

## سیاست و تجارت در مغرب قرون میانه؛

## ناپایداری سیاسی و شکوفایی اقتصادی

عباس برومند اعلم\*<sup>۱</sup>

(دریافت: ۱۴۰۱/۰۱/۰۶ پذیرش: ۱۴۰۱/۱۰/۲۵)

### چکیده

مغرب اسلامی زیست تمدنی خود را مدیون موقعیت جغرافیایی منحصر به فردی است. این موقعیت علاوه بر دسترسی توأمان مغرب به دریای مدیترانه و اروپا، آن را از سرزمین‌های بکر صحرای آفریقا و از مجاورت مصر به عنوان دروازه شرق هم بهره‌مند ساخته است. در طول تاریخ چند هزارساله این سرزمین، چنین موقعیتی امکان مطلوبی برای فعالیت‌های تجاری و بازرگانی آن فراهم ساخته است. البته طبیعی است که میزان به‌فعولیت رسیدن این ظرفیت همیشه تابعی از سایر متغیرها به‌ویژه متغیرهای سیاسی بوده است. از طرفی، منطقاً باید رابطه مستقیمی میان ثبات، آرامش و تمرکز سیاسی با رشد تجارت و بازرگانی برقرار باشد، اما مطالعه سیر تحول تجارت در سرزمین مغرب در قرون میانه (قرون ۵ تا ۱۰ هجری)، ما را با پدیده متفاوتی روبه‌رو می‌کند. در این دوره، به‌رغم تغییرات گسترده و جابه‌جایی حکومت‌ها، عدم تمرکز سیاسی و جنگ و نزاع مستمر، با رشد پیوسته همه شاخص‌های تجاری و بازرگانی روبه‌رو هستیم. مسئله اساسی پژوهش حاضر نیز بررسی این تناقض است. مدعای مطرح‌ه در این نوشتار این است که بررسی شاخص‌هایی همچون بازارهای پویا، ضرب سکه قدرتمند و

۱. دانشیار گروه تاریخ، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران (نویسنده مسئول)

\*a.boroumand@modares.ac.ir

<https://orcid.org/۰۰۰۰-۰۰۰۲-۱۹۰۷-۱۷۲۸>

تردد آسان و گسترده کاروان‌های تجاری در سطح محلی و منطقه‌ای نشانه‌های آشکار شکوفایی بازرگانی در مغرب قرون میانه است. علل آن نیز علاوه بر موقعیت جغرافیایی، این است که دولت‌های این منطقه می‌دانستند که با داشتن خزانه‌های قوی، در منازعات سیاسی، قدرت و نیروی نظامی بیشتر و راضی‌تری در اختیار خواهند داشت. همچنین، می‌دانستند که تحقق خزانه غنی جز با تجارت شکوفا و رقابت بر سر راه‌ها و پایانه‌های تجاری میسر نمی‌شود. این پژوهش با تکیه بر چارچوب مفهومی تاریخ اقتصادی که یکی از وظایف اصلی آن تشریح ثبات یا دگرگونی ساختارها و روندهای اقتصادی است، وجود این حیات دوگانه سیاسی - اقتصادی را چنین نشان داده است: در سرزمین مغرب، به‌رغم همه بحران‌های سیاسی، همواره شاهد سیاست ثابت حکومت‌ها در حمایت از تجارت و تسهیل بازرگانی هستیم؛ گویی توافق نانوشته‌ای میان رقبای سیاسی و طرف‌های نزاع وجود داشته که موضوع تجارت و بازرگانی را خارج از منازعات سیاسی نگاه دارند. علت آن نیز نیاز مستمر حکمرانی‌های این منطقه به حفظ ثروت خزانه، تأمین هزینه‌های سنگین نظامی‌گری، رقابت نرم برای تسلط بر راه‌های تجاری و جذب تاجران و بازرگانان به سرزمین خود بوده است.

**واژه‌های کلیدی:** مغرب، قرون میانه، تجارت، راه‌های تجاری، نزاع و بی‌ثباتی سیاسی.

## مقدمه

مغرب اسلامی، به‌دلیل موقعیت منحصر به فرد جغرافیایی و راهبردی خود، دسترسی هم‌زمان به دریای مدیترانه و اروپا از یکسو و سرزمین‌های بکر جنوب صحرای آفریقا از سوی دیگر و نیز مجاورت با مصر به‌عنوان دروازه شرق، همواره در طول تاریخ چندهزارساله‌اش، ظرفیت عظیمی برای فعالیت‌های تجاری و بازرگانی داشته است. در واقع، اساساً زیست تمدنی خود را مدیون همین ظرفیت است. روشن است که این ظرفیت، برای به‌فعلیت رسیدن و گسترش یافتن، همواره تابعی از تحولات سیاسی و نظامی بوده است. معمولاً پیش‌فرض این است که دوران‌های طولانی ثبات، آرامش و

سیاست و تجارت در مغرب قرون میانه؛ ناپایداری سیاسی و شکوفایی اقتصادی ————— عباس برومند اعلم

تمرکز سیاسی منتهی به توسعه تجارت و بازرگانی می‌شود، اما در قرون پنجم تا دهم هجری که در این مقاله قرون میانه برای مغرب فرض شده است، با پدیده‌ای نسبتاً متفاوت روبه‌رو هستیم.

قرون میانه مغرب دوران افول قدرت فاتحان و حکومت‌های عربی، قدرت‌گیری اقوام بومی امازیغ یا بربر و طبعاً، زنده شدن مجدد رقابت‌های دیرین قبایلی است. در این دوران، گرچه دولت‌های بزرگ و فراگیر با پیروزی‌های برق‌آسا روی کار می‌آمدند، اما ستاره اقبالشان به‌زحمت به قرنی می‌رسید؛ به‌گونه‌ای که در فاصله قرن ۵ تا ۱۰ هجری، شاهد ظهور و سقوط حدود شش حکومت در مناطق مختلف مغرب هستیم؛ یعنی حکومت‌های مرابطون، موحدون، بنوحفص، بنوعبدالواد، بنی مرین و بنی وطاس. علاوه بر این، حتی در زمان ثبات موقت حکومت‌ها، جنگ و نزاع و توسعه‌طلبی سرزمینی، پدیده غالب در روابط بین حکومت‌ها بود. بنابراین، انتظار می‌رود که با افول تجارت، نابودی راه‌ها، شهرها و بندرهای تجاری، سقوط درآمد‌های اقتصادی و توقف انتقال کالا روبه‌رو باشیم، اما بالعکس، شاهد رشد مستمر تجارت و بازرگانی و توسعه راه‌های تجاری خشکی و دریا هستیم. شرکای تجاری مغرب نیز در سواحل شمالی مدیترانه همچون جنوا، ونیز، سیسیل، مالت، فرانسه، اندلس و سرزمین‌های جنوب صحرا همچون کانم، بورنو، سنگای، مالی و غانا دائماً رو به تزاید هستند.

پرسش اساسی این است که نشانه‌های این شکوفایی و توسعه تجارت و بازرگانی در مغرب قرون میانه چیست؟ همچنین، چرا به‌رغم بی‌ثباتی سیاسی و نزاع مستمر در سطح منطقه، شاهد رشد و توسعه تجارت هستیم؟ مدعای ما در پژوهش حاضر این است که فعال و ایمن بودن راه‌های تجاری، تردد آسان کاروان‌ها، توسعه راه‌های خشکی در مسیرهای شمالی و جنوبی، توسعه راه‌های تجاری دریایی، افزایش درآمد

دولت‌ها، گسترش و آبادانی شهرها، رفاه عمومی و ضرب سکه‌های پرقدرت و معتبر که نشانگر پشتوانه محکم خزانه حکومت‌های مورد نظر در این دوران است، همگی نشانه‌های پیشرفت مستمر اوضاع اقتصادی و تجاری است. در تبیین چرایی این پدیده هم تصور بر این است که دولتی که خزانه پر و قوی دارد، قدرت، مقبولیت محلی و منطقه‌ای و نیروی نظامی بیشتر و راضی‌تری دارد و در منازعات سیاسی می‌تواند بدان‌ها تکیه کند. این امر محقق نمی‌شود، جز با درآمدهای هنگفت مالی که از طریق تجارت شکوفا تأمین شود. تجارت شکوفا نیز یعنی توسعه راه‌ها و تأمین امنیت آن‌ها، تسهیل تردد و حمایت از تجار و تضمین سود آنان برای تشویق به تحمل ریسک بیشتر در سرمایه‌گذاری و انتقال کالا. بنابراین، در دوره مورد مطالعه، همواره شاهد سیاست ثابت حکومت‌های این منطقه در زمینه حمایت از تجارت و تسهیل بازرگانی هستیم؛ گویی توافق نانوشته‌ای میان رقبای سیاسی و طرف‌های نزاع وجود دارد که موضوع تجارت و بازرگانی را خارج از منازعات سیاسی نگاه دارند.

روشن است که اندک مطالعات تاریخی جامعه ایرانی در حوزه سرزمین‌های شمال آفریقا پیشینه ناچیزی را در اختیار محقق قرار می‌دهد. البته همین پیشینه ناچیز هم عمدتاً در حوزه تاریخ سیاسی این سرزمین است. بنابراین، مطالعات تاریخ اقتصادی همچون محتوای نوشتار پیش رو احتمالاً در زمره نخستین آثار در زبان فارسی خواهد بود.

### چارچوب مفهومی

به نظر برخی اندیشمندان، اقتصاد در معنای ماهوی‌اش، فرایند نهادمند کنش و واکنش میان انسان و محیطش است و نتیجه‌اش تأمین پیوسته ابزارهای مادی برای برآوردن نیازهاست (رنانی، ۱۳۹۲، ص. ۲۹۱). تاریخ اقتصادی نیز در مطالعه بستر فوق دو وظیفه

سیاست و تجارت در مغرب قرون میانه؛ ناپایداری سیاسی و شکوفایی اقتصادی ——— عباس برومند اعلم اصلی دارد: نظریه‌پردازی در مورد ساختار اقتصادها و تشریح ثبات یا دگرگونی این ساختارها (نورث، ۱۳۷۹، ص. ۱۳).

روندهای کلی رخ داده در قرون میانه در بخش‌های وسیعی از شمال آفریقا عبارت‌اند از: رشد جمعیت و وسعت سکونت انسان‌ها؛ رشد کشاورزی و گسترش یکجانشینی؛ پدید آمدن سازمان سیاسی دولت‌ها و در ادامه آن، جنگ و بی‌ثباتی سیاسی و امنیتی؛ پیشرفت فناوری و گسترش چشمگیر تجارت، به‌ویژه تجارت بین‌منطقه‌ای؛ ظهور بازارها و باراندازهای متعدد و در نتیجه، توسعه شهرها، به‌ویژه شهرهای تجاری؛ پیچیدگی مناسبات شهری در سراسر دنیای مدیترانه‌ای و ظهور سازمان‌های اقتصادی و رشد اقتصادی و ارتقای سطح عمومی زندگی هم‌زمان با افزایش شکاف و نابرابری درآمدی (همان، صص. ۱۱۱-۱۱۲).

در این دوران، دولت‌ها یا نظام‌های سیاسی - اقتصادی، مجموعه‌ای از نهادها را که روابط ویژه‌ای با یکدیگر داشتند تشکیل دادند. یکی از اهداف آن‌ها ایجاد نظام حمایت از روندهای اقتصادی و تجاری در جهانی متشکل از دولت‌های رقیب بود. همچنین، طبعاً پیشرفت‌های عمده در فناوری‌های نظامی به رشد اندازه دولت‌ها و متعاقباً رشد مبادلات منطقه‌ای منجر شد. بنابراین به تدریج، فرمانروایان به امضای توافقات سیاسی به‌منظور حصول نظم پایای تجاری در هنگامه رقابت‌های همگانی در میان خودشان مجبور می‌شدند (همان، صص. ۲۳۷-۲۳۴). شهرها و بندرهای تجاری عرصه این رقابت‌ها بودند؛ حتی حاکمان قدرتمند از اعمال قدرت بر این دروازه‌های تجاری خودداری می‌کردند تا مبادا تاجران خارجی از آنجا دست بشویند و تجارت به‌ناگاه تعطیل شود. به علاوه، دولت‌ها همواره امنیت نظامی دروازه‌های تجارت را تأمین می‌کردند و تاجران خارجی را در پناه خود می‌گرفتند؛ امکانات لنگراندازی، تخلیه بار و

جامعه‌شناسی تاریخی \_\_\_\_\_ دوره ۱۴، شماره ۲، پاییز و زمستان ۱۴۰۱

ذخیره کالا را مهیا می‌کردند؛ امکانات قضائی در اختیار می‌گذاشتند و توافق نامه‌های مربوط به کالاهای دادوستدشده را تنظیم می‌کردند (رنانی، ۱۳۹۲، ص. ۲۸۶).

روشن است که بازارهای بین‌المللی این دوره و دروازه‌های تجارت مناطقی بودند که انسان‌های جوامع مختلف در آن‌ها با یکدیگر برخورد می‌کردند. این امر می‌توانست موجب بروز کشمکش و برخی مشکلات حقوقی شود. حضور یک مقام قضایی که همه او را بپذیرند و در همان محل رافع همه دعای باشد لازم بود. از آنجا که در صورت بروز هرگونه اغتشاش در مبادلات میان بازرگانان، مقامات مسئول می‌بایست پاسخگو می‌بودند، دور از منطق نبود که بازرگانان را مجبور کنند تا مبادلات خود را در مکان‌ها و به شیوه‌های تأییدشده انجام دهند (همان، ص. ۲۸۸).

چنان‌که پیش‌تر گفته شد، ویژگی مهمی که سرزمین مغرب را به‌عنوان بخش مهمی از دنیای مدیترانه‌ای در قرون میانه واجد ویژگی‌های فوق می‌کند، وجود راه‌های متعدد بازرگانی هم در خشکی و هم در دریا بود؛ راه‌های تجاری غربی - شرقی و شمالی - جنوبی که هزاران سال فعال بوده‌اند و نقاط عطف سرزمین مغرب هستند.

### نگاهی به اوضاع سیاسی مغرب در قرون میانه

قرون میانه مغرب دوران افول قدرت حکومت‌های عربی، قدرت‌گیری امازیغ‌ها یا بربرها، شکل‌گیری دولت‌های بومی و زنده شدن مجدد رقابت‌های دیرین قبایلی در منطقه است. در این دوران، گرچه دولت‌های بزرگ و فراگیر با پیروزی‌های برق‌آسا روی کار می‌آمدند، ستاره اقبالشان به‌زحمت به قرنی می‌رسید؛ به گونه‌ای که در فاصله قرن ۵ تا ۱۰ هجری، شاهد ظهور و سقوط شش حکومت در مناطق مختلف مغرب هستیم؛ یعنی حکومت‌های مرابطون، موحدون، بنوحفص، بنوعبدالواد، بنی مرین و بنی وطاس..

سیاست و تجارت در مغرب قرون میانه؛ ناپایداری سیاسی و شکوفایی اقتصادی ————— عباس برومند اعلم

این دوره با عزیمت فاطمیان به مصر و واگذاری میراث‌شان به خاندان امازیغی و بنی‌زیری در مغرب آغاز می‌شود، اما از پی اختلاف و نافرمانی این وارثان، طوفانی سهمگین مغرب را درمی‌نوردد. فاطمیان قبایل عرب کوچرو بنی‌هلال را که در شبه‌جزیره سینا موجب دردسر بودند، به سوی مغرب کوچ دادند تا هم از دست آنها خلاص شوند و هم بنی‌زیری را گوشمالی دهند. با این حال، پیامدهای این مهاجرت توأم با خشونت، سنگین بود و ساختارهای اجتماعی، سیاسی و اقتصادی مغرب را درهم ریخت (ر.ک. مونس، ۱۳۸۴، ج. ۲/صص. ۱۶۰-۱۸۷). پس از این دوره فترت و آشفتگی، قبایل پر قدرت بومی مغرب در غیاب فاتحان عرب دست‌به‌کار شده و وارد میدان رقابت سیاسی برای کسب قدرت شدند. قبایل قدیمی و پرنفوذ صنهاجه، پیشگام این میدان بودند. آنها در یک حرکت سازماندهی‌شده دینی، موسوم به مرابطون و به پیشوایی عبدالله بن یاسین و سپس یوسف بن تاشفین، در میانه قرن پنجم به قدرت رسیدند. هرچند آنان موقتاً توانستند مغرب را یکپارچه کنند، این توفیق دیری نپایید. پس از وفات مؤسس حکومت، قدرت ایشان به سرعت راه افول پیمود و با شورش‌های مکرر و به‌ویژه نهضت فراگیر موحدون، در کم‌تر از یک قرن سقوط کرد.

در همین یک قرن هم بخش بزرگی از انرژی مرابطون صرف نبردهای مستمر در اندلس و سپس شورش‌های داخلی شد. آخرین آنها نیز که طولانی‌ترینشان بود به کار مرابطون پایان داد. پس از آنان، قبایل مسموده که هسته مرکزی نهضت موحدون را تشکیل می‌دادند به پیشوایی شخصیتی عجیب و مدعی مهدویت، یعنی محمد بن عبدا... بن تومرت در اوایل قرن ششم به قدرتی فراگیر دست یافتند. البته به‌رغم شور مذهبی طرفدارانشان و ایدئولوژی متعصبانه و خاصشان که بر نفی مظاهر سنتی و مذهبی در مغرب استوار بود، بیش از یک قرن نتوانستند وحدت سرزمینی مغرب را حفظ کنند. در

واقع، گرچه حکام ضعیف‌شده موحدون تا میانه قرن هفتم بر بخش‌هایی از مغرب اقصی حکم می‌راندند، آن‌ها مدت‌ها پیش شاهد تجزیه قلمرو خود بودند. به علاوه در همان قلمرو محدودشان نیز درگیر کشمکش‌های داخلی مستمر بودند؛ به گونه‌ای که ظرف نیم قرن، یعنی از ۶۱۰ تا ۶۶۰، حدود هشت امیر بر تخت نشستند؛ امری که خود نشانگر عمق بی‌ثباتی سیاسی در این مدت است.

بعد از سقوط موحدون در اواخر قرن هفتم، مغرب دیگر هرگز رنگ یکپارچگی سیاسی به خود ندید. در سه حوزه جغرافیایی مغرب ادنی، مغرب اوسط و مغرب اقصی، دولت‌های مستقلی شکل گرفت و تا زمان سلطه امپراتوری عثمانی، روابطشان عموماً توأم با دشمنی و تنازع بود. بنوحفص در افریقیه گرچه عمری طولانی‌تر از بقیه حکومت‌های همزاد خود داشت، در دوران اقتدار، پیوسته با همسایگان در حال نزاع و کشمکش بود. همچنین، سریعاً به درجه‌ای از ضعف رسید که علاوه بر بحران‌های داخلی، به عرصه دست‌اندازی قدرت‌های نوظهور اروپایی تبدیل شد. بنوعبدالواد نیز که بیشتر حکومتی محلی با مرکزیت تلمسان بود، طولانی‌ترین حملات و محاصره‌های نظامی را از سرگذراند. بنی مرین هم گرچه دوران شکوه و اقتدار بیشتری را نسبت به همسایگان تجربه کرد، در میدان جنگ و نزاع مستمر با همسایگان، لحظه‌ای غایب نبود. بنابراین، مغرب قرون میانه هرچند به صورت محلی و منطقه‌ای دوره‌هایی از ثبات، آرامش و اقتدار سیاسی را نمایش می‌دهد، در نگاه کلان، جنگ و تنازع، شورش و بی‌ثباتی چهره غالب آن است.

### راه‌های تجاری مغرب در قرون میانه

چنان‌که گفته شد از ویژگی‌های مهم سرزمین مغرب که باعث اهمیت آن در همه ادوار تاریخ شده است، وجود راه‌های متعدد بازرگانی، هم در خشکی و هم در دریا، در دو جهت غربی - شرقی و شمالی - جنوبی بوده است.



سیاست و تجارت در مغرب قرون میانه؛ ناپایداری سیاسی و شکوفایی اقتصادی ————— عباس برومند اعلم

راه‌های غرب به شرق معمولاً از طنجه و فاس در مغرب اقصی آغاز و پس از عبور از تلمسان، قسنطینه، تونس و طرابلس به بندر اسکندریه در مصر ختم می‌شد. راه طنجه در دوره اسلامی اهمیت مضاعف یافت، زیرا به مسیر حج تبدیل شد و به‌طور مستمر، میزبان حجاج سراسر مغرب بود که از مصر عبور می‌کردند و با گذر از دریای سرخ، خود را به جده و سپس به مکه می‌رساندند.

این همان راهی است که جهانگرد مشهور، ابن بطوطه، به همراه کاروانی تجاری از طنجه (شهری واقع در مغرب اقصی) در آن مسافرت کرد و از تلمسان، ملیانه، الجزائر و سپس جبل زان، بجایه، قسنطینه، بونه و تونس عبور کرد (ابن بطوطه، ۱۳۵۹، صص ۱۷-۱۴) راه دیگر راهی بود که از فاس به طرف تلمسان می‌رفت و از تازا می‌گذشت. تجار در طول قرن هفتم و هشتم هجری از این راه عبور می‌کردند (علاوی الشاهری، ۲۰۰۱، ص. ۱۵۰).

راه‌های جنوب به شمال نیز بلاد سودان<sup>۱</sup> غربی و مرکزی را به سواحل مدیترانه وصل می‌کرد. شهرهای مهمی چون مراکش، سجلماسه و تاهرت در این مسیر قرار داشتند. این راه‌ها بسیار فعال و پرسود بودند و عمده‌ترین کالاهای تجاری‌ای که در آن‌ها معامله می‌شد نیز طلا، برده و نمک بود. طلا ذخیره اصلی خزانه‌های حکومتی مسلمانان را در طول قرون میان تشکیل می‌داد. بردگان هم نیروی انسانی ارزان‌قیمت برای شهرها، دربارها، مزارع و خاصه نیروهای نظامی به حساب می‌آمدند.

مسیرهای بازرگانی، مغرب را از یک طرف با اروپای جنوبی و از طرف دیگر با غرب و مرکز بلاد سودان مرتبط می‌کرد. حمل و نقل زمینی در هر دو طرف مدیترانه از طریق حیوانات بارکش انجام می‌گرفت و کم‌تر وسایل چرخ‌دار استفاده می‌شد. در مغرب از الاغ، قاطر و اسب برای مسیرهای کوتاه و از شتر برای حمل بار در مسیرهای

جامعه‌شناسی تاریخی \_\_\_\_\_ دوره ۱۴، شماره ۲، پاییز و زمستان ۱۴۰۱

طولانی استفاده می‌شد. گرچه حمل بار با شتر با منظره صحرا همخوانی داشت، منظره‌ای آشنا در هر بندر و بازار شهری از سواحل مدیترانه تا سنگال و نیجر نیز به‌شمار می‌آمد (آلیور، ۱۳۹۶، ص. ۵۹).

ساحل جنوبی آفریقای غربی هم که در امتداد راه‌های شمالی - جنوبی مغرب قرار داشت، با تالاب‌ها و حصارهای جزیره‌ای به‌صورت لانه‌زنبوری پوشیده شده بود. مردم برای تأمین غذای گیاهی خود به محصولات مازاد ساکنان جنگل وابسته بودند و با قایق‌های بزرگ خود از رودخانه به طرف خشکی محل سکونت آن‌ها می‌آمدند. چندین شبکه عمده رودخانه‌ای، از جمله شبکه‌های مربوط به سنگال، گامبیا، کاسامانس<sup>۲</sup>، کومو<sup>۳</sup>، ولتا و نیجر راه‌های آبی بودند و از میان ناحیه جنگلی تا منطقه کشاورزی کمریند سودانی جریان داشتند. راه آبی بزرگ نیجر، مسیر عرضی بزرگتری از کل کمریند ساوانا را تشکیل می‌داد. این راه از جنگل‌های شمال به طرف شرق گینه تا نزدیکی صحرا و از آنجا تا جنوب شرق و به دلتای آن در جنگل می‌رسید. بنابراین، قایق‌های رودخانه نیجر و بسیاری از شاخه‌های آن غله مازاد بلاد سودان را برای تأمین خوراک شهرهای ساحلی حمل می‌کردند. سپس، با بار بسیار مهم نمک صحرای مرکزی که بوسیله شتر از ناحیه پرپیچ و خم شمالی رودخانه به سواحل آن می‌رسید، بازمی‌گشتند. راه آبی نیجر به قسمت شمالی شبکه زهکشی رودخانه‌ای لوگون - چاری<sup>۴</sup> شباهت داشت. این شبکه بین بورنو و طرابلس قرار داشت و از ارتفاعات کامرون تا دریاچه چاد را دربر می‌گرفت. همچنین، به منطقه تجارت شتر در صحرای مرکزی و ذخائر نمک بیلما<sup>۵</sup> وصل می‌شد (همان، ص. ۱۲). ساحل جنوبی خلیج سرت، کوچک‌ترین بندر طرابلس، واقع در صحرا نیز مبدأ مسیر مرکزی بزرگی به طرف فزان و کوآرا<sup>۶</sup>، بورنو و سرزمین هوسه به‌شمار می‌آمد (همان، ص. ۶۴).

سیاست و تجارت در مغرب قرون میانه؛ ناپایداری سیاسی و شکوفایی اقتصادی ————— عباس برومند اعلم

راه‌های دریایی هم بسیار پررونق بود. البته کشتیرانی تجاری مغرب در این دوره، به‌ویژه در اوایل آن، بیشتر تحت سیطره اروپا بود. تجار اروپایی در تمامی بنادر بزرگ همچون طرابلس، تونس، بجایه در افریقه و بندر وهران در نزدیکی تلمسان تردد می‌کردند. بنابر این مطالب، در دوره مورد بحث ما تبادل محصول بین مناطق آب و هوایی مختلف اهمیت بسیار زیادی داشت.

### تحول تجارت و بازرگانی مغرب در قرون میانه

حیات اقتصادی در افریقه و مغرب اوسط از زمان حکومت اغلبی و در مغرب اقصی، از زمان حکومت ادریسیان شکوفا شده بود. اغالبه به‌دلیل وجود بندرهای مختلف در کناره دریای مدیترانه، مثل بندر سوسه، تونس و بجایه، ناوگان دریایی ساخته بودند. آن‌ها نقش واسطه را در تجارت دریایی، میان شرق و غرب مدیترانه، در اختیار گرفته بودند و از این رهگذر، سود سرشاری به‌دست می‌آوردند. همچنین به تجارت با جنوب توجه کردند و راه‌های کاروان‌رو را برای تجارت با بلاد سودان به‌سامان کردند. در این دوره، شهر قیروان به بزرگ‌ترین مرکز تجاری در مغرب تبدیل شد و شهرهای دیگری مثل سوسه، اربس، قفصه، رقاده و عباسیه (قصر القدیم) نیز به داشتن بازارها، مسافرخانه‌ها و ساختمان‌های بزرگ شهره شدند (جودکی، ۱۳۷۹، صص. ۹۵-۹۶).

مغرب اقصی نیز که نخستین ثبات سیاسی را در عصر ادریسیان تجربه کرده بود، در این دوره شاهد شکوفایی اقتصادی بود. ادریسیان خود به کشاورزی توجه داشتند و موقعیت حاصلخیز و پرآب شهر فاس، موجب رونق کشاورزی در این منطقه شده بود. گندم، پنبه، انواع میوه، نیشکر، انگور و زیتون مهم‌ترین تولیدات کشاورزی این دوره بود. از طرفی، به‌دلیل بهره‌برداری از معادنی همچون نقره و مس که به مهاجرت بسیاری از صنعتگران منجر شد، صنعت نیز شکوفا شده بود (اسماعیل، ۱۳۸۳، ص. ۶۳) نظام

تجاری نیز بازارهای متنوعی را از اصناف مختلف در خود جا داده بود و انواعی از تاجران و بازرگانان در آن فعالیت داشتند. با این همه، مورخانی چون ابن ابی زرع دوران مرابطین را سرآغاز شکوفایی اقتصادی مغرب در دوره میانه دانسته‌اند (الفاسی، ۱۹۷۲، ص. ۱۶۷).

### ضرب سکه قدرتمند به مثابه پول رایج در مبادلات منطقه‌ای

یکی از راه‌های ایجاد و حفظ استقلال اقتصادی، افزایش اعتبار و کسب سود بیشتر در تجارت، تأسیس ضربخانه‌ها و ضرب سکه بود. طبعاً این اقدام تابعی از ذخایر موجود در خزانه بوده و هر حکومتی که می‌توانسته سکه‌هایی با پشتوانه قدرتمندتر ضرب کند، اعتماد بیشتری را در سطح منطقه و میان بازرگانان کسب می‌کرده است. از طرفی، تاجران نیز مبادله را با پول مذکور ترجیح می‌دادند، چراکه از حفظ ارزش سرمایه خود مطمئن می‌شدند. به علاوه، ذخایر طلا و نقره در خزانه، محصول میزان درآمد یک دولت بود. بخش مهمی از این درآمد نیز از طریق تجارت و سود حاصل از آن تأمین می‌شد. بنابراین، در ادامه این چرخه پرسود اقتصادی، ضرب سکه‌های پر قدرت، تجارت را گسترش و درآمد را توسعه می‌داد.

با رواج تجارت و رونق بازرگانی در دوره مرابطین و سلطه‌شان بر مدیترانه، سکه آن‌ها از ارزش فوق‌العاده‌ای برخوردار شد و پول رایج در دو سوی سواحل مدیترانه غربی محسوب می‌شد (حرکات، بی تا، ج. ۱/ص. ۲۱۵).<sup>۷</sup> افزایش حجم مبادلات بازرگانی نیز موجب شد تا در عصر یوسف بن تاشفین و فرزندش علی چندین ضربخانه در شهرهای سجلماسه، مراکش، تلمسان، سبته و طنجه تأسیس شود (الهرفی، ۱۴۰۵، ص. ۲۸۸). دینار مرابطی که با عیار صحیح ضرب می‌شد، به صورت پول نیرومند و سالمی در قلمرو حکومت مرابطین و خارج از آن رایج شد. همچنین، به صورت پول

سیاست و تجارت در مغرب قرون میانه؛ ناپایداری سیاسی و شکوفایی اقتصادی ————— عباس برومند اعلم  
بین‌المللی، مدت‌ها در تمام کشورهای اروپایی با آن مبادله انجام می‌شد (مونس، ۱۳۸۴،  
ج. ۲/ص. ۴۳۰).

این مؤلفه را موحدون با همه تعصبات مذهبی‌شان حفظ کردند و علاوه بر تهاتر،  
عمده تجارت از طریق سکه رایج موحدون که پول معتبری در منطقه بود، انجام می‌شد.  
مراکش و فاس از مهمترین شهرهای محل ضرب سکه در دوره آن‌ها بود. ابن تومرت  
شکل جدیدی از سکه مربع‌شکل را در مغرب اسلامی معمول کرد. در وسط این نوع  
سکه، تهلیل لا اله الا الله و تحمید الحمد لله و در روی دیگر آن، نام امران نقش بسته بود.  
در منابع، از ابن تومرت با عنوان صاحب درهم المربعه نام برده‌اند (ابن خلدون، ۱۳۷۵،  
ج. ۱/ص. ۴۷۰). وزن دینار موحدی ۴/۷ گرم و برابر وزن شرعی بود. بعدها کثرت طلا  
در خزانه موحدین باعث شد که منصور موحدی، وزن دینار را باز هم افزایش دهد (ابن  
خطیب، الاحاطه، بی تا، ج. ۱/ص. ۲۲۹).

این رویه در دوران فروپاشی مغرب یکپارچه هم ادامه داشت. البته پولی به قدرت  
قبل ضرب نشد، اما همچنان سکه حفصی‌ها و مرینی‌ها از اعتبار بسیار بالای منطقه‌ای و  
بین‌المللی برخوردار بود. رفت‌وآمد تجار از سایر بلاد در شهرهای مرینی باعث رایج  
شدن پول نقد و معامله با آن شد. انتشار بسیاری از انواع پول نقد در اولین سال‌های  
دولت مرینی، تبعاتی به دنبال داشت و بین مردم به سبب تفاوت وزن سکه‌ها اختلاف  
افتاد. سکه‌ها معمولاً شامل قرطبی، جنوایی، مؤمنی، مرابطی و محمدی (موحدی) بود.  
سلطان یعقوب بن عبدالحق مرینی دست به اصلاح این آشفتگی زد و از بین پول‌های  
متداول، دستور به معامله با سکه‌های محمدیه<sup>۱</sup> داد. علاوه بر این، به ضرب درهم  
کوچک‌تر پرداخت تا تداول آن بین مردم آسان شود (علاوی الشاهری، ۲۰۰۱، ص.  
۱۵۵). ابن ابی زرع ذکر کرده که در این دوره، دارالضربی در عدوة القرویین، عدوة

جامعه‌شناسی تاریخی \_\_\_\_\_ دوره ۱۴، شماره ۲، پاییز و زمستان ۱۴۰۱

الاندلس (الفاسی، ۱۹۷۲، ص ۵۷) و مراکش وجود داشت (مقری التلمسانی، ۱۹۷۸، ص ۳۹). یعقوب بن عبدالحق برای تنظیم سکه مغربی اصلاحات جدیدی انجام داد و سکه جدیدی زد که یک‌سوم درهم موحدی بود. بنی مرین شکل سکه را به دایره تغییر دادند و با این کار سکه رایج به شکل اولیه قبل از عصر موحدی برگشت (سالم، ۱۹۷۵، صص ۷۵-۷۶). عصر مرینی در قدرت خرید متمایز بود و این معیاری برای قدرت مالی و اقتصادی دولت بود؛ به طوری که برخی قدرت خرید در مغرب آن روزگار را سه برابر مصر ذکر کرده‌اند (همان، ص ۲۶). حفصی‌های افریقیه نیز هم‌پای معاصران خود در مراکش، به ضرب سکه قدرتمند از طلای مالی و سنگای می‌پرداختند.

#### سیاست‌های حمایتی دولت‌ها از تجارت و بازرگانان

در این دوره، به دلیل توجه دولت‌ها به راه‌های تجاری، بازرگانی اهمیت مضاعفی پیدا کرد و تجارت بین شهرهای مغرب، اندلس و خارج از آن از رونق فوق العاده‌ای برخوردار شد. امرای مرابطی اقداماتی را چون ساختن کاروانسرا، کاستن از مالیات و حمایت از تجار برای رونق تجارت انجام دادند؛ از جمله یوسف بن تاشفین در شهر فاس چندین کاروانسرا، استراحتگاه، حمام و سایر تأسیسات جهت اقامت و استفاده تجار بنا کرد (الفاسی، ۱۹۷۲، ص ۴۴). تسهیلاتی که ناوگان مرابطين نیز در محافظت از راه‌های دریایی و بنادر ایجاد می‌کردند باعث روابط و مناسبات خوب تجاری با دول اروپایی از جمله فرانسه، انگلیس و ایتالیا شده بود (حسن، ۱۹۸۰، ص ۲۸۷).

پس از غلبه موحدون بر مرابطون و سیطره بر کل سرزمین مغرب، آنان نیز رابطه برقراری امنیت و اوضاع اقتصادی را درک کردند و با قوت بیشتری، به سیاست‌های حمایت از تجارت‌پرداختند. عبدالمؤمن موحدی با راهزنان به شدت برخورد می‌کرد؛ چنانکه نویری به نقل از ابن شداد روایت می‌کند که «عبدالمؤمن، نگهبان یکی از

سیاست و تجارت در مغرب قرون میانه؛ ناپایداری سیاسی و شکوفایی اقتصادی ————— عباس برومند اعلم  
محلله‌های نزدیک به بجایه را به سبب به سرقت رفتن کالای یکی از بازرگانان مهدیه از  
دم تیغ گذراند» (قلقشندی، ۱۹۸۰، صص. ۲۱۵-۲۱۶).

یوسف و منصور موحدی نیز این سیاست را دنبال کردند؛ چنان‌که ابن صاحب  
الصلاة درباره‌ی دوران یوسف می‌گوید: «در دوران وی مسافران می‌توانستند در هر جایی  
از سرزمین مغرب مانند کوه‌ها و دشت‌ها حرکت کنند، در حالی که بر خود و اموالشان  
احساس امنیت می‌کردند و از هیچ چیز نمی‌ترسیدند، مگر از خدا یا از گرگ» (ابن  
صاحب الصلاة، ۱۹۸۷، ص. ۲۸۶؛ ابن عذاری، ۱۹۸۰، ج. ۳/ص. ۶۵). مؤلف انیس  
المطرب نیز در مورد دوران منصور، شبیه این گفته‌ها را اظهار می‌دارد (الفاسی، ۱۹۷۲،  
ص. ۱۴۳).

این سیاست‌ها در دوره‌ی موحدون باعث گسترش روابط تجاری مغرب اقصی، اوسط  
و افریقیه با اندلس و بلاد همجوار شد (عمر موسی، ۱۳۹۴، ص. ۵۱). والیان توجه  
خاصی به تجارت مبدول می‌داشتند و تجار را با لغو مالیات‌ها و ساخت مراکز  
مخصوص اقامت بازرگانان داخلی و خارجی در شهرهای مغرب به تجارت تشویق  
می‌کردند. منصور موحدی چند محل اقامتی برای تجار در مراکش بنا کرد. این مراکز  
اقامتی محل استراحت و اقامت تجار و انبار کالاهای آن‌ها بود (حسن، ۱۹۸۰، ص.  
۲۶۷؛ سالم، ۱۹۶۹، ص. ۱۶۹).

بنی مرین هم که وارث این سیاست‌های حمایتی تجاری و اقتصادی بود، همین  
مسیر را ادامه داد. امرای بنی مرین برای امنیت بیشتر راه‌های مواصلاتی، نظارت را  
تشدید و سازوکارهای جدیدی ایجاد کردند. تنظیمات تازه‌ای که آنان برای راه‌های بین  
پایتخت و دیگر شهرها مانند مراکش، تلمسان و سبت، ایجاد کردند «رتب» نام داشت.  
«رتب» پوشش مسافتی به اندازه ۱۲ میل بود که اهالی منطقه را در آنجا ساکن می‌کردند

و اراضی را به‌عنوان اقطاع، به‌قدر کفایت به آن‌ها می‌بخشیدند. از طرفی، آنان را ملزم به فروش جو، غذا و آنچه مسافران بدان نیاز داشتند می‌کردند. همچنین، آن‌ها را به حراست از مسافران و کالاهایشان توصیه می‌کردند و اگر چیزی از مسافران گم می‌شد، ضامن و مسئول بودند (ابن مرزوق، ۱۹۸۱، ص. ۴۲۹). امنیت ناشی از این اقدامات موجب ایجاد و گسترش مراودات تجاری با دول همسایه و رونق تجارت می‌شد.

در زمان بنی مرین، منصب امین التجار نیز به‌وجود آمد. صاحب این منصب متولی حمایت از تجار و مصالح آن‌ها در روابط با دیگر اصناف بود. دولت بنی مرین برای تسهیل تردد تجار هم راه‌های ساحلی ایجاد کرد. همچنین، برای راه ساحلی هنین به سوی تلمسان مالیاتی وضع کرد که هزینه حمایت از تجار در برابر دزدان می‌شد (ابن خلدون، ۱۳۷۰، ج. ۶/ص. ۸۱). سلطان ابوالحسن بر راه‌های ساحلی، از آسفی تا الجزایر، نگهبان قرار داد و کاروان‌ها این مسافت را در مدت دو ماه طی می‌کردند. برای حمایت مسافران، شب‌ها نیز مسیر را روشن می‌کردند تا از تجاوزهایی که از راه دریا ممکن بود صورت گیرد، جلوگیری شود (ابن مرزوق، ۱۹۸۱، ص. ۳۹۸).

امرای زیبانی نیز می‌دانستند که تجارت منبع درآمد بزرگی برای دولت است، از این رو امنیت تجار و کالاهایشان را تضمین و با آنان خوش‌رفتاری پیشه می‌کردند. آنان چندین معاهده تجاری با کشورهای اروپایی بستند، از جمله معاهده تلمسان با مملکت آراگون (ابن خلدون، ۱۳۷۰، ج. ۶/ص. ۹۷)، معاهده با میورقه و معاهده تجاری با بیزانس. به این ترتیب، تلمسان با افریقه و مراکش در تجارت برده و طلای مالی و سنگای<sup>۹</sup> رقابت می‌کرد و واسطه اصلی انتقال این کالاها به اندلس و قلمرو پادشاهی مسیحی آراگون به‌شمار می‌رفت.



سیاست و تجارت در مغرب قرون میانه؛ ناپایداری سیاسی و شکوفایی اقتصادی ————— عباس برومند اعلم

حفصی‌ها هم در افریقه پذیرای برده و عاج بلاد سودان مرکزی بودند. آن‌ها با حاکمان کانم و بورنو در تماس بودند و با فرستادگان مخصوص‌شان در مورد تأمین امنیت مسیرهای تجاری بحث و گفتگو می‌کردند. خانواده سلطنتی کانم بدون شک، تحت تأثیر بازرگانان افریقه، پیش از آغاز قرن ششم هجری به اسلام گرویدند (آلیور، ۱۳۹۶، ص. ۶۴).

### شهرها و پایانه‌های مهم تجاری و مبادلات کالا

در دوره میانه، فاس به‌عنوان بزرگ‌ترین مرکز تجاری در مغرب اسلامی شهره بود. این منطقه مقصد قافله‌های بازرگانی‌ای بود که از نقاط مختلف به مغرب می‌آمدند. همچنین، محل عبور کاروان‌هایی بود که از بلاد سودان به سمت اندلس و اروپا حرکت می‌کردند (شهیدی پاک، ۱۳۸۹، ص. ۳۵۸). موقعیت تجاری و اقتصادی فاس بسیار مهم بود، زیرا مرکز تجمع تجار همه سرزمین‌ها و بلاد بود. در واقع، از همه سرزمین‌های دور و نزدیک کالاهایی به فاس انتقال داده می‌شد و آن را به پایتختی تجاری تبدیل کرده بود. والیان شهر فاس به بنا کردن مسافرخانه برای اقامت تجار بیگانه نیز اهتمام داشتند.

بنادر حاشیه ساحلی اقیانوس اطلس و دریای مدیترانه نیز در سایه قدرت ناوگان مرابطین، نقشی اساسی در رونق تجارت در مغرب اقصی ایفا می‌کردند (حرکات، بی تا، ج. ۱/ص. ۲۱۲). بندر سبته در ساحل دریای مدیترانه و بندر آسفی در ساحل اقیانوس اطلس مهمترین بنادر بازرگانی و سیاسی دوره مرابطین بودند (همان، ص. ۲۷۹). تعداد مسافرخانه‌های آماده برای اسکان تاجران نصارا در شهر سبته، هفت مسافرخانه بود و تعدادی خانه نیز که به آن «دورالاشراف» می‌گفتند، وجود داشت. شاید مهم‌ترین مرکز بازرگانی در اندلس این دوره نیز بندر المریه بود که گفته شده در آن زمان، به سبب تردد بسیار تاجران، ۹۷۰ مسافرخانه داشت (سالم، ۱۹۶۹، ص. ۱۶۹). این بنادر ه محل

رفت‌وآمد و خرید و فروش تجار مصری که کالاهای شرقی را عرضه می‌کردند هم بودند (همان، ص. ۲۹۰). از دیگر بندرهای مشهور این دوره که به رواج تجارت کمک می‌کردند بندر انفا معروف به دارالبیضاء و بندر اصیلاست.

تبادلات داخلی نیز بین شهرهای مغرب و انتقال کالا از مراکز تولید به سایر نقاط رایج بود؛ مثلاً در درعه، گندم فاس با خرما مبادله می‌شد (الوزان الفاسی، ۱۹۸۳، ص. ۴۹۲). در سراسر مغرب نیز پارچه‌های تلمسانی که از پشم و حریر ساخته شده بود، مصنوعات مثل زین اسب (العمری، ۱۹۸۸، ص. ۹۸)، لباس‌های سوسی (تیجانی، ۱۹۸۱، صص. ۲۵-۲۶)، عسل حاحه و گاوه‌های مشهور آن (علاوی الشاهری، ۲۰۰۱، ص. ۱۷۸) مبادله می‌شد. سبته هم گندم و گوسفند (العمری، ۱۹۸۸، ص. ۱۳۷) را وارد و میوه و صنایع مسی را به دیگر بلاد صادر می‌کرد (الانصاری، ۱۹۶۹، صص. ۳۶ و ۵۳). سچلماسه خرمایش را با دیگر شهرهای مغرب مبادله می‌کرد (العمری، ۱۹۸۸، ص. ۱۳۹). پسته کمیاب قفصی نیز مبادله می‌شد (علاوی الشاهری، ۲۰۰۱، ص. ۱۷۸).

بین سرزمین‌های مراکش و بندر بجایه، قلمرو سلسله بنوعبدالواد یا زیانی‌ها بود. مرکز زیبای آن نیز شهر تلمسان در بالای تپه‌های پشت بندر وهران قرار داشت. تلمسان تنها شهر مغرب اوسط بود که پیوندی قوی با نواحی داخلی آفریقا داشت، چون مسیر کاروانی را که به مناطق جنوبی می‌رفت تحت کنترل داشت. این مسیر بین اطلس صحرائی و اطلس کبیر از مسیر سچلماسه، آخرین واحه در تقاطع صحرای غربی، عبور می‌کرد.

تلمسان، به دلیل موقعیت جغرافیایی‌اش از رونق بازرگانی بسیاری برخوردار بود. این شهر در خلال قرن هفتم هجری از بزرگ‌ترین بازارهای جنگ‌افزارهای اروپایی بود که از طریق دول مسیحی اسپانیا وارد آن می‌شد. تجار اسلحه این جنگ‌افزارها را با عاج و

سیاست و تجارت در مغرب قرون میانه؛ ناپایداری سیاسی و شکوفایی اقتصادی ————— عباس برومند اعلم

آبنوس، مخصوصاً طلای خام آفریقا، پشم، شترمرغ، پره‌های رنگارنگ، ادویه‌جات و تحفه‌های آفریقا که مورد اقبال مردم بود، مبادله می‌کردند. تجار تلمسان به تعهد و امانتداری و حسن معامله شهرت داشتند، بنابراین بازار این شهر مورد علاقه عموم بازرگانان بود. بازرگانان حتی در ایام جنگ‌ها و بحران‌ها، تلمسان را به دلیل امنیت و کیفیت کالاهایش بر جاهای دیگر ترجیح می‌دادند (برومند اعلم، ۱۳۹۹، ص. ۲۱۳).

برای بازرگانان مناطق شمالی راحت‌تر بود که از بالای فلات‌های خشک مرکز مغرب به تلمسان بروند تا این‌که از مناطق مرتفع اطلس به مراکش بروند.

تونس نیز یکی دیگر از شهرهای آفریقای شمالی بود که بازرگانان مسیحی جنوب اروپا، از بارسلونا و مارسی، تا پاریس، جنوا و ونیز را با آغوش باز می‌پذیرفت و منطقه‌ای محافظت‌شده را توأم با آرامش و امنیت برای انجام فعالیت‌های آن‌ها فراهم می‌کرد. تونس با دسترسی آسان به بندری طبیعی در نزدیکی حلق الوادی (گولتا)، قطب طبیعی تجارت دریایی بین شرق و غرب مدیترانه به‌شمار می‌رفت. همچنین، بر اثر آمدوشد بین اسپانیای مسلمان و نواحی مرکزی سرزمین‌های اسلامی ترقی یافته بود. گرچه تونس نسبتاً با صحرا فاصله داشت، تسلطش بر مدیترانه مرکزی، آن را برای بردن سود کلانی از تجارت صحرا توانمند می‌ساخت. یکی از مسیرهای اصلی کاروان از طریق تونس به غدامس می‌رفت و سپس به طرف جنوب و به تیمبکتو در مالی می‌رسید (آلیور، ۱۳۹۶، صص. ۶۲-۶۴).

از بورنو، کاروان‌های تجارت برده همگی از طریق کوار، جایی که معادن بزرگ نمک بیلما قرار داشت، نیازهای مردم بلاد سودان مرکزی را تأمین می‌کرد. این کاروان‌ها از کوار به فزان می‌رفتند که سه یا چهار هفته طول می‌کشید. آن‌ها به‌مجرد رسیدن به فزان در جنوب لیبی کنونی، برای تجدید قوا و رفع خستگی، به یکی از شهرهای آن

وادی، مانند زویله<sup>۱۱</sup>، تراغن<sup>۱۲</sup> یا مرزق<sup>۱۳</sup> می‌رفتند. در آنجا به وضعیت برده‌ها رسیدگی می‌شد و به بازرگانان شمال آفریقا که در مسیرهای شمال صحرا تجارت می‌کردند، فروخته می‌شدند. از غدامس و مرزق، منسوجات نخی سرزمین هوسه به سراسر مغرب فرستاده و توزیع می‌شد. چیزی که در شمال اروپا به‌عنوان «چرم مراکش» شناخته می‌شد، بیشتر از سرزمین هوسه تأمین می‌شد (همان، صص. ۸۰-۸۲)

### توسعه تجارت خارجی

در دوره مرابطون، طلا، پنبه، حنا و صمغ از سجلماسه به اندلس و نیشکر و انجیر از اندلس به مغرب وارد می‌شد (حرکات، بی‌تا، ج. ۱/ص. ۲۳۸). بازرگانان عراقی هم کالاهای تجاری خود را به مغرب می‌آوردند. بازرگانان مغربی با بلاد سودان نیز مراوده داشتند و صدور نمک به سودان و خرید طلا از آن دیار مورد اهتمام آنان بود (حسن، ۱۹۸۰، ص. ۲۸۷).

در دوره موحدون، بازارهای شهرهای مغرب، از کالاهایی که قافله‌ها از نقاط مختلف خارج از مغرب می‌آوردند، پر بود. کاروان‌هایی از اندلس، بلاد سودان و کشورهای اروپایی کالاهای این مناطق را به مغرب می‌آوردند و حجم انبوهی از کالا از جمله مس، انواع لباس مانند لباس پشمی، عطر و ... را با خود می‌بردند. تجار اندلس و مغرب اقصى غلات و انواع طعام را وارد می‌کردند. همچنین، تجار مغرب اقصى از اندلس انواع میوه و پنبه را به آفریقه، سجلماسه و بلاد اطراف آن صادر می‌کردند. طلا کالایی بود که تجار موحدی از بلاد سودان وارد می‌کردند. رابطه تجاری مغرب در دوره موحدون با مصر نیز توسعه چشمگیری یافت. روابط تجاری دریایی مغرب با جمهوری‌های ایتالیا، جنوا، ونیز، سیسیل و فلورانس هم از رونق خوبی برخوردار بود.

سیاست و تجارت در مغرب قرون میانه؛ ناپایداری سیاسی و شکوفایی اقتصادی ————— عباس برومند اعلم  
مغرب به کشورهای اروپایی نیز گوسفند و شمع صادر و از اروپا لباس وارد می‌کرد  
(همان، صص. ۲۸۵-۲۹۰).

در مسیر توسعه تجارت خارجی، سلطان ابوالحسن مرینی در سال ۷۳۹ق، معاهده  
سیاسی و تجاری با فرستاده سلطان میورقه منعقد کرد. ابوعنان نیز معاهدات صلح‌آمیزی  
با دول پرتغال، قشتاله، آراگون، میورقه و سیسیل منعقد کرد و این قراردادها به دفعات  
تجدید شد.

تاجران دوره مرینی نیز با دولت مالی به نمایندگی تجار سودان غربی معامله  
می‌کردند و به شهرهای آنها مواد اساسی چون نمک که نیاز مبرم‌شان بود، می‌بردند؛ به  
علاوه بعضی محموله‌های دیگر مانند ظروف شیشه‌ای تزئینی، ادویه، انواع پارچه و مواد  
معدنی.. عمده واردات از آنجا نیز طلا، انواع پوست و چرم، عاج و گردو بود. غلام و  
برده هم از منطقه برنو و لملم وارد می‌شد. به علاوه، بازرگانان زعفران جنوا، ظروف  
شیشه‌ای ناپولی و مواد دیگری که در صنعت کشتی‌سازی و اسلحه کاربرد داشت، وارد  
می‌کردند. از مهم‌ترین تولیداتی که به اروپا صادر می‌شد صنایع نساجی پشمی و چرمی  
بود. این منسوجات در اروپا، برگرفته از نام بنی مرین، به مرینوس<sup>۱۴</sup> مشهور بودند.  
شهر مرسیلیا مرکز تجارت شهرهای فرانسه با تجار مغربی بود. پارچه‌های این شهر و  
شراب مارسیلی به مغرب انتقال داده می‌شد و بیشتر مورد استفاده مهاجران مقیم در  
سبته بود. فرانسه از بلاد مغرب، مواد اولیه، مصنوعات، اسب مغربی، بردگان سودانی،  
طلا و عاج وارد می‌کرد. تبادل تجاری پروونقی با سرزمین آراگون نیز برقرار بود. به  
آراگون، محصولات مشهور مغرب مانند پوست دباغی‌شده و خام، پشم و حبوبات  
صادر می‌شد و از آراگون، ادویه، برده‌های جوان، انواع منسوجات و پارچه‌های پشمی و  
اسلحه‌های جنگی وارد می‌گردید (برومند اعلم، ۱۳۹۳، ص. ۸۰).

جامعه‌شناسی تاریخی \_\_\_\_\_ دوره ۱۴، شماره ۲، پاییز و زمستان ۱۴۰۱

بسیاری از کشتی‌های مسلمان و نصارا به شهر بندری سبته تردد داشتند (العمری، ۱۹۸۸، ص. ۱۳۷؛ ابن خطیب، معیارالاجتبار، بی‌تا، ص. ۱۴۴). در دوران سلطان ابوعنان مرینی، گروهی از راه دریایی به سمت مشرق و به بندر اسکندریه رفته و با بارهایی از «کالاهای گلچین و نادر مشرق برگشتند.» (ابن خطیب، نفاضة الجراب، بی‌تا، ص. ۲۳۵) روابط مستحکم با دولت‌های اروپایی چون ایتالیا، فرانسه و بعضی ممالک اسپانیایی مانند آراگون، عامل مشوقی برای سفرهای دریایی شد. در این سفرها، دارایی‌های دو طرف انتقال می‌یافت و کشتی‌های اروپایی به‌طور مستمر در سواحل مغرب تردد می‌کردند (علاوی الشاهری، ۲۰۰۱، ص. ۱۵۴).

تجارت با آن سوی صحرا نیز برقرار بود. هر چه تجار به عمق بلاد سودان پیش می‌رفتند، ارزش کالای آن‌ها افزایش می‌یافت. آمده است که ارزش محموله نمک در مالی به ۳۰ مثقال و چه بسا ۴۰ مثقال طلا می‌رسید (ابن بطوطه، ۱۳۵۹، ص. ۶۷۴). مشهور است که آن‌ها «در برابر هر کوهه نمک نظیر آن طلا می‌دادند» (العمری، ۱۹۸۸، ص. ۷۶) ابن خلدون که خود نیز از اهالی تونس بود، اشارات مهمی در موضوع تجارت این دوره دارد:

می‌بینیم تجاری که به دخول در بلاد سودان علاقه فراوان دارند مرفه‌ترین و توانگرترین مردمانند زیرا باید راهی بس دور و دراز را بپیمایند و رنج فراوان تحمل کنند و کالاها را از دشت‌های پرخطر سوزانی که تشنگی مسافران را تهدید می‌کند، عبور دهند (ابن خلدون، ۱۳۷۵، ج. ۱، ص. ۴۹۷).

روابط تجاری بلاد سودان مرکزی با شرق و مرکز مغرب بسیار بیشتر بود. در بلاد سودان مرکزی، در طول دوره مورد بحث ما، دولت مقتدر بورنو بر سر کار بود. تماس‌های خارجی و تحرکات سیاسی این دولت بیشتر از طریق صحرا و مبتنی بر تجارت برده بود. بعضی شهرهای مالی نیز به بازارهای مبادله نمک شهرت داشت،

سیاست و تجارت در مغرب قرون میانه؛ ناپایداری سیاسی و شکوفایی اقتصادی ————— عباس برومند اعلم

از جمله شهر جنی که بین دو تا سه هزار نفر شتر به بلادش می‌رسید. البته تجار بعضی مواد دیگر را نیز به بلاد سودان غربی حمل می‌کردند، مانند ظروف شیشه‌ای تزیینی، ادویه، انواع پارچه‌ها و مواد معدنی؛ به علاوه حبوبات، گندم و جو که در زندگی روزانه کاربرد داشت (علاوی الشاهری، ۲۰۰۱، صص. ۱۶۵-۱۶۶). از زبان ابن بطوطه آمده که در اثنای برگشت از تکدا، کاروانی دیده که ۶۰۰ برده برای فروش داشته است. این بطوطه از آن‌ها زن خدمتکاری را به ۲۵ مثقال طلا می‌خرد. (ابن بطوطه، ۱۳۵۹، صص. ۶۹۹-۶۹۷).

کاروان‌های حج نیز ابزار تجاری مهمی برای ارتباط شرق عربی و مصر با مغرب بودند. لباس‌های گران‌قیمت و زیورآلات از مهم‌ترین چیزهایی بود که کاروان‌های حج مغرب و افریقه به طرابلس، مصر و حجاز حمل می‌کردند (لوتورنو، ۱۹۶۷، ص. ۱۳۸). در بعضی گزارش‌ها اشاره شده که در بازار «مسیل»، بین صفا و مروه، کالاهای مغربی در بین کالاهای عرضه‌شده موجود بوده است (علاوی الشاهری، ۲۰۰۱، ص. ۱۷۱). همچنین در مصر و شام، انواعی از پارچه‌های مغربی را که کتاب دمشق و عامه مردم «وبر المسک» نامیده بودند، عرضه می‌شد (العمری، ۱۹۸۸، ص. ۹۸).

### نتیجه‌گیری

رشد اقتصادی، تولید ثروت و گسترش رفاه عمومی همواره منوط به توسعه تجارت، تبادل کالا و افزایش سرمایه در گردش بوده است. این امور نیز جز با تأمین امنیت سرمایه‌گذاری و بازرگانی حاصل نخواهد شد. می‌دانیم که امنیت حاصل ثبات سیاسی و عدم وجود جنگ، شورش و تنازع است، اما به گواهی تاریخ، گویی جنگ و کشمکش هم‌زاد زیست اجتماعی بشر بوده است. در طول هزاران سال، هنوز قاطبه انسان‌ها خاصه صاحبان قدرت، به این درجه از بلوغ دست نیافته‌اند که نوعی هم‌زیستی

مسالمت‌آمیز را برای مدتی طولانی تجربه کرده و بدان وفادار بمانند. بنابراین، ظاهراً راهی برای برقراری ثبات پایدار که ضامن امنیت سرمایه‌گذاری و تجارت باشد وجود ندارد. با این حال، مطالعه تاریخ سرزمین‌های مختلف در ادوار گوناگون، از جمله تاریخ مغرب قرون میانه، روشن می‌سازد که هرگاه حکمرانان اهمیت این معادله نه‌چندان پیچیده را ادراک نمایند، همه تلاش خود را به کار می‌بندند تا ریسک سرمایه‌گذاری، انتقال کالا و گردش پول را کاهش دهند. آن‌ها در دل بی‌ثباتی، تغییرات پی‌درپی و در میانه جنگ و خشونت، امنیت تاجر و سرمایه‌گذار و راه‌های تجاری را تأمین کرده و فعالیت بازرگانی و اقتصادی را تسهیل می‌کنند.

دوگانه تجارت شکوفا در دل بی‌ثباتی سیاسی در مغرب قرون میانه، نشان می‌دهد که کارگزاران قدرت در این سرزمین با درک موقعیت استثنایی جغرافیایی و راه‌های تجاری خشکی و دریا، همواره سیاست حمایت از تجارت، تسهیل بازرگانی و تضمین سود و امنیت تجار را درپیش گرفته بودند. آن‌ها از هرگونه ناامن‌سازی محیط تجاری و اقتصادی پرهیز می‌کردند؛ گویی که توافق نانوشته‌ای میان رقبای سیاسی و طرف‌های نزاع وجود داشت که موضوع تجارت و بازرگانی را خارج از منازعات سیاسی نگاه دارند. این رویه کمک می‌کرد که علاوه بر محیط نظامی، فضای تجاری نیز عرصه رقابت میان دولت‌ها، شهرها و بندرها باشد و البته نفع آن به همگان برسد.

### پی‌نوشت‌ها

۱. در جغرافیای تاریخی اسلام، به تمام سرزمین‌های جنوب مغرب که اقوام سیاه‌پوست در آن زندگی می‌کردند «بلاد سودان» گفته می‌شد. این سرزمین‌ها به سه بخش سودان شرقی، سودان مرکزی و سودان غربی تقسیم می‌شدند. کشور سودان کنونی بخشی از بلاد سودان شرقی تاریخی است.

۲. Casamance

۳. Comoe



سیاست و تجارت در مغرب قرون میانه؛ ناپایداری سیاسی و شکوفایی اقتصادی ————— عباس برومند اعلم

۴. Logone-Chari

۵. Bilma

۶. Kawar

۷. سکه آن‌ها به قسطنطنیه نیز رسیده بود.

۸. منسوب به خلیفه موحدی محمد الناصر.

۹. سونغای یا سنگای از بزرگ‌ترین دولت‌های بومی غرب آفریقا و نیز نام قومی ساکن در این منطقه بود. برای

مطالعه بیشتر ر.ک. مدخل سنگای، دانشنامه جهان اسلام، ج ۲۴.

۱۰. Goletta

۱۱. Zawila

۱۲. Traghen

۱۳. Murzuk

۱۴. Merinos

## منابع

آلیور، ر.، و اتمور، آ. (۱۳۹۶). *تاریخ اسلام در آفریقای سده‌های میانه (۱۲۵۰-۱۸۰۰ میلادی)*.

ترجمه ع. برومند اعلم و م. قمی. تهران: سمت.

ابن بطوطه، م. (۱۳۵۹). *تحفه النظار یا سفرنامه ابن بطوطه*. ترجمه م. موحد. تهران: بی نا.

ابن خطیب، ل. (بی تا). *الإحاطة فی أخبار غرناطة*. مصحح ی. طویل. بیروت: دارالکتب العلمیه.

ابن خطیب، ل. (بی تا). *معیار الاختبار فی ذکر المعاهد و الدیار*. تحقیق م. شبانه. بیروت:

داراحیاء التراث الاسلامی.

ابن خطیب، ل. (بی تا). *نفاضة الجراب فی علائله الاغتراب*. به کوشش ا. العبادی. بغداد:

دارالشوون الثقافیه، دارالنشرالمغربیه.

ابن خلدون، ع. (۱۳۷۰). *العبر؛ تاریخ ابن خلدون*. ترجمه ع. آیتی. تهران: موسسه مطالعات و

تحقیقات فرهنگی.

ابن خلدون، ع. (۱۳۷۵). *مقدمه ابن خلدون*. ترجمه م. گنابادی. تهران: انتشارات علمی و

فرهنگی.

- جامعه‌شناسی تاریخی \_\_\_\_\_ دوره ۱۴، شماره ۲، پاییز و زمستان ۱۴۰۱
- ابن صاحب الصلاة، ع. (۱۹۸۷). *المن بالامامة*. تحقيق ع. التازی. بيروت: دارالغرب اسلامی.
- ابن عذارى (۱۹۸۰). *البيان المغرب فی اخبار الاندلس و المغرب*. چاپ کولن و پرووانسال. بيروت: بی نا.
- ابن مرزوق، م. (۱۹۸۱). *المسند الصحيح الحسن فی مآثر مولانا ابوالحسن*. م. بیغیرا و م. ابوعباد. الجزائر: الشركة الوطنیه للنشر و التوزیع.
- اسماعیل، م. (۱۳۸۳). *ادریسیان؛ یافته های جدید*. ترجمه ح. جودکی. تهران: باز.
- الانصاری، م. (۱۹۶۹). *اختصار الاخبار عما کان بغير سبته من سنی الآثار*. الرباط: المطبعة الملكية.
- برومند اعلم، ع. (۱۳۹۳). *فرهنگ و تمدن مغرب اسلامی در عصر بنی مرین*. قم: پژوهشگاه حوزه و دانشگاه.
- برومند اعلم، ع. (۱۳۹۹). *نقش موقعیت جغرافیایی شهر تلمسان در تاب آوری و پایایی دولت زیانی*. *آمایش سیاسی فضا*، ۳، ۲۰۸-۲۱۷.
- برومند اعلم، ع. (۱۳۹۶). *سنگای*. *دانشنامه جهان اسلام*. ج ۲۴. تهران: بنیاد دائره‌المعارف اسلامی.
- بکری. (۱۸۵۷). *المغرب فی ذکر بلاد افریقیه و المغرب*. به کوشش دیسلان. الجزائر: المطبعة الحکومیه.
- تیجانی، ع. (۱۹۸۱). *رحله تیجانی*. تونس: بی نا.
- جودکی، ح. (۱۳۷۹). *اغالبه*. *تاریخ اسلام*، ۳، ۶۹-۱۰۵.
- حركات، ا. (بی تا). *المغرب عبر التاريخ*، دارالبيضاء: دار الرشاد الحديثه.
- حسن علی، ح. (۱۹۸۰). *الحضاره الاسلامیه فی المغرب و الاندلس*. القاهره: مکتبه الخانجی.
- رنانی، م. (۱۳۹۲). *تاریخ و اقتصاد: علوم جانشین یا مکمل؟*. *مجموعه مقالات همایش تاریخ و همکاری‌های میان‌رشته‌ای*، به کوشش د. رحمانیان. تهران: پژوهشکده تاریخ اسلام.
- سالم، ع. (۱۹۶۹). *تاریخ مدینه المریه الاسلامیه*. بيروت: دارالنهضة العربیه.

سیاست و تجارت در مغرب قرون میانه؛ ناپایداری سیاسی و شکوفایی اقتصادی ————— عباس برومند اعلم

سالم، ع. (۱۹۷۵). *مظاهر الحضاره المغربیه*. دارالبيضاء: دارالسلامی.

شهیدی پاک، م. (۱۳۸۹). *تاریخ تحلیلی مغرب اسلامی*. قم: نشر المصطفی.

علاوی الشاهری، م. (۲۰۰۱). *الاورضاع الاقتصادیه فی المغرب علی عهد المرینیین*. بغداد: دارالشؤون الثقافه العامه.

عمر موسی، ع. (۱۳۹۴). *دولت موحدون در غرب جهان اسلام*. ترجمه ص. خورشیا. قم: پژوهشگاه حوزه و دانشگاه.

العمری، ا. (۱۹۸۸). *مسالك الابصار فی ممالک الامصار*. به کوشش م. ابوضیف، الدار البيضاء: بی نا.

الفاسی، ع. (۱۹۷۲). *الانیس المطرب بروض القرطاس فی اخبار الملوک المغرب و تاریخ مدینه فاس*. رباط: دار المنصور.

قلقشندی، ش. (۱۹۸۰). *نهایه الارب فی معرفه انساب العرب*. ا. الایباری. بیروت: دارالکتاب البنانی.

لوتورنو، ر. (۱۹۶۷). *فاس فی عصر بنی مرین*. ترجمه ن. زیاده. بیروت-نیویورک: نشر بالاشتراک مؤسسه فرنکلین للطباعه و النشر.

مقری التلمسانی، ا. (۱۹۷۸). *ازهار الرياض فی اخبار عیاض*. م. السقا و همکاران. رباط: اللجنة المشتركة لنشر التراث الاسلامی.

مونس، ح. (۱۳۸۴). *تاریخ و تمدن مغرب*. ترجمه ح. شیخی. تهران: سمت.

نورث، د. (۱۳۷۹). *ساختار و دگرگونی در تاریخ اقتصادی*. ترجمه غ. آزاد ارمکی. تهران: نشر نی.

الوزان الفاسی، ح. (۱۹۸۳). *وصف افریقیا*. ترجمه م. حجی و همکاران. بیروت: دارالغرب.

الهرفی، س. (۱۴۰۵). *دوله المرابطین فی عهد علی بن یوسف بن تاشفین*. بیروت: دارالندوه الجدیده.

## Politics and trade in the medieval Maghreb; Political instability and economic prosperity

Abbas Boroumand A'lam\*<sup>۱</sup>

Received: ۲۶/۰۳/۲۰۲۲ Accepted: ۱۵/۰۱/۲۰۲۳

### Abstract

The Islamic Maghreb owes its civilization to its geographical location, which, in addition to simultaneous access to the Mediterranean Sea and Europe and the pristine lands of sub-Saharan Africa, has also benefited from Egypt's proximity to the East Gate. Such a situation has provided a favorable opportunity for business activities, and of course, it is natural that the degree of actualization of this capacity has always been a function of other variables, especially political variables. The study of the evolution of trade in the Maghreb in the Middle Ages (۵th to ۱۰th centuries AH) confronts us with a different phenomenon; in this period, despite the change of governments, political decentralization and constant war, we face the growth of all trade indicators. The present article examines this contradiction; It is argued that the existence of dynamic markets, powerful coinage, and the easy and extensive movement of merchant caravans are clear signs of medieval trade flourishing in medieval Maghreb, and The reasons, in addition to the geographical location, are that the governments of the region knew that with strong treasuries, they would have more and more satisfied military power and strength to rely on political conflicts, and the realization of a rich treasury will not be possible except through prosperous trade. This article has finally been able to show the existence of this dual political-economic life, so that we always see the consistent policy of the governments of this region in supporting trade facilitation in spite of all political crises.

**Keywords:** Maghreb; the Middle Ages; trade; trade routes; conflict and political instability.

---

<sup>۱</sup>. Associate Professor of History, Tarbiat Modares University, Tehran, Iran

\*a.boroumand@modares.ac.ir

<https://orcid.org/0000-0002-1907-1728>