

جامعة الجزائر 2 - بوزريعة -

قسم التاريخ .

مذكرة لنيل شهادة ماجستير في التاريخ .

تخصص : أوروبا في العصور الوسطى .

دور التجارة في نهضة المدن جنوب نهر اللوار (فرنسا)

خلال العصور الوسطى المتأخرة (القرنين 11 و 13 ميلاديين).

إشراف الدكتور : عبد العزيز بوكنة .

إعداد الطالب : كحلوش محمد .

لجنة المناقشة :

رئيسا .

د. تومي رشيد

مقررا .

د. عبد العزيز بوكنة

مقررا .

د. صاحي بوعلام

السنة الجامعية : 2013 - 2014 .

# الإهداء

إلى روح كل شهيد على ربوع هذه الأرض الطاهرة ...  
إلى والدي ، وولي نعمتي ، إلى الذي كافح لأجل أن أتعلم ...  
إلى صهري ، الذي ساندني ، وشد أزرني ، و أسدى لي من وقته ومن جهده ...

# شكر و تقدير

شكري و تقديري ،  
إليك إستاذي المشرف بوكنة عبد العزيز ، و إلى صبرك معي ، ونصيحتك لي ،  
ومرافقتك إياي طيلة فترة إنجاز هذا العمل .  
إليك أستاذي الكريم تومي رشيد ، و إلى الساعات الطوال التي قضيناها في حضرتك .  
إلى زملائي في القسم وأخص بالذكر زميلتي مرزوق كهينة .  
إلى كل من ساهم في إتمام هذا العمل المتواضع ولو بكلمة طيبة .

تعتبر الفترة الممتدة من القرن الحادي عشر إلى القرن الثالث عشر ميلاديين ، فترة حاسمة في تاريخ فرنسا ، وذلك بالنظر لما عرفته من تحولات عميقة مست الجانب الاجتماعي والسياسي و الإقتصادي على حد سواء . وقد نال القطاع الإقتصادي ، حظا وافرا من هذا الإنتعاش ، الذي أدى إلى نمو التجارة والصناعة ونشأة مدن جديدة و اتساع رقعة التي كانت موجودة ، وأخذ النظام الإقطاعي في الإضمحلال بسبب تراجع الإعتماد على الأرض كمصدر للثروة ، وفرّ عدد كبير من الفلاحين من الضياع و المزارع إلى المدن ، كما أن سادة بعض المدن ، شجّعوا سكان الأرياف المحيطة للقدوم إلى مدنهم والإستقرار بها ، مما تسبب في حركة هجرة كثيفة و مطردة ، إنطلاقا من الأرياف نحو المدن ، وهو ما أفرز نوعا جديدا من العلاقات تختلف عن تلك التي كانت تربط سكان المدينة ببعضهم و التي كانت تربط المدينة بالضواحي المحيطة بها .

و لم يكن من السهل في هذه المرحلة رسم حد فاصل بين الفضاء الذي تشغله المدينة من جهة و الذي تحتله الأرياف المحيطة بها من جهة أخرى و ذلك لتداخلهما الكبير ، و هو تداخل تفسره طبيعة العلاقة التي كانت تربط المدينة بالريف ، فإنفتاح المدينة في العصور الوسطى على المبادلات التجارية ، سمح لها أن تمارس تأثيرا على المناطق المحيطة بها و استقطابا إليها ، لتصبح قبلة للوافدين الجدد من الأرياف القريبة و حتى من المناطق البعيدة ، الذين يبحثون عن مكان لهم في هذا الفضاء الواعد ، وبالمقابل إزدادت حاجة المدينة لليد العاملة للقيام بمختلف الأنشطة المكتملة لتلك التي كان يقوم بها سكان المدينة ، و في نفس الوقت نجد بأن معظم سكان المدينة يملكون عقارات و أراض في محيط المدينة.

و نظرا للدور الذي أصبحت تلعبه المدن ، فإنها أضحت مقصدا للتجار و مستقرا لهم و مواطننا لنشاطهم التجاري ، و مع تزايد وتيرة النشاط التجاري ، و تمركز الثروة الناتجة عنه بين أيدي فئة التجار ، أصبحت المدينة و أحيائها و ضواحيها ، قطبا مهما في عملية دفع و تسيير حركة التبادل التجاري و الإشراف عليها سواء بإستيفاء حاجاتها من المواد الأولية أو بتصريف الفائض من الإنتاج الزراعي و الصناعي على حد سواء . و قد سعت المدن الممثلة في فئة التجار، إلى العمل من أجل الحصول على براءات Franchis ، و هي بمثابة عقد يصدره حاكم أو سيد ، يعترف بموجبه بوضعية خاصة و متميزة لسكان تجمعات حضرية ما ،

تمنح لهم حقوقا ذات طبيعة متنوعة ، منها التي تتعلق بوضعية الأشخاص و الأملاك ، و ضبط حقوق السادة الإقطاعيين و مراقبة و تميمين النشاطات الإقتصادية ومنها أيضا إستقلالية إدارتها وحرية الإشراف على جهاز الشرطة و العدالة ، و هذه امتيازات في الواقع ، نادرا ماكانت تجتمع في مركز سكاني واحد.(1)

وقد جاءت هذه البراءات لتضمن لسكان المدينة هامشا من الحرية تحت سلطة السادة الإقطاعيين ، وذلك من خلال السماح لهم بمشاركة أوسع في المبادلات التجارية ، و التمتع بضمانات أكبر للحفاظ على هذه الحرية الإقتصادية ، و قد ساعد نشاط التجار و إتصالهم الدائم مع العالم الخارجي بحكم إرتباطاتهم بالمبادلات التجارية و ما يترتب عنها من تنقل دائم نحو الأسواق و المعارض عبر المناطق المختلفة ،على تدعيم مركزهم كعنصر مؤثر و فاعل في تسيير شؤون المدينة في العصور الوسطى ، و قد كان التجار و بحكم تنقلاتهم ، على إطلاع دائم على المستجدات و على الإبتكارات الجديدة ، فعلى سبيل المثال لم يستغرق خبر إغتيال كونت فلاندر شارل الأول المعروف بالطيب ( Charles I<sup>er</sup> ) \* ( 1119-1127 م ) في مدينة بروج ( Bruges ) البلجيكية سوى يومين ليصل إلى مدينة لايون ( Laon ) بشمال فرنسا عن طريق قافلة من التجار كانت تنقل النبيذ ، مع العلم أن المسافة الفاصلة بين المدينتين تقدر بحوالي 230 كيلومتر ، وهو ما يعني بعملية حسابية بسيطة ، أن هؤلاء التجار قد قطعوا هذه المسافة بما معدله 110 كيلومتر في اليوم الواحد تقريبا ، و هذا إن دل على شيء ، فإنه يدل على القدرة و الأفضلية في تناقل المعلومات التي كان يتمتع بها التجار في هذه الفترة من خلال طبيعة نشاطهم . (1)

---

(1) - **Hocquet Jean-Claude**, "Les libertés urbaines et rurales du XIe au XIV siècle" *Annals. Économies, Sociétés, Civilisations* , Volume 26, (1971), P.1309.

\* شارل الأول كونت فلاندر ولد عام 1083 بالدنمارك و اغتيل بمدينة بروج (بلجيكا حاليا) ، تولى منصب كونت فلاندر من عام 1119م حتى تاريخ اغتياله عام 1127م ، اتخذ جملة من الإجراءات لصالح الفقراء ، مما دفع الكنيسة وعلى رأسها البابا ليون الثالث عشر لرفعه لمصاف القديسين وتلقيه بالجميل ، وكان ذلك عام 1883 م . أنظر: Augé,Gillon,Hollier-larousse, éd.Larousse,paris,t.1,1965,p,447.

\*\* تم قتله على يد مجموعة من التجار و على رأسهم ابن أخيه ، وذلك بعد أن فصل في عدة قضايا كانت قد رفعت أمامه بما يتعارض مع مصالحهم التجارية ، و قد جرت مطاردتهم ليم القضاء عليهم بعد هذه الحادثة .

## التعريف بالموضوع :

دور التجارة في نهضة مدن جنوب نهر اللوار (فرنسا) خلال القرن 12 ميلادي .

لقد جاء البحث ليغطي إشكالية التطور الحضري الذي شهدته المدن الواقعة إلى الجنوب من نهر اللوار بفرنسا خلال الفترة الزمنية الممتدة من القرن الحادي عشر إلى القرن الثالث عشر ميلاديين ، و علاقة هذا التطور بالتجارة و ما يرتبط بها من تبادلات وتصدير و ايراد . و سبب اختياري للمنطقة الجغرافية الواقعة إلى الجنوب من نهر اللوار ، يعود إلى كونها مثلت فضاء عبور للمسالك الكبرى التي كانت تربط شمال القارة الأوربية بمناطق حوض البحر الأبيض المتوسط ، مما سمح للمدن الواقعة على ضمن هذا الفضاء الجغرافي ، بالمشاركة في الحركة التجارية القارية التي ما فتئت تتضاعف منذ نهاية القرن العاشر ميلادي ، وممكنها من لعب أدوار متقدمة في هذا النشاط التجاري إلى جانب الجمهوريات الإيطالية ، أما فيما يتعلق بالإطار الزمني ، فإن الإختيار كان مؤسسا على إعتبار أن الفترة الزمنية التي تغطيها الدراسة تمثل أوج القفزة الحضرية في غرب أوربا ، مع كل ما صاحبها من تطورات وتحولات مست المجتمع الأوربي في العمق ، وهو ما يجعل من دراسة هذه الفترة ، مدخلا لفهم مجمل هذه التحولات والوقوف على خلفيات التطورات الحاصلة .

## إشكاليات الموضوع :

تتمثل الإشكالية الرئيسية للموضوع فيما مدى مساهمة إنتعاش التجارة خلال الثاني عشر ميلادي

بأوربا ، في نهضة المدن الواقعة إلى الجنوب من نهر اللوار بفرنسا.

و قد اندرجت تحت هذه الاشكالية عدة اشكاليات فرعية جاءت في سياق معالجة جزئيات

الموضوع ، فالحديث عن المبادلات التجارية يجرنا إلى الحديث عن مساراتها وعن وضعية

---

A. Chedeville, J. le Goff, J. Rossiard , la ville en France au moyen âge ,  
des carolingiens à la renaissance (le seuil , France , 1980 et mars 1998) , p . 135.

(<sup>1</sup>) -

المسالك البرية ومدى مسيرتها للتطورات الحاصلة ، و إن كانت ليست الوحيدة التي كان يتم اعتمادها في نقل السلع والبضائع ، فالنقل عبر المجاري المائية قد أخذ حيزا معتبرا في المبادلات التجارية مستفيدا في ذلك من كثافة شبكة المجاري المائية ممثلة في الأنهار والأودية مما سمح للموانئ النهرية و البحرية على حد سواء بأن تلعب دورا مهما في بعث الحركة التجارية في المناطق الداخلية ، مما أثر بصورة مباشرة على وضعية الأسواق والمعارض باعتبارها مراكز اقتصادية ، و لكونها مسؤولة عن تصريف البضائع التي ترد إليها، مع كل ما يترتب عن هذه العملية من تغيرات داخل تركيبة المجتمع الإقطاعي .

وبما أن موضوع الدراسة يتمحور حول الدور الذي لعبته المناطق الواقعة إلى الجنوب من نهر اللوار ، فإن التطرق إلى مدى مشاركتها في انتعاش الحركة التجارية ، وما مدى تأثيرها بتنامي حجم هذه المبادلات يعتبر من صميم الموضوع ، وكيف كان تأثير ذلك على العلاقات الإجتماعية داخل المدينة بحكم الدور الذي أصبحت تمارسه ، إذ أن تمركز النشاط التجاري بها و تمتعها بإطار قانوني يضمن لها حريتها و استقلالها جعلها تستقطب ساكنة الأرياف ، التي كانت تطمح للاندماج في هذا الوسط المتفاعل الذي يعد بالحرية و الثروة وهو ما زاد من اكتضاظ السكان بها ، وفرض عليها التوسع خارج أسوارها ، هذه الأسوار و التي كانت و إلى وقت قريب تمثل فاصلا بينها و بين الأرياف المحيطة بها.

لقد ساهمت الحملات الصليبية ضد بلاد المشرق في تكريس هذه النهضة الحضرية ، من خلال المشاركة المباشرة لبعض المدن فيها ، وهو ما ساعد على انفتاح أوسع للأسواق على معاملات تجارية أوسع ، وبتنظيمات أرقى ، مما يجرنا إلى التساؤل عن أثر ذلك على التركيبة الديمغرافية للمدن وعلى وعيها بكيانها السياسي الجديد .

## أسباب اختيار الموضوع :

تتلخص الأسباب التي دفعتني إلى إختيار الموضوع في : أهمية الموضوع من حيث البعد التاريخي ، فجزور هذه النهضة الحضرية ، و رغم بداياتها الغامضة و المعقدة داخل النظام الإقطاعي و رغم شح المصادر التاريخية ، إلا أنها عملت و بالتدريج على تقويض أركان هذا النظام الإقطاعي و خلق واقع جديد ، تغيرت معه مفاهيم كثيرة ، و هو ما سمح بتبلور الفكر الرأسمالي الذي طبع الحياة الإقتصادية في أوربا لقرون لاحقة.

إن فهم طبيعة هذه التحولات يسمح بفهم مجرى أحداث التاريخ الأوربي مع نهاية العصور الوسطى المتأخرة و تداعيات ذلك على عصر النهضة. فوجود نقاط إختلاف كثيرة تتعلق بتفسير تطور المدينة الأوربية في العصور الوسطى ، و رغم الدراسات المختلفة التي حاولت و تحاول إستدراكها و تبريرها ، تجعل الموضوع ميدانا خصبا للبحث و التقصي في ثنايا هذه التجربة الإنسانية التي أثرت بشكل كبير و مباشر على عالمنا المعاصر .

## خطة البحث :

نظرا لتشعب الموضوع و اتساعه ، فقد حاولت عرضه من خلال خطة تضم فصلا تمهيديا و ثلاثة

فصول :

في الفصل التمهيدي والمعنون " مناطق جنوب نهر اللوار خلال القرن الثاني عشر ميلادي ، تطرقت إلى جغرافية المناطق الواقعة جنوب نهر اللوار خلال الفترة التي هي محل الدراسة ، كما تطرقت إلى وضعية المدن وكذا المبادلات التجارية ، مع توضيح الاختلاف بين مفهوم المدينة في العصر القديم و الوسيط . أما الفصل الأول وعنوانه " طرق المواصلات و تنظيمها " ، تناولت في هذا الفصل وضعية الطرق و مدى أهميتها في عملية التبادل التجاري ، كما تطرقت الى أهم المسالك البرية و التي كانت تشهد حركة تجارية نشيطة ، سواء بين المدن المختلفة في الأقاليم الواقعة جنوب نهر اللوار أو تلك المحاور القارية التي كانت تربط شمال القارة بجنوبها ، كما تطرقت الى المسالك البحرية ، و كذا الموانئ النهرية أو البحرية ، ثم عرجت على موضوع الجسورو المعابر بين ضفاف الأنهار و الدور الذي لعبته في الربط ، و اىصال المناطق ببعضها و هي مناطق عادة ما كانت خاضعة لأكثر من سيد اقطاعي مما يجعل هذه الجسور و المعابر على درجة كبيرة من الأهمية .

أما الفصل الثاني وعنوانه " دور المدن الواقعة جنوب نهر اللوار في الحركة التجارية " ، تطرقت من خلاله إلى موضوع الأسواق و المعارض ، و دورها في صياغة شبكة العلاقات الجديدة داخل النظام الاقطاعي ، فنهضة المدن الإقتصادية جاءت كنتيجة منطقية لتزايد وتيرة المبادلات التجارية ، و بحكم الواقع فقد كان السوق يمثل مقر هذه المبادلات ، مما جعل السوق كظاهرة إقتصادية يلعب دورا رئيسيا في صياغة التطورات الحاصلة ، وهي تطورات يدل عليها تطور التنظيم الذي كان يحكم العملية التجارية عبر الأسواق و المعارض ، هذا الأمر أدى إلى تغير مراكز القوى داخل المجتمع الإقطاعي وفقا للتطورات الحاصلة في مجال المبادلات التجارية، حيث ظهرت نخب إجتماعية جديدة، و طرق معاملات مختلفة عن تلك التي كانت سائدة ، و قد



تطرقنا الى أهم المعارض التي كان لها تأثير ملموس في الحياة الاقتصادية في تلك الفترة و كيف أنها مثلت نقاط وصل داخل التركيبة الاجتماعية و الاقتصادية لمجتمع العصور الوسطى .

و قد عملت على ابراز وضعية أهم المدن و دورها في الحركة التجارية بحسب المناطق ، ففي منطقة اللونغدوك الروسيون Languedoc Roussillon ، نجد مدينة مونبوليه والتي تعتبر مرآة عاكسة لمجمل التطورات الاقتصادية الحاصلة ، إلى جانب مدينة نربونة و مدن أخرى ، أما في منطقة الميدي الفرنسي فقد تميزت مدينة تولوز عن غيرها من المدن ضمن هذا الإقليم ، أما مقاطعة أكييتانيا فيمكن أن نسجل نشاطا متميزا لمدينتها البحرية بحكم إتصالها بالواجهة البحرية الأطلسية و هو ما يعني فيما يعنيه وقوعها على أهم المحاور البحرية التي تربط جنوب القارة مع شمالها ، الأمر الذي أهلها للعب أدوار متقدمة في عمليات التبادل التجاري سواء كمحطات عبور أو كقطب مباشر في العملية .

كما تناولت بالدراسة مقاطعة بروفانس ، و التي توجد بها مدينة مارسيليا التي فرضت نفسها بالدور الذي لعبته في عمليات التبادل التجاري سواء على المستوى قارة أوروبا أو علم البحر الأبيض المتوسط ، و ما الوثائق التاريخية المتعلقة بالإتفاقيات التجارية ، و العلاقات الكثيرة و المعقدة التي كان تقيمها المدينة ، إلا دليل على إزدهار تجارتها البحرية حتى أصبحت تنافس في ذلك القوة البحرية للجمهوريات الإيطالية . وقد ركزت على العلاقة بين المدينة و الحملات الصليبية لما لهذه العلاقة من تداعيات على القوة التجارية للمدينة ، وذلك بحصولها على أملاك و امتيازات عديدة و متنوعة نتيجة مشاركتها الفعالة و الكبيرة في إنجاز هذه الحملات ، و هي مشاركة يفسرها الموقع المتميز لميناء مرسيليا من جهة ، و عراققة التقاليد البحرية للمدينة و التي تعود الى الفترة الفينيقية من جهة أخرى .

أما في الفصل الثالث الذي يحمل عنوان " دور التجارة في تطور و تعمير المدن جنوب نهر اللوار خلال القرن 12 م."، تناولت من خلاله و جه العلاقة بين انتعاش الحركة التجارية و تطور المدن ، و حاولت تتبع جذور التحول الذي بدأت تشهده المدن مع بدايات القرن الحادي عشر ميلادي و علاقة ذلك بعملية التبادل التجاري ، و كيف بدأت المدن تمارس باستمرار نوعا من التحكم في الأرياف المحيطة بها ، و يختلف هذا

التأثير وفقا لإختلاف طبيعة منتجات المدينة ، و موقعها ضمن تيار العلاقات التجارية في هذه الفترة ، مع محاولة تسليط الضوء على ظاهرة بروز التجار كعنصر مؤثر و فاعل في المدينة و في المناطق الخاضعة لتأثيرها ، مع كل ما صاحب ذلك من تبدل لمفاهيم الثروة و السلطة و الحرية ، و هي مفاهيم جديدة بعثت من رحم هذا التطور ، الأمر الذي دفع الكثير من المؤرخين المتخصصين الى القول ، أن النهضة الحضرية خلال القرن الثاني عشر بأوروبا قد انبجست من تحت أقدام التجار ، و هي مقولة ما فتئت الدراسات التاريخية تثبت مصداقيتها و مطابقتها للواقع التاريخي .

حاولت بعد ذلك تتبع التغير الحاصل على مستوى أهم المدن التي انخرطت في عمليات المبادلات التجارية و كيف أنها أصبحت مراكز استقطاب لسكان جدد و فدوا من الأرياف بحثا عن فرص أوسع للعمل و جمع الثروة ، و قد مثل هذا التيار من الهجرة ، أساس التحولات التي شهدتها المدن ، لما انجر عنه من تزايد عدد السكان و ظهور الشروط التنظيمية الواجب مراعاتها للإستقرار بالمدينة . كل هذا خلق نوعا جديدا من العلاقات داخل المدينة ، و أكسبها شكلا عمرانيا مغايرا للذي كانت عليه ، إذ تراجع دور الأسوار المحيطة بالمدينة إلا من كونها شكلت فارقا ماديا بين المدينة و ضواحيها ، إضافة إلى ظهور و توسع بورغات جديدة ، انتهى بها الحال نتيجة إنتعاش النشاط الإقتصادي و التجاري إلى منافسة المدن القديمة و حتى إلى التفوق عليها أحيانا .

## منهج البحث :

و قد إعتمدت في هذه الدراسة على :

**المنهج التاريخي:** و ذلك من خلال تتبع التطورات التاريخية التي حدثت ضمن الإطار الزمني والمكاني للدراسة أي المناطق الواقعة الى الجنوب من نهر اللوار ومتابعة نتائج هذه التطورات وتأثيراتها على المدن .

**المنهج الوصفي :** من خلال وصف كل ما تعلق بوضعية المبادلات التجارية و المسالك التي كانت تعتمد عليها و أهم التطورات الحاصلة في مجال النقل ، وكذا أهم المنتوجات التي كان يتم تداولها مع تحديد مصادرها.

**المنهج التحليلي :** وذلك بالرجوع إلى العمق التاريخي لهذا الموضوع وربطه بالتطورات اللاحقة و التي غيرت وجه أوربا على أكثر من صعيد ، من خلال تحليل التطورات التي عرفتھا المدن جنوب نهر اللوار خلال الفترة المدروسة ، ومحاولة ربط هذه التطورات بعضها ببعض للوقوف على النتائج التي ترتبت عنها ، وتأثيراتها في التاريخ الأوربي .

## أما عن الصعوبات التي واجهتني خلال مرحلة البحث :

- 1- نقص المصادر الخاصة بفترة العصور الوسطى في المكتبات الوطنية وخاصة المتعلقة بالموضوع وإن وجدت فهي باللغة اللاتينية و لا تتناول الموضوع بحد ذاته ، بل نجد إشارات عرضية تحتاج إلى جهد لوضعها ضمن سياق الدراسة و الإستفادة منها .
- 2- عملية الإطلاع على المؤلفات الأجنبية والتي أخذت مني وقتا طويلا وجهدا كبيرا ، وصعوبة إيجاد المصطلحات اللغوية العربية الموافقة لما جاء في هذه المؤلفات من مفردات و تعابير ، إضافة لصعوبة اللغة من حيث طريقة كتابة الحروف بالنسبة للكاتب التي تعود إلى القرن الثامن عشر و إلى ما قبل هذه الفترة .
- 3- ضيق الوقت المعطى لإعداد موضوع شهادة الماجيستير ، إضافة الى تعدد الإلتزامات ، خاصة أن الموضوع معقد ومنتشعب ويحتاج لدراسة تحليلية معمقة .

الفصل التمهيدي : مناطق جنوب نهر اللوار خلال القرن الثاني عشر ميلادي.

أولا : الموقع الجغرافي و السلطة السياسية .

ثانيا : المميزات الحضارية للجنوب الفرنسي .

ثالثا : المدينة الرومانية و المدينة في العصور الوسطى .

## مناطق جنوب نهر اللوار خلال القرن الثاني عشر ميلادي.

### أولا : الموقع الجغرافي و السلطة السياسية .

إن جغرافية فرنسا في العصور الوسطى تختلف عما هي عليه الآن ، ففي الفترة التي تشملها الدراسة نجد أن المنطقة الواقعة إلى الجنوب من نهر اللوار و التي تنتهي عند جبال البيرينيه جنوبا كانت تضم أربعة إقطاعات بارزة وهي : دوقية\* أكيثانيا (Duché d'Aquitaine) في الشمال ، كونتية\*\* تولوز في الجنوب الشرقي (Comté de Toulouse) ، دوقية غاسكون في الجنوب الغربي (Duché de Gascogne) ، و كونتية برشلونة (Comté de Barcelone) شمال سلسلة جبال البيرينيه الشرقية .

دوقية أكيثانيا (Duché d'Aquitaine): بعد مجيى الملك هيو كابت (Hugues Capet)\*\*\* (987 - 996 م) ، كانت منطقة أونيس (Aunise) و منطقة ليموزان (Limousin) تحت سلطة كونتات بواتيه (Poitiers) ، الذين قاموا بشراء دوقية فاسكون و كونتية بوردو (Bordeaux) و آجن (Agen) عام 1138 م ، و منذ ذلك الوقت أصبح كونت بواتيه يحمل عدة ألقاب ، إذ يعرف بكونت مدينة بواتيه ، دوق أكيثانيا و غاسكون و كونت بوردو ، آجن و ليموج ، و هو أيضا سيد إقطاعي على ماركية أوفيرنيا ( La marche d'Auvergne) ، و قد أصبح هذا البلاط أحد أهم البلاطات في أوربا و أكثرها قوة و أوسعها سلطانا خلال هذه الفترة و أحد أهم معاقل الأدب البروفنسالي في فرنسا (1) .

---

\* الدوقية دولة صغيرة أو منطقة يحكمها دوق ومؤنثه دوقة (Duchesse) ، ويعتبر هذا اللقب النبيل أعلى درجات النبالة بعد الملك وكانت الدوقيات مستقلة أو تابعة جزئيا للمملكة . أنظر: Petit Larousse, Librairie Larousse, Canada, 1980, p309 .  
\*\* الكونتية منطقة يحكمها نبيل لقبه كونت و مؤنثه كونتيسة (countesse) وأصل هذا اللقب النبيل الكلمة اللاتينية كوميس (Comes) و معناها شريك . أنظر: Augé, Gillon, Hollier-Larousse, t.1, op.Cit., p,707 .

\*\*\* هيو كابت ابن هيو الكبير ، كان دوقا على الفرنجة ما بين عام 960-987م ثم ملكا عليهم ما بين عام 987-996م ، أول حكام سلالة آل كابيه التي استمرت لمدة ثمانية قرون تقريبا . أنظر: Petit Larousse , op.Cit., p.1295 .

(1) - Duruy Victor , Géographie historique du moyen age, (Paris, Chamerot ,1933), p.196.

دوقية غاسكون (Duché de Gascogne): لقد مثلت هذه الملكية المحصورة بين نهر الجارون و جبال البيرينييه و لمدة طويلة ، إمارة مستقلة منذ عهد الميروفنجيين و مع نهاية حكم أدواق غاسكون من الميروفنجيين عاد حكمها الى كونتات بواتتيه بعد أن اشتروا تسمية دوقات قاسكون كما سبقت الإشارة إليه.<sup>(1)</sup>

كونتية تولوز (Comté de Toulouse): كان القائمون على هذه الكونتية و بحكم أنهم كونتات تولوز و أدواق مدينة نربونة ، يتمتعون بالسلطة الكاملة على جميع المناطق الخاضعة لدوقيات نربونة ، بيزيه Béziers ، آغد Agde ، كاركاسون Carcassonne ، لوداف Lodeve ، ماغيلون Maguelonne ، نيم Nimes و ايزاس Uzes<sup>(2)</sup>. و مما تجدر الإشارة إليه أن نفوذ كونتية تولوز كان محدودا نتيجة منافسة كونتية برشلونة لها ، إلى جانب المنافسة القوية لكونتية كاركسون و التي كان صاحبها فيكونتا (vicomte) على آغد ، بيزيه ، نيم و مدينة ألبى Albi .

كونتية برشلونة\* (Comté de Barcelone): قام ملك فرنسا الغربية شارل الأصغر (843-877 م)\*\* بتقسيم دوقية سبتيماانيا (Septimanie)\*\*\* إلى مقاطعتين : مقاطعة نربونة و التي أصبحت عام 918 م ميلادية تابعة لكونتية تولوز ، ومقاطعة برشلونة و التي امتدت من نهر الأود (Aude) الى غاية

---

(1) - Duruy Victor, op. cit., p. 199 .

(2) - Ibid.,p. 199.

\* برشلونة مدينة إسبانية تقع في الجزء الشمالي الشرقي من شبه جزيرة أيبيريا على شاطئ البحر المتوسط بين مصبي نهري يوبريغات وبيزيوس. تبعد 160 كم عن جبال البرانس، تعد عاصمة منطقة كتالونيا. أنظر: Petit Larousse, op. Cit., p. 1056.

\*\* شارل الأصغر (823 - 877 م)، الإمبراطور الروماني المقدس (875-877 م) بإسم كارل الثاني، وملك فرنسا الغربية (840-877 م)، باسم شارل الثاني ، حددت معاهدة فردان 843 م حدود أراضيه وهو الابن الأصغر للإمبراطور لويس الورع من زوجته جويث الثانية. أنظر: Petit Larousse, op. Cit., p. 1124.

\*\*\* سبتيماانيا: المنطقة الساحلية الجنوبية الغربية من غالة ، ما بين نهر الرون و سلسلة جبال البيرينييه ، و التي أصبحت مع حلول القرن 10 م تمثل دوقية نربونة ، تم ضمها إلى أملاك كونت تولوز. أنظر: Petit Larousse, op. Cit., p. 1560.

نهر الإبر (L'èbre) ، و قد استطاع فيكونتات مدينة كركاسون أن يفرضوا أنفسهم كأسياد عليهم (vassaux) تابعين لكونتات برشلونة (1).

ويمكن تحديد الجنوب الفرنسي جغرافيا بالمنطقة الواقعة جنوب الكتلة الصخرية الوسطى Massif Central ، وتشمل مقاطعة أكييتانيا Aquitaine في الغرب ، ومقاطعة جنوب البرانس Haut languedoc في الوسط و مقاطعة لانغدوك روسيون Languedoc Roussillon و مقاطعة بروفانس في الشرق. أما عن تسمية الجنوب الفرنسي ، فإن التسمية الحالية لمقاطعة لانغدوك (Languedoc) قد ظهرت في القرن الثالث عشر ميلادي ، أما تسمية أوكستانيا (Occitanie) فتعبر أكثر عن الوحدة الثقافية و الإثنية واللغوية لسكان الجنوب الفرنسي (2).

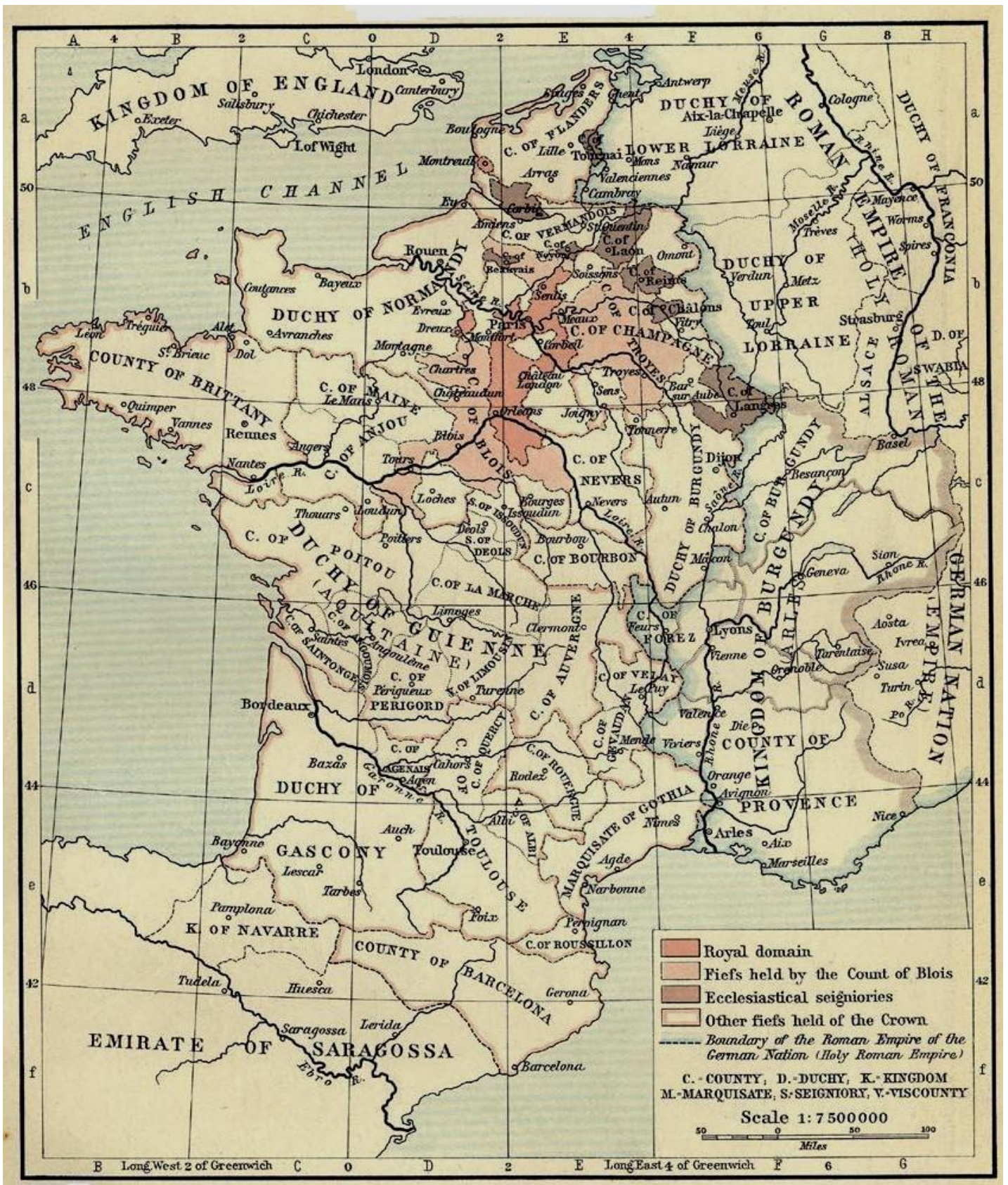
---

Duruy Victor, op. cit., p. 200.

(1)-

Cazes Emilien , La provence et les provencaux, (Gedalge jeune ,Paris, 1870) , p. 78.

(2)-



خريطة سياسية لفرنسا حوالي عام 1035 ميلادية.

Shepherd William , Historical Atlas,( Henry Holt and Company, New York, 1911),p.61.



وفي الوقت الذي ظهرت فيه القومونات في شمال فرنسا ، كان نظام القنصلية يظهر بمنطقة وسط فرنسا ، و لو أن مثل هذا التنظيم لم يختف من قبل ، ففي القرن الحادي عشر ميلادي وجدت بمدينة ارل Arles و مدينة مرسيليا و مدن أخرى هيئات بلدية كانت تسمى إينيفارسييتي Universités ، هذه الهيئات كانت تتشارك مع السادة الاقطاعيين في أخذ القرارات ، و مع نهاية القرن الحادي عشر ميلادي ، و في خضم الصراع بين البابوية و الأمبراطورية ، تحللت المدن الايطالية من حكم القساوسة و تشكلت في قنصليات تسييرها سلطة تنفيذية ممثلة في القناصل ، و بحكم أن مقاطعة بروفانس كانت متواصلة جغرافيا مع مناطق إيطاليا ، فقد كان من تبعات هذا الحدث ، أن تبنت هذه المنطقة هذا الشكل من التنظيم ، ليمتد إلى كامل منطقة الجنوب الفرنسي مع مطلع القرن الثاني عشر ميلادي ، فكونت برفانس و رئيس أساقفة ( archevêque ) مدينة أرل و سادة آخرون و رغم رفضهم لهذا الشكل الجديد من التنظيم إلا أنهم رضخوا للأمر الواقع مع مرور الوقت. (1)

على الرغم من إستقرار المسلمين في بعض المناطق بجنوب فرنسا كما هو الحال في نربونة و تولوز إلا أنها ظلت تحتفظ بإرثها الروماني وعاداتها الرومانية ، وكانت أقل تأثرا بالعادات الجرمانية مقارنة بغيرها من أنحاء الغرب الأوروبي (2)، وذلك على الرغم من أنها ظلت على إتصال مستمر بالحضارة الإسلامية في إسبانيا.

---

(1) - Roquebert Michel , l'épopée cathare(1198-1212) l'invation,t.1, (Privat,Toulouse,1970), p.11.

Ibid.,p.1.

-(2)

## ثانيا : الخصائص الحضارية للجنوب الفرنسي .

لقد عرفت الفترة الممتدة ما بين القرنين الحادي عشر و الثالث عشر ميلادي ، نهضة متعددة الجوانب في أوروبا ، ففي كل الغرب المسيحي و تحت طائلة النمو الديمغرافي و الإقتصادي ، شهدت المدن العتيقة إنتعاشا إقتصاديا ، كما ظهرت مدن جديدة لم تكن موجودة من قبل ، و يمكن تلمس العلاقة الموجودة بين التطور الإقتصادي و تطور المدن على طول المحاور التجارية التي كانت تتم عبرها المبادلات التجارية البرية أو البحرية على حد سواء .

و قد لعبت العادات والتقاليد الثقافية دورا هاما في هذه التطورات الحاصلة ، فالتوثيق خلال المعاملات المختلفة (La pratique de l'écrit) كانت شيئا معتادا في إيطاليا و إسبانيا و جنوب فرنسا ، و هو ما يفسر شيوع مهنة الموثقين بهذه المناطق منذ القرن الحادي عشر ميلادي ، وهو الأمر الذي شجع على تزايد وتيرة النشاط التجاري من خلال تسهيل عملية توثيق كل ما له علاقة بالمبادلات التجارية ، كما أن نفس المناطق كانت لها دراية سابقة بالممارسات و القواعد القانونية ، و التي كانت استمرارا للقوانين الرومانية ، ففي منطقة أكيانيا و منطقة برفانس ، كان هناك دليل للقانون الروماني ، أما في ناحية مدينة ارل فنجد دستور جيستينيان \* (527-565م) المعروف تحت تسمية كوربيس إيريس (corpus iuris) والذي يعود وجوده إلى أواسط القرن الثاني عشر ميلادي ، و مقابل هذه القوانين كانت هناك العادات والتقاليد ذات الأصول الجرمانية و التي كان القرويون يميلون إلى الإحتكام إليها لأنها كانت توافق نمط معيشتهم .<sup>(1)</sup>

أما فيما يتعلق بمدن منطقة أواسط فرنسا ، فإن هناك ملاحظة تجمع عليها أغلب الدراسات تقريبا ، وهي ملاحظة وجيهة لأنها تعكس الكثير من المظاهر التي تطفو لدى تناول هذه المدن بالدراسة ، فالمنطقة

---

\* الأمبراطور جستينيان الأول (482-565م) يعرف أيضاً باسم "الإمبراطور الروماني الأخير" ، اشتهر بإصلاحه القانوني قانون جستينيان ، كما قام ببناء كنيسة آيا صوفيا ، يعتبر قديساً في الكنيسة الأرثوذكسية . أنظر : Petit Larousse , op.Cit.,p.1328.

(1) - Schneider Jens, "Libertés, franchises, communes : les origines. Aspects d'une mutation".  
Actes des congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public. 16e congrès, Rouen, (1985), P. 10.

كانت لها لغة خاصة بها تعرف تحت تسمية ليموزان (Limousin) ، ونتيجة عوامل سياسية ، فقد وجدت هذه المنطقة نفسها تقريبا منفصلة عن الشمال : فالعادات الرومانية كانت أكثر حضورا بها ، إضافة إلى التأثيرات الحضارية لحوض البحر الأبيض المتوسط والعلاقات مع الشرق اللاتيني و مع إيطاليا و إسبانيا ، كل هذا خلق لديها نوعا من التميز سواء من حيث المؤسسات ، أو الطبائع والعادات ، و التي كانت تختلف تماما عن تلك الموجودة إلى الشمال من نهر اللوار ، كما أن هذه المنطقة تميزت عن الشمال عقائديا لتأثرها بالعقيدة الكثرية (Le catharisme) <sup>(1)</sup> الواردة من المشرق ، و نسجل عودة اعتماد اسم غالة (Gaul) \* في مناطق الجنوب الشرقي بعد أن أفل نهائيا من المناطق الواقعة شمال نهر اللوار <sup>(2)</sup> ، و قد كان سكان هذه المناطق الجنوبية يفتخرون باستقلالهم السياسي و يعتبرون أنفسهم أكثر تحضرا من أقرانهم في مناطق الشمال ، حتى أنهم عابوا لغة الشماليين و شبهوها بنباح الكلاب <sup>(3)</sup>.

### ثالثا : تطور مفهوم المدينة بين العصرين القديم والوسيط .

لقد شهدت المدن الواقعة جنوب نهر اللوار تزييدا في عدد سكانها ، و يدل على ذلك العديد من المؤشرات ، وهو ما دفع إلى إستغلال أوسع للمناطق المؤهولة سلفا ، و إلى زيادة مساحة الأراضي المزروعة حيث انبعثت المدن العتيقة الموجود منذ العصر القديم و ظهرت قرى و بورغات جديدة كما نشأت مراكز حضرية جديدة ، و مقابل كل هذا زادت وتيرة المبادلات التجارية وتوسعت جغرافيا أكثر فأكثر ، فالإقتصاد المعاشي الضيق الذي كان سائدا ، إنفتح شيئا فشيئا على المبادلات التي كانت تتم عبر الأسواق و التي إزداد

---

<sup>(1)</sup> - **Cons Henri** ,précis d'histoire du commerce, tome1 (paris , berger-levraut ,1896) , p. 136.

\* غالة بالفرنسية Gaule ، باللاتينية Gallia : غاليا ، اسم أطلق قديما على المنطقة الممتدة ما بين نهر الراين و جبال الألب و البحر الأبيض المتوسط و جبال البيرينييه و المحيط الأطلسي . أنظر : Petit Larousse ,op.Cit.,p.1243.

<sup>(2)</sup> - **Salvador édouard**, Histoire commercial politique et des échelles du levant,

(2<sup>ème</sup> Edition, Paris ,1857),p. 4.

**Ibid.**,p . 6.

<sup>(3)</sup>-

عددتها بصورة لافتة ، كما إزدادت السلع المعروضة كما وكيفا على حد سواء ، و أصبحت النشاطات الإقتصادية و الحرفية تميل أكثر إلى التنوع و التخصص .

هذا النمو أحدث حركة هجرة مطردة للمجموعات السكانية ، فساكن القرى لم يعد باستطاعتهم ايجاد مكان لهم في المزارع العائلية ، و التي كان من غير الممكن تقسيمها كل مرة و بصورة غير منتهية ، هذا الأمر دفعهم إلى الهجرة نحو المدن بحثا عن فرص العمل التي توفرها المدينة أو البورغ<sup>(1)</sup>، مما سمح للسوق بالبروز ليصبح مركزا إقتصاديا بامتياز وذلك مع نهاية حكم الأسرة الكارولنجية ، حيث أصبح عبور أو استقرار التجار الأجانب من عدمه بمنطقة ما ، من صلاحيات السادة الإقطاعيين و كذا التجار القائمين على الأسواق المحلية، وعادة ما كان عدم إنتماء التاجر إلى نفس الإقطاعية كافيا لتصنيفه أجنبيا عنها<sup>(2)</sup>، كما أن ظهورالإمارات اللاتينية في المشرق نتيجة الحملات الصليبية ، و ارتياد التجار الأجانب واستقرارهم بها ، مع تمتعهم بحريات سياسية و إقتصادية كبيرة ، دفع إلى تنشيط الحركة التجارية ما بين هذه الإمارات و القارة الأوربية مما سمح بانفتاح أسواق هذه الإخيرة على منتجات جديدة لم تكن معروفة من قبل أو يندر الحصول عليها<sup>(3)</sup>.

لقد كانت المدينة الرومانية تنتظم على شكل نواة عمرانية ضيقة ، تتواجد في وسطها الساحة العامة (Forum) و المعبد إلى جانب المسرح الذي كان يتخذ شكلا دائريا مدرجا ، أما كل ما تبقى من الفضاء الحضري و الذي يصطلح عليه بالمدينة في العصر القديم ، فإنه كان يتوزع على شكل : مباني ، حدائق ، حقول ، و هي تمثل في مجموعها فضاء ذا حدود صعبة المعالم ، فليس هناك جدار يسمح برسم فاصل مادي

---

-<sup>(1)</sup> Schneider Jens, op. Ci.t ,p. 8.

-<sup>(2)</sup> Lopez Robert Sabatino «Du marché temporaire à la colonie permanente. L'évolution de la politique commerciale au moyen âge ,dans «Annales. Économies, Sociétés, Civilisations. 4e année, n° 4, (1949) , p.401.

-<sup>(3)</sup> Ibid.,p . 402.

بين المدينة و الريف ، كما أن الضواحي لم تكن قد و جدت بعد ، لأن مفهومها يعود إلى فترة العصور الوسطى و يعنى به كل ما يقع خارج أسوار المدينة .

و قد كان يسكن المدينة الرومانية في غرب أوربا ، موظفون يعيشون من تحصيل عائدات أملاكهم المتمثلة في الأراضي الزراعية المحيطة بالمدينة ، و كانوا يمثلون الطبقة الغنية في المدينة الرومانية ، إضافة إلى وجود بعض الحرفيين و التجار الذين كانوا يستقرون داخل المدينة بحثا عن الإستفادة مما توفره المدينة من منتجات إستهلاكية (1). أما المدينة في العصور الوسطى ، فقد إتخذت شكلا مغايرا لما كانت عليه في الفترة الرومانية ، فهي تمتاز بسور يفصل بينها وبين الأرياف المحيطة بها ، و من هنا جاء مفهوم الضاحية . و كانت هذه المدن ، مؤهولة بعناصر من فئة البرجوازية التي كانت تنشط في المجالين التجاري و الحرفي ، مشكلة بذلك طبقة إجتماعية ميسورة الحال و مسيرة في نفس الوقت ، و المدينة في هذه الفترة مثلت بالدرجة الأولى مركزا للوظائف و النشاط الإقتصادي. (2) .

بعد الجمود الذي ساد طيلة فترة القرن التاسع و العاشر ميلاديين و تبعاً لتغير طبيعة المبادلات التجارية ، ظهرت تجمعات حضرية جديدة ، و هو ما سمح ببروز طبقة من التجار المحترفين ، ذلك أن تبادل السلع بات طريقة للتعامل التجاري و مكسبا للعيش ، حيث تخلى عدد كبير من الناس عن خدمة الأرض للإئغماس في هذا النموذج الجديد من الحياة الإقتصادية ، و نتيجة لذلك تشكلت الكثير من المدن عند نقاط عبور القوافل التجارية .

و مع حلول القرن الحادي عشر ميلادي ، حدث تكديس لثروات معتبرة عند بعض التجار الذين إمتازوا بالمهارة و الإحترافية ، فالقوائد التي يجنيها التاجر جراء تعاملاته تزداد أهمية عندما يجنح التاجر إلى إختيار الأسواق التي يعتادها ، مع توفير المنتجات المربحة ، و يضبط حساباته بدقة ، ثم يستخلص هوامش

---

(1) - Lombard Maurice, "L'évolution urbaine pendant le haut moyen âge", dans Annales, Économies, Sociétés, Civilisations. 12e année, n°1,( 1957), p.7.

(2) - Ibid.,p . 8 .

ربحه ، بما يساوي كل هذا الجهد ، غير أن هذه المكاسب لن تتأني إلا إذا تمتع التاجر بمجموعة من المعارف التي ينال الكثير منها عن طريق الممارسة والأسفار و يعززها بما يتشربه من علم ومعرفة ، إن تعاملات تجار القرن الحادي و الثاني عشر تتطلب سعة من المهارة و التكوين و يعجز عن تحقيقها أفراد جهلاء ، لأن تبادل السلع و تداول العملة أصبحت في هذه الفترة تفرض ممارسات أوسع تتعلق بالجرد و المحاسبة و التدوين ، مما جعل معرفة القراءة و الكتابة و الحساب عاملا مهما في نجاح التجار في نشاطهم التجاري و تحقيق هامش ربح أكبر (1).

---

(1) - **Pirene Henri** , "L'instruction des marchands au moyen âge", dans Annales d'histoire économique et sociale , 1e année, n°1, (1929), p.18.

## الفصل الأول: طرق المواصلات و وضعيتها .

- أولا: الطرق البرية و أهميتها .

- ثانيا: أهم المسالك البرية .

- ثالثا : أهم المسالك البحرية .

- رابعا :الموانئ.

## الفصل الأول: طرق المواصلات و وضعيتها .

إن الحديث في موضوع التجارة و المبادلات التجارية و تأثيرها على الوضعية الإقتصادية للمدن في منطقة جنوب فرنسا خلال فترة العصور الوسطى ، يدفعنا إلى تسليط الضوء على شبكة الطرق التي كانت تتم عبرها هذه المبادلات التجارية ، بإعتبارها وسيلة تربط بين المدينة و الأرياف المحيطة بها من جهة ، و بين المدينة و المناطق البعيدة من جهة أخرى . كانت هذه الطرق في العادة تتخذ شكل مسالك كبرى (Grands chemins) ، إلى جانبها مسالك فرعية تخترق الأراضي الزراعية الواقعة في محيط المدينة و لعلها تتجاوزها في الأهمية لكونها تسمح للمدينة بتحقيق التواصل مع الأرياف القريبة منها و كذا جني فائض الإنتاج الذي تدره الأراضي الزراعية ، هذا على عكس ما كانت عليه الطرق في العهد الروماني ، حيث شقت على شكل إتجاهات كبرى سرعان ما تختفي بمحاذاة المدن (1)، و هو ما يعني أن شبكة الطرق خلال هذه الفترة كانت لا تتطابق مع شبكة الطرق القديمة إلا نادرا إضافة إلى أن وضعيتها قد تدهورت و صار مسارها لا يلائم إحتياجات المسافرين و خاصة التجار منهم . (2)

### أولا: الطرق البرية و أهميتها .

على الرغم من أن المبادلات التجارية البرية قد أثرت بشكل كبير في التطور العمراني في أوروبا و ذلك حتى في أدق تفاصيله إلا أن الدراسات التاريخية قد وجهت إهتماماتها بشكل أكبر نحو دراسة الطرق التجارية البحرية ، و يجمع المؤرخون على أن المسالك النهرية و البحرية قد حظيت بالأولوية من حيث الإستعمال مقارنة بالطرق البرية ، غير أن هذا التفضيل لا يقلل من أهمية الطرق البرية في التعاملات التجارية ، لأنها أحيانا تفرض نفسها كسبيل وحيد للعبور في ظل إنعدام بديل لها ، وأحيانا أخرى تدفع الحاجة إلى

---

(1) Chedeville, A., le Goff, J., Rossiaud, J., op . cit. , p.208.

(2) Sandrine Robert, "L'héritage pré et post-romain dans les réseaux routiers anciens",  
Les Nouvelles de l'archéologie, n°115 (2009) , p.5.



استعمالها رغم وجود مسلك نهري ، كما هو الحال مع تجار مدينة مونتيناك Montignac الذين كانوا يعبرون طريق مدينة لاروشيل La rochelle الذي يمر عبر السهول رغم توفر مسالك نهريّة تربط مدينة لاروشيل بمدينة بوردو Bordeaux (1).

و يمكن تفسير هذا الترتيب من حيث الأولوية في أبحاث المؤرخين ، على أساس أن التجارة عبر المسالك البرية كانت أكثر تشعبا و أقل أمنا ، و كانت على الدوام تتبع طرقا و مسالك جديدة و ذلك تجنباً لدفع ضريبة العبور التي كان يفرضها الأمراء الإقطاعيون ، أو تجنباً لمخاطر الطريق كأعمال السلب و النهب التي تتعرض لها القوافل التجارية ، إن مثل هذا الوضع ، أوجد صعوبة في تتبع هذه التحركات التجارية بسبب شح المصادر التاريخية ، لأن هذه التحركات التجارية في أغلب الأحيان لم تقيد في السجلات المخصصة لجباية الضرائب و رسوم العبور التي تمثل أحد أهم المصادر المكتوبة لفهم مختلف الظروف التي أحاطت بنشاط القوافل التجارية من حيث نوعية و كمية حمولتها ووجهتها ، بإستثناء بعض الإشارات الموجزة التي وردت في بعض الوثائق التاريخية . (2)

و ما يمكن ملاحظته بصفة عامة أنه بين مدينتين معلومتين كباريس Paris و تولوز Toulouse مثلا ، يوجد أكثر من طريق واحدة ، ومن ذلك اشتهرت ثلاثة طرق : الأولى تمر عبر مدينة أورليان Orléans ، فمدينة ليموج Limoges ثم مدينة كاهور Cahors و الطريق الثانية تعبر مدينة أورليان ، فمدينة ايسودان Issoudun ، ثم مدينة فالتان Felletin ومدينة فيلفرانش دو رورقي Villefranche-de-

---

(1) - Delafosse Mathias , " Trafics rochelais au XVIIe siècle, Routes terrestres et fluviales à travers l'Aquitaine " dans, Annales, Économies, Sociétés, Civilisations n° 4 ( 1957) , p .597.

(2) - Heers Jacques, la ville au moyen âge en occident, paysage, pouvoir et conflits (pluriel, France, 2010) , p.261.

Rouergue أما الطريق الثالث فكان يمر عبر مدينة مولان Moulins ثم مدينة إيسال Ussel.(أنظر الخريطة).

و قد كانت أهمية طريق ما تستمد أساسا من مدى تفضيل استعماله من طرف التجار و أفواج الحجيج كمحور للتواصل ، فكثيرا ما كانت القوافل التجارية ، تترك طريقا معتادا لتتسلك طريقا آخرًا بسبب حالة الطريق أو لجملة من الظروف الموضوعية التي عادة ما كانت تتعلق بأمن و سلامة الأشخاص و بضائعهم وبمحاولة تجنب دفع رسوم العبور المفروضة على مستعملي الطريق كما سبق ذكره . ففي عام 1423 م ، حاول الملك شارل السابع\* (Charles VII) (1461-1422 م) ثني التجار عن استعمال طريق لافانس (L'Avance) في منطقة بروفانس ليعوضه بطريق سار (Serres) ، تحت طائلة التهديد بفرض غرامة مائة مارك (Marcs) فضية و بتجريدهم من سلعهم ، لكن ذلك لم يمنع التجار من الإستمرار في اتباع نفس الطريق ، لما يوفره لهم من ربح للوقت ونقص في التكلفة ، هذا فضلا عن تجنبهم دفع الرسوم المكلفة المفروضة على مستوى مدينة غابنسي Gapençais (1) .

---

\* شارل السابع (1403-1461) و يلقب بشارل المنتصر، كان ملك فرنسا من 1422 حتى وفاته . انتصر على الإنجليز في معركة ( Castillon-la-Bataille ) عام 1453 م ، و التي أنهت حرب المائة عام. أنظر : Petit Larousse ,op.Cit.,p.1125.

(1) - Sclafert Thérèse , " Problèmes d'histoire routière. II. - Les routes du Dauphiné et de la Provence sous l'influence du séjour des papes à Avignon" , dans Annales d'histoire économique et sociale n° 2, (1929), p.187.



• خريطة لأهم المسارات بين مدينة باريس ومدينة تولوز خلال العصور الوسطى .

و أحيانا أخرى جرى إستعمال طريقتين متوازيين في ذات الوقت ، يخضع ذلك لأهواء ومزاج مستعمليهما و ظروفهم . و في جميع الحالات ، بات بالإمكان حدوث تطابق إحدى هذه الطرق مع مقطع لطريق روماني قديم ، لكن من النادر بمكان حدوث مثل هذا الأمر بسبب التغير المستمر لمسارات الطرق (1)، و ضمن هذه المعادلة تستشف ملاحظة ذات بعد تنظيمي و قانوني تكون قد ساهمت وإلى حد بعيد لصالح إقرار مسارات ثابتة للطرق: فالطريق كانت تحت سلطة من يملك الأراضي التي تمر عبرها هذه الطريق ، سواء كان صاحب الأرض ملكا أو كونتا ، و هو ما دفع ملاك هذه الأراضي إلى العمل على محاولة إقرار مسارات ثابتة بهدف ضمان تحصيل رسوم العبور (Péages) أو على الأقل الإشراف على تنظيم عملية تغيير المسار عندما تفرضه الظروف و ذلك لضمان استمرار تحصيل حقوق الجباية في مناطق العبور (2).

وقد عانى النقل البري من ارتفاع تكلفته ، هذا فضلا عن عدم ثبات مسارات الطرق ، و سوء أو انعدام تهيئتها ، مما جعلها عاجزة عن سد متطلبات الحركة التجارية البرية المتزايدة ، و القائمة أساسا على مبدأ المبادلات . هذه المعوقات قد أنقصت من قدرتها على منافسة النقل النهري ، حيث يقر المؤرخ غي فوركان Fourquin Guy بأنها لم تكن تستعمل إلا باعتبارها محاور ربط بين المجاري المائية المختلفة و التي كانت أيضا تعاني من غياب التهيئة و العناية ، هذا فضلا على كثرة رسوم العبور (3)، و يذهب المؤرخ جاك هيرس J. Heers إلى أبعد من ذلك ، حيث يرى أن النقل البري في أوروبا لم يعرف تطورا في فترة العصور الوسطى (4)، و هو ما يفسر أن وضعية الطرق إستمرت على ما كانت عليه و لم تسجل تغيرا كبيرا كان من شأنه أن يحدث ثورة في وسائل النقل البري آنذاك.

---

(1) Imberdis Frederic, "Les routes médiévales : mythes et réalités historiques " ,dans Annales d'histoire sociale n° 4 (1939 ),p . 415.

(2) Ibid ,p.416.

(3) Derville Alain, " La première révolution des transports continentaux (1000 - 1300) " dans Actes des congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public, 7e congrès, Rennes ,( 1976) , p. 181.

(4) Ibid,p.181 .

و قد كانت الطرق كثيرا ما تفنقر إلى أدنى الشروط الضرورية للسلامة المرورية ، وذلك لكونها عبارة عن ممرات من اليابسة ضيقة و متشابهة عموما ، حتى إن العثر على طرق يبلغ عرضها أكثر من ستة أمتار يعتبر أمرا نادرا (1) ، أما أولى الإشارات التي وردت حول الطرق المبلطة بالحجارة المصقولة ، فإنها تعود إلى القرن الثاني عشر ميلادي الذي شهد تزايدا مطردا لوتيرة المبادلات التجارية . و يعد تبليط أي طريق بالحجارة المصقولة ، عملا فنيا مكلفا ، بحيث لا يتم اللجوء إليه إلا في حالة الضرورة الملحة ، كحالة ازدياد حركية المرور وما ينجر عنها من صعوبة التنقل (2) ، أو تدهور الطريق نتيجة تأثير حوافر الحيوانات و العربات على وضعيته ، و التي شاع استعمالها في الأرياف ، بعد أن كانت تنقل معظم البضائع حملا على الأكتاف أو على ظهور الحيوانات ، و قد كانت هذه العربات جد ثقيلة ، حيث يتراوح وزن الواحدة منها بحمولة كاملة يقدر ما بين 2 إلى 4 طن وكان يتم جرهما بواسطة الثيران أو الأحصنة (3) . و قد بقيت عملية التبليط محصورة في مناطق معينة كما هو الحال في مدينة تروى (Troyes) حيث نجد أنه ابتداء من عام 1270 م تم فرض ضريبة عرفت بضريبة تهيئة الطريق (Le denier de la chaussée) (4) .

لقد كانت الطرق وعلى الرغم من دورها الواضح في المبادلات التجارية ، محفوفة بالصعوبات و المخاطر ، جراء ما تشهده من اعتداءات و جرائم و تجاوزات ، و هو ما جعل مرتاديه عرضة لمختلف الأضرار المسيئة لسلامة أنفسهم و سلامة أمتعتهم ، و أشد ما يخافه المسافرون هو قطاع الطرق ، هذا فضلا عن الأخطار الناجمة عن المجاري المائية خاصة عندما تفيض في المواسم الممطرة ، وما يزعج التجار أيضا ،

---

(1) - Lett Didier, Jean-Pierre Leguay, " La rue au Moyen Age", Médiévales n° 7 (1984), p.118.

(2) - Bouhier Claude , " Les travaux de voirie au Moyen Age ", dans Annales de Normandie n°4 (1960), p.331.

(3) - Robert Sandrine , " L'héritage pré et post-romain dans les réseaux routiers anciens " Les Nouvelles de l'archéologie n°115, (2009) , p .5 .

(4) - Lett Didier. Jean-Pierre Leguay , op . cit. , p.119.

مواجهة الشياطين و الأرواح الشريرة أثناء سفرهم ، إلى درجة جعلت بعضهم يحملون بعض قطع من رفاة القديسين تبركا وطلباً للحماية<sup>(1)</sup>.

و قد كان من المعتاد أن يضل المسافر طريقه، بسبب تشابه تسميات الأماكن قرب القرى و الأبراج ، و هذا في ظل إنعدام الإشارات الدالة على وجهة المسارات ، والتي و إن وجدت فهي لا تتعدى بعض تقاطعات الطرق التي كان يوضع بها هرم صغير من الحجارة يدل على الإتجاه الصحيح<sup>(2)</sup>. كما أن الضباب الكثيف كان كثيرا ما يجعل الرؤية جد سيئة و هو ما يحول دون رؤية المعابر و الجسور الخشبية لعبور الأنهار ، هذا الأمر جعل اللجوء إلى خدمات مرشد أمرا شائعا ، و إن كان ذلك لا يخلو من المغامرة ، حيث يجد المسافر نفسه ضحية من اختاره ليدله على الطريق ، و في حالة ما إذا وصل المسافر في وقت متأخر من النهار ، فإنه كان يجد أبواب المدينة قد أغلقت ، مما يضطره إلى المبيت خارجها في الهواء الطلق دون تقدير من أهلها للظروف المناخية التي سوف يقضي فيها ليلته أو الأخطار التي تتهدده و أمتعته<sup>(3)</sup>.

و بات من الشائع عند المسافرين و التجار، أن تتعطل عجلات العربات تحت ثقل حمولتها و سوء وضعية الطريق ، مما يدفع بأصحابها إلى تفريغ حمولتها و تركها على قارعة الطريق ، و قد وردت هذه الظاهرة المزعجة ضمن تقاليد بوفيزي (Coutumes de Beauvaisis) وهي مجموعة قوانين دونت عام 1283 م من طرف فيليب دو بومانوار (Philippe de Beaumanoir) \* (1273 - 1296م) ، حيث تم

---

(1) - Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public, Construction

de l'espace au Moyen Age, pratiques et représentations ( Publications de la Sorbonne, 2007),p.127.

(2) - Soyez Jean-Marc , " Quand les Anglais vendangeaient l'Aquitaine "dans Les Dossiers d'Aquitaine, (2004), p .80.

(3) - Ibid, p.79.

\* فيليب دو بومانوار (1250-1296م) هو رجل قانون فرنسي ، واضع كتاب تقاليد بوفيزي .

إعتبار البضائع الموضوعة على حافة الطريق جراء تضرر العربة أو الحلقة التي تربط بين العربة و الدابة التي تجرها ، ملكا لصاحبها و هو ما يدل على أن الإستيلاء عليها سرقة يعاقب عليها القانون . و تطرق هذا القانون أيضا ، إلى السلع المفقودة خلال السفر من طرف المسافرين و التي يتم العثور عليها من طرف الغير ، حيث تنص على أن الشخص الذي عثر عليها ملزم بإيداعها إلى الإقطاعي الأقرب ، و الذي يبلغ بدوره و بشكل علني بوجودها بحوزته أمام الناس ، و إن لم يظهر صاحبها خلال مدة زمنية محددة ، تعود ملكيتها إلى هذا السيد باعتبارها تركت على أرضه و إليه خول القانون حق مكافأة من وجدها من عدمه .(1)

ولم تكن وضعية الطرق ومدى صلاحيتها للسير ، المشكل الوحيد الذي كان يعرقل الحركة التجارية ، و يعد انعدام الأمن أهم خطر يهدد مستعملي الطريق . وقد إتخذ هذا الخطر ثلاثة أشكال : يتمثل الأول في الإعتداءات الإجرامية التي تعج بها هذه الطرق ، و التي راح ضحيتها الكثير من المسافرين من التجار و الحجاج و عامة الناس . و يتجسد الثاني في الكوارث الطبيعية و خاصة في المواسم الممطرة ، حيث تشهد الأنهار و الأودية فيضانات كاسحة و مدمرة مما يزيد وضعية الطرقات سوءا ، كما أن عبور النهر أو المشي بمحاذاته في مثل هذه الحالات ، مغامرة غير مضمونة العواقب . و تتضاف إلى هذين العاملين الحرب بين السادة الإقطاعيين و التي عادة ما تلحق و يلاتها هؤلاء المسافرين ، و ذلك من خلال سياسة الأخذ بالتأثر و إشفاء الغليل المتبعة من الطرفين المتخاصمين ، كفرض غرامات على مستعملي الطريق لتعويض الخسائر الناتجة عن هذه الصراعات ، مما جعل التجار و الحجاج يجنحون إلى السفر جماعيا لدفع الإعتداءات (2).

إلى غاية نهاية القرن الثاني عشر ميلادي و حتى إلى ما بعد هذه الفترة ، كان السادة الإقطاعيون ينعمون باستقلال واسع في حكم إقطاعياتهم ، فيما ظلوا ينفذون بعض الإلتزامات كعربون ولاء للملك ، و نتيجة

---

(1) - أنظر الملحق رقم (1)

(2) - Perol Céline, Faire la route IIIe-XXe siècle, (presses universitaire Blaise Pascal Clermont-Ferrand,2007) , p.60.

لهذه الإستقلالية و بغرض الترويح عن أنفسهم بعيدا عن رتابة الحياة في القلعة ، درجوا على تنظيم حملات عسكرية قصد ابتزاز المسافرين و الإغارة على الكنائس إضافة إلى تدمير الأراضي المحيطة بأملأهم و التي عجز أصحابها عن حمايتها (1)، و حتى الملوك مارسوا هذا السلوك ، فالملك الفرنسي فيليب الأول Philippe 1<sup>er</sup> (1060-1108م) \* ، كان يترصد التجار المتوجهين نحو المعارض على أطراف الغابات بغية نهب مقتنياتهم (2)، و مما زاد لهذا الوضع غير المستقر تعقيدا ، تلك الصراعات المستمرة الدائرة بين ملوك أراغونة و ملوك نافار (Navarre) في منطقة وسط فرنسا في الفترة الممتدة بين عامي 1147 م و 1160 م ، حيث انتشرت فلول من الأراغونيين و الباسكيين و النفايين مدعين بقطاع طرق كان قد تم تجنيدهم كجنود مرتزقة (3)، و جراء هذا النزاع تحولت العديد من المناطق في وسط و جنوب فرنسا إلى فضاءات مهجورة خلال القرن الثاني عشر ميلادي .

قد وردت شهادة لبيار دي فو دي سارني ( Pierre des vaux-cernay ) و الذي أشار إلى تجاوزات قطاع الطرق في منطقة اللونغدوك حيث يفيد بأنه و بمجرد دخولهم إلى مدينة مواساك (Moissac) ، قاموا بقرع أجراس المدينة بقوة و بطريقة متواصلة من باب التحدي و كتعبير عن فرحتهم بهذا الانجاز (4)، و حدث أيضا عام 1127 م أن تمكنت جماعات من اللصوص و قطاع الطرق من دخول منطقة ليموزان ،

---

(1) **Hercule Géraud** , Les Routiers au douzième siècle , Bibliothèque de l'école des chartes, tome 3,( 1842) .p. 125.

\* فيليب الأول (1108-1052م) هو رابع الملوك من سلالة آل كابيه ، توج ملكا وهو في السابعة من عمره حيث كانت والدته وصية عليه . تعتبر فترة حكمه من أطول فترات الحكم بين ملوك فرنسا (48 سنة). أنظر : Petit Larousse ,op.Cit.,p.1480.

(2) **Morin Frédéric**,La France au moyen age(4 éd. , paris, Germer Bailliere et cie,1865), p.25.

(3) **Hercule Géraud**, op . cit. , p. 126.

(4) **Mercadier Géraud** , Les routiers au treizième siècle, Bibliothèque de l'école des chartes, tome 3,( 1842) .p. 439.



حيث عبروا جسر ترسون Terrsson و دخلوا أراضي ايساندون Issandon بقيادة زعيمهم كيرباران Curbaran\* ، أين تمكنوا من السيطرة على البورج و دخلوه على وقع أصوات المزامير.(2)

ثانيا: أهم المسالك البرية :

#### (أ) - طريق الحج إلى سان جاك دو كمبستال (Saint-Jacques-de-Compostelle):

إن دراسة شبكة الطرق خلال القرنين الحادي و الثاني عشر ميلاديين في المنطقة الواقعة إلى الجنوب من نهر اللوار Loire تعتمد أساسا على المعلومات المتعلقة بقوافل الحجيج في تلك الفترة (3)، وعن ذلك أفادت الحوليات التي تركها رجال الدين، بوجود طريق باتجاه الجنوب الغربي على محور مدن تور Tours ، بواتيه Poitiers ، سانت سانت Saintes و هي مدن تقع عبر طريق تحظى بالقداسة عند المسيحيين ، لكونه محفوف بأقدم المقامات الدينية في غالة كضريح سان مارتان Saint-Martin في تور و سان هيلار Saint-Hilaire ، سان أوتروب Saint-Eutrope و سان مارسيال Saint martial ، وهو نفسه المسار الذي كانت تسلكه قوافل الحجيج إلى مزار سان جاك دو كومبستال \* Saint-Jacques-de-Compostelle بإسبانيا ، و الذي أصبح مقصدا للزوار في القرنين العاشر و الحادي عشر ميلاديين ، لتبلغ هذه الشهرة ذروتها

---

\* كيرباران من أشهر قطاع الطرق في القرن 12م بفرنسا ، خدم تحت إمرة الملك الفرنسي فيليب أوغيست أولا ، ليتحول إلى النهب لحسابه الخاص ، و انتهى به الأمر مشنوقا عام 1183 م .

(2) - **Bonaventure de Saint-Amable, Histoire de St Martial apôtre des Gaules et principalement de l'Aquitaine et du Limousin, tome 3, antoin voisin, 1685, p. 511.**

(3) - **Szabo Thomas, Routes de pèlerinages, routes commerciales et Itinéraires en Italie centrale** (la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public. Actes du 26e congrès, Aubazine, 1996),p131.

\* \* سان جاك دو كومبستال هوأحد أهم المزارات الدينية عند المسيحيين حيث يوجد ضريح سان جاك Saint Jacques le Majeur ، في كندرائية سان جاك دو كومبستال بإسبانيا . وقد أصبح الحج إلى هذه الكندرائية مع مطلع القرن الحادي عشر ، أحد أهم شعائر الحج إلى جانب القدس وروما .  
أنظر: Petit Larousse ,op.Cit.,p.1539.

مع بداية القرن الثاني عشر (1)، وقد ساعدت هذه القوافل على ظهور عدة معارض و أسواق على طول هذا المحور (2)، و قد يرجح أن هذا الطريق قد حدد مساره من خلال دليل تم وضعه خلال القرن الثاني عشر ميلادي (3).

و بالإعتماد على حوليات رجال الدين ، يمكن رسم أربعة محاور للمسارات المؤدية إلى مزار سان جاك دو كومبوستال ، وهي تلتقي في مدينة بوينت لارينا Puent la Reina الإسبانية : أحداها يمر عبر سان جيل ، مونبوليه، تولوز ثم نوتردام دو بوي Notre-Dame du puy ، أما الثاني فينطلق من سانت فوي دو كونك Sainte-Foy de conques عبر سان بيار دو مواساك Saint-pierre de Moissac ، فسانت ماري مادلين دو فيزلي Sainte-Marie-Madeleine de Vézelay ، و الثالث ينطلق من سان ليونارد – Saint léonard بمنطقة ليموزان ليعبر مدينة بيريجو Périgueux ، أما الطريق الأخير فانه ينطلق من مقام سان مارتان دو تور Saint-Martin de tours نحو مدينة بوردو عبر مقامات سان هيلار دو بواتي Sainte-Hilaire de Poitiers وسان جون دو دانجيلي Saint-Jean d'angély و أخيرا سانت أوتروب دو سانت saint-Etrophe de saintes (4).

---

(1) - Labande Edmond René , "Recherches sur les pèlerins dans l'Europe des XIe et XIIe siècles". Les Cahiers de civilisation médiévale 2, (Avril-juin 1958), p. 167.

(2) - Comité des travaux historiques et scientifiques. Bulletin de géographie historique et descriptive (France, eltnest le roux, 1902), p.116.

(3) - Vidal de la Blache Paul, Routes et chemins de l'ancienne France, Bulletin de géographie historique et descriptive(1902), p.20 .

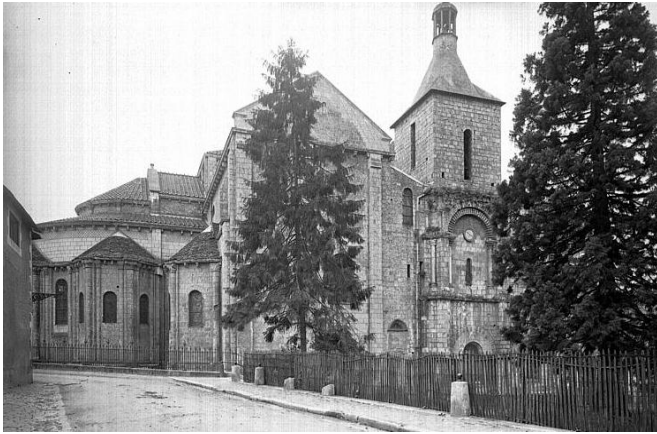
(4) - Vielliard Jeanne, Le Guide du pèlerin de Saint-Jacques de Compostelle, Texte latin du XIIe siècle (Varin, France, 1984), p.3.



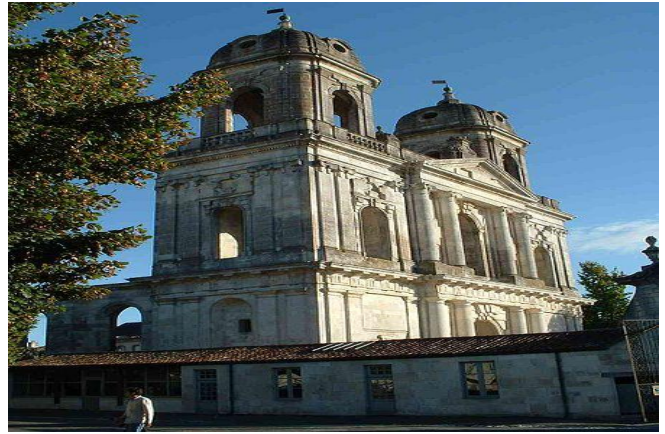
بقايا كنيسة سان جيل دي غارد Saint- Gille Du Garde



كنيسة سان هيلار دو بواتييه Saint-Hilaire de Poitiers



كنيسة سان مارتان دو تور Saint- Martin De Tours



كنيسة سان جون دو دانجيلي Saint-Jean d'angély



سانت ماري مادلين دو فيزلي Sainte-Marie-Madeleine de Vézelay



سانت أوتروب دو سانت Saint-Etrophe de Saintes

## (ب) - شبكة الطرق البرية ما بين المدن:

لقد تغيرت مسارات الطرق باستمرار نتيجة تغير مواقع القرار السياسي ، و تركت بعض المحاور الكبرى جزئيا أوكلها ، لتصدر الطرق الثانوية المشهد و تصبح رئيسية مثل الطريق الذي يربط مدينة تولوز و روما عبر أنغولام Angouleme و الذي كان يسمح بإختصار المسافة (1). و محاولة إعادة رسم شبكة الطرق لتلك الفترة ليس بالأمر الهين ، و ذلك بالنظر للتغير الدائم و المستمر لمسارات الطرق ، و ما تم الأخذ به هو المسارات التي ثبت وجودها ، و ورد ذكرها في أكثر من موقع . فمن مدينة مونبوليه نحو مدينة تولوز وجد طريق عرف أنه مقطع من الطريق التي كانت تربط بين مدينة ارل وسان جاك دو كومبوستال (2)، كما أن هناك طريق ينطلق من مدينة مونبوليه نحو مدينة تولوز عبر مدينة بزيبه ، و هو طريق يتوافق في مقطعه الأول الممتد من مدينة مونبوليه حتى مدينة بزيبه مع الطريق المعروفة تحت تسمية طريق دومسيان ( La route Domitienne)\* ، والذي تم الإستغناء عن استعماله مع بداية القرن الثاني عشر ميلادي ليستبدل بطريق جديد عرف تحت تسميات مختلفة : كامينيس نوفيس Caminus novus ، كامينيس فرانسيسكيس caminus Francescus ، كامينيس بارغرين Caminus peregrine (3).

---

(1) Rouche Michel , Le choc des cultures romanité, germanité, chrétienté, durant le haut moyen âge, (Presses Universitaires du Septentrion, Lille 3, 2003), p .41.

(2) Macaire Pierre , Montpellier et Saint Guilhem sur le chemin de Saint Jacques (le plein des sens, France, 2000), P .45.

\* الطريق الدوميسية باللاتينية (Via Domitia) هي طريق رومانية شقت ابتداء من عام 118 قبل الميلاد ، لترتبط بين إيطاليا و شبه الجزيرة الإيبيرية مرورا عبر جنوب غاللا . شرع في انجازها بأمر من الجنرال الروماني سنوس دوميتوس أهنوباريس Cneus Domitius Ahenobarbus و الذي حملت اسمه . أنظر : Augé,Gillon,Hollier-larousse,t.1,1965,p,951

(3) Andoque Pierre, Histoire dv langvedoc avec l'estat des provinces voisines, (Martel, Béziers, 1648), p.312.



مقطع من الطريق الدوميسية في مدينة نربونة حاليا .

أما في منطقة بروفانس Provence و اللونغدوك Languedoc ، فقد انتشرت عبرها الكثير من المقامات الدينية : اشتهر منها Bienheureux pierre de Luxembourg بمدينة أفنيون Avinions ، و ضريح Saint Césaire بمدينة ارل ، و ضريح Saint-Gilles-du-Garde بمدينة سان جيل ، و في مدينة مونبوليه يتواجد مقام Notre Dame des tables ، أما مدينة تولوز فإنها حظيت بضريح Notre Dame du mont Carmel ، و سانت ماري دو لمار Sainte-Marie de-la-mer بمقام Notre dame ، و سانت ويليام لو ديزار Saint-Guilhem-le-désert بمقام Saint-Guilhem ، و أما في مدينة ليزان Lézan فإنها نعمت بمقام Saint Pierre<sup>(1)</sup> . و لاشك أن تناثر مثل هذه الأضرحة قد مهد الأرضية و هيأ الأسباب لانبعاث أهم حركة تجارية في جنوب غرب فرنسا .

<sup>(1)</sup> Rucquoi Adeline, Almazân Vicente, *Saint Jacques et la France*, (actes du colloque de la fondation Singer-Polignac, 18 et 19 janvier 2001, Editions du CERF, 2003), p.68.



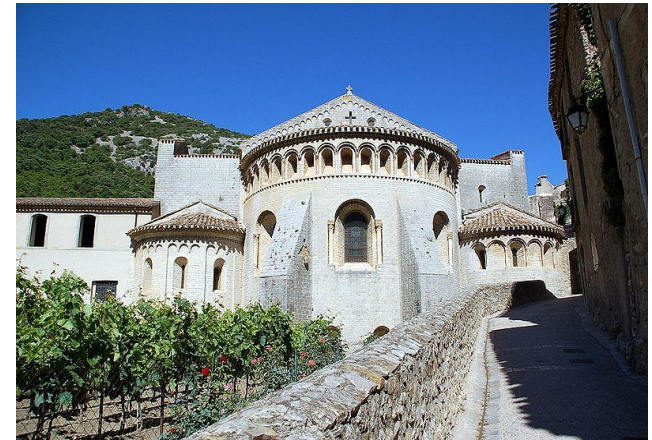
Notre Dame des tables      نوتر دام دي تابل



Saint- Césaire      مقام سان سيزار



Saint- Pierre      مقام سان بيار



Saint-Guilhem      مقام سان غويلهام

أما إنطلاقا من مدينة مرسيليا نحو مدينة مونبوليه ، فقد وجد طريق يمر عبر مدينة سان جيل  
 Saint-Gilles <sup>(1)</sup> الفرنسية\* ، ومن مدينة سان جيل ينطلق طريق آخر ينتهي في مدينة سومبور Somport  
 مرورا بمدينة مونبوليه Montpellier فمدينة تولوز <sup>(2)</sup>، كما كشفت الحفريات الأثرية عن وجود طريق يبدأ

<sup>(1)</sup> - Estienne Charles, La guide des chemins de France paris Charles Estienne  
 (Imprimeur du Roy, 1552) . P.175.

\* سان جيل دي غارد Saint-Gilles-du-Gard وهي مدينة فرنسية تقع في منطقة اللونغدوك روسيون ، وتسمى كذلك نسبة إلى القس جيل الناسك (L'ermite) ، وقد اعتبرت من أهم مراكز الحج في العالم المسيحي خلال القرن الثاني عشر ميلادي ، كما اعتبرت من أهم المحطات على طريق الحج لروما و لسان جاك دوكومبستال .أنظر : Petit Larousse ,op.Cit.,p.1538.

<sup>(2)</sup> - Rucquoi Adeline, Almazân Vicente, op. Cit., p.68.

تحديدا ، من مدينة ارل و ينتهي مدينة بيونت لارينا Puante la Reina الإسبانية (1). أما بين مدينتي بزييه و تولوز، فقد ورد ذكر طريق كان مساره يتجنب مدينة كاركاسون بالمرور شمالا ، و ورد ذكر هذا الطريق في القرن الثاني عشر تحت تسمية كامينيس سيفا ستراتا ببليكا سانكتي جاكوبي *caminus siva strata publica sancti jacobi* (2)، وثمة طريق يربط مدينة بزييه بمدينة كاركاسون ، و طريق نحو مونبوليه انطلاقا من مدينة ليون مرورا عبر مدينة نيس و يمتاز بسهولة السير فيه لإستوائه ، و بالإمكان الوصول إلى مدينة مونبوليه عبر نربونة (3). و هناك طريق يربط مدينة ليون بمدينة تولوز يجنب مستعمليه مدينة كليرمونت فران Clermont-ferrand عبر جبال أوفارني Auvergne وقد تم التخلي عنه مع مطلع القرن الخامس عشر ميلادي (4)، كما كان هناك طريق يربط مدينة ارل مع مدينة أفينيون (5) ، و آخر يربطها مع مدينة جاب عرف بطريق القدس (6).

أما بمقاطعة ليموزان Limousin ، فقد وجد طريق ينطلق من مدينة أورليان نحو مدينة ليموج عبر مدينة فيلفرانش ville franche (7)، كما أن هناك طريق يربط مدينتي بزييه و نربونة و يعرف تحت تسمية فيا دوميسيا Via domitia و كانت يسمى أيضا طريق الملكة جوليات Chemin de la Reine juliette (8).

(1) Rucquoi Adeline, *Almazâan Vicente*, op. Cit., p.68.

(2) Andoque Pierre, op . cit., p.312.

(3) Estienne Charles, op. Cit., p.172.

(4) Imberdis Frederic , op. Cit., p.413.

(5) Bouche Honoré La Chorographie ou description de Provence, et l'histoire chronologique du même pays (C. David, 1664).p.132 .

(6) Ibid. ,p.131 .

(7) Estienne Charles, op . cit. , p.182.

(8) Bourin-Derruau Monique, villages médiévaux en bas-languedoc - Genèse d' une

sociabilité (Xè-XVIè siècles) - Démocratie au village, (L'Harmattan ,France, tome 1 , 1987),p.17.

و إن كان لا يوجد تطابق مطلق ما بين شبكة الطرق الرومانية و شبكة الطرق في هذه الفترة ، إلا أن شبكة الطرق الرومانية قد إستمرت عموما إلى غاية هذه الفترة<sup>(1)</sup>. و إذا وسعنا نظرتنا لشبكة الطرق في أوروبا خلال العصور الوسطى نجد أن المنطقة الواقعة إلى الجنوب من نهر اللوار قد مثلت فضاء عبور لمحاور الطرق الكبرى التي كانت تربط شمال القارة الأوربية مع دول حوض البحر الأبيض المتوسط و هو الأمر الذي سهل لها الإندماج في الحركة التجارية التي ما فتئت تتعاظم منذ نهاية القرن العاشر ميلادي ، و هو ما ساهم في إزدهار المدن الفرنسية المشرفة على المحيط الأطلسي بحكم أنها كانت تمثل محطات للسفن .

مع حلول أواسط القرن الثاني عشر ميلادي إزدهرت التجارة ما بين مدينة بروج Bruges البلجيكية و اسبانيا ، و يعود منشأ هذه الاتصالات التجارية إلى ثلاثة عوامل أساسية : يتمثل أولها في الحملات البحرية و العسكرية لمنطقة فلاندر نحو جنوب القارة و التي كانت مع منتصف القرن الثاني عشر ميلادي ، وثانيها يتمثل في انتعاش حركة الحج إلى مزار سان جاك دو كومبوستال بإسبانيا ، إذ أنه و مع نهاية القرن الثاني عشر ميلادي ، أصبح وجود حجاج من منطقة فلاندر في مزار سان جاك دو كومبوستال أمرا مألوفا وعاديا ، وقد ساهمت هذه الأفواج من الحجيج في تطوير العلاقات التجارية بين المنطقتين ، وذلك من خلال مقايضة أقمشة و سلع أخرى بغرض تسديد تكاليف رحلة الحج . و يتمثل العامل الثالث في تعاظم شهرة معارض شامبانيا Champagne والتي شكلت و لمدة طويلة، مركزا إقتصاديًا رائجا لتجارة العصور الوسطى في أوروبا ، يستقطب القوافل التجارية من جميع المناطق الأوربية تقريبا بالنظر لموقعه الإستراتيجي الذي يتوسط الشمال

---

<sup>(1)</sup> - courtille Anne, Auvergne et bourbonnais gothique – les débuts (créer,France, tome 1

, 1991), p.33.



والجنوب<sup>(1)</sup>، و هو الأمر الذي جعله يمثل نقطة إنقضاء و رواج لمنتجات الشمال و البحر الأبيض المتوسط و بلاد المشرق على حد سواء .

### (ج) - الطريق بين فلاندر و إسبانيا :

وقد كان هذا الطريق يعرف بالطريق الكبير نحو إسبانيا، و كان منطلقه مدينة بروج Bruges بمنطقة فلوندر و التي كانت تشهد إنبعاثا إقتصاديا كبيرا ، نتيجة المعارض التي كانت تقام بها متجهة جنوبا إلى غاية مدينة باريس ، لتواصل نحو الجنوب عبر مدينة أورليان Orléans ثم غربا على طول مجرى نهر اللوار حتى مدينة تور . وفي مدينة تور كانت تتصل مع طريق آخر، ينطلق من مدينة بابوم Bapaume كان يمكن إستعمالها لتجنب المرور عبر مدينة باريس. و إنطلاقا من مدينة تور ، كانت الطريق الرئيسية المؤدية إلى إسبانيا تتجه جنوبا إلى مدينة بواتييه Poitiers ، فمدينة ليموج ، ثم مدينة بيريجو Périgueux ، لتصل بعدها إلى مدينة بوردو\* ، ثم مدينة بايون Bayonne لتتوغل عبر جبال البرانس غربا على طول الساحل الأطلنطي إلى غاية مدينة بامبولين Pampelune بإسبانيا والتي يظهر أنها كانت ملتقى تجاريا كبيرا في آنذاك .

### (د) - الطريق بين إسبانيا و معارض شامبانيا :

كانت المعارض التي تقام في منطقة شامبانيا ، هي بمثابة محفز للعلاقات بين منطقة فلاندر و إسبانيا ، فإنطلاقا من مدينة برشلونة Barcelone كان التجار الإسبان يقصدون مدينة مونبوليه برا أو بحرا ، و قد كانت الطريق البرية تعبر جبال البرانس شمال مدينة برشلونة على طول الشريط الساحلي للبحر الأبيض المتوسط ، مروراً عبر مدينة بارنيان Perpignan ، و مدينة ناربون Narbonne وصولاً إلى مدينة مونبوليه ،

---

(<sup>1</sup>) - Keller E. Frank , "le commerce médiéval Flandre-Espagne. Une conclusion géographique " -  
norois, n°80, (1973 ),P.676.

\* في السنوات الأولى ظل التبادل التجاري بين فلاندر وإسبانيا عبر بروج و مدينة بوردو يتم عن طريق البحر .

و التي كان يتم العبور من خلالها ، نحو مدينة ليون Lyon و من ثمة إلى معارض شامبانيا<sup>(1)</sup>. كما كان هناك طريق بري ، ينطلق من البحر الأبيض المتوسط و ينتهي عند مشارف المحيط الأطلسي على مستوى مدينة لاروشيل و هو ما يجعل هذه المدينة في إتصال مع مدينة بريغو و مدينة كاهور و هي طريق قديمة بحكم أنها تتلاقى في بعض مقاطعها مع مسار يعود إلى الفترة الرومانية و ربما إلى ما قبل هذا العهد.<sup>(2)</sup>

### ثالثا : أهم المسالك البحرية : أ- طريق الساحل الأطلسي:

كانت هذه الطريق تربط بين مدينة بروج Bruges ببلجيكا و الجنوب الغربي من فرنسا على طول بحر الشمال و بحر المانش و الساحل الأطلسي ، و من هذا المعبر البحري تسوق بضاعتان إعتبرتا و لوقت طويل من أهم البضائع و أكثرها قيمة في المبادلات التجارية خلال هذه الفترة و هما ، النبيذ و الملح<sup>(3)</sup>، و قد سمحت طبيعة المنطقة الجغرافية و المناخية ، بزراعة الكروم و هو ما ساعد و إلى حد كبير، على بروز مدينة لاروشيل و مينائها الذي كان بمقدوره إستقبال سفن كبيرة الحجم . و تأهلت هذه المدينة لآداء دور ملحوظ في تجارة الخمور بسبب التدهور الذي لحق بوضعية الطرق البرية و قنذاك.

وسجل من خلال حوليات رجال الدين و خاصة حوليات دير سان جون دونجيلي Saint-Jean-d'Angély (1101-1200م)، و حوليات دير سان كريبان دوباتيه Saint-Cyprien de Poitiers (931-1155م) ، تصاعد وتيرة إنتاج الخمر مع بداية القرن الحادي عشر الميلادي ، على طول ساحل منطقة أونيس<sup>(4)</sup> ، و قد ازدادت شهرة هذا الطريق بفعل حدث سياسي كانت له تداعياته البعيدة على تاريخ المنطقة ،

---

(<sup>1</sup>) Keller E. Frank, "le commerce médiéval Flandre-Espagne. Une conclusion géographique" op . cit , p. 679.

(<sup>2</sup>) Delafosse Mathias, op . cit. , p. 595.

(<sup>3</sup>) Keller E. Frank " La géographie de deux routes commerciales franco-flamandes au moyen age" norois 58, (1968 ),P.290.

(<sup>4</sup>) Mollat Michel, L'Europe et l'océan au moyen age, (cid editions, France, 1988) ,p. 54.

و هو دخول منطقة أكتانيا تحت التاج الإنجليزي عام 1154 م ، وهو ما سمح للإنجليز بإستيراد النبيذ الذي كانت تنتجه هذه المنطقة و تسويقه لاحقا إلى مدينة بروج بمنطقة فلاندر ، و هو الأمر الذي سمح فيما بعد لتجار مدينة بروج بالإبحار مباشرة نحو منطقة أكتانيا للتزود بالنبيذ .

بات النبيذ الفرنسي ومنذ القرن الثالث عشر ميلادي يحتل مكانة مهمة في قائمة ، فنبيذ مدينة بوردو ونظرا لوفرتة كما ونوعا ، ونظرا لقرب المدينة من البحر ، فقد كان سهل التصدير ، حيث أن السفن القادمة من إنجلترا و تلك القادمة من منطقة غاسكون كانت تقوم بتوريده نحو مختلف المدن منذ منتصف القرن الرابع عشر الميلادي ، وقد سجل وصول كميات كبيرة منه إلى مدينة لياج Liège ببلجيكا مع مطلع القرن الرابع عشر ميلادي ، حيث جرى بيعه بثمن أرخص من النبيذ الألماني رغم بعد مصدره (1).

أما تجارة الملح فإنها إستفادت كثيرا من تجارة الخمر ، حيث لم يجد التجار صعوبة في اقتناء مادة الملح الثمينة عندما ترسو سفنهم في الموانئ الواقعة في الجنوب الغربي من فرنسا للتزود بالنبيذ . وكانت مناجم الملح ملاصقة تماما لمدينة لاروشيل ، فخلال القرن الرابع عشر ميلادي ، صدرت سفن العصابة الهانزية Ligue Hanseatique \* كميات كبيرة من الملح الى ساحل منطقة سكانيا\*\* (Scanie) (2)، وكانت مدينة بروج تستقبل هذه المادة لحفظها في مخزن كبير في إنتظار توزيعها على المناطق الواقعة إلى الشمال منها وبلاد بحر البلطيق .الواقع أن الجهة المطلة على المحيط الأطلسي مابين نهر اللوار و منطقة الجيراند La Gironde بالجنوب الغربي لفرنسا ظلت و منذ زمن بعيد ، منطقة منتجة للملح ، مما جعل القوافل البحرية

---

(1)- هنري بيرين : تاريخ أوربا في العصور الوسطى ، ترجمة عطية القوسي ، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر، 1992، ص 148.

\*العصابة الهانزية هي رابطة ضمت العديد من المدن التجارية في منطقة بحر الشمال (شمال ألمانيا) والبلطيق، استمرت من القرن 12 حتى القرن 17م. أنظر: Augé,Gillon,Hollier-larousse,t.2,op,Cit.,p,447.

\*\*سكانيا مقاطعة تاريخية تقع في أقصى جنوب السويد . أنظر: Petit larousse ,op,Cit.,p ,1552 .

(2) -هنري بيرين نفس المرجع، ص 150.

تقصدها من مناطق بحر البلطيق و بحر الشمال للتزود بهذه المادة الحيوية و التي كان الطلب عليها في تزايد مستمر. (1)

## رابعا :الموانئ و المعابر :

### أ) الموانئ:

لقد تطورت الموانئ القديمة المتواضعة خلال القرن الثاني عشر الميلادي إلى محطات أكثر حيوية مما يتماشى و التطور الذي شهدته طرق النقل عبر المجاري المائية ، فقد بلغ عدد الموانئ مع نهاية فترة العصور الوسطى بفرنسا حوالي 300 ميناء بنوعها نهري و بحرية ، كبيرة كانت أم صغيرة . و قد جرى توزيعها خلال الفترة الممتدة بين القرنين الثاني عشر و الثالث عشر ميلادية على الشكل التالي : حوالي 20 ميناء على مجرى نهر اللوار و حوالي 15 على مجرى نهر لاجيرونند ، وحوالي 80 ميناء على طول سواحل مناطق أونيس Aunise ، بواتو Poiteau و سانتونج Saintonge (2).

كانت قيمة الميناء تتوقف على مدى حجم تعاملاته التجارية مع الخارج و قدرته على إستيعاب مجمل النشاطات الصادرة عنها ، وهو أمر في حد ذاته مبني على مجموعة من الشروط و التي تتمثل أساسا في موقع الميناء من الناحية الجغرافية و المهام التي كان مؤهلا للقيام بها و مدى ملائمة تجهيزاته لهذه المهام ، إضافة إلى علاقته بالمدينة القريبة من موقعه ، ومدى تفاعله مع الموانئ الأخرى (3).

وبالنظر إلى تزايد أهمية الموانئ في تنشيط حركية التبادل التجاري خلال هذه الفترة ، فقد تم تدريجيا إخضاع التعاملات التجارية على مستوى الموانئ إلى مختلف الضرائب و الرسوم من طرف السادة أو

---

(1) Keller E. Frank " La géographie de deux routes commerciales franco-flamandes au moyen age ", op,cit.,p.290.

(2) Tranchant Mathias , " Les ports maritimes en France au Moyen Âge " la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public, 35e congrès, La Rochelle,( 2004) , p. 24 .

(3) Ibid.,p. 22.

القومونات (Les communes) \*، وهو ما جعل الميناء مصدرا لتحصيل الأموال من خلال الرسوم و الضرائب التي تم فرضها ، إذ غدت قيمة هذه الرسوم التي تم تشريعها ، تزيد مع تزايد حجم المبادلات التجارية ، وهذا يعني أن الميناء تحول مع مرور الوقت ليصبح نقطة عبور مقننة تخضع لتشريعات خاصة ، الهدف منها حصر التبادل التجاري في نطاق معين بهدف منع أي تهرب جبائي ، شأنه في ذلك شأن الجسر والمعبر أو ملتقى الطرق ، و هو إجراء لم يمنع من وجود معاملات تجارية موازية و بعيدا عن أية رقابة (1).

## 1- الموانئ النهرية :

لقد مثلت الموانئ النهرية أحد مظاهر الحياة الاقتصادية ، باعتباره نتيجة منطقية و مباشرة لانبعاث الحركة التجارية . فالمحطات التي كانت تنطلق وترسو بها القوارب الداخلة أو الخارجة محملة بمختلف السلع و البضائع ، سرعان ما شكلت مواقع متميزة ، حيث أدت إلى استقطاب فئات اجتماعية مختلفة من داخل المدينة للاستفادة من النشاط التجاري المتزايد . و درجت العادة على اختيار مواقع مناسبة لهذه الموانئ النهرية وجانب المدينة مباشرة هو المكان المفضل له ، بحيث يهيئ حركة أسهل للمعاملات التجارية ، كما أن الأحواض العميقة هي الأماكن المميزة لإنشاء ميناء نهري أو إقرار رسم عبور ، لأن ذلك يسمح للتيارات المائية أن تصل إلى ضفة النهر ، بما يكفل سلاسة في حركة الملاحة عبر مجرى النهر طوال فترات السنة حتى وإن إنخفض منسوب المياه فيه ، لذلك نجد أن أكثر من نصف مواقع تحصيل رسوم العبور على مستوى نهري الجارون La Garonne ، لوت Le Lot \* و واد دوردوني La Dordogne \*\* خلال القرن الثاني عشر ميلادي تمركزت

---

\* القومونات هي تنظيم سعى للحصول على حرية تسيير شؤون المدينة من السادة الإقطاعيين ، و يرتبط تاريخها في أوربا بالنهضة الاقتصادية بداية من القرن 11م ، و قد ساعد انحياز الملوك لصالح هذه التنظيمات في ازدهارها .

أنظر : . Augé,Gillon,Hollier-larousse,t1. ,op,Cit.,p,699 .

Tranchant Mathias,op,Cit.,p,26.

(1)-

\* لوت نهر فرنسي ينبع جنوب السلسلة الوسطى ، رافد من روافد الضفة اليمنى لنهر الجارون ، يبلغ طوله 480 كلم ، و هو ثاني

الأنهار الفرنسية طولاً بعد نهر المارن (La Marne) أنظر : Augé,Gillon,Hollier-larousse,t2. ,op,Cit.,p,818 .

\*\* دوردوني مجرى مائي في فرنسا ينبع من جبال السلسلة الوسطى ، ليلتقي مع نهر الجارون مشكلا معه ما يعرف بمصب

الجيروند الذي يصب في المحيط الأطلسي ، يبلغ طوله 472 كلم . أنظر : Petit larousse ,op,Cit.,p,1177 .

في الأحواض العميقة . (1)

و لم تكن القيمة التجارية للميناء النهري تتوقف بالأساس على إمتداد واجهته أو على تعدد نقاط الإرساء فيه ، لكنها كانت تتوقف على قدرة إستيعابه و على ما يوفره من خدمات كالتخزين مثلا (2)، على أن الأماكن التي كانت تنجز فيها الموانئ هي مواقع يمكن الوصول إليها ، و يسهل الدفاع عنها ، إضافة إلى سهولة تهيئتها ، ومن ذلك فإن أهم الموانئ قد أنشئت عند مصبات الأنهار ، كما هو الحال مع مينائي مدينتي بوردو و بايون اللذين تم إنشائهما على مستوى نقاط التقاء النهر مع البحر و هو نفس الشيء بالنسبة للموانئ التي أنشأها النورمان. و قد تغيرت طريقة تسيير هذه الملتقيات المائية مع مرور الوقت ، فالمعاملات التجارية التي تجري على مستواها ترتب عنها إلتزامات تجاه التجار، لصالح المدينة المشرفة على مختلف هذه المبادلات التجارية، ذلك أن السلع صارت تنقل إلى مقر السوق أو المعرض و ليس نحو مكان آخر ، و نقل السلع عبر المجاري المائية متعذر قبل عرضها في مكان عام ، كما أن السلع المسوقة عبر الملاحة النهريّة تفرغ ليعاد شحنها في الميناء حتى و إن وجهت للتسويق في مناطق أخرى و ذلك بهدف إستيفاء رسوم العبور المفروضة ، و هو ما عرف تاريخيا بضريبة السلم (Droit d'échelle). (3)

هذا الأمر ، جعل المجاري النهريّة تفقد البعض من نجاعتها في التبادلات التجارية بالنظر إلى تزايد تكاليف النقل الناتجة عن مختلف الرسوم السائدة ، مما دفع بالتجار في كثير من الأحيان إلى تحاشي استعمال

---

(1) Higounet Charles , "Géographie des péages de la Garonne et de ses affluents au Moyen Âge " dans Journal des savants(1978), p. 111 .

(2) Rossiaud Jacques, " les ports fluviaux au moyen âge (France-Italie) " ,la société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public , 35° congrès , la rochelle , ( 2004) ,p.17 .

(3) Edouard philippe , Histoire du droit fluvial conventionnel (paris , larose et forcel, 1889 ),P.33.

الأنهار أوبعض مقاطعها ، و قد بلغ نفور التجار إلى حد اللجوء إلى اعتماد طريق بري يصل بين مينائين نهريين على الرغم من أن هذين المينائين يقعان في نفس الحوض . (1)

لقد شهدت التجارة النهريّة عبر نهر لشارونت (Charente) بغرب فرنسا نهضة حقيقية بعد مطلع الألف الأولى ميلادية ، فالملاحة بهذا النهر تعود إلى الفترة الممتدة بين القرنين التاسع و الثالث عشر ميلادي ، وقد سمحت الأبحاث الأثرية بتأكيد وجود قوارب متوسطة الحجم كان يمكنها الملاحة في النهر كما يمكنها الملاحة في البحر (Caboteur fluvio-maritime)\* إضافة إلى سفن نهريّة أخرى ذات حمولة محدودة (2) ، ومع ظهور ميناء لاروشيل و ميناء توناي شارونت (Tonnay-Charente) إزدادت الحركة التجارية عبر هذا النهر ، فقد كانت السفن تصعد حتى مدينة تايبورغ (Taillebourg) مدفوعة في البحر بأشرعتها أما في النهر فكانت تعتمد على التجديف و إن تطلب الأمر كان يتم اللجوء إلى طريقة جر السفن بإستعمال الحيوانات (Halage) ، و قد كانت هذه السفن تحمل ما مقداره 17 طنا في حين كان وزنها فارغة 6.8 طن ، أي أن مقدار ما يمكنها حمله كان يناهز 10 أطنان (3).

ورد نص في حوليات دير سان جون دونجيلي Saint-Jean d'Angély يتحدث عن عدة موانئ صغيرة خلال القرن الحادي عشر على طول مجرى نهر لشارونت كميناء دو ليس Le Port-du-Lys الذي ورد ذكره عام 1031 ميلادية و ميناء مونتالي Montalut و الذي يعود تاريخه إلى عام 1093 م (4) ، و قد كانت الموانئ الصغيرة الواقعة في المناطق الريفية البعيدة عن المدن كميناء سالينياك Salignac و ميناء

---

(1) - Edouard philippe ,op. Cit. , p ,p.22.

\* هي سفينة صغيرة تعتمد على حركة المياه كما تعتمد على حركة الرياح ، مما يجعلها قادرة على الإبحار عبر المحيطات كما يمكنها التوغل في عمق اليابسة عبر الأنهار الكبيرة حتى و لو كان منسوب المياه فيها ضعيفا . أنظر : Augé,Gillon,Hollier- l'arousse,t.1,1965,p,462.

(2) - Chapelot Jean, Rieth Eric , "Navigation et ports fluviaux dans la moyenne Charente, de l'Antiquité tardive au XIe siècle d'après l'archéologie et les textes" la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public. 35e congrès, La Rochelle, (2004), p. 205.

(3) - Ibid.p.,206.

(4) - Ibid.p.,208 .

أورلاك Orlac تلعب دورا حيويا في الحركة الاقتصادية في هذا الفضاء لكونها تشكل منافذ يوسق منها الإنتاج المحلي كالمنتجات الحرفية و الزراعية و كذا المواد الأولية كالحجارة . و تزايد نشاط هذه الموانئ النهرية الصغيرة ، يدل دلالة واضحة على الحيوية الاقتصادية التي عرفتها المناطق الريفية مع مطلع القرن الحادي عشر ميلادي ، إذ ثبت وجود قوارب نهريّة كبيرة في هذه الموانئ الصغيرة ، مما يعني وجود ملاحين أكفاء نظرا لما كانت تتطلبه قيادة قوارب من هذا الحجم من تحكم و دراية بفنون الملاحة (1).

وقد سمحت مادة الملح التي تعتبر ضرورية لحفظ السمك ودباغة الجلود ، بإيجاد أسواق امتد مجالها إلى غاية وسط فرنسا ، و بلغت تجارة الملح ذروتها مع حلول القرن الثاني عشر ميلادي ، عندما تم إعتقاد مناطق جديدة لتجفيف الملح و ظهور سفن بسعة حمولة أكبر مقارنة بسفن الفيكينغ Vikings\* ، حيث استفادت سواحل أونيس و لاروشيل مباشرة من هذا المخزون الهائل من الملح في الوقت الذي لم تتخرط مدينة بوردو في هذه التجارة إلا مع مطلع القرن الثالث عشر ميلادي ، و كانت نتيجة تزايد تجارة الملح ، ظهور موانئ نهريّة صغيرة كميناء باسو Basseau و الذي سجل نشاطه مابين سنة 1080 ميلادية حتى 1101 ميلادية ليتوقف عند عام 1140 ميلادية ، وكذا ميناء نارساك Nersac الذي ورد ذكره عام 1098 ميلادية ، و ميناء بوتون Pauton الذي ورد ذكره لأول مرة عام 1256 م. على أن أهم ميناء على مجرى نهر لشارونت هو ميناء سانت سافينيان (2)، الذي إختص في توريد الحجارة المصقولة ذات الجودة العالية وذلك لاستعمالها في بناء الكنائس ، و كان مصدرها مدينة سانت سافينيان Saint-Savinien نفسها .

---

(1) - Chapelot Jean, Rieth Eric, op. Cit. , p,210.

\* الفيكينغ مصطلح يطلق على شعوب جرمانية شمالية ، وغالبا على ملاحي السفن والتجار والمحاربين المناطق الإسكندنافية الذين هاجموا السواحل البريطانية والفرنسية وأجزاء أخرى من أوروبا في أواخر القرن الثامن إلى القرن الحادي عشر (793م-1066م).  
أنظر : Augé , Gillon, Hallier-Larousse, Moreau , Nouveau petit Larousse , Libraire Larousse, Paris, 1968 , p.1636.

(2) - Renard Roger, "Les villes moyennes du fleuve Charente, Evolution historique et économique depuis l'Antiquité ", Norois 159, ( Juillet-Septembre 1993) , p. 419.



وقد إحتلت عملية توريد مواد البناء ركنا معتبرا في التجارة النهرية عبر لاشارونت خلال القرنين الثاني عشر و الثالث عشر ميلاديين ، فالدعائم كانت تجلب خصوصا من منطقة سانتوغ عبر ميناء بارتو Berteau ، أما الحصى المسحوق المستعمل كملاط للبناء ، فكان يورد بواسطة قوارب من مدينة سانت سانتس عبر ميناءين إثنين : ميناء موسليي Mouclier و ميناء أونغويي Anguiller .

ولا شك أن تطور زراعة الكروم بشكل كبير في منطقة سانتونغ قد أثر على وتيرة الملاحة عبر نهر لاشارونت ، ومن ذلك ظلت مادة النبيذ المنتجة من هذه المنطقة و لفترة طويلة مطلوبة في انجلترا و في شمال أوروبا نظرا لخفتها ، في وقت كان الطلب أقل على خمور مدينة بوردو و التي كانت تعرف بكثافتها وهو ما لم يمنع الهولنديين من إقتنائها و لو بكميات محدودة<sup>(1)</sup>. إن الخمر الذي كان ينتج في حوض لاشارونت Charente خلال القرن الثالث عشر ميلادي كان ذائع الصيت مقارنة ببقية الخمر الفرنسية المنتجة خلال تلك الفترة ، و يعود ذلك إلى تبعات حدث سياسي تمثل في زواج أليينور (Aliénor) (1221-1204م) و هنري بلانتاجنيت\* (Henri Plantagenet) (1133-1189م) عام 1152 ميلادية. و نظرا لتزايد وتيرة المبادلات التجارية ، وافق الملك فيليب الثالث (Philippe le Hardi) \* (1270-1285م) عام 1280 ميلادية على إنشاء ميناء Plomb هومو (Houmeau) ، و الذي عرف بكثافة الحركة التجارية التي كان يشهدها ، حيث نجد به تجار الملح وتجار الخشب إضافة إلى الحمالين<sup>(2)</sup>.

بناء على ما سبق ، يمكن القول أنه إبتداء من القرن الثاني عشر ميلادي ، أصبح نهر لاشارونت يمثل محورا مهما للنشاط الاقتصادي في فرنسا ، و لو أن العائق الوحيد هو أن هذه الحركة التجارية

---

<sup>(1)</sup> - Renard Roger ,op. Cit. , p.419.

\*هنري الثالث ملك انجلترا ( 1207-1272م) وسيد ايرلندا ودوق أكييتانيا من عام 1216 وحتى تاريخ وفاته ، ترعب على العرش و عمره 9 سنوات . أنظر : Augé,Gillon,Hollier-larousse,t2. ,op,Cit.,p, 470 .

\*\* فيليب الثالث ملك حكم فرنسا خمسة عشر عاماً ، رافق والده الملك لويس التاسع في الحملة الصليبية الثامنة ، و لما توفي والده في تونس ، توج ملكاً خلفاً له وهو ابن الخامسة والعشرين من عمره . أنظر : Petit larousse ,op,Cit.,p,1480 .

<sup>(2)</sup> - Ibid. p. ,419.

المتعاضمة كانت تضر بمجرى النهر و ذلك بالرغم من بعض التشريعات التي وضعت للحفاظ على مجرى النهر من خلال تقنين و ضبط هذه النشاطات التجارية ، فنهر لشارونت كان يمثل الممر التجاري الكبير نحو سواحل لاروشيل ، و رغم بعده نسبيا عن النهر ، فإنه كان يستعمل للتصدير نحو انجلترا ، و إن كانت هذه الشهرة سوف تنهار بمجرد عودة منطقة أكيثانيا إلى أحضان التاج الفرنسي<sup>(1)</sup>.

أما فيما يتعلق بحركة الملاحة من خلال نهر اللوار، فإنها كانت تؤمن وصول البضائع الآتية من جهة البحر الأبيض المتوسط متبعة مجرى النهر باتجاه وسط فرنسا مرورا بمدينة أورليان، فقد كانت تعبّر القوارب المعروفة تحت تسمية شالند Chalands و كانت ذات أشرعة عالية ، إضافة الى قوارب أخرى ، كانت تأتي محملة ببضائع آتية من المحيط الأطلنطي و التي تدفعها التيارات الهوائية البحرية إلى غاية مدينة أورليان ، مما جعل مدينة أورليان تلعب حلقة ربط بين منطقة أكيثانيا و المناطق المتصلة بالبحر الأبيض المتوسط<sup>(2)</sup>. ولم يكن نهر اللوار المعبر التجاري الوحيد ، فالمجاري المائية التي تعتبر من روافده كانت تقوم بنفس المهمة ، فالسفن كانت تعبر أنهار لالي l'Ailier ، لوشار Le Cher ، لوتهوي Le Thouet ، لاسارت La Sarthe ، لاماين La Mayenne ، لولوار Le Loir ، و كل هذه الأنهار مثلت روافد النهر الكبير ، وهو اللوار.

إن المدن و البورغات الواقعة على ضفاف هذه الأنهار أو على مقربة منها ، وجدت بها موانئ ، وكل واحد منها شارك بدرجة معينة في النشاط التجاري العام ، تبعا لموقعه الذي يحدد سعة العلاقات التي يربطها مع المناطق الأخرى ، فميناء سومير Saumur مثلا يقع في الملتقى المزدوج لواد لافيان و نهر

---

<sup>(1)</sup>- Robert Jean-Baptiste , "Une contribution à l'histoire et à la géographie du vignoble européen" Revue de géographie de Lyon n°04 , Vol 28,( 1953),p. 351 .

<sup>(2)</sup>- Dion Roger , "Orléans et l'ancienne navigation de la Loire" Annales de Géographie 266, t. 47,(1938),p. 134.

لوتهوي مع نهر اللوار، وهو ما جعله على إتصال مباشر بمنطقة أونيس و منطقة بواتو وكذا منطقة سانتوغ<sup>(1)</sup>. وقد تميزت مدينة أورليان دون بقية المدن الواقعة على مجرى نهر اللوار ، وذلك من خلال إشتراكها في المبادلات التجارية ، و التي تمثلت أساسا في حصصها من المعاملات التجارية التي كانت تقوم بدور الوساطة فيها ، فكل البضائع الواردة إليها ، ترسل إلى وسطاء يعملون على تحقيق الوساطة بين التجار الذين يوردون السلع و التجار الذين يعملون فيما بعد على نقلها و توزيعها . و قد كانت هذه السلع توجه إلى ناحية الجنوب لتسويقها ، كما كانت تنقل بعضها برا إلى مدينة باريس ، و مناطق عدة كنورمنديا\* Normandie ، بيكاردية Picardie و فلاندر Flandre وحتى إلى ألمانيا<sup>(2)</sup>، وقد كان القائمون على خدمات الفنادق يشاركون مباشرة في إعادة توزيع البضائع الواردة إلى المدينة عبر الطرق البرية ، مفضلين الإستقرار قرب منطلق الطرق الكبرى التي تربط المدينة بالمناطق الداخلية الواقعة على الضفة اليمنى للنهر و هو ما يفسر إلى حد كبير الشكل الذي إتخذته بعض أطراف المدينة ، إذ إستقر العديد من أصحاب الفنادق على مشارف المدينة لإستقبال السلع و إرسالها إلى أصحابها في مختلف أنحاء مملكة فرنسا .<sup>(3)</sup>

إبان العهد الإقطاعي و على خلاف الفترتين الغالية و الرومانية ، اللتين كانت فيهما المجاري المائية ملكية عامة ، قد أدرجت ضمن الملكية الخاصة ، لتبعيتها للسيد الإقطاعي أو للسلطة الكنسية بل حتى للملك ، و صار إستعمال مجرى النهر يتم مقابل مبلغ مالي<sup>(4)</sup> ، و ما يشهد الإنتباه في هذه المرحلة هو غياب سلطة

---

<sup>(1)</sup> - Camille blocu , " la Loire d'autrefois" Chambre de commerce d'Orléans et du Département du Loir,Orléans (1897) ,p.6.

\*هي مقاطعة في الشمال الغربي من فرنسا ، يحدها بحر المانش ، في عام 1066 ، قام دوق نورمنديا وليام الفاتح بغزو إنجلترا و يتوج ملكا عليها ، بعد قرن ونصف من ذلك ، و في عام 1204م ، الملك الفرنسي فيليب أوغسطين يجتاح دوقية نورمنديا و يضمها إلى أملاكه .  
Petit Larousse ,op,Cit.,p.1442 .

<sup>(2)</sup> - Dion Roger, op . cit , p. 136 .

<sup>(3)</sup> - Ibid. , p. 137.

<sup>(4)</sup> - Pinto Anthony," Ressources et activités économiques dans les montagnes roussillonnaises (XIe-XVe siècle)" . congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public. 34e congrès, Chambéry,( 2003 ) .p. 316.

واحدة تفرض نفسها على طول مسار النهر أو حتى على جزء معتبر منه ، فالمجرى المائي و خاصة إذا حظي بالأهمية القصوى ، بات يلعب دور الحد الفاصل بين أملاك و أراضي السادة الإقطاعيين ، و على هذا الأساس تولدت إشكالية ضبط حقوق الملكية مع ما يترتب على ذلك من حقوق و إلتزامات.

فعلى مجرى نهر الجارون مثلا ، ما بين منطقة كابنس Capens في أعالي مدينة تولوز و بورغ على الجيرونند Bourg-sur-Gironde<sup>(1)</sup> ، نجد حوالي 39 موقعا خصت لتحصيل رسوم العبور ، و هي مسافة تمتد على طول 270 كيلومترا ، و في إطار عملية حسابية يستشف أن رسما péage يفرض على العبور في متوسط كل سبعة كيلومترات. أما عن رافد واد دوردوني و إنطلاقا من منطقة سويلاك Souillac و حتى مصبه بباك دانباس Bec d'ambes وجد حوالي أربعة و عشرين رسم عبور فقد كان هناك ما يقارب 24 رسم عبور و نفس المحطات تقريبا ، التي أقيمت عبر نهر الجارون ، فيما حظي وادي تارن (Tarn) بتسع نقاط تدفع عندها رسوم للعبور .

و كشفت التنقيبات الأثرية إلى وجود ثلاثة عشر موقعا لتحصيل رسوم العبور فقط قبل عام 1200 ميلادية<sup>(2)</sup>، و ما سجلته هذه القواعد من انتشار مطرد ، يؤشر بالتأكيد على انتعاش وتيرة التجارة النهرية بعد هذا التاريخ. أما عن نهر دوردوني ، فلم يتواجد فيه سوى ثلاثة مواقع لتحصيل الرسوم قبل القرن الثاني عشر الميلادي : موقع كاستيون (Castillon) ، سان جون دو بالينياك (Saint- Jean de Blaignac) و فيريس (Vayres) و هو أقدمهم زمنيا.

و لم يحص أي رسم عبور على مستوى روافد نهر الجارون قبل بداية القرن الثالث عشر ميلادي ، لكنها عرفت تكاثرا واضحا في محطات تحصيلها بعد هذا التاريخ ، حيث نجد اثني عشر رسم عبور جديد كان قد تم إقرارها على مستوى نهر الجارون ما بين 1200 و 1300 ميلادي ، مقابل سبعة عشر موقعا على وادي دوردوني ، و سبعة مواقع على واد تارن ، و موقعين على نهر لوفيريون Le Veyron في القرن الرابع

Higounet Charles , op . cit. , p. 106 .

(1)-

Ibid. , p. 107.

(2)-

عشر ميلادي و هو ما يدل دلالة ملموسة على تنامي وتيرة النشاط التجاري عبر الأنهار مع انفتاح هذه الأخيرة أكثر فأكثر على الملاحة التجارية<sup>(1)</sup>، هذا على الرغم من عدم إستقرار مستوى منسوب المياه فيها و تكرار فيضاناتها ، مما شكل عائقا في وجه إنتظام حركة الملاحة النهرية . و في ظل هذا الإضطراب البيئي المعهود ، فإن مدينة ليموج (قاعدة ليموزان) و على الرغم من الإنقطاع المتكرر للملاحة الناجمة عن إنخفاض مستوى منسوب المياه في وادي لافيان ، فقد سجل به نشاط تجاري متزايد ، فقد كان بمقدور القوارب النزول و الصعود بفضل الريح التي تهب من ناحية الغرب ، و قد جرى السعي إلى إنجاز حاجز خشبي منذ القرن الثاني عشر ميلادي للرفع من مستوى الماء من خلال تعطيل جريانه<sup>(2)</sup> . و يعد ذلك في الواقع ، ضمانا لاستمرار حركة الملاحة في الأنهار و روافدها .

على أن نقاط تقاطع مجرى النهر مع مسار الطرق التجارية البرية ، تشكل مواقع مفضلة لتحصيل رسوم العبور ، لأنها تضمن مراقبة مزدوجة للسلع و البضائع سواء العابرة للنهر أو السائرة عبر اليابسة و يسمح ذلك بتحصيل رسوم متعددة في مكان واحد<sup>(3)</sup> . والأمر البارز في هذه التعاملات يتمثل في أن ثلث الحالات المسجلة في دفع هذا الرسم ، يحدث عند عند أسوار القلاع كما هو الحال مع رسم عبور موقع لاسبيارس (Laspeyres) التابع لقلعة كلارمون دوسي (Clermont-Dessus) و موقع كومون (Caumont) . أما على وادي دوردوني فجباية رسم العبور، كانت تحت إشراف سيد القلعة ، إضافة إلى هذا ، لم يكن من النادر أن نجد تمركز جباية رسوم العبور في الموانئ النهرية المحاذية للمدن كما هو الحال في ميناء فاردان على الجارون (Verdun -sur-Garonne) و ميناء مواساك (Moissac) و كذا ميناء سان ماكار (Saint-Macaire)<sup>(4)</sup> . و قد كان يتم إشعار القوارب بدخولها موقع جباية رسم العبور بواسطة دق

---

Higounet Charles , op . cit. , p. 108.

-(1)

F. Delaruelle , " les paradoxes de l'ancienne circulation en France" dans l'information géographique 3 , volume 19 ,(1955), p,88.

-(2)

Higounet Charles , op . cit. , p. 109

-(3)

Ibid. , p. 110.

-(4)

جرس ، حيث أن عملية الجباية خلال القرن الثاني عشر ميلادي تجرى من طرف أعوان مفوضين من طرف السلطة المسؤولة عن الجباية ، أما في حالة غيابهم فإنه بإمكان مستعملي النهر، ترك رسوم العبور بين يدي شخص موثوق به ، و إن إنعدم شرط الثقة ، تسلم الرسوم لشخص مع تأكيد ذلك بحضور ثلاثة شهود .<sup>(1)</sup>



قلعة كلارمون دوسي Clermont-Dessus

## (2) - الموانئ البحرية :

لقد لعبت الموانئ البحرية دورا ملحوظا في تنشيط الحركة التجارية خلال هذه الفترة ، و لم تكن هذه الموانئ بالضرورة بمحاذاة البحر مباشرة ، فهناك موانئ أنشئت في داخل الخلجان كما هو الحال بالنسبة لميناء مدينة لاروشيل و معظم الموانئ البروفانسية ports provençaux<sup>(2)</sup>، ولم تكن جميع الموانئ على مقربة مباشرة مع التجمعات السكانية التي كان أهلها يرتادونها ، ومن ذلك فأن مدينة مونبوليه ، كانت تتصل بالبحر عبر ميناء لات (Lattes) الذي يبعد عنها بمسافة خمسة كيلومترات . أما الموانئ التي اختصت بتجارة النبيذ و الملح ، فكثيرا ما تفصلها مئات الأمتار عن القرى التي تتعامل بواسطتها مع المناطق الداخلية ، ذلك

Higounet Charles , op . cit. , p. 119.

(1)-

Tranchant Mathias, op. Cit.,p. 23.

(2)-

أن موقعها و وظائفها لم يكونا يشجعان على استقرار تجمعات جديدة بالقرب منها، و أما المدينة فإنها حظيت بالأفضلية لدى الأهالي لكونها مقرا للموثقين و التجار. (1)

و يمكن القول أن قيمة الميناء بات يحددها موقعه ووظائفه و مدى تهيئته و استعداده على فضاء الخدمات و أن إستمرارية نشاطه مرتبطة بالدرجة الأولى بنوعية علاقته مع السكان المجاورين له ، وعلى العموم فإن الميناء يتواجد عادة بجانب المدينة التي ينشط و يتفاعل معها ، و تربطه بها علاقة جد حساسة ، حيث يمثل رئة المدينة من خلال التعاملات التجارية الجارية التي بين التجار المحليين و نظرائهم الأجانب ، الأمر الذي جعلها تفتتح عليه عبر عدة منافذ ، مع العمل على ضمان سيطرتها الكاملة عليه ، حماية لمصالحها ومصالح سكانها ، و بالمقابل كانت المدينة تحتمي من مينائها ، لأنه يمثل مدخلا مهياً و منفذا سهلا للقراصنة و كذا للأوبئة الوافدة من الخارج ، كما يشكل أيضا أرضية جد مناسبة للحرائق بالنظر لطبيعة تجهيزاته الخشبية . الواقع أنهذه العوامل كلها ، دفعت بجميع المدن تقريبا إلى تدعيم التحصينات التي تفصلها عن موانئها ، حتى و إن إضطررها ذلك إلى إيجاد أحياء جديدة لإستقرار التجار و البحارة ، كما كان الحال بالنسبة لمدينة تولون Toulon البحرية بجنوب فرنسا ، فيما جانبت تحصينات مدينة لاروشيل حوض الميناء نتيجة قيامها ببناء أسوار عالية ما بين البورغ (Bourg) و حافة الميناء (2) ، لكن شذ عن هذه القاعدة ميناء مدينة بوردو ، إذ يقع خلف أسوار و تحصينات المدينة و هو ما يجعله عمرانيا جزءا لا يتجزأ عن المدينة . (3)

إن إختلاف مواقع و كثافة النشاط التجاري للموانئ ، هيا بعض هذه الموانئ لتحتل الصدارة في النشاط التجاري ضمن دائرة إقليمها ، هذا و اضطرت الموانئ الأخرى لخدمتها و العمل بتشريعاتها . و تلمس

---

(1) - Tranchant Mathias, op. Cit.,p. 25.

(2) - Ibid., p. 26.

(3) - Guillerme, André, " L'eau et ses vapeurs ", dans Urbanisme 201,( avril-mai 1984), p. 54.

هذه الظاهرة جليا بموانئ منطقة أونيس و التي لم تكن تسعى إلى نقل النبيذ لصالح مدينة لاروشيل فقط ، بل عملت على تنفيذ التشريعات الضريبية التي أقرتها هذه المدينة .(1)

الواقع أن مدينة لاروشيل و منذ أن إنتظمت على شكل قومية Commune عام 1199 م ، لم تلبث أن أخذت تتميز عن بقية المدن بفضل العلاقات التجارية التي نسجتها مع الأرياف المحيطة بها ، مما جعل هذه الأخيرة تبدي خضوعا تاما لتنظيماتها المالية و ازداد هذا الوضع وضوحا وترسيخا مع انخراط مدينة لاروشيل في فضاء التجارة العالمية وقتذاك ، وكفل لها ذلك ، سيطرة كاملة على تجارة النبيذ المحلي .(2)

ولقد تميز الميناء البحري لمدينة لاروشيل باعتباره منفذا أساسيا على تجارة المحيط الأطلسي لما يتمتع به من امتدادات غير محدودة داخل العمق المحلي . كانت علاقاته جد وثيقة مع منطقتي أونيس و سانتوغ اللتين كانتا تتزودان منه بالنبيذ و الملح ، ونفس العلاقات تربطه مع منطقة بواتو ، التي كانت تجلب منه مادة القمح . وقد تضاعفت حيويته حتى أن تجار بواتو و مقاطعة ليموزان ، و تجار مدينة أفارني يقصدونه دوريا لشراء المعادن و الجلود و التوابل ، ما عدى تجار المناطق الواقعة إلى أقصى الجنوب الفرنسي ، فإن وجهتهم هي مدينة بوردو بحكم قربهم منها وملائمة المسالك النهرية لنشاطاتهم التجارية معها .(3)

وعن ميناء بوردو ، فإنه بات أهم ميناء فرنسي تابع للتاج الإنجليزي ، حيث سجل عبه عبه تصدير النبيذ إلى إنجلترا و الأراضي المنخفضة ، فضلا عما يربطه من علاقات تجارية ملحوظة بمدينة تولوز ، وضمن هذه الحركية ظل ميناء بوردو يستقبل الرصاص و النحاس القادمين من إنجلترا و إيرلندا ، ليتم نقلهما بعدئذ بالإعتماد على الدواب إلى مدينة نربونة ، و منها يسوق نحو مدينة الإسكندرية المصرية (4) .

---

(1) - Guillerme, André,, op . Cit. , P .31.

(2) - Renard Roger, op . Cit. , P .417 .

(3) - Delafosse Mathias, op . Cit. , P .16 .

(4) - Alexandre Germain , histoire du commerce de Montpellier, ( tome 2, Montpellier, Martel ,1861),p.139.



## (ب) - المعابر :

لقد شهد الغرب المسيحي مع مطلع الألفية الأولى بعد الميلاد انجاز منشآت عمومية في المجالات الدينية ، العسكرية و المدنية ، كما وقع نشاط متزايد في ميدان بناء الجسور و المعابر، وهو ما يعكس بالتأكيد التطور الحاصل في مجال قطاع التبادل التجاري و الحاجة المتزايدة إلى تأمين نقاط العبور ما بين ضفاف الأنهار . و مع ذلك ، فإن الجسور لم تكن تحظى بالأولوية مقارنة بالمنشآت الدينية و القلاع المحصنة في هذه الفترة .

الواقع أن للنهر أهمية بارزة في هذا المشهد ، مهما بلغ صغر حجمه ، فكان يشكل حدا فاصلا بين أملاك السادة الإقطاعيين ، و قد السادة الإقطاعيون يسهرون على المحافظة على هذه الحدود لما تمثله من خطوط دفاعية لا ينبغي أن تترام و ليست هناك حاجة بالضرورة إلى إنشاء فواصل توازي هذه الحدود (1).

لكنه و مع تزايد وتيرة النشاط الإقتصادي و كثافة الحركة التجارية نحو الأسواق و المعارض ، صار من الضروري إيجاد مناطق عبور على الأنهار ، و ذلكفي ظل ادراك السادة الإقطاعيين حجم ما يمكن تحصيله من فوائد عند تسهيل هذه الحركية و من ثمة مقدار الحاجة إلى الإشراف عليها و مراقبتها .

على أن المدينة والقرية لم بالضرورة الموضوعين الوحيدين لتنظيم هذه الأسواق و المعارض ، فكثيرا ما كان السوق أو المعرض يضع رحاله عند ملتقى طرق أو بمحاذاة جسر ، و هي أماكن تم التوافق عليها و جرت العادة على أن يلتقي فيها التجار و هي في الواقع تظل فارغة حتى موعد إنعقاد السوق أو المعرض (2).

وأما رسوم العبور (Droits de péage) فإن مهمة فرضها ، كانت منوطة بالسادة الإقطاعيين ، و على عاتقهم أيضا ، يقع دور صيانة هذه الجسور ، وكذا ضمان أمن و حماية المسافرين من كل أشكال الإعتداءات . وفي حال تعرض المسافر للسرقة فإنه يفوز بالتعويض و إذا فقد حياته خلال الإعتداء فيتم عندئذ

---

(1) - Collin Alexandre, " Le Pont des Tourelles à Orléans (1120-1760), étude sur les ponts au moyen âge", dans société archéologique et historique de l'orléanais. Orléans. (1895) ,p.53.

(2) - Dion Roger, "Orléans et l'ancienne navigation de la Loire "dans Annales de Géographie -266, t. 47,(1938) p .119.

تعويض ذويه ، لكن إذا كان مبدأ التعويض سائدا ، إلا أن هذه الحقوق ليست مضمونة بصفة آلية ، لأن ثمة حاميات على الجسر لا يههما سوى تحصيل ما يمكن تحصيله من حقوق عبور الجسر .

و بالنسبة للجسور ، فإنها ليست دائما على أحسن حال ، ذلك أنه كثيرا ما تتعذر حركة المرور عبر الجسر نتيجة إهترائه أو إنهياره بالكامل ، إلا أن رسوم العبور تضل على حالها سارية المفعول ، و كان من الصعوبة بما كان التشكي أو الحصول على تعويض في مثل هذه الأحوال (1) . ما يثير الإنتباه هو عدم ورود ذكر الجسور في الحوليات خلال القرن الحادي عشر الميلادي إلا ما تعلق ببعض الإشارات الإعتراضية و المقتضبة كانت خصت الفيضان الذي شهده نهر اللوار عام 1003 م و أشارت في هذا الصدد إلى أن الجسور الأكثر متانة قد أصابها الإنهيار خلال هذا الفيضان (2).

ومع نهاية القرن الثاني عشر و في نفس الوقت تقريبا الذي تم فيه تشييد جسر أفينيون Avignon أي حوالي سنة 1184 م ، جرى تشييد جسر ببيزييه Béziers على مجرى نهر أورب L'orb ، و جسر كاركاسون Carcassonne على مجرى نهر الأود Aude و الذي يبلغ عرضه 5 أمتار، و حدث أن تنازل كونت ببيزييه على هذ الجسر لبرجوازيي\* مدينة كاركاسون بعد أن بنوه بأموالهم ، أما جسر مدينة ألبى\*\* فقد تم انشائه حوالي عام 1035م (3).

---

(1) - Degrand Ernest , résal jean , "ponts en maçonnerie" encyclopédie des travaux publique, tome 2 , paris (1988) ,p. 58.

(2) - Collin Alexandre ,op . cit., p.196.  
\* برجوازية لم يظهر هذا المصطلح إلا مع القرن 13م، رغم أن ظهور هذه الطبقة تزامن مع نهضة المدن و ازدهار التجارة ما بين القرنين 11م و 13م .  
أنظر : Augé,Gillon,Hollier-larousse,t.1,1965,p,411

\*\* أنظر الملحق رقم (2)

(3) - Ibid., p.280.



جسر بيزيهه Béziers



جسر كاركاسون Carcassonne



جسر مدينة ألبى Albi

إن عملية الحصول على الأموال اللازمة لإنشاء هذه الجسور، يطرح مشكلة حقيقية بالنظر الى كلفتها العالية ، و قد أدت صعوبة تمويل مثل هذه المنشآت إلى ظهور ما يعرف بالتمويل الخيري (Financement charitables) مثلما حدث عام 1180 م ، عندما وقع بناء جسرين على مستوى وادي هارس

الكبير (Le grand Hers) \* بالإعتماد على الأموال التي خصصت للفقراء . وشكلت ظاهرة بيع صكوك الغفران \*\* أحد مصادر تمويل بناء مثل هذه المنشآت ، وهذه الظاهرة إقتصرت وجودها في مناطق إلى الجنوب من نهر اللوار .

وثمة ظاهرة أخرى شاع انتشارها في هذا المجال الجغرافي ألا وهي استقرار المشافي عند جانب الجسر ، تقوم بدور اسداء الخدمات المطلوبة والضرورية لعابري النهر ، هذا ما أدى إلى نشأة علاقة خاصة وعفوية بين هاذين المعلمين الجسر و المشفى (1).

---

أنظر : Petit Larousse ,op,Cit.,p.,1287.

\* نهر هارس الكبير هو أهم روافد نهر لارياج .

\*\* صكوك الغفران بحسب المعتقدات الدينية الكاثوليكية هي الإعفاء الكامل أو الجزئي من العقاب الدنيوي على الخطايا. يتم منح وصل من الكنيسة بعد أن يعترف الشخص الآثم بخطاياهم ويتوب عنها، وكان الكهنة و الرهبان يبيعون وثائق تؤكد حصول الشخص على الغفران مقابل مبلغ مادي .

(1) - Mesqui Jean, "Le pont en France avant le temps des ingénieursdans " dans Revue belge de philologie et d'histoire n° 4 , volume. 65,( 1987),p.875.

## الفصل الثاني: دور مدن جنوب نهر اللوار في الحركة التجارية.

- أولا : المعارض و الأسواق .

- ثانيا: دور مدن جنوب نهر اللوار في الحركة التجارية .

### دور مدن جنوب نهر اللوار في الحركة التجارية

لقد نالت دراسة موضوع الأسواق و المعارض قسطا وافرا من الإهتمام من لدن الباحثين ، وهو إهتمام

له ما يبرره من الناحية الإقتصادية و التاريخية . حيث لعبت هاتان الظاهرتان، الأسواق والمعارض ، دورا

جوهريا في صنع النسيج العمراني و الإقتصادي و التركيبية الإجتماعية للمدن ما بين القرنين 11 و 13 م ، كما

سجل لها مساهمة حاسمة في تحديد مسار تطور الكثير من هذه المدن ، التي لمتلبث أن نعمت بكل مقومات الإستقرار والإزدهار كالتنظيم المحكم والإمكانيات المالية و القانونية فضلا عما حظيت به المدينة من حماية وأمن . وقد نجحت المدينة بعد نضال شاق من افتكاك بعض الحريات كالحق في الترخيص بإقامة الأسواق و المعارض وكذا الحق في سك العملة . و هذه الصلاحيات ، ظلت و لمدة طويلة ، حكرا على السادة الإقطاعيين العلمانيين أو الكنسيين على حد سواء (1).

## أولا - المعارض و الأسواق :

في بداية عهدها ، و قبل أن تتطور طرق تنظيمها ، كانت الأسواق و المعارض تتمثل في مجرد عرض السلع بجانب الكنائس ، و يستمر البيع لمدة أيام. و بمباركة السلطات الكنسية أنشئت فضاءات تجارية ، تعهدت بضمان مراقبتها. وبما أن هذه الأسواق تتزامن مع مواسم دينية ، برزت الفرصة لعقد الصفقات و إظهار الرحمة بين الناس . و يرجع الفضل لهذه الأسواق في ضمان توفير أبسط الإحتياجات في حقبة باتت فيها الإتصالات ما بين المدن ، تعاني من البطء الشديد ، وافتقار الطرق إلى الأمن الضروري .

و في إطار هذه الحركية الإقتصادية ، شكل التجار حجر الزاوية ضمن مفاصلها ، إذ صارت لهم من الضمانات و الثقة الكاملة بها ما سمح لهم بعقد تجمعات و لقاءات في أوقات معينة تحيط بها أسباب الأمن و السلامة . و في رحاب هذه المتغيرات ، بات من الطبيعي أن تندفع و تقفز عجلة الحركة التجارية بما يعود بالنفع على الأهالي الذين تيسر عليهم التسوقون ثم اقتناء ما يريدونه من بضائع مختلفة و بأثمان منخفضة جراء المنافسة التجارية السائدة بهذه الأسواق . (2)

و مع بداية القرن الثاني عشر ، تحول مركز ثقل العلاقات الاقتصادية إلى منتصف الطريق الرابط بين الشمال و الجنوب الفرنسيين و غدت أهم الأسواق في القرن الثاني و الثالث عشر، تتمركز في معارض

---

(1) Chedeville ,A., le Goff, J., Rossiaud ,J. , op . cit , p. 245.

(2) Edauard philipe , op ., cit , p. 32.

شمانيا من خلال محطاتها الخمس البارزة وهي التي كانت تتعقد في مدن تروى Troyes ، بار Bar ، بروفان Provins ، لانيي Lagny ، بار على أوب Bar-sur-Aube (1) ، ففي هذه المعارض و بوساطة تجار فلاندر و لومبارديا ، كانت تلتقي القوافل التجارية القادمة من شمال قارة أوربا و تلك القادمة من منطقة وسط فرنسا ، و تميزت هذه المعارض بكثافة المبادلات التجارية التي كانت تجري على مستواها ، إضافة إلى تنظيمها و علاقاتها مع الأسواق الأخرى ، و مرد ذلك إلى سعة علاقات التجار الإيطاليين الذين كانوا على إتصال مع حضارات على درجة كبيرة من الرقي و التقدم كما هو الحال مع بلاد المشرق ، و إليهم يعود الفضل في ظهور أولى وسائل التبادل التجاري على أساس القرض بالفائدة ، و رسائل التبادل التجاري و الشركات التجارية ، كل هذه المستجدات في مجال التعامل التجاري تكون قد جاءت من إيطاليا لتنتشر و يتسع تداولها في القارة بفضل معارض شمانيا .

#### أ- الأسواق وعلاقتها بالنظام الإقطاعي :

إن تفسير و جود المعارض و الأسواق يكمن في حاجة الإنسان للتواصل مع غيره ، فهذه الملتقيات الإقتصادية كانت تتزامن مع الأعياد الدينية ، و مواعيد ميقات مرور القوافل ، و عادة ما إرتبط تحصيل رسوم المعارض بحقوق قانونية أخرى كان قد فرضها النظام الإقطاعي و صارت ثابتة ومعروفة ، كحماية مرتادي المعرض أو السوق و الحق في سك العملة ، و مع مرور الوقت ترسمت فكرة تبعية المعرض أو السوق للسيد الإقطاعي بحكم أن هذه اللقاءات تتم ضمن الأراضي التابعة له ، و تبعا لذلك أصبح للسادة الإقطاعيين كامل الحرية في التصرف بهذه الأسواق ولهم اليد الطولى على المسائل المرتبطة بالسوق كالبيع ، والهبة ، و الكراء ، أو الرهن .

---

(1) - Gouraud Charles, Histoire de la politique commerciale de la France et de son influence sur le progrès de la richesse publique (tome 1 , Auguste Durand , paris , 1854) ,p. 75.

لكن و مع حلول القرن الثالث عشر ميلادي ، ومع تزايد قوة السلطة الملكية بفرنسا ، حدثت عودة تدريجية إلى الفكرة الرومانية القائلة باسناد الإشراف الكامل على السوق للحاكم ، و هو ما تؤكد مع نهاية هذا القرن ، ففي ناحية مدينة تولوز ، شهد القرن الثالث عشر ميلادي ، نهاية سلطة الكونتات بمجيء ألفونسو كونت دو بواتييه (Alphonse comte de Poitiers) \* ( 1241-1271 م ) أخ الملك لويس القديس \*\* ( Saint Louis ) (1214-1270 م) و وريث عرشه بعد موته عام 1271 ميلادية ، حيث تم الشروع في إنجاز مدن جديدة (Bastide)\*\*\* في كامل المنطقة لأجل تطيرها و فرض السيطرة عليها ، و قد إستعانت السلطة الملكية في ذلك بشخصيات محلية ، حيث كان لكل مدينة جديدة شخصية مؤسدة مدنية كانت أو كنيسية ، و غالبا ما كانت وثيقة البراءة تمنح للسكان ، حق إنشاء المعارض و الأسواق <sup>(1)</sup>، و هذا لا يعني أن الحق في إنشاء الأسواق و المعارض كان مرتبطا بإنشاء مدن جديدة ، ففي الحالات التي كان يتم فيها تأكيد موثيق العادات (Chartes de coutumes) عادة ما كان الملك أو من ينوب عنه يمنح هذا الحق <sup>(2)</sup> .

---

\* ألفونسو كونت دو بواتييه (1220-1271م) أمير من سلالة ملكية فرنسية ، أخ الملك الفرنسي لويس التاسع. كان كونتا على بواتييه وسانتوج و أوفارنيا من عام 1241م وحتى 1271م ، كما كان كونتا على تولوز من عام 1249م وحتى 1271م . أنظر : Petit Larousse ,op,Cit.,p,1015.

\*\* لويس التاسع Louis IX (1214 - 1270م) ، ملك فرنسا من سنة 1226 تحت وصاية أمه ابن الملك لويس الثامن. حارب الألبينجسيين و انتصر عليهم. قاد الحملة الصليبية السابعة على مصر ( 1247 - 1250م ) لكنه وقع في الأسر، فدفع فدية للمصريين لإطلاق سراحه. قاد الحملة الصليبية الثامنة (1270) و نزل في تونس لكنه توفي هناك بمرض الطاعون . اشتهر بالورع و التقشف ، مما جعل البابا بونيفاس الثامن Boniface VIII يرفعه بعد وفاته إلى مصاف القديسين سنة 1297 م، فعرف بإسم سانت لويس ( القديس لويس ). أنظر : 1287. Petit Larousse ,op,Cit.,p.

\*\*\* وهو اسم يقصد به المدن الجديدة التي تم انشائها في الجنوب الغربي من فرنسا بين عامي 1222م و 1373 م ، وهي مدن تشترك في الكثير من الخصائص ذات الطبيعة السياسية والاقتصادية و العمرانية كتمتعها بنظام القنصلية و سوق و حامية عسكرية (milice). أنظر : Augé,Gillon,Hollier-larousse,t1. ,op,Cit.,p, 319 .

(1) - **Thomas Jack** , le temps des foires , foires et marchés dans le midi toulousain de la fin de l'ancien régime à 1914 (France, presses universitaires du Mirail, 1993 ) ,p. 14.

(2) - **Ibid.** , p. 15 .



و ليس من السهل دائما التفريق بين السوق و الذي يسمى باللاتينية فوروم (Forum) أو ميركاتيم (Mercatum) و الذي هو عبارة عن تجمع أسبوعي ذي قيمة منحصرة في الضاحية التي يقام فيها بالأساس ، و المعرض و الذي عادة ما نجده باللاتينية بصيغة الجمع نيين (Nundine) و الذي لا ينعقد إلا مرة واحدة في السنة ، و يمتد على مدار عدة أيام و الذي كان عكس السوق ، يتمتع بامتداد تأثيره إلى مناطق بعيدة بإعتباره حدثا يجلب إليه التجار و القوافل التجارية من مناطق بعيدة (1)، إلا أن هذين الشكلين من التعامل الإقتصادي كانا يتعايشان جنبا إلى جنب و هو ما يعني أنهما ليسا تعبيرا لنظامين إقتصاديين منفصلين .

#### ب)- معارض شمبانيا (Champagne) أهميتها وتنظيمها :

مثلت المعارض ظاهرة ذات دلالة في تاريخ أوروبا ، لإرتباطها بالمناسبات ذات الصبغة الدينية التي كانت تحت رعاية و مباركة الكنيسة ، و من ذلك جاءت تسميتها في اللغة الفرنسية بيوم حفلة ( Jour de fête ) ، حيث كان توافد الجموع البشرية على هذه الأماكن لدوافع روحية بالأساس ، يستقطب التجار ، و هو ما سهل إنتعاشا اقتصاديا كبيرا بفضل تعاملات البيع و الشراء التي كانت تشهدها (2).

و قد تمتعت المعارض بتنظيم يثير الإنتباه\* ، كما أنها كانت تحظى بإعتبرات ملحوظة : كالحماية الخاصة التي كان ينعم بها التجار الذين يرتادون هذه المعارض ، و المزايا ذات الطابع القانوني و الضريبي التي خصوا بها ، إضافة إلى الأهمية الإقتصادية والمالية و الاجتماعية و السياسية التي فازت بها هذه المعارض . كل هذا ، يفسر الأهمية التي أولتها السلطات الحاكمة لإحتواء هذه التظاهرات الإقتصادية و رعايتها أحسن رعاية ، لكنما كان يقدر لها الظهور و الإستمرارية لولا تزكية الكنيسة ومباركتها لها . (1)

---

(1)- Combes Jean , " Les foires en Languedoc au moyen âge" dans Annals. Economies, Sociétés, Civilisations 2 , (1958), p.231.

Ibid., P. 231.

(2)-  
\* أنظر الملحق رقم 3 .

أما بالنسبة للمنازعات التي كان يمكن أن تنشأ خلال المعاملات التجارية ، فإنها و لمدة زمنية طويلة ، كان يتم الفصل فيها من طرف الكونت نفسه أو من طرف السلطات الكنسية إذا كانت عقود البيع تحمل ختم ممثل للكنيسة ، و في حالة الإعتراض على الحكم كانت ترفع قضية الخلاف إلى البابا الذي يوكل قاض أو أكثر للنظر فيها ، أما في حالة الإمتناع عن الدفع أو الإمتثال للأحكام الصادرة ، فقد كانت الكنيسة تمارس عقاب الحرمان الكنسي (Excommunication) ، و ذلك بإصدار قرار المنع من إرتياد المعارض ، وهو ما حدث خلال الحرب التي خاضتها الكنيسة ضد الهرطقة الألبجنسيين (Albigens) \* \* حيث منعت تجار مدن منطقة جنوب فرنسا (Midi) خاصة مدينتي مونبوليه و تولوز من التردد على معارض شامبانيا . لكنه ، و بالنظر لأهمية المعارض و ما تعود به من فائدة على السلطة المشرفة عليها ، و مقابل قرار الحرمان الكنسي الصادر في حق تجار جنوب فرنسا ، تجرأ الكونت على إتخاذ قرار إنفرادي تعهد من خلاله بحماية تجار المدن المعنية بقرار الكنيسة ، و السماح لهم بالمكوث على أراضيهم إلى غاية إنقضاء مدة إنقضاء المعارض (2).

و مع مرور الوقت ، تطور تنظيم تعاملات البيع ، فعقود البيع و الشراء كانت تنجز من طرف موثق ، و عليها ختم السلطة المشرفة على انعقاد المعرض ، ليقوم بعدها هؤلاء الموثقون بتدوينها مرة أخرى على سجلات ، و عندما يحصل طرفا الصفقة التجارية على العقد ، يصبح العقد المسجل على السجل هو العقد

---

(1)- Combes Jean, op . Cit. , p.232.

\*\* الألبجنسيين هم جماعة مسيحية يعود اسمها إلى مدينة ألبى جنوبي فرنسا، انتشرت الجماعة في أجزاء من فرنسا وألمانيا وإيطاليا في القرنين الثاني عشر والثالث عشر الميلادي ، واعتقد أتباعها بالتضاد المستمر لمبادئ الخير والشر في العالم . كما اعتقدوا أن الأمور الدنيوية تمثل قوى الشر، وأن الروح البشرية هي الخير الوحيد. وقد تزايدت شعبيتهم إلى أن حكمت عليهم الكنيسة بالهرطقة في منتصف القرن الثاني عشر الميلادي. ونجحت الحملة الصليبية الألبجنسية التي دامت 20 سنة (1209-1229) ومحاكم النفتيش في تحطيم قوتهم تدريجيًا في أوائل القرن الثالث عشر الميلادي. أنظر : Augé,Gillon,Hollier-larousse,t1. ,op,Cit.,p, 69 .

(2) - **Bautier Robert-Henri** , " Les principales étapes du développement des foires de Champagne" Comptes-rendus de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres (1952 , )p.319.

الأصلي و تكون الوثيقة التي تم تسليمها مطابقة للأصل ، لكن هذه السجلات قد ضاعت مع تراجع إشعاع هذه الملتقيات التجارية (1).

و يعود الفضل الأكبر في تصريف المنتجات الحرفية الأرقى إلى معارض لوندني Lendit و التي كانت تلتئم في سهل سان دوني في شهر جوان من كل سنة (2)، و معارض شمبانيا و التي كانت أكثر شهرة ، بإعتبار موقعها على حدود مناطق بورغنديا Bourgogne ، ليون Lyon ، لا لوران Lorraine ، و باريس و مقاطعة فلاندر ، وهي مقاطعة لها مركز جغرافي ممتاز للتبادل التجاري بين عدد كبير من مناطق أوروبا ، كما أن سهولة الوصول إليها من لومبارديا عن طريق ممرات سان برنارد (Col du Saint-Bernard) جعلها ملتقى طبيعيا للتجار من مختلف المناطق ، ثم أن موقعها المركزي داخل فرنسا ، سهل الوصول إليها من كل مقاطعات فرنسا الشمالية و الجنوبية ، لذلك كانت هذه المعارض نموذجا مثاليا للدور الذي قدر لها أن تلعبه في التبادل التجاري عند مفترق الطرق في غرب أوروبا (3)، و قد كان هذا المعرض يفتح بالصلاة لأجل التبرك ، و كان يشهد قدوم التجار من جميع المناطق تقريبا ، حيث تضع كل منطقة مصالحها في عهدة عميد المعرض ، و الذي كان بمثابة قنصل أو مندوب التجار و مشرفا على المعاملات التجارية التي يقومون بها ، و قد أصبحت هذه الوظيفة وظيفية مرموقة بفضل حادثة تاريخية طريفة ، إذ حدث أن أخل تجار مدينة ليك Lucques الإيطالية بتعهداتهم ، فقام العمداء المنتخبين من طرف جميع التجار المتواجدين في المعرض بطرد كل التجار الإيطاليين ، و هو ما جعل عميد التجار الإيطاليين يحتج ، فكان أن تم تطبيق قرار الطرد على التجار المعنيين بالمخالفة فقط دون غيرهم من التجار الإيطاليين . (4)

---

(1) Espinas Georges, "Bulletin d'histoire de l'économie textile" Annales. Economies, Sociétés, Civilisations 3 , (1948) ,P. 343.

(2) Hubault Gustave , Histoire de l'Europe et de la France jusqu'en 1270 (Paris, éd de la grave, 1893), p. 227.

(3) - عزيز سوريال عطية : العلاقات بين الشرق و الغرب تجارية ، ثقافية ، صليبية (دار العالم العربي) ، 1972، ص.122.

(4) Hubault Gustave, op .cit. , p .268.

لقد شملت معارض شمبانيا في الشمال الشرقي لفرنسا عدة محطات للعرض ، فقد كانت تتعاقب فيها أربعة معارض في كل من مدينة لانيي Lagny و بار على أوب Bar-sur-Aube و في بروفان Provins ، و تروى (Troyes) ، كل واحدة تستمر لمدة 48 يوما حيث يقصدها التجار من الشمال و وسط فرنسا . و هناك موانئ ، قد عملت على تصريف الأقمشة الفلاندرية الآتية من معارض شامبانيا كميناء مرسيليا و ميناء فريجوس (Fréjus) و ميناء ايغمورت (Aigues-mortes) <sup>(1)</sup> ، و هو ما يدل على إتساع شعاع تأثير هذه المعارض . كان التجار الذين يرتادونها يحصلون على كتاب أمان من الكونت ، يضمن سلامتهم على أراضيهم و أراضي السادة الإقطاعيين الذين إتفق معهم ، مقابل ذلك يلتزم التجار بدفع قيمة مالية رمزية وهو ما يكسب مصداقية لمعاملاتهم التجارية . إضافة لذلك وجدت شرطة تتولى حمايتهم خلال انعقاد المعرض مما يمكن أن يتعرضوا له من سرقة أو اعتداء <sup>(2)</sup>.

و كان للمعرض تنظيم يوصف بالمحكم ، إذ يتم افتتاحه بعرض الأغطية لمدة 10 أيام ، حيث تعرض المنتجات النسيجية وحدها من أغطية و أفرشة قطنية طوال هذه المدة ، و التي تجلب من الأراضي المنخفضة ، و مدينة باريس ، و منطقة نورمانديا ، كما تجلب من مناطق الجنوب الفرنسي و من ايطاليا و ألمانيا ، أما الأفرشة فكانت تأتي من مدينة أميان و مدينة ارلا وكذا مدينة ليل و مدينة رامس (Reims) في الشمال الشرقي من فرنسا ، أما الأقمشة القطنية فكانت ترد إليها من ايطاليا و المشرق ، و المتتبع لمصدر هذه المنتجات جغرافيا يكتشف درجة الاستقطاب التي كانت تتمتع بها معارض شمبانيا <sup>(3)</sup>.

---

<sup>(1)</sup> Laurent, Henri "Un grand commerce d'exportation au moyen-âge. La draperie des Pays-Bas en France et dans les pays méditerranéens (XIIe-XVe siècle) " dans Revue belge de philologie et d'histoire n° 3 , volume 15, (1936) ,p.1063 .

<sup>(2)</sup> Cons Henri ,précis d'histoire du commerce ,( éd berger-levraut, paris , tome 1, 1896 ) ,p.134.

<sup>(3)</sup> Cons Henri, op . cit. , p.13.

وإلى جانب ذلك ، وجدت هناك معارض أقل شهرة من معارض و من معارض شمبانيا ، كمعارض سان جيل (Saint Gilles) بجنوب فرنسا و التي ازدهرت مع النصف الثاني من القرن الثاني عشر ميلادي ، فقد كان تجار جنوة و ببيزا يحملون لدى ارتيادهم لهذه المعارض التوابل من بلاد المشرق و الأغذية من معارض الأراضي المنخفضة و معارض شمال فرنسا ، إضافة إلى المنتجات النسيجية الواردة من مناطق جنوب فرنسا ، و قد كانت لهم بالمدن الكبرى كمونبوليه و نوريونة ، مستودعات دائمة و محلات كانت تظل مفتوحة طوال السنة ، وقد أثر وجودهم على نجاح معارض سان جيل و معارض فريجوس ، حيث كان حضورهم عبر محلات دائمة ، عاملا مهما في عرض منتجات متنوعة (1).

و قد كان هناك مركزين للمعارض خارج حدود مملكة فرنسا كانا ينافسان معارض سان جيل إلى حد ما و هما معارض مدينة فريجوس و معارض سان رفاثيل (Saint-raphael) و اللذان كانا محج تجار مدن بيزا و جنوة ، و يعود ذكرهما تاريخ 1100 م ، حيث كان معرض فريجوس يعقد في سان لورون (Saint-Laurent) بتاريخ 10 أوت ، أما معرض سان رفاثيل فكان يلتئم بسان ماتياس (Saint-Mathias) بتاريخ 21 سبتمبر . و هناك اتفاق مؤرخ في 22 جويلية من عام 1190 ميلادية بين قس مدينة فريجوس و قنصلية جمهورية جنوة ، تم بموجبه ترتيب الشؤون التجارية المتعلقة بالأقمشة التي كان يتم تسويقها في هذا المعرض (2) ، و هو ما يدل على أن هذه المعارض كانت في اتصال مباشر مع تجار المدن الإيطالية ، كما فوجدت معارض مدينة مواساك (Moissac) و التي يعود أول ذكرها إلى تاريخ 1125 م ، و ذلك من خلال وثيقة تتحدث عن طريقة تنظيمها ، حيث تعقد أربع مرات في السنة ، و تختص في بيع الأقمشة.

---

(1) Heyd william, histoire du commerce du levant au moyen age , ( France, Otto Harrassowitz, 1885 ),p.185.

(2) Combes Jean, "Les foires en Languedoc au moyen âge" , op . cit. , p. 234.

أما مدينة نيم\* (Nimes) فكان يعقد بها معرضان ورد ذكرهما عام 1151 م ، ينظم أحدهما بعد عيد الفصح (Pâques) ويستمر ثمانية أيام و الثاني فإنه يعقد بعد عيد نوتردام بباريس ( Notre- Dame de Paris) ، كما وجد معرض ثالث يعقد لتحضير موسم جني العنب (Preparation des vendanges) . أما مدينة كاركاسون فقد تم عام 1158 م تأكيد الترخيص الذي كان قد أقره الفيكونت روجي الأول Roger1 (950-1012) ، والذي يسمح لها من خلاله بإقامة معرضين سنويين الأول لمدة 15 يوما و الثاني لمدة أسبوع ، و قد كان كل من يقصد المعرضين ينال المساعدة و الحماية المطلوبتين قبل و بعد إنعقادهما ، ما يعادل أسبوعين كاملين ، و يستثنى من هذا الإمتياز ، الأشخاص الذين جرى إتهامهم بإرتكاب جريمة و كذا الذين منع عليهم إرتياد المعرضين .

وقد عرفت المعارض في جنوب فرنسا انتعاشا ملموسا بعد انتهاء الحرب ضد الألبجنسية ، وكان مرده ، التطور السريع لصناعة الأغذية والذي حظيت به مدينتا تولوز مدينة تولوز و كاركاسون<sup>(1)</sup> ، إلى جانب مدن أخرى كمدينة ليموج التي إشتهرت بوجود معرضين سنويين يتزامنان مع الحج لزيارة رفات القديسين . المعرض الأول يقام بتاريخ 30 جوان من كل سنة ، و هو بذلك يتزامن مع إنطلاق فترة الحج إلى ضريح القديس سان مارسيال (Saint martial) بالمدينة ، و الثاني كان ينعقد بتاريخ 13 أكتوبر وهو يوافق بداية توافد الحجيج على ضريح سان جيرو (Saint Géraud) بمدينة أوريلاك Aurillac<sup>(2)</sup> .

---

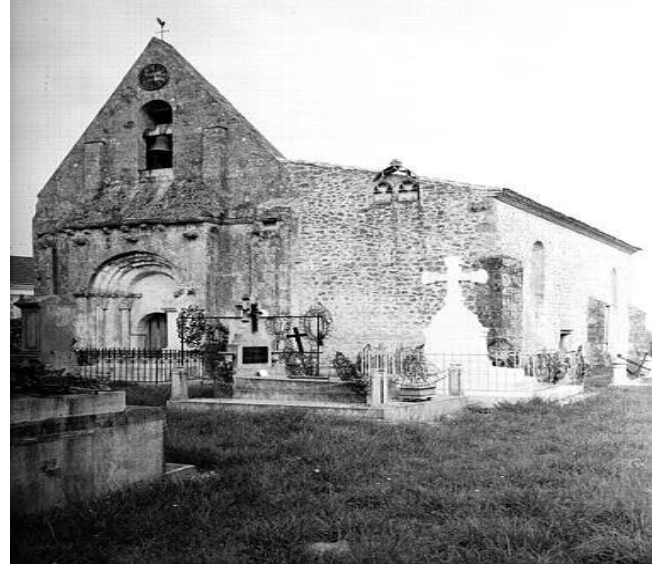
\* نيم مدينة تقع في جنوب فرنسا ، في منطقة اللونغدوك روسيون .  
Petit Larousse ,op,Cit.,p, 1440. أنظر .

(1) - Combes Jean ,op .cit., p .235.

(2) - Chedeville ,A., le Goff, J., Rossiard ,J . , op . cit . , p. 245.



سان جيرو Saint Géraud



سان مارسيال Saint martial

### (ج) الأسواق :

إذا كانت المعارض قد لعبت دورا كبيرا في تنشيط الحركة التجارية عبر مسافات بعيدة من خلال إستقطاب التجار و القوافل التجارية من مختلف المناطق ، فإن الأسواق لا تقل أهمية عنها ، وقد كان لها تأثير حضاري ملحوظ على المدينة لكونها تعقد على مستواها . أفادت الأسواق المدينة حقا ، حيث وفرت للمدينة و سكانها ما تحتاجه من مواد تجارية مختلفة كانت تصل السوق بواسطة سكان الأرياف المحيطة بالمدينة . و قد ثبت تاريخيا وجود هذه الأسواق و التي يمكن إعتبارها مظهرا ما لبث أن اندمج في تركيبة المدينة و مقوماتها إبان هذه الفترة .

أن هذه الأسواق و بالنظر إلى قيمتها الإقتصادية و الحضارية ، لم تلبث أن انتشرت انتشارا اسعا و سريعا في انحاء عدة بجنوب فرنسا . و في هذا الصدد ثمة إشارة تعود إلى عام 1212م تفيد بوجود سوق بمدينة لوداف (Lodève)\* جرى انعقاده منذ وقت مبكر ، تزامن نشاطه مع إحتفال لسان جينز ( Saint Gêniez) في 25 أوت ، و سوق مماثل يقع بمدينة بيزيه بين عامي 1175 م و 1176 م ، كما منح

\* لوداف (Lodève) هي مدينة فرنسية تقع في مقاطعة اللونغدوك روسيون ، اعتبرت تاريخيا من المدن المرحلية على طريق الحج إلى سان جاك دو كومبستال ، عبر طريق مدينة آرل Arles . أنظر: Petit Larousse ,op,Cit.,p,1364 .

فيكونت مدينة بيزيه ، روجر الثاني (Roger II de Sicile) \* (1130 - 1154م) ، حق عقد سوق آخر بمدينة غابيون (Gabian) بمنطقة اللونغدوك روسيون في يوم الأربعاء من كل شهر أبريل من سنة 1180 م (1)، وخلال هذا القرن أيضا ، زحرت مدينة ليموج بثلاثة أسواق كاملة واحد للسمك وآخر للخضر، و ثالث للحوم . و في ظل كثافة هذا النشاط ، ظهرت الحاجة إلى تخصيص حي للصيارفة حيث كانوا ينصبون طاولاتهم لمواكبة التعاملات المالية داخل السوق (2). ولا شك أن ضرورة توفير الصيارفة في مثل هذه السوق إنما تؤثر إلى حيوية المعاملات التجارية و ازدهارها المطرد . و بهذه المدينة أيضا أي ليموج ، ساد سوق للحبوب إستمر في تقديم خدماته إلى غاية القرن الثامن عشر ميلادي . و إلى جانب هذه الاسواق النشيطة والبارزة ، ظهرت محطات تجارية أخرى ، لكن حجم تعاملاتها لم ترق إلى مستوى يجعلها سوقا قائما بذاته . (3)

#### ثانيا: أهمية مدن جنوب نهر اللوار في الحركة التجارية بأوربا:

لقد شاركت منطقة الجنوب الفرنسي بمدنها المختلفة كمرسيليا ، مونبوليه ، ايغمورت و نوريونة ، و إلى حد كبير في انبعاث تجارة البحر الأبيض المتوسط ، و هذا الدور موصول أيضا إلى المدن المحيطة بفلها كمدينة ألبى ، كاهور ، آغد ، بيزيه ، نيم ، سان جيل ، و مدينة تولوز و التي شهدت إنتعاشا تجاريا مستمرا حتى خلال الحرب الشعواء على الألبجنسيين في جنوب فرنسا .

و تميزت العلاقات التجارية التي كانت تقيمها مناطق جنوب فرنسا مع بقية المناطق داخل فرنسا وخارجها بديناميكية فعالة و بنشاط كبير ، مما جعلها تمثل بأنها أحد المظاهر الإيجابية للحياة الإقتصادية بجنوب

---

\* الملك روجر الثاني (1095 - 1154م) ملك صقلية وابن كونت صقلية روجر الأول. بدأ حكمه ككونت لصقلية في 1105 م ، و أصبح لاحقا ملك عليها (1130م) إلى غاية وفاته. نجح روجر في توحيد جميع فتوحات النورمان في إيطاليا في مملكة واحدة بحكومة مركزية قوية. أنظر: Petit Larousse ,op,Cit.,p,1522 .

(1)- Combes Jean , op. Cit. , p. 233.

(2)- Chedeville ,A., le Goff, J., Rossiard ,J. , op . cit. , p. 245.

(3)- Perrior Antoine , Limoges , études d'économie urbaine , op . cit. , p. 352.



نهر اللوار ، فرغم الحروب و الصراعات التي مزقت المنطقة ، فإن عجلة التجارة الداخلية و الملاحة البحرية مضت قدما دون توقف ، إذ لمتحل هذه الظروف دون استمرار عملية جلب وتوريد مختلف السلع ، و كان من النادر أن تتقطع سبل المواصلات البرية و البحرية . وفي هذا المشهد ، برز دور تجار جمهورية فلورنسا\* ، و لومبارديا من جهة ، بمعية السفن الإنجليزية و الباسكية و القشتالية من جهة أخرى ، و جلهم ساهموا في ضمان ديمومة هذه العلاقات التجارية و إستمراريتها من خلال إنخراطهم ومشاركتهم فيها (1).

و للحركات الصليبية دور واضح في انبعاث العلاقات التجارية على مستوى الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط ، ذلك أن موانئ المتوسط الأوربية ، ظلت معروفة لدى حجاج بيت المقدس ، فمنذ بداية منتصف القرن العاشر ميلادي ، كان الكثير من الحجيج يبحرون من موانئ حوض البحر الأبيض المتوسط : كميناء برشلونة ، نربونة و مرسيليا و كذا من المدن الإيطالية ، و التماسا للأمن و درءا لمخاطر القرصنة ، جنح الحجاج إلى السفر جماعات غفيرة تحت جناح حماية سفن حربية ، يتزعم الرحلة قبطان أو قنصل بحر كما هو الحال بالنسبة لأسطول مدينة مرسيليا و مونبوليه ، حيث يتولى طيلة المدة التي تستغرقها الرحلة مهمة القضاء ، يفصل فيما شجر من خلافات بين المسافرين (2) . و قد استثنى هؤلاء المسافرون من دفع مختلف الرسوم مع حصولهم على حماية السادة الإقطاعيين . و جرت العادة على تنظيم رحلتين نحو بلاد المشرق من أجل ضمان مشاركة عدد أكبر من السفن المعدة لنقل أفواج الحجيج و التجار و الفرسان وذلك خلال الموسم

---

\* فلورنسا مدينه فى ايطاليا ، وهى عاصمة منطقة توسكانيا و مقاطعة فلورنسا ، تقع على ضفاف نهر أرنو . كانت مركزا مهما للتجارة والتمويل و كانت من أغنى المدن فى العصور الوسطى و عصر النهضة . أنظر: Petit Larousse, op, Cit., p, 1219

(1) - **Finot Jules** , Étude historique sur les relations commerciales entre la France et la Flandre au moyen-âge(alphonse picard et fils ,Paris, 1804).p.144.

(2) - **Henri cons**, op. Cit., p. 108 .

المناسب . تتطلق الرحلة الأولى أثناء مناسب عيد الفصح\* (Paques) و الثانية باتجاه سان جون المعمداني (Saint-jean-baptiste) و أحيانا يتأخر الأسطول عن الإبحار في فصل الربيع إلى شهر ماي و في فصل الصيف إلى شهر أوت بل الى شهر سبتمبر . ولحسن طالع المدن التي ترسو فيها هذه السفن ، حيث تتحول إلى معارض صاخبة طويلة وجود الحجاج بها مما يدر على تجار هذه المدن الساحلية أرباحا طائلة<sup>(1)</sup>، تتعكس ايجابيا على أوضاعها الإقتصادية و الإجتماعية .

### (أ) مدن منطقة اللونغدوك الروسيون (Roussillon Languedoc):

شاركت مدن هاذين الإقليمين في الحركة التجارية التي شهدتها منطقة جنوب فرنسا ، إذ كان لهذه المدن سفنها و تجارها ، و هذا لا ينطبق مع المدن الساحلية فقط ، بل حتى تلك المدن التي تبعد نسبيا عن الساحل و التي كانت تتعامل مع مدن السواحل : كأرل و التي كانت تعاملتها تجري عبر نهر الرون ، و مدينة نربونة من خلال نهر الأود (Aude) ، و مدينة مونبيلييه عبر ميناء لاز (Lez) ، رغم أن الأتربة التي كان يحملها نهر الجارون ضمن تيار رياح قوي ، يتجه من الشرق إلى الغرب ، كانت كثيرا ما ترفع مستوى هذه الأتربة في بعض الموانئ مما حال دون الملاحة فيها كما هو الحال مع ميناء آغد (Agde) و ميناء ماغلون Maguelonne و مينائي إيغمورت و نربونة<sup>(2)</sup>.

ظلت سفن هذه المدن تجوب السواحل المحاذية لإسبانيا و إيطاليا ، و تبحر نحو المشرق نتيجة إنخراطها في الحملات الصليبية ، و قد حسنت هذه الرحلات من أحوال الحجاج الذين ما فتئت أعدادهم تزداد

---

\* ويعرف بأسماء عديدة أخرى أشهرها عيد القيامة و أحد القيامة، هو أعظم الأعياد المسيحية ، يستذكر فيه قيام المسيح من بين الأموات بعد ثلاثة أيام من صلبه وموته كما هو مسطور في العهد الجديد. أنظر : Augé , Gillon,Hallier-Larousse,Moreau , Nouveau petit Larousse ,op,cit., 622.

Heyd william ,op. Cit. , p. 180

-(1)

Port Sélestin, Essai sur l'histoire de commerce maritime de la Ville de Narbonne ( Paris ,Dumoulin , 1854).P.26.

-(2)

مع الوقت (1) ، ثم أن هذه المدن تحالفت مع جمهورية بيزا و جمهورية جنوة من خلال مشاركتها في حملات هاتين الجمهوريتين بالأندلس و جزيرة مايوركا ، بغية الحصول على مكاسب (2) ، كل هذا ساعد إلى حد كبير على إنتعاش الحركة التجارية لهذه المدن .

## (1) - مدينة مونبيليه :

لقد إنتظمت المدينة على شكل قومونة خلال القرن الثاني عشر ميلادي ، لتدخل عام 1204 م تحت سلطة ملوك أراغونة ، و تخضع عام 1276 مع كونتية روسيون و جزيرة مايوركا لتاج الإبن الأصغر لجاك الأول ، و هو ما ساعدها على توسيع علاقاتها التجارية . وقد عرف تعداد سكان مونبيليه تطورا سريعا نظرا لإزدهار مينائها ، وحدث أن كافأ جاك الأول أسيادها عندما ساعده على إحتلال جزيرة مايوركا بمنحهم جملة من الإمتيازات التجارية إضافة إلى منازل بالجزيرة ، و ظل سكانها منذ ذلك الوقت ، يستفيدون مباشرة من المعاهدات التي كان يعقدها ملوك أراغونة و ملوك مايوركا مع حكام إفريقية ، لكن هذا في غياب إشارات واضحة حول تعامل سلطات المدينة مباشرة مع أمراء المغرب(3).

فمدينة مونبيليه كانت قد شهدت ظهور أول مدرسة للقانون عام 1160 م ، و قد كانت تعتبر في هذه الفترة و بشهادة المعاصرين ، مكانا مميزا للنشاط التجاري ، حيث يقصدها بغرض ممارسة التجارة ، المسيحيون ، المسلمون و اليهود الذين غدت التجارة مصدر دخل لهم . و قد لوحظ وجودهم أيضا و بشكل كبير في مدن تجارية متوسطة أخرى كمدينة مارسيليا ، نربونة ، ارل ، جنوة و باليرمو، و قد كانت مدينة مونبيليه تشهد حضور كثيفا للتجار من مصر و سوريا و فلسطين، اليونان ، ومن لومبارديا و غالة ، إسبانيا ،

---

(1) - Heyd william ,op. Cit. , p. 186 .

(2) - De Mas Latrie Louis ,Traites de paix et de commerce et documents divers concenant les relation des chrétiens avec les arabes de l'afrique septentrionale au moyen age, (plon, paris, 1865), p. 118 .

(3) - De Mas Latrie Louis ,Traites de paix et de commerce et documents divers concernant les relations des chrétiens avec les arabes de l'afrique septentrionale au moyen age, op. Cit. , p. 119

إنجلترا ، جنوه وبيزا و حتى من مدينة بورن (Born) جنوب الأراضي المنخفضة. في ظل هذا التنوع الإثني ، تحولت مدينة مونبيليه إلى ميدان خصيب لتداول اللغات الأجنبية المختلفة . و لأهميتها الاقتصادية صار للمدينة ممثلون في معارض شمانيا ، و لنا أن نتصور عدد اللغات التي كان يمكن سماعها في المدينة و قد كان للمدينة ممثلين في معارض شمانيا ، و معارض الأراضي المنخفضة ، كما لها آخرون في مدينة طرابلس وجزيرة قبرص ، وما زادها سمعة وشهرة ، تلك الإتفاقيات المتعددة التي تربطها مع المدن البروفنسالية و المدن الإيطالية على حد سواء (1)

و للعامل السياسي دوره في بلورة صيت هذه المدينة ، حيث تشعبت العلاقات السياسية ما بين كتالونيا و أراغونة و منطقة الجنوب الفرنسي ، فأملاك ملك أراغونة ، كانت تضم منطقة روسيون الفرنسية و كذا مدينة مونبيليه فضلا عن حق ملوك أراغونة في السيادة على كونتية بروفانس حتى عام 1245 م ، وهو ما وطد العلاقات ما بين كتالونيا و أراغونة و مدينتي تولوز و نوريونة التي ينتمي فيكونتاتها إلى أصول إسبانية (2). لقد احتلت مدينة مونبيليه الصدارة في مصاف مدن منطقة اللونغدوك روسيون بإعتبارها عاصمة لها ، بفضل إنخراطها في الحركة التجارية و إتساع شبكة العلاقات التجارية التي كانت تتمتع بها ، و بسبب هذا الإشعاع التجاري أضحت تضاهي مدينة مرسيليا ، ذلك أنها و بواسطة مينائها لات Lattes و ماغلون ، نسجت علاقات منتظمة ونشيطة مع الخارج ، فتجارها لم يترددوا على أسواق إسبانيا و إيطاليا فقط ، بل بلغوا بسفنهم سواحل إفريقيا جازفوا حتى حطوا بأرمينيا (3).

---

Cons Henri ,op. Cit. , p. 139

(1) -

Anglade Joseph , Histoire sommaire de la littérature méridionale au Moyen Âge: des origines - (2)  
à la fin du XVe siècle, ( Slatkine, 1973),p.119.

De Mas-Latrie Louis, "Documents sur le commerce maritime du midi de la France,  
extraits de quelques archives d'Italie "dans Bibliothèque de l'école des chartes, tome 8(1847 )  
,p. 203.

(3) -

بالنظر إلى توسع النشاط التجاري لمدينة مونبوليه ، و اتساع مصالحتها و مصالح تجارها ، كان من الطبيعي أن تعقد المدينة معاهدات تجارية مع المدن و المناطق التي تتعامل معها ، بغرض ضمان المكتسبات التي تحصلت عليها ، حيث عقدت إتفاقيات سنة 1225 م مع مدن مرسيليا ، نيس ، كان Cannes ، بيزا\* ، و مع ملوك مملكة القدس ، و ذلك لضمان تمثيل أحسن لتعاملاتها التجارية ، تطبيقاً لمبدأ مراعاة على مصالح تجارها ،استحدثت المدينة منصب قنصل البحر و الذي لا يزال موجودا حتى اليوم .

عاشت مدينة مونبوليه حركية تجارية منقطعة النظير خلال القرن 13 م ،حيث سجلت قدوم التجار إليها من كل حذب و صوب بدءا من المدن الداخلية الفرنسية ، و لومبارديا ، ببيزا، جنوة ، و كذا من وسط و جنوب إيطاليا و إنجلترا و اليونان و سوريا ثم من مصر<sup>(1)</sup> . وثمة اشارة إلى مستودعات دائمة بالمدينة ، تعود ملكيتها لتجار من جمهورتي جنوة و بيزا اللتين دب الصراع بينهما لبسط نفوذهما في المدن الفرنسية صغيرة كانت أم كبيرة . الواقع أن لهذا التنافس تأثيرا كبيرا على الحركة التجارية في هذه المدن ، ذلك أنه مكنها من اقتناء منتجات متنوعة و نادرة ، جلبت من مختلف أصقاع العالم شرقا و غربا<sup>(2)</sup> .

و قد تمتعت مدينة مونبوليه بعلاقات كثيفة مع إسبانيا وذلك بحكم موقعها الجغرافي المتميز و القريب ، فملوك أرغونا كانوا و لمدة طويلة سادة على مدينة مونبوليه ، و ظلت المدينة بذلك و لمدة قرن و نصف القرن تحت سلطة ملوك أرغونة و مايوركا . و من هذا الموقع تصدرت أرغونة و واجهة المعاملات التجارية

---

\* بيزا مدينة إيطالية تقع في إقليم توسكانا بإيطاليا على مقربة من البحر الأبيض المتوسط بين مدينتي فلورنسا و ليفورنو على يمين نهر أرنو، وهي عاصمة مقاطعة بيزا .  
أنظر: . Petit la rousse ,op,Cit.,p,1485 .

(<sup>1</sup>) - **Baratier Jean Philippe** , Voyages de Rabbi Benjamin fils de Jona de Tudèle, en Europe, en Asie et en Afrique , depuis l'Espagne jusqu'à la Chine (tome1, Amsterdam, 1734) .p. 9-10.

(<sup>2</sup>) - **Heyd william** ,op. Cit , p. 185.

مع مدينة مونبلييه و ذلك لقربهما جغرافيا من المدينة ، فالملك بيار الثاني\* ( Pierre II ) (1196- 1213م) ملك أراغونة و بمجرد أن إستقر بهذه المدينة عام 1204 م ، على إثر زواجه من ابنة غولهام الثامن (Guilhem VIII)(1173- 1202م) بادر بمنح سكان المدينة حرية التجارة دون دفع أدنى إتاوة أو ضريبة و ذلك في كل ربوع المناطق الخاضعة لسلطته سواء تمت هذه المعاملات على مستوى البرا أو الأنهار (1) .

و هناك مبادلات تجارية ما بين المدينة و أراغونة عن طريق مدينة نوريونة وذلك عندما يتجنب تجارها الإبحار من مينائي لات و ايجمورت (2) .

و يفيد المؤرخ جون ماري باردوسي Pardessus Jean Marie بأن ثمة وثائق تعود إلى سنوات 1231م ، 1243م ، 1246م و 1254م، تشير إلى الإمتيازات التي كان ظفر بها تجار مدينة مونبلييه في أراغونة ، و في جزيرة قبرص و فلسطين و التي كانوا يربطون معها علاقات تجارية تحت حماية تجار مرسيليا (3) وهي ظاهرة معهودة وقتذاك . و قد وردت إتفاقيه ابرمت منذ القرن الثاني عشر، بين قس مدينة آغد و السيد الإقطاعي الحاكم لمدينة مونبلييه ، تنص على حماية التجار ، محليين كانوا أو أجانب (4). و يؤكد المؤرخ دوبينغ (Dipping G-B) أن تجار مدينة مونبلييه امتلكوا في منتصف القرن الثالث عشر، حيا خاصا بهم في مدينة تروى بشمبانيا ونعم بنفس الامتياز تجار مدينة برشلونة (5).

---

\* بيار الثاني ملك أراغونة و يلقب بالكانثوليكي ولد عام 1174 م وقتل في معركة ميربي Muret ، كان ملكا على أراغونة و في نفس الوقت كونتا على برشلونة تحت تسمية بيار الأول لبرشلونة . أنظر : Augé , Gillon,Hallier-Larousse,Moreau ,

Nouveau petit Larousse ,op,cit., 148

(1)- Germain Alexandre , Histoire du commerce de Montpellier (tome II, éd Jean martel ainé, France ,1861 ),P.25.

(2)- Ibid., p. 29.

(3)- Pardessus Jean Marie , Collection de Lois maritimes antérieures au 18 siecle, ( Imprimerie royale, paris , tome 2, 1824 ) .p. 60.

(4)- D'Aigrefeuille Charles , Histoire de la ville de Montpellier depuis son origine jusqu'à notre temps, (Martel , 1737) .p. 44 .

(5)- Depping Georges-Bernard Histoire du commerce entre le levant et l'Europe , (imprimerie

و قد عمل تجار مدينة مونبوليه على ربط علاقات مع مختلف مناطق البحر الأبيض المتوسط ، كما عقدوا علاقات مع مدن نيس Nice ، فينيميلة Vintimille ، جنوه و بيزا ، إضافة إلى علاقاتهم مع المدن الفرنسية الساحلية كمدينة طولون ، أنتيب Antibes ومدينة آغد Agde . و قد سمحت لهم هذه العلاقات بممارسة الملاحة على نهر الرون لبلوغ وسط فرنسا . كما كان تجارها على إتصال مع المناطق الواقعة في الجنوب الفرنسي (Midi) ، ثم أن حضورهم القوي و الملفت في معارض شمبانيا و معارض بري و حتى في معارض الأراضي المنخفضة ، انجر عنه إتساع شبكة علاقاتهم التجارية ، مما أهلهم للقيام بدور قناصلة تجار منطقتي اللونغدوك خاصة و الجنوب الفرنسي عامة في معارض شمبانيا ، حيث يتولون مهمة الدفاع عن المصالح التجارية للمنطقة التي يمثلونها ، و لم تكن المدة الزمنية التي يمكثونها في هذا المنصب تحدد سلفا ، كما تعاضم شأن هذا المنصب حتى أن ملك فرنسا فيليب الجميل ، قد أخذ على عاتقه حماية عميد تجار مدينة مونبوليه في معارض شامبانيا (1) .

إن إتساع المجال الجغرافي الذي كان يغطيه تجار المدينة من خلال تعاملاتهم التجارية البحرية قد ساعدهم على إستحداث منصب قنصل البحر و الذي يعود الفضل في استحداثه إلى الملك غليوم الخامس Guilhem V (1085-1122م) وذلك بعد عودته من الحملة الصليبية الأولى التي شارك فيها على بلاد المشرق (1096-1099م)\* . كان عدد قناصلة البحر أول الأمر أربعة ، يختارهم حاكم مدينة مونبوليه بنفسه من بين أكثر أهل المدينة ثراء ، حكمة وكفاءة ، لينتقل بعد بعد ذلك هذا الدور إلى بلدية مونبوليه التي تعتمد في انتقائهم على أسلوب يشبه عملية إنتخاب ، مفاده أن في بداية كل سنة تعمد إلى تعيين عشرين شخصا من

---

royale, paris, tome 1 , 1830), P.249.

<sup>(1)</sup> Depping Georges-Bernard ,op. Cit. , p . 90.

\* هي حملة عسكرية شنّها الصليبيون تلبية للدعوة التي أطلقها البابا أوربان الثاني سنة 1095 م في كليرمونت جنوب فرنسا من أجل تخليص القدس من أيدي المسلمين وإرجاعها للسيطرة المسيحية. افترق أمراء الحملة الأولى في 4 طرق واجتمعوا في القسطنطينية عام 1097 عاصمة الإمبراطورية البيزنطية. و واصلوا زحفهم حتى وصلوا إلى القدس في صيف عام 1099 واستولوا عليها في يوليو من عام 1099 م. أنظر: Augé,Gillon,Hollier-larousse,t1. ,op,Cit.,p, 803.

فئة البرجوازية من القاطنين بالمدينة ، ثم يترك الحسم لعامل الحظ كي يستخرج الذين سيحظون بشرف تحمل هذه المسؤولية (1). تتمثل مهمتهم في أهم موانئ البحر الأبيض المتوسط تتلخص في ردع أعمال القرصنة وكذا تحضير الأرضية للإتفاقات التجارية مع مختلف المدن البحرية التي تسند للتوقيع الرسمي فيما بعد للقناصلة العامون حتى تصبح سارية المفعول (2)، و قد كان قناصلة البحر يتمتعون بالحماية و المساعدة على امتداد رحلتهم ، بفضل ممثلي مدينة مونبيلييه الذين يملكون مقرات ثابتة و معلومة في أهم مواقع ساحل البحر الأبيض المتوسط ، ما من شأنه أن يسهل للقناصلة القيام بمهامهم على أحسن وجه (3) .

## (2) - مدينة نربونة :

كان لمدينة نربونة علاقات تجارية مع الخارج ، تتسم بسعة نطاقها وتشعب أوصالها و على الرغم من بعدها ، فإنها عقدت علاقات تجارية مع منطقة الأراضي المنخفضة عبر أسواق مدينة بوردو على الجارون ، كما شكلت معارض شمبانيا ميدانا ملائما و ضروريا لرواج هذه العلاقات ، إلى جانب معارض بوكار Beaucaire ، و قد بلغ من اتساع نشاط تجارها أنهم كانوا يشكلون إلى جانب تجار مونبيلييه نقابة مشتركة تعنى بشؤون تجار منطقة اللونغدوك و تهتم بالدفاع عنهم و حماية مصالحهم في مختلف التجمعات التجارية ، كما أنهم كانوا يسوقون الخمر و العسل لإنجلترا بحرا بالإعتماد على سفن مدينة بايون ، وما امتلاكهم لمنازل بها إلا دليل على كثرة ترددهم على أسواقها (4).

---

Depping Georges-Bernard ,op. Cit. , p . 70.

(1)-

Ibid., p . 74.

(2)-

Ibid., p.86.

(3)-

Finot Jules , op. Cit. , p.143 .

(4)-



كانت مدينة نربونة تقوم في أغلب المناسبات ببراء سفن تعود ملكيتها إلى هيئتي فرسان المعبد \*  
Templiers أو تنظيم فرسان المشفى\*\* Hospitaliers بغرض نقل أفواج الحجيج نحو الأرض المقدسة ،  
ففي عام 1166 م عقدت المدينة إتفاقية مع مدينة جنوه تلتزم بموجبها بنقل الحجيج شريطة أن لا يأخذوا معهم  
إلا الأمور الضرورية فقط لإتمام رحلتهم ، ما يعني أنها تمتنع عن نقل الحجيج الذين يحملون بضائع بغرض  
التجارة<sup>(1)</sup>، و رغم أن مثل هذه الإتفاقية تدل على بعض العراقيل التي كانت تواجه النشاط التجاري للمدينة ،  
علاوة على المنافسة التي كان مصدرها مدينة مونبوليه ، إلا أنها إستطاعت أن تفرض نفسها في مجال  
المبادلات التجارية ، حيث وردت الإشارة إلى أن المدينة كانت تملك مركزا تجاريا بمدينة طرطوشة\* بإسبانيا عام  
1148 م ، إلى جانب وجود قنصل لها يسهر على شؤونها التجارية هناك ، كما حصلت عام 1166 م على  
إمتيازات مماثلة في جنوه وأخرى بمدينة ببيزا عام 1174 م<sup>(2)</sup>.

عقدت مدينة نربونة أيضا علاقات مع جزيرة صقلية فرضتها بالأساس حتمية مسارات الملاحة  
البحرية ، ففي عصر الحملات الصليبية ، كانت الرحلات البحرية تتم بمحاذاة السواحل و هو ما جعلها تتوقف  
إجباريا عند الجزيرة بسبب حاجات تخص سفرها الطويل ، و لم يكن من المعقول بمكان الإبحار من مدينة

---

\* وعرفوا أيضًا بالداوية أو تنظيم الهيكل ، هم احدى أقوى التنظيمات العسكرية التي تعتق الفكر المسيحي الغربي، وأكثرها ثراءً  
ونفوذًا، صدقت عليه رسميًا الكنيسة الكاثوليكية سنة 1129 وقام البابا كليمنت الخامس، بضغط من الملك فيليب، بحل التنظيم سنة  
1312م. أنظر : Petit Larousse ,op,Cit.,p,1593

\*\* فرقة عسكرية صليبية ، نشأت في جزيرة مالطا وعرفت باسم فرسان القديس يوحنا الأورشليمي، وقد انبثقت عن الجماعة الأم الكبيرة  
والمشهوره باسم فرسان المعبد والتي كان لها شهرة أيام الحروب الصليبية. أنظر : Augé , Gillon,Hallier-Larousse,Moreau ,  
Nouveau petit Larousse ,op,cit., 452.

(1) - port Sélestin ,op. Cit. , p. 24.

(2) - De Vic Claude , Vaissète Jean-Jo seph , Histoire générale de Languedoc,  
(J. B Paya,toulouse ,Volume 3 ) .p.159.

نربونة دون الإرساء بمدينة مرسيليا و جزيرة صقلية أو التوجه إلى سوريا دون الإرساء بميناء رودس \*\* Rhodes أو ميناء فماغوست Famagouste بالحوض الشرقي للمتوسط . و قد سمح إستيلاء الملك الأراغوني بيير الأول ( Pierre I ) (1094 - 1104 م)\*\*\* على الجزيرة في تنشيط علاقاتها التجارية مع نربونة ، حيث ظفر تجار منطقة اللونغدوك في عهده بالعديد من الإمتيازات و الإعفاءات ، فأصبحت مقصدا لهم بغرض الحصول على الصوف و التوابل لقاء بيعهم الأغذية و الأقمشة المصنوعة بمنطقة بورغندي إضافة لحصولهم على الجلود و الزيت و الخمر . (1)

و ثمة معاهدات تجارية عدة أبرمها تجار نربونة في سنوات 1224م ، 1225م و 1244م ، مع مدن مرسيليا ، نيس ، جنوه ، بيزا ، و كذا سادة مدينة طولون ، كما جددت عام 1246م المعاهدة التي كانت تربطها مع مدينة سافون Savone الإيطالية غرب جنوة ، و في عام 1255م مع مدينة فانيميلة (2).

#### (ب) - مدن منطقة جنوب فرنسا (Midi):

لقد شهدت منطقة جنوب فرنسا و إبتداء من القرن العاشر ميلادي بوادر نهضة حضارية حقيقية وذلك بظهور مدن صناعية و تجارية و مراكز تعليمية متميزة . إن الإزدهار التجاري الملحوظ لمدن هذا الإقليم ما فتئ يتزايد ، في ظل التنظيم السياسي الجديد ، الموسوم بنظام القومونات ،الذي كفل لها نوعا من الحرية السياسية ، و قدرا كبيرا من الإستقلالية في المجال الاقتصادي (3).

---

\*\* رودس جزيرة يونانية في البحر الأبيض المتوسط ، تقع بالقرب من الساحل الجنوبي لتركيا. أنظر : Petit la rousse ,op,Cit.,p,1517  
\*\*\* بيار الأول (1074-1110م) ، خلف أباه سانش الأول على عرش مملكتي أراغونة و بومبولين. أنظر : Augé , Gillon,Hallier-Larousse,Moreau , Nouveau petit Larousse,op,cit.,p.1481.

(1) - De Vic Claude , Vaissète Jean-Joseph ,op. Cit., p.113

(2) - Ibid., p.159.

(3) - Ernest nys, recherches sur l'histoire de l'économie politique.( alfred castaïgne, bruxelle, 1898), - (3) p. 55.

الواقع أن تجارة التصدير و الإستيراد في منطقة الجنوب الفرنسي كان عموما بيد الإيطاليين الذين لميتورعوا منذ انتقال مقر البابوية الى مدينة أفينيون\* في القرن 14م ، عن الهجرة إلى إلى هذه الأخيرة و بأعداد كبيرة ، حيث أوجدوا هناك مستودعات ومحلات ، و بفضل حيازتهم لرؤوس أموال معتبرة ساعدوا على تنشيط الصناعة خاصة في منطقة جنوب فرنسا و قد لاقت منتوجاتهم رواجاً كبيراً في أسواق بوكار Beaucaire (1) على نهر الرون\*\* (Rhône) .

و قد سمح الإقتصاد الرعوي الذي يركز أساساً على رعي الغنم ، على ظهور صناعة الصوف ، فرواق منطقة الأود (L'Aude) الذي يوجد بين منطقتين جبليتين والذي تحده هضاب مينورفوا (Minervois) شمالاً و هضاب كوربيار (Corbières) جنوباً ، كان يحتوي على مناطق رعوية ممتازة ، وهو ما جعل صناعة الصوف تنتشر في هذه المنطقة و تصبح من اختصاصاتها الإنتاجية، و خاصة في ضواحي منطقة كاركاسون ، ثم أن قريها من اسبانيا و سهولة التواصل مع جنوب جبال البرانس\*\*\* Pyrénées ساعدا و إلى حد كبير ، في توطيد العلاقات التجارية مع المناطق الواقعة إلى الجنوب من هذه الجبال (2) .

---

\* هي مدينة فرنسية تقع في إقليم فوكلوز Vaucluse في جنوب شرق فرنسا. تشتهر المدينة بقصر البابوات حيث عاش العديد من البابوات منذ أوائل القرن الرابع عشر إلى بدايات القرن الخامس عشر ميلادي . أنظر : Petit Larousse ,op,Cit.,p,1048

(1) - Scherer Hermann, histoire du commerce de toutes les nations, traduction de l'allemand par henri richelot ,( tome premier,capelle, paris,1857) ,p.164.

\*\* نهر الرون Le Rhône ، هو واحد من الأنهار الرئيسية في أوروبا، وينبع من سويسرا ويصب في جنوب شرق فرنسا بطول إجمالي 812 كم، يصب في البحر الأبيض المتوسط . أنظر : Petit Larousse ,op,Cit.,p,1517

\*\*\* جبال البرانس هي سلسلة جبلية تقع جنوب غرب أوروبا، بين فرنسا وإسبانيا وتمثل الحدود الطبيعية بينهما، تمتد على مسافة قدرها 430 كلم . أنظر : Petit Larousse ,op,Cit.,p,1502

(2) - Fohlen Claude." En Languedoc : vigne contre draperie" dans Annales. Économies, Sociétés, Civilisations. 4e année, N. 3, (1949),p. 291.

## 1- مدينة تولوز (Toulouse):

إن الموقع الجغرافي الذي تحتله مدينة تولوز عند ملتقى نهر الجارون و واد لارياج (L'Ariege) ، سمح لهذه الأخيرة بأن تتحول إلى مركز تجاري حساس يكون على إتصال بكل الجهات المحيطة بها ، و حتى مع الموانئ البعيدة المطلة على المحيط الأطلسي و البحر الأبيض المتوسط . هذا الموقع منحها قيمة تجارية عالية مما جعلها تندمج ضمن الحركة التجارية خلال القرنين الحادي و الثاني عشر ميلاديين (1). إن الملاحة النهرية للمدينة ، إرتبطت أساسا بمجرى نهر الجارون ، الذي كان يشقها من الشمال إلى الجنوب و نهر التارن الذي يخترقها من الشرق نحو الشمال الغربي ، إلى جانب ثلاثة مجاري مائية فرعية ، تمثلت في أودية لاغو (L'agout) ، لارياج و لاساف (La save) ، و التي تسمح للسفن الخفيفة أن تسير فيها خلال جزء كبير من السنة ، و كان استعمال هذه المجاري المائية ، يضمن و في جميع الحالات ، نقل حمولة أكبر و أثقل من التي كان يمكن نقلها على البر بواسطة العربات (2).

إلى جانب مزاياه في الملاحة ، زخر نهر الجارون\* بثروة سمكية معتبرة ، كانت تغطي جزءا معتبرا من حاجات السكان الغذائية . ومن هذا المنطلق ، ارتأت قنصلية المدينة فرض رسومات على نشاط الملاحة عبر النهر، وبما أن كمية السمك المستخرجة من النهر لا تكفي وحدها لتلبية حاجة السكان فإنه كان يتم اللجوء إلى أسماك البحر التي تجلب من إنجلترا . إضافة إلى مادة السمك ، فقد عرفت مدينة تولوز و ضواحيها بإنتاج

---

(1) - Samaran Charles , "Toulouse commerçante au Moyen Age "dans Journal des savants. Avril-juin (1954 ),p. 59.

(2) - Bedon Robert, Malissard Alain, La Loire et les fleuves de la Gaule romaine et des régions voisines , (Presse universitaires de Limoges ,1998). P. 123 .

\* الجارون La Garonne نهر يقع في جنوب غرب فرنسا. ينبع من الجانب الإسباني لجبال البرانس، و يصب في المحيط الأطلسي، حيث يلتقي مع نهر الدوردون في مصب الجيروندي ، يبلغ طوله 647 كلم . أنظر : Petit Larousse ,op,Cit.,p,1242 .

الزيت ، غير ان هذا الإنتاج لم يكن يفي بحاجتها إليه ، مما يطررها إلى جلب هذه المادة من منطقة اللونغدوك و أحيانا من مملكة أراغون (1).

و إشتهرت مدينة تولوز أيضا بزراعة نبتة النيلة ، المعروفة بتسمية "خضاب العصور الوسطى" وقد إحتلت زراعتها مكانة هامة في النشاط الاقتصادي ابان العصور الوسطى ، لاستعمالها الواسع في صباغة الأغذية باللون الأزرق ، وكانت كثيرة الطلب لدى تجار منطقة فلاندر والتجار الإيطاليين (2) لحاجة مصانع بلادهم إليها المنتجة للألبسة ، و من أجل ذلك أصبحت هذه النبتة من المواد الأكثر طلبا في تجارة العصور الوسطى . لا شك أن هذا الرواج الهائل ، ساعد على انتشار زراعتها لما تدره من ارباح طائلة على منتجها وتجارها فضلا عما تخلفه طريقة معالجة أوراق هذه النبتة لإستخراج الملون الطبيعي منها ، من كميات هائلة من المادة العضوية ، تستعمل كعلف للأنعام أو لتسميد الأرض، مما يضاعف من القيمة المضافة لهذه الصناعة . و في هذه الفترة ، احتلت مدينة تولوز الصدارة عن الجنوب الفرنسي وخذت حذوها مدينة أميان في الشمال الفرنسي . وما سجلته مدينة تولوز من اشعاع تجاري انما يرجع فضلُه على هذه المادة النفيسة و هي بذلك مدينة لها بالكثير . (3)

### ج) مدن منطقة أكتانيا:

وأما منطقة أكتانيا ، فإنها مارست نشاطها التجاري و بدرجة كبيرة على مستوى موانئ المحيط الأطلسي ، كمينائي بوردو و لاروشيل (4) ، إضافة إلى ميناء مدينة بايون (Bayonne) ، حيث أن مواقعها

(1) - Samaran Charles. , op. Cit. , p. 64.

(2) - هنري بيرين ، المرجع السابق ، ص 149.

(3) - Joris André , villes affaires-mentalités autour du pays mosan (De boeck-wesmael.s.a, bruxelles ,1993) ,p. 237.

(4) - Pirenne Henri , "L'instruction des marchands au moyen âge", op .Cit.,p. 167.

على طريق الملاحة الأطلسية الرابط بين شمال القارة و جنوبها مكنها من ربط علاقات تجارية كثيفة عبر السفن التي كانت تقصدها للحصول على البضائع أو لإفراغ حمولتها ، وهو ما ساهم في زيادة إستقطاب هذه الموانئ للتعاملات التجارية . و قد كان التجار الفرنسيون انطلاقا من هذه الموانئ يتصلون بمدن شمال إسبانيا كمدينة سراقوسطة \* Saragosse و بومبلون Pampelune و برشلونة Barcelonne<sup>(1)</sup>، من أجل إجراء المبادلات التجارية معها و ثمة أفواج من الحجيج أيضا تشد رحالها إلى شمال إسبانيا لزيارة المقامات الدينية المقدسة هناك ، ولا شك أن لهذه العلاقة ، تأثيرها الإيجابي على الحركة التجارية بين المنطقتين .

### (1) - مدينة لاروشيل (La Rochelle):

تحتل مدينة لاروشيل موقعا جغرافيا استراتيجيا متميزا . اشتهرت بارتباطها بشبكة كثيفة من العلاقات التجارية مع منطقة الأراضي المنخفضة . و تعود بدايتها إلى النصف الثاني من القرن الثاني عشر ، و ذلك عندما دخلت مناطق غرب فرنسا ، بواتو ، لاغويان (La guyenne) و غاسكون (La Gascogne) تحت سلطة ملوك إنجلترا . وإلى غاية هذه الفترة ، كانت مادة الخمر تنقل من هذه المناطق إلى منطقة الأراضي المنخفضة عبر المسالك البرية المعروفة حينذاك ، لكن و في ظل إنعدام الإستقرار السياسي الناتج عن حالة الحرب المستمرة بين إنجلترا و فرنسا و الذي أصبح يؤثر على السير العادي لهذه الحركة التجارية عبر المسالك البرية ، أصبح توريد الخمر يتم بحرا عبر ميناء لاروشيل و الذي إكتسب في وقت وجيز شهرة واسعة ، و هو ما دفع الملك الإنجليزي يوحنا عديم الأرض Jean Sans Terre (1199 - 1216 م ) \*\* عام 1205 م إلى تأكيد

---

\* سراقوسطة مدينة تقع في الشمال الشرقي لإسبانيا، عاصمة مقاطعة سراقوسطة و أراغونة .  
Petit la : أنظر : rousse ,op,Cit.,p,1547

(1) - Baiole Jean, Histoire sacrée d'Aquitaine, (Caors , 1646), p398.

\*\*يوحنا عديم الأرض ملك إنجليزي ، كان خامس أبناء الملك هنري الثاني ملك إنجلترا، تولى الحكم خلفا لأخيه ريتشارد قلب الأسد. بعد فترة قصيرة من تتويجه (1200 م)، تزوج من "إيزابيل من أنغوليم Isabelle d'Angoulême ، والتي كانت قد خُطبت لأحد النبلاء الفرنسيين، فخالف بذلك الأعراف المسيحية، انتهب فيليب أوغست فرصة عدم مثوله أمام مجلس النبلاء ، وقرر وبموافقة ذات المجلس بتجريدته من أملاكه الفرنسية عام 1202 م ، في عهده ، قام النبلاء بالاستيلاء على لندن، وأجبروه على توقيع وثيقة MagnaCarta .  
Petit larousse ,op,Cit.,p,1285 : أنظر :

الحريات و الإمتيازات التي كانت تتمتع بها هذه المدينة لتشجيع نشاطها التجاري المتزايد. (1)

و قد كان تجار مدينة لاروشيل يحظون بإمتيازات كبيرة في منطقة الأراضي المنخفضة ، كما كان الخمر الذي تنتجه مدينتهم ذائع الصيت ، فالخمر القادم من مدينة لاروشيل نحو مدينة بابوم Bapaume بشمال فرنسا يتمتع بقيمة تجارية متميزة مقارنة بخمور المناطق الفرنسية الأخرى . وفي الوقت الذي كان تجار المناطق الأخرى يدفعون 6 دونييه Denier \* كرسوم لدخول المدينة و 2 دونييه على الحصان الذي يجر العربة ، فإن تجار مدينة لاروشيل باتوا يدفعون 6 دونييه على رسم الدخول و 1 دونييه فقط على الحصان الذي يجر العربة ، و نفس الرسم على العربة المحملة بالملح ، إن مرد هذه المفاضلة يرجع إلى محاولة إستقطاب تجار لاروشيل و دفعهم إلى الإلتزام بالطريق البري بدل الطريق البحري الذي كان أقل تكلفة و أكثر أمنا (2) .

ربطت مدينة لاروشيل علاقات مع المناطق الواقعة على طريق تجارتها مع الأراضي المنخفضة كمدينة سانت أومار (saint-omer) ، جرافلين (Gravelines) و يابر (Ypers) (3)، أما العلاقات التجارية بين مدينة لاروشيل و إنجلترا فإن أولى الإشارات حولها تعود إلى عام 1180 م ، حيث نجد تجارا من مدينة لاروشيل في مدينة لندن ، و بالمقابل نجد حضور تجار من مدينة لندن في منطقة أونيس (Aunis) مع منتصف القرن الثاني عشر ميلادي ، وثمة حديث عن أن هناك من بين الأشخاص من فئة البرجوازية لمدينة لاروشيل الذين أقرؤا عهد الوفاء مع الملك الفرنسي لويس الثامن\* عام 1224م ، ستة عشر شخصا ينحدرون من أصول إنجليزية. (4)

(1) - Finot Jules , op .cit.,p. 82.

أنظر : Petit Larousse ,op,Cit.,p, 278.

\* الدونيه عملة رومانية ، ظهرت في القرن الثالث ق. م .

(2) - Ibid., p.83.

(3) - Mollat Michel .L'Europe et l'océan au moyen âge (cid,Paris, 1988),p.85.

\* لويس الثامن الملقب بالأسد (1187 - 1226) ملك فرنسي ، ابن الملك فيليب أغسطس ، وأحد ملوك أسرة آل كاييه.

أنظر : Petit la rousse ,op,Cit.,p,1370

(4) - Patrice Marquand ,Les Bretons à La Rochelle d'après le serment au roi de France de 1224 ,( Centre de recherche bretonne et celtique , Université de Rennes II , france) p .10.

## (2) - مدينة بوردو (Bordeaux) :

لقد تبوأ مدينة بوردو منزلة خاصة في عهد الملك حنا عديم الأرض ، فأتى حكمه فتح أبواب المملكة على مصراعيها لتجار هذه المدينة وذلك على غرار تجار منطقتي بواتو وغاسكون ، و في هذا الصدد بادر بإعفاء تجارها مندفع أي ضريبة عبور على الخمر التي يسوقونها إلى إنجلترا ، كما منحهم حق حماية أنفسهم وتجارهم في جميع ربوع الأراضي الخاضعة لمملكته . (1)

الواقع أن مدينة بوردو نفسها اشتهرت بانتاج الزيت وخاصة بضواحيها ، وهذه المادة الواسعة الإستهلاك ظلت تورد من مدينة بوردو إلى منطقة القديس فيليب Saint Filibert ، هذا فضلا عن كميات كبيرة من الخمر زخرت بها جميع نواحي المدينة وكذا منتجات أخرى شكلت مفخرة للإنتاج المحلي للمدينة . (2)

ونتيجة إنخراط مدينة بوردو في تجارة الخمر ، ونظرا لتجربة المدينة الأصيلة في تسويق هذا المنتج المطلوب عبر مسار البحر ، فإنها ارتأت إيجاد قوانين تضبط مبادلاتها التجارية ، حيث ظهرت قوائم أوليرون البحرية (Rôle de oléron) التي تمت صياغتها بين القرنين 11م و12م . وقد ترجمت هذه الأحكام إلى اللغة الفلاندرية ومنها إنتشرت في إنجلترا وحتى في منطقة بحر البلطيق حيث عرفت هناك بقوانين وسبي البحرية (lois maritimes de wisby) (3) .

كان الملك يوحنا عديم الأرض مدينا لقومونة مدينة بوردو بأموال كبيرة تكون قد ترتبت على شرائه خمورا من تجارها ، وقد تم تكليف بعض أصحاب الأموال من المدينة ، للمطالبة بها من ابنه هنري الثالث

---

(1) - Francisque Michel , Histoires du commerce et de la navigation a Bordeaux principalement sous l'administration anglaise , tome 1, (Bordeaux , De Delmas, 1870), p. 40.

(2) - Francisque Michel, Histoire de commerce et de la navigation de Bordeaux , tome 1 , (Bordeaux, Delmas, 1886) p.26.

(3) - هنري بيري ، نفس المرجع السابق ، ص 148.



Henri III (1216-1272م)\* ، و الذي رفض دفع الديون المستحقة إلا إذا جرى تخفيضها من 1.080 مارك إلى 600 مارك<sup>(1)</sup>، و هو ما تحقق له في الأخير ، ويشير المؤرخ فرنسيسك ميشال Francisque Michel إلى وجود إجراءات تنظيمية تتعلق بتجارة الخمر و الملح في مجرى نهر الجارون على عهد الملك الإنجليزي رتشارد قلب الأسد (1189-1199م)<sup>(2)</sup>.

### (3) - مدينة ليموج :

أما في منطقة ليموزان الواقعة في الكتلة الصخرية الوسطى Massif central ، فقد ذاع صيت قاعدها مدينة ليموج في مجال صناعة الترصيع و صناعة المخطوطات و الأختام Les sceaux و الزجاج و كذا مختلف الأعمال الفنية المنقوشة التي كان الطلب عليها كبيرا<sup>(3)</sup>. عرفت مدينة ليموج نهضة حرفية محسوسة ، حيث قدر عدد التنظيمات الحرفية Corporation مع حلول منتصف القرن الثاني عشر ميلادي بثلاثة و ثلاثين تنظيما حرفيا في قلعة سان مارسيل وحدها بمدينة ليموج<sup>(4)</sup>، و بغض النظر عن مدى مطابقة هذا الإحصاء مع الحقيقة التاريخية ، فإنه يدل على مستوى الانتعاش الحرفي الذي نعمت به المدينة في هذه الفترة .

ولقد ضربت مدينة ليموج بسهم في مجال حرفة الترصيع (Email) ، و ذاع صيت منتجاتها في كامل أرجاء أوروبا ، فقد عثر على نماذج من هذه المنتجات في كل من النمسا ، سويسرا، إسبانيا ، البرتغال

---

\* الملك هنري الثالث (1207 - 1272م) ابن جون ملك إنجلترا ، حكم إنجلترا كملك لمدة ستة وخمسين عامًا ، ابتداء من عام 1216م وحتى وفاته، ازدهرت إنجلترا خلال فترة حكمه. أنظر : Petit la rousse ,op,Cit.,p,1285 .

(1) - Francisque Michel, Histoire de commerce et de la navigation de Bordeaux , op. Cit. , p.14

(2) - Ibid.,p.36.

(3) - Cons Henri, op. Cit. , p. 140

(4) - Guibert Luis ,coup d'œil sur l'histoire de la ville de Limoges , (H . Ducourtieux, Limoges , 1902),p.30.

وإيطاليا و خاصة في مدينة البندقية (1)، وما زالت البلاد الإسكندنافية واسلاندا تحتفظ بحوالي مائتي قطعة فنية لمدينة ليموج تعود صناعتها إلى القرن الثاني عشر ميلادي (2).

و يستشف أن هذه الحرفة ازدهرت بشكل ملحوظ في مدينة ليموج ، وهي أصل هذا الفن الأوربي، على الرغم من أن منطقة ليموزان لم تشتهر بتوفرها على مادة النحاس و غيره من المعادن ، و هو ما يدل على أن هذه الحرفة لم ترتبط بجغرافية المنطقة ، بل أنها إنتقلت من البيزنطيين إلى سكان مدينة ليموج ، عن طريق تجار البندقية (3). و إتضح ذلك من خلال مقارنة اجريت على بعض النماذج و ما تحويه من رسومات و أشكال ، كمنظر الصيد مثلا ، حيث أظهرت هذه القطع الفنية تناسقا كبيرا من حيث الشكل و المضمون ، مما يرجح أن إنتاجها تم ضمن وحدات إنتاجية تتعدى العمل الحرفي الفردي .

#### (د) - مدن منطقة بروفانس (La provence):

لقد كانت منطقة بروفانس بالجنوب الفرنسي ، أقل خصوبة من منطقة اللونغدوك ، لكنها بالمقابل كانت محاطة بسواحل عميقة و آمنة ، الأمر الذي سمح لها بأن تتمتع بموانئ ممتازة كميناء مرسيليا ، أنتيب و طولون ، وهو ما جعلها منفتحة أكثر على الملاحة و التجارة البحرية ، إضافة إلى ممارستها بعض الأنشطة الحرفية ، كصناعة الصابون و الذي كان من إختصاص مدينة مرسيليا ، و صناعة الأقمشة القطنية و الحريرية و صباغة الأقمشة (4) . على أن المدن التجارية في مقاطعة بروفانس اعتادت العيش في ظل الإستقلالية على غرار مدن اللونغدوك ، فالمدن البحرية التي ورد ذكرها عادة هي : مدينة نيس ، غراس ، فريجوس ، أرل ،

---

(1) - **Lestocquoy J.**, " le commerce des œuvres d'art au moyen âge" mélange d'histoire sociale , n° 3,( 1943), p. 19.

(2) - **Madeleine Gauthier Marie** , " le corpus des émaux méridionaux , histoire des collection et chronologie artistique" chapiers de civilisation médiévale , volume 21, n° 81(1978) ,p. 89 .

(3) - **Heers Jacques**, op. Cit. , p.261

(4) - **Papon Jean-Pierre** , Histoire générale de Provence , ( Moutard, tome2, 1786), p. 409.

و مرسيليا على وجه الخصوص إضافة إلى مدينة أفنيون و التي تعتبر مركزا كبيرا للإستهلاك نتيجة إستقرار الباباوات بها.

## (1) - مدينة مرسيليا :

تشرف مدينة مرسيليا على البحر الأبيض المتوسط و على حوض نهر الرون ، وهو ما سمح لها بأن تكون على مر الأزمنة ميناء كبيرا لغرض عبور البضائع أو تخزينها ، سواء في العهد الروماني أو في العصور الوسطى (1).

لقد كانت مرسيليا المدينة الفرنسية الوحيدة التي تتمتع بمكانة بارزة بين ما يمكن تسميته القوى البحرية الكبرى في هذه الفترة . عرفت بطابعها التجاري حتى قبل تألق نجم الجمهوريات الإيطالية ، و تسير في فلكها بعض المدن من منطقة وسط فرنسا و بروفانس و اللونغدوك و التي بدأت تخرج من حالة الفوضى و الركود التي ورثتها عن القرون السابقة . و على الرغم من أن الإضطرابات المختلفة التي عاشتها قد أثرت على إستقرارها و على الإستقلال السياسي لسكانها ، إلا أن ذلك لم يقض على علاقاتها التجارية مع سوريا ومصر كما أن موقعها الجغرافي جعلها على إتصال دائم مع الجمهوريات الإيطالية وإسبانيا و مع المناطق الواقعة في جميع حوض البحر الأبيض المتوسط (2).

تعتبر مدينة مرسيليا أقوى المدن و أكثرها تعاطيا للنشاط التجاري ضمن مدن الجنوب الفرنسي .إن القوانين و الأعراف التي كانت تنظم الحرف المختلفة الممارسة على مستوى مدينة مرسيليا ، كانت على جانب كبير من التفصيل و الوضوح ، مما يدل على أنها كانت مزدهرة في مجال الصناعة ، إلى جانب ريادتها في فن

---

(1) - **Simonin Louis-Laurent** , les grands ports de commerce de la France, (paris, Hachette, 1878), p.3.

(2) - **Pardessus Jean Marie** , tableau du commerce antéeieurement a la découverte de l'amerique , (paris, imprimerie royale , 1828) ,p. 6

الملاحه (1). ففيكونتات (Vicomples) مدينة مرسيليا كانوا مجرد حكام نصبهم الملوك مقابل اعترافهم بالتبعية الإسمية و ببعض الحقوق الملكية ، ليقوم بعدها سكان المدينة بشراء حقوق الفيكونتات مما ترك لهم الحرية في إدارة شؤون المدينة و سن القوانين التي تسير شؤونهم ، و الحرية في إنتخاب ممثليهم ، وسلطة إعلان الحرب أو السلم ، و الحرية في إدارة شؤونهم التجارية مع المناطق الأخرى .(2)

و بحكم أنها كانت مقاطعة رومانية قديمة حافظت على البعض من استقلاليتها متحذة تنظيم قومونة خلال الفترة الإقطاعية ، و قد حاولت أن تتخذ لنفسها تنظيما جمهوريا لولا أن شارل الأول أنجو ( Charles d'Anjou ) \* (1246 - 1285م) كونت بروفانس وملك جزيرة صقلية ، فرض عليها سلطته ، حيث أجبرها عام 1257 م أن تنتظم على شكل قومونة بعد إتفاق عرف بإسم شابيتير دو بي (Chapitres de paix) ، منحت بموجبه للمدينة حريات واسعة وفق ما جرى عليه العرف خلال تلك الفترة ، لكنها لا ترقى إلى مستوى الحرية التي ما فتئت تنعم بها المدينة بفضل نشاطها التجاري (3) ، غير أنه لحسن طالعها حافظت على جميع إمتيازاتها تقريبا ، بما في ذلك سلطة إعلان الحرب و السلم ، و حرية إرسال القناصلة إلى البلدان التي تربطها معها علاقات تجارية ، و هي قرارات كان تتخذها و بشكل حصري هيئة القومونة (4) .

كانت قومونة مدينة مرسيليا في هذا الوقت ، تتمتع بإمتيازات و أملاك واسعة ببلاد المشرق ، و يحتضن ميناؤها عددا كبيرا من السفن . و على كميات كبيرة من الحديد و الذي يعتبر السلعة الأساسية في تجارتهم مع المسلمين ، وثبتت امتلاك تجار مرسيليا في عام 1202 م لفندق خارج مدينة سبنة (Ceuta) \* ،

---

(1) - Pardessus Jean Marie ,Collection de Lois maritimes antérieures au 18 siecle,op.cit. , p.63.

(2) - De Ruffi Antoine , Histoire de la ville de Marseille , ( clavde garcin, 1642). P. 87  
\* شارل الأول (1226-1285م) كونت أنجو وملك صقلية ، عاشر أبناء الملك لويس الثامن أنظر: Petit la rousse ,op,Cit.,p,1126

(3) - Teissier Octave, Marsseille au moyen age 1250- 1480 (Boy , Marseille, 1891) .p.3.

(4) - Pardessus Jean Marie , Collection de Lois maritimes antérieures au 18 siecle \_op.cit. , p.63.  
\* سبنة مدينة اسبانية واقعة على القارة الإفريقية مقابل مضيق جبل طارق. أنظر: Petit larousse ,op,Cit.,p,1119.

حيث تتواجد مستودعات لتجار بيزا و جنوه . ونظرا لأهمية تجارة الخمر بالنسبة لمرسيليا ، فإن تنظيمات البلدية (Statuts municipaux) الصادرة عام 1228 م ، خصتها باهتمام ملحوظ . وكان هذا النتوج الزراعي يورد إلى مدن عدة من شمال إفريقيا كسبتة ، بجاية، تونس و وهران ، و كان يتم بيعه بالجملة و بالتقسيط . و قد تم تأكيد هذه القوانين بتنظيمات أخرى صدرت عام 1255 م ، و هو ما يدل على وجود علاقات مستمرة و دائمة بين مرسيليا و شمال إفريقيا (1) ، وقد نصت التنظيمات الأخيرة على جملة من الإجراءات تتعلق بسفر سفن مرسيليا إلى الإسكندرية و سوريا من جهة ، و إلى مدينتي سبتة و بجاية من جهة أخرى ، كما نصت أيضا على بعض الإجراءات التنظيمية المتعلقة بقناصلة البحر و أساليب عملهم (2).

كان تجار مدينة مرسيليا و منذ القرن الثالث عشر و حتى قبل هذا هذا القرن ، يبحرون بصفة منتظمة و إعتيادية نحو المدن الساحلية البيزنطية الواقعة بجنوب آسيا الصغرى ، و إلى سواحل إفريقيا الشمالية أين كانوا يعقدون الصفقات التجارية مع الأمراء المسلمين ، حيث عقد إتفاق عام 1230 م بين الإمبراطور فريديريك الثاني\* (Frédéric 2) (1194-1250 م) و ملك تونس أبي زكريا الحفصي (1203-1249م) ، وقد ورد في أحد بنوده إلتزام ملك تونس بحماية حقوق تجار مرسيليا، مما يؤشر إلى أن علاقة تجار مرسيليا مع إفريقية تعود إلى ما قبل هذه الإتفاقية (3) .

---

(1) - De Mas Latrie Louis ,Traites de paix et de commerce et documents divers concenant les relation des chrétiens avec les arabes de l'afrique septentrionale au moyen age, (plon, paris, 1868), p. 117 .

(2) - Ibid. ,p. 117 .  
\*فريديريك الثاني (1194-1250) إمبراطور الرومانية المقدسة (1220-1250) ملك صقلية (1198-1250) من سلالة هوهنشتاوفن. تميز عهده بالصراع مع البابوية من أجل السيطرة على إيطاليا. قاد الحملة الصليبية السادسة (1228-1229) توج نفسه ملكا على القدس عام 1229. أنظر: Petit Larousse ,op,Cit.,p,1480

(3) - De Mas-Latrie Louis , " Critique de deux diplômes commerciaux des villes de Marseille et de Trani, sur l'Adriatique " , dans Bibliothèque de l'école des chartes , tome 11(1850),p.349.

أما فيما يخص تجارة البندقية مع منطقة برفانسيا و اللونغدوك ، فهناك مرسوم مؤرخ لعام 1272 م ، يسمح بموجبه لجميع تجار البندقية بالدخول إلى مدينة مرسيليا و مدينة مونبوليه ، دون اخضاع بضائعهم لأي ضريبة أو رسم عبور (1).

لعبت مدينة مرسيليا إلى جانب المدن الإيطالية دورا كبيرا خلال الحملات الصليبية من خلال القيام بنقل الجيوش المشاركة في هذه الحملات وكذا نقل أفواج الحجيج و التجار إلى بيت المقدس عبر مينائها . وفي بلاد الشام ، وتقديرا لخدماتها ،نالت مدينة مرسيليا من لدن امراء الحملة الصليبية الأولى و غالبيتهم منالسادة الإقطاعيين الفرنسيين، امتيازات واعفاءات مختلفة لتجارها ، وذلك لترغيبهم في التعامل مع مدنهم في المشرق . تعود هذه الإمتيازات إلى سنوات: 1117م، 1136م، 1152م ، 1163م ، 1180م و 1190 م (2)، فازت هيئة فرسان المعبد دون سواها من التنظيمات ، بحق نقل ستة آلاف حاج إلى بيت المقدس سنويا عبر ميناء مرسيليا و هو ما يعبر عن أهمية هذا الميناء ، و تبعث من جهتها مدينة مرسيليا من كل سنة قافلتين بحريتين ، و يتوجب على كل مسافر أن يدفع إلى خزينة المدينة اثنا عشر دونيه (Deniers).

و على غرار المدن الإيطالية ، حصلت مدينة مرسيليا على إمتيازات نتيجة هذا النشاط المتزايد ، و من ذلك شكلت على مستوى موانئ سوريا هيئات لتمثيلها ومراعاة مصالحها . وهذه الوضعية الخاصة مكنتها من مباشرة اقتناء المنتجات الرائجة في المشرق و في بعض الأحيان تقوم بشرائها من مستودعات التجار الإيطاليين ومن المقابل تورد كل ما يتعلق بالمنتجات النسيجية التي تجلبها من منطقة اللونغدوك .

و لأن رسائل التبادل التجاري لم تكن شائعة في المعاملات التجارية ، كان تجار مدينة مرسيليا يستعملون في مبادلاتهم التجارية وحتى القرن الخامس عشر ميلادي مايعرف برسائل التبادل البحرية (Contrats)

---

(1)- Depping Georges-Bernard , op.cit. , p. 164.

(2)- De Mas-Latrie Louis , " Critique de deux diplômes commerciaux des villes de Marseille et de Trani, sur l'Adriatique , op.cit. , p.349 .

(de changes maritime) و التي كانت تضم ونوعية المبادلات وما يرتبط بها من ضمانات ، عكس التجار الإيطاليين الذين كانوا يستعملون رسائل التبادل التجاري وعقود التأمين ، هذا ما جعل معاملات تجار مارسييا تستوجب مرافقة البضائع والأموال من طرف أعوان ، وعند الضرورة كانوا يلجأون إلى طلب يد العون من نظرائهم الإيطاليين المستقرين بمدينة أفينيون لأنهم كانوا يستعملون رسائل التبادل التجاري بكثرة.<sup>(1)</sup>

وقد حظي تجار مدينة مارسييا بامتيازات عدة بالمشرق ، ففي عام 1103 م ، وهب ريمون دو سان جيل (Raymond de Saint-Gilles)\* (1102-1105م) قائد جيش الحملة الصليبية الأولى وكونت مدينة طرابلس ، لقس كنيسة سان فيكتور (Saint-Victor) بمدينة مرسييا نصف مدينة جبيلي (Giblet)\*\* و فقا لوثيقة (Charte) تم إمضاؤها عند أبواب مدينة طرابلس بحضورهما إلى جانب عدة شهود من ضواحي مدينة مرسييا. وإعترافا للمساعدات التي قدموها لجودفروي دو بويون\*\*\* (Godefroy de bouillon) (1099 - 1100م) خلال الحملة الصليبية الأولى ، قام خلفه بودوين الأول\*\*\*\* (I<sup>er</sup> Baudouin) (1100-1118م) بتاريخ 1117 م بمنحهم إشارات و أعلام تسمح لهم بتحديد حدود أحيائهم في مدينة القدس بحيث يتعذر

---

<sup>(1)</sup> Librairie Droz, Recueil de Travaux, paris( 1955). P.83.

\* ريمون دو سان جيل (1105 - 1141م) أو ريمون دو تولوز (Raymond de Toulouse) ، عرف لدى المؤرخون العرب في العصور الوسطى باسم ريموند صنجيل. اشترك في الحملة الصليبية الأولى وشارك في حصار القدس 1099 والاستيلاء عليها. أنظر : Augé , Gillon,Hallier-Larousse,Moreau , Nouveau petit Larousse,op,cit.,p.1507.

\*\* حاليا مدينة جبيل شمال بيروت .

\*\*\* جودفري دو بويون ( 1060 - 1100 م) دوق اللورين الأدنى (Basse -Lorraine) ، كان من النبلاء الاوروبيين اللذين استجابوا لنداء البابا اوربان الثاني لشن حرب مقدسه ضد المسلمين لتحرير بيت المقدس. قاد عام 1096م جيشا ضخما إجتاز به أوروبا و الأراضي البيزنطيه ، انتخب ملكا على بيت المقدس و اكنفى بلقب " حامي القبر المقدس ". بعد وفاته خلفه اخوه بودوين دو بولون Baudouin de Boulogne . أنظر : Augé,Gillon,Hollier-larousse,t.2,op,Cit.,p,351.

\*\*\*\* بودوين الأول (1065 - 1118م) أو بودوين دو بولون Baudouin de Boulogne ، أحد قادة الحملة الصليبية الأولى ومؤسس كونتية الرها (Édesse) والتي حكمها ما بين عامي 1098 م إلى 1100 م وهو التاريخ الذي خلف فيه أخاه جودفري ليصبح ثاني ملوك الفرنجة بمملكة بيت المقدس . أنشأ قلعة الشوبك بعد توليه مملكة بيت المقدس وهي أحد أشهر قلاع الصليبيين . أنظر : Augé,Gillon,Hollier-larousse,t.1,op.Cit.,p,323

على أي أجنبي الإقامة فيها ، كما لا يمكن لأي أجنبي تملك فرن بهذه الأحياء<sup>(1)</sup> ، و قد جرى توسيع هذه الإمتيازات خارج مملكة القدس لتشمل كونتية طرابلس ، و ذلك مقابل مشاركتهم في أعمال حربية مباشرة أو مقابل دفع أموال ، حيث تنوعت هذه الإمتيازات ما بين اعفاء من حقوق جمركة السلع ، و تملك طريق أو كنيسة أو فرن ، و ذلك بمدينة القدس ، وبمدينة عكا \*\*\* (Saint-Jean d'Acre) ، و كل المدن الساحلية لمملكة القدس<sup>(2)</sup> . و ليس أدل على الخدمات التي أسدوها لقادة الحملة الصليبية من تخليد أعمالهم بتسمية طريق في مدينة عكا بطريق البروفانسيين (Rue des Provençiaux) مع حلول القرن الثالث عشر ميلادي

(3) .

وقد ساعد غنى و اتساع نشاط تجار مدينة مرسيليا في مملكة القدس في اعطائهم مكانة متميزة ، فقد أقرضوا لقس مدينة بيت لحم عام 1163م ، ألفان ومئتان و ثلاثة و ثمانين قطعة ذهبية مقابل ضمان تمثّل في عدة بيوت على مستوى المدينة<sup>(4)</sup> ، و مع اتساع علاقات مدينة مرسيليا التجارية و ازدياد قوة أسطولها ، أصبحت تنافس مدينتي جنوه و البندقية في الإبحار نحو بلاد المشرق ، ففي عام 1190 م قصد المدينة الملك ريتشارد قلب الأسد\* (1189-1199م) ملك إنجلترا بمعية الفرسان الفرنسيين لاستكمال عدتهم الحربية

---

(1)- Heyd william ,op. Cit. , p.146.  
عكا\*\*\* مدينة فلسطينية تبعد عن القدس حوالي 181 كم إلى الشمال الغربي ، غزاها الفرنجة في عام 1104 م وأسموها Saint-Jean d'Acre ، كانت حينها مرسى مهم في هذه المنطقة ليقوم السلطان المملوكي الأشرف خليل بتحريرها من الصليبيين وطردهم منها سنة 1291م. أنظر: Petit Larousse ,op,Cit.,p,995.

(2)- Heyd william ,op. Cit. , p.252.

(3)- Ibid., p. 147.

(4)- Ibid., op. Cit. , p.349.

\*ريتشارد الأول (1157-1199م) ، ابن هنري الثاني ملك إنجلترا و إليانور آكيتيان ملك إنجلترا منذ 1189م وحتى وفاته، كما حكم كدوق لنورماندي (باسم ريتشارد الرابع) ودوق أقطانية وغازكونية وكونت أنجو ومين و نانت. وقد عرف بلقب ريتشارد قلب الأسد كان قائد الحملة الصليبية الثالثة على بيت المقدس، بعد أن رحل فيليب الثاني ملك فرنسا، حيث واجه صلاح الدين الأيوبي، و فشل في الاستيلاء على القدس. أنظر: Petit Larousse ,op,Cit.,p,1518 .



وللحصول على السفن قصد الإبحار نحو بلاد المشرق (1).

لقد تمتعت مدينة مرسيليا بموقع ملائم للتجارة مع بلاد المشرق ، و مع بداية الحملة الصليبية الأولى ، أظهر تجار مدينة مرسيليا إهتماما للمشاركة فيها ، حيث قاموا بنقل جيوش الحملة بمعية الحجيج ، و أمدهم بالمؤن والعتاد و اقرضوا قادة الحملة الفرنسيين أموالا مقابل استفادتهم بعطايا ، فنجد أن رودولف (Rodolphe) (1191-1192 م) قس مدينة بيت لحم كان قد منح لتجار مرسيليا قلعة رمادي (Romadet) و منازل كانت تابعة لأملاكه مقابل عشرة آلاف و مئتين و ثمانية قطع نقدية ، كما تمتعوا بإمتيازات تجارية نظير مساهمتهم في حصار مدينة عكا عام 1190 م (2). و قد سهل لها موقعها ربط تجارتها بتجارة كتالونيا و أراغونة ، حيث ساعدت جاك الأول (Jacques 1) (1208-1276م) للسيطرة على جزيرة مايوركا\*\* (Majorque) ، مقابل الحصول على إمتيازات مهمة على الجزيرة .

(و) - مدن أخرى :

وجدت هناك مدن أخرى بمنطقة اللونغدوك ، قد ساهمت في تفعيل الحركة التجارية و إن كان ذلك بدرجة أقل مما اشتهرت به مدينتا مونبوليه و نريونة . في مناطق حوض نهر الرون قد تشكلت أسواق جد نشيطة ، كما هو الحال في مدينة سان جيل و التي يتردد عليها التجار الإيطاليون خلال القرن الثاني عشر

(1) Heyd william ,op. Cit. , p.349.

(2) Depping Georges-Bernard , op.cit. , p. 279 .

\*\*مايوركا جزيرة تقع في البحر الأبيض المتوسط و هي جزء من أرخبيل جزر البليار . أنظر : Augé,Gillon,Hollier- larousse,t.2,op.Cit.,p,863.

ميلادي ، و هذا حذوهم تجار إنجلترا (1).

كانت الصناعة الحرفية وهي إحدى الروافد المغذية للحركة التجارية ، تقوم على أساس الصناعة الحرفية حيث تنتج على الخصوص الأقمشة الصوفية مع صباغتها وكانت توجه شحنات هامة من هذه المنتجات نحو إيطاليا ، ومع حلول القرن الثاني عشر دئب تجار مدينة أمالفي \* Amalfi على تسويقها اتجاه المشرق . و نظرا لما تدره هذه المنتجات من أموال طائلة انكبت العديد من المدن الإيطالية جاهدة على تقليد صناعة هذه المنتجات بسبب رواجها الكبير (2). و يحوز أرشيف مدينة تورينو Turin بشمال إيطاليا على وثيقة كان قد أصدرها المدعو ريموند الخامس (Raymond V) (1148 - 1194م) كونت مدينة تولوز في شهر أوت من عام 1174 م منح بموجبها لتجار جنوبيين مرقد Fondouk في مدينة سان جيل و طريق في مدينة ارل بجنوب فرنسا (3).

و يشير المؤرخ دومالاتري لويس (De Mas-Latrie Louis) إلى وثيقة في أرشيف مدينة نابولي مؤرخة في عام 1313 م ، يقر و يؤكد من خلالها فريديريك الثاني امبراطور صقلية ، إمتيازاً قد منح لسكان مدينة باربينيان Perpignan و منطقة روسيون بتاريخ 1296 م يسمح لهم بموجبه بمزاولة النشاط الجاري في جزيرة صقلية (4)، و توجد وثيقة أخرى وهي تتعلق بإمتياز كان قد أسداه ملك فرنسا فيليب الجميل Philippe

---

(1) - **Ménard Léon** , Histoire civile ecclésiastique, et littéraire de la ville de Nismes , Volume 2, (H. D. Chaubert, 1751) .p. 99 .

\*أمالفي مدينة من إقليم كامبانيا في إيطاليا إلى الجنوب الشرقي من مدينة نابولي. كانت مدينة أمالفي عاصمة جمهورية أمالفي البحري وهي قوة تجارية هامة في منطقة البحر الأبيض المتوسط بين القرنين 9 و 13م. أنظر : Augé,Gillon,Hollier- lrousse,t.1,op.Cit.,p,106.

(2) - **Pardessus Jean Marie**, Collection de Lois maritimes antérieures au 18 siecle , op.Cit. ,p. 61.

(3) - **De Mas-Latrie Louis**, "Documents sur le commerce maritime du midi de la France, extraits de quelques archives d'Italie "op. Cit. ,p. 207.

(4) - **De Mas-Latrie Louis**, "Documents sur le commerce maritime du midi de la France, extraits de quelques archives d'Italie "op. Cit. ,p. 205 .

le Bel (1285-1314م)\* مؤرخ في الفاتح من شهر أكتوبر عام 1289 م للتجار الجنوبيين و البنادقة و كذا تجار بولونيا القادمين إلى مدينة نيم Nimes ، يعترف لهم بمقتضاه بحقهم في ممارسة التجارة مع منحهم مكان لتبديل العملة (1). و تعتبر هذه الإمتيازات الممنوحة للتجار الإيطاليين بهذه المدينة هي الأولى من نوعها صدرت عن التاج الفرنسي .

أما مدينة ألبى Albi و التي شكلت معبرا للعلاقات بين ضفتي وادي تارن\*\* Tarn ، فإنها استعادت كامل أهميتها مع بداية القرن الحادي عشر الميلادي ، إذ أصبحت أسواقها تعج بالتجار الأجانب الذين فازوا بالعديد من الإمتيازات التي حظيت بها التجمعات التجارية على غرار المدن الأخرى . و قد تنوعت المنتجات المتداولة داخل أسواق المدينة (2)، وقد راجت منها أنواع مختلفة من الحبوب و الخضر و الفواكه واللحوم النيئة و كذا أسماك متنوعة ، كما وجد فيها أيضا ، الحديد و النحاس ، الأسلحة ، وأنواع أخرى من المستلزمات الخاصة بالصناعة الحرفية كالمنتجات الزجاجية و ملابس الرجال و النساء إضافة إلى الفحم والخشب المخصص للبناء و الوقود على حد سواء .

إلى جانب ذلك اعتاد سكان مدينة ألبى حياكة الأغطية على شاكلة معظم سكان منطقة اللونغوك ، ليتم توسيقها إلى أسواق مدينة ليون لبيعها للتجار الإيطاليين و الألمان . و إلى جانب هذه الأغطية كانت تسوق مدينة ألبى منتجات أخرى كالخمر و النباتات المستعملة في تلوين المنسوجات و على رأسها نبتة الباستل Pastel ، و تفيد رواية المؤرخ جوليبوا Jolibois بأن هذا الخمر الذي تنتجه المدينة كان مطلوبا

---

\* هو ابن الملك فيليب الثالث من زوجته الأولى إيزابيل آراغون، و هو الملك الحادي عشر ضمن سلالة ملوك آل كابيه ، اشتهر فيليب الرابع (1268-1314م) بكونه أحد أقوى ملوك فرنسا و من أبرز ما ميز فترة حكمه محاربتة لحركة فرسان الهيكل . أنظر: Petit Larousse, op, Cit., p, 1480.

(1) - Ibid., p. 207  
\*\* وادي تارن مجرى مائي في جنوب فرنسا ، يمثل إلى جانب لوت أحد أهم روافد نهر الجارون. أنظر: Petit Larousse, op, Cit., p, 1588.

(2) - Jolibois Emile . Albi au moyen age . Essai sur l'histoire économique de cette ville . Eeneest desrue . 1871 ,p.17.

بكثر في الأسواق ، لكونه أحد أجود أنواع الخمور في الجنوب الفرنسي، إذ كان ينقل عبر المجاري المائية إلى مدينة بوردو ليرسل بعدئذ إلى إنجلترا<sup>(1)</sup>.

أما مدينة كاركاسون و نظرا لإشتهارها بصناعة و حياكة الأغطية و الأقمشة القطنية ، فقد كانت مقرا لأسواق مشهورة في القرن الثاني عشر الميلادي تروج فيها مثل هذه المصنوعات . و لم تكن مدينة بيزيه أقل نشاطا منها ، حيث اشتهرت هي الأخرى بإنتاج نوعية رفيعة الجودة و متميزة من الأقمشة معروفة باسم (Bouracans) و التي عادة ما تسوق عبر ميناء مرسيليا<sup>(2)</sup>.

أما في مقاطعة بروفانس فالى جانب مدينة مرسيليا نجد هناك مدنا كان لها نشاط تجاري و اقتصادي في الجنوب الفرنسي خلال هذه الفترة ، فمدينة نيس و بعد عدة ثورات أصبحت جزءا من كونتية بروفانس ، لكن تبعيتها كانت مشروطة باستفادتها من امتيازات و فرت لها هامشا كبيرا من الاستقلالية ، و قد حاولت جمهورية جنوة بسط سيطرتها عليها ، مما دفعها إلى عقد تحالف مع جمهورية بيزا الغريم التقليدي للجنوبيين<sup>(3)</sup>، هذا الأمر دفع الجنوبيين إلى التحالف مع مدينة نوريونة ، و وصل بهم الأمر الى فرض الحرب على مدينة مونبوليه لأجل أن تقبل التحالف معهم في صراعهم الطويل مع مدينة بيزا<sup>(4)</sup>.

أما مدينة غراس فقد كانت على علاقات منتظمة مع جمهوريتي جنوة و بيزا ، حيث تشير اتفاقيتين كانتا قد عقدتا مع الجمهوريتين إلى أنه و في حالة ما إذا أعلن كونت بروفانس الحرب على الجمهوريتين و التي هما بحكم العلاقات التجارية حليفتين لها ، فإن مدينة غراس سوف تعمل على تسخير مواردها لمساعدتهما دون إلزامها بالتدخل لندجتهما عسكريا<sup>(5)</sup>.

---

<sup>(1)</sup> - Jolibois Emile, op. Cit. , p.18.

<sup>(2)</sup> - De Ruffi Antoine , Histoire de la ville de Marseille , 2 édition , tome 1, (Martel, 1696) .p.130 .

<sup>(3)</sup> - Vaissète Jean-Joseph , Abregé de l'histoire générale de languodoc , (tome 3 , paris , jacque Vincent, 1749). p.139 .

<sup>(4)</sup> - Ibid ,. p.140 .

<sup>(5)</sup> - Papon Jean-Pierre, op.Cit. , p. 31 – 23 .

ومن المدن التي عرفت بإشعاعها التجاري مدينة ارل والتي يعود ازدهارها إلى الفترة الرومانية نتيجة نشاطها في مجال صناعة السفن وتوفرها على ورشات للصناعات التقليدية<sup>(1)</sup>، و قد حافظت على جزء من هذا الإشعاع ، و رغم أن موقعها في عمق اليابسة لم يكن ليسهل عليها التجارة البحرية باتجاه المناطق البعيدة ، إلا أن مقربتها من مصب نهر الرون جعلها مستودعا لأغلب السلع التي كان يتم نقلها عبر هذا النهر نحو المناطق الداخلية ، كما أنها كانت تمارس زراعة نبتة النيل و بشكل كبير ، و هي نبتة استخدمت في صباغة الأقمشة التي كان يتم نسجها بمنطقة اللونغدوك و بروفانس و إسبانيا<sup>(2)</sup>. و أخيرا نجد مدينة أنتيب والتي و بالرغم أنها قد تأثرت بدخول المسلمين الفاتحين و سيطرتهم عليها ، إلا أنها قد حافظت على الكثير من قيمتها التجارية ، و ليس أدل على ذلك من أنها تحالفت مع جمهورية بيزا عام 1179 .<sup>(3)</sup>

---

<sup>(1)</sup> - **Pardessus Jean Marie**, collection de lois maritimes antérieures au 18 siecle, op.Cit., p. 71.

<sup>(2)</sup> - **Papon Jean-Pierre**, op.Cit. , p. 356 .

<sup>(3)</sup> - **Ibid.**, p. 159.

## الفصل الثالث: دور التجارة في تطور و تعمير المدن الفرنسية جنوب نهر

### اللوار خلال القرن 12 م.

أولا : إنتعاش التجارة و ظاهرة المبادلات في غرب أوروبا .

(1)- الوضعية العامة للمدن و بدايات النهضة الحضرية في غرب أوروبا خلال القرن 10م.

ثانيا: دور التجارة في تطور و تعمير المدن .

(1)- مدن منطقة اللونغدوك الروسيون ( Roussillon Languedoc ).

(2)- مدن منطقة جنوب فرنسا ( Le Midi ).

(3)- مدن منطقة أكييتانيا ( Aquitaine ) .

(4)- مدن بروفانس ( La Provence ) .

## أولاً : إنتعاش التجارة و ظاهرة المبادلات في غرب أوربا :

بعد سقوط الأمبراطورية الرومانية الغربية واطمحلالها ، تطور موقف الكنيسة تجاه النشاط التجاري في نهاية القرن الخامس الميلادي ، و قد شكلت نظرتها السلبية في بداية العصور الوسطى تجاه أرباح التجار، حاجزا أمام تطور المبادلات التجارية ، فالكنيسة التي تملك سلطة واسعة و رادعة ، باتت تجل العمل و تجعله من شعائر العبادة داخل الأديرة ، وبالمقابل ترى أن التجارة لا ترقى درجة وصفها بالعمل ، بل تعتبرها عقيمة ، بدعوى أن التاجر لا يعمل بيديه ، فهو لا يضيف شيئاً للسلعة ، و بالتالي لا مبرر لإقتطاع هامش الربح باعتباره وسيطاً في العملية التجارية ، فدوره في تقريب السلعة من المشتري و تجنب الصانع مشقة التنقل من مقر الإنتاج الى السوق و تجنب المشتري التنقل من منزله الى مقر الإنتاج ، ليس مقدرًا في حد ذاته.<sup>(1)</sup>

لكن خلال القرنين الحادي عشر و الثاني عشر ، طرأ تطور في الذهنيات بفضل توافر جملة من العوامل الإجتماعية و الإقتصادية ، و في إطارها أقرت الكنيسة إجراء للتخفيف من حالة الإحتقان التي كان يعيشها مجتمع الغرب الأوربي في ظل النظام الإقطاعي\* ، عرف باسم الهدنة الإلهية *La trêve de dieu* \*\* و الذي شرع في تطبيقه عام 1034 م بأكيتانيا ليتم تعميمه عام 1040 م نحو بقية المناطق في مملكة فرنسا<sup>(2)</sup>، و هو ما أدى الى تراجع نزعة العنف التي طغت على العلاقات في مجتمع العصور الوسطى و لو نسبياً و بصورة تدريجية .

---

<sup>(1)</sup> - *Cons Henri, précis d'histoire du commerce, op . cit. , p. 182.*

\* النظام الإقطاعي الغربي هو نظام اجتماعي اقتصادي سياسي و حربي قائم على حيازة الأرض ويقوم على تنظيم العلاقة بين السيد الإقطاعي ومن يعيشون على أرضه ، و تمتد جذور النظام الإقطاعي إلى دولة الفرنجة في القرن الثامن وقد انتشر في أوروبا في العصور الوسطى واستمر حتى بداية القرن 15 ميلادية . أنظر : *Petit la rousse ,op,Cit.,p,381.*

\*\* هدنة الرب أوهدنة الله هو إجراء بادرت إلى اتخاذه الكنيسة من أجل الحد من العنف والحرب في المجتمع الإقطاعي الأوربي في العصور الوسطى ، وذلك من خلال فرض أيام معلومة في الأسبوع يحضر فيها الاقتتال. أنظر : *Petit la rousse ,op,Cit.,p,914.*

*Baiole Jean, op.cit .,p.466.*

<sup>(2)</sup> -

ومرد ذلك ، هو أن الكنيسة وصلت الى قناعة مفادها ، أن التاجر عنصر فاعل في وسطه الاجتماعي ، حيث أصبح مع بداية القرن الثاني عشر يلعب دورا إقتصاديا و إجتماعيا في المجتمع ، و كثيرا ما تحصل التجار على صفة أعيان (Echevin)\* ، و كان بالإمكان أن يكونوا تجار أصبغة كما هو الحال مع مدينة تولوز أو تجار نبيذ كما هو الحال مع مدينة بوردو ، أو مشرفين على التجارة المينائية كتجار مدينة لاروشيل. (1)

وبفضل معرفة العديد من قساوسة الكنيسة للكتابة و اللغة اللاتينية ، تم توظيفهم من طرف التجار لضبط الحسابات و الإشراف على مراسلاتهم . فمع حلول منتصف القرن الحادي عشر ميلادي كان لتجار مدينة سانت أومار (Saint-Omer) موثق يعمل تحت إمرتهم ، و هو يعتبر أقدم موثق ورد ذكره في المصادر التاريخية حسب المؤرخ هنري بيرين Henri Pirenne ، و المرجح أنه كان يرافق أفراد القافلة في رحلاتهم بصفته محاسبا (2). هذا يعني أن التجار قد لجأوا إلى خدمة القساوسة على الرغم من أن الموقف الرسمي للكنيسة كان يعارض نشاطهم التجاري .

وقد كان نشاط التجار مرتبطا أساسا بتوسع المدن التي شكلت مركز نشاطهم ، وقد فرضوا سيطرتهم الاجتماعية في الوسط الحضري من خلال نفوذهم ، و هو انعكاس لقوتهم الإقتصادية . و قد باتت المدن خلال القرن الثالث عشر ميلادي ، سياسيا و إجتماعيا تحت سيطرة كبار التجار ، و ذلك دون اغفال فضل حركة القومونات في تحقيق هذه المكاسب المدعومة من نبلاء و حرفيين و فلاحيين (3)

---

\* وهو منصب يشغله شخص له دراية بالقوانين ، كان السيد الإقطاعي في فرنسا يوكل إليه مهمة القضاء و الفصل في النزاعات التي تحدث ضمن الأملاك التابعة له .  
أنظر : Petit Larousse ,op,Cit.,p,316.

(1) - Michaux Madeleine , Histoire du Moyen Age, (Eyrolles,Paris . 2010), p .125.

(2) - Pirenne Henri , "L'instruction des marchands au moyen âge", op . cit , p 1 .

(3) - Le Goff Jacques, Marchands et banquiers du Moyen Âge, « Que sais-je ? presse universitaire française 2001, p. 41.



## (1) - الوضعية العامة للمدن و بدايات النهضة الحضرية في غرب أوروبا خلال القرن 10م:

لقد فقدت المدينة خلال القرن العاشر ميلادي أسباب قوتها الاقتصادية فلم تكن تتوفر في أغلب الأحيان سوى على سوق محلي و مكان لضرب العملة ، وهي تخضع لسيطرة رجال الكنيسة ، و كان القس يجمع بين يديه السلطة الروحية و الزمنية ، إضافة إلى فقدانها عددا كبيرا من سكانها ، ولم يكن بها. و قد عبر المؤرخ هنري بيريون على وضعيت المدينة بالقول : " لقد أصبحت غريبة كلية عن النشاط التجاري و الحرفي ، و أصبحت مراكز المدن و البورغات تتوافق من جميع الجوانب مع الحضارة الزراعية التي عاصرتها ، عدد ساكنتها كان على قدر ضئيل من الأهمية ... كل الدلائل تشير إلى أن ساكنة البورغ الأكثر كثافة كانت تتمثل في بعض مئات من الأشخاص ، و أن مراكز المدن لم تتعد 2000 إلى 3000 نفر " . (1)

فالعلاقة متداخلة و بشكل كبير بين النشاط التجاري للمدن والنهضة العمرانية ، فقد انتشر التوسع العمراني على محاور الطرق الكبرى التي كان يمر عبرها التجار ، و يمكن القول أن نهضة المدن ، هي وليدة نشاط التجار و حيويتهم . و قد كان هؤلاء التجار بحاجة إلى محطات ثابتة تكون بمثابة ملجأ لهم و لسلعهم خاصة في المواسم الممطرة ، فإتخذوا هذه النقاط عبر المدن التي كانت توفر لهم الحماية و هي في الغالب ذات موقع جغرافي يسهل عليهم ممارسة نشاطهم التجاري . و سرعان ما تزايد عدد ساكنة هذه المدن ، إذ أن مواطني التوطن الجديدة عبارة عن أماكن فارغة في المدينة ، أو تجانب أسوارها أو في ضواحيها القريبة ، أو بمحاذاة النهر أو روافده ، و لم تلبث هذه المواقع أن غدت مراكز لجذب السكان ، هذا الأمر جعل مركز المدينة القديمة خارج نطاق هذه النشاطات الجديدة ، مما أدى إلى إرساء قواعد لمدينة جديدة ، قامت فيها كنائس و أسواق تم تمويلها بفضل أرباح التجارة ، و تم بناء أسوار لحماية هذه المراكز الجديدة ، و لم يكن قاطنو هذه المراكز من التجار فقط ، بل سادها أصناف عدة من الحرفيين ، يقومون بتوفير ما يحتاجه التجار

---

(1) - Coville Alfred. "Les villes du Moyen Âge, deuxième article". Dans Journal des savants. février 1928. p 73

من عتاد و وسائل للنقل و ما يحتاجونه في عمليات النقل و التفريغ و ما إلى ذلك من الحرف اللازمة للإحتياجات اليومية للسكان كالجزارة و الدباغة .

فالمدينة و من خلال قوة انتاجها و استهلاكها ، و بفضل رأس المال الناجم عن تزايد و تيرة و حجم المبادلات التجارية ، لعبت دورا مؤثرا على الأرياف باعتبارها عاملا منسظا و منظما و مراقبا و مستثمرا ، مما يعني أن المدينة ظلت تمارس إستقطابا على الأرياف ففرضت سيطرتها عليها ، و انجر عن ذلك كله ، انبثاق شبكة واسعة من العلاقات المتداخلة بين ساكنة المدينة و ساكنة الريف .

وكان من التأثيرات التي مارستها المدينة على المناطق المحيطة هي إستيعاب فائض الأرياف من مختلف المحاصيل الزراعية و من المواد الأولية التي تحتاجها المدينة لأنشطتها الحرفية ، و هو ما يدل على أن المدينة كانت تدفع الأرياف الى إنتاج ما يوافق نمطها الإستهلاكي ، و كانت تدفعها حتى إلى التخصص في زراعات معينة لتلبية حاجات تجارها ، ومع أن سكان الأرياف و المناطق الجبلية المحيطة كانوا يقصدون المدينة للحصول على بعض المنتجات المتوفرة في أسواقها أو لطلب خدمات الموثقين المشتغلين بها ، إلا أن المدينة سعت إلى جذبهم للإستقرار بها ، بغرض توفير يد عاملة دائمة .

وهكذا خرجت المدن القديمة من سباتها الذي إستمرت فيه قرونا عدة ، كما برزت مدن جديدة في غمرت الإزدهار الإقتصادي ، وقد أدى ذلك إلى بروز علاقات من نوع جديد ، سواء داخل التركيبة الإجتماعية للمدينة ذاتها أو بين المدينة و ضواحيها ، و على الرغم من أن الأرياف كانت تضم أغلبية السكان ، إلا أن إهل المدينة توفرت لديهم مقدرات النشاط التجاري ، و هو مصدر الثروة دون منازع .<sup>(1)</sup>

و قد تسببت النهضة الإقتصادية ، في انتعاش التعاملات المالية و استرجعت العملة مكانها ودورها كوسيلة في التعامل التجاري ، و رغم أن مخزون المعادن النفيسة لم يزداد ، لكن النقود أصبحت أكثر إستعمالا

---

(<sup>1</sup>) - Schneider Jens. "Libertés, franchises, communes : les origines. Aspects d'une mutation". Actes des congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public. (16e congrès, Rouen, 1985). P23

من ذي قبل ، حتى أن هناك أشياء و مواد لم تكن تقيم بالنقود ، فأدرجت ضمن التعاملات النقدية ومنذ ذلك اتخذت شكلا مغايرا جذريا . (1)

## ثانيا: دور التجارة في تطور و تعمير المدن .

### 1- مدن منطقة اللونغدوك الروسيون (Languedoc Roussillon):

مع بداية القرن الثالث عشر كانت مونبوليه تمثل أهم مدينة في منطقة اللونغدوك\* ، فلم تكن تضاهيها مدينة أخرى من حيث الحرية السياسية ، أو الكثافة السكانية أو من حيث الغنى و الثروة ، و قد كانت مدينة تولوز قاعدة الجارون الأعلى هي المدينة الوحيدة من الناحية السياسية التي تتقدم مدينة مونبوليه ، بحكم قدمها ، ومحافظتها على العادات الرومانية التي لم تضمحل يوما بها . (2)

#### أ- مدينة مونبوليه :

لقد أدى النشاط التجاري المتزايد لتجار مدينة مونبوليه و إنخراط هذه الأخيرة في حركة المبادلات التجارية التي عرفها غرب أوربا إلى قدوم وافدين جدد إليها بحثا عن حياة أفضل و فرص أوسع في تحقيق الثروة من خلال المشاركة في هذا النشاط التجاري ، و جرت العادة على أن يرسل أشخاص إلى مدينة مونبوليه رسائل لطلب الإستقرار بها Letters d'habitanage ، و كثيرا ما كان أصحاب هذه الرسائل تجارا من منطقة نورمانديا Normandie ، بريتاني la Bretagne ، أنجو Anjou ، و الأراضي المنخفضة Flander ،

(1) - **Pirene Henri** , histoire de l'europe des invasions au 15 siecle( 11 édition ,félix alcan. Paris, 1936) ,p. 152.

\* اللونغدوك منطقة في جنوب فرنسا وقد استحدثت هذه التسمية في القرن الثالث عشر ميلادي لتمييز المناطق التي تتحدث لغة اللونغدوك ، ليتم حصر التسمية فيما بعد على المناطق التي توافق أملاك كونتية تولوز ( من نهر الرون إلى البحر الأبيض المتوسط وحتى نهر الجارون ) .  
أنظر : Augé,Gillon,Hollier-larousse, t.2,op,Cit., p.734.

(2) - **Molinier Auguste.**" La commune de Toulouse et Philippe III". Bibliothèque de l'école des chartes. tome 43, (1882), p,5 .

مدينة أورليان، منطقة بواتو، مدينة براس Bresse ، بورغونديا La Bourgogne ، بيكاردي La Picardi ،  
ليموزان Limousin و منطقة السافوا La Savoie و حتى من المدن الواقعة في منطقة رنانيا Rhenanie ،  
و إذا جاء الرد إيجابيا على هذه الرسائل ، فإن ذلك يمنح الملتمس حق الإستقرار بالمدينة ، مما يكسبه صفة  
المواطن مع فارق بسيط يتمثل في الإستفادة من إعفاءات مؤقتة من الضرائب و الإلتزامات التي كانت على  
عائق سكان المدينة الأصليين، مقابل دفع مبالغ مالية عينية لا تسترد في حالة الوفاة أو مغادرة المدينة تحت  
أي مبرر ، و هو ما شجع قنصلية المدينة للرد إيجابا على هذه الرسائل في أغلب الأحيان .<sup>(1)</sup>

و لمعرفة مدى تأثير الإشعاع التجاري لمدينة مونبوليه في هذه الفترة ، ينبغي الوقوف عند حركة  
الهجرة إتجاه المدينة جراء تنامي النشاط التجاري الحثيث ، فأكثرية سكان مدينة مونبوليه ، كانت قد قدمت من  
منطقة اللونغدوك الأسفل Bas Languedoc خلال القرن الثاني عشر ميلادي ، فتسلسل أحداث قنصلية هذه  
المدينة يكشف عن قائمة هامة من الأسماء وفدت ابتداء من عام 1204 م ، إلى المدينة للإستقرار بها ، بعضها  
جاءت من المناطق المجاورة مباشرة ، ومنها أسماء تتحدر من بورغات : سان جيل ، بالاريك Balaruc ،  
ماز Mèze ، سان تيبيري Saint-Thibéry ، كما أن هناك أسماء أخرى ، أقبلت من تجمعات عمرانية أكبر  
كمدينة نيم و مدن موننتياك و بيزيه و البعض الآخر جاء من الأديرة الموجودة في الجبال كدير أنيان  
Aniane و دير لوداف Lodève ، كما أن هناك أسماء قدم أصحابها من مناطق أكثر بعدا كمدينة تولوز  
و مدينتي غاياك Gaillac ومدينة مواساك<sup>(2)</sup>.

---

<sup>(1)</sup>- Germain Alexandre, op. Cit , p .38.

<sup>(2)</sup>- Higounet Charles," Movements de populations dans le Midi de la France, du XIe au XVe siècle d'après les noms de personne et de lieu", Annals. Economies, Societies, Civilisations. 8e année, n° 1, (1953).p.12

(ب) - مدينة نربونة :

أما مدينة نربونة فقد عرفت حركة ديمغرافية نشيطة ، فقد غزت حرفة حياكة الأغذية مجمل الفضاء العمراني لمدينة نربونة ، فصناعة الأغذية والمنسوجات ، بالإضافة الى الحبوب و نبتة النيلة ( Le pastel) كانت أساس الثروة التجارية التي كونتها المدينة ، هذه المنتجات جعلتها تنافس مدن مونبوليه، كاركاسون و بارينيان Perpignan من حيث إستقطاب شرائح سكانية جديدة ، كما أن ظاهرة الهجرة نحو هذه المدن تفسر إلى حد ما ربما تدني نسبة الهجرة في هذه الناحية نحو إسبانيا (1).

(2) - منطقة جنوب فرنسا (الميدي) :

(أ) - مدينة تولوز :

في نهاية القرن الثاني عشر كانت الأسرة الحاكمة في مدينة تولوز تبسط سيادتها على جزء من منطقة جنوب فرنسا ، فبالإضافة إلى كونتية تولوز و التي كانت تعتبر عاصمة هذا الإقليم نجد فيكونتة نيم ، فيكونتة بيبزيه ، و مدينة كاركاسون (2)، وقد كانت منطقة الميدي الفرنسية تتوفر على عدد مهم من المدن و البورغات التي ذاع صيتها في مجال صناعة الصوف ، فمنتجات مدينة تولوز ، كاركاسون ، فانجو (Fanjeux) ، سان فيليكس (Saint-Félix)، كاستر (Castres) ، ميراند (Mirande) ، كانت تسوق عبر مختلف المعارض والأسواق ، مثلما أفادت به السجلات البابوية لمدينة أفينيون (3).

هذا النشاط الحرفي جعل مدينة تولوز ، تستقطب ساكنة الأرياف ، و التي كانت تقصدها بحثا عن فرص العمل أوللاستفادة من هذا النشاط التجاري المتزايد ، فأغلبية الوافدين إليها من سكان الأرياف خلال القرن

---

(1) - Higounet Charles, op. Cit , p .18.

(2) - Boutaric Edgard, " Organisation judiciaire du Languedoc au Moyen Âge [premier article]", Bibliothèque de l'école des chartes, tome 16, ( 1855), P.202 .

(3) - Wolff Philippe. Les luttes sociales dans les villes du Midi français, XIIIe-XVe siècles. Annales. Économies, Sociétés, Civilisations. 2e année, n° 4, (1947),p.444.

الثاني و الثالث عشر قد جاؤا من هضاب لوراغي\* (Lauragais) و من السهول الواقعة مباشرة في ضواحي المدينة ، كما وفدوا إليها من سهول نهري الجارون و لارياج و من روافدهما (1).

#### (ب) - مدينة ألبى :

تعتبر مدينة ألبى معبرا طبيعيا بين ضفتي نهر التارن بحكم موقعها ، و هي بموقعها تصل ما بين اللونغدوك الأسفل و اللونغدوك الأعلى ، و مع بداية القرن الحادي عشر ميلادي، و نظرا للضرائب المفروضة على مستعملي الطريق ، و صعوبة المواصلات ، كان لزاما على سكان الأرياف الممتدة حول المدينة القدوم إليها في أوقات محددة بغرض التزود بما يحتاجونه من بضائع ، مما جعل أسواقها مقصدا للتجار الأجانب الذين تمتعو بالكثير من الإمتيازات التجارية عند ولوجها ، مما شجعهم على ارتيادها . و قد تنوعت المنتجات التي كان يتم تداولها عبر أسواق المدينة ، حيث تُلخصت في الحبوب بأنواعها ، إلى جانب الخضر و اللحوم النيئة بما فيها السمك ، الفواكه ، الحديد ، النحاس ، الأخشاب و كذا الفحم ، ومنتجات حرفية متعددة كالمنتجات الزجاجية و الملابس. (2)

#### (ج) - مدينة كاركاسون :

لقد لعبت الطبيعة الجغرافية لمنطقة أود (Aude) ، و الإقتصاد المرتكز على رعي الغنم ، دورا كبيرا في تطور الصناعة الصوفية وتمركزها بهذه المدينة و ضواحيها إلى درجة أصبحت تعتبر من تقاليدھا

---

\*لوراغي منطقة في الميدي الفرنسي ، تحيط بأقصى الجنوب الغربي للسلسلة الصخرية الوسطى . أنظر : Augé,Gillon,Hollier- larousse, t.2,op,Cit., p. 747.

Higounet Charles , op. Cit, p.14

(1)-

Jolibois Emile, op. Cit, p.17.

(2)-

الحرفية ، وقد كانت منتجات المنطقة تشهد رواجاً كبيراً في الأسواق والمعارض سواء داخل فرنسا أو في المناطق الواقعة إلى الجنوب من سلسلة جبال البيرينييه (1).

و قد عرفت مدينة كاركاسون\* ، نتيجة موقعها و نوعية النشاطات التي كانت تمارس فيها ، حركة هجرة من الأرياف نحوها ، فقد أشار المؤرخ فوهلن كلود Fohlen Claude إلى وجود قائمة بأسماء أربع مائة و خمسة و ثمانين شخصاً وفدوا إلى مدينة كاركاسون مع نهاية القرن الثاني عشر ميلادي ، وأن 25 بالمائة من هذه الأسماء مرتبطة بالمناطق الجغرافية التي وفدت منها ، حيث يرى أن الساكنة الجديدة للمدينة جاءت من المناطق القريبة كبورج غوجان (Gougens) ، فيلدون (Villedoun) ، في (Vie) ، أزاس (Azas) ، لارودورت (Laredorte) و غيرها ، و لم يفد على المدينة من مناطق بعيدة حسب القائمة إلا أشخاص من كتالونيا ، و هو ما يبين أن تطور عدد سكان المدينة كان مرتبطاً أساساً بالوافدين الجدد من منطقة الأود (2) ، وتفسير ذلك أن نشاطها التجاري كان أقل ازدهاراً من نشاط مدن أخرى كانت تحتل الريادة في استقطاب عدد كبير من السكان .

---

(1) - Fohlen Claude, "En Languedoc : vigne contre draperie" , *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, 4e année, n° 3, 1949, p,

\*كاركاسون مدينة فرنسية في منطقة الأود، عاشت ازدهاراً كبيراً في فترة العصور الوسطى ، تعتبر قلعتها أكبر القلاع على الإطلاق في أوروبا خلال العصور الوسطى ، احتلها القوط الغربيون ، كما فتحها المسلمون (725-759م) ، لتصبح مع حلول القرن التاسع كونتية مستقلة . تعتبر أحد أهم معاقل الحركة الألبجنسية ، أخذها عنوة سيمون دو مونتفورت عام 1209م ، لتضم بعدها إلى مملكة فرنسا عام 1247م . أنظر: Augé, Gillon, Hollier-larousse, t.1, op, Cit., p, 510.

Ibid. p.13.

(2) -

### (3) - منطقة أكيثانيا :

#### (أ) - مدينة لاروشيل :

تمثل مدينة لاروشيل \* نموذجا حيا لتطور المدن المرتبط بتعاظم وتيرة النشاط التجاري و المبادلات البحرية ، فالبرغم من أن المدينة تعتبر حديثة النشأة مقارنة بمدن أخرى ، إلا أن ذلك لم يقف حائلا دون تطورها اقتصاديا ، مستفيدة في ذلك من موقعها على مسلك تجاري مهم على الواجهة الأطلسية ، فظهرت المدينة كان بين عامي 1117 و 1137 م ، لكنها و في فترة زمنية قصيرة أصبحت تملك أهم ميناء على شواطئ المحيط الأطلسي ما بين مدينتي بوردو و مدينة روان Rouen ، مما جعلها قبلة للوافدين الجدد ، الطامحين في الإستفادة من كثافة المبادلات التجارية التي كانت تتم على مستوى مينائها .

إن قائمة الأشخاص الذين أدوا قسم الولاء للملك لويس الثامن الذي استحوذ على المدينة عام 1224 م ، تحتوي على ألف و ثلاثمائة و ستين إسما ، منها خمسمائة و ستة و سبعين إسما متبوعا بإسم المنطقة التي جاء منها حامله (Toponyme) ، وهو ما سمح بتحديد ثلاثة مناطق كبرى قد وفد منها هؤلاء الأشخاص : فقد قدم إلى المدينة 200 شخص من مناطق تبعد بحوالي 30 كلم عن المدينة ، مقابل 200 شخص جاؤا من مناطق تبعد مسافة 30 إلى 100 كلم عن المدينة و مينائها ، أما 177 شخصا المتبقي فقد جاؤا من مناطق تقع لمسافة تفوق 100 كلم<sup>(1)</sup>. إن تتبع مسار الأشخاص الذين و فدوا إلى المدينة من المناطق التي تبعد مسافة 100 كلم ، يسمح لنا برسم المسالك الكبرى لتجارة المدينة و مينائها ، حيث نجد مسلكين ، أولهما و هو الأهم يتجه نحو الشمال حتى إنجلترا ، نورمانديا و الأراضي المنخفضة ، أما الثاني و الذي يقل

---

\* لاروشيل هي مدينة فرنسية تبعد بحوالي 477 كلم في الجنوب الشرقي عن العاصمة باريس ، كانلموقعها الطبيعي المشرف على المحيط الأطلسي ومينائها البحري الدور الكبير في ازدهار المدينة وتطورها ، مما سمح لها بأن تلعب دورا كبيرا في الحركة التجارية عبر المحيط الأطلسي خلال العصور الوسطى ، كما لعبت دورا محوريا في حرب المائة عام. أنظر: Augé , Gillon, Hallier-Larousse, Moreau , Nouveau petit Larousse, op.cit., p.1507.

(1) - **Menjot Denis** La ville et ses territoires dans l'Occident médiéval : un système spatial -  
État de la question , ( Université de Lyon 2, 2007), p,9.



أهمية عن سابقه ، فيتجه نحو إسبانيا ، نحو ميناء سانتاندر (Santander) و مدن بامبولين و سراقوسطة ، إضافة إلى هذين المسلكين فإن هناك مسلكا آخر بحري و نهري في نفس الوقت ، حيث يصعد مع مجرى نهر اللوار ليصل إلى الحوض الباريسي و لابرغنديا، و آخر يتبع الطريق التي تؤدي الى مدينة كاهور (1).

و بالعودة إلى القائمة الإسمية التي نحن بصدد الحديث عنها ، نجد مائة و سبعة و سبعين شخصا على الأقل من أصل ألف و سبعمائة و سبعين إسما ضمتهم القائمة ، وفدوا إلى المدينة من مناطق تبعد مسافة 100 كلم عن مدينة لاروشيل ، و هو ما يعادل ثلث الأشخاص الذين تعرف المناطق التي جاؤا منها ، و ثلاثة عشر بالمئة من الأشخاص الذين أدوا القسم ، و هو رقم معتبر في نظر (Yves Renouard) صاحب الدراسة(2).

وقد أدى تنامي المبادلات التجارية لمدينة لاروشيل و مينائها ، إلى تدفق وافدين جدد إليها ، بحيث وفد إليها أشخاص من إسبانيا و آخرين من مناطق شمال فرنسا ، أما من المناطق المحاذية لنهر اللوار و من الشرق فقد جاءها مهاجرون من مدن نانت Nantes ، لودين Loudun ، بورجي Bourges ومن مدينة ليموج\* و بورغنديا Bourgogne (1).

---

(1) - Marquand Patrice, Les Bretons à La Rochelle d'après le serment au roi de France de 1224 , (Université Européenne de Bretagne,2011), p. 4.

(2) - Ibid. p.1.

\* ليموج مدينة فرنسية على نهر لافيان ، دخلتها المسيحية باكرا ، حوالي القرن الثالث ميلادي على يد الراهب سان مرسيال ، مما جعلها مدينة ذات قيمة عند الميروفنجيين كما عند الكارولنجيين ، أصبحت في القرن الثاني عشر ميلادي تشكل فيكونتة قوية ، هي من أهم المزارات على طريق الحج إلى ضريح سان جاك دوكمبستال بإسبانيا ، تم ضمها إلى فرنسا عام 1607 م . أنظر : Augé,Gillon,Hollier-larousse, t.2,op,Cit., p.789.

(1) - Higounet Charles , op. Cit , p. 15.

## (ب) - مدينة سان جون دونجيلي (Saint-Jean-d'Angely) :

في منطقة الجنوب الغربي من فرنسا ظل تجار مدينة سان جون دونجيلي كما جزاروها ، يحصلون على ما يحتاجونه من مناطق تقع على بعد 5 إلى 10 كلم<sup>(1)</sup>، حيث كانت المدينة تستهلك الأغلبية الكبرى من الفائض من إنتاج الأرياف المحيطة من خمر و ماشية ، و لم تكن أسواقها تستقطب لأبعد من هذه المسافة سوى تجار مدن لاروشيل ، أوليرون Oléron ، سانت ، تايبورغ ، كونيالك Cognac ، روشفوكولد Rochefoucauld ، و الذين كانوا يقصدون المدينة بالأساس ، لعقد الصفقات التجارية خاصة مع إنعقاد معارض سان ليك Saint-Luc في 18 من شهر أكتوبر من كل عام.

و إلى ذلك ، كان سكان المدينة ينتجون الأغذية شأنهم في ذلك شأن معظم سكان منطقة الميدي الفرنسية ، حيث كانت تسوق إلى مدينة ليون ليقوم التجار الإيطاليون و الألمان بشرائها ، كما كانت المدينة تسوق الخمر و نبتة النيلة المستعملة في صباغة المنسوجات<sup>(2)</sup>.

## (4) - بروفانس :

### (أ) مدينة مارسيليا :

كما في مناطق كثيرة بغرب أوروبا في هذه الفترة ، شهدت مدينة مارسيليا نهضة اقتصادية كان النمو الديمغرافي أحد أهم مظاهرها ، حيث عرفت المدينة حركة توسع خارج أسوارها نظرا للاكتظاظ الذي أصبحت عليه ، وهو أول توسع منذ العصر القديم ، إذ أنه و أمام تزايد عدد سكانها ، و مع حلول سنة 1257 م كانت قد تطورت الضواحي المحيطة بالمدينة كبورغ سان كاترين ( Sainte-Catherine ) كما انتشرت منشآت تنظيم فرسان المشفى<sup>(1)</sup>.

Higounet Charles , op. Cit , p .15.

(1) -

Ibid. p.18.

(2) -

وقد مثلت مرحلة الحركات الصليبية بالنسبة لمدينة مرسيليا كما هو الشأن بالنسبة لمعظم مدن الجنوب الفرنسي ، فترة إنتعاش و إزدهار للتجارة ، فاستقرار الإفرنج بالمشرق سمح لهم بايجاد أسواق جديدة لهم خاصة على سواحل بلاد الشام ومصر و قد عملوا على توثيق صلاتها التجارية بموانئ جنوب فرنسا ، كما قاموا بجلب منتجات بلاد المشرق إلى أوربا ، وهي منتجات كان يندر الحصول عليها ، أو أنها كانت مجهولة تماما ، الأمر الذي جعل تلك المنتجات بضاعة رائجة وطلوبة بشدة في الأسواق (2).

وقد حصلت مدينة مرسيليا على إمتيازات نتيجة تجنيد أرمادتها البحرية في الإبحار نحو المشرق ، حالها في ذلك حال المدن الإيطالية ، حيث أوجدت على مستوى موانئ سوريا تنظيمات لتمثيلها ، و قد كانت تحصل مباشرة على المنتجات التي كانت موجودة في المشرق خاصة من مدينة طرابلس ، كما كانت في بعض الأحيان تقوم بشرائها من التجار الإيطاليين الذين كانوا يملكون مستودعات هناك ، حيث تمثلت هذه البضائع في : الليمون ، البرتقال ، التين ، اللوز ، الزيتون ، إضافة إلى الخمر الذي كان ينتج على سواحل لبنان و الذي إشتهر بخفته ، إضافة إلى قصب السكر ، الذي لم تكن لسكان أوربا معرفة به إلا عبر تجارتهم مع المشرق (3)، وكانت بالمقابل تورد مدينة مرسيليا كل ما يتعلق بالمنتجات النسيجية التي كانت تصل مينائها من منطقة اللونغدوك (4).

كثافة المبادلات التجارية إضافة الى موقع المدينة الممتاز ، جعلها مركزا إقتصاديا مهما في مقاطعة بروفانس ، حيث أصبحت تصنف في المرتبة الثانية من حيث كثافة المبادلات التجارية بعد المدن الإيطالية ، كما عرف وجود عدة أورش لتحويل و صقل المرجان بها ، و كذا دباغة الجلود و صناعة النسيج و التي

---

(1) - Challet Vincent, "Marseille au Moyen Âge, entre Provence et Méditerranée. Les horizons d'une ville portuaire" , Cahiers de recherches médiévales et humanists, (2009),p. 6.

(2) - Sélestin port, Essai sur l'histoire de commerce maritime de la ville de Narbonne, (Dumoulin, paris, 1854),p.24.

(3) - Heyd william ,op. Cit , p.176 .

(4) - Hermann scherer ,histoire du commerce de toutes les nations ,traduction de l'allemand par henri richelot,( tome premier . capelle, paris ,1857),p .163.

كانت نشاطات جد مريحة في تلك الفترة<sup>(1)</sup>. هذا ما شجع حكام المدينة على ضمان المصالح الاقتصادية لتجارها ، من خلال ايجاد ممثل لهم على مستوى الموانئ التي كانوا يرتادونها، يتمتع بمصداقية كافية تمكنهم من رفع تظلماتهم أمامه لإسترداد حقوقهم<sup>(2)</sup>.

و لضمان احترام الإلتزامات و التعهدات التجارية سواء داخل المدينة أو خارجها تم تحرير وثيقة (Statuts municipaux) عام 1228 ميلادية ، ووثيقة أخرى عرفت تحت تسمية (Statuts commerciaux de marseille) لعام 1255 ميلادية ، مع الحرص على توسيع شبكة العلاقات الاقتصادية و التجارية و المحافظة عليها أمام المد الذي كانت تمارسه الجمهوريات الإيطالية ، فجاءت مختلف الإتفاقيات التجارية مع مدن : غايات (Gaete) ، بيزا ، نيس ، أمبيريا (Ampurias) ، أو حتى مع مدن محاذية للمدينة كمدينة ارل ، أفينيون و غيرها لتشجيع تجارة مرسيليا\* ، و ذلك بتوفير الضمانات اللازمة لحماية المفاوضيين التجاريين و البحارة .<sup>(3)</sup>

---

<sup>(1)</sup> - **Maurel Christian**, " Grands marchands et "petites et moyennes industries" à Marseille au bas Moyen Âge", Actes des congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public, 19e congrès, Reims, (1988), P. 105.

<sup>(2)</sup> - **Sélestin port** ,op. Cit , p.11  
\* مرسيليا مدينة فرنسية عريقة في التاريخ ، أسسها الفينيقيون لتتطور سريعا بفضل موقعها المهم على ساحل البحر الأبيض المتوسط ، تعاقب عليها الكثير من السادة في فترة العصور الوسطى لتصبح مع القرن التاسع ميلادي فيكونتية تابعة لكونت بروفانس ، و بعد أن انتظمت على شكل قومونة ، اعترفت بسيادة شارل انجو عليها، ازدهرت تجارتها كثيرا بفعل مشاركتها في الحملات الصليبية على بلاد المشرق و قد اهلها لذلك مينائها ذو الموقع الممتاز. أنظر : Augé,Gillon,Hollier-larousse, t.2,op,Cit., p.911.

<sup>(3)</sup> - **Marchand Joseph** , Le Commerce de Marseille avec le Levant pendant les croisades (Barlatier et Barthelet, marseille , 1890), p .11.

## الخاتمة:

إن موضوع النهضة الحضرية و العمرانية التي عرفها غرب أوروبا مع نهايات القرن العاشر ميلادي و بدايات القرن الحادي عشر، يمثل ميدانا خصبا للدراسات التاريخية المتخصصة و ذلك بالنظر الى حجم التحولات التي عرفها الوسط الحضري ممثلا في المدينة خلال هذه الفترة ، وهي تحولات سمحت للمدينة بأن تتصدر مشهد الأحداث بعد أن عاشت فترات من الأفول و الإلحاح نتيجة إضمحلال الإمبراطورية الرومانية وما تبعها من غزوات جرمانية ، و قد قدر للمدينة نتيجة هذه التطورات بأن تستعيد سيطرتها على محيطها و أن تصبح قطبا مؤثرا في المحيط الذي تتعايش معه ، و في خضم هذه التغيرات عاشت البؤر الحضرية عملية بعث جديدة غيرت الكثير من المفاهيم و المعطيات ، و خلقت شبكة جديدة من العلاقات الإجتماعية و الإقتصادية و حتى السياسية ، و التي ساعدت و و بشكل حاسم في إعطائها وجها جديدا ، و سمحت لها بأن تفتتح أكثر فأكثر على العالم الخارجي من خلال إنخراطها في عمليات التبادل التجاري و التي لسبب أو لآخر شكلت أهم معالم النهضة الحضري .

و قد تسببت هذه النهضة الإقتصادية و التجارية في بعث الحركة المالية و عملت على تشجيع إستعمال العملة في التعامل التجاري ، و رغم أن مخزون المعادن النفيسة لم يزداد ، لكن النقود أصبحت أكثر إستعمالا مما كانت عليه قبل ذلك ، حتى أن هناك أشياء و موادا لم تكن تقيم بالنقود ، لكنها و مع مرور الوقت اتخذت قيمة نقدية ، و هو ما جعل فكرة الثروة تتغير تغيرا جذريا (1) .

فالمدن القديمة خرجت من سباتها الذي إستمرت فيه قرونا ، و المدن الجديدة التي ظهرت في غمرت التطور الاقتصادي ، هذه و تلك أصبحت تربطها علاقات متميزة مع السادة الإقطاعيين أو مع الأرياف

---

(1) - Pirenne Henri , histoire de l'Europe des invasions au 15 siecle( 11 édition ,félix alcan, Paris, 1936) ,p. 152.

المحيطة بها ، و رغم أن عدد سكان الأرياف كان أكبر من عدد سكان المدينة ، إلا أن سكان المدينة كانوا أكثر انخراطا ومشاركة في الأنشطة التجارية و الحرفية ، مما ساعد على ثرائهم .

فالمدينة كانت تحصل على حاجياتها من المواد الأولية عن طريق الأرياف المحيطة بها ، و مع تزايد وتيرة نشاطها الإقتصادي وانخراطها في عمليات التبادل التجاري خلال القرنين الحادي عشر و الثاني عشر ميلاديين ، أصبحت تستقطب سكان هذه الأرياف للعمل أو للإستقرار بها ، فمدن الجنوب الفرنسي الصغيرة ، جلبت إليها سكان الأرياف من مسافة 10 إلى 20 كلم ، أما بالنسبة للمدن الكبيرة كمدينة تولوز أو مدينة بوردو مثلا ، فإن شعاع استقطابها كان يصل إلى 40 كلم ، ليتمد أحيانا إلى غاية مشارف المدن الصغيرة المحيطة بها . (1)

إن تزايد إحتياجات المدن الكبرى للمواد الأولية نتيجة ارتفاع عدد سكانها و تزايد وتيرة الأنشطة الإقتصادية بها ، ساهم في تطور مطرد لبعض المناطق ، فالأرياف أصبحت عاجزة عن توفير ما تطلبه هذه المدن كما أنه لم يعد في استطاعتها استيعاب فائض انتاجها ، فالخمر الذي تنتجه مدينة بوردو و منطقة أونيس و سانتونج أصبح يباع في إنجلترا و في الشمال الشرقي للقارة الأوربية و حتى في دول البلطيق ، لأن المناطق القريبة من مدينة بوردو عجزت عن استهلاك كامل منتوجها من هذه البضاعة ، و قد أدى تزايد كمية المنتجات القلاحية المسوقة إلى تغييرات مهمة على الإقتصاد المحلي ، فشيوع إستعمال العربة و الحصان ، أوجد حاجة الى المزيد من الحديد ، مما ساهم في ارتفاع وتيرة عمل الحدادين .

و قد ساهمت فئة التجار في تغيير موازين القوى داخل تركيبة المنظومة الإقطاعية من حيث لم تكن تدري ، فكبار التجار و ثروتهم وكذا شبكة علاقاتهم ارتبطت أساسا ومنذ البداية بتطور المدن ، و التي هي مركز أعمالهم ، فالمدن خلال القرن الثالث عشر ميلادي كانت تحت سيطرة كبار التجار ، و قد إستفادت هذه

---

(1) - **Bochaca Michel, Les relations économiques entre villes et campagnes dans la France méridionale (XIII-XVe siècle) : bilan et perspectives de recherche, Bibliothèque de l'école des chartes. , tome 163, ( 2005), P .72.**

الطبقة من التنظيم السياسي للقومونات بفضل شبكة معقدة من العلاقات مع الطبقات و الفئات الإجتماعية المختلفة من نبلاء ، حرفيين ، عمال و فلاحيين<sup>(1)</sup>، و هنا نقطة أخرى جديرة بالإهتمام ، فالتاجر كان يعتمد على شبكة واسعة من العلاقات ، فرضتها نوعية نشاطه ، مما سمح له بأن يمتلك جزءا كبيرا من سلطة القرار داخل المدينة .

والملاحظ أن المناطق التي كان يفد منها المهاجرون الجدد ، كانت تتحدد بمدى أهمية المدينة وقوتها الإقتصادية ، و بحجم مبادلاتها التجارية و إتساعها ، و أن موقع هذه المناطق يتوافق دائما مع مناطق تموين المدينة و كذا تسويق منتجاتها ، و نجد هذه العلاقات أكثر إتساعا في الموانئ و المدن التجارية الكبرى ، و قد كانت ظاهرة الهجرة ، سواء تعلقت بقرويين معدمين جاؤا للمدينة بحثا على مصدر عيش أو سادة جاؤا من أجل توظيف رؤوس أموالهم و إستثمارها بغية الحصول على مكانة إجتماعية ، تعكس التفاوت الإجتماعي في الأرياف و الذي كان يصنع مجتمع المدينة .

لقد شكل المجال الجغرافي عاملا محددًا لتطور التجارة ، فالنهضة الإقتصادية كانت مرتبطة و إلى حد بعيد بالإكتشافات الجديدة فيما يتعلق بأدوات العمل و الإنتاج و إلى التنظيمات التي شهدها ميدان النقل ، فإن كانت التجارة قد حافظت على وتيرة نشاط متميزة في البحر الأبيض المتوسط ، فإن التجارة البرية على مستوى قارة أوروبا كانت قد توقفت بشكل يكاد يكون كليا ، و قد شكل إنتعاشها داخل القارة عبر مسالك مختلفة بداية من القرن الحادي عشر ميلادي ، أرضية لنهضة حضرية و عمرانية كبيرة .

إن الإكتشافات الجديدة مثل وسائل ربط الحصان بالعربة (L'attelage) ، وإن كانت قد ساعدت و إلى حد كبير في إتساع رقعة المبادلات التجارية ، إلا أن تحسن أساليب التنقل ، ظهور إتحادات التجار ، ظهور رسائل التبادل التجاري و إعتقاد المستودعات الدائمة ، إلى جانب طريقة تنظيم الأسواق ، كان لها أثر

---

(1) - Le Goff Jacques, *Marchands et banquiers du Moyen Âge*, P.U.F. « Que sais-je ? », 2001, p. 41.

عميق في شيوخ نوع من الأمن ، ساهم في تقوية هذه الشبكة من المبادلات التجارية ، كما أن الحملات الصليبية ، فتحت آفاقا واسعة لأوروبا ، كانت نتيجتها تمكين الأوربيين من اقتناء مواد جديدة للإستهلاك لم تكن معروفة لديهم أو ربما لعدم قدرتهم على توفيرها ، وكل هذه العوامل ساعدت على إسقاط الحواجز ما بين شمال و جنوب القارة الأوروبية من جهة ، وبين أوروبا و العالم الخارجي من جهة أخرى .



الملاحق

**736.** Grans perius est d'user mauvesement des choses qui sont trouuees es chemins et maint mal en sont avenu<sup>t</sup>. Cil en usent mauvesement qui truevent aucunes<sup>u</sup> choses et se vent bien qu'eles ne sont<sup>v</sup> pas leur<sup>x</sup>, ains la mucent ou il l'aproprient a aus<sup>y</sup>; et c'est<sup>z</sup> une maniere de larrecin, tout soit il ainsi qu'il sont<sup>aa</sup> une maniere de gent si negligent<sup>ab</sup> qui ne le cuident pas, ainçois cuident que ce<sup>ac</sup> doie estre leur, meismement quant nus ne leur demande. Mes non est, ainçois en doivent ouvrer en la maniere qui ensuit<sup>ad</sup>.

**737.** Quant aucuns trueve en chemin aucune chose cheue<sup>a</sup>, lever la<sup>b</sup> puet et porter en<sup>c</sup> apert, et se aucuns la siut<sup>d</sup> et fet<sup>e</sup> pour sieue<sup>f</sup>, s'il en dit<sup>g</sup> vraies enseignes, rendre li doit. Et se nus ne siut la chose trouuee, cil qui la trouva doit aler a la justice qui a<sup>h</sup> la haute justice<sup>i</sup> du<sup>j</sup> lieu ou la trueve<sup>k</sup> fu fete et li doit baillier; et adonques la justice doit fere dire<sup>l</sup> au prone ou<sup>m</sup> en<sup>n</sup> plein marchié que teus chose a esté trouuee et, se nus vient avant qui la prueve a sieue, ravoir la doit; et se nus ne la prueve a sieue, ele demeure au seigneur comme chose espave. Et ainsi poués vous entendre que li trouveres n'i a riens se cil qui la chose est ou li sires ne l'en fet aucune courtoisie de sa volenté. Et se li trouveres en use autrement, avoir en puet honte et damage, et se nus ne l'en demandoit<sup>o</sup> riens, si ne<sup>p</sup> la puet il retenir qu'il ne l'ait mauvesement et contre l'ame de lui.

Puisque le souvenir des actions humaines est bref et que disparaissent rapidement les faits accomplis sous le soleil, nous rapportons par la mémoire de l'écrit (*litterae*) qu'Anselme, abbé de l'église de Saint-Salvi, et Adalbert, prévôt, Léon Franc, archidiaque, et R., écolâtre (*cabiscolius*), et les autres chanoines de cette église, sur la requête, l'ordre et les prières répétées du seigneur Amiel, évêque d'Albi de sainte mémoire, et de Frotaire, évêque de Nîmes, et de son frère Bernard-Aton, proconsul de Nîmes et prince (*princeps*) d'Albi, et d'autres évêques, notamment Géraud, évêque de Rodez, et Bernard, évêque de Cahors, et de plus à la demande, à la supplication et à la requête générale de tous les habitants de la cité et du bourg (*cives et burgenses*) d'Albi et de beaucoup d'autres, que les évêques susdits avaient appelés des châteaux (*castelli*) et des villages (*vici*) voisins, pour demander avec eux ce qu'ils avaient décidé de demander, les susdits seigneurs (*seniores*) de l'église de Saint-Salvi, à la demande, aux exhortations et aux prières de tous les précédents, accordèrent, concédèrent et voulurent qu'un pont fût construit sur le Tarn, dans l'alleu du bienheureux Salvi, pour le profit commun de la ville et l'utilité de tout l'Albigeois. Et pour qu'une entreprise aussi considérable trouve une issue plus facile, à la demande, à l'exhortation et à toutes les prières des susdits, ils ont accordé et donné pareillement à l'œuvre du pont susdit le passage du bac (*portus*), qui se trouvait dans l'alleu de Saint-Salvi, et tous les revenus qui leur venaient de ce passage; en telle manière que, si quelqu'un voulait exiger ou prendre quelque chose de ceux qui traverseront le pont après sa construction, ce revenu serait acquis aux chanoines de Saint-Salvi, comme seigneurs (*sicut ad dominos*), sans aucune contradiction, et leur reviendrait en toute franchise à perpétuité, comme il l'était antérieurement, sans aucun trouble de jouissance. Sont témoins de cette promesse, concession et donation, les quatre évêques susnommés et le susdit prince d'Albi, Bernard-Aton, qui, comme il est écrit ci-dessus, voulut, concéda et confirma tout cela. Témoins également, des habitants tant de la ville que des environs, rassemblés en une grande multitude pour apporter leur suffrage à une entreprise d'une aussi grande utilité.

Narration d'un chanoine de Saint-Salvi d'Albi,  
après 1042, trad. J.-L. Biget.

ملحق رقم 3: مواقيت انعقاد معارض شيمانيا Champagne.

<u>début</u>	<u>fin</u>	<u>villes</u>	<u>mois</u>
2 janvier	lundi avant la Mi-Carême	LAGNY	janv.-fév.
mardi avant la Mi-Carême		BAR-S.-AUBE	fév.-mars
mardi avant l'Ascension		PROVINS	mai-juin
24 juin (Saint-Jean)	13 sept.	TROYES (« foire chaude »)	juillet-août
14 sept.	1 <sup>er</sup> nov.	PROVINS (foire de Saint-Ayoul)	sept.-oct.
2 nov.	1 <sup>er</sup> janv.	TROYES (« foire froide »)	nov.-déc.

Chedeville , A. le Goff , J. Rossiaud, J. Op.Cit., p247.

## قائمة المصادر و المراجع

### أولا : المراجع الأجنبية:

- 1- **Andoque Pierre** , Histoire dv langvedoc avec l'etat des provinces voisines , Béziers, éd. Martel, 1648.
- 2- **Baiole Jean** , Histoire sacrée d'Aquitaine , éd . Caors ,1646.
- 3- **Bonaventure de Saint-Amable**, Histoire de St Martial Apôtre des Gaules et principalement de l'Aquitaine et du Limousin, tome 3, éd. antoin voisin, 1685.
- 4- **Bouche Honoré** , La Chorographie ou description de Provence, et l'histoire chronologique du même pays, éd. C. David, 1664.
- 5- **De Ruffi Antoine** . Histoire de la ville de Marseille , claude Garcin , 1642.
- 6- Histoire de la ville de Marseille , 2 édition ,tome 1, éd Martel, 1696.
- 7- **Estienne Charles**. Le guide des chemins de France, paris, Charles Estienne Imprimeur du Roy, 1552 .

### ثانيا : المراجع باللغة العربية:

عزيز سوريا ل عطية: العلاقات بين الشرق و الغرب ، تجارية ، ثقافية، صليبية ، دار العالم العربي ، 1972.

### ثالثا : المراجع المعربة:

1- هنري بيرين : تاريخ أوربا في العصور الوسطى ، ترجمة عطية القوصي ، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر 1992.

### ثالثا : المراجع الأجنبية :

- 1- **Anglade Joseph** , Histoire sommaire de la littérature méridionale au Moyen Âge , des origines à la fin du XVè siècle , Slatkine , 1973.
- 2- **Baratier Jean Philippe**, Voyages de Rabbi Benjamin fils de Jona de Tudèle, en Europe, en Asie et en Afrique , depuis l'Espagne jusqu'à la Chine , tome 1, Amsterdam, 1734.

- 3- **Bautier Robert-Henri** , Les principales étapes du développement des foires de Champagne, Comptes-rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, 1952 .
- 4- **Bedon Robert, Malissard Alain** . La Loire et les fleuves de la Gaule romaine et des régions voisines , Presse universitaires de Limoges ,1998.
- 5- **Blocu Camille**, La Loire d'autrefois , Chambre de commerce d'Orléans et du Département du Loire , H . Herluison , 1897 .
- 6- **Bourin-Derruau Monique** . Villages médiévaux en bas-languedoc , Genèse d' une sociabilité (Xè-XVIè siècles) , Démocratie au village,éd .L'Harmattan , tome 1 , 1987
- 7- **Boutaric Edgard** . Organisation judiciaire du Languedoc au Moyen Âge , Bibliothèque de l'école des chartes. 1855, tome 16
- 8- **Chedeville , A. le Goff , J. Rossiaud, J.** la ville en France au moyen âge , des carolingiens à la renaissance , éd . le seuil , France, 1980 et mars 1998.
- 9- **Cons Henri** , Précis d'histoire du commerce , tome 1 ,éd . berger-levraut. Paris, 1896.
- 10- **Courtillé Anne.** Auvergne et bourbonnais gothique , les débuts , France, éd. créer, tome 1 , 1991.
- 11- **D'Aigrefeuille Charles** , Histoire de la ville de Montpellier depuis son origine jusqu'à notre temps , éd . Martel , 1737.
- 12- **Depping Georges-Bernard** . Histoire du commerce entre le levant et l'Europe , tome 1, imprimerie royale, 1830 .
- 13- **De Mas-Latrie Louis**, Documents sur le commerce maritime du midi de la France, extraits de quelques archives d'Italie, Bibliothèque de l'école des chartes, tome 8 ,1847 .
- 14- Traites de paix et de commerce et documents divers concernant les relation des chrétiens avec les arabes de l'afrique septentrionale au moyen age, paris, éd . plon, 1868.

- 15- **De Vic Claude , Vaissète Jean-Joseph** , Histoire générale de Languedoc ,  
Volume 3 , éd . J. B . Paya , toulouse , 1745.
- 16- **Edouard philipe** , Histoire du droit fluvial conventionnel, éd larose et forcel,  
paris , 1889.
- 17- **Finot Jules**, Étude historique sur les relations commerciales entre la France et  
la Flandre au moyen-âge, paris, 1804.
- 18- **Francisque Michel** , Histoires du commerce et de la navigation a Bordeaux  
principalement sous l'administration anglaise ,tome 1, éd . Delmas, bordeaux ,  
1870.
- 19- **Francisque Michel** , Histoire de commerce et de la navigation de Bordeaux ,  
tome 1 , éd. Delmas, Bordeaux, 1886 .
- 20- **Germain Alexandre** , Histoire du commerce de Montpellier, tome 2, éd .  
Martel , Montpellier, 1861.
- 21- **Germain Alexandre** . Histoire du commerce de Montpellier ,tome 2, éd . Jean  
martel ainé , France , 1861.
- 22- **Gouraud Charles** , Histoire de la politique commerciale de la France et de  
son influence sur le progrès de la richesse publique tome 1 , éd . Auguste  
Durand , paris , 1854.
- 23- **Guibert Luis** , Coup d'œil sur l'histoire de la ville de Limoges , éd. H.  
Ducourtieux, Limoges , 1902 .
- 24- **Jolibois Emile** , Albi au moyen age . Essai sur l'histoire économique de cette  
ville , éd . Eenest desrue , 1871 .
- 25- **Le Goff Jacques** , Marchands et banquiers du Moyen Âge, presse universitaire  
française « Que sais-je ? », 2001.
- 29- **Macaire Pierre** , Montpellier et Saint Guilhem sur le chemin de Saint  
Jacques, éd . le plein des sens, . France, 2000.
- 30- **Ménard Léon** , Histoire civile Ecclésiastique, et littéraire de la ville de Nimes  
,Volume 2, éd. Chaubert, 1751.

- 31- **Michaux Madeleine** , Histoire du Moyen Age, éd. Eyrolles, 2010.
- 32- **Mollat Michel** , L'Europe et l'océan au moyen âge , éd. cid , 1988.
- 33- **Molinier Auguste**, La commune de Toulouse et Philippe III, Bibliothèque de l'école des chartes. tome 43, 1882.
- 34- **Morin Frédéric** , La France au moyen age, 4 éd. , éd. Germer Bailliere et Cie , paris, 1865.
- 35- **Teissier Octave**, Marseille au moyen Âge 1250- 1480, éd . Boy , Marseille, 1891.
- 36- **Perol Céline**, Faire la route IIIe-XXe siècle , presses universitaire Blaise Pascal , Clermont-Ferrand ,2007
- 37- **Pirenne Henri** , histoire de l'europe des invasions au 15 siecle,11 édition ,félix alcan. Paris, 1936 .
- 38- **Vidal Paul de la Blache**, Routes et chemins de l'ancienne France , dans la revue : Bulletin de géographie historique et descriptive, 1902 .

رابعاً: الدوريات :

- 1- **Bouhier Claude** , Les travaux de voirie au Moyen Age , Annales de Normandie, n° 4 , 1960.
- 2- **Combes Jean** ," Les foires en Languedoc au moyen âge" Annales. Économies, Sociétés, Civilisations 2 , 1958.
- 3- "Les foires en Languedoc au moyen âge" Annales , Economies, Sociétés, Civilisations. 13è année , n° 2, 1958.
- 4- **De Mas-Latrie Louis** , Critique de deux diplômes commerciaux des villes de Marseille et de Trani, sur l'Adriatique , Bibliothèque de l'école des chartes , tome 11,1850.
- 5- **Delafosse Mathias** , Trafics rochelais au XVIe siècle, Routes terrestres et fluviales à travers l'Aquitaine , Annales, Économies, Sociétés, Civilisations , n° 4, 1957.
- 6- **Dion Roger** , Orléans et l'ancienne navigation de la Loire, Annales de Géographie , n°266, t. 47, 1938.
- 7- **Espinass Georges**, "bulletin d'histoire de l'économie textile" Annales, Économies, Sociétés, Civilisations 3 , 1948 .



- 8- La draperie médiévale : problèmes économiques , dans Annales d'histoire sociale. 2e année, n° 2, 1940 .
- 9- **Fohlen Claude** , En Languedoc : vigne contre draperie. Annales. Économies, Sociétés, Civilisations. 4e année, n° 3, 1949.
- 10- **Imberdis Frederic** . Les routes médiévales : mythes et réalités historiques, Annales d'histoire sociale. 1e année, n° 4, 1939 .
- 11- **Lestocquoy J.**, le commerce des œuvres d'art au moyen âge , dans mélange d'histoire sociale , n° 3, 1943.
- 12- **Madeleine Gauthier Marie** , le corpus des émaux méridionaux , histoire des collection et chronologie artistique cahiers de civilisation médiévale , volume 21, n° 81,1978 .
- 13- **Sclafert Thérèse** , Problèmes d'histoire routière. II. - Les routes du Dauphiné et de la Provence sous l'influence du séjour des papes à Avignon , dans Annales d'histoire économique et sociale , n° 2, 1929.

#### خامسا : المجلات :

- 1- **Collin Alexandre**," Le Pont des Tourelles à Orléans (1120-1760), étude sur les ponts au moyen âge, société archéologique et historique de l'orléanais , Orléans, 1895.
- 2- **Comité des travaux historiques et scientifiques**. Bulletin de géographie historique et descriptive , Ernest Leroux ,Paris, 1902.
- 3- **Delaruelle, F** . les paradoxes de l'ancienne circulation en France, l'information géographique , n° 3 , v 19 , 1955.
- 5- **Géraud Hercule** , Les Routiers au douzième siècle , Bibliothèque de l'école des chartes, tome 3, 1842.
- 6- **Géraud Hercule. Mercadier** , Les routiers au treizième siècle, Bibliothèque de l'école des chartes, , tome 3, 1842.
- 7- **Guillerme, André**," L'eau et ses vapeurs " , Urbanisme 201,( avril-mai 1984)
- 8- **Higounet Charles** , Géographie des péages de la Garonne et de ses affluents au Moyen Âge, Journal des savants, 1978.
- 9- **Keller E. Frank** , le commerce médiéval Flandre-Espagne , Une conclusion géographique, norois, n°80, 1973.
- 10- **Keller E. Frank**, La géographie de deux routes commerciales franco-flamandes au moyen age, norois , n° 58, 1968 .

- 11- **Labande Edmond René** , Recherches sur les pèlerins dans l'Europe des XIe et XIIe siècles , Cahiers de civilisation médiévale , n° 2, Avril-juin , 1958.
- 12- **Laurent Henri** Un grand commerce d'exportation au moyen-âge , La draperie des Pays-Bas en France et dans les pays méditerranéens (XIIe-XVe siècle) , Revue belge de philologie et d'histoire 3 , V 15, (1936) .
- 14- **Lett Didier, Leguay Jean-Pierre**, La rue au Moyen Age , dans Médiévales , n° 7, 1984 .
- 15- **Marquand Patrice**, Les Bretons à La Rochelle d'après le serment au roi de France de 1224 , Université Européenne de Bretagne,2011.
- 16- **Menjot Denis** , La ville et ses territoires dans l'Occident médiéval : un système spatial État de la question , Université de Lyon 2, 2007.
- 14- **Renard Roger**, Les villes moyennes du fleuve Charente , Evolution historique et économique depuis l'Antiquité, Norois , n° 159, Juillet-Septembre , 1993.
- 15- **Robert Jean-Baptiste** , Une contribution à l'histoire et à la géographie du vignoble européen, Revue de géographie de Lyon , n° 04 , Vol 28, 1953.
- 16- **Robert Sandrine**, L'héritage pré et post-romain dans les réseaux routiers anciens , Les Nouvelles de l'archéologie, n° 115, 2009.
- 17- **Samaran Charles** , "Toulouse commerçante au Moyen Age " , Journal des savants, Avril-juin , (1954) .
- 18- **Soyez Jean-Marc** , Quand les Anglais vendangeaient l'Aquitaine, Les Dossiers d'Aquitaine, 2004.

سادسا: أعمال الملتقيات العلمية :

- 1- **Chapelot Jean, Rieth Eric** , Navigation et ports fluviaux dans la moyenne Charente, de l'Antiquité tardive au XIe siècle d'après l'archéologie et les textes, la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public, 35<sup>e</sup> congrès, La Rochelle, 2004.
- 2- **Derville Alain**, La première révolution des transports continentaux (1000 - 1300) , Actes des congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public, 7<sup>ème</sup> congrès, Rennes , 1976.
- 3- **Maurel Christian** , Grands marchands et "petites et moyennes industries" à Marseille au bas Moyen Âge , Actes des congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public, 19<sup>ème</sup> congrès, Reims, 1988.
- 4- **Pinto Anthony**, " Ressources et activités économiques dans les montagnes roussillonnaises (XIe-XVe siècle)" , congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public, 34<sup>e</sup> congrès, Chambéry, 2003 .

- 5- **Rossiaud Jacques** , les ports fluviaux au moyen âge (France-Italie) , la société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public , 35<sup>e</sup> congrès , la rochelle , 2004.
- 6- **Rucquoi Adeline. Almazân Vicente**, Saint Jacques et la France, actes du colloque de la fondation Singer-Polignac, 18 et 19 janvier 2001, Editions du CERF, 2003.
- 7- **Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public**, Construction de l'espace au Moyen Age pratiques et représentations, Publications de la Sorbonne, 2007.
- 8- **Szabo Thomas** , Routes de pèlerinages, routes commerciales et itinéraires en Italie centrale, la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public, 26<sup>e</sup> congrès, Aubazine, 1996.
- 9- **Tranchant Mathias**, Les ports maritimes en France au Moyen Âge, la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public, 35<sup>e</sup> congrès, La Rochelle, 2004.

ثامنا : الموسوعات :

1- **Degrand Ernest . Résal Jean** , "ponts en maçonnerie", **Encyclopédie** des travaux publique , éd Baudry & cie,t.2, 1888 .

**الأعلام :**

**المناطق :**

- أليينور (Aliénor) ص 49.
- بيير الأول ( Pierre I ) ص 81.
- بيار دي فو دي سارني (Pierre des vaux-cernay) ص 32
- بيار الثاني ( Pierre II ) ص 78.
- بودوين الأول (1<sup>er</sup> Baudouin) ص 96.
- جاك الأول (Jacques 1) ص 97.
- جودفروي دو بويون (Godefroy de bouillon) ص 96.
- جيسطينيان ص 18.
- روجر الثاني (Roger II de Sicile) ص 72.
- ريمون دو سان جيل (Raymond de Saint-Gilles) ص 95.
- ريموند الخامس (Raymond V) ص 98.
- شارل الأصلع ص 14.
- شارل الجميل ص 4 .
- شارل أنجو ص 93.
- شارل السابع ص 26.
- شارل الأول ص 4.
- غليوم الخامس (Guilhem V) ص 79.
- غولهام الثامن (Guilhem VIII) ص 78.
- فيليب الجميل (Philippe le Bel) ص 79-99.
- فيليب دو بومانوار ص 28.
- فيليب الأول ص 32.
- فيليب الثالث (Philippe le Hardi) ص 49.
- هيو كابيت ص 13.
- هنري بلانتاجينيت (Henry Plantagenet) ص 49.
- يوحنا عديم الأرض (Jean Sans Terre) ص 86-88.
- الأود ص 14-58-74-83-111
- أكيتانيا (Aquitaine) ص 9-13-15-18-50-85-103
- أوفارني (Auvergne) ص 16-37
- أونيس ص 13-42-44-48-51-56-87-118
- بروفانس (Provence) ص 9-15-17-26-37-55-76-
- 115-114-102-101-100-96-92-91-90.
- بواتو Poitou ص 44-51-56-86-88-108
- بورغنديا (Bourgogne) ص 67-112-113.
- ليموزان ص 13-19-33-34-39-53-56-89-90-108
- لنغدوك روسيون (Languedoc Roussillon) ص 18-17-
- 103-79-73-72
- سانتوج Saintonge ص 44-118
- سبتيمايا ص 14
- غاسكون (Gascogne) ص 13-14-43-86-88
- غالة ص 19-33-75
- غاسكون ص 13-14-43-86-88
- شامبانيا (Champagne) ص 40-41-42-66-68-79
- فلاندر Flandre ص 04-40-41-43-51-51-63-67-
- 89-85-68

## المدن :

- أرل (Arles) ص 17-18-36-37-39 .  
آغد (Agde) ص 14-73-74-78-79 .  
أفينيون (Avignon) ص 39-58-83-95-107-110-116 .  
ألبي (Albi) ص 14-59-73-99-100-110-122 .  
أنتيب Antibes ص 52-90-101 .  
أورليان (Orléans) ص 26-39-41-50-51 .  
إيغمورت (Aigues-mortes) ص 68-72-74 .  
باربينان (Perpignan) ص 99-109 .  
باريس (Paris) ص 26-27-41-51-67-68-70 .  
بايون Bayonne ص 41-46-80-85 .  
بروج (Bruges) ص 4-40-41-42-43 .  
برشلونة ص 13-78 .  
بامبولين ص 41-113 .  
بورديو (Bordeaux) ص 13-34-43-46-48-56-57 .  
118-112-104-100-88-85-80 .  
بوينت لارينا (Puent la Reina) ص 34 .  
بواتييه (Poitiers) ص 13-35-41-42-64 .  
بيريجو Périgueux ص 34-41 .  
بيزا ص 69-77-81-101 .  
بيزييه (Béziers) ص 14-73-100-108 .  
تروى (Troyes) ص 29-63-78 .  
تور Tours ص 33-34-35-41 .  
تولوز (Toulouse) ص 9-13-14-17-26-27-34-36 .  
37-38-39-52-57-64-66-70-73-76-84-85 .  
118-110-109-107-104-98 .

## التضاريس :

- البرانس ص 15-41-83 .  
السلسلة الوسطى ص 15-89 .  
هضاب كوربيار (Corbières) ص 83 .  
هضاب لوراغي (Lauragais) ص 110 .  
هضاب مينورفوا (Minervois) ص 83 .

جنوة 69-75-77-82-100 .

سانت (Saintes) ص 33-114 .

## المقامات الدينية :

## المجاري المائية:

- سان بيار دو مواساك Saint-pierre de Moissac ص34.
- سانت فوي دو كونك Sainte-Foy de conques ص34.
- سانت ماري مادلين دو فيزلي Sainte-Marie-Madeleine de Vézelay ص34.
- سان جاك دوكمبوستال (Saint-Jacques-de-Compostelle) ص 34-38.
- سان ليونارد Saint-léonard ص34.
- سان مارتان Saint-Martin ص 33-34-35.
- سان مارتان دو تور Saint-Martin de tours ص34.
- سان مارسيلال Saint martial ص 33-70-71-89.
- سان هيلار دو بواتي Saint-Hilaire de Poitiers ص34.
- تارن (Le Tarn) ص 52-84-99-110.
- جارون (La Garonne) ص 14-45-52-53-74-80-84-107-110.
- دوردوني (La Dordogne) ص 45-52-53.
- رون (Le Rhône) ص 74-79-82-91-98-101.
- شارونت (Charente) ص 47-48-49-50-53.
- لوار (La Loire) ص 5-6-8-9-11-12-13-19-33-40-41-43-44-50-51-58-60-61-62-72-73-102-113.
- لوت (Le Lot) ص 45.

## فهرس الموضوعات :

	الإهداء
	شكر وتقدير
4-3	مقدمة
11-5	التعريف بالموضوع
22-12	الفصل التمهيدي : مناطق جنوب نهر اللوار خلال القرن الثاني عشر ميلادي
17-13	أولا : الموقع الجغرافي و السلطة السياسية
19-18	ثانيا : المميزات الحضارية للجنوب الفرنسي
22-19	ثالثا : المدينة الرومانية و المدينة في العصور الوسطى
60-23	الفصل الأول: طرق المواصلات و وضعيتها
32-24	أولا: الطرق البرية و أهميتها
42-33	ثانيا: أهم المسالك البرية
44-42	ثالثا : أهم المسالك البحرية
60-44	رابعا: الموانئ و المعابر
101-62	الفصل الثاني: دور مدن جنوب نهر اللوار في الحركة التجارية
72-62	أولا : المعارض و الأسواق .
65-63	أ) الأسواق وعلاقتها بالنظام الاقطاعي
71-65	ب) معارض شمبانيا (Champagne) أهميتها وتنظيمها
72-71	ج) الأسواق
101-72	ثانيا: أهمية مدن جنوب نهر اللوار في الحركة التجارية بأوروبا
82-74	أ) مدن منطقتا اللونغدوك و الروسيون
80-75	1) مدينة مونبيليه
82-80	2) مدينة نربونة
85-82	ب) مدن منطقة جنوب فرنسا (Midi)
85-84	1) مدينة تولوز
90-85	ج) مدن منطقة أكتانيا
90-86	1) مدينة لاروشيل 2) مدينة بوردو 3) مدينة ليموج
97-90	د) مدن منطقة بروفانس
97-91	1) مدينة مرسيليا
101-98	و) مدن أخرى

116-102	<b>الفصل الثالث: دور التجارة في تطور و تعمير المدن الفرنسية جنوب نهر اللوار خلال القرن 12 م</b>
104-103	<b>أولا : إنتعاش التجارة و ظاهرة المبادلات في غرب أوروبا</b>
107-105	<b>1) الوضعية العامة للمدن و بدايات النهضة الحضرية في غرب أوروبا خلال القرن 10م.</b>
116-107	<b>ثانيا: دور التجارة في تطور و تعمير المدن</b>
109-107	<b>1) مدن منطقة اللونغدوك الروسيون</b>
	<b>أ) مدينة مونبوليه ب) مدينة نربونة</b>
111-109	<b>2) مدن منطقة جنوب فرنسا ( Le Midi )</b>
	<b>أ) مدينة تولوز ب) مدينة ألبى ج) مدينة كاركاسون</b>
114-112	<b>3) مدن منطقة أكيانيا</b>
	<b>أ) مدينة لاروشيل ب) مدينة سان جون دونجيلي</b>
116-114	<b>4) مدن منطقة بروفانس</b>
	<b>أ) مدينة مارسيليا</b>
119-116	<b>الخاتمة</b>
123-120	<b>الملاحق</b>
130-124	<b>قائمة المصادر و المراجع</b>
133-131	<b>فهرس الأعلام</b>
135-134	<b>فهرس الموضوعات</b>