

المحاضرة الثامنة : المراكز التجارية الكبرى في الغرب الإسلامي

المستوى : السنة الأولى ماستر تاريخ.

المقياس : النشاط الاقتصادي للغرب الإسلامي.

أولاً: مقدمة المحاضرة (الإطار المفاهيمي والتأطير الإشكالي)

لم يكن تموقع الغرب الإسلامي في الركن الغربي للعالم القديم عائقاً أمام تطوره، بل شكل "ميزة جيواستراتيجية" استثنائية؛ إذ جعل منه جسراً حتمياً يربط بين اقتصاديات البحر الأبيض المتوسط (أوروبا والشرق) واقتصاديات الصحراء الكبرى (إفريقيا). ولإدارة هذه الحركة التجارية الهائلة، تبلورت شبكة معقدة من "المراكز التجارية الكبرى".

لم تنشأ هذه المراكز عبثاً، بل كانت محكومة بحتميات جغرافية (القرب من المضائق أو الواحات) وحتميات سياسية (رغبة الدولة في احتكار المبادلات وتوجيهها). انقسمت هذه المراكز بنويماً إلى نوعين متكاملين: "مراكز بحرية" (موانئ) لعبت دور الانفتاح على التجارة العالمية عبر البحر، و**"مراكز برية" (موانئ الرمال) لعبت دور التجميع والوساطة مع العمق الإفريقي. وقد تطلب هذا النشاط الكثيف إرساء بنية لوجستية متطورة داخل هذه الحواضر (كالقيساريات والفنادق) لاستيعاب السلع والتجار الأجانب.

الإشكالية المركزية للمحاضرة:

كيف انتظم المجال الجغرافي للغرب الإسلامي ليُفرض شبكة متكاملة من المراكز التجارية الكبرى؟ وما هي الأدوار الوظيفية (الاقتصادية واللوجستية) التي لعبتها موانئ المتوسط والمحيط مقابل الحواضر البرية والصحراوية؟ وإلى أي حد ساهمت هذه المراكز في دمج اقتصاد الأندلس والمغرب في منظومة التجارة العالمية الوسيطة؟

ولتفكيك هذه الإشكالية، سنعالج الموضوع عبر أربعة محاور تحليلية:

1. المحور الأول: المراكز البحرية المتوسطية (بوابات التجارة العالمية): (ألمرية، بجاية، تونس، وسبتة).
2. المحور الثاني: المراكز البرية والصحراوية (موانئ الرمال واقتصاد القوافل): (سجلماسة، أغمات، تلمسان، والقيروان).
3. المحور الثالث: الموانئ النهرية والأطلسية (الامتداد الاستراتيجي): (إشبيلية، سلا، ورباط الفتح).
4. المحور الرابع: البنية الداخلية للمراكز التجارية (هندسة الأسواق): (القيساريات، الفنادق، ودواوين العشور).

المحور الأول: المراكز البحرية المتوسطية (بوابات التجارة العالمية)

شكلت السواحل الممتدة للغرب الإسلامي واجهة التماس المباشر مع "الآخر" (أوروبا المسيحية والمشرق الإسلامي). ولم تكن الموانئ في العصر الوسيط مجرد نقاط لرسو السفن، بل كانت "مناطق حرة (Entrepôts) "تعج بالفنادق، والوكالات التجارية، ودواوين العشور، والترسانات البحرية. وقد برزت أربعة مراكز بحرية كبرى لعبت أدواراً تكاملية في ربط اقتصاد الأندلس والمغرب بالاقتصاد العالمي:

1. ألمرية" (Almería): عاصمة الحرير" وبوابة المشرق

تربعت ألمرية في الأندلس (خلال عصري الطوائف والمرابطين) على عرش التجارة المتوسطية بلا منازع. لم يكن تفوقها راجعاً لموقعها الجغرافي المحمي فحسب، بل لقاعدتها الصناعية الضخمة.

. **الوظيفة الاقتصادية:** تخصصت ألمرية في تصدير "السلع المصنعة ذات القيمة المضافة" (كالحرير الموشى، والديباج، والخزف). وفي المقابل، كانت الميناء الأندلسي الأول لاستقبال سفن الإسكندرية والشام المحملة بالتوابل والعطور الشرقية.

. النص المصدر: يوثق الشريف الإدريسي هذه المكانة الاستثنائية كاشفاً عن حجم

الرأسمال التجاري المتراكم فيها، حيث يقول:

"ومدينتها مفتاح التجارات، ودار الصناعات... وبها تحط السفن من الإسكندرية والشام، ولا يوجد في بلاد الأندلس أكثر مالاً من أهلها، ولا أعظم متاجر، ولا أذخر دياراً"
(1).

2. بجاية (Béjaïa) رئة المغرب الأوسط وبوابة الصحراء نحو إيطاليا

برزت بجاية (الناصرية) منذ تأسيسها على يد الحماديين، ثم في العصرين الموحدى والحفصى، كأهم مركز تجارى بحري في المغرب الأوسط (الجزائر حالياً).

. الوظيفة الاقتصادية (الوساطة): كانت بجاية تمثل "نقطة التفريغ البحرى" لخط

التجارة القادم من أعماق الصحراء الكبرى. فالذهب، وريش النعام، والتمور القادمة عبر مسالك الحضنة، كانت تصب في فنادق بجاية، لتباع لتجار الجمهوريات الإيطالية (جنوة وبيزا) مقابل الأخشاب والحديد.

. التحليل الأكاديمى: يؤكد المؤرخ الفرنسى دومينيك فالير (Dominique

Valérien) فى دراسته المعمقة عن بجاية، أن قوة المدينة لم تكن فى إنتاجها المحلى، بل فى قدرتها على فرض نفسها كـ "عقدة مواصلات إجبارية" بين التجار الأفارقة والتجار الإيطاليين، محمية بمعاهدات دبلوماسية دقيقة نظمت الرسوم الجمركية (2).

3. سبتة (Ceuta) حارسه المضيق ومرفاً الترانزيت

اكتسبت سبتة أهميتها من "الجيوبوليتيك البحرى"؛ فهي تتحكم فى عنق الزجاجه (مضيق جبل طارق) الذى يربط البحر المتوسط بالمحيط الأطلسى.

. الوظيفة الاقتصادية: كانت سبتة الميناء التجارى الرئيسى الذى يربط العدوتين

(الأندلس والمغرب الأقصى). كما اشتهرت باحتكارها لـ "صيد المرجان"

(Coral harvesting) وتصديره كسلعة نفيسة، إضافة إلى كونها محطة

الترانزيت الأهم لمرور الذهب الإفريقي المتجه نحو أسواق الأندلس.

. النص المصدر: يصف الجغرافي ابن حوقل كثافة النشاط اللوجستي في سبتة

وكيف كانت محطة لتجهيز السفن التجارية:

"وسبتة مدينة عامرة... وميناء حصين، وبها ترسى المراكب الصادرة والواردة من

الأندلس، وفيها أسواق عامرة وفنادق لتجار الآفاق" (3).

4. تونس: (Tunis) وريثة القيروان والمهدية

بعد الخراب الذي لحق بالقيروان (إثر الزحف الهلالي) وسقوط المهدية مؤقتاً في يد النورمان، ورثت مدينة تونس العاصمة في العهدين الموحدية والحفصية السيادة التجارية في المغرب الأدنى.

. الوظيفة الاقتصادية: بحكم قربها من صقلية وإيطاليا، كانت تونس المركز

التجاري الأهم لتبادل الفوائض الزراعية (القمح، وزيت الزيتون الإفريقي،

والصوف) بالسلع الأوروبية المصنعة. وقد خصت الدولة الحفصية أحياء

كاملة وفنادق مسورة داخل تونس (الفنادق المسيحية) للتجار الجنوبيين والبنادقة

لضمان استمرار دوران عجلة الاقتصاد وتدفق الضرائب (العشور).

5. الخلاصة :

يتضح لنا من هذا التوزيع المجالي أن الدولة في الغرب الإسلامي هندست واجهتها

البحرية بذكاء. فلم تترك الموانئ تتنافس بشكل مدمر، بل خلقت "تخصصاً وظيفياً"؛

فألمرية للصناعة والربط بالمشرق، وبجاية للوساطة الصحراوية-الإيطالية، وسبتة

للترانزيت والذهب، وتونس للزراعة والربط الأوروبي. هذا التكامل هو الذي سمح

للغرب الإسلامي بفرض هيمنته على أسعار السلع في الحوض الغربي للمتوسط لقرون.

الهوامش:

(1) الشريف الإدريسي، *نزهة المشتاق في اختراق الآفاق*، ج 2 (بيروت: عالم الكتب، 1989)، 561-562.

(2) دومينيك فاليريير (Dominique Valérian)، *بجاية وموانئها في العصر الوسيط: مجتمع متوسطي*، ترجمة أبو بكر عبد السلام (الجزائر: منشورات المركز الوطني للبحوث في عصور ما قبل التاريخ، 2006)، 145-148.

(3) أبو القاسم محمد بن حوقل، *صورة الأرض* (بيروت: دار صادر، 1938)، 75.

(4) أوليفيا ريمي كونستابل (Olivia Remie Constable)، *التجارة والتجار في الأندلس*، ترجمة محمود محيي الدين (القاهرة: المركز القومي للترجمة، 2002)، 185-190.

المحور الثاني: المراكز البرية والصحراوية (موانئ الرمال واقتصاد القوافل)

تكاملت قوة الموانئ البحرية للغرب الإسلامي مع شبكة عميقة من "المدن الداخلية" التي عملت كهمزة وصل بين اقتصاديات البحر المتوسط شمالاً، واقتصاديات "بلاد السودان" (إفريقيا جنوب الصحراء) جنوباً. لقد تخصصت هذه الحواضر في تمويل وتجهيز القوافل التجارية الكبرى، وبرزت منها مدن تحولت إلى عواصم اقتصادية حقيقية:

1. سجلماسة: (Sijilmasa) بورصة الذهب" وبوابة الصحراء الكبرى

إذا كانت ألمرية عاصمة الحرير، فإن سجلماسة (الواقعة في تافيلالت بالمغرب الأقصى) كانت "عاصمة الذهب" بلا منازع طيلة العصر الوسيط.

. **الوظيفة الاقتصادية:** كانت سجلماسة نقطة الانطلاق الرئيسية (Terminus)

للقوافل العابرة للصحراء نحو حوض نهر النيجر (إمبراطوريات غانا ومالي). إليها ينتهي تبر الذهب الإفريقي وريش النعام والعبيد، ومنها تنطلق القوافل المحملة بالملح (من مناجم تغازة) والنحاس والخرز الزجاجي. لقد كانت

"المصفاة" التي يُصهر فيها التبر ليتحول إلى دنانير مرابطية وموحدية، مما جعل تجارها من أغنى أغنياء العالم الإسلامي.

. **النص المصدر:** يصف الجغرافي ابن حوقل حجم السيولة المالية الهائلة التي كان

يديرها تجار سجماسة بصيغة مذهلة، حيث يقول:

"ولم أزل أسمع ببغداد والعراق عن تجار سجماسة... حتى رأيت بها صكاً (شيكاً دائئياً) لرجل منهم... بمبلغ اثنين وأربعين ألف دينار، وهو ما لم أراه ولا سمعت به في طول عمري ببلد من داني الأقطار وقاصيها" (1).

2. **أغمات: (Aghmat) القاعدة اللوجستية وتجارة الجبال**

قبل تأسيس مراكش، كانت مدينة أغمات (في سفوح الأطلس الكبير) هي العاصمة الاقتصادية للمنطقة، والمركز الذي انطلق منه المرابطون.

. **الوظيفة الاقتصادية:** لعبت أغمات دور "عقدة التجميع" للسلع القادمة من الشمال

للمعبر نحو الصحراء عبر دروب جبال الأطلس. تميزت بوجود شريحة من "الرأسماليين" الكبار الذين مولوا الحملات العسكرية المرابطية الأولى في بداياتها طمعاً في تأمين مسالك القوافل.

. **النص المصدر:** يذكر الجغرافي أبو عبيد البكري ثراء سكانها قائلاً:

"وأغمات مدينة واسعة... وأهلها مياسير تجار، يدخلون إلى بلاد السودان بأموال طائلة، ولا يوجد بالمغرب أكثر أموالاً من أهل أغمات" (2).

3. **تلمسان: (Tlemcen) العقدة القارية والموزع الاستراتيجي**

في المغرب الأوسط، لم تكن تلمسان مجرد عاصمة سياسية (في العهد الزياني لاحقاً)، بل كانت منذ عصر المرابطين والموحدين أهم "مفترق طرق بري" في الغرب الإسلامي.

. **الوظيفة الاقتصادية:** امتلكت تلمسان ميزة جيواستراتيجية مزدوجة؛ فهي تربط محور (الشرق-الغرب) القادم من إفريقية نحو فاس والمغرب الأقصى، وتربط محور (الشمال-الجنوب) الواصل بين موانئ المتوسط (كوهران وهنين) ومسالك توات المؤدية للصحراء. هذا الموقع جعل منها "سوقاً مركزية للتوزيع" (Distribution Hub) لا يمكن تجاوزها.

4. القيروان: (Kairouan) المحطة الكبرى والمخزن القاري

قبل الزحف الهلالي الذي أضعفها، كانت القيروان في المغرب الأدنى (تونس) أعظم مركز بري، حيث لم تكن مجرد عاصمة فقهية بل عاصمة تجارية تتجمع فيها منتجات السهول الزراعية الخصبة لإفريقية.

. **الوظيفة الاقتصادية:** لعبت القيروان دور الممول للمراكز الصحراوية الشرقية مثل طرابلس وزويلة، ومنها كانت تنظم القوافل المتجهة نحو مصر والمشرق الإسلامي. تميزت بصناعاتها النسيجية الفاخرة وخزفها الذي كان يُصدر براً نحو الغرب وبحراً (عبر ميناء المهديّة) نحو الشرق.

5. الخلاصة :

الاستنتاج الأكاديمي الأهم هنا هو أن هذه "المراكز البرية" لم تكن تعمل بشكل منفرد، بل في إطار أقطاب متكاملة. فالذهب الذي يصل إلى (سجلماسة) يُنقل جزء منه إلى (تلمسان) لتغطية العجز التجاري، وجزء يُرسل شمالاً إلى (سبتة) و(بجاية) ليُباع للتجار الأوروبيين مقابل الحديد والخشب. هذا يدل على وجود شبكة "اقتصاد كلي" مترابطة بقوة.

الهوامش:

(1) أبو القاسم محمد بن حوقل، صورة الأرض (بيروت: دار صادر، 1938)،

(2) أبو عبيد عبد الله بن عبد العزيز البكري، المسالك والممالك، ج 2، تحقيق

جمال طلبة (بيروت: دار الكتب العلمية، 2003)، 294.

(3) إبراهيم حركات، المغرب عبر التاريخ: من الفتح الإسلامي إلى نهاية العصر

المريني، ج 1 (الدار البيضاء: دار الرشاد الحديثة، 2000)، 245-249.

المحور الثالث: الموانئ النهرية والأطلسية (الامتداد الاستراتيجي)

إذا كانت الموانئ المتوسطية تمثل واجهة الاحتكاك المباشر مع التنافس الدولي المحموم، فإن الموانئ النهرية وتلك الواقعة على المحيط الأطلسي (بحر الظلمات) مثلت "موانئ محمية" تتمتع بظهير زراعي وعسكري قوي، ولعبت دوراً محورياً في ربط الداخل بالخارج بتكاليف نقل منخفضة، وأبرز هذه المراكز:

1. إشبيلية: (Sevilla) الميناء النهري الأعظم وعاصمة التصدير الزراعي

تُعد إشبيلية النموذج الأبرز لـ "الميناء النهري (Inland Port)" في الغرب الإسلامي؛ فهي تقع على "نهر الوادي الكبير (Guadalquivir)" الذي كان صالحاً للملاحة حتى قرطبة قديماً، مما جعلها متصلة بالبحر المحيط (الأطلسي) رغم وقوعها في عمق اليابسة.

. **الوظيفة الاقتصادية:** تميزت إشبيلية بوظيفتين؛ الأولى هي "الأمن اللوجستي"، فموقعها النهري حماها من الغارات البحرية المباغثة (مثل غارات النورمان/الفايكنغ) التي كانت تضرب السواحل. والثانية هي كونها "المنفذ التصديري" للإنتاج الزراعي الضخم لإقليم "الشرف (Aljarafe)"، حيث كانت تُصدر آلاف الأطنان من زيت الزيتون، والقطن، والتين، إلى المغرب والمشرق وأوروبا.

. النص المصدر: يصف الجغرافي ابن عبد المنعم الحميري الحركة الدوئية في

ميناء إشبيلية النهري قائلاً:

"ومدينتها على ضفة النهر الأعظم... وتصد في السفن الكبار من البحر المحيط إلى إشبيلية... ومنها يُحمل الزيت إلى الإسكندرية وسائر النواحي، وتتجهز منها المراكب بأنواع التجارات" (1).

2. سلا ورباط الفتح: توأمة المصب الأطلسي (التجارة وصناعة السفن)

على مصب نهر "أبي رقرق" في الواجهة الأطلسية للمغرب الأقصى، برزت مدينة "سلا" القديمة، التي أضاف إليها الموحدون مدينة "رباط الفتح" لتشكلاً قطباً اقتصادياً وعسكرياً مزدوجاً.

. الوظيفة الاقتصادية: لعبت سلا دور الميناء التجاري النشط الذي يستقبل السفن

الأندلسية والأوروبية، وتخصصت في تصدير الجلود (الصناعة السلاوية)، والأصواف، والحبوب. أما رباط الفتح، فقد أرادها الخليفة الموحد يعقوب المنصور أن تكون "قاعدة انطلاق جيواستراتيجية" نحو الأندلس، فأنشأ بها "دار صناعة" (ترسانة بحرية) ضخمة لبناء الأساطيل مستفيداً من أخشاب غابات الأطلس القريبة وحركة الملاحة النهريّة.

. التحليل الأكاديمي: يؤكد المؤرخ إبراهيم حركات أن حوض أبي رقرق شكل

عقدة ربط حيوية للتجارة الساحلية (Cabotage) على طول الساحل الأطلسي نزولاً نحو آسفي، وساهم في فك العزلة عن سهول المغرب الغربي ودمجها في الدورة الاقتصادية للأندلس (2).

3. الخلاصة التحليلية :

الاستنتاج البنيوي هنا هو أن اقتصاد المغرب الإسلامي لم يكن يعاني من "رهاب المحيط" (Thalassophobia) "كما يُشاع خطأً في بعض الأدبيات، بل استثمر الواجهة الأطلسية والمصببات النهريّة لإنشاء موانئ تتمتع بـ "حماية طبيعية مزدوجة" (من

الأنواء البحرية ومن أساطيل العدو)، ووظفها لتقليل تكلفة "النولون" (أجرة النقل) للبضائع الثقيلة كالزيت والأخشاب والحبوب، والتي كان نقلها براً على ظهور الدواب ليجعل أسعارها غير تنافسية.

الهوامش :

(1) محمد بن عبد المنعم الحميري، *الروض المعطار في خبر الأقطار*، تحقيق إحسان عباس (بيروت: مكتبة لبنان، 1984)، 37-38.

(2) إبراهيم حركات، *المغرب عبر التاريخ: من الفتح الإسلامي إلى نهاية العصر المريني*، ج 1 (الدار البيضاء: دار الرشاد الحديثة، 2000)، 312-315.

(3) أوليفيا ريمي كونستابل، *التجارة والتجار في الأندلس*، ترجمة محمود محيي الدين (القاهرة: المركز القومي للترجمة، 2002)، 55-60.

المحور الرابع: البنية الداخلية للمراكز التجارية (هندسة الأسواق)

لم تكن الأسواق في حواضر الغرب الإسلامي تنمو بشكل فوضوي، بل كانت تخضع لـ "تخطيط وظيفي" دقيق يعكس هوية الدولة وحرصها على تنظيم المجال الاقتصادي. وقد ارتكزت هذه البنية التحتية التجارية على ثلاث مؤسسات رئيسية شكلت العمود الفقري للاقتصاد الحضري:

1. القيسارية: (Al-Qaysariyah) الحرم التجاري للسلع النفيسة

كانت أسواق المدينة الإسلامية تتوزع في حلقات دائرية حول المسجد الجامع، وتندرج حسب نظافة الحرفة وقيمة السلعة. في قلب هذه الدوائر، وملاصقة للمسجد، تقع "القيسارية".

. **الوظيفة والهندسة:** هي بناء ضخم، مسقوف، ومحكم الإغلاق ببوابات حديدية متينة، وله حراس ليليون. تخصصت القيسارية حصرياً في بيع "السلع ذات القيمة المضافة العالية" والوزن الخفيف، مثل: الحرير، الذهب، المجوهرات، العطور، والكتب.

. **النص المصدر: بيرز القاضي ابن عبدون** (في رسالته عن الحسبة في إشبيلية)
الأهمية الأمنية للقيسارية وارتباطها بالسيولة المالية العالية، حيث يوصي
المحتسب قائلاً:

"ويجب أن تُغلق أبواب القيسارية ليلاً، ولا يُترك فيها أحد يبيت، لأنها مستودع أموال
الناس، وتجعل لها أقفال وثيقة" (1).

2. **الفنادق: (Al-Funduq) القواعد اللوجستية والوكالات الكوسموبوليتية**

إذا كانت القيسارية لتجارة التجزئة النفيسة، فإن "الفندق" كان مؤسسة التجارة الدولية
الكبرى (البيع بالجملة). وهو يقابل مصطلح (Caravanserai) في المشرق.

. **الوظيفة والهندسة:** يتكون الفندق من ساحة مكشوفة تتوسط مبنى من طابقين؛
الطابق السفلي خُصص كمخازن واسعة للسلع الثقيلة (كالقمح، الزيت، الصوف،
والأخشاب) ومراكز لوزن البضائع وبيعها بالجملة، بينما خُصص الطابق العلوي
لإقامة التجار الأجانب.

. **الفنادق الأجنبية (الاستقلال الذاتي):** لتشجيع التجارة الدولية، خصصت الدولة
في موانئ كجاية وتونس وسبته فنادق خاصة بتجار الجمهوريات الإيطالية
(فندق الجنوبيين، فندق البيزيين). تميزت هذه الفنادق بأنها كانت تتمتع بـ "حصانة
دبلوماسية"؛ حيث يُسمح للتجار المسيحيين بممارسة شعائرهم الدينية داخلها،
وتخزين بضائعهم، وتعيين قنصل (Consul) يدير شؤونهم التجارية وقضاياهم
المدنية وفق معاهدات رسمية.

3. **ديوان العشور: (Diwan al-'Ushur) جهاز السيادة الجبائية**

لم تكن الدولة لتبني هذه البنية التحتية وتوفر الأمن للقوافل والسفن دون مقابل. هنا يأتي
دور "ديوان العشور" (مصلحة الجمارك).

. **الوظيفة الاقتصادية:** كان الديوان يقع غالباً عند بوابات المدينة البرية أو على أرصفة الموانئ. وظيفته تقييم السلع الصادرة والواردة وجباية الضريبة عليها (التي كانت تقدر غالباً بالعاشر 10%، وقد تتخفص إلى 5% أو أقل حسب المعاهدات الدبلوماسية مع الدول الأجنبية). لقد كان الديوان هو الأداة البيروقراطية التي تُترجم الحركة التجارية إلى "سيولة نقدية" ترفد خزينة الدولة، وتمول الجيوش، وتدفع رواتب الموظفين.

الخاتمة العامة للمحاضرة

بناءً على ما تقدم، نخلص إلى أن الغرب الإسلامي في العصر الوسيط لم يكن مجرد "معبر جغرافي" سلبي تعبر منه السلع، بل كان كياناً اقتصادياً فاعلاً يمتلك بنية تحتية لوجستية بالغة التطور. لقد تشكل المجال الاقتصادي من شبكة متكاملة؛ تبدأ من الموانئ البحرية كـ (ألمرية وبجاية) التي تولت امتصاص التجارة العالمية وتصدير الفوائض، وتمر بالموانئ النهرية كـ (إشبيلية) لتسهيل نقل البضائع الثقيلة، وتمتد عميقاً نحو "موانئ الرمال" كـ (سجلماسة وتلمسان) التي احتكرت ذهب الصحراء الكبرى.

ولإدارة هذا الزخم، هندست الحواضر الإسلامية فضاءها الداخلي بعقريّة من خلال مؤسسات كالقنادق والقيساريات ودواوين العشور، مما وفر بيئة آمنة وجاذبة للرأسمال المحلي والأجنبي. هذا التكامل المجالي والمؤسساتي هو الذي منح دول الغرب الإسلامي تفوقاً اقتصادياً، وجعل من مدنها الكبرى مراكز للقرار الاقتصادي الذي كان يؤثر في أسواق البحر المتوسط بأسرها طيلة قرون.

الهوامش :

(1) محمد بن أحمد بن عبدون، رسالة في القضاء والحسبة، تحقيق إيفاريسست ليفي بروفنسال، ضمن كتاب "ثلاث رسائل أندلسية في آداب الحسبة والمحتسب" (القاهرة: المعهد العلمي الفرنسي للآثار الشرقية، 1955)، 45.

(2) أوليفيا ريمي كونستابل، التجارة والتجار في الأندلس، ترجمة محمود محيي الدين (القاهرة: المركز القومي للترجمة، 2002)، 195-198.

(3) روبير برانشفيك، تاريخ إفريقية في العهد الحفصي: من القرن 13 إلى نهاية القرن 15م، ج 2، ترجمة حمادي الساحلي (بيروت: دار الغرب الإسلامي، 1988)، 210-215.