J. Vallvé, "Notas de metrologia hispano-árabe II, Medidas de capacidad", Al - (117) Andalus 42, 1977, PP. 91-8.

وقد حسب فالفي أن قافظ Qafiz يزن تقريباً 56 . 64 باونداً، ومع ذلك يمكن أن يختلف كثيراً وفق المناطق.

P. Grierson, "Carolingian Europe", P. 1065. (118)

C. Sánchez - Albornoz, Estampas de la vida en León durante et siglo X. Madrid (119) 1934, P.37.

إشارة إلى هذه الدراهم القاسمية qāsīmi المؤرخة بين 933 و 1078، في قتالانیا أولاً ثم المصادر البرتغالية ثانياً، كما ظهرت النقود الأندلسية في نصوص ليون Leon وجاليسيا Galicia. ومن الممكن أن هذه الاشارات أو الأدلة اللاتينية إلى الدراهم القاسمية qāsīmi تنطبق على قيمة العملة أو على وحدات الوزن أكثر من إشارتها إلى دراهم حقيقية، وفي مثل هذه الحال، فإن ظهور دراهم قاسمية في شمال إسبانيا يثبت وجود اتصالات اقتصادية، وليس وجود تحويل نقود حقيقية⁽¹²⁰⁾. ومع ذلك، عندما أصبح ضرب الدراهم الأندلسية متقطعاً بعد موت العاهل الأندلسي المنصور في سنة 1002، بدأت تضرب دراهم مقلدة في برشلونة⁽¹²¹⁾. ولربما يمكن تفسير ظهور هذا الانتاج الجديد ببعض درجات التبعية للعملة الجنوبية والحاجة إلى ترميم نفعها الضائع.

وقد انتقلت العملة الذهبية في عصر الطوائف في إسبانيا المسيحية بصورة واسعة ولكن انتشارها كان بداعي دفع الضريبة الباريا Parias أكثر منه

P. Chalmeta "Précision au sujet du monnayage hispano - arabe (dirham qāsīmi et (120) JESHO 24, 1981, PP. 316-18; C. dirham arba'ini درهم قاسمي ودرهم اربعيني Sánchez - Alborno, 'La primitiva organizacion monetaria de Léon y de Castilla, AHDE 5, 1928, P 308; E. Lévi-Provençal, Histoire de l'Espagne musulmane III, Paris, 1953, P. 257. وكان يستعمل Solidus مطابق للنقود الذهبية، وفي إسبانيا كترجمة لكلمة درهم ولكلمة كازيمي / خازيمي hazimi/ Kazimi الذي كان يعتقد أنه مشتق من اسم قاسم بن خالد مدير دار الضرب «سك العملة» الأموية في قرطبة في عهد عبد الرحمن الثالث. وهناك تفسير آخر. ربما كان أكثر إقناعاً لكلمة قاسمي qāsīmi قد وضع من قبل ج فالفي:

J. Vallvé ("Notas de metrologia hispano - árabe III, "Al-Qantara 5, 1984, P 165. الذي ساوى هذه الوحدة مع الدرهم الأربعيني حيث كان وزنه ستاً وثلاثين ذرة، وقسم (qasma) الدينار إلى النصف. وحول تداول هذه النقود انظر أيضاً:

Garcia de Valdeavellano, "Economia natural y monetaria en Léon y Castilla durante los siglos IX, X, y, XI, "Moneda y crédito 10, 1944, p.p 37 ff.

F. Mateu, "Carolingian Europe," P. 1064, (121) وقد نشر صور الدينار البرشلونية في:

Hallazgos numismáticos musulmanes, "Al-Andalus 12, 1947, PP 481-4.

تجارة، وقد كانت المبالغ كبيرة، وصار تسديدها عبر السنين أمراً يعدل من ميزان الثروة بين المسلمين والمسيحيين إلى حد بعيد. فعلى سبيل المثال، دفع عبد الله بن بوللجين Buluggin صاحب غرناطة Granada (1073 - 1090) 30,000 مثقال من حيث المبدأ كباريا إلى ألفونسو السادس صاحب قشتاله (1065 - 1109)، وتورتوزا Tortosa وديناً ما مجموعه 50,000 مثقال سنوياً إلى ال: سيد Cid كممثل ل: ألفونسو السادس، ودفعت فالنسيا أعلى جزية سنوية هي: 100,000 مثقال⁽¹²²⁾. وكانت مبالغ دفع ال: باريا لا تتغير خاصة من الذهب، ولكن، ربما، سُلمت أحياناً بالفضة، أو سلعاً أخرى. وقد كان تضخم العجز في الذهب في أواخر القرن الحادي عشر قد أدى إلى إدراك البديل، كما هو موضح في معاهدة محررة في سنة 1073 بين سنخو الرابع Sancho صاحب نافار وطائفي صاحب زاراكوزا حيث حددت سعراً مقبولاً للمقايضة⁽¹²³⁾. وعندما لم تكن تتوافر مبالغ بالذهب أو الفضة، فقد كانت دول الطوائف، مثل الماريا، تدفع الجزية حريراً أو سلعاً انتاجية محلية⁽¹²⁴⁾.

J.M. Lacarra, "Aspectos economicos de la sumisión de los Reinos de Taifas 1010 (122) - 1102", Colonizacion, parias, repoblacion, y otros estudios, Zaragoza, 1981, PP. 71-2.

ويسبب التنوعات في العملات والتعويم السريع لبعض نقود القرن الحادي عشر، فمن الصعب معرفة القيمة الحقيقية لهذه المبالغ. وقد ذكر م. بنابود M.Benaboud، وفي الزمن نفسه تقريباً، أن مبلغ 5000 مثقال كانت ثمن اشتراك في مؤامرة لخلع حاكم قرطبة، ومنح نفس المبلغ كجائزة لشاعر في اشبيلية.

Tendances économiques dans al-Andalus durant la période des Etats- Taifas, Bulletin économique et social du Maroc 151- 52, 1983, P.24.

أما في المجال العملي، فكان يمكن أن يشتري بيتاً ب 50 . 280 مثقالاً في أواخر القرن الحادي عشر في قرطبة، وفي بداية القرن، 100 كغ من الجيوب يبعث ب 1,52 دينار. ن:

E. Ashtor, "Prix et salaires dans l'Espagne musulmane aux Xe et XIe siècles, Annales: ESC 20, 1965, p.p. 665, 669.

Lacarra, "Aspectos". P. 62. (123)

Molina López, "Algunas consideraciones sobre la vida socio- economica de (124) Almeria", P. 186.

لقد شكّلت جزية (باريا) على اقتصاد إيبيريا الوسيط موضوعاً كثير النقاش. فغالباً ما أنقصت الباريا وفرة المعادن الثمينة في إسبانيا المسلمة، مسببة الإفلاس وتعويم العملة، ولكنها ربما حفزت تجارة دول الطوائف أيضاً. ويرى جليك Glick أن «قسماً كبيراً» من الباريا «لا مفر من صرفه بعيداً» عن الشمال المسيحي، إذ كان يعود إلى الأندلس عن طريق التبادل مع السلع الإسلامية⁽¹²⁵⁾. ومن وجهة النظر هذه، فإن دفع الجزية قد حرض، في الواقع، الصناعات الإسلامية وعزز التجارة الداخلية الإيبيرية.

وبالمقابل، فقد زادت دفعوات الجزية (الباريا) من مبلغ العملة المتداولة في شبه الجزيرة، وعززت تضخماً حلزونياً، أدى إلى ارتفاع الأسعار ونمو قليل في الانتاج الأندلسي⁽¹²⁶⁾. ورغم عودة بعض مبالغ الجزية إلى الجنوب عبر التجارة البرية، فإن حملات التحصين والبناء، وتحسين أوضاع الجيش والأسطول، والهبات الكنسية، جميعها شكّلت منافذ أخرى لاستهلاك ذهب الباريا⁽¹²⁷⁾.

وقد توقف دفع معظم الباريا مع وصول المرابطين سنة 1085، ووضع حد لموقف التبعية الضريبية لجنوب الأندلس، ولكن ليس لاستمرارية تدفق الذهب إلى شمال شبه الجزيرة. فقد كان الدينار المرابطي قد ظهر في وثائق إسبانيا المسيحية في سنة 1084، وانتقل عبر ممالك الشمال بوضوح حتى

T. Glick, *Islamic and Christian Spain in the Early Middle Ages*. Princeton, 1979. (125) PP. 126 - 7.

(126) اقترح هذه النظرية م. بنابود M.Benaboud. "Tendances économiques", P. 22..

(127) باستخدام نقود الباريا، فقد ضاعف الفونسو السادس الهبات السنوية القشتالية لـ كلوني Cluny، وللخزان الاسبانية الكاتدرائية، بما فيها سانتياجو كومبوستولا، وكانت قد ملئت بالعملة الإسلامية في أواخر القرن الحادي عشر، C.E. Dufourcq and J. Gautier, *Dalché, Histoire économique et sociale de l'Espagne chrétienne au moyen âge*. Paris, 1976, PP. 70-1.

أواخر القرن الثاني عشر⁽¹²⁸⁾. وقد توبع ضرب الدنانير المرابطية في مورسيا Murcia حتى فُتِحَ الموحدون للمنطقة سنة 1172. وبدأ ألفونسو الثامن صاحب قشتالة بضرب الـ: مرابيتينو ألفونسينو أو مارافيدي Morabetino Alfonsino or Maravedi خلال عام أو عامين قادمين⁽¹²⁹⁾. وكما كان الحال بالنسبة لدرهم برشلونا في القرن السابق، فإن ادخال مرابيتينو ألفونسينو يدل على أن قشتالة قد تعودت على الوجود المنتظم للذهب الإسلامي. وهكذا فقد كان المخرج القشتالي الجديد مؤسس على «المرابطون»، فمنذ وضع النسخ الأولى، ظل يحمل كتابة عربية، كما أن الأسم «مرابيتينو» كان اسماً مستقياً منه ويأتبع مثل سميّه، فقد كسب المرافيدي القشتالي شعبية كبيرة، حتى خارج أسبانيا المسلمة، ورغم أن الغرب توقف في سنة 1221، فقد استمر الاعتماد على هذه العملة في القرن الخامس عشر⁽¹³⁰⁾، سواء أكانت نقوداً حقيقية أم وحدة قيمة.

وخلاصة القول إن الطرق البحرية قد حافظت على اندماج موانئ وأسواق الأندلس في شبكة التجارة الإسلامية المتوسطة منذ آخر القرن الثامن إلى أول القرن الثالث عشر وظلت الاتصالات مفتوحة طالما أن التجار والرحالة الآخرين يحملون البضائع جيئةً وذهاباً بين المشرق والمغرب المتوسطيين، مرتحلين على ظهر السفن إلى أبعد نقاط المغرب/مراكش والالتقاء مع قوافل التجارة البرية، أو الرسو، بعد رحلة بحرية طويلة، في

(128) Devisse, "Routes de Commerce", P. 63.

وذكر ديفيس توزيعاً شاملاً لـ: المرابطون Murabitun في إسبانيا المسيحية. وذكر أدلة من قشتالة سنة 1112، ومن استورياس Asturias سنة 1127 وسانتاندر Santander 1136 وليون 1141 وجاليسيا عام 1166.

(129) تختلف التقارير أيضاً حول ما إذا كان الفونسو الثامن قد أدخل نقوده الجديدة في سنة 1172 أو في 1173 أو في 1175 ويفضل J. Todesca في مقالة سنة 1173.

The Monetary History of Castile - Leon ca. 1100 - 1300, in Light of the Bourgey Hoard, "American Numismatic Society Museum Notes 33, 1988, p.p. 136 - 7.

(130) دليل المبادلات التجارية في العصور الوسطى P. Spufford, Handbook of Medieval Exchange, London, 1986, P. 155.

تونس والاسكندرية. وكان من المؤلف التوقف في المحطات للبيع والشراء، والاستراحة، والتمون والتصليح، وجمع المعلومات التجارية. وكانت موانئ الأندلس على اتصال اقتصادي مع أوروبا اللاتينية وغرب المتوسط، دون البندقية والشاطئ الاغريقي على ما يبدو. وإن معظم هذه التجارة قد حوفظ عليها من قبل تجار غير مسيحيين ولا أندلسيين، جاؤوا إلى شبه الجزيرة بحرأ وبرأ، بحثأ عن السلع الإسلامية. وقد تعاظمت حركة التجارة عبر الزمن، وخاصة بعد القرن الحادي عشر، وبعد «الثورة التجارية» الأوروبية، عندما بدأ الجنويون والإيطاليون الآخرون بالاستثمار في التجارة مع شبه الجزيرة.

وعلاوة على الحلة القشبية للمراجع عن الطرق التجارية والاتصالات بين الأندلس والمناطق الأخرى من عالم البحر الأبيض المتوسط، فإن الوثائق عن التجار وأعمالهم في أسواق الأندلس، وعن بضائعهم المتداولة، تقدم أفضل المعلومات عن آلية التجارة في إسبانيا المسلمة. وقد وصفت هذه المعلومات عن التجار والسلع والطرق التي تكيفت فيها شبه الجزيرة مع الشبكة التجارية العريضة، أنظمة التجارة الإقليمية قبل وبعد العصر الإسلامي. إن التجار وتجارتهم سيكونان موضوع الفصول التالية.