

الفصل الخامس

أعمال التجار والسلطة الحكومية

اتصف البحر الأبيض المتوسط في العصر الوسيط بأنه كان منطقة «تجارة حرة» إذ إن معظم التجار الدوليين، كانوا أحراراً في السفر حيثما اعتادوا، أو بدافع رغبتهم الشخصية أو من أجل منفعة تجارية، أو بعهدة كبير الشركاء⁽¹⁾. من جهة أخرى كان التجار العاملون في الأندلس أو في أي مكان آخر مقيدين بمتطلبات وأنظمة سلطة الحكومة المحلية، ممثلة بالسلطان⁽²⁾. فما أن يصل التاجر إلى مرفأ معين، حتى يجد نفسه، محاطاً بشبكة القانون والأنظمة المحلية. فقد يكون هو وحمولته موضع تفتيش وترسيم، ولربما قيّدت حركاته وسكناته وسلوكه. وقد تُراقب صفقاته التجارية في ساحة السوق. سَيَبْحَثُ هذا الفصل في مختلف النقاط التي أثرت فيها السلطة المحلية على أعمال التجار الدوليين وهذا يشمل إدارة الموانئ والشحن، وتحصيل الرسوم والمواد، ونظام الأسعار والسلع.

(1) يصف جوتين المتوسط كـ «وحدة التجارة الحرة»:

"free-trade community" A Mediterranean Society. Berkeley, 1967-88 I, p. 66.

(2) ربما يدل التعبير سلطان وسلطانية بالعربية إما على مفهوم مجرد للحكومة الدنيوية أو على شخص الحاكم بصورة اعتيادية، وفي دوره كمجسد للسلطان المجرد. وللمزيد حول نظرية السلطان انظر:

B. Lewis, Political Language of Islam. Chicago, 1988, pp. 51-2.

لقد اهتم الحكام المسلمون اهتماماً شديداً بالأعمال التجارية، على الرغم من أنه من غير المحتمل أنهم نظروا إلى التجارة كوجود مجرد كي يراقبوها ويؤثروا فيها. وكان الباعث خلف التدخل في التجارة الدولية قد درس بصورة واسعة.

كان الحكام يهتمون أحياناً بحماية المؤن الغذائية المحلية، وإبقاء العين مفتوحة على الأجانب أو منع تصدير بعض السلع سواء أكانت مواد خاضعة لسيطرة الحكومة أم احتمال كونها مواد حربية خطيرة. وكان هدف أعمالهم أحياناً زيادة ثروة الحكومة وثروة صناديقهم الخاصة، سواء عن طريق الرسوم أم المضاربات التجارية.

وقد تأسف ابن خلدون على الطريقة التي يتلاعب فيها الحكام بالتجارة مسببين «الأذى لرعاياهم» الذين يجهدون للربح المشروع⁽³⁾.

وعلى الرغم من نقد ابن خلدون، فإنه يعترف بالوجه الإيجابي للعلاقة بين الحكومة والتجارة، ملاحظاً أن الحكومة تشكل «العدد الأكبر من الناس الذين ينفقون» و«إنفاقهم يقدم المزيد من جوهر التجارة أكثر من أي طرف آخر. وعندما يتوقفون عن الإنفاق تهبط حركة التجارة، وتتهقر المنافع التجارية... إن [السلالة] الحاكمة هي أعظم الأسواق، والأم، وقاعدة التجارة كلها⁽⁴⁾. لقد اعترف هذا التعليق بواقع أن الحكام وحاشية بلاطهم هم المستهلكون المهمون لسلع الرفاهية الغالية المستوردة من الخارج. ويعني هذا أيضاً مزيداً من الصفقات التجارية المتعددة. لقد سيطر الحكام المحليون،

Ibn Khaldūn, *The Muqaddimah*. trans, F.Rosenthal, New York, 1958, II, p. 94. (3)

Ibn Khaldūn, *Muqaddimah*, II, p. 103. (4)

(لقد بدلت النقاط والفواصل بخفة) وعلى الرغم من أن ابن خلدون قد كتب بعد الفترة المعينة فقد لاحظ الدمشقي ذلك قبلاً في كتابه: الإشارة إلى محاسن التجارة؛

Cairo, 1318-1900 p. 41.

وراقبوا بمساعدة حاشيتهم البيروقراطية المسيطرة والقانون الإسلامي (الشريعة) النشاط الاقتصادي داخل ميادينهم. ونظراً لعدم وجود خط واضح بين السلطة الدينية والدنيوية في التركيب الإسلامي، فقد كانت إدارة الأعمال التجارية تتم سوية. وقد أشرفت الإدارات الحكومية على كثير من الهيئات الصناعية والزراعية، ونظمت التسهيلات في الميناء، من تحميل وشحن ورسوم وتحويل. من جهة أخرى، فإن الشريعة الإسلامية تُملي الإجراءات المناسبة للتجارة، وهي وضع قواعد صحيحة لأساليب التسعير والعقود والتصدير وعقود إيجار المراكب والحيوانات وهكذا، وتتدخل الشريعة أيضاً بين الأشخاص المتنازعين حول القروض التجارية واتفاقات الشراكة. وعند وجود صعوبة تجارية أو ضرر أو خلاف، كان القاضي المسلم مهياً تهيئاً جيداً لإيجاد مخرج شرعي وكانت كتب التشريع الإسلامي مملوءة بحالات سابقة للعلاقات التجارية (المعاملات).

كانت المصالح الرسمية في تجارة الأندلس واضحة خلال جميع العهود للحكم الإسلامي في إسبانيا، ولكن هناك معلومات أفضل عن بعض الأدوار من بعضها الآخر. فقد اهتم الحكام الأمويون بالتجارة الدولية بصورة متميزة، والأعمال التجارية البحرية، ونعلم شيئاً حول أحواض بناء السفن وإدارة الميناء والرسوم في ظل حكمهم، بالمقابل بدا حكام دول الطوائف مهتمين بأشياء أخرى. ولكن هناك معلومات قليلة عن التجارة أو المصالح التجارية في القرن الحادي عشر، باستثناء وجيه واحد وهو حاكم دينيا، ابن مجاهد (1044 - 1075)، وفيما يلي من الزمن كان الحكام المرابطون والموحدون معنيين بالتجارة الدولية ما جعلهم ينظمون معاهدات تجارية مع جنوى وبيزا. ويبدو أن الموحدين، أداروا التجارة الدولية بحرص أشد من السلالات السابقة. وقد كان وصول الأجانب إلى الموانئ الموحدية مراقباً مراقبة دقيقة، كما يظهر في معاهدة بيزية موحدية محررة في سنة 1186، والتي سمحت للتجار البيزيين بالمناجزة مع أربعة موانئ إفريقية، ومنعت النقل البحري خاصة إلى أي مرفأ أندلسي باستثناء الماريا، حيث يمكن

للمراكب البيزية أن تتوقف اضطرارياً للإصلاح وليس للتجارة⁽⁵⁾. ولقد بدا الحكام الموحدون إلى حد ما مشجعين للحركة التجارية الأجنبية ولكنهم زادوا من حدة التوتر بين المسيحيين والمسلمين في شبه الجزيرة، وكان من نتيجة حصار قوى الموحدين تضيق أكثر على أنظمة التجارة في أواخر القرن الثاني عشر.

الموانئ... والمرفا الرسمي

إن جميع أعمال التاجر الدولية قد تمت في الميناء الأندلسي حيث وصل ومن حيث انطلق. والواقع أن معظم التجار الدوليين لم يغامروا بتجارتهم خلف المدن الساحلية، وعضواً عن ذلك، كانوا يبيعون حمولاتهم أو يعهدون بها إلى شركاء محليين. ونظراً لتمرکز النشاط التجاري في الموانئ، ولكون هذه المدن مناطق حدودية، فقد كانوا عرضة لعقبات بيروقراطية أكثر من الجهات الداخلية. وخلافاً للمدن الداخلية المحكومة بحاكم (والي) بانتظام، فقد كانت مدن الموانئ، تحت إدارة حاكم عسكري (قائد) وكذلك كانت المدن على طول جبهة بلاد الأندلس⁽⁶⁾. وأخيراً، تتطلب الحاجة إلى تنظيم وتجهيز إقامة الأجانب وبضائعهم في ميناء المدينة خلق تسهيلات خاصة ووظائف إدارية، مع أن المصادر الأندلسية لم تكشف عن مزيد من التسهيلات مثل المبيت للزبائن ومخازن لمجموعات البضائع ذات المكوس الخاصة وهو ما كان متوافراً في كل مكان من العالم الإسلامي⁽⁷⁾. وكان من المعتاد أن يعلن التجار عن الحمولات في الديوان (وهو مكتب

M. Amari, I diplomi arabi del R. Archivio Fiorentino. Florence, 1863, p. 20. (5)

E. Lévi-Provençal, Histoire de L'Espagne musulmane. Paris, 1950-3, III, p. 57; J. Bosch Vilá "Algunas consideraciones sobre 'al-tagr' en al-Andalus y division politico-administrativa de la Espana musulmana," Etudes d'orientalisme dédiées a la memoire de Lévi-Provençal. Paris, 1962, I, p. 30. (6)

(7) حول الموانئ الإسلامية ن:

S. Soucek, "Mina," Encyclopedia of Islam. 2nd edn, Leiden 1960, VII, pp. 66-72.

وحول الموانئ المصرية ن:

للزبائن ومكوس المجموعات من البضائع)، وربما كان عليهم تخزين البضائع في المخزن، أو البقاء في الفندق⁽⁸⁾. وتأتي أفضل المعلومات عن نشاط التاجر الأندلسي من إشبيلية والماريا، لأن إدارة هذه المدن كانت مماثلة لتركيبها في كل مكان من إسبانيا المسلمة. وكان تطبيق الأنظمة التجارية واحداً يسري على أي تاجر قادم من الخارج، على الرغم من أن أنشطة الأندلسي، العائد لميناء سكنه كانت غالباً أقل تقييداً من الزائرين المصريين والجنوبيين أو الأجانب الآخرين.

وعند الوصول كان التاجر يشكل موضوعاً وتابعاً للسلطة الإدارية المحلية، وأهمها رئيس القضاة أو قاضي القضاة في المدينة. وقد وصف ابن عبدون واجبات قاضي القضاة في إشبيلية، حيث تشمل مسؤولياته الحفاظ «على رصيف النهر [الوادي الكبير] الذي يستخدم كمرفاً للمدينة من أجل المراكب، خشية أن يباع أي شيء فيها أو أن يبنى أي بناء على طولها. وهذا [مهم] لأن هذا المكان هو مصدر [المياه] للبلد، والمكان الذي تنطلق منه البضائع المربحة التي يصدرها التجار، وهي ملاذ للأجانب، وموقع لإصلاح السفن، فهو مكان ليس ملكاً لأحد، وهو يعود للسلطان فقط. فمن الملزم للقاضي أن يسهر على [هذا المكان] بعناية فائقة، لأنه مكان تجمع التجار والمسافرين وغيرهم...»⁽⁹⁾.

يوضح هذا النص أن منطقة المرفأ مختلفة عن مرافق المدينة الأخرى.

C. Cahen, "Douanes et commerce dans les ports méditerranéens de l'Egypte médiévale d'après le 'Minhadj d'a--Makhzumi," JESHO 7,1964, pp. 217-314.

A.E. Lieber, "Eastern Business Practices and Medieval European Commerce," (8) Economic History Review 21,1968, p. 237.

إن كلمة ديوان: ذات معان مختلفة، ولكنها تعني بصورة عامة نمطاً من المكاتب الحكومية وإن المراجع الأندلسية عن هذه المؤسسات تتعلق بصورة خاصة بوصف الأسواق أو الموانئ أو الخدمات، وربما كان الهدف منها محطات لجمع الضرائب.

Ibn 'Abdun, Risala. ed. E. Lévi-Provençal, Documents arabes sur la vie sociale et économique en occident musulman au moyen âge: Trois traités hispaniques de hisba. Cairo, 1955, p. 30. (9)

فهي ليست ملكية للسلطان وحسب، كما هو صحيح بالنسبة لمعظم المرافق المدنية مثل الحوانيت والأسواق والفنادق وغيرها، ولكن ابن عبدون يشدد على أن المرفأ هو مجال التجار والأجانب.

وكانت عيون الموظفين مفتوحة على هؤلاء الناس داخل حدود الميناء وينظمون حركاتهم، ولم يكن مسموحاً للمسافرين الاقتراب من الشاطئ إلا بإذن، وعليهم تخزين بضائعهم في بعض الأمكنة، والاستراحة في أماكن أخرى. ولم تكن الأنظمة مجرد قيود، لأنها تفيد في حماية الغرباء في المدينة. فقد كان مرفأ إشبيلية، كما يقول ابن عبدون «ملاذاً» للأجانب، ويصح الشيء ذاته بالنسبة لمدينة الماريا حيث وصف العذري (متوفى 1085) الميناء بأنه منطقة «يشعر فيها التجار بالأمان على بضائعهم، وكذلك الناس القادمون من جميع البلدان»⁽¹⁰⁾.

ومن أجل مساعدة السلطة في أداء واجبها، فقد هيا قاضي القضاة مجموعة من كبار القضاة، وموظفين مدنيين يساعدون في حفظ النظام العام، ومراقبة التجارة، والتعامل مع التجار الأجانب⁽¹¹⁾. وكان أفضل من عُرف من هؤلاء الموظفين هو مراقب السوق (المحتسب أو صاحب السوق)، والذي حفظت نشاطاته في كتب الحسبة وهي (دليل مكتوب باليد لاستخداماته)، ومن الناحية النظرية كانت مهمة المحتسب: «الأمر بالمعروف والنهي عن

(10) 'Udhri, "Nusus 'an al-'Andalus" ed. A.A. al-'Ahwani, Tardi' al-akhbār wa tanwi (10) نصوص عن الأندلس. Madrid, 1960, p. 86.

(11) هؤلاء كانوا دائمي الوجود في الموانئ الإسلامية، انظر حول ذلك في مصر:

C. Cahen, "Douanes et commerce," pp. 271-272.

ومع ذلك لم يكن المرفأ الرسمي تجديداً إسلامياً في شبه الجزيرة، حيث دُعي الموظفون
. thelonearii

وقد نظموا التجارة وساعدوا التجار الأجانب (trans marini negotiatores) في زمن
الفيزجوت، ن:

H. Pirenne, Mohammed and Charlemagne. London, 1939 reprinted New York, 1980, p. 87.

المنكر»، بين جماعة المسلمين، وتحت هذا العنوان العريض فإن من واجبه أن يراقب ساحة السوق (حيث يحذر من المخادعين، والظالمين، [وشرور أخرى]؛ ويفحص الحمامات والفنادق والشوارع العامة، ويحافظ على الآداب العامة والأخلاق الدينية)⁽¹²⁾. وكان ابن عبدون محتسباً في إشبيلية في القرن الثاني عشر، وكان صارماً في مراقبته التجارة في المدينة، وأكد على أهمية الحفاظ بعين أخلاقية على المرفأ بهدف منع بعض الحمولات بما في ذلك «أي شيء محرم كالخمر» من أن يُفرغ من المركب⁽¹³⁾.

وقد توسعت مسؤوليات المحتسب إلى مظاهر مادية تتعلق بالشحن والتجارة. وقد أشار السقطي وهو محتسب من القرن الثالث عشر، إلى أن

(12) أخذ المرجع عن المحتالين من السقطي (وهو محتسب في ملقا في أوائل القرن الثالث عشر) من كتاب الفقيه الأجل العالم العارف الأوحده وهو كتيب إسباني للحسبة:

Un manuel hispanique de hisba, eds. G.S. Colin and E. Lévi-Provençal, Paris 1931, p. 13.

وتتضمن نصوص الحسبة الأندلسية الأخرى رسالة ابن عبدون من إشبيلية (القرن الثاني عشر) ورسالة ابن عبد الرؤوف (القرن العاشر) ورسالة جرسيفي (Jarsifi القرن الثالث عشر). وربما كان الجرسيفي مغرباً ولكن نصه مشابه جداً للنسخ الأندلسية. وقد نشرت النصوص الأخيرة من قبل:

Lévi-Provençal, Documents arabes.

وحول مهنة المحتسب ن:

R.P. Buckley. "The Muhtasib," Arabica 39, 1992, pp. 59-117.

وأخيراً كتب عن المحتسب:

P. Chalmeta, El señor del zoco en Espana, Madrid, 1973.

هذه الوظيفة مهمة في الوسط الأندلسي لأنها انتقلت إلى إسبانيا المسيحية. وظهرت وظيفة zabazoque وهي مأخوذة من (صاحب السوق sahib al-suq) في ليون 1020؛ ونجد فيما بعد دليلاً على almotacem أي المحتسب قشالة و mustasf في:

T. Glick "Muhtasib and Mustasaf: A Case Study of Institutional Diffusion," Viator 2 (1971). pp. 59-81.

Ibn 'Abdun, Risala, p. 29. (pp. 56-7).

(13)

يحذر المؤلف بالأسلوب الأخلاقي ذاته من أنه يجب حماية الملاحين من الاختلاط «ببناء سيئات السمعة».

واجباته تشمل مراقبة المراكب وتجهيزاتها في ميناء ملقا. وفي نهاية كَتَبِهِ يُفَصِّلُ أنواع المواد مثل الحبال والأشربة وما شابه مما هو ضروري للحفاظ على المركب نظيفاً، ويضاف إلى ذلك أدوات مثل المسامير والكتان الضروريين لبناء المركب⁽¹⁴⁾، وكان المحتسب مسؤولاً عن السلامة البحرية، وكان عليه التأكد من أن أصحاب المراكب الجشعين لا يستطيعون إفراغ حمولاتهم وهم يعرضون حياة ركبهم للخطر، وألا يجعلوا ركبهم يجذفون⁽¹⁵⁾.

وعلى الرغم من هذه الأدلة على دور المحتسب في مراقبة تسهيلات المرفأ وإدارته فهذا الموظف لم يكن مسؤولاً بالدرجة الأولى عن مراقبة التجارة الدولية أو التجار، وبالنتيجة، لم يذكر إلا القليل من البضائع المنقولة لمسافات طويلة أو دولية في كتب حاسبة الأسواق. ولهذا فقد انصب اهتمام المحتسب على السكان المحليين، وليس على الأجانب. ولكن أحكامه طالت التجارة الدولية، عندما يتعلق الأمر بمكاسب جماعته.

وبينما كان المحتسب يعرف السكان المحليين فإن موظفين مدنيين آخرين كانوا معنيين بإرشاد التجار والتجارة الأجنبية. وكانت أنشطتهم أقل توثيقاً وبالتالي أكثر غموضاً من نظيرها العائدة للمحتسب. ولعله كان هناك وظيفة مماثلة أو موازية للمحتسب وكانت مسؤوليته تنحصر بالإدارة البحرية والتجارة الأجنبية، ولعل ابن عبدون كان يشير إلى هذا النمط من الموظفين في إشارته إلى «مراقب النهر» (أمين الوادي) الذي كان من واجبه مراقبة الملاحين⁽¹⁶⁾. ولا توجد مراجع أندلسية واضحة لهذه الوظيفة، ولكن ذكرت وثائق متأخرة من أراجون وظيفه مشابهة هي زلمداينوس مارتيموس Zalmadinos maritimos وقد وظفت برشلونة اثنتين هما، مستساف mustasaf وقنصل/مستشار البحر في القرن الرابع عشر⁽¹⁷⁾. والقنصل مثل المستساف،

Saqati, Kitáb al-faqih, pp. 71-2. (14)

Ibn 'Abdun, Risala, p. 29. (15)

Ibn 'Abdun, Risala, p. 57. (16)

Saqati, "El Kitab fi adab al-hisba (Libro de buen gobierno del zoco) de al-Saqati," [trans. P. Chalmeta], Al-Andalus 32,1967, pp. 147-8. (17)

ربما اشتقت من نموذج أصلي أندلسي باكر.

وبقدر ما كان التجار الأجانب معنيين بالأمر، فإن معظم الموظفين الرسميين المحليين كانوا «الممثلين للتجار» (وكيل التجار) الذين يتبأون مكانة سامية في مكان ما بين تلك الوظائف الحكومية والشراكة الخاصة. لقد كان هؤلاء الأشخاص تجاراً أولاً، ومن ثم عُينوا بفضل زملائهم ليكونوا وكلاءهم وسماستهم ورجال ارتباطهم في المشاكل المتعلقة بعلاقتهم مع الحكومة. وعلى الوكيل التصرف كممثل قانوني وأن يفصل في الخصومات بين التجار، وأن يقدم العون لتخزين بضائعهم. وعلى الرغم من أن «وكيل التجار» لم يظهر في النصوص الإسلامية - الإسبانية، فإن مفهوم (الوكالة) كان قد تطور جيداً في القانون الأندلسي⁽¹⁸⁾.

وهناك معلومات أندلسية جانبية أخرى، تفترض وجود أنواع أخرى من الموظفين الرسميين المنخرطين في رقابة التجارة. وقد لاحظ هسداي بن شبروت أنه كموظف حكومي يراقب التجار الأجانب، «الذين لا يستطيعون أن يديروا أعمالهم إلا بإدارتي ومن تحت يدي»⁽¹⁹⁾. إن مثل هذا التأكيد يفترض مركزية الرقابة في عهد النظام الأموي. ومن ناحية ثانية، وكما هو الحال في مجالات أخرى من الإدارة الإسلامية، فإنه من الصعب تمييز تراتبيه hierarchy في داخل الشبكة البيروقراطية. وهناك وظائف أخرى ذات علاقة بالأعمال التجارية وهي التوكيل والسمسرة والتمثيل التجاري، وكان أصحاب هذه الأعمال متعاقدين مع التجار، وعليهم أن يعملوا كوسطاء بين

(18) حول وكيل التجار ن:

Goitein, Mediterranean Society, 1, pp. 186-92; and A.L. Udovitch, "Merchants and Amirs: Government and Trade in eleventh-century Egypt," Asian and African Studies 22 (1988), p. 65.

Y.F. Baer, A History of the Jews in Christian Spain. Philadelphia, 1961, I, pp. 29-382. (19)

يذكر بير Baer أن الرسالة زائفة.

التجار والإدارة، وربما كان السمسار يساعد التاجر الأجنبي في تعامله مع الديوان أو ربما كان يُستخدم لشراء السلع مقابل عمولة⁽²⁰⁾. وقد كانت العلاقة بين التجار ووكلائهم موضع مراقبة أيضاً، ووفقاً لما ذكره السقطي فقد كان من واجبات المحتسب «أن يمنع التجار من البقاء مع وسيط (دلال) أو مع مساعد أعمال وجُلّاس Jullas» خشية أن يأخذ هؤلاء الناس منفعة أو أسبقية من ضيوفهم الأجانب⁽²¹⁾. وقد نصح أبو الفضل الدمشقي المؤلف المشرقي باحترازاات مماثلة محذراً من أنه «عندما يذهب التاجر المسافر إلى مكان لا يعرفه فعليه التحضير لمكان آمن [للبقاء]، ولأشياء أخرى، خوفاً من أن يؤخذ من قبل المحتالين»⁽²²⁾. ومن أجل منع هذه الإساءات، فقد صارت إقامة «الفنادق» معلماً مميزاً من معالم المدن عبر العالم الإسلامي⁽²³⁾. وقد كتب أحد المؤلفين المجهولين أن قرطبة احتوت على نحو ألف وستمئة فندق وخان في أوائل القرن الثالث عشر. وقد كانت الخانات أمكنة صالحة لاستقبال التجار والمسافرين والأفراد الأجانب وغيرهم⁽²⁴⁾. وقبل هذا الزمن بقليل أحصى الإدريسي تسعمئة وسبعين فندقاً في الماريا في القرن الثاني عشر، في حين سجل المقرئ متأخراً ألفاً في المدينة نفسها⁽²⁵⁾.

(20) حول السمسار انظر:

C. Cahen, "Douanes et commerce," p. 239; and A.E. Lieber, "Eastern Business Practices," p. 237. Wansharisi, Mi'yar al-mu'rib. ed.M. Hajji Rabat. 1981.

الذي يذكر عدة مراجع عن السمات انظر مثلاً XIII, p. 122.

Saqati, Kitab al-faqih, p. 60.

(21)

Dimashqi, Kitab al-ashara, p. 52. Dimashqi كتاب الإشارة.

(22)

حول الفنادق المصرية ن:

(23)

C. Cahen, "Douanes et commerce," pp. 237-8.

H. Mones. ed. "Wasf al-'jadid li-Qurtuba al-islamiyya," Madrid: MDI 13,1965-6, p. 170.

(24)

Idrisi, Opus geographicum. V, Naples-Rome, 1975 p. 563; Maqqari, Analectes sur l'histoire et la litterature des arabes d'Espagne. ed. R. Dozy, Leiden, 1855-60, I, p. 102.

(25)

وكان أكثر الفنادق الأندلسية متواضع المساحة، ويُنِي، تقريباً، من مخزن أو مخزين مرتفعين. ومخطط الطابق بسيط مؤلف من غرف صغيرة حول الفناء الداخلي الرئيس. ويمكن للتجار أن يقيموا في غرف الضيوف في الأعلى، في حين تببت الحيوانات والبضائع في الطابق الأرضي بأمان حول الفناء. وأخيراً بقي فندقٌ أندلسيٌ وحيدٌ حتى اليوم، في غرناطة (كورال دل كربون Corral del Carbón) يعود للقرن الرابع عشر. ويطابق بناؤه للمخطط الأساسي للفنادق الأندلسية المبكرة. ويمكن مقارنته بها على نطاق واسع. ومساحة البناء 30×30 م² تقريباً، مع باحة رئيسية وثلاث طبقات، يحتوي الاثنان الأخيران على نحو عشرين غرفة ضيوف في كل منها، وهي مفتوحة على مَمَشَى مطل على الفناء الرئيس. ويبدو أن بالإمكان إيواء خمسين تاجراً، إن لم يكن أكثر، في هذا الفندق⁽²⁶⁾. كانت الفنادق تخضع لفحص دقيق من قبل المحتسب، وتحدث كُتَيَّبَاتُه مطولاً عن إدارتها الخاصة.

لقد كان مهماً، مثلاً، أن يكون القِيم على الفندق ذكراً خشية من وجود امرأة تسبب الزنا، وكان من الضروري منع النساء الخليعات من الكشف عن رؤوسهن عمداً أمام الفندق بغية جذب النزلاء⁽²⁷⁾.

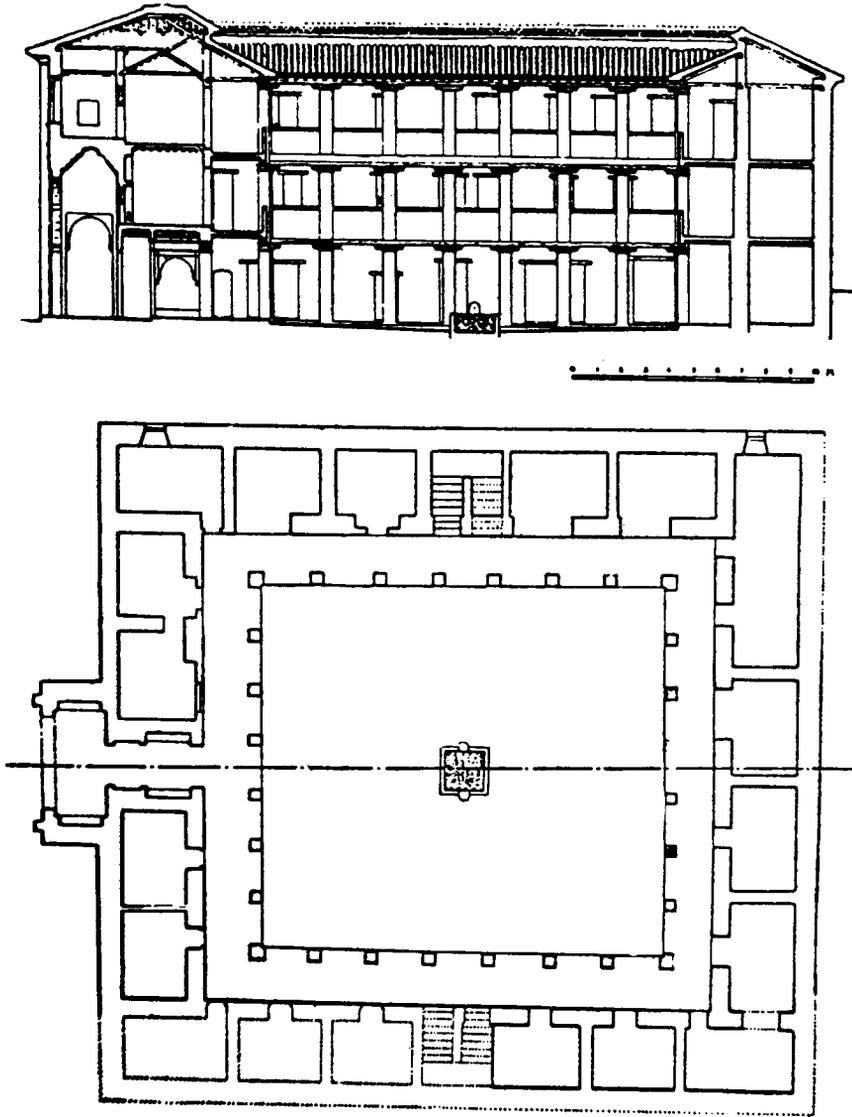
وقد أدت هذه البنية القانونية إلى طرح موضوع قلق محلي حقيقي، فمن المؤكد أن حياة الغانية الممتعة في الفنادق، كانت صورة متكررة في الأدب الشعبي. حتى ابن حزم قص حكاية (حيكت في بغداد) حول رجل وقع في حب جنوني مع وصيفة فقيرة لابنة صاحبة الخان⁽²⁸⁾. وكان التاجر الأجنبي عرضة لمنعه من التجول ليلاً، وإذا وجد التجار خارجاً بعد الغياب فإن ابن عبدون يأمر بالعودة إلى «الفندق»، حيث يبقون مع أتباعهم حتى

(26) حول الفنادق الأندلسية وكورال دل كربون L.Torres Balbas: "Las Alhóndigas hispanomusulmanas y el Corral del Carbón de Granada," Al-Andalus II, 1946, pp. 447-81; and "Alcaicerias," Al-Andalus 1, 1949, pp. 431-55.

Ibn 'Abdun, Risala, pp. 49-51. (27)

Ibn Hazm, Tawq al-hamama. Cairo, 1975, p. 138. (28)

Trade and traders in Muslim Spain



5 . مخطط رفعي لفندق غرناطة (Corral del Carbon)
من القرن الرابع عشر.

Granada (L. Torres Balbas Al-Andalus, 1946, facing p. 464)

الصباح»⁽²⁹⁾. وهناك واجب ديني آخر للمحتسب ألا وهو أن يدعو نزلاء الفندق المسلمين إلى حضور الصلاة بمواعيدها⁽³⁰⁾.

الشحن والنقل

لم يكن من واجب السلطان الأندلسي أن يراقب كثيراً الهيئات الإدارية للمرفأ والأسواق وحسب، بل كان وجود الحكومة محسوساً في الشحن التجاري. إذ على الحاكم أن يتصرف كتاجر ومالك لمركب ويؤجر مركبه إلى أفراد التجار أو لمجموعة منهم. وقد أوضح ابن عبدون أنه كان مألوفاً استئجار مركب «من السلطان»⁽³¹⁾. من جهة أخرى يمكن للسلطان أن يتعاقد مع تجار وأصحاب مركب لنقل البضائع لصالح الحكومة، كما هو ظاهر في «فتوى» جمعت من قبل الونشريسي حيث تُعالج وضع تجارٍ ينقلون حمولات من المواد الغذائية بموجب عقد حكومي⁽³²⁾. وكان للسلطان سلطة الحجر على مراكز التجار في مرفأ الأندلس أو منعها من الإبحار.

وقد ظهرت ألقاب الحكام مراراً مرادفة لأسماء مراكز خاصة، وقد امتلأت رسائل الجينيزا بمراجع عن «مركب السلطان» و «مركب القائد» و «مركب الأمير» وهكذا⁽³³⁾. وقد بيّن جوتين أن المراجع عن مراكز

(29) يستخدم ابن عبدون في الرسالة Risala ص 18 التعبير: تحت الضمان *tahta daman* "under the care" ولكن له معنى أقوى منه في الإنجليزية، حيث يعني أن التجار قد ضمنوا أنفسهم وضمنوا أتباعهم من ارتكاب الأخطاء. وربما كان السكان المحليون ممنوعين من التجول ليلاً:

Ibn Hazm, Tawq al hamāma, p. 185.

Ibn 'Abd al-Ra'uf, Risala. ed.E.Lévi-Provençal, Documents arabes, p. 76. (30)

Ibn 'Abdun, Risala, p. 31. (31)

Wansharisi, Mi'yar, VIII, pp. 309-10. (32)

كان شحن الأغذية جزءاً من جهد الإدارة حيث تجمع المواد الغذائية للنجدة في أوقات المجاعات.

(33) إن تعبير مركب السلطان يدل على أن مركباً واحداً كان يحمل هذا الاسم. من جهة أخرى فإن الجملة «مركب من مراكز السلطان» تعني أنه كان يملك أكثر من مركب...

الحكومة، تدل على أن السفر البحري كان مقيداً بالمراكب الرسمية أحياناً، ولكن غزارة المراجع المعاصرة عن ملكية المراكب الخاصة تجعل هذا من غير المحتمل⁽³⁴⁾. وعلى كل حال فإن الثروة النسبية للسلطان هي أهلية الحكومة لإدارة المواد المنقولة ومراقبتها مثل الحديد والخشب، كما أن مصالح الحكام في المنافع التجارية، وهذا ما عزز السلطة الرسمية في حركة النقل البحري.

وعلى الرغم من أن اسم الحاكم لم يكن معيناً بمركب خاص، فقد كان ممكناً معرفة هويته بسهولة، ويبدو أن عدداً من الحكام كانوا من الغرب الإسلامي، وهذا ما يدل على أن الأمراء الأندلسيين والولاة يملكون أساطيل تجارية وبحرية⁽³⁵⁾. وقد امتلك علي بن مجاهد وهو من دينيا (1044 - 1075) مركباً تجارياً واحداً على الأقل، وامتلك والده مجاهد العامري (1012 - 1044) مركباً، وصفه ابن حزم في حصار المرفأ في الماريا في أوائل القرن الحادي عشر⁽³⁶⁾. وتذكر حوليتان أن ابن مجاهد قد أسرع إلى شحن حمولة مواد غذائية إلى مصر خلال مجاعة أمت بالمشرق، وعاد المركب إلى الأندلس «محملاً بالمجوهرات وأجمل الهدايا»⁽³⁷⁾. وعلى الرغم من أن هذا

S.D. Goitein, "La Tunisie du Xie siècle à la lumière de documents de la Geniza du Caire," Etudes d'orientalisme dédiées a la mémoire de Lévi-Provençal. Paris, 1962, p. 575. (34)

لقد امتلك كثير من الحكام والوزراء السفن. فقد ذكر في رسالة من جينيزا (Bodli 2.20) مركب الأمير ناصر الدولة «الذي حكم مصر من 1062 . 1073 انظر: (35)

S.D. Goitein, Letters of Medieval Jewish Traders. Princeton, 1973, p. 139.

وبعد قرن بعث أسامة بن منقذ عائلته من مصر إلى دمياط على ظهر مركب رسمي ن:

Kitāb al-i'tibar. ed. H. Derenbourg, Paris, 1886-93. 1.2, p. 25.

كان مفاجئاً أن يكون للأب والابن في دولة الطوائف مراكب في حصار دينيا وباليريك وانظر: ابن حزم طوق الحمامة ص118. (36)

Ibn al-Khatīb, Kitāb al-'amal al-'alām. ed.E. Lévi-Provençal, Beirut, 1956, pp. 221-2. (37)

وهناك رواية أخرى عن مصدر هذه الجملة ربما كان في مؤلف مجهول هو:

Hulāl al-mawshī ya. ed.I.S. Allouche, Rabat, 1936, p. 62.

لا يبدو أنه كان رحلة تجارية، فإن الإشارة المتكررة في رسائل الجينيزا إلى «مركب ابن مجاهد» مغامراً في الطريق بين دينيا ومصر خلال (1040 - 1060)، تبين أن هذا الحاكم كان منخرطاً بالعمل التجاري بالتأكيد/ وعلى سبيل المثال هناك وصف في كتاب نهريا بن نسيم بين (1044 - 1045) حيث يذكر «رزمة من الكتان بما في ذلك جميع النفقات، قد حُمِلت على مركب ابن مجاهد»⁽³⁸⁾. ولكن لم يذكر إلى جانبها الأندلس، ولكن يوجد مرجع متأخر يشير إلى مركب يحمل الاسم ذاته (مركب مجاهد) قد وصل إلى الإسكندرية من دينيا ما يجعل تعريفه أكثر ضماناً⁽³⁹⁾. وفي أواخر سنة 1050 وأوائل سنة 1060 يظهر هذا المركب ثانية في رسالة أخرى إلى نهريا حيث ذكر انه كان مبحراً من صقلية إلى مصر مع عدد من اليهود الأندلسيين على ظهره. وفي الفترة نفسها تقريباً نعثر على مزيد من التنويه إلى هذا المركب مبحراً إلى الإسكندرية مع مركب أندلسي آخر⁽⁴⁰⁾.

ويلاحظ الكاتب في الرسالة نفسها التي ذكرت هذين المركبين الأندلسيين الواصلين إلى مصر، أن «مركب [ال] أم [ي] ر [ال] . أذ [مد] لسي» قد انطلق لتوّه غرباً، مفترضاً أن ولاية آخرين إلى جانب ابن مجاهد قد وجدوا منفعة في النقل التجاري البحري⁽⁴¹⁾. وفيما يلي من الزمن وفي سنة 1083 تشير رسالة أخرى من جينيزا إلى «مركب الحاجب» الذي عرّفه أشتور

(38) Bodl e98.64; trans. Goitein, Letters, p. 283. نظراً للتأريخ قد يكون هذا المركب لابن مجاهد.

(39) TS 8 J 20.2؛ ربما تؤرخ هذه الرسالة في أوائل 1060.

(40) TS 13 J 19.20 and ENA 2805.26.

ذكر المركب في الحالتين كملكية لابن مجاهد، وليس مجاهد وحسب وتعود ملكية المراكب الأندلسية الأخرى المذكورة في الرسالة إلى المدعو أبو عبدالله الأندلسي. وقد ظهر هذا المركب في رسائل أخرى معاصرة من الجينيزا. وتضمن كثير منها نسبة المالك ما يثبت الصلة بالأندلس. ن:

(TS Box 28.37; Bodl c28.61; Bodl d66.15; probably also TS 8 J 20.2; TS 13 J 19.29; TS 13 J 17.3).

ENA 2805.26.

(41)

Ashtor بأنه عماد الدولة منذر، والي دينيا من 1081 إلى 1091⁽⁴²⁾. ونجد في القرن التالي إشارات متكررة في الجينيزا إلى مركب السلطان، ومركب القائد، وقد ذُكر الاثنان معاً في الرسالة نفسها.

وقد سافر يهودا هاليفي إلى الإسكندرية في سنة 1140 منطلقاً إلى الأندلس على «مركب السلطان الجديد» في حين أن زملاء يهوداً آخرين سافروا على مركب القائد. وفي نحو الفترة نفسها ذكرت رسالة أخرى أنّ تجاراً قد وصلوا مجدداً إلى مصر قادمين من الغرب على ظهر هذين المركبين⁽⁴³⁾.

وقد عرّف جوتين السلطان المعنى هنا ك يحيى بن العزيز من بوجي (1124 - 1152)، والقائد كمحمد بن ميمون من الماريا، قائد الأسطول المرابطي خلال سنة 1130⁽⁴⁴⁾. وقد سافر المركب التابع للوالي الجزائري

(42) TS 12.570; ed. E. Ashtor, "Documentos españoles de la Genizah," Sefarad 24,1964, p. 77.

إن إعادة تركيب النص من نسخة غير منشورة لجوتين.

(43) TS 13 J 15.16 and TS 12.290. وذكرت نصوص أخرى وصول يهودا هاليفي على ظهر هذا المركب الخاص ن: TS 10 J 10.23 and Goitein, Mediterranean Society, v, pp. 454-5.

(44) Goitein, Mediterranean Society, I, p. 310.

يجب التأكد على أن هذه المطابقات تحمل مشكلات، وقد اقترح جوتين في مكان آخر أسماء مختلفة في مقاله:

la Tunisie p. 575:

إن هوية «القائد» مضبوطة أكثر من هوية مركب «السلطان». وقد عثر على مراجع عن «مركب السلطان في عدد من الرسائل من وسط القرن الحادي عشر حتى النصف الأول من القرن الثاني عشر، من بينها TS12.226 مرسله من مصر إلى طرابلس في حوالي 1055 والرسالة TS24.77 مؤرخة في 1116، وكتبت في الإسكندرية من قبل مسافر في مركب متوجه إلى الأندلس TS8J18.2 ذات الصلة بـ (TS10J15.3 وهنا ذكر المركب وهو في رحلته نحو الماريا في حوالي عام 1135). ومن الواضح أن هذه الدلائل لا تخص المركب نفسه أو السلطان نفسه، الذي يبدو في هذا السياق حاكماً من نوع خاص. إن ذكر هذه الدلائل سنة 1130 و1140 يشير في الواقع إلى حاكم بوجي ولعل هذا بسبب ذكر يهودا هاليفي كمسافر على مركب السلطان «الجديد».

على الطريق بين الأندلس والمشرق بصورة متكررة ما دفع سجلات جينيزا على وجوب ذكره. من ناحية ثانية إن هذا النقاش حول التجارة الأندلسية أقل أهمية من مركب «القائد» ابن ميمون الذي يظهر مراراً في وثائق جينيزية، بالإضافة إلى ما سبق ذكره، فهناك رسالة من الماريا أرسلت سنة 1138 تقريباً، توثق وصول مركب «القائد ابن ميمون» من الإسكندرية، وهناك مقطع من رسالة كتبت في الإسكندرية سنة 1140، ذكرت المركب نفسه⁽⁴⁵⁾. وتصف وثائق غير جينيزية المأثرة البحرية لهذا الوالي الماري⁽⁴⁶⁾. وتخبّرنا الحوليات الإيطالية أن پيزا قد توصلت إلى معاهدة سلام مع ابن ميمون في سنة 1133 «في حين كانت العلاقة بين جنوى والماريا أقل ودأ» ووجهت مراكب من اسطول جنوى هجومات متتالية على أربعين مركباً تابعاً لـ: «كيتو ميمونو الماريا caito Maimono Amarie»⁽⁴⁷⁾.

وفي أي وقت استأجر تاجر أندلسي مركباً لنقله عن طريق البحر - وسواء كان المركب حكومياً أم خاصاً - فإن صيغة عقد الإيجار إملائية من القانون. وفي عقد للإيجار، فإن المؤجر (مُكْرٍ) قد تعهد بنقل المستأجر (مكْتَرٍ) وبضائعه/ وهمّ برحلة خاصة محدداً بوضوح الطريق الواجب اتباعه، وتشحن المواد خلال الرحلة ويدفع مبلغ للمؤجر سواء استؤجر بالكامل أم بجزء منه. إن المؤجر لا يسافر بالضرورة مع الرحلة. إذ يمكن أن يؤجر عدداً من المراكب في وقت واحد. ولهذا كان كل مركب يسير بأمر القبطان (رتبان السفينة)⁽⁴⁸⁾.

TS 13 J 14.21 and JTS Geniza Misc. 13.

N. Barbour, "The Influence of Sea Power on the History of Muslim Spain," Madrid: MDI 14, 1967, p. 107.

3: A. Schaube, *Handelsgeschichte der romanischen Völker des Mittelmeergebiets bis zum Ende der Kreuzziige*. Munich-Berlin, 1906, p. 277. 1137: Caffaro, *Annali genovesi di Caffaro e de suoi continuatori*. ed. L.T. Belgrano, Genoa, 1890, 1, P. 29.

السفن المقصودة هنا هي حربية وليست تجارية.

(48) يمكن العثور على معلومات عن استئجار المراكب في كتب «الفتوى والوثائق» وأفضل =

وكانت كل مرحلة من هذه العلاقة المتقلصة، منذ لحظة الإيجار حتى الوصول وتفريغ الحمولة من المركب في المكان المقصود، منتظمة ومرتبطة. وهناك أشياء أخرى: كان للمستأجر خيار بين عقد مُصنَّف تحت اسم «تعتين» (حيث يجب ذكر أنواع الحمولة مقدماً) أو بصيغة «مضمون» (أي ضمانه للمستأجر حيث لا تحدد كل مادة منقولة)⁽⁴⁹⁾، وفي حال غرق المركب في الطريق، أو أحرقتة عاصفة، فإن القضاة جاهزون للحكم وتحديد نتيجة التخاصم.

وتتدخل الحكومة المحلية في نشاط التاجر من خلال سلطة بآئة في موضوع الشحن. إن عقد إيجار المركب يجب أن يُصدق من قبل قيادة السلطان. وطبقاً لأبي الحسن الجزيري (توفي في 1189)، وهو قاضٍ من الجزيرة Algeciras، كان يُلغى عقد إيجار، في حال عاكَست الريح المركب، أو في حال خوف من هجوم، عدو، أو «منع السلطان» أي حجز حكومي للمركب في المرفأ «حتى يأتي موسم الإيجار»⁽⁵⁰⁾. وعلى الرغم من عدم

= المصادر عن النقل البحري الأندلسي والمغربي في ابن أبي فراس «اكريات السفن» وابن مغيث، المقنع في علم الشروط:

Ibn Abi Firas, Kitab akriyat al-sufun. ed. M.A. Tahir Cahiers de Tunisie 31,1983, p. 7-52; Ibn Mughith d. 1067, Muqni fi 'ilm al-shurut. Real Academia de la Historia. Madrid Gayangos ms. 44; Fihri al-Bunti d. 1070.

«وثائق المسائل المجمعمة»، الجزيري، مقصود المحمود في تلخيص العقود:

Wathaiq wa al-majma. [Miguel Asin Intitute, CSIC, Madrid] ms. II; Jaziri (d. 1189), Maqsd al-mahmud fi talkis al-uqud. [Miguel Asin Institute, CSIC, Madris, ms. 5.

ويفترض من خلال دليل من ابن مغيث، (fol. 69v) أن المؤجر ربما كان يملك أكثر من مركب. وحول تأجير المراكب ومناقشة ذلك وفق المذهب المالكي ن:

D. Santillana, Instituzioni di diritto musulmano malichita con riguardo anche al sistema sciafita. Rome, 1938, II, pp. 259-85.

(49) لقد ناقش القضاة لتحديد المعنى الدقيق للتعبير انظر مثلاً: ابن رشد «فتاوى».

Ibn Rushd, Fatawa. ed. al-Talili, Beirut, 1407/1987, pp. 1247-9.

Jaziri, fol. 55r. Ibn Abi Firas Kitab akriyat al-sufun (50)

يتضمن موضوع إلغاء عقد الإيجار في حال الحجز الحكومي (pp. 48-9).

وجود وثائق عن هذه الحوادث الواقعية في الأندلس، فهناك أسئلة مشابهة حول حجز المراكب والبضائع في أماكن أخرى.

ويعرض نص من جينيزا في أوائل القرن الثاني عشر أن مركباً أندلسياً موجوداً في الإسكندرية قد «أفرغت حمولته بالكامل بأمر مكتوب من السلطان»⁽⁵¹⁾. وفيما يلي من الزمن راقب الموحدون رقابة شديدة، حركة النقل البحري من خلال موانئهم. وقد سجل كاتب العدل المدعو أمليريك Amalric في مدينة مرسيليا سنة 1248 أن شحنة البضائع المتوجهة إلى مرسيليا قد حجزت في سبتا من قبل الوالي الموحد بينكالاس Bencalas (أبو علي بن هلس) وهو رجل مولود في بلنسيا أصلاً⁽⁵²⁾.

وعلى الرغم من سيطرة السلطان على التجارة البحرية، فقد كان وجوده جلياً في التجارة البرية وكانت الحركة وأنشطة عمال التجارة الواصلين إلى قرطبة وغرناطة أو أي سوق داخلي منظمة، وذلك ليس بالدرجة نفسها التي أحيطت بها في موانئ المدن. وقد فرضت المكوس على طول الطرق، والجسور وبوابات المدن. وكان يفترض بالتجار أن يسافروا من خلال طرق معروفة، وكانت عقود استئجار حيوانات النقل موضع رقابة قانونية. وقد سلكت معظم التجارة البرية بين مدن ساحل الأندلس والداخل، وبين المدن الداخلية نفسها من خلال طرق مبنية جيداً.

ولم يكن التجار بحاجة لمعرفة أين يتوقعون وجود الخدمات لمبيتهم وحيواناتهم وبضائعهم وحسب، بل كان عليهم وضع شبه برنامج لتحقيق المنفعة لشركائهم وزبائنهم. وتدل صيغة عقود كراء الحيوانات أنه كان يشترط

(51) trans. Goitein, Letters, p. 237. TS 13 J 27.9 (Bodl c50.19) يشير إلى الحالة ذاتها.

(52) L. Blancard ed., Documents inédits sur le commerce de Marseille au moyen âge. Marseille, 1884-5, II, pp. 166-7, #729, also p. 169, #732. حول الأصول من بلنسيا

انظر:

J. Caille, "Les marseillais à Ceuta au XIIIe siècle," Mélanges d'histoire et d'archéologie de l'occident musulman; hommage à Georges Marçais. Algiers, 1957. p. 28.

على المكتري أن يحدد المخطط الدقيق للطريق الذي ينوي اتباعه⁽⁵³⁾. ومن وجهة نظر الإدارة، فإن إقامة الخدمات على الطرق يسهل جمع المكوس. ومن الواجهة التجارية فإن السلامة الأكيدة وتسهيلات الطرق تجعل الحكومة جديرة بالأجور المرتفعة لرقابة الحكومة وصيانتها⁽⁵⁴⁾.

الضرائب والمكوس

كانت الضريبة الحكومية مجالاً يدرك من خلاله تجار العصر الوسيط، وكذلك العصر الحالي، وطأة وجود «السلطان». فقد كانت المكوس والتعرفة مقوماً كلي الوجود للتجارة، سواء أكانت محلية أم دولية. فقد طوق التاجر بالضرائب في أماكن مختلفة، ليس فقط عند دخوله مرفأً أو مروره في منطقة إدارية جديدة، بل أيضاً في ساحة السوق، وفي أية نقطة مناسبة لجمع الضرائب⁽⁵⁵⁾.

وعلى الرغم من أن المؤرخين والقانونيين الأندلسيين وصفوا سياسة فرض الضرائب المُحكمة، وخاصة تحت حكم المرابطين والموحدين، إلا أن الجمع الواسع للتعريفات التجارية يبين أن فرض الضرائب كان في الواقع ظاهرة محلية أيضاً. إذ لم تكن الإدارة المركزية وحدها الجهة المهتمة بجمع

(53) كانت حيوانات الجر عاملاً حاسماً في النقل البري كما لاحظ R. Bulliet أن عربات الدولاب كانت نادرة.

The Camel and the Wheel Cambridge, Mass., 1975, pp. 230-1.

(54) مدح النويري أمن الطرق زمن المنصور انظر:

Historia de los musulmanes de España y Africa por en-Nugairi ed. M. Gaspar Remiro, Granada, 1917, p. 60.

(55) وجد في إسبانيا المسيحية تعابير خاصة للضرائب، وقد استخدمت عملياً بالتبادل فمثلاً *Portaticum* دُفعت على بوابة *Pontagium* على جسر ودفعت *barcaje* على معبر نهر الخ.

ن:

L. García de Valdeavellano, El mercado en León y Castilla durante la edad media. 2nd edn, Seville, 1975, p. 151.

إن مجموعة الضرائب المختلفة المذكورة في المصادر الأندلسية تذكره بموقف مشابه، فالواقع أن بعض الضرائب الإسبانية قد أخذت من النمط الأندلسي.

الضريبة، على الرغم من الجهود المبذولة للوصول إلى هذا الامتياز. وكان كل والٍ أو حاكم محلي، وبخاصة على أبواب المدن وعلى طول الشغور، جاهزاً لفرض ضريبة بنسبة مئوية على البضائع العابرة لمنطقة نفوذه القضائي. وربما كان هذا الاتجاه مسيطراً أو متفشياً خلال عهد دول الطوائف، كما كتب ابن حزم سنة 1035 أن أياً يحكم مدينة أو طريقاً اعتاد أن يجمع الضرائب والمكوس على البضائع⁽⁵⁶⁾. وربما لاحظ ابن عبدون مثل هذه الظاهرة، عندما طلب أن الرسوم أو «البقشيش» المدفوعة على البضائع على أبواب إشبيلية، يجب أن تحدد من قبل المحتسب خشية جشع الحراس وتحميلهم مبالغ زائدة على البضائع⁽⁵⁷⁾، ولعل نطاق فرض الضرائب المحلية كان مراقباً بدقة أكثر، وخلال أدوار مركزية السلطة وسياستها، وكان حق جمع المكوس موزعاً وفق بعض أشكال الضريبة الزراعية⁽⁵⁸⁾.

لقد كانت التعرفة التجارية العنصر الوحيد في نظام واسع للضرائب الأندلسية. إن حجم ثروات خزينة الحكومة قد ازداد، من خلال ضرائب الريف (الخراج)، ومن الإنتاج والتجارة (العشر)، ومن الضرائب المفروضة على اليهود والمسيحيين (جزية)، وفرائض ضريبة أخرى. ويصرف جزء من النفقات المأخوذة من هذه الأموال على جيش السلطان وأسطوله، وإدارة المكوس، ومشروعات البناء. وأخيراً وفي زمن دول الطوائف، يصرف قسم على دفع الباريا وهي ضريبة للحكام المسيحيين الإسبان⁽⁵⁹⁾. وقد تم تحصيل

(56) Ibn Hazm, "Un códice inexplorado del cordobés Ibn Hazm", ed. M. Asin Palacios, Al-Andalus 2, 1934, p. 38.

(57) Ibn 'Abdun, Risala, p. 33.

(58) لا يوجد دليل على رسوم زراعية في الأندلس. من جهة أخرى تفترض التعليقات التي أوردها كل من ابن عبدون وابن حزم أعلاه والطبيعة القصوى للتوزيع الضريبي أن بعضها قد فرض رسمياً وموجود مقابل رسوم مفروضة.

(59) طبقاً لما ذكره ابن العذاري (بيان المغرب): فقد قسمت «الجباية» في عهد عبد الرحمن الثالث إلى ثلاثة أقسام حيث كان الثلث لدعم الجيش وثلث آخر للحملات والأخير للخزينة.

Ibn 'Idhari, Bayan al-mughrib. ed. R. Dozy, revised G.S. Colin and E. Lévi-Provençal, Leiden, 1951, II, pp. 231.

نحو 12٪ من مال الخزينة من ضرائب السوق ومكوس أخرى في ظل حكم عبد الرحمن الثالث في العهد الأموي بين 912 . 961، ولكن لا توجد معلومات للمقارنة في العهود التالية. وتقع الضرائب تحت صنفين من الناحية النظرية: قانوني أو شرعي (وهو ما نص عليه الشرع) وغير المنصوص في الشريعة. وكان الصنفان يتعلقان بالتجار. وهنا نستطيع أن نرى الفارق بين الضرائب المفروضة رسمياً وهي لصالح الخزينة العامة وبين المكوس البيروقراطية الاعتباطية، التي تختلف بين العهود والأنظمة⁽⁶⁰⁾.

ومن الناحية النظرية، فإن كل تاجر يصل إلى ميناء مسلم، كان عليه أن يدفع ضريبة شرعية تقدر (بالعشر) أي «الجزء العاشر» أو (الخمس) «جزء خامس» على بضائعه. وكما ذكر أحد علماء الشريعة في القرن الثامن وهو أبو يوسف، أن الضرائب تحسب بنسبة مئوية على جميع البضائع المُقَيِّمة بمئة درهم وما فوق، وتتنوع حسب الديانة، والبلد الأصلي للتاجر الذي يحمل البضاعة. وطبقاً للأحكام، يدفع المسلمون 5.2 بالمائة ويدفع (الذميون) المحليون من غير المسلمين 5 بالمائة، والأجانب من غير المسلمين (حربي 10 harbis بالمائة). وتبين الوثائق المتأخرة أن واقع جمع الضرائب كان متنوعاً كثيراً. فقد كانت تُحسب النسبة وفقاً لقيمة البضائع (مع وبدون القيمة الدنيا)، ولكن النسبة المئوية كانت مرنة وتتقلب وفق

(60) يذكر المقرئ في (Analectes, I, p.130) أن ابن بشكوال (متوفى سنة 1182) وصلت ثروته في عهد هذا الخليفة إلى 000.480.5 دينار. وقد ذكرت الأرقام ذاتها من قبل العذاري (بيان 2 ص 231 . 2 ويمكن أن تكون ضريبة الدخل أعلى من هذا التقدير. وقد سجل ابن حوقل قيمة الضرائب بـ 000.000.20 دينار حصلت سنة 951، «دون حساب مدخول الخزينة من السلع التجارية والحرف والأدوات البحرية»:

Ibn Hawqal, Kitab surat al-ard. ed. J.H. Kremers, Leiden, 1938, p.112.

لم تكن الضرائب التجارية شيئاً جديداً في شبه الجزيرة، وقد أكد M.Hendy أن الفيزيجوت (مثل الرومان قبلهم) قد فرضوا ضرائب تجارية «على الرغم من أن التفاصيل وآلية التحصيل تبقى صعبة ومجهولة كما هي العادة»:

"From Public to Private: The Western Barbarian Coinages as a Mirror of Disintegration of late Roman State Structures," Viator 19, 1988, p. 51.

طبيعة البضاعة وجنسية التاجر⁽⁶¹⁾. ومع ذلك فإن العشر كأساس للنسبة المثوية ذكر مرات ومرات في المصادر الوسيطة، وذكر ابن حوقل أن التجار الأندلسيين والأوروبيين الواصلين إلى المغرب في وسط القرن العاشر كان يطلب إليهم دفع العشر عند نزولهم إلى شاطئ شمال إفريقيا⁽⁶²⁾. وفي القرن التالي حوالي 1045، كتب الجغرافي الفارسي ناصر بن خسرو أن التجار الأندلسيين والأوروبيين والبيزنطيين والمغاربة عليهم جميعهم دفع 15٪ ضريبة «للسلطان» عند وصولهم إلى طرابلس لبنان⁽⁶³⁾. وخلال الفترة نفسها، لاحظ تاجر في رسالة من وثائق جينيزا إلى زميل، وقد أرسل شحنة صوف بقيمة ثلاثين ديناراً من الإسكندرية إلى الماريا، أن أجرة الشحن وصلت إلى ستة دنانير. وقد دفع ثلاثة دنانير (10٪) في مصر، «والباقى ثلاثة [10٪ أيضاً] ستدفع في الماريا بعد الوصول بالسلامة»⁽⁶⁴⁾. وهناك رسالة أخرى من جينيزا كتبت في نحو سنة 1138، ذكرت زبائن

(61) وقد ذكر أبو يوسف في «كتاب الخراج»: هذا النظام من الضريبة في الدور البيزنطي السابق p.135.

Abu Yusuf, Kitab al-kharaj. Cairo, 1352/1933-4, pp. 132-3.

ن:

M. Khadduri, War and Peace in the Law of Islam. Baltimore, 1955, p. 226. C.Cahen.

يقدم معلومات عن الضرائب التجارية في مصر ن: pp. 235, "Douanes et commerce," pp. 242-57, 267-71.

(62) ذكر ابن حوقل في كتاب «صورة الأرض» ص 97 أن العشر لم يكن ضريبة تجارية. بل مكساً يرفع من إنتاج الزراعة. ومثال ذلك في عهد الخليفة الحكم الأول (796 . 822) دفعت قرطبة عشراً بقيمة 646.7 مد من الشعير و600.4 من الحنطة سنوياً، في القرن العاشر، وساهمت منطقة البيرا بـ 200.1 مكيال gist من الزيت:

J. Vallve, "La agricultura en al-Andalus" Al-Qantara 3,1982, pp. 282,286.

Nasir-i Khusraw, Naser-e Khosrow's Book of Travels, Safarnama. trans. W. M. (63) Thackston, Albany, 1986, p. 13. كتاب الرحلات.

TS NSJ 197; trans. Goitein, Letters, p. 236. (64)

مدينين بالرسوم على بضائع أرسلت من الماريا إلى فاس⁽⁶⁵⁾. وبصورة مماثلة فقد دفع التجار الإيطاليون العشر في موانئ إسلامية خلال أواخر القرن الثاني عشر وأوائل الثالث عشر. وكتب شُقندي بين (1119 و1212) أن العشر قد جُمع من التجار المسيحيين في الماريا، وفي سنة 1161 خفضت معاهدة تجارية جنوية مع الموحدين، بصورة خاصة، المكوس المدفوعة من التجار الجنوبيين في الموانئ الموحدية إلى 8٪ وهذا ما يمنحهم أفضلية على منافسيهم البيزيين، الذين ظلوا يدفعون 10٪⁽⁶⁶⁾.

وكانت المكوس والضرائب، ذات الطبيعة غير المنصوص عنها شرعاً، موجودة مع أنها تنوعت مع الزمن وفي المكان. وتشمل ضرائب العبور transit ما يفرض على طول الطرق في (المراسد) وعند البوابات (قَبالة) وضرائب الصفقات التجارية عندما تباع البضائع أو يتم تحويلها وتدعى (مغارم ورسوم وإتاوة ومكوس... إلخ)⁽⁶⁷⁾. وكان ابن خلدون يعتقد أن الضرائب غير الشرعية كانت ميزة لا مفر منها لتطور الدولة. ويضيف مستتجاً

Antonin 1105. See also TS 12.435, Goitein, Letters, pp. 51-2. (65)

هذه الرسالة من ذات الفترة حول جمع الضرائب في فاس. يحاول أحد التجار في هذه الرسالة الأخيرة أن يمرر بضائعه كملكية لتاجر محلي ليتجنب التعرفة العالية على الأجانب.

H.C. Shaqundi, Risala. in Maqqari. Analectes, II, p. 148 (66)
Krueger, "Early Genoese Trade with Atlantic Morocco," Medievalia et Humanistica 3, 1945, p. 5.

وهناك ضرائب على التجار الطليان أكبر قيمة. وقد ذكر Schaube أن البيزيين دفعوا ما يزيد على 25٪ بالمئة إلى 30٪ بالمئة في بلنسيا ودينيا والماريا وملقا

Schaube, Handelsgechichte, pp. 39, 323.

(67) وهناك دراستان مهمتان عن الأندلس والضرائب الإسلامية عامة مع مراجع عن أنواع الضريبة غير الشرعية وهما:

P. Chalmeta, "Facteurs de la formation des prix dans l'Islam médiéval," Actes du premier congrès d'histoire et de la civilisation du Maghreb. Tunis, 1979, I, pp. 111-37; and M. Barceló "Un estudio sobre la estructura fiscal y procedimientos contables del emirato omeya de Córdoba (138-300/755-912) y el califato (300-66/912-76)," Acta Medievalia, 1985, pp. 45-72. also Maqrizi, Khitat, Bulaq, 1270/1853-4, pp. 103-5; and C.Cahen, "Douanes et commerce," pp. 223ff. Also, H. Rabie, The Financial System of Egypt. London, 1972, pp. 80-106.

أنه كلما كبرت السلالات كلما تبنوا أنماطاً جديدة من الرفاهية وتطلبوا المزيد من الثروة. ولذلك فإن الوالي يبتدع أنواعاً جديدة من الضرائب يفرضها على التجارة، ويفرض المكوس على الأسعار المحققة في الأسواق وعلى أنواع البضائع (المستوردة) على أبواب المدينة⁽⁶⁸⁾.

ولم يكن مسلمو إسبانيا يُستثنون من هذه الظاهرة. وفي الواقع ذكر ابن خلدون بوضوح أن ممالك الطوائف الأندلسية تمثل هذا النمط. وسبق أن زار ابن حوقل الأندلس في وسط القرن العاشر، ولاحظ وجود مكوس شرعية عالية تدفع في السوق وتفرض «على المراكب الواصلة والمغادرة» للبلاد⁽⁶⁹⁾. ونعشر بعد ذلك بوقت قصير على تأكيدات تعزز هذه المتطلبات الضريبية في رسالة من الخليفة الأندلسي الحكم الثاني، يُفترض أنها كتبت في سنة 972 وحُفظت في كتاب المقتبس لابن حيان حيث تنتقد فرض الضرائب غير الشرعية، وسمح بالضرائب الشرعية فقط وهي الزكاة والجزية والعشر⁽⁷⁰⁾. وقد أصبحت إدانة الضرائب المفروضة سابقاً شعاراً مكرراً من قبل كل سلالة أو حاكم تال. وبعد الأذى الذي سببته رسوم دول الطوائف في القرن الحادي عشر صور ابن خلدون وابن أبي زرع حكم المرابطين (1069 - 1147) كعصر ذهبي، حيث أعيدت المكوس والضرائب الابتزازية إلى حدودها الشرعية⁽⁷¹⁾. ولكن، وبالطريقة نفسها أعلن الموحدون تجديداً

Ibn Khaldun, Muqaddimah, II, p. 92. (68)

Ibn Hawqal, Kitab surat al-ard, p. 108. (69)

Ibn Hayyan, Muqtabis VII, ed. A. A. el-Hajji, Beirut, 1965, pp. 113-14. (70)

من أجل نقاش عن مدخول ضرائب الأسواق الأندلسية في القرن العاشر، ن:

P. Chalmeta of "An Approximate Picture of the Economy of al-Andalus," The Legacy of Muslim Spain. ed. S. K. Jayyusi, Leiden, 1992, pp. 751-2.

Ibn Abi Zar', Rawd al-qirtas. trans. A. Huici Miranda, Valencia, 1964, pp. 326-7; Ibn Khaldun, Muqaddimah, II, p. 92. (71)

مشابهاً (بقلب الإساءة المفترضة من قبل المرابطين) عند وصولهم إلى شبه الجزيرة، ومع ذلك فقد لاحظ ابن غالب ثقل الضرائب في الأندلس في ظل حكمهم⁽⁷²⁾.

إن الاحتجاج المتكرر ضد الضرائب غير الشرعية للأنظمة قد مهد لإلغائها بعد ظهور مدى تفشيها. ويمكن تلمس الشيء نفسه عند ظهوره في الكتب القانونية على الرغم من أن القضاة لم يدينوا أو يعلنوا بطلان الضرائب المفروضة غير الشرعية. وقد سجل الونشريسي حكماً من القاضي أبي عبدالله السرقستي مفاده أن على جميع المسلمين أن يدفعوا ضريبة المغارم طالما كانوا لا يعيشون في الثغور [ومن ثم كانوا لا يدفعون] بسبب الأعداء. ويدل مضمون المسألة أن هذا المكس الخاص قد فُرض على البضائع في نقطة البيع أو رواج البضاعة⁽⁷³⁾.

من جهة أخرى، لا توجد لدينا معلومات كافية عن جمع الضرائب وخدمات المرفأ في الأندلس أكثر من المناطق الأخرى في العالم الإسلامي. ففي مصر مثلاً تُظهِرُ وثائق جينيزا ووثائق المؤلفين المسلمين سلسلة من المكاتب الحكومية المختلفة المقامة في الموانئ المصرية لمعالجة الأعمال التجارية. ففي القاهرة الفاطمية، يشمل ذلك دار المَنك، وهو مركز لجمع المكوس وأنواع «المبادلات». للكتان وبضائع أخرى. حيث يتمركز النشاط التجاري في مناطق مختلفة من المدينة⁽⁷⁴⁾. ومع أن هذه المؤسسات المصرية لا تظهر في النقوش الأندلسية، فإن أشكالاً موازية لإدارة المرفأ وجمع

A. Huici Miranda, Historia politica del imperio almohade. Tetuan, 1956-7, p. 215; Ibn Ghalib, "Nass andalusi jadid" ed. L. 'Abd al-Badi, Majalla ma'had al-makhtutat al-arabiya I(1955), p. 281. (72)

Wansharisi, Mi'yar, v, p. 32. (73)

Udovitch, "Merchants and Amirs," p. 59; Cahen, "Douanes et commerce," p. 237. (74)

الضريبة، ربما وُجدت في الماريا وإشبيلية، ومدن أندلسية أخرى. ولم يلمح سوى قليل من الجغرافيين إلى وجود مثل هذه المؤسسات، على الرغم من أنها لم توصف أو تسمى بصورة خاصة. وابن حوقل هو واحد من الذين ذكروا وجود محطات لرسوم العبور في موانئ الأندلس خلال القرن العاشر، وذكر الإدريسي على ما كان يبدو أنه بيت المكوس أو الجمارك في لوركا بعد قرنين من الزمن⁽⁷⁵⁾. كما علق الشقندي بالطريقة نفسها على وجود ديوان للمسيحيين التجار في الماريا⁽⁷⁶⁾.

إن فرض الضرائب على التجار يميل إلى أن يكون أمراً مشتركاً بين الولاة والولايات وطبقاً لما ذكره أبو يوسف مثلاً، فقد فُرضت التعرفة التجارية الإسلامية المبكرة كرد على الابتزاز البيزنطي⁽⁷⁷⁾. وكما سبق ورأينا فإن التجار الأندلسيين في المغرب أو المشرق قد طُوقوا بضرائب مماثلة لتلك المفروضة على التجار الواصلين إلى الموانئ الإسبانية المسلمة. وينطبق الشيء نفسه على حركة البضائع الأندلسية مع إسبانيا المسيحية وأوروبا، إلى درجة أن بعض المكوس الأندلسية قد تبناها القشتاليون مباشرة. كما أن «قبالة» وهو اسم الضريبة العربية قد ظهر بشكل القبالة *alcabala* القشتالية.

وكما كان على التجار المسيحيين الإسبان في الجنوب أن يدفعوا المكوس إلى الحكام الأندلسيين، كذلك الأمر بالنسبة للتجار الأندلسيين في الشمال (على الرغم من أن المكوس الشمالية لم تكن بالضرورة مفروضة كرد

(75) Ibn Ḥawqal, Kitāb surat al-arḍ, p. 108; Idrisi, Opus, V, p. 560.

الكلمة المعنية هنا هي: *rahadira* التي صنفها R.Dozy; M.J. de Goeje كـ «جمارك» عند ترجمتهم الإدريسي:

Idrisi, Description de l'Afrique et de l'Espagne. Leiden, 1866, pp. 239, 309.

Shaqundi, in Maqqari, Analectes, II, p. 148. (76)

Abu Yusuf, Kitāb al-kharaj, p. 135. (77)

فعل على التعريفات الأندلسية). فقد أمر راميرو (1) Ramiro صاحب أراجون في جاكا (1035 - 1063) Jaca أن تُدفع الضرائب من قبل «كل من يأتي ويذهب سواء أكان مسيحياً أم عربياً»⁽⁷⁸⁾. وقد نصت العقود في المدن المسيحية الإسبانية مراراً على الضرائب الخاصة، وتبين التعريفات المسجلة طبيعة الانتشار الواسع للضرائب التجارية المفروضة على المسيحيين والمسلمين. ففي مدينة ألابريلا Alarilla في أواخر القرن الثاني عشر كان يجب دفع «مرابطون murabitun» على كل «بهيمة مشحونة قادمة من بلاد مراكش». كما فرض مبلغ على «كل شيء يذهب إلى بلاد مراكش أو يعود منها» وذلك في مدينة أوكانا Ocaña في سنة 1226. وفي ليزدا Lezda من بلنسيا من سنة 1238 أمر جيمس الأول صاحب أراجون أنه يجب دفع پيزانطم bezanطم واحد على كل «عربي يأتي [إلى المدينة] بحراً أو براً»⁽⁷⁹⁾. وكما هو الحال بالنسبة لضريبة العشر المختلفة في البلاد الإسلامية، فمن المحتمل أن التجار المسيحيين والمسلمين، لم يكونوا مكلفين بالتساوي في إسبانيا المسيحية. ففي ال فيورو Fuero لمدينة إيفورا Evora سنة 1166 مثلاً كان على التاجر المسلم المتعامل بفرو الأرانب أن يدفع ضريبة مضاعفة على ما يدفعه التاجر المسيحي في العمل نفسه⁽⁸⁰⁾.

J.M. Lacarra, "Un arancel de aduanas del siglo XI," Actas del primer congreso (78) internacional de pireneistas. San Sebastian, 1950, p. 16.

J.L. Martin, "Portazgos de Ocana y Alarilla," AHDE 32(1962), p. 524, 526; Fori (79) Antiqui Valentia. ed. M. Dualde Serrano, Madrid-Valencia, 1950-67, p. 284 [CXLIV, 4]. It is possible that this levy applied to saracen slaves i.e., merchandise, not free Muslim merchants.

Portugaliae monumenta historica: leges et consuetudines. I, Lisbon, 1856, p. 393. (80) كثير من عقود المدن في آخر القرن الثاني عشر (وكذلك هذه المجموعة) تتضمن أحكاماً مماثلة:

(pp. 419,427,431,488,495,513).

كما أن التجار وأصحاب المراكب الأجنبية الواصلة إلى الموانئ الإيطالية كانوا يدفعون رسماً عند الوصول⁽⁸¹⁾. فقد ورد في سجلات Registrum curiae archiepiscopalis في جنوى سنة 1143 أنه فُرض اثنان وعشرون ونصف سوليدي Solidi (وتدعى عشراً) على المراكب القادمة من المشرق، والإسكندرية، ومختلف موانئ شمال أفريقية، والماريا وبعض المناطق الأخرى. وفيما يلي من الزمن أي نحو سنة 1160 فرضت پيزا مكوساً على المراكب الواصلة من مالقا والماريا ودينيا وبلنسيا وبرشلونة ومالوركا⁽⁸²⁾. ولم تذكر المصادر إذا كان هذا المبلغ مفروضاً على المراكب الإيطالية أو الأندلسية، ولكن تذكر مراجع من مرسليليا لسنة 1228 إن العشر كان مفروضاً على العرب الواصلين إلى المدينة وهذا بدوره يثبت أن الزوار المسلمين لم يكونوا غير معروفين⁽⁸³⁾.

الأسعار والبضائع المتيسرة

ومع ذلك يبقى هنا مجال آخر حيث يتوقع المرء وجود تدخل إداري

(81) L.T. Belgrano ed "II registro della curia arcivescovile di Genova," ASLSP (included in C. Imperiale (ed.), Codice 1142 السابقة سنة 1862, p.9. diplomatico della repubblica di Genova. Rome, 1936-42,I, p. 141.

كذلك ذكر فرض ضريبة على المراكب المنطلقة من إسبانيا.

(82) F.Bonaini ed., Statuti inediti della città di Pisa dal XII al XIV secolo. Florence, 4-70,II, pp. 905-6.

(83) L. Méry and F. Guindon (eds.), Historie analytique et chronologique des actes et des délibérations du corps et du conseil la municipalité de Marseille. Marseille, 1841,I, p. 334.

هذا ليس دليلاً على فرض رسوم على الرقيق المسلم الذي كان يشحن عبر مرسليليا.

Benjamin of Tudela, "Itinerary," trans. M.N. Adler, Jewish Quarterly Review 16,1904, p. 468.

وكذلك لاحظ أنه رأى تجاراً من مصر وفلسطين مسلمين أو يهود غالباً في مونبيليه سنة 1160.

في الأعمال التجارية وفي حركة البضائع وتوفرها وسعرها. ويبدو هذا في الواقع أنه كان مجالاً لرقابة رسمية صغيرة أو محدودة منذ أن فرضت الحكومات الأندلسية رقابة ضئيلة على تدفق البضائع بين مسلمي إسبانيا والمناطق الأخرى من البحر الأبيض المتوسط. ولا توجد براهين على تقيدات او خطر على استيراد مواد معينة على الرغم من أن الحكام المحليين والسلطات الدينية قد حاولت أحياناً مراقبة الصادرات. وبخاصة بعد وصول الحكام المرابطين والموحدين إلى الأندلس والمغرب وفرضهم رقابة دقيقة على التجارة الدولية، وتنظيمهم تصدير المواد الحربية. فلم يكن مسموحاً للتجار المسلمين أن يبيعوا أية مادة محظورة مثل الأسلحة إلى المسيحيين، وذهب ابن رشد (توفي 1126) بعيداً ليقضي بأن أي تاجر مسلم يجتاز البلاد الإسلامية عليه أن يكون خاضعاً للتفتيش للتأكد من أنه لا يحمل سلعاً مهربة⁽⁸⁴⁾. إن مثل هذه القيود التجارية كان لها ما يوازيها في أوروبا، وذلك عندما تكرر تحريم البوابات الإتجار بالخشب والأسلحة والمراكب أو أية بضاعة ذات إمكانية للتطبيق الحربي، وتكرر هذا الطرح للخطر منذ المجلس الثالث Third Lateran Council سنة 1179⁽⁸⁵⁾. وزيادة

(84) Ibn Rushd, Kitāb al-muqaddimat al-mumahhidat. Cairo, 1325/1907, II, p. 287.

وقد قال القاضي المغربي ابن جزئي (Juzary) توفي (1340) أن على المسلمين أن لا يدخلوا بلاد المسيحيين إلا من أجل افتداء مسلم. وأن التخوم يجب أن تكون مغلقة، كما أدرج المواد التي لا يجوز للمسلمين بيعها للمسيحيين وهي الخيول والأسلحة والحديد والنحاس:

Qawanin al-aḥkam al-shar'īya., Beirut, 1968, p. 319. See also Wansharisi, Mi'yār, V, pp. 213-14.

(85) وكما هي الحال لدى المسلمين فقد حرم المسيحيون التجارة مع الأعداء حيث كان هذا الأمر ظاهرة موجودة منذ زمن طويل فقد ذكر sawyer أن ذلك قد وجد في أواخر العصور القديمة ن: (Kings and Merchants pp. 142) من جهة أخرى حث على أهمية ذلك أولاً ألكسندر الثالث المجمع المسكوني الثالث ومن ثم دعم البوابات المتأخرون التحريم التجاري وخاصة إينوسانت الثالث الذي فعل نفس الشيء في المجمع الرابع في سنة 1215 وجورج التاسع وكذلك كثير من الحكام المدنيين المسيحيين.

على ذلك، كما سيناقش في الفصل التاسع، فقد بذل الملوك المسيحيون المتأخرون جهوداً كبيرة لمنع حركة مرور البضائع الحربية أكثر مما بذله الحكام الأندلسيون.

وقد أثرت الأسعار على الحركة الدولية لتجارة السلع أكثر من القواعد التشريعية في البحر الأبيض المتوسط في العصر الوسيط. وقد «ثبتت الأسعار» هذه ووصلت إلى مستوى مقبول بعد مساومات التجار بعضهم مع بعض في ساحة السوق. وإن قوة العرض والطلب للبضائع جلية واضحة من خلال التعليمات الذرائعية الواقعية المتبادلة بين الشركاء في رسائل جينيزا، وكذلك من خلال الأوامر النظرية الواردة في كتيبات التجار. وكما طرح ابن خلدون، أن التاجر الذي يريد ربحاً عليه أن يحمل بضاعته إلى بلاد أخرى، حيث تكون مطلوبة أكثر من بلده... [لأن] البضاعة القليلة والنادرة، تكون أسعارها مرتفعة. وقد عرّف طبيعة التجارة بنفسها بأنها «شراء للبضائع والسلع، وتخزينها، والانتظار حتى تحمل تقلبات السوق زيادة في الأسعار»⁽⁸⁶⁾.

لقد كان معظم الأسباب الجلية لتقلبات الأسعار الإقليمية هو نقص المؤن بسبب المجاعة والقحط والحرب أو أحداث أخرى. وقد لاحظ الإخباريون من المؤرخين ارتفاع أسعار الحبوب والمنتجات الأخرى في السنين القاحلة، أو لاحظوا الأسعار المنخفضة في أزمان السخاء

Ibn Khaldun, Muqaddimah, II, pp. 337-8, 340.

(86)

على الرغم من القوة الواضحة للعرض والطلب فمن المفضل مقارنة المفهوم الحديث عن «اقتصاد السوق» بآليتها المعقدة ورقابتها. مع تجارة العصور الوسطى. إن نمط السوق المنظمة ذاتياً من خلال العرض والطلب والتنافس التام بين الموردين أو البائعين. يمكن أن يقارن بصورة غير دقيقة بعالم العصور الوسطى كما لا نملك القدرة على اختبار توسع تطبيقاتها.

والخصب. وقد ذكر النويري على سبيل المثال أنه في سنة 822، كان هناك مجاعة قاسية في الأندلس مما سبب ارتفاع أسعار الحبوب بصورة مؤسفة⁽⁸⁷⁾. وقد ولدت التجارة الدولية حساب كلفة الأسعار ومجازفاتها. ونظراً للمخاطر غير المتوقعة من جراء السفر بحد ذاته، فإن مخاطر الشحن تزيد الأسعار إذ إن التاجر يحاول، ولديه الحق، أن يستعيد المزيد من المال من بقايا بضائعه في كل شحنة مفقودة في البحر. وبطريقة مماثلة فإن استئجار المراكب والسفن الخاصة بالشحن ودفع الضرائب والتعريفات على البضائع، ومصاريف العمال، كل هذا يؤثر على السعر النهائي لمادة ما⁽⁸⁸⁾.

إن هذه العوامل مجتمعة، بالإضافة إلى توجه المؤرخين لذكر الأسعار المرتفعة، تجعل من الصعب تحليل الأسعار وتحديد المستوى «الطبيعي». حتى قوائم الأسعار التفصيلية المتبادلة بين تجار جينيوا تشير إلى أنهم قد اعتبروا الأسعار متحركة، مع أنهم وعند جمع حساباتهم يمكن للمؤرخين اليوم أن يفهموا شيئاً عن الاتجاهات العامة للتسعير. وكما لاحظ جوتين أن دراسة الأسعار هي كمن يحاول حل معادلة بأربعة مجاهيل هي: الطبيعة الدقيقة، والنمط ونوعية البضائع المتاجر بها، ونوعية الأوزان، والمقاييس أو دلائل أخرى على الكمية التي تشير إلى قيمة العملة المدفوعة، وأخيراً الزمن والمكان والظروف الخاصة للصفقة المعنية⁽⁸⁹⁾.

كان تدخل الحكومة عنصراً متقلباً من هذه المعادلة الصعبة فما من شك أن السلطان استطاع أن يؤثر على الأسعار من خلال فرض المحتسب،

Nuwayri, *Historia de los musulmanes de España y Africa por en-Nuguarí ed.* (87) and trans M. Gaspar Remiro, Granada, 1917, I, p. 42.

Chalmeta, "Facteurs de la formation des prix," p. 111. (88)

Goitein, *Mediterranean Society*, I, p. 217. (89)

وليضمن السوق من خلال رفع أو خفض الضرائب التجارية، ومن خلال الاتفاقات الدبلوماسية، والتحكم بالشحن والتحميل أو باحتجاز بعض المراكب. فقد كانت السلطات المحلية واعية لإمكانيات العرض والطلب وقامت بتدعيم بعض التوجيهات. فقد حذر ابن عبدون مثلاً من المشكلات الناتجة عن التخزين وأفتى بأن على المخزنيين المعروفين في إشبيلية أن لا يبقوا إلا بعض الكميات من الحبوب دفعة واحدة وعلى أساس كمية المخزون لأن ذلك «يسبب ارتفاع الأسعار والكلف، ويسبب الأذى للمسلمين»⁽⁹⁰⁾. وقد سجلت كتب الحسبة أسعاراً خاصة لغذاء الموظفين، ما يدل على أنه كان هناك مفهوم السعر الخاص أو «الخيري» وأنه كان للسلطان دور في تنظيم كلف البضائع الأساسية. وخلافاً لمعظم بضائع الرفاهية، فإن التّمون بالحبوب والمواد الغذائية للموظفين مُعرّض لتقلبات المناخ على الرغم من أن طلبها يبقى ثابتاً. وقد اهتمت الحكومة بمراقبة التمون بالأغذية بهدف تجنب المجاعات، كما ان تنظيم الأسعار الرسمي للمواد الغذائية ربما يعكس هذا التوجه أكثر من العمل على نظرية اقتصادية موحدة. ولم يكن القضاة مجمعين على نظرتهم إلى تنظيم الأسعار. وقد جمع ابن عبد الرؤوف وهو القاضي الأندلسي من منتصف القرن العاشر عدداً من الآراء القانونية حول موضوع تثبيت الأسعار، واستنتج أنه من المسموح تثبيت سعر الحبوب والقمح والعسل واللحم ومواد غذائية أخرى شرط أن تباع من قبل المستوردين، وليس من قبل التجار المحليين. وهكذا كان بعض المؤلفين، بمن فيهم يحيى بن عمر قد حذر من أن المحتسب يجب ألا يجبر التجار على تثبيت أي سعر⁽⁹¹⁾.

Ibn 'Abdun, Risala, p. 42.

(90)

Ibn 'Abd al-Ra'uf, Risala, pp. 88-9; Yahya b. 'Umar, Kitāb ahkam al-suq. ed. M.A. Makki Madrid: MDI 4 (1956), pp. 131-2.

(91)

إن الأدلة على رقابة أسعار بضائع الرفاهية أقل وضوحاً، مثل التوابل والنسيج والمعادن، وغير ذلك من المواد المهمة من شحنات التجار الدولية. وتتضمن رسائل جينيزا أحياناً مراجع لأسعار «مثبتة» أو «محددة» في الأندلس أو في أماكن أخرى. ولكن ليس من الواضح من كان المسؤول عن التثبيت. وهناك رسالة من الماريا مؤرخة في 1138 تذكر أسعار مواد ذات سعر ثابت بمئقال ونصف مئقال للرطل ولكن ربما كان هذا تثبيتاً خاصاً أكثر منه تثبيتاً رسمياً⁽⁹²⁾.

وربما أثرت الحكومة المحلية على الأسعار من خلال مراقبتها ضرب العملة وسيولتها، منذ أن لوحظ في كتيب عن سك العملة في القرن الرابع عشر، إن «السعر هو أول عنصر [في أي بيع] والأسعار موضوعة على أساس الذهب والفضة»⁽⁹³⁾. وهنا يوجد عاملان مهمان هما: ربط السعر بالكمية المسكوكة من العملة في التداول، وكذلك الإنتاج والجودة والتعويم. وللأسف، وعلى الرغم من المعلومات الجيدة والواضحة عن النقود الأندلسية، فإن نقص المعلومات عن الأسعار الأندلسية أو سيولة عملتها في زمن معطى يمنع إقامة أي علاقة بين الاثنين. كذلك من الصعب إقامة الصلة بين إصدارات النقود الخاصة ومستويات الأسعار.

= وقد لاحظ Chalmers أن على المحتسب أن يراقب الأسعار؛ حول تثبيت الأسعار: El señor del zoco, p. 136.

M.A. Khallaf Qurtuba al-islamiyya, Tunis, 1984, pp. 122-7.

Bodl d74.41; tahddada, which Goitein translates as "defined" in Mediterranean Society, pp. 218 and 453, n. 39) but as "you have fixed" in Letters, p. 263.

الفعل المقصود تحدد tahaddada الذي ترجمه جوتين بـ "defined" في. ولكن بـ حَدَدْتُ "you have fixed" في الرسائل.

Abu al-Hasan al-Hakim, "Regimen de la casa de la moneda, al-dawha al-mushtabika fi dawabit dar al-sikka" ed. H. Mones, Madrid: MDI 6, 1958, p. 156.

أبو الحسن الحكيم الدوحة المشتبكة في ضوابط دار السكة.

وطبقاً للنظرية الاقتصادية، يمكن توقع أسعار مرتفعة في زمن سيولة العملة وأسعار منخفضة في أوقات ندرتها. ولكن هذا غير مدعوم بالضرورة بمعلومات أندلسية عن الأسعار. وقد جمع أشتور Ashtor أسعاراً أندلسية مرتفعة متشابهة مع تلك التي في المشرق، وبكمية كبيرة من الذهب السوداني في إسبانيا المسلمة، ولكن الأسعار لم تكن مرتفعة دائماً أكثر من المناطق الأخرى⁽⁹⁴⁾. ومع التنوع المحتمل، فإن قرب أسواق الأندلس من طريق تجارة الذهب لا يؤثر بصورة آلية على مستوى الأسعار. وفي النصف الثاني من القرن العاشر مثلاً لاحظ ابن حوقل أن البضائع في الأندلس تباع بأسعار رخيصة، وتصف كتاباته الأحداث في عهد الأمويين المزدهر اقتصادياً. وبعد إدخال العملة الذهبية من قبل عبد الرحمن الثالث⁽⁹⁵⁾. كان النقد الذهبي الأندلسي قوياً ومتوافراً، إلا أن الأسعار كانت منخفضة. وبعد زوال الأمويين أدى التضخم في عصر دول الطوائف إلى تعويم العملة وإلى عدم الاستقرار السياسي على الرغم من أن واقع مخزون النقد كان على ما يبدو قد ازداد خلال القرن الحادي عشر⁽⁹⁶⁾. وبالطريقة المتناقضة نفسها، أعلن ابن أبي زرع (من مؤيدي المرابطين) أن الأسعار كانت منخفضة في عهد هذه السلالة، على الرغم من وصول المرابطين إلى الذهب السوداني وتوحيد سلالتهم للنقود الذهبية الشعبية والوافرة مع أنها ليست ذهباً خالصاً⁽⁹⁷⁾. وهناك تفسير

(94) E. Ashtor "Prix et salaires dans l'Espagne musulmane aux Xe et XIe siècles," Annales: ESC 20,1965, p. 667.

(95) ابن حوقل قد استشهد به ياقوت في معجم البلدان:

Jacut's Geographisches Worterbuch. ed. F. Wustefeld, Leipzig, 1873, I, pp. 375-8.

(96) M. Benaboud, "Tendances économiques dans al-Andalus durant la periode des Etats Taifas," Bulletin économique et social du Maroc 151-2 (1983), p. 22.

يرى P. Spuffords أن ظاهرة مماثلة عملت في العجز الأوروبي في أواخر القرن الثاني عشر وأوائل القرن الثالث عشر.

"Le role de la monnaie dans la révolution commerciale du XIIIe siècle," Etudes d'histoire monétaire, XIIe-XIXe siècles. ed. J. Day, Lille, 1984, p. 365.

(97) Ibn Abi Zar', Rawd al-qirtas. trans. A. Huici Miranda, Valencia, 1964, pp. 326-7.

ابن أبي زرع، روض القرباس.

واحد للمشكلات ذات العلاقة، بما يكمن في واقع أن الحكام يقيدون أحياناً تداول العملة الأجنبية داخل أراضيهم، وهكذا يحدّون من تقلبات السعر.

وعلى الرغم من تدخل الحكومة في التجارة الدولية في كثير من المناطق، فليس من المحتمل أن الحكام الأندلسيين قد نظروا إلى التجارة كوجود نظري أو مجرد يخدم مقاصدهم، بل كانوا مهتمين بالعناصر المكونة للتجارة من موانئ، وتجار، وأسواق، وفنادق، ومراكب، وبضائع، والضرائب بخاصة. وبطريقة مماثلة فإن التاجر في العصر الوسيط وفي إسبانيا المسلمة قد جرب سلطة الحكومة من خلال أعماله اليومية ومن خلال هذه المظاهر المنفردة، وليس كرقيب على أعماله، حتى داخل شبكة السلطة الحكومية الأندلسية كان التاجر الدولي حراً بطريقة متفقة مع القواعد وأن يتاجر حيث شاء ومتى شاء، وبأي شيء، ومع من يريد.