

جامعة محمد بوضياف
الانسانية

كلية العلوم الاجتماعية و
مقياس النشاط الحرفي و التجاري بالأندلس
السنة الأولى تاريخ وسيط

تحت إشراف : د. عبد السلام همال

محاضرة حول النقل في الأندلس :

النقل البري :

الحركة على الطرق بين مختلف أقاليم الأندلس لنقل البضائع سواء كانت للاستهلاك المحلي أو للتصدير والاستيراد كانت دائبة لا تتوقف إلا في ظروف الاضطرابات المناخية السيئة .

كانت الحيوانات المستعملة في النقل تجوب طرق الاتصال الرئيسية سواء كانت متجهة من قرطبة إلى المدن الكبرى أو إلى موانئ التصدير العديدة مثل الجزيرة الخضراء ومالقة والمرية .

كانت المسافة التي تقطعها الدواب في اليوم لا تتجاوز في الغالب ٣٠ كلم متر وإذا كانت الرحلات شاقة وطويلة ، كانت المسافة من الجزيرة الخضراء إلى قرطبة تتطلب حوالي أسبوع ، وفي الطرق الرئيسية العامرة بالحركة يتوقف الراكب في نهاية اليوم عند استراحة للمبيت وتناول الطعام في حالة وجوده

تميزت الأندلس بشبكة واسعة من الطرق البرية ، منها ما أنشئ في العصر الروماني و منها ما أقامه المسلمون ، وهذه الخطوط التي وصفها في البداية الجغرافيون المشاركة العرب هي نفسها الموجودة في الدليل المفصل الذي دونه الإدريسي في القرن في القرن السادس الهجري . وقد أشارت بعض المصادر الجغرافية إلى حجم هذه الطرق ، إذ أن جميع المدن متصلة ببعضها بهذه الطرق ، و من هذه المدن من يمكن الوصول إليها عبر أكثر من طريقين و كانت هذه الطرق أكثر استخدامًا في عصر المرابطين و الموحديين بسبب الاستقرار السياسي وتوفير الأمن .

و مما ساعد على استعمال الطرق البرية هو انتشار محطات الراحة و التزود بما يحتاج إليه المسافر ففي بلاد الأندلس " متى سافرت من مدينة إلى مدينة أخرى لا تكاد تمشي إلا في العمارة ما بين قرى و حصون و مياه و مزارع و بساتين".

و يضيف الزهري ، و من بركتها أنه لا يمشي الإنسان فيها فرسخين دون ماءٍ ولا يمشي ثلاثة فراسخ إلا وجد فيها الخبز و الزيت في الحوانيت على طول سفره .

و استخدم التجار بعض الحيوانات لنقل السلع و البضائع عبر الطرق البرية ، فاستعملوا البغال و الحمير و الجمال و الخيول و الثيران ، كما استخدموا أحيانا العربات التي تجرها الثيران و الأبقار.

و كان التجار الأندلسيون إما يملكون هذه الدواب ، أو ينقلون بضائعهم على دوابٍ مكرّاةٍ، فقد ذكرت نازلة فقهية أن " رجلا دفع لرجل آخر ٣١ مثقالا مرابطي مع أربعة من البغال ليتجر بها و يكون الربح بينهما مناصفة".

وصحبت عملية كراء الدواب عدة مشاكل طرحتها النوازل و من هذه المشاكل أن صاحب السلعة لا يلتزم بالمكان المتفق عليه ، فيضيف مسافة تتعب الدابة و سائقها بدون تلقي أجرا أو يزيد في الحمولة فتعطب الدابة ، و غيرها من الحيل . و حفاظا على هذه الوسيلة الهامة صدرت أحكام و تنظيمات لحمل البضائع على الدواب فلم يكن يسمح بالأحمال الثقيلة و من يخالف ذلك يتعرض لعقاب المحتسب.

و يبدو أن عملية كراء الدواب كانت منتشرةً بكثرة ، وكان يقوم بالعملية صاحب السلعة فيرافق صاحب الدابة أو يبعث معه وكيلاً .

و تتم قبل عملية النقل كتابة عقد بين الطرفين يوضح فيه اسم المؤجر و المستأجر و الثمن و نوع السلعة و الطريق المستخدم إلى الوجهة المقصودة .

النقل البحري و النهري :

تذكر أحد المصادر أن ببلاد الأندلس أربعين نهرا كبيرا ، أكبرها و أعظمها ستة ، غلب على أنهار شرق الأندلس عدم صلاحيتها للملاحة ما عدا نهر شَقْر الذي استخدم لنقل الأخشاب من منطقة كونكة حيث أشجار الصنوبر و يتم قلعها ثم تلقى في نهر شَقْر ، و يجرفها النهر حتى تصل إلى ساحل البحر

أما أنهار غرب الأندلس فقد كانت صالحة كالوادي الكبير الذي يقع بإشبيلية الذي
يضاهي أكبر الأنهار كدجلة و الفرات

و يقول الرشاطي في هذا النهر في وصفه لإشبيلية " وهي مُطلة على النهر
الهابط إليها من قرطبة و يدخل إليها المد و الجزر ، وهو وادٍ عظيم تدخل فيه
السفن الكبار .

و رست على ضفاف هذه الأنهار سفن و مراكب ، و على الأنهار معدون ينقلون
الناس بين الضفتين و يشحنون البضائع فتشير نازلة بعض أهل الأندلس كانوا
يضعون تحت تصرف التجار لنقل سلعهم و مراكب للكراء و نذكر نازلة أن قوما
من النواتية كانوا يعملون بمراكبهم على نهر قرطبة لإجازة الناس و نقلهم إلى
منازلهم .

و رجل اكرى سفينة لحمل مائة شاة من ميورقة .

أما النقل البحري فقد طرحت النوازل الفقهية الصعوبات التي تعترض عملية نقل
السلع و البضائع عبر البحر ، فمن هذه المشاكل تعرض سفن المسلمين لهجمات
العدو فقد ذكرت نازلة أن مركبا صار في قبضة العدو بما فيه من المتاع و التجار
ففدى منهم بما فيه جملة .

كما تعرضت المراكب لأخطار القرصنة فتأخذ سلعة التجار ، و أحيانا المركب
معهم ، وهذا تسبب في سوء تفاهم بين صاحب المركب و أصحاب السلع فأفتى
الفقهاء بأن لا شيء على صاحب المركب و لا يرد مبلغ الكراء .

كما حدث مشكل بين صاحب المركب و أصحاب السلعة عندما تتحول المراكب
عن وجهتها نتيجة الرياح و تلاطم الأمواج فيضطر صاحب السلعة أن يدفع
مغرما إلى سلطان ذلك البلد فأفتى الفقهاء أن لا شيء على صاحب المركب ، إن
لم يكن التحول عمدا ، أما إن كان لذلك فالمغرم على صاحب المركب .
و نتيجة لتقلب الأجواء و حدوث عواصف يضطر صاحب المركب إلى أن يلقي
بعضا من سلع التجار حتى ينجو بنفسه من الهلاك ، أو ربما يعرض نفسه للخطر
بسبب تحمل المركب أكثر من طاقته