

## التجار البحارة من جنوة والبندقية

### THE MERCHANT MARINERS OF GENOA AND VENICE

"مفصلة أوروبا ! *The Hinge of Europe*" هذا هو العنوان الفرعي لكتاب وليم مكنيل عن البندقية ؛ ولعمرك إن دقة هذه العبارة تبرر غرابتها ! وربما اتهم مكنيل بالانحياز إلى صف البنادقة (وهو انحياز مألوف في أدب المدن الإيطالية) على اعتبار أن جنوة الحق في ادعاء أحقيتها بذلك المركز المهم بصفتها صلة الوصل بين أوروبا والمشرق.<sup>(١)</sup>

وقد لعبت كلتا المدينتين دوراً أساساً في إلحاق أوروبا بالاقتصاد العالمي الذي كان سائداً في الشرق آنذاك، وأصبحتا قوتين عظميين بحريتين وتجارتين تتصارعان على فرض سيادتهما على البحر الأبيض المتوسط الذي ظل حتى ذلك التاريخ بحراً عربياً صرفاً، وعلى امتيازات تجارية حصرية أو تفضيلية أو كليهما في مناطق البحر الأسود، وسواحل فلسطين ومصر، التي تحرس البوابة إلى الهند وما وراءها. ومنذ القرن الحادي عشر حتى نهاية القرن الرابع عشر، أي حين استسلمت جنوة في نهاية الأمر، خاضت المدينتان معارك شرسة للاحتفاظ بخطوطهما البحرية وللقضاء على خطوط منافسيهما.

كانت كل مدينة في الطليعة. فمن الناحية الجغرافية، حاولت كل منهما أن تصل إلى أبعد ما يمكنها الوصول إليه في آسيا. أما من ناحية المؤسسات، فقد حاولت كل منهما ابتكار طرائق أفضل لممارسة التجارة وجمع أكبر قدر من رؤوس الأموال وبأقل

المخاطر، بالإضافة إلى إدارة الشركات، واحتكار أسواق السلع والمال. أما من الناحية التقنية، فقد أحرزت المدينتان تطوراً هائلاً في الملاحة وبناء السفن والتسلح. كانت كل واحدة منهما قادرة على تحقيق عملية الوصل بين الجزر الثقافية في النظام العالمي السائد في القرن الثالث عشر. لكن سوء الطالع حال بين هاتين المدينتين وبين التعايش معاً، وأهدرت كل منهما طاقاتها في محاربة الأخرى بقدر ما أهدرته في السيطرة على المشرق. كما كان قدر كل منهما التوجه إلى البحر على اعتبار أنها معزولة بالسياسة، والماء المرتفعات عن المناطق الداخلية.

### نشأة المدينتين

#### Origins of the Two Port Cities

كانت جنوة -، منذ القدم ميناء بحريا، مثلما كانت بين فينة وأخرى ضحية الغزوات. تأسست هذه المدينة البحرية الخلابه التي تتربع على سفوح مرتفعات جبلية تعزلها عن المناطق الداخلية في القرن الخامس ق. م. ثم دمرها القرطاجيون في الحرب القرطاجية الثانية، لكن الرومان أعادوا بناءها وأحاطوها بسور جديد في القرن الرابع للميلاد، لتسقط في أيدي القوط الشرقيين Ostrogoths ومن بعدهم اللومبارديين الذين استمروا في احتلالها إلى أن استعادها البيزنطيون عام ٥٨٨م (رنوارد، ١٩٦٩م، ١: ص ٢٢٨). وظلت المدينة تحت حكم القسطنطينية بالاسم بين القرنين السادس والعاشر، لكنها لم تكن آنذاك سوى مدينة متواضعة يسكنها صيادون مزارعون يعيشون على الكفاف (رنوارد، ١٩٦٩م، ١: ص ٢٢٨)؛ أما التجارة فكانت في مراحلها البدائية.

ويمكن القول إن الحملات الصليبية بدأت في حقيقة الأمر في القرن العاشر، لأن جنوة كانت آنذاك في حالة حرب على الدول الإسلامية في غرب البحر الأبيض المتوسط. بين عامي ٩٣٤ - ٩٣٥م، هاجمت سفن الأسطول الفاطمي المدينة ودمرتها. ولم يتمكن الجنويون ومعهم البيزيون من شن هجوم معاكس إلا بعد ذلك بمدة طويلة من

الزمن، حين أرسلوا في عام ١٠٦١م حملات على المسلمين في سردينيا وكورسيكا، وحتى المهديّة عاصمة الفاطميين في شمال إفريقيا؛ فاحتلوها لفترة قصيرة عام ١٠٨٧م وأجبروها على دفع الإتاوة، وانتزعوا أول امتياز تجاري - ولم يكن الأخير - من حكامها المسلمين، وهو الإعفاء من رسوم العبور.

وحين أشرف القرن الحادي عشر على نهايته، كان الجنويون قد حصلوا على استقلالهم عملياً عن الإمبراطورية الرومانية الشرقية، وأسسوا جماعة *compagna* تحكم نفسها بنفسها، أي جماعة من المواطنين تحت سلطة ستة قناصل ثم ازداد عددهم إلى عشرة لمدة ثلاث سنوات (رنوارد، ١٩٦٩م، ١: ص ص ٢٣٢ - ٢٣٣). وبشبهة مفتوحة، وقدرات عالية أثبتتها المعارك البحرية الماضية، وطمعا في بسط سيطرتهم من الحوض الغربي من البحر الأبيض المتوسط إلى حوضه الشرقي، لبي الجنويون بحماسة بالغة نداء البابا للاشتراك في الحملة الأولى من تلك المغامرة التي باءت بالفشل في نهاية المطاف - ألا وهي احتلال فلسطين. بدأت الحملة الصليبية في عام ١٠٩٥م ولم تتوقف إلا بعد سقوط آخر معاقل الصليبيين في عكا في يد المماليك عام ١٢٩١م. ومما لاشك فيه أن الحروب الصليبية أقامت علاقات عداوة بين الشرق والغرب لكنها كانت علاقات دائمة رغم كل شيء.

أما البندقية فلم تكن متحمسة مثل جنوة للتورط في الصراع، فعلاقتها بالشرق كانت شديدة الاختلاف، ولم ترغب في تعكير صفوها. وعلى الرغم من قول إديث إينن Edith Ennen، وفي قولها نصيب من الصحة بصفة عامة، إن الاستيطان المدني في إيطاليا لم ينقطع طوال ما يعرف "بعصور الظلام" على عكس الحال في شمال أوروبا،<sup>(١٦)</sup> يجب اعتبار البندقية "مدينة جديدة" بصرف النظر عن جذورها المدنية على عكس جنوة العريقة. تأسست المدينة عام ٥٦٨م تقريباً (في موقع قرية قديمة لصيد الأسماك) حين لاذت جماعة من سكان المناطق الداخلية بالفرار من الغزاة

اللومبارديين إلى منطقة الأهوار قرب الشاطئ (لاين Lane، ٩٧٣م: ص ٤). وحافظت البندقية على ارتباطها الوثيق ببيزنطة حتى بعد استيلاء اللومبارديين على جميع الأراضي الإيطالية في الداخل بما فيها رافينا Ravenna التي كانت العاصمة الإيطالية للإمبراطورية البيزنطية. وحتى بعد انضمام اللومبارديين إلى مناطق حكم شارلمان، تمكن البنادقة بمعونة الأسطول البيزنطي من مقاومة محاولة شارلمان عام ٨١٠م إدخالها في مناطق حكمه. وكانت البندقية محمية بصورة واضحة في معاهدة السلام التي وقعها الإمبراطور البيزنطي وشارلمان أخيرا (لاين، ١٩٧٣م: ص ٥)، وبذلك "ترسخت" أسس سيادة البندقية على الموانئ البيزنطية - الإيطالية الأخرى في التجارة الغربية" (لوييز، ١٩٥٢م: ص ٢٧٧).

صحيح أن البندقية استفادت من هذا الولاء، وريحت بعض المزايا التجارية في الموانئ البيزنطية، لكنها لم تكن قادرة آنذاك على تحقيق الاستفادة القصوى من الفرص التجارية المتاحة فيها. فقبل عام ١٠٠٠ للميلاد، "كان لدى بعض البحارة البنادقة من الخبرة ما يمكنهم من عبور البحر الأبيض المتوسط .... وكان اليونانيون والسوريون وغيرهم من سكان شرقي البحر الأبيض المتوسط يحملون التجارة بين البندقية وبلاد الشام" (لاين، ٩٧٣م: ص ٥) مثلما كانوا يفعلون في الموانئ الأوروبية الأخرى.<sup>(٣)</sup> في ذلك الزمن، لم يكن لدى البندقية ما تتاجر به سوى كميات من الملح المحلي، والسلك، والأخشاب بالإضافة إلى العبيد الذين كانوا يؤخذون من سواحل جيرانها الذين لم يعتنقوا المسيحية حتى ذلك الحين عبر البحر الأدرياتيكي (لاين، ١٩٧٣م: ص ٧-٨؛ رينوارد، ١٩٦٩م، ١: ص ٣٤١). ويؤكد بروديل أن إيطاليا حتى بداية الحملات الصليبية لم تكن سوى إقليم فقير متطرف، يحرص على حمل الآخرين على قبول خدماته بوصفه منتجا للأخشاب، والحبوب، والكتان، والملح والعبيد من المناطق الداخلية" (١٩٨٤م: ص ١٠٧).

لكن البندقية بدأت في لعب دور أكثر نشاطا في التجارة حتى قبل بدء العمليات الصليبية. ففي عام ١٠٨٠م تمكنت من اختراق الحصار الذي فرضته المملكة النورماندية التي كانت تسيطر على المياه السفلية من الأدرياتيكى. ولما هبت البندقية لنجدة الأسطول البيزنطي، أسهمت في تحرير ذلك الممر المائي الحيوي، فكافأها الإمبراطور البيزنطي أليكسيوس الأول Alexius I في عام ١٠٨٢م بميثاق خاص (الثور الذهبي) منحت بموجبه كامل المزايا التجارية وإعفاء من الرسوم (لاين، ١٩٧٣م: ص ص ٢٧-٢٩؛ براونشتاين وديلور Braunstein & Delort، ١٩٧١: ٤٤-٤٧) في كامل الإمبراطورية وأهمها القسطنطينية، التي كانت أكبر مدن العالم المسيحي وأكثرها سكاناً، والبوابة إلى آسيا الوسطى.<sup>(٤)</sup> وبعد أن كسبت هذه الامتيازات، وأصبحت قادرة على توسعة تجارتها في بلاد الشام، لم تعد البندقية مستعدة، ولها الحق في ذلك، لتعرض سفنها وسمعتها للخطر من خلال الانضمام إلى الحملة الصليبية الأولى.

كانت جنوة والبندقية آنذاك تحتلان شواطئ منفصلة نسبياً، فجنوة على ساحل إيطاليا الغربي تتحكم في الحوض الغربي من البحر الأبيض المتوسط، وتكتسب امتيازات تجارية وإقليمية مهمة من المسلمين في الأندلس ومن الجزر القريبة من شواطئها ومن ساحل شمال إفريقيا. أما البنادقة فكانوا بالمثل يدعمون خطوط اتصالاتهم في الحوض الشرقي من البحر الأبيض المتوسط بعد أن تمكنوا من الوصول إلى موانئ بحر إيجه وبعض جزره على الأقل بصرف النظر عن القسطنطينية والبحر الأسود. وهكذا كان إحجامها عن تعرض مكائنها للخطر يقابله تهافت جنوة على الوصول إلى أسواق الشرق الغنية.

### أثر الحملات الصليبية في البندقية وجنوة

#### The Impact of The Crusades on Venice and Genoa

كانت السفن الجنوية والبيزية هي التي هبت لنجدة الفرسان الفرنسيين والفلمنك والأوروبيين<sup>(٥)</sup> الذين لبوا بحماسة بالغة نداء البابا إريان الثاني Urban II في عام ١٠٩٥م

لاستعادة الأراضي المقدسة من المسلمين الذين أدخلوا معظم السكان في الإسلام منذ النصف الثاني من القرن السابع - وهذا في حد ذاته لا يمكن أن يكون تهديداً جديداً. ويصعب علينا اليوم أن نفهم الحماسة الصادقة التي جعلت الملوك والنبلاء يجمعون رجالهم وينطلقون إلى مكان لا يعرفون عنه سوى الأساطير. ويرى بعض الساخرين أن ما حفز حكام شمانيا وبري وفلندرة وملكي إنجلترا وفرنسا وغيرهم على الانطلاق في مثل تلك الرحلة المحفوفة بالمخاطر طمعهم في الفوز بالغنائم أكثر من الفوز بالمغفرة الإلهية. ومع ذلك، فإن وثائق تلك الحقبة ساذجة وخيالية أكثر مما تتبني به مثل هذه التفسيرات.

ومع ذلك، فإن مستويات الحضارة النسبية في أوروبا وبلاد الشام تشير إلى أن الصليبيين كانوا أقرب إلى البرابرة الذين يعيشون من سلب ثروات الثقافات في المناطق المتحضرة منهم إلى حملة لواء الحضارة *mission civilisatrice*. ويقول سيولا (١٩٧٦م: ص ٢٠٦) "من المؤكد أن أوروبا كانت منذ سقوط الإمبراطورية الرومانية وبداية القرن الثالث عشر منطقة متخلفة بالمقارنة مع مراكز الحضارية الكبرى في ذلك الوقت .... فقد كانت بحق أرض البرابرة". ويستخدم أرثيبولد لويس (١٩٧٠م: vii) هذا التباين في تفسير الاهتمام غير المتكافئ الذي نشأ بين الشرق والغرب. فمع أن الأوروبيين سعوا إلى الاستيلاء على أراضي المسلمين وثوراتهم و"اكتسبوا كثيراً من سمات الثقافة الإسلامية"، لكن اهتمامهم هذا لم يكن متبادلاً. فالمسلم من أبناء الطبقة العليا لم يشعر بأنه أعلى منزلة من مواطني أوروبا الغربية وحسب"، لكن المعرفة الجغرافية التي اكتسبها العرب لم تصل غرب أوروبا على الإطلاق، لأنها في اعتقادهم لا تملك شيئاً تقدمه (سيولا، ١٩٧٦م: ص ٢٠٦). وحتى بعد أن شكل الصليبيون تهديداً أوروبياً في عمق البلاد الإسلامية، ظل موقف المسلمين يوصف بالتنازل في أحسن حالاته وبالذعر في أسوأ حالاته، أما غزاتهم فكانوا مثقلين بمزيج من مشاعر الكراهية والإعجاب الرومانسي (ولو كان على مضض).

في القرنين الثاني عشر والثالث عشر جاء الأدب في كلتا المدينتين ليقاس هذا التنافر. وأفضل ما يلخص الآراء الأوروبية هو ما عبرت عنه سيلفيا ثراب Sylvia Thrupp التي تقول<sup>(٦)</sup>:

إن أغاني المغامرات والأعمال الرومانسية التي يكون أبطالها على اتصال بالمسلمين هي أفضل دليل على آراء مختلف المسلمين المنتشرين بين النبلاء الفرنسيين وربما بين الطبقات البورجوازية العليا في القرنين الثاني عشر والثالث عشر ... فعناصر النمط هي تنوع العالم المسلم، وقوته وثروته وعظمة مدنه وذكاء ناسه ... فالمسلمون محسودون علنا لأنهم يعرفون كيف يعيشون بشكل أفضل حتى من الفرنسيين. (ثراب، ١٩٧٧م: ص ص ٧٤، ٨٢).

لكن سلوك الصليبيين نحو أعدائهم كان يتنافى وشعورهم بالنقص تجاههم ما ولد شعورا بالاشمئزاز لدى ضحاياهم المسلمين. كان المسلمون يرون الفرنجة أناسا من الغرب تصفهم المؤلفات العربية بأنهم "وحوش يملكون شجاعة عالية وخبرة في القتال وليس في أي شيء آخر، مثلهم مثل الحيوانات التي تملك القوة والعدوانية".<sup>(٧)</sup>

ولم ينشأ هذا الوصف من العدم. ففي عام ١٠٩٨م، اعترف الفرنجة بأنهم أكلوا لحم البشر من سكان مدينة المعرّة السورية بعد أن استباحوها ودمروها. ويورد رادولف الكايني Radulph of Caen وصفاً مفصلاً في كتابه التاريخي الذي يعترف فيه (بأن "جنودنا في المعرّة سلقوا" الكفار" في قدور الطبخ، وشكوا الأطفال في الأسياخ حتى جفت دماؤهم قبل التهامهم مشويين")، وقد وجدوا لفعاليتهم هذه ما يبررها في رسالة بعث بها القائد المسيحي إلى البابا ينحى فيها باللائمة فيما حصل على الجوع الشديد. لكن هذا العذر رفضه المؤرخون العرب الذين استمروا في وصف أعدائهم المتعطشين للدماء بأنهم لا يأكلون لحوم البشر وحسب، بل لحوم الكلاب أيضاً وهذا أسوأ لأنها عند العرب من أقدر الحيوانات (معلوف، ١٩٨٤م: ص ص ٣٩-٤٠).

حقق البرابرة شيئاً من النجاح في هذه الحملة العسكرية الأولى، وحصد الجنويون والبيزيون الذين ساندوا الحملات الصليبية بحماسة بالغة في الهجوم على فلسطين

مكافأته الموعودة، فمنحوا ثلث المدينة وضواحي عكا وحصصا مماثلة من المدن الأخرى التي أسهموا في احتلالها. وبعد أن استتبت الأمور للدولة الصليبية، منحوا أيضاً وبأثر رجعي ريع القدس ويافا (هايد Heyd، ١٨٨٥م، ١: ص ٣٤٨).

لكن البندقية انتظرت حتى بدا لها أن العملية توشك على النجاح. "ولم يبحر أسطول البندقية من ميناء ليدو حتى عام ١٠٩٩م، بعد أن دمرت جيوش الفرنجة كل شيء في طريقها إلى القدس وقتلت كل مسلم في المدينة وأحرقت كل اليهود أحياء في كنيسهم الكبير..." (نوريتش Norwich، ١٩٨٢م: ص ٧٦). وأخيراً وصل أسطول البندقية في صيف عام ١١٠٠م... في الوقت المناسب للمساعدة على استعادة يافا والمدن الأخرى. وكوفئ البنادقة أيضاً بمنحهم ثلث أراضي المدينة ومحيطها وبعض الامتيازات التجارية الخاصة في مملكة الصليبيين الجديدة (هايد، ١٨٨٥م، ١: ص ٣٤٧) وسمح لهم ببناء أحيائهم الخاصة، وتمتعوا بمكانة متميزة مكنتهم من الاستفادة من الفرص التي أتاحتها لهم التوسع التجاري.

ولقد بدل هذا الدخول المباشر إلى ثروات الشرق دور المدن التجارية البحرية الإيطالية من دور سلبي إلى إيجابي. ومن الممكن أن يعزى انتعاش أسواق شمبانيا الموسمية في القرن الثاني عشر وبصورة مقنعة إلى تزايد الطلب على بضائع الشرق الذي تزايد بفضل الحملات الصليبية، وإلى تزايد كمية هذه البضائع التي كان بمقدور الإيطاليين المتمركزين في بلاد الشام تسليمها.

كان الجنويون - والبنادقة إلى حد ما - قد بدؤوا في تغيير مراكز النظام العالمي الطويلة. وفي مطلع القرن الثالث عشر "كان مركز الثقل [على الأقل في أوروبا] قد انتقل بكل تأكيد إلى "الأربع الكبار" في شمال إيطاليا ووسطها (البندقية، وميلانو، وجنوة، وفلورنسا) التي يتحكم تجارها الأقوياء في الطرق المؤدية إلى قلب أوروبا الصناعي الخصب، ويحاولون تجاوز الواجهة الإسلامية المتدهورة والوصول إلى أعماق

آسيا وإفريقيا" (لوبيز، ١٩٧٦م: ص ٩٩). لكن تلك العملية التي لقيت دعماً كبيراً بسبب قيام جماعات أخرى من البرابرة قادمة من الشرق - وهم المغول - بغزو قلب الشرق الأدنى استغرقت كل القرن الثاني عشر ومعظم القرن الثالث عشر، ولم تحسم نتائجها حتى السنوات الأولى من القرن السادس عشر، حين تمكن البرتغاليون من جني ثمار النجاح بعد تطويقهم الإيطاليين الذين لم يستطيعوا قطف ثمار ما زرعه (مع أن هذا لم يكن ليتحقق لولا معونة رأسمال جنوة وبحارتها).

### التوسع الاستعماري في الخارج

في القرن الثاني عشر، وسع الإيطاليون رقعة إمبراطوريتهم، ووطدوا دعائمها، وبنوا سفناً ضخمة مجهزة بالأسلحة،<sup>(٨)</sup> وتمكنوا بذلك من نهب السفن الضعيفة - مسلمة كانت أم مسيحية - طمعاً في الحصول على الغنائم، وانطلقوا يتنافسون فيما بينهم على الحصول على شروط تجارية أكثر ربحية، ويحتلون الموانئ الضعيفة على امتداد سواحل المتوسط أو في جزره. وكانت لهم وجهتان في الشرق، أما الأولى فهي الجيوب الصليبية في بلاد الشام التي تتلقى البضائع من المشرق - إما عن طريق البر فقط، أو بوساطة طرق القوافل المتصلة بالخليج العربي - وهو الشائع أكثر. وأما الثانية فهي طريق القسطنطينية، حيث اكتسب الجنوبيون امتيازات تجارية على غرار تلك التي يتمتع بها البنادقة.

لكن في الثلث الأخير من القرن الثاني عشر، أعادت الأحداث العسكرية المنفذ الشمالي إلى بؤرة التركيز. فقد بدأت الجيوب الصليبية بالاستسلام تباعاً إلى الأتراك السلاجقة المسلمين بعد أن قدم هؤلاء إلى الإقليم من الشمال الشرقي بقيادة نور الدين أولاً ثم خليفته صلاح الدين الأيوبي. وفي عام ١١٨٧م، كان صلاح الدين قد دحر جيوش الصليبيين، واحتل المسلمون طبرية ويافا وعسقلان وغزة وأخيراً القدس. وبذلك بسطت الأسرة الأيوبية سلطانها على مصر ومعظم أراضي الهلال الخصيب وشرقي الأناضول، ولم يبق منها سوى بضع مستعمرات في بلاد الشام.

وبعد أن تدهورت أحوال المسيحيين، صدرت مراسيم بابوية بتحريم التجارة مع "الكفار" (وهو مجرد تحريم ديني لا قيمة له)، مما عزز مكانة التجار المسيحيين في القسطنطينية وفي جزر كريت، وقبرص، ورودمس. وقد بلغ التنافس بين الإيطاليين والبيزنطيين "اليونان" ذروته عام ١١٨٢م حين وقعت مذبحه بالجملة راح ضحيتها اللاتينيون<sup>١</sup> أي الإيطاليون الذين أحرقت أحياءهم (رنسيمان Runciman، ١٩٥٢م: ص ١٠٠). صحيح أن المياه عادت إلى مجاريها بعد ذلك بخمس سنوات، واستعاد التجار قدرتهم على إقامة مستعمراتهم (البنادقة داخل المدينة ذاتها، والجنويون عبر القرن الذهبي في بيررا Pera)، إلا أن المنافسة الضمنية ظلت تفرز سموها لعشرات السنين حتى تمكنت البندقية بخطة بارعة وسرية من ضم القسطنطينية إلى إمبراطوريتها النامية، فاستطاعت بضربة واحدة إزاحة منافسيها على التجارة الشمالية الشرقية وهما اليونانيون والجنويون.

الحملة الصليبية الرابعة عام ١٢٠٤م: إمبراطورية القسطنطينية اللاتينية

وصلت إلينا تفاصيل هذا الحدث المؤلم في وثيقة أولية بعنوان فتح القسطنطينية وهي من تأليف فارس من شمبانيا يمتلك أراضي على مقربة من تروي اسمه جفري دي فيلاردوان Geoffrey de Villehardouin.<sup>(٩)</sup> ففي صيف عام ١٢٠٢م بدأت القوات الصليبية في التجمع من سائر أنحاء أوروبا في ميناء البندقية المعروف باسم ليدو، حيث اتخذت الترتيبات لاستئجار عدد كبير من السفن لتحملهم إلى مصر ومنها إلى الأراضي المقدسة. وكان من المقرر أن ينضم إليهم أسطول آخر من فلندرة يحمل جيوش الكونت بولدوين التاسع. لكن ما كل الذين وعدوا بالحضور وفوا بوعدهم، ومن حضر منهم عجز عن دفع الرسوم الباهظة التي فرضها البنادقة. وتم التوصل إلى حل وسط يوافق بموجبه الصليبيون لقاء حصولهم على حسم معين على السفر إلى زارا Zara أولاً للاستيلاء على تلك المدينة من الهنغاريين (فيلاردوان، ١٩٨٥م: ص ص ٤٠-٤٦). وفي مطلع الشتاء وصلت القوى المشتركة إلى زارا واحتلتها، واقتسم البنادقة والصليبيون الغنائم بالتساوي.

لكن البنادقة رفضوا الإبحار ثانية حتى يوم الفصح، ولما أبحروا فعلاً لم يتوجهوا جنوباً إلى القاهرة بل شرقاً نحو القسطنطينية. ويصف فيلاردوان (١٩٨٥م: ص ص ٥٨-٥٩) الميناء حين دخله الأسطول قائلاً: "لم يخطر ببال أحد أن مثل هذا المكان الرائع موجود في العالم ... بأسواره وأبراجه الشائخة المحيطة به، وقصوره الغنية وكنائسه العالية ... حتى يكاد المرء أن لا يصدق أنها حقيقية لكثرة عددها." بعد هذا الإسراف في المديح، يصعب على المرء أن يصدق أن الخطوة التالية كانت الهجوم على المدينة. فبين يوليو ١٢٠٣م وأبريل ١٢٠٤م حاصر اللاتين، الذين انطلقوا في الماضي لقتال الكفار، إخوانهم المسيحيين، ولما فتحت المدينة في آخر المطاف، أضرمو فيها النيران ونهبوا ثروتها<sup>(١٠)</sup> ثم احتفلوا بأحد السعف ويوم الفصح بكل خشوع، وقلوبهم عامرة بالبهجة والفرحة بالظفر الذي منحهم إياه الرب المخلص"، فيلاردوان (١٩٨٥م: ص ٣٩).

وانتخب كونت فلندرة وهينو Hainaut بولدوين التاسع، إمبراطوراً على مملكة القسطنطينية اللاتينية ولما يزل في العشرينات من العمر، وتم تنصيبه بعد ذلك ببطريرك أسابع في كاتدرائية القديسة صوفيا<sup>(١١)</sup>. أما البنادقة فلم يحفلوا بالمناصب الرفيعة، فكل همهم كان توسعة إمبراطوريتهم التجارية، "فصادروا أفضل جزء من أراضي الإمبراطورية" (نوريتش، ١٩٨٢م: ص ١٤١)، مطالبين بثلاثة أثمان المدينة والإمبراطورية، بما فيها كامل جزيرة كريت التي استطاعت البندقية أن توجه منها تجارة توابلها في القرنين الرابع عشر والخامس عشر. وأبعدت البندقية منافستها جنوة وبيزا عن منطقة هيمنتها التي امتدت حينذاك من بحر قزوين والبحر الأسود إلى شمال بلاد الشام وعبر شرقي المتوسط وجزره إلى الشمال الأدرياتيكي، ثم برأ إلى ما وراء جبال الألب نحو ألمانيا وبحر الشمال. وإذا ما أضفنا إلى هذا نقطة الاتصال المصرية المستمرة، نرى أن البندقية تحكمت في قدرة أوروبا على الوصول إلى التوابل والحرير الآسيوية.

وهكذا شهدت البندقية في القرن الثالث عشر فترة ازدهار في الداخل - في النواحي السياسية والثقافية والصناعية ( وبالأخص في بناء السفن والنقل) وفي النواحي التجارية أيضا. ولم يكن حظ جنوة بأقل من حظ البندقية، إذ لم يكن ينازعها أحد في منطقة هيمنتها - أي في شمال إفريقيا وشمال شرق أوروبا، حيث كانت التجارة في شمبانيا أكثر ازدهارا منها في لوبيك Lubeck. وحين أشرف القرن الثالث عشر على نهايته، كما رأينا في الفصل الثالث، استطاعت جنوة أن تشدد قبضتها بانتقالها غربا نحو الأطلسي ومن ثم إلى بروج.

تقنيات جديدة في البحر

أدت الحملة الصليبية إلى توسع كبير في القوى البحرية للدول المطلة على البحر. فالتهافت على صناعة السفن - لتحمل الصليبيين، والأعداد المتزايدة من الحجاج الراغبين في الحج إلى الأراضي المقدسة، والبضائع التي أزال العراقل من أمامها الامتيازات التجارية الجديدة التي اكتسبتها بيزا وجنوة والبندقية - كل ذلك أدى إلى حمى حقيقية في بناء السفن وتملكها، إلا أن بناء ترسانة البندقية المبدئي عام ١١٠٤م (وهي منشأة بلدية لبناء السفن) دل على أن نشاطا بهذه الأهمية بالنسبة إلى القاعدة الاقتصادية في المدن البحرية بحاجة إلى ما هو أكثر من مقاولين يعملون بشكل منفرد، إذ كان لابد من إقحام الدولة، ومع الدولة إقحام السكان كافة كما سنرى فيما بعد. فحتى في جنوة حيث كان رأس المال الخاص هو الذي يمول عملية بناء السفن، لعبت الدولة دور المنظم والميسر.

في القرنين الثاني عشر والثالث عشر، استعمل الإيطاليون ثلاثة أنواع من السفن في عمليات النقل البحري بعيدة المدى وهي: السفينة الشراعية (وكانت تسمى نافيس *navis* أو بوتشيوس *bucius*) وكان لها طابقان ثم أصبحت بثلاثة طوابق في القرن الثالث عشر، ولها ما بين أربعة وستة أشرعة موزعة بالتساوي في الأمام والخلف؛

وسفينة القادس (وتسمى جالياً *galea*، أو جاليوتيس *galeotis* أو ساجيتا *sagitta*) وهي سفينة حربية تسير بعدد كبير من المجاذيف ومجهزة أيضاً بعدد من الأشرعة الخفيفة للمساعدة؛ والتاريدا *tarida* وهي سفينة بين القادس والنافيس، وكانت تسير بالمجاذيف ولها مجموعة كاملة من الأشرعة المثبتة على صاريين، ورغم كونها أبطاً من القادس وأثقل منها وزناً، لكنها كانت أكثر سعة (بيرن *Byrne*، ١٩٣٠م: ص ٥). وقد استعملت القوادس (جمع قادس) أول الأمر في الحملات الصليبية، لكن مع تراجع الطلب في ذلك المجال بنهاية القرن الثالث عشر، تحولت القوادس الضخمة والسفن الشراعية (وكانت تسمى أحياناً بالسفن الدائرية) إلى خدمة الأغراض التجارية سواءً بسواء.

وبمرور الزمن كبر حجم السفن. ويقدم بيرن (١٩٣٠م: ص ٩) بعض التقديرات بشأن حجمها. وفي أثناء الإعداد للحملة الصليبية عام ١٢٤٨م، لم يكتف سنت لويس باستئجار مئات السفن من جنوة والبندقية، بل أمر ببناء سفن جديدة أضخم حجماً. أما أكبر سفينة قدمها الجنويون فكانت باراديسوس *Paradisius* التي يبلغ طولها ٨٣ قدماً، وكان باستطاعتها نقل مائة صليبي مع خيلهم ودروعهم وخدمهم، أو ألف مسافر لأداء الحج أو للتجارة. صحيح أن حمولة ستمائة طن تبدو بمقاييس اليوم ضئيلة، لكن هذه الحمولة بالنسبة إلى سفينة جنوية في القرن الثالث عشر كانت تعادل تقريباً حمولة سفن القرن الرابع عشر (أنجر *Unger* ١٩٨٠م: ص ١٦٩) وحتى السادس عشر (بيرن، ١٩٣٠م: ص ص ١٠-١١)، ويمكن مقارنتها بالسفن التي استعملها كولومبس لاكتشاف "العالم الجديد".<sup>(١٢)</sup> وكانت القواديس سريعة الاستجابة لتغير الاتجاه؛ فإضافة دفة خاصة إلى السفن الدائرية والسفن الثقيلة زاد قدرتها على المناورة إلى حد كبير.

في ذلك الوقت، لم يكن التطور قد طال حجم السفن وقدرتها على المناورة فحسب، بل شمل أيضاً تقنيات الملاحة التي شهدت تقدماً كبيراً. وعلى الرغم من أن "الإبرة المغناطيسية العائمة" (أي البوصلة) كانت تستخدم في السفن الصينية منذ زمن

طويل<sup>(١٣)</sup>، وأن البحارة العرب استخدموا طريقة التوجه هذه بالإضافة إلى الإصطلاب الذي يعتمد على حساب الفلك والنجوم (مع أنه لم يكن مجدياً لسوء الحظ في الليالي العاصفة حين تكون النجوم محتجبة وراء الغيوم)، لكن استخدامها من قبل الإيطاليين (في شكل البوصلة) في النصف الثاني من القرن الثاني عشر يعد إنجازاً حقيقياً. فبفضل البوصلة أصبح الإبحار ممكناً في جميع فصول السنة، وبالأخص مع إدخال "الخرائط البحرية التي أعدت بدقة لم تكن معروفة من قبل، وجمع الجداول البحرية *tavole de marteloio* التي ذكرت مخطوطة نادرة تعود إلى عام ١٢٩٠م أنها كانت كثيرة الاستعمال" (لاين، المعنى الاقتصادي لاختراع البوصلة *The Economic Meaning of the Invention of the Compass*، " طبعة عام ١٩٦٦م: ص ٣٣٢). فبعد أن كان الإبحار قاصراً على فصل الصيف أصبح الآن ممكناً في الشتاء أيضاً، مع أن لاين يقول إن الإبحار مرتين *double muda* لم يبدأ إلا في القرن الرابع عشر.

ولم يقتصر التطور على تقنيات الملاحة الفيزيائية وحسب، بل احتلت تطورات التقنيات الاقتصادية والاجتماعية مكانة مهمة أيضاً في تسخير وسائط النقل المتطورة. فطرائق تجميع السفن للإقلال من المخاطر كانت لها أهمية بالغة لعلها لا تقل عن الطرائق التي تم اختراعها لتجميع رأس المال وتوزيع المخاطر. فالأولى شملت قافلة السفن والبحارة التجار المقاتلين؛ أما الثانية فتطلبت أشكالاً جديدة من الرأسمالية. وبالنظر إلى تفشي الحروب في أعالي البحار، ما كان لسفينة أن تبحر بأمان بدون تنظيم قوافل تبحر بحماية السفن الحربية المدعومة بقوة "الدولة". فأمان الطريق كان أمراً حيوياً في تطور الأسواق الدورية؛ فالإقطاعيون كانوا هم الذين يوفرون الحماية لأسواق شمبانيا الموسمية. أما في البحار، فلم يكن هذا ممكناً. فكما أن السفن الحربية البريطانية قدمت الدعم للهيمنة البريطانية فيما بعد، فإن نجاح الأساطيل التجارية الإيطالية كان في نهاية الأمر وفقاً على مدى نجاحها في الحرب البحرية التي

يتقاتل فيها الجميع - بما دعي أحياناً بالقرصنة البحرية. وكان على الإيطاليين حماية أنفسهم بأنفسهم إذ لم يكن باستطاعتهم شراء هذه الحماية من أحد.<sup>(١٤)</sup>

وربما كانت الحاجة إلى ميليشيا من المواطنين أحد الأسباب التي جعلت حكومات مدن الموانئ الإيطالية "أكثر ديمقراطية" وأكثر اهتماماً بالمشروعات الاقتصادية من حكومتي فلندرة وفرنسا.<sup>(١٥)</sup> وكما ذكر لاين، فإن "أطقم التجار البحارة والبحرية كانت تتألف من الرجال أنفسهم" (لاين، ١٩٧٣م: ص ٤٨). فالبحارة جميعهم كانوا في الوقت ذاته مقاتلين، كما ظلت القوافل البحرية التي تجوب البحر الأبيض المتوسط مرتين في السنة منتظمة في مجموعات تضم ما بين عشر وعشرين سفينة صغيرة تحميها سفينة ضخمة مستديرة أو اثنتين، أو بضعة قوادس" (لاين، ١٩٧٣م: ص ٦٩). وكان على طاقم السفينة، إذا دعت الحاجة، أن يستلوا سيوفهم ويشهروا خناجرهم ويمتشقوا رماحهم وكل أسلحتهم لخوض المعارك إذا لم تكن هناك مدافع أو بنادق على ظهر السفن (لاين، ١٩٧٣م: ص ص ٤٨-٤٩). لذلك كانت القوة العددية استراتيجية حيوية، وهذا ما دعا الكوميون (المجلس الإداري) إلى تحديد موعد الإبحار "المودا"، وهو مصطلح أطلق في البداية على القافلة ذاتها ثم على موعد إبحارها فيما بعد (لاين، ١٩٧٥م، طبعة عام ١٩٦٦م: ص ص ١٤١-١٢٨).

### التحالف بين الدولة والرأسمالية الخاصة

#### The Alliance Between The State and Private Capitalism

أشرنا فيما سبق إلى العلاقة الخاصة بين الرأسمالية الخاصة وحكومة الدولة المدنية التي وجدت للدفاع عنها ومعاونتها. لكن جنوة والبندقية في هذه الحال طورتا نظمين مختلفين تمام الاختلاف للتعبير عنها. ففي البندقية كانت الترتيبات أقرب إلى رأسمالية الدولة مع وجود مكون فرعي قوي من المشروعات الفردية. أما في جنوة، فقد كانت الخلطة معكوسة إذ كان المواطنون الأفراد ضالعين في الاستثمارات المباشرة أكثر من الدولة.

وربما كان التباين نابعا من اختلاف منشأ المدينتين. فالبنديقية بوصفها مدينة جديدة لم تستورد النخبة من الداخل، بل طورتها محليا، ولم تتفكك تحت تأثير الأحقاد الأسرية والمنافسات التي ابتليت بها معظم دول المدن الإيطالية بما فيها جنوة (هيرز Heers الترجمة الإنجليزية ١٩٧٧م: أماكن متفرقة). أما الثانية، ولأن طبقة النبلاء خرجت، ولو بشكل جزئي على الأقل، من طبقة ملاك الأراضي التي جاءت من المناطق الداخلية، فكانت ميالة إلى إطالة أمد المارك في الميدان الجديد - أي الانتقال من الصراع العسكري الربيفي إلى منافسة شرسة مدنية حديثة في التجارة والحكم.

لقد استخدمت المدينتان كلتاها جنوة والبنديقية مؤسسة الدين العام بدلاً من فرض الضرائب من أجل تمويل الاستثمار في البنية التحتية والدفاع سواء في الداخل أم في أعالي البحار. وحتى قبل عام ١٢٠٠م، كانت دول المدن الإيطالية قد طورت مؤسسة "الدين العام" التي تمكن المواطنين من خلالها من إقراض المال طواعية إلى الكوميون، والحصول في المقابل على "أسهم في البورصة" كانت تدفع فائدة منتظمة ولو أنها متباينة، ويمكن استعادتها عند توافر الأموال. وخلال القرن الثالث عشر، ساد نظام القروض الإجبارية في كل من البنديقية وفلورنسا، ولاسيما لتمويل الحملات العسكرية التجارية الضخمة. أما في جنوة، "حيث تطور النظام ودام فترة أطول من أي مكان آخر" وتماشياً مع أسلوبها المتفرد، كانت القروض إلى الكوميون في الحقيقة مشتريات من الأسهم في مؤسسة حكومية معينة تمنح العائدات (لوتزاتو Luzzatto، ترجمة إنجليزية، ١٩٦١م: ص ص ١٢٣-١٢٤). وقد أفرز هذا النظام فيما بعد نوعاً من الإقطاع المرتبط بالإقطاع الإسلامي أكثر من ارتباطه بالكوميونات الأوروبية.

وسواء أكانت مؤسسة الدين العام قائمة على الاشتراك الطوعي أو على الجباية بحسب ثروة الأسرة،<sup>(١٦)</sup> فإنها شكلت علاقة خاصة بين حكومة المدينة وثروة التاجر. فعلى اعتبار أن الدولة كانت في نظر التجار منفذاً آخر لاستثمار رأس المال وتحقيق الربح، كان من

الطبيعي أن يبدي التجار حماسة للمشاركة (أي للتحكم) في صنع القرار. وفي معرض وصفه للعلاقة بين السلطة السياسية وثروة التجار في البندقية وجنوة، يشير لوجوف Le Goff إلى أن المضاربات على القيمة الحقيقية لأسهم "الدين العام" في القرنين الرابع عشر والخامس عشر "شكلت جزءاً كبيراً من نشاطات كبار التجار في جنوة والبندقية" (١٩٥٦م: ص ٢٤).  
فإدارة الحكومة مثل إدارة الشركات تلائم تماماً رأسمالية التجار.

### رأسمالية التجار

في المناظرة الكبرى حول نشأة الرأسمالية يتركز الانتباه بشدة على دول المدن الإيطالية في القرن الثالث عشر. أما البعيع بين المختصين في تاريخ إيطاليا في العصور الوسطى فهو فيرنر سومبارت Werner Sombart الذي يرى أن مستوى التقدم والازدهار الاقتصادي في مدن القرن الثالث عشر (حتى في إيطاليا - وهي الأكثر تقدماً بين أقرانها) كان متديناً إلى حد يثير السخرية، ولا يسمح لها بأن تكون "رأسمالية". أما في الطرف الآخر من المناظرة فنرى معظم المختصين في تاريخ إيطاليا في العصور الوسطى الذين يبذلون قصارى جهدهم في إطرائها من خلال نعتها بالرأسمالية.<sup>(١٧)</sup> صحيح أن دليلهم مستمد بالدرجة الأولى من دراسات المؤسسات الاقتصادية، لكن بعضهم يرى أن "روح" ماكس وبير الغامضة بشأن الرأسمالية الحديثة كانت موجودة أيضاً في المدن الإيطالية في القرنين الثالث عشر والرابع عشر.<sup>(١٨)</sup> ويبدو أن هذا الجدل عقيم. وفي اعتقادي أن باستطاعتنا افتراض أن أشكال أي "نمط مثالي" تنتقل من نقطة المنشأ إلى التطور الكامل وأن الشكل المجدد، وبالأخص في المراحل الأولى، موجود ضمن التشكيل الاجتماعي الذي يتصارع معه. فالكثير يعتمد على تعريف "الرأسمالية" المستعمل.

ويقول لاين (١٩٦٤م، طبعة عام ١٩٦٦م: ص ٥٧)، وهو يتبنى ما يدعوه "بتعريف معقول" لأوليفر كوكس Oliver Cox (١٩٥٩م) إن "البندقية كانت أول لمدينة أوروبية اتبنت الرأسمالية على اعتبار أن الطبقة الحاكمة فيها كانت تكسب رزقها من توظيف

الثروة على شكل رأس مال تجاري - النقود، والسفن، والسلع - وتستخدم سيطرتها على الحكومة بهدف زيادة أرباحها." لكن هذا يبدو مغرماً في التخصيص والسطحية.

أما أنا فأجدني في صف لوجوف (١٩٥٦م: ص ص ٣٩-٤٠) الذي يقول إن من الأفضل النظر إلى التجار في إيطاليا في العصور الوسطى بوصفهم "طلّاع الرأسماليين" بالمفهوم الماركسي، لأن الإقطاع كان لا يزال الشكل المسيطر في التنظيم الاجتماعي. وفي وسط كل هذا كانت هناك كوادرات تكافح لقلب هذا التنظيم - وهم الصناعيون (في فلندرة) والتجار (في إيطاليا) الذين كانوا يهدون السبيل أمام الرأسمالية. فهو يميز بشدة بين التجار الحرفيين المدنيين، الذين لم يبلغوا بعد صفة الرأسمالية، والتجار - المصرفيين من المستوى الأعلى الذين شكلوا بوضوح طليعة النظام الذي بدأ يرى النور آنذاك.<sup>(١٩)</sup> والآن نتقل إلى هذه المجموعة لنبحث في مدى التقدم الذي أحرزته دول التجارة البحرية في إيطاليا على هذا الطريق.

على النقيض من الاقتصاد الإمبراطوري، تتميز الرأسمالية الحرة بقدرتها على تعبئة رأس المال للاستثمار الجماعي، وبوسائل خارج إطار الدولة، أكبر من أي رأسمال يمكن لشخص بمفرده مهما بلغ من الثراء أن يوفره. فالتمييز المألوف بين رأس المال المتجمع جمعياً في النظام الاشتراكي وفي النظام الرأسمالي الحر هو أن المساهمين في النظام الثاني يستثمرون طواعية بهدف تحقيق الربح. وهذا العائد يمكن أن يستثمر من جديد، ولو بشكل جزئي على الأقل، بهدف تحقيق المزيد من الربح. فالمستثمرون لا يحاولون زيادة فرصهم للربح وحسب، بل ينوعون محافظتهم للحد من مخاطر الخسارة إلى أدنى مستوى ممكن. فإذا استخدمنا هذا التعريف، لما كان هناك شك في أن مدينتي جنوة والبندقية (بصرف النظر عن فلورنسا ومدن التل التجارية الأخرى في إيطاليا) كانتا تقريباً رأسماليتين في القرن الثالث عشر، ولو بشكل مختلف إلى حد ما.<sup>(٢٠)</sup>

أما طريقة جمع رأس المال المستخدمة في البداية والتي بقيت هي المفضلة في البندقية حتى بعد أن تجاوزتها جنوة، فكانت الشركة الأسرية التي تسمى فراتيرنا (*fraterna*) (الأخوية) وتستمد رأس مالها من حصص الورثة غير المقسمة (أي الإخوة). وتقتضي الترتيبات المتبعة أن يقتسم الإخوة الشركاء العمل، فيبقى واحد منهم في البلد ليرعى مصالح الأسرة (يرتب عمليات شراء البضائع لتصديرها وبيع المستوردات في السوق المحلية) ويسافر آخر بالبضائع المصدرة إلى الموانئ الأجنبية فيبيعها ويشتري بضائع غيرها ليعود بها إلى الوطن. ولم يكن في هذه الترتيبات أي جديد. أما فائدتها فهي الثقة المتبادلة بين الشركاء واستعدادهم للعمل معاً طوال العمر. وهكذا يؤكد هيرز (١٩٧٧م: ص ص ٢٢١-٢٢٢) أن الأسرة حتى بعد القرن الرابع عشر كانت الوحدة الأساس في التنظيم الاقتصادي.

لكن ما كان لكل التجار الورثة إخوة، ولم يكن لدى كل أرباب العمل المغامرين رأس المال الذي يحتاجون إليه منذ ولادتهم. لذلك، وحتى قبل بداية القرن الثالث عشر، ظهر عامل متغير آخر يسمى الكومندا (*commenda*) (أي القراض) أو كما يقال له في البندقية الكولينيازا (*collegnaza*). ففي هذا النوع من الشراكة التي تشكل أصلاً للقيام بمشروع خارجي واحد فقط في كل مرة، يقدم الشريك الأول ما يصل إلى ثلثي رأس المال المطلوب، في حين يقدم الثاني الثلث الباقي بالإضافة إلى العمل الذي يقتضي منه السفر برفقة البضاعة إلى الخارج. وبحسب إسهام كل منهما يقتسم الشريكان الربح بالتساوي حالما تنتهي الصفقة بنجاح وبعد حسم كلفة السفر التي تكبدها الشريك المسافر.<sup>(٢١)</sup>

وشياً فشيئاً، ومراعاة للشركاء النشيطين الذين لم يتمكنوا بعد من جمع أي رأسمال، تم إعداد شكل بديل فيه شريك "نائم" يتولى تقديم رأس المال بأكمله (ويسمى ستانز *stans*) وشريك "نشط" يتقاضى ربع الربح بعد حسم كل النفقات. لكن هذا الإجراء لم يلق إقبالاً كبيراً بين صغار التجار الذين لم تكن صادراتهم تستحق إدخال شريك يعمل بدوام كامل. لذلك كان الوكلاء الجواله يقبلون شحنات تكميلية

من عدد من الشركاء النائمين ويتقاضون العمولة لقاء خدماتهم. وكانوا يقيمون في الخارج غالباً لمواسم عدة وهم يتسلمون الشحنات ويبيعون البضائع وكثيراً ما تكون محتويات الشحنات العائدة إلى الوطن خاضعة لتقديراتهم الخاصة.

وأخيراً، عينت الشركات الكبيرة موظفين تابعين لها يتقاضون مرتبات شهرية بدلا من العمولة، ويكثون في مكتب الفرع الرئيس في الخارج للقيام بالعمليات التجارية. وانتشر هذا الإجراء بشكل واسع في جميع أنحاء أوروبا، نظراً لقدرة المركز السريع هناك على توصيل الطلبات إلى الموظفين بالتفصيل. أما في جزر البحر الأبيض المتوسط وفي سورية وموانئ البحر الأسود، فكان من الضروري منح الوكلاء المقيمين بصورة دائمة قدراً أكبر من الاستقلال. وكثير من هؤلاء الذين بدؤوا وكلاء، أصبحوا فيما بعد تجاراً مستقلين بعد أن تجمع لديهم رأس المال الكافي، وكانوا يمارسون تجارتهم مع مختلف الموانئ المحلية في خط سير معقد بدلاً من خط بسيط من جنوة أو البندقية ذهاباً وإياباً فقط. أما في المشرق فقد شرع الوكلاء في ممارسة الاستثمار المصري.

يتم تحصيل الديون المتبقية في ذمة تجار سوريين لمقيمين في جنوة من جانب وكلاء مشهود لهم بالأمانة متوجهين إلى سورية بموجب عقود تبرم مع الدائن في جنوة. وكان الدائن يمنح الوكيل صلاحية تحصيل الدين بالنيابة عنه، ويعطيه التعليمات بأخذ المبلغ المحصل واستعماله في التجارة بحسبما يراه ملائماً. (بيرن، ١٩٦١م: ص ١٦٦).

ومع ازدياد التعقيد في أنواع الشركات وفي ألوان التجارة، ومع ابتعادها أكثر فأكثر عن الأسرة، ازدادت الحاجة إلى تحسين السجلات سواء للحسابات التي كان من الضروري تقديمها إلى المستثمرين، أو للاتفاقيات المعقدة التي لا يمكن الاعتماد على الثقة أو الذاكرة في حفظ بنودها. ومع أن نظام القيد المزدوج في مسك الدفاتر التجارية كما نعرفه اليوم لم يدخل الاستعمال بشكل رسمي حتى أواخر القرن الرابع عشر، فإن السجلات كانت تعد بعناية بالغة قبل ذلك التاريخ بحيث يستطيع باحث معاصر

تحويلها بجهد بسيط إلى أشكال حديثة من المحاسبة كما نعرفها اليوم. ومع أن أقدم المصادر في البندقية تشير إلى الاتفاقيات باسم *rogadia* (أي الدعاء)<sup>(٢٢)</sup>، فإن هذه سرعان ما أخذت تكتب وتوثق لدى الكاتب بالعدل. وقد أولع الناس بتوثيق العقود عند الكاتب بالعدل في جنوة حتى قدر عدد المسجل منها سنويا بالآلاف سواء في الداخل أم في المستعمرات البعيدة.

ولطالما بحث المؤرخون في سجل الحسابات والوثائق لدى الكاتب بالعدل ليفهموا كيف كانت التعاملات تتم في أوروبا في العصور الوسطى. ولكن، وكما أشار سابوري Saporì (١٩٥٢م، ترجمة عام ١٩٧٠م) بعبارة لازعة فإنه كان من المتوقع أن يستخدم التجار الماكرون مثل الإيطاليين الوثائق الرسمية للغش والاحتيال ولليبان على حد سواء. لذلك كان يحتفظ بمجموعتين من السجلات، واحدة للمستثمرين وربما لموظف الضرائب، والأخرى لبيان الحسابات الحقيقية. أضف إلى ذلك أن السبب في كثرة الوثائق الموثقة هو في الغالب تقسيم عملية واحدة إلى أجزاء متعددة (وتسجيلها بصورة منفصلة) الغرض منها إخفاء الفائدة التي صدر مرسوم كنسي بتحريمها. ومع ذلك تشير ضخامة التعاملات المسجلة إلى أن ممارسة الاستثمار في موانئ المدن الإيطالية لم تكن حكرًا على مجموعة صغيرة من الطبقة العليا من رجال الأعمال، لكنها كانت مفتوحة للاقتصاد بأكمله.

في البندقية، كما عرفني ماركو بولو، كان لكل "غندور" في المدينة مبلغ يستثمره في السفن التي تجوب البحار (باور Power، ١٩٦٣م: ص ٤٣)، وهذا معناه أن جمع رأس المال لم يقتصر على النخبة فقط؛ حتى إن المشاركة في جنوة كانت أكبر. وقد تم تطوير نظام بارع لمتابعة رؤوس الأموال الكبيرة التي يملكها أصحاب السفن والتجار، ورؤوس الأموال الصغيرة التي يستثمرها البحارة والحرفيون وحتى أبناء الطبقات الفقيرة. ولم يحمل البحارة البضائع لبيعها بالوساطة وحسب، ولم يرسل الحرفيون وربات البيوت كميات صغيرة من منتجاتهم لتسويقها في الموانئ الأخرى وحسب، بل أصبح امتلاك

السفن وحمولتها مقسمين إلى ما لا نهاية فحتى العامل الفقير استطاع استثمار مبلغ زهيد - كما هي الحال في اليانصيب - على أمل أن تفوز سفينته<sup>(٣٣)</sup> بالجائزة الأولى.

لقد كانت المؤسسة الجنوية هذه أشبه بشركة محاصة (التي لم تخترع حتى وقت متأخر) لدرجة تستحق الوصف. ويخبرنا بيرن (١٩٣٩م: ص ١٢) بأن السفن قبل القرن الثالث عشر، حين كانت صغيرة نسبياً، يملكها أفراد أو شركات بسيطة، ويشرف على تشغيلها أحد أصحابها. لكن مع توسع التجارة، ومع بناء السفن الضخمة في القرن الثالث عشر، انقسمت ملكية السفن إلى حصص تسمى *لوكا* *loca*. وقد ساد هذا النظام بصفة خاصة في التجارة البحرية مع بلاد الشام. ففي أية سفينة، "كان عدد الحصص ... يماثل عدد البحارة المطلوبين للإبحار بها" (بيرن، ١٩٣٠م: ص ١٥)، وهكذا كان مالك كل حصة *locum* يتحمل نفقات أحد البحارة (أي بحار بعينه) لأن لأصحاب الحصص الحق في نقل "بحارتهم" إلى سفينة أخرى (بيرن، ١٩٣٠م: ص ١٦). كما يحق للمالك استعمال المكان المخصص للتجار في أثناء الرحلة، وله حيز معين للتخزين. صحيح أن كبار التجار كانوا في أول الأمر يشترون أو يستأجرون حصصاً كاملة خاصة بهم، إلا أن هذه المخصصات قسمت تدريجياً إلى أجزاء أصغر وأصغر حتى غدا بإمكان الفرد امتلاك جزء من أربعة وعشرين جزءاً من حصة واحدة وحتى أصغر من ذلك أيضاً. وبهذا أصبحت الحصة سلعة تباع وتشتري في السوق، "ورهننا مقابل القروض ... ووسيلة لدفع أجور البحارة، وشراء البضائع للتصدير" (بيرن، ١٩٣٠م: ص ١٧-١٨)، أو ضماناً في الرهن العقاري. وباختصار، كان السهم يعامل معاملة أي سلعة من السلع أو الممتلكات الشخصية. ويقول بيرن (١٩٣٠م: ص ١٤):

كان الرجال والنساء من سائر طبقات المجتمع يملكون الأسهم التي يجمع أفراد الأسرة الواحدة مواردهم لشراؤها، حتى إن بعضهم لم يملك إلا جزءاً بسيطاً من حصة. وكانت الحصص عند الناس ضماناً جيداً لأحد أشكال الاستثمار المفضلة في عرض البحر، وهو القرض البحري ... الذي لا يدفع إلا بعد وصول السفينة بأمان.

ومن العسير أن نجد شكلاً من أشكال المؤسسات التي نربطها بالرأسمالية الحديثة أكثر تقدماً من هذا المثال الصارخ في جنوة في النصف الأول من القرن الثالث عشر. لكن هذا على ما يبدو لم يكن سوى وسيلة مؤقتة. فعلى الرغم من أن " الملكية بالحصص كانت السمة السائدة في ميدان النقل البحري بأكمله في جنوة حتى منتصف القرن الثالث عشر تقريباً، لكنها لم تعد ضرورة لا بد منها" لتوزيع المخاطر وتجميع رأس المال بسبب تكديس الثروات الطائلة لدى الأسر والأفراد، وزيادة الأمان في التجارة الخارجية (بيرن: ١٩٣٠م: ص ١٢). وفي نهاية القرن الثالث عشر كانت الأرستقراطية التجارية التي جمعت ثروات طائلة واكتسبت خبرة طويلة في التجارة الخارجية قد حلت محل السفن الصغيرة التي يملكها قباطنتها، وأصحاب الحصص الصغيرة (بيرن، ١٩٣٠م: ص ٦٥).<sup>(٢٤)</sup> فمن خلال سيطرتهم على حكومة محلية تنتهج سياسة الاقتصاد الحر تمكن هؤلاء من تحقيق ما حققه أقرانهم في نظام النقل البحري المتخصص الذي كان سائداً في البندقية.

### التغيرات في نظام التجارة ١٢٦٠ إلى ١٣٥٠م

#### Changes in The System of Trade, 1260 To 1350

كان موقع جنوة والبندقية النسبي - وهما المتنافستان على الهيمنة التجارية - البحرية - قد تغير في نهاية القرن الثالث عشر ضمن سياق المحيط السياسي والجغرافي المتغير. فنهوض جنوة مرة أخرى دل على تجدد الصراع بين "القوتين العظميين" الذي لم ينته إلا في ١٣٨٠م حين لحقت الهزيمة بالجنويين المتمركزين في جزيرة شيوجيا Chioggia والمتأهبين للانقضاض على الفريسة. ووضع سلام تورينو (١٣٨١م) البحر الأبيض المتوسط، وبالأخص التجارة الشرقية، في قبضة البندقية. ولكن ما السبب في كل هذا؟ في النصف الثاني من القرن الثالث عشر، شهدت علاقات إيطاليا الشرقية سلسلة من التحالفات الجديدة التي أزاحت "المركز" وقسمت الباقي بين الطرق الجنوبية

والشمالية. وقد بدأ هذا الانحراف في التوسع الأوروبي نحو المناطق الداخلية من الشرق الأوسط في عام ١٢٥٨م حين اجتاحت المغول بغداد وأسسوا عاصمتهم المنافسة تبريز في الشمال والشرق. وقد أدى هذا إلى إضعاف طريق القوافل القديم الذي يمتد براً من مملكة الصليبيين إلى بغداد ثم يسير بمحاذاة نهر دجلة إلى البصرة ومنها بحراً إلى المحيط الهندي عبر الخليج العربي. وعلى مشارف القرن الثالث عشر، ألحقت خسارة الصليبيين مواقعهم في فلسطين مزيداً من الضعف بهذا الطريق القديم. بعد ذلك انتقلت بعض الحركة التجارية إما شمالاً عبر آسيا الوسطى، أو جنوباً إلى المحيط الهندي عبر مصر والبحر الأحمر مروراً بعدن.

كان سقوط مملكة القسطنطينية اللاتينية عام ١٢٦١م الذي دمر عملياً احتكار البندقية لتجارة البحر الأسود البرية إيذاناً ببدء هذه الفترة الجديدة في الشمال. لذلك لم يكن غريباً أن تهب جنوة إلى مساعدة المناوئ البيزنطي على استعادة المدينة، وفي المقابل، استعادة هيمنتها كقوة أوروبية في تلك المنطقة. لكن صدارة جنوة اصطدمت بتحدي حليفها القديمة بيزا، إلا أن المنافسة انتهت عملياً حين حققت جنوة نصراً حاسماً على أسطول بيزا في عام ١٢٨٤م. وحين استتبت الأمور لجنوة، استغلت المستوطنات الجنوبية في بيزا في القرن الذهبي وفي كافا بين البحر الأسود وبحر قزوين، التجارة البرية النامية نحو الشرق - التي أسهم في تسهيلها تحقيق سلام مؤقت مع المغول (انظر الفصل الخامس). ومن اللافت أن والد ماركو بولو وعمه مرا بالقسطنطينية وهما في طريقهما من البندقية إلى أراضي الخان في أول رحلة لهما عام ١٢٦١م، لكنهما رجعا عن طريق عكا عام ١٢٧٣م ويصحبتهما ماركو بولو الشاب، الذي لم يتجاوز السابعة عشرة من عمره آنذاك، تجنّباً للمرور بالقسطنطينية، وفضلاً السفر عبر بلاد فارس ليصلا إلى الخليج العربي.<sup>(٢٥)</sup>

وبعد إزاحة البنادقة عن مناطقهم الشمالية، التفتوا نحو الجنوب الذي كان آنذاك يشهد تغيرات كبيرة. ففي مصر تمكن المماليك أخيراً، وبعد فترة انتقالية دامت عشر

سنوات، (١٢٥٠ - ١٢٦٠م) من الحلول محل الأيوبيين، خلفاء صلاح الدين. أما رد البندقية على منافستها جنوة فكان تقوية علاقتها بهذه الطبقة العسكرية الجديدة من الجنود العبيد، أو الذين كانوا عبيداً، وقد اكتسبت هذه الاستراتيجية أهمية بالغة عام ١٢٩١م حين أكمل المماليك مهمة صلاح الدين واستعادوا عكا، عاصمة مملكة الصليبيين وآخر معاقل الأوروبيين في إمبراطوريتهم.

وقد تطلبت نهاية هذه " المغامرة العظيمة" إعادة تشكيل التحالفات بين الشركاء في التجارة وإعادة تنظيم الطرق التجارية، حيث أصبحت مصر في عهد المماليك نقطة العبور الرئيسة لتجارة الشرق البحرية. وهكذا بدأت العلاقة الغربية المتكافئة بين التجار البنادقة الذين حاولوا احتكار تجارة التوابل ودولة المماليك التي تمارس الاحتكار ذاته وتحاول أن تكسب شروطاً تفضيلية من خلال فرض الرسوم والتعرفة.

لكن جنوة لم تتخل عن التجارة البحرية مع الشرق إلى البندقية بدون قتال. أما تحركها المضاد فكان الانطلاق غرباً عبر المحيط الأطلسي. ومن المهم أن نلاحظ أن أول محاولة حقيقية من جانب جنوة للوصول إلى جزر الهند بالدوران حول إفريقيا جاءت في عام ١٢٩١م. (ولو أن سفن الأخوين فيفالدي Vivaldi نجحت في ذلك، للعب الجنويون في النظام العالمي الدور الذي أحرزه البرتغاليون بعد ذلك بقرنين من الزمن). كما أسست جنوة أول نقطة اتصال بحري لها في أواخر القرن الثالث عشر أيضاً مع بلدان بحر الشمال - أي إنجلترا وفرنلندة. صحيح أن المسلمين كانوا حتى ذلك الحين يسيطرون على مضيق جبل طارق، لكن أعداداً محدودة من سفن جنوة كانت دائماً قادرة على عبوره. وبعد أن تعرضت القوات البحرية المسلمة إلى الهزيمة على يد الأسطول القشتالي - الجنوي بدأت التجارة المباشرة مع بروج بصورة منتظمة.

نتبين من هذا الوصف أن جنوة والبندقية وسعتا مدى نشاطهما في النصف الثاني من القرن الثالث عشر وبداية القرن الرابع عشر، ليشمل عملياً كل جزء من أجزاء

الاقتصاد الأوروبي العالمي النامي. ومع أن كليهما هيمنت على جزء مختلف من النظام (جنوة على بروج، والبندقية على أنتويرب ولوبك؛ جنوة على البحر الأسود، والبندقية على مصر) لكن أيا منهما لم تتمكن من إقصاء الأخرى. فكلتاها أسهمت في النظام بأكمله. ولم تمارس المدينتان التجارة في أنحاء أوروبا الغربية وحسب، بل كانت لهما اختراقات مهمة في الاقتصاديات العالمية في آسيا الوسطى وفي الشرق الأوسط وشمال إفريقيا ظلت صلة الوصل في تجارة الشرق الأقصى. (انظر الشكل رقم ٤)

لم يكن الإيطاليون في النظام العالمي النامي سوى أحد المشاركين الذين اعتمدت عليهم التجارة. وكانوا بدورهم يعتمدون على أقرانهم من المناطق الأخرى إذا أريد للتبادل التجاري الاستمرار. فما الذي قدمه الإيطاليون ليلقوا كل هذا الترحاب في موانئ البحر الأبيض المتوسط؟ لعل أفضل وسيلة للإجابة عن هذا التساؤل ولتفسير مدى تعقيد أنماط التجارة التي تأسست في السنوات الأولى من القرن الرابع عشر، هي أن نورد ما قاله لو جوف (١٩٥٦م: ص ١٦). فهو يدعونا لنتتبع خطى عدد من التجار المنطلقين من جنوة نحو الشرق.

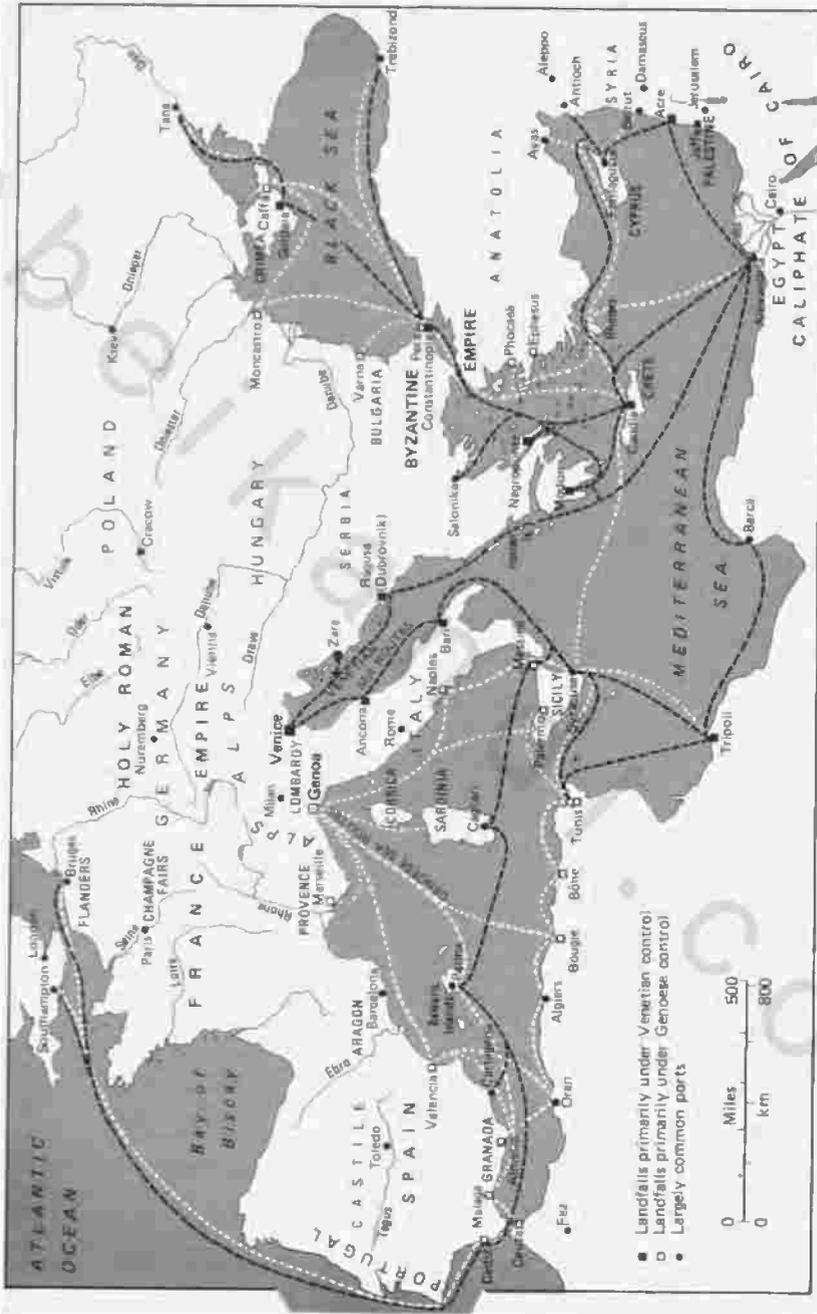
تألف معظم الحمولة من القماش والسلاح والمعدن. وأول ميناء وصلناه كان ميناء تونس. وفي الإسكندرية، أضيفت إلى الحمولة مختلف أنواع البضائع - منتجات من الصناعة المحلية، وفوق هذا وذاك كل المستوردات الشرقية. وإذا توقف المرء في الموانئ السورية مثل عكا وصور وأنطاكية - فهو للسماح للمسافرين بالصعود إلى السفينة - بمن فيهم الحجاج أو القادمون مع القوافل من الشرق. لكن أكبر مركز تجاري للتوابل هو ميناء فماغوسطة القبرصي ... وفي اللاذقية، وهي نقطة التقاء الطرق من بلاد فارس وأرمينيا يجد المرء أيضاً، وبحسب رواية ماركو بولو، "كل التوابل والحراير والقماش الموشى بالذهب في العالم" وفي فوشي Phoecea يجد المرء أحجار الشب النفيسة التي يحملها على السفينة، أما كيوس Chios فهي ميناء الخمر والصمغ .... وبيزنطة هي المحطة الإجبارية التالية التي تقع على تقاطع الطرق المهمة إلى بلاد الشام. وإذا قطعنا البحر الأسود، يحصل المرء في كافا في شبه جزيرة القرم على منتجات روسيا وآسيا التي تأتي من طريق منغوليا مثل القمح، والفراء، والشمع، والسلك المملح، والحريز، والأهم من هذا وذاك - العبيد. وكانوا يتوقفون لبيع كثير من هذه المنتجات التي لم يحملوها معهم في أثناء عودتهم من الشرق، في سينوب Senope أو في

تريبيزونده Trepizonde. أما من يجد بنفسه الجراءة والإقدام فكان ينطلق من هناك - برفقة رجال الشرطة التتار حتى يصل إلى سيفاس Sivas ثم يتابع طريقه إلى تبريز أو الهند، أو إلى الصين عبر آسيا الوسطى أو ينطلق من ميناء البصرة إلى سيلان عن طريق البحر.

ولو تتبعنا خطوات التجار البنادقة بدلاً من الجنويين، لسرنا في طريق دائرية مشابهة، فنراهم يفرغون جزءاً من حمولتهم في مكان ويحملون بضائع غيرها لبيعها في مكان آخر، وربما سبق التوقف في مصر تحميل العبيد من القوقاز، على اعتبار أن قدرة الإيطاليين على تزويد حكام مصر بالعبيد منحتهم في الأساس القدرة على المفاصلة معهم. فلكي يحصل هؤلاء على هذه الشحنات، كان عليهم ضمان كميات متزايدة من التوابل والقماش الوطني والكتان المحلي، والقطن الخام أيضاً بعد تدهور أوضاعهم (أشتور، مقالات عدة منشورة عام ١٩٧٦م، معروضة في الفصل السابع).

وفي العقود الأولى من القرن الرابع عشر، كان هناك دليل قوي على تزايد التكامل بين مختلف الاقتصاديات العالمية التي شكلت ما يمكن تسميته مجازاً بنظام عالمي - وكان جزء كبير منه رأسمالياً. وقد دخلت أوروبا الغربية في آخر المطاف ذلك النظام بفضل اتصالها من خلال دول التجارة البحرية الإيطالية بالتجارة الشرقية الحيوية التي ربطت بين آسيا الصغرى والصين شمالاً، وبين مصر والهند وماليزيا والصين جنوباً بواسطة الطريق البحري. ومع أنها لم تكن قد بسطت هيمنتها بالفعل، لكنها كانت تقترب من مكانة الشريك الكامل.

وينعكس مدى اقتراب العالم نحو التوحد في سعة انتشار الرفاهية في جميع أرجائه. فجنوة كانت في أوج ازدهارها، وكذا الحال بالنسبة إلى بروج والقاهرة (كما سنرى في الباب الثاني)، مع أن العصر الذهبي لمدين أسواق شمبانيا ولى مثلما ولت أيام بغداد والقسطنطينية. أما التوسع الصيني فقد دخل مرحلة جديدة، إذ بدأ حكام المغول من أسرة يوان في اتباع سياسة تجارية أشد عدوانية، وكان تجار هذه الأسرة يسعون إلى الوصول إلى الغرب. وبدا أن اندماج النظم الفرعية بعضها مع بعض، وتحويل "الجزر الثقافية" - أو ما يدعوه شونو Chaunu (١٩٦٩م، الطبعة الثانية، ١٩٨٣م: ص ص ٥٤-٥٨) بالعوالم المصغرة *univers cloisonnes* إلى نظام عالمي يشد بعضه بعضاً لم يكن سوى مسألة وقت.



الشكل رقم (٤). طرق جموة والبندقية في البحر الأبيض المتوسط في العصور الوسطى.

أما المشكلة الأساس في هذا الكتاب فتكمن في فهم السبب الذي حال دون حدوث ذلك، وكما سنرى، فإن من الخطأ الافتراض بأن كل شيء توقف في منتصف القرن الرابع عشر. فالاتصال بين البندقية ونظام التجارة الشرقي استمر طوال النصف الثاني من القرن الرابع عشر والقرن الخامس عشر. لكنه بدلاً من توسيع شبكته، اتجه النظام نحو البساطة حتى اقتصر على عدد من الممرات الضيقة التي وقعت تحت سيطرة قلة من اللاعبين فأحكموها قبضتهم عليها أكثر فأكثر. فالأمر ليس سوى تناقض ظاهري حين نلاحظ أن كثيراً من أجزاء النظم الفرعية الأوروبية والشرق أوسطية أصيبت بالضمور في الوقت الذي حافظت فيه البندقية والقاهرة على علاقاتهما التجارية وتنميتها. فقد وسعتا "حصتهما من السوق" على حساب ما كان بصفة مؤقتة كلا مصغراً.

### كساد منتصف القرن

#### The Mid-Century Depression

إذا أخذنا البندقية وجنوة مثالين، وجدنا طرائق عدة لتتبع تأثيرات انتعاش التجارة الذي ميز النصف الأول من القرن الرابع عشر والانهييار الاقتصادي الذي جاء في أعقاب تفشي وباء الطاعون في منتصف القرن ومنها عامل السكان. فقبل التوسع الهائل الذي شهدته البندقية، كان في المدينة حوالي ثمانين ألفاً. وفي عام ١٣٠٠م، تضاعف هذا العدد، فبلغ ١٢٠٠٠٠ داخل المدينة و٤٠٠٠٠ في بقية أرجاء الأهوار. ويشير إحصاء لعدد الذكور أجري من منزل إلى آخر عام ١٣٣٨م إلى أن هذا العدد يمثل قمة حافظت على مستواها حتى سنوات الوباء (لاين، ١٩٧٣م: ص ١٨). أما في جنوة فوصل عدد سكانها إلى أقصى معدلاته قبل ذلك الوقت، أي في بداية القرن حين بلغ ١٠٠٠٠٠ نسمة (كيدار Kedar، ١٩٧٦م: ص ٥)، لكن المدينة لم تتوقف عن إضافة الضواحي إلى محيطها خلال العقود الأولى من القرن الرابع عشر (هايد، ١٩٧٣م: ص ١٨١).

ومن المفارقات، أن التوسع الهائل في نشاطات البندقية وجنوة التجارية هو الذي جلب عليهما البلاء. فالطاعون أتى من كافا، وهي المركز التجاري في شبه جزيرة القرم الذي تستعمله كلتا المدينتين حيث وقع الجنود المغول الذين حاصروا المدينة فريسة لوباء خبيث. ثم انتقل هذا الداء بعدها إلى أوروبا بواسطة الفئران التي تسللت إلى مركب بندقية وصل مدينة البندقية في خريف عام ١٣٤٧م. وكانت النتائج كارثية!

لقي حوالي ثلاثة أخماس سكان مدينة البندقية حتفهم في الأشهر الثماني عشر الأولى ... واستمر الوباء ثلاثة قرون بعد عام ١٣٤٨م. وفي عام ١٥٠٠م كان عدد سكان البندقية مثلما كان عليه قبل مائتي عام. (لاين، ١٩٧٣م: ص ١٩).

ولقيت جنوة المصير ذاته. ففي عام ١٣٥٠م لم يتجاوز عدد سكانها ٦٠٪ مما كان عليه عام ١٣٤١م (كيدار، ١٩٧٦م: ص ٥) ولم يعد إلى طبيعته قط.

طور كيدار (١٩٧٦م: ص ١٦) عدداً من المؤشرات الذكية لتتبع مصيري البندقية وجنوة المختلفين في دورات العسر واليسر المتتالية واستعادة نشاطهما بعد الوباء. من هذه المؤشرات التغيرات المادية في منشآت الميناء. ففي البندقية انتهى العمل في كورنيش المدينة عام ١٣٢٤م، ولم تشهد المدينة أية تحسينات أخرى حتى عام ١٤١٤م. وبالإضافة إلى ذلك، فإن حجم الترسنة الحكومية التي بدأت عام ١١٠٣م تضاعف ثلاث مرات عام ١٣٠٣م ثم توسع مرة أخرى عام ١٣٢٥م، لكن الترسنة لم تشهد أية أعمال توسعية بعدئذ حتى عام ١٤٧٣م. وما حدث في جنوة تكرر في البندقية، مع أن الانتعاش الذي شهده ميناء البندقية في القرن السادس عشر في منشآته لم يكن له ما يوازيه في جنوة التي كانت آنذاك قد تخلت عن ادعاء السيادة البحرية. في عام ١٣٠٠م ازداد طول ميناء جنوة، ويسمى (مول) زيادة كبيرة، ثم ازداد طوله مرة ثانية عام ١٣٢٨م، لكنه لم يشهد بعد ذلك أية تغييرات أخرى حتى عام ١٤٦١م. وهكذا نرى أن أعمال التوسعة في منشآت ميناءي المدينتين جنوة والبندقية توقفت حوالي عام

١٣٢٥م، ولم تستأنف في القرن التالي. ويشير هذا الجمود في تطوير الميناءين في المدينتين إلى ركود "التجارة البحرية". كيدار (١٩٧٦م: ص ١٦).

أما المؤشر الثاني الذي استخدمه كيدار (١٩٧٦م: ص ١٧) فهو تضائل حجم قوافل التجارة البحرية المنطلقة من ميناء البندقية. "في الثلاثينيات من القرن الرابع عشر، كان ما بين ثماني وعشر سفن كبيرة (قوادس) تبحر متجهة نحو رومانيا والبحر الأسود كل عام؛ وبين ١٣٧٣ و ١٤٣٠م لم يكن هناك سوى قوافل من سفينتين أو ثلاث ... ويجب أن يؤخذ التناقص في حجم القوافل على أنه دلالة مهمة على تقلص التجارة البحرية." وعلى الرغم من حدة التراجع، الذي ربما كان أكثر حدة في جنوة منه في البندقية - فإن من الملحوظ أنه بدأ قبل وصول وباء الطاعون، وهذا يدل على أن تفشي الوباء لم يكن سوى واحد من عوامل عدة أدت إلى الانهيار الاقتصادي.

أما هايد فيؤكد أن تفشي وباء الطاعون "في أوروبا سبقته سلسلة من المصائب المتنوعة مما يدل على وجود خلل خطير في الاقتصاد" (هايد، ١٩٧٣م: ص ١٧٩). ففي إيطاليا، بدأ التدهور في الحالة الاقتصادية في الريف على أثر تراجع المحاصيل الزراعية،<sup>(٢٦)</sup> مما وضع أعباء ثقيلة على عاتق الدوائر البلدية المالية. وقد بلغت المدفوعات الكوميونية والضرائب المساندة لها ذروتها في الثلاثينيات والأربعينيات من القرن الرابع عشر؛ كما شهد الدين العام للدول المدن الإيطالية ارتفاعا حادا وفقد سهولة سداده. وربما كان هذا من العوامل التي دفعت بكثير من أهم المصارف الإيطالية إلى الإفلاس بما فيها بيروتزي Peruzzi عام ١٣٤٢م وباردي Bardi (رب عمل بالدوتشي Balducci) عام ١٣٤٦م - وهذا كله قبل وصول وباء الطاعون (هايد، ١٩٧٣م: ص ص ١٨١-١٨٧). لكن هذه كلها شركات فلورنسية. أما في البندقية وجنوة فإن العجز عن سداد الديون لم يكن قد بدأ بعد.

ومن العوامل الأخرى التي أسهمت في حدوث التدهور الاقتصادي الانشقاقات السياسية التي دفعت بعدد من دول المدن الإيطالية في الأربعينيات من القرن الرابع عشر إلى التخلي عن الحكم الكوميوني ممثلاً بمجلس التجار لمصلحة حكم أقرب إلى الديكتاتورية الفردية حيث كان فرد بعينه، ربما من خارج المدينة، يمسك بزمام الأمور مثلما حدث في جنوة حيث كان الحاكم يعرف باسم *البودستا podesta* (وتعني في الأصل قائد الشعب *popolo*). أما في المدن الأخرى فكان يعرف باسم *سينيوريا signoria* (أو اللورد).<sup>(٢٧)</sup> ويعبر وايلي عن شديد أسفه بشأن هذه النزعة في فصل بعنوان فشل الجمهوريات *The Failure of the Republics* (١٩٧٣م: ص ص ٢٢١-٢٣٩). لكن اهتمام كتاب وايلي الرائع ينحصر بشكل شبه تام في مدن التلال؛ أما البندقية وجنوة فلا ذكر لهما. لكن المفكرين الآخرين، وبالأخص الذين تربطهم بالبندقية وشائج عاطفية، يميزون بين جنوة والبندقية، ويعززون النجاح الذي حققته البندقية في النهاية إلى "حكومتها المتقدمة"، وفي الوقت نفسه يلقون باللائمة في انهيار جنوة في النهاية إلى الفردانية المتفشية بين أسرها الكبيرة المتناحرة.<sup>(٢٨)</sup> لكن هذه الصراعات السياسية ليست جديدة، بل كانت موجودة منذ القدم. لذلك فإن من الصعب أن نعزو انهيار جنوة إلى حالة كانت موجودة بالفعل حين حققت المدينة نجاحاً أكثر من البندقية في تجارتها الخارجية، وتفوقت عليها من حيث الرفاهية حتى عام ١٣٤٠م.

ومع أن كيدار (١٩٧٦م) يقبل الأنماط الكبيرة العامة، لكنه يطرح سؤالاً معقداً، فهو يبدأ كتابه بفرضية تقول إن أنماط السلوك التي تثبت فائدتها في أوقات توسع الازدهار قد تضعف في أوقات الانحدار. لذلك نراه يبحث في ردود تجار جنوة والبندقية خلال "الكساد الكبير" الذي حل في النصف الثاني من القرن الرابع عشر عن سبب نجاح البندقية في مواجهة التحدي، والمضي نحو احتكار البقية الباقية من التجارة الشرقية، في حين فشلت جنوة في تحقيق هذا. ويتركز تحليله على مختلف أساليب التجار

في العمل في كل من المدينتين وعلى مدى اعتماد التجار على الدولة في دعم مشروعاتهم وتغطية المخاطر التي يتعرضون لها. ويرى كيدار أن جنوة بفرديتها لم تكن مؤهلة لتعبئة ثروة الكميونات اللازمة لإيجاد سلة أمان لتجارها على عكس دولة البندقية التي لم تتوان مطلقاً عن تقديم المساعدات والتأمين لتجارها من خلال توفير البضائع الجماعية بما فيها الموانئ والسفن والأسلحة الدفاعية. وهكذا تمكنت "اشتراكية" الدولة أو "دولة الرعاية" من مساعدة البندقية على الطفو فوق صخور تناقص السكان وتدهور الأوضاع الاقتصادية التي أغرقت جنوة.

لكن يبدو أن هذه التفسيرات تهمل العوامل الأولية كالتي حاولنا تتبعها هنا. فقد كانت منطقة سيادة جنوة الطبيعية غرب البحر الأبيض المتوسط، ثم الأطلسي. أما منطقة سيادتها التي استولت عليها فكانت المنطقة الشمالية من آسيا الصغرى - أي القسطنطينية والبحر الأسود والطرق البرية التي تمر عبر آسيا الوسطى. لكن أياً من هذين المنفذين الحساسين لم يكن ذا فائدة لها خلال النصف الثاني من القرن الرابع عشر. فقد كان البرتغاليون والإسبان القشتاليون في وضع أفضل على المحيط الأطلسي ذاته، وبالتالي لم يكن من الضروري بالنسبة إليهم الدخول في صراع مباشر مع بقايا المسلمين في جنوب إسبانيا. وقد بدؤوا في تحدي هيمنة جنوة على بحر الشمال. وكما سنبين في الباب الثاني، فإن الطريق الشمالي عبر آسيا كان يتعرض للتخريب أكثر فأكثر على أثر تفتت إمبراطورية المغول وانقسامها بعد أن كانت وحدتها محل الإعجاب في القرن الثالث عشر وكانت ترحب بالتجارة العابرة لأراضيها. فتمورلنك ليس بمجنيز خان.

ومن المؤكد أن فشل جنوة في النهوض بعد تفشي وباء الطاعون فيها، وهزيمتها البحرية على يد البنادقة أولاً في ١٣٧٨-١٣٨٤ م وأخيراً بعد عام ١٤٠٠ م، جاء نتيجة ضعفها بقدر ما كان نتيجة قوة البندقية. فقد خسرت جنوة إمبراطوريتها التجارية إما لصالح المنافسين الأوروبيين أو بسبب أحداث وقعت في آسيا الوسطى ولم تكن قادرة

على السيطرة عليها. وفي المقابل ثبت أن رهان البندقية على الطريق البحري الجنوبي رهان رابع، وكما سنرى لاحقاً فإن تجارتها الشرقية استمرت عبر مصر والبحر الأحمر حتى العقود الأولى من القرن السادس عشر، وحافظت على النظام العالمي الذي كان سائداً في القرن الثالث عشر معلقاً بخيط رفيع إلى أن أصبحت الظروف مواتية فيما بعد لحياكة البساط من جديد بنمط مختلف في القرن السادس عشر.

### العبر المستخلصة من جنوة والبندقية

#### Lessons from Genoa and Venice

هناك سبل عدة توصل إلى الأهمية في نظام عالمي. منها دور السوق التجارية الموسمية التي رأيناها في تروي وبيرونس. فالمرکز التجاري الذي يتمتع بحماية خاصة، حيث يستطيع التجار من أنحاء متعددة التجمع في ظروف مواتية لتبادل البضائع والسلع بدون قيود أو تدخلات عشوائية، وبتكاليف زهيدة يتمتع على الدوام بأهمية كامنة ولاسيما حين تلقى حرية التجارة التسهيلات بفضل غياب القيود المالية. فهونغ كونغ وسنغافورة اليوم هما بمنزلة أسواق شمبانيا في القرن الثالث عشر، وتمتعان بالثراء ذاته. لكن بقاء المركز التجاري يتطلب استمرار وجود فائض في مكان آخر على الأقل، واستمرار الميزة النسبية التي تأتي من انخفاض تكاليف النقل ورسوم الحماية، ومن وجود وسطاء متحمسين سواء أكانوا محليين أم أجانب قادرين على تحقيق نسبة أكبر من الربح من خلال الاستفادة منها أكثر من الأماكن الأخرى.

والسبيل الآخر إلى تحقيق الأهمية العالمية هو حيابة القدرة الفائقة على الإنتاج الصناعي الذي ينتج بضائع مطلوبة تحث التجار على القدوم من أماكن عدة خارج البلاد لإنجاز عمليات شراء مربحة، واصطحاب كل ما يستطيعون مبادلتته مقابل البضائع المنتجة محلياً. ولنا في مدن النسيج في فلندرة، وبالأخص ميناء بروج الذي كانت تصدر منه البضائع خير مثال على هذا المركز الثاني. فمن متطلبات استمرار الرخاء القدرة على إنتاج

بضائع فريدة - وهذا بالطبع يحتاج إلى ضمان كميات من المواد الأولية والخبرة في العمل والمنافذ الكافية للتصريف. فتوافر فائض في رأس المال للاستثمار والتطوير التقني في الإنتاج من الأمور الضرورية ولو أنها تحل في المرتبة الثانية بعد الزبائن أصحاب الأموال.

أما السبيل الثالث لتحقيق الأهمية العالمية فهو الناقل البحري ودوره الرئيس باعتباره الوسيط، أو السمسار، الذي ينقل البضائع من مكان إنتاجها وتوفرها إلى الأسواق التي تحتاج إليها. ويعطي هذا الدور مركزاً آمناً وبالأخص حين تجتمع معه الخبرة في التجارة، والقدرة على تجميع الأموال واستثمارها وصرافتها، ما دام المنتجون مستمرين في الإنتاج والمشترون يقبلون على الشراء، وما دامت طرق النقل سالكة وسلامة البضائع مضمونة بتكاليف ضمن الحد المعقول، فإن من يبدأ بممارسة أعمال السمسرة والنقل يستمر في عمله. ولنا في جنوة والبندقية اللتين ظل أساسهما الاقتصادي قائماً على التجارة خير مثال على هذا السبيل الثالث. لكن التغييرات في كل هذه العوامل غيرت أوضاع السوق في كليتهما وأضعفت الحالة في جنوة بصفة خاصة.

صحيح أن التأثير المباشر لوباء الطاعون تمثل في القضاء على نسبة كبيرة من سكان جنوة والبندقية، إلا أن تأثيراته بعيدة المدى وغير المباشرة ربما كانت أشد فتكاً. ففي المدينتين، وبمجرد المحسار الآثار الأولى - وهي تنقل الجماعات في الأرياف طلباً للسلامة والعيش، تم تعويض السكان المفقودين - ولو بصفة جزئية - من خلال الهجرة من الأرياف، لكن تعويض تناقص السكان في المناطق المتطرفة لم يكن سهلاً. فعودة السكان بعد تناقص أعدادهم إلى ممارسة النشاطات الزراعية وما صاحبها من تقلص في الإنتاج الصناعي أدت إلى تراجع الفائض المخصص للتبادل التجاري. وكانت المدن التي لعبت دور الوسيط هي الأشد تضرراً دون شك.

أما رد فعلها الأول فكان تكثيف المنافسة للحصول على حصة أكبر من السوق المنكمشة. وتفاقمت حدة الصراع المميت بين جنوة والبندقية، وارتفعت معه تكاليف ما

يسمى "بأجرة الحماية" (مكتيل، ١٩٧٤م). واستدعى الأمر تخصيص أجزاء أكبر من حمولات السفن لحمل الأسلحة والمقاتلين مما رفع تكاليف النقل البحري. وبالمثل كانت السفن وحمولاتها معرضة لخطر الوقوع في الأسر أو التدمير مما رفع في المقابل تكاليف إيصال البضائع إلى الموانئ المقصودة. ولم يعد الأمان إلى التجارة مرة أخرى إلا بعد أن فرضت البندقية احتكارها على طرق البحر الأبيض المتوسط. ولقد كان هذا الاحتكار بالغ الأهمية لأن الطرق البديلة على المشرق تعاني من حالات الإغلاق.

ومع أننا سنناقش هذه التغييرات بالتفصيل في الباب الثاني، لكن من المهم أن نلاحظ في هذا المقام أن عجز الدول البحرية الإيطالية عن تحديد ما سيحدث في الأقاليم الخارجة عن سيطرتها هو الذي أدى في نهاية الأمر إلى إجهاض محاولتها لفرض هيمنتها على نظام عالمي كان قد تشكل قبل أن ينفرد عقده فيما بعد. ففوة دولة المماليك أعاقت التوسع الإيطالي نحو المحيط الهندي عن طريق البحر الأحمر، لذلك لم تتمكن البندقية مطلقاً من الاستغناء عن الوسطاء في الشرق الأوسط وهي تسعى إلى تطوير صلة تجارية مباشرة مع المشرق. والسبيل الوحيد إلى ذلك كان تعميق الطرق البرية التي تعبر آسيا الوسطى. لكن هذا السبيل لم يكن أعلى تكلفة وحسب بل كان في واقع الأمر مستحيلاً (تفوق تكلفة النقل البري تكلفة النقل البحري بحوالي عشرين ضعفاً). ولقد أعاق انهيار السلام المغولي أكثر من أي شيء آخر تشكيل شبكة النظام العالمي التي ماتت بعد ولادتها بوقت قصير. أما الآن فسوف نتقل إلى ذلك الجزء من القصة.

### الهوامش

#### Notes

١ - فوجئت بأن هاتين المدينتين وكتلتهما بالغة الأهمية فيما يخص القرن الثالث عشر ومتعادلتان في القوة آنذاك - لم تحظيا بمعاملة متكافئة في الأدبيات المنشورة. فهناك عشرات الدراسات عن مدينة البندقية، وكثير منها مذكور في لائحة

المراجع. أما جنوة وعلى تقيض صارخ، فلم تحظ باهتمام كبير إلا لدى بعض الباحثين الإيطاليين، وفي عدد قليل من السير المدنية. وحتى الأعمال التي أعدت للمقارنة بينهما (مثلا كيدار، ١٩٧٦م) تبدي عزوفاً ظاهراً عن جنوة وإقبالاً على البندقية بشكل يتخطى حدود المعقول، كما لو أن جمال البندقية الحالي يهبط بمدينة جنوة التي غالباً ما لحق بها الدمار إلى منزلة "الأخت غير الشقيقة" على الرغم من أهميتها الاقتصادية الكبيرة. أما تفسيري الخاص فهو أن الباحثين يجدون الأهمية في الأماكن التي يريدون أن يكونوا فيها ومن ثم يدرسونها؛ ولا شيء غير ذلك يمكن أن يفسر مثلاً السبب في أن طولوز، وهي مدينة رائعة تماماً لكنها تفتقر إلى الأهمية التاريخية، قد كانت موضوعاً لدراسات أكبر بكثير من أية مدينة أخرى باستثناء باريس.

٢- انظر إينين Ennen *النماذج المختلفة لتشكيل المدن الأوروبية* *Les different types de formation des villes europeennes* في العصور الوسطى (١٩٥٦م) وكتابتها مدينة العصور الوسطى *The Medieval Town* (١٩٧٩م: مواقع مختلفة).

٣- في مقالة رائعة يعطي هنري بيرين (١٩٣٣م - ٤: ص ص ٦٧٧-٦٨٧) تفاصيل دور السورين في تجارة التوابل والسلع الأخرى التي لم تنقطع منذ أقدم العصور. وليس فقط في العصور القديمة، بل بعد انتعاش التجارة البحرية القرن التاسع كان السورين يمدون مدينة كامبراي Cambrai (التي توجد عنها وثيقة نادرة) "بورق البردي، والفلفل، والقرقة، والقرنفل، والزنجبيل، والصمغ والسلع الشرقية الأخرى". (بيرين، ١٩٣٣م ٤: ص ص ٦٧٩-٦٨٠). وخلال القرن التاسع استمروا في التوجه إلى فرنسا، لكنهم اختفوا بعد ذلك (بيرين، ١٩٣٣م - ٤: ص ص ٦٨٦-٦٨٧).

٤- انظر بالأخص مقالة ستيفن رنسيمنان Steve Runciman في تاريخ كامبريج للاقتصاد أوروبا *The Cambridge History of Economic History of Europe* للاطلاع

على وصف مفصل لهذه العاصمة وعلاقتها بالصلبيين ومدن إيطاليا التجارية البحرية، وبالأخص جنوة والبندقية.

٥- في هذه الحملة الصليبية الأولى كان الطريق البحري ثانوياً؛ وكانت معظم الحملات الصليبية تنتقل براً عبر القسطنطينية، وهو طريق لم يعد بإمكانهم أن يسلكوه مرة أخرى.

٦- انظر كتاب ثرب Thrupp "مقارنات الثقافة في العصور الوسطى: تطبيق المعايير الغربية على الحضارة الإسلامية في القرنين الثاني عشر والثالث عشر" *Comparison of Cultures in the Middle Ages: Western Standards as Applied to Muslim Civilization in the Twelfth and Thirteenth Century* (طبعة ١٩٧٧م: ص ص ٦٧-٨٨).

٧- هذه كلمات مؤرخ معاصر هو أسامة بن المنقذ، حسبما ورد في معلوف (١٩٨٤م: ص ٣٩).

٨- انظر بيرن (١٩٣٠م) وأنغر Unger (١٩٨٠م) للاطلاع على معلومات عن التطورات التقنية في سفن الشحن أو السفن الدائرية ومن ثم تطوير سفن الشحن المسلحة المزودة بالمجاذيف.

٩- في الوصف التالي سوف أعتمد بشكل كبير على هذه الوثيقة، المتوافرة في ترجمة إنجليزية في جوانفيل وفيلاردوان Joinville & Villehardouin، الحوليات الصليبية (١٩٦٣م، طبعة ١٩٨٥م). في هذا الوصف لا يخفي فيلاردوان مقتته الشديد للبنادقة الذين ينعتهم بالوحشية والجبن والفساد. وتلقي الوثيقة باللوم على الإيطاليين في جميع المصائب والتعاملات المزدوجة. لكن هذا الوصف يبقى محل تساؤل فهو يبرئ الصليبيين من أية مسؤولية عما حدث. فقدره البنادقة على التلاعب بقوة مدججة بالسلاح وبدون رضاها وتواطؤها وحملها على ارتكاب الأعمال التي ارتكبتها وتعلم أنها

أعمال شريرة. أمر لا يمكن قبوله، ولا سيما إذا أخذنا شدة الحماسة لإنجاز المهمة التي أظهرها فيها ردوان ذاته كما نتبين من الاقتباس الذي قدمناه في النص.

١٠- ربما يبالغ نوريتش (١٩٨٢م: ص ١٤١) في حكمه الأخير:

الحملة الصليبية الرابعة - إن كان من الممكن وصفها بذلك أصلاً - فاقت سابقاتها من حيث قلة الإيمان، والخذاع، والوحشية، والجشع. فالقسطنطينية في القرن الثاني عشر لم تكن أعظم مدن العالم وأغناها وحسب، بل كانت أكثر مدن العالم رقياً... فحين سقطت كانت خسارة الحضارة الغربية أفدح من خسارتها حين سقطت روما على يد البرابرة في القرن الخامس. وربما كانت أفظع خسارة واحدة عرفها العالم.

١١- كما رأينا في الفصل الثالث، سرعان ما دفع حياته ثمناً لمجده الذي كسبه مؤخراً. فبعد أقل من سنة، دفن جثمانه في الكنيسة التي توج فيها.

١٢- من الصعب العثور على دليل أفضل على سمة التمرکز حول أوروبا التي تطبع الكتابات التاريخية من هذه الطريقة المألوفة في تصوير الأمور. فالكاتب الأسود جان كيرو Jan Carew يصدمننا حين يبدأ مقالته أصول التمييز العرقي في الأمريكيتين" (في إبراهيم أبو لغد - تحقيق، مسائل إفريقية African Themes (إيفانستون: برنامج الدراسات الإفريقية Evanston: Program of African Studies، ١٩٧٥م: ص ٣-٢٣) بالعبارة: "من المدهش بعد مرور ٤٨٢ سنة على اكتشاف الأراواكيان اللوكايوس Arawakian Lukayos من سان سلفادور كولومبوس وبجارتها على شواطئهم أن الأبحاث التي أعدت حول أصول التمييز العرقي في العالم الجديد نادرة جداً". وها نحن نقرأ العبارة مجدداً وبنظرة مختلفة. ومع ذلك نرى أنه حتى كيرو يذكر العالم الجديد وكأنه خلق للتو، بدلاً من أن يكون قد وضع ضمن منظور الأوروبيين مؤخراً.

١٣- مع أن بعض الباحثين يشكون في هذا، إلا أن جوزيف نيدام Joseph Needham الباحث المتخصص في العلوم الصينية لا يتردد مطلقاً في محاضرته عام

١٩٦٠م عن "إسهام الصين في تطوير البوصلة البحرية" (طبعة ١٩٧٠م: ص ص ٢٣٩-٢٤٩). ويتحدث عن ذكر للإبرة المغناطيسية في أحد الكتب البحرية الصينية التي يعود تاريخها إلى عام ٩٠٠م (ص ٢٤٣)، ويبين أنه في القرنين الحادي عشر والثاني عشر كانت البوصلة المغناطيسية تستعمل بالتأكيد في توجيه المراكب الصينية. حول البوصلة انظر *Commune di Genova Servizio beni Culturali, Navigazione e Carte nei secolo VIII - XVI* فهرس المتحف البحري في بيجلي (جنوة: ساجب اديتريس Sagep Editrice، ١٩٨٣م) ص ٦، والشكل ص ٢٥.

١٤- مكنيل (١٩٧٤م: ص ٢٢) يبدو أنه يبالح حين يغزو نجاح البنادق في البحر إلى "استعدادهم التام للجوء إلى العنف". لكن من الواضح أن كثيراً من التراكم البدائي كان جارياً.

١٥- من الواضح أن من العوامل الأخرى افتقار جنوة، والأكثر منها البندقية، إلى أرض داخلية في العمق حيث يمكن لقوة العشيرة المنافسة أن تنمو من خلال تقدير الثروة الزراعية؛ فمصير النبلاء والعامه على حد سواء كان يعتمد على نجاح التجارة البحرية والقدرات العسكرية اللازمة لحمايتها.

١٦- هناك صلة مذهشة بين "الضريبة" على الثروة وازدهار الاستثمارات في الأعمال الفنية من قبل الأسر الإيطالية في عصر النهضة. فالإسهام الإجباري في الدين العام كان يقدر بحسب الثروة، بصرف النظر عن الأثاث والاستهلاك المنزلي. لذلك كانت الثروة تموه في شكل لوحات فنية، ومعلقات جدارية وتحف فضية وذهبية. للاطلاع على مدى نجاح هذا في فلورنسا في القرن الخامس عشر، انظر المقالة الممتازة التي كتبها ديفيد هيرليهي Davod Herlihy "الأسرة والممتلكات في فلورنسا في عصر النهضة" *Family and Property in Renaissance Florence* في مسكيمين، هيرليهي ويودوفيتش (١٩٧٧م: ص ص ٣-٢٤، وبالأخص ص ص ٤-٥).

١٧- الكاتب الذي يخطر بالبال على الفور هو أرماندو سابوري (١٩٥٢م). انظر بالأخص النقد اللاذع ضد سومبارت Sombart في ثنايا مقالته التاجر الإيطالي في العصور الوسطى *The Italian Merchant in the Middle Ages* (الترجمة الإنجليزية، ١٩٧٠م).

١٨- مثلاً، فانفاني Fanfani في مقالته نشأة الرأسمالية في إيطاليا: *Le Origini dello Spirito Capitalistico in Italia* (1933)

١٩- كنقطة جانبية يؤكد لو جوف أنه في العصور الوسطى أن طبقة البروليتاريا لم تكن تتشكل في الصناعة الرأسمالية الواسعة إلا في في صناعة النسيج في فلندرة وفي الصناعة البحرية في الموانئ الإيطالية. (١٩٥٦م: ص ٤٩).

٢٠- في القسم التالي سأعتمد على المصادر التالية: لاين Lane (١٩٦٦)، ١٩٧٣م)، مكنيل (١٩٧٤م)، لوبيز (١٩٧٦م)، لوبيز وريموند (١٩٧٦م)، بوستان (١٩٥٢م)، بيرن (١٩١٦، ١٩٣٠م)، هيرز (١٩٧٧م) وسابوري (١٩٥٢م، ترجمة عام ١٩٧٠م).

٢١- التشابه بين هذا النظام ونوع اتفاق الشراكة الذي كان معروفاً بين التجار العرب قبل ذلك بوقت طويل والموصوف في مقالة يودوفيتش *الشراكة والريح في الإسلام في العصور الوسطى Partnership and Profit in Medieval Islam* (١٩٧٠ أ) شديد جداً حتى إنه من الصعب عملياً مقاومة استنتاج أنه كان مستعاراً بشكل مباشر. فرغم تحذير لوبيز إيانا (١٩٧٦م: ص ٧٦) من "أننا لا نستطيع استبعاد ظهور عقود مشابهة بصورة مستقلة" في المناطق الثقافية الأوروبية والبيزنطية - الإسلامية، لكن هذا يبدو مستبعداً بشكل مريب، على اعتبار أن بيرن (١٩٦١م: ص ١٣٥) يتبع أصل ما يعرف باسم *societas* الجنوية إلى فترة ما بعد بداية التجارة مع بلاد الشام. وسنعود إلى هذه النقطة في الباب الثاني، الذي يتناول نظام الشرق الأوسط.

- ٢٢- هذا النوع من الاتفاقيات كان وما زال شائعاً بين التجار المسلمين، وقد كان شائعاً أيضاً في العصور الوسطى بين التجار اليهود من شمال إفريقيا، لكن توقف استخدامه في البندقية بعد فترة وجيزة (لوبيز، ١٩٧٦م : ص ص ٧٣-٧٤).
- ٢٣- يبدو أن نظاماً مشابهاً كان قيد الاستعمال أيضاً في البندقية، لكنه لم يصل إلى التطور ذاته في جنوة بسبب تدخل الحكومة المباشر في بناء السفن. انظر مثلاً مكينيل (١٩٧٤م : ص ص ١٦-١٧).
- ٢٤- جرباً على النمط المعتاد في المؤسسات الرأسمالية الأخرى، مع اتساع النطاق، أصبحت البنوك في آخر الأمر أصحاب الحصص الأساس التي عهد بإدارتها إلى الوكلاء (بيرن، ١٩٣٠م : ص ١٩).
- ٢٥- من اللافت أنهم لم يرجعوا عن طريق القسطنطينية إلا عام ١٢٩٥م بعد سقوط المملكة الصليبية.
- ٢٦- أرى أن هذه الأنواع من التفسير اللاحقة والمتأخرة تثير الريبة. فالحقحط وسوء الأحوال المالية وغيرها تميل نحو كونها أحداثاً دورية قصيرة الأمد لا يعيرها المؤرخون كبير اهتمام حين تتزامن مع حركة صاعدة في الميادين الأخرى. لكن حين يحدث المحطاط هائل، فإن هذه الأحداث المتكررة تكون موضع بحث وتحرق.
- ٢٧- هذه النزعة الطائفية طبعت المشهد الإيطالي في المدينة الإيطالية في العصور الوسطى على هيئة أبراج خصوصية محصنة ومنتصبة تعدها كل أسرة للاستعمال فيما انحدر غالباً إلى حرب بين الفرد على الجميع. وفي الواقع، فإن جنوة ربما كانت أقل معاناة بسبب هذه الانشقاقات الداخلية من كثير من المدن التجارية الأخرى ويبدو أنها كانت قادرة على تجاوز أشد أنواع الطائفية حرارة أو كبتها لأنها كانت "لا تجيد الأعمال التجارية".

٢٨- من المستحيل تقريباً العثور على باحث (باستثناء كويلر Queller ١٩٨٦) في التاريخ الاقتصادي لإيطاليا في العصور الوسطى لا يؤيد هذا الرأي، مع أن رينوارد (١٩٦٩م: ج ١) يؤكد ذلك بشدة. لكن كما رأينا في مطلع هذا الفصل، فإن هناك شراكة كبيرة لمصلحة البندقية، وهذا ما يلقي بالظل على بعض أحكام الباحثين. وليس من قبيل الصدفة أن يأتي أشد أنواع النقد لحكومة البندقية من أحد مؤيدي فلورنسا. وهكذا نجد لوكاس دبريتون J. Lucas-Dubreton في كتابه *الحياة اليومية في فلورنسا Daily Life in Florence* (الترجمة الإنجليزية، ١٩٦١م) ينعت البنادقة بالأرستقراطية وبأنهم "عصابة من المتآمرين يناون بأنفسهم عن العامة ويرتعشون في مواجهة دولة بوليسية غامضة لا يمكن رؤيتها"، على النقيض من فلورنسا "موئل الثقافة العالمية".