الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة محمد بوضياف – المسيلة
كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية
قسم التاريخ

العنوان

النشاط البحري الأندلسي ودوره في تأسيس المدن الساحلية بالمغرب الأوسط ما بين القرنين (3-6هـ/ 9-14م)

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر
تخصص: تاريخ الغرب الإسلامي في العصر الوسيط

إعداد الطالبة:
– راوية فايد

إشراف الأستاذ
– عبد الغني حروز

السنة الجامعية 2018-2019 م/ 1439-1440 هـ

بسم الله الرحمن الرحيم

إهداء

بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على سيدنا ونبينا وحبيبنا محمد صلى الله عليه وسلم.

إلى من تسمو بحبهم الذكريات و تحلو بقربهم اللحظات إلى من تمد إليهم جسور الشوق و تمضي نحوهم سفن الود، من رعوني صبيا بدءا من أمي التي اسمها غالي وشأنها عالي التي غمرتني بالحنان وربتني تربية الإيمان و سقتني من ماء الوجدان التي تفرح لفرحي و تحزن لحزني أمي الغالية "نعيمة".

إلى مثلي الأعلى في الحياة إلى البسمة التي أعيش لأجلها إلى من أثقل كاهلي بالأفضل إلى من أحرق سنين عمره من أجل أن يهبني ثمار النجاح في درب العلم والأخلاق أبي الغالي "بوعلام"

إلى إخوتي الأعزاء "أيوب" "ربحة" "عباس".

إلى كل عائلة فايد ورحماني إلى أجدادي طاهر ورمضان وبلعباس رحمه الله وإلى جداتي "أم هاني" "جميلة" و "تركية"

إلى كل خالاتي وعماتي وأخوالي وأعمامي وخاصة خالتي الصغيرة سلوى وندى وزهيرة ولا أنسى أصدقائي ورفيقات دربي "فاتن" "أحلام" "لياء"

وإلى الكتكوتة "زينب" و "رينا"

بسم الله العلي الأعلى الوهاب والحمد والشكر كما ينبغي لجلال وجهه ولعظيم سلطانه أن منى علينا إخراج جهدنا المتواضع فالحمد والشكر له.

بكل عبارات التقدير والاحترام، وبكل كلمات الشكر والامتنان نقدم تحياتنا الخالصة إلى الأستاذ المشرف "عبد الغني حروز" على المساعدة الكبيرة التي قدمها لي، فقد كان توجيهه الصائب ومراقبته الدائمة لكل خطوة نتقدم بها في بحثنا هذا مهمة جدا.

فأنت حقا كما قال الشاعر:

"قم للمعلم وأوفه التبجيلا ... كاد المعلم أن يكون رسولا"

وإلى جميع أساتذة قسم التاريخ وكل من ساعدنا من قريب أو بعيد ولو بكلمة طيبة نشكر كل من حمل لواء العلم أمانة على عاتقه لينير درب الأجيال.

قائمة المختصرات الواردة في البحث:

المختصرات	معناها
ت	المتوفي
تح	تحقيق
ج	الجزء
د.ت	دون تاريخ
د.ط	دون طبعة
ص	صفحة
م	الميلادي
هـ	هجري
مج	مجلد
د .م	دون ميلاد

مقدمة

مقدمة:

يتمتع المغرب الأوسط بموقع جغرافي ممتاز من حيث إطلالته على بحر الروم وامتداد شريطه الساحلي، حيث مكنه ذلك من التحكم في عدة طرق تجارية، منها طرق داخلية التي بلغت أقاصي الصحراء، حيث نقلت السلع لتجتاز البحر وتصل إلى مدن الساحل، ليواصل التجار بها السير إلى الصحراء الشاسعة، والطرق البحرية تعتبر الشريان الأول للتجارة، حيث أتاحت ربط علاقات حديدة ومختلفة مع مدن شتى من مختلف البقاع، فالتعامل التجاري لم يقتصر على السلع والبضائع بل تعدى ذلك إلى علاقات اجتماعية وثقافية مختلفة، تكونت عبر عدة رحلات بحرية وما ترتب عنها من قدوم أصناف مختلفة من طبقات المجتمع، من تجار ومكتشفين، فالتجارة امتهنها عدد كبير من سكان الأندلس وسكان المغرب الأوسط، لتوفير ظروف الملائمة للتنقل وسفر التجار، فأقيمت فنادق لينزل التجار الأجانب بها، حيث يمكثون فيها خلال فترة تواجدهم وحتى يرتاح التجار بعد عناء الرحلة، خاصة أن الرحلة لا تخلو من عراقيل إلا نادرا، إما أخطار طبيعية من قوة الرياح التي تعرقل سير السفن، أو بشرية حيث تتمثل في عملية القرصنة أين تتعرض السفن للقرصنة ونهب ممتلكات التجار، خاصة أن السلع لم تقتصر على المنتجات النباتية من قمح، وشعير وفواكه، بل تعدت ذلك حيث شملت الذهب والمعادن الثمينة، وقرصنتها ليس فيه ضرر للتجار فقط، بل يمس خزينة الدولة، لأن التجارة الخارجية تدعم خزينة الدولة، لهذا كان الحكام يشجعون نشاط التجار نظرا لتمويلها للخزينة بالدرجة الأولى.

وفي إطار هذا السياق جاء عنوان هذه الدراسة: النشاط البحري الأندلسي ودوره في تأسيس المدن الساحلية بالمغرب الأوسط من القرن (3-6 هـ/ 9-14 م).

تهدف هذه الدراسة إلى تسليط الضوء على مجموعة من الآراء والاستفهامات كان أهمها واردا في الإشكالات التالية:

- ما طبيعة وحالة البحرية في الغرب الإسلامي والأندلس؟ وكيف انتقلت إليهم؟
- كيف كان النشاط التجاري البحري بين المغرب الأوسط والأندلس؟
- وما هو دور الأندلسيين في تأسيس المدن الساحلية بالمغرب الأوسط؟

أهمية الدراسة:

يعتبر موضوع النشاط البحري الأندلسي في بلاد المغرب من المواضيع التي نالت حظا وفيرا في ميدان البحث من طرف الباحثين، لكن لا يزال يعاني في بعض النقص، فقد أخذ حظا أفور بالنسبة للنشاط البحري بصورة عامة ودوره في تأسيس المدن الساحلية، إلا أننا لاحظنا من خلال اطلاعنا أن الأندلسيين لم ينالوا حظهم في الدراسة، لذلك أردنا تسليط الضوء على هذا الجانب، بالإضافة إلى الطابع المميز الذي تكتسيه مثل هذه الدراسات.

منهج الدراسة:

ولدراسة هذا الموضوع ونظرا لطبيعة أحداثه استوجب الأمر تداخل عدة آليات ضمن المنهج التاريخي منها آليات الوصفي، فالتاريخي، كان من خلال العودة إلى المصادر المختصة من أجل تتبع الأحداث وتقصيها حسب وقوعها تاريخيا وزمنيا، إما اعتمادنا على آليات السردي الوصفي فكان ذلك من خلال سرد بعض الوقائع ووصف طريقة حدوثها، وكذا نتائجها التي لطالما كانت حتمية لبعض الظروف والعوامل، وبالتالي وجب تقصيها وسردها عن طريق وصفها وتتبع نقاط حدوثها.

خطة الدراسة:

بناءً على ما توفرت لدينا من مادة علمية وعلى ما استطعنا استخراجه من المصادر والمراجع فقد انبتنا ولقد قسمنا هذا البحث إلى فصلين أساسيين وفصل تمهيدي إضافة إلى مقدمة وخاتمة، وقد قسمنا كل فصل إلى مباحث.

مقدمة: تضمنت مدخلا تاريخيا يليها عنوان الموضوع مع تحديد حقبة الدراسة، ثم أهمية الموضوع وإشكاليته ودوافع اختياره، بالإضافة إلى المنهج المتبع ثم خطة الموضوع،

فعرض وتحليل مختصر لأهم المصادر والمراجع المعتمدة في البحث، منتهيين بالصعوبات والعراقيل التي واجهتنا.

أما الفصل التمهيدي فقد جاء كمدخل عام للموضوع استعرضنا فيه أهمية بحر الروم وحوضيه الشرقي والغربي، على اعتباره المركز الذي دارت فيه الأحداث والنزاعات، ثم تطرقنا فيه إلى الأسباب التي دفعت العرب إلى ركوب البحر، ثم تكلمنا عن نشأة البحرية بالمشرق الإسلامي وإنجازاتها العظيمة، ثم تكلمنا عن نشأة البحرية في المغرب الإسلامي ثم تطرقنا عن نشأة البحرية الأندلسية.

أما الفصل الأول فجاء تحت عنوان النشاط التجاري البحري بين المغرب الأوسط والأندلس، الذي يتضمن أربعة مباحث أما المبحث الأول فتناولنا فيه النشاط التجاري البحري بالأندلس بسواحل المغرب الأوسط، والذي كان يوجد فيه تعاملات تجارية مختلفة مع بلاد المغرب والسودان، أما المبحث الثاني، فجاء تحت عنوان وسيلة التنقل عبر البحر حيث أن السفينة تعتبر أهم وسيلة تستعمل في البحر، أو بالأحرى الوسيلة الأكثر استعمالا إما للحرب أو التجارة، وقد اشتهرت الدولة الموحدية بصناعة السفن البحرية، أما المبحث الثالث فجاء تحت عنوان المسالك البحرية بين المدن الساحلية بالمغرب الأوسط، أما المبحث الرابع فهو الطريق البحري بين المغرب الأوسط والأندلس والذي يتضمن أربع مطالب منها: المطلب الأول الطريق البحري بين الأندلس وبجاية، وهنا بجاية لم تكن سوى ميناء صغير يسكنه الأندلسيين، أما المطلب الثاني فهو الطريق بين الأندلس و وهران، وكانت وهران هي القاعدة الأساسية للملاحة الأندلسية، أما المطلب الثالث فجاء بعنوان الطريق من الأندلس إلى جزائر بني مزغنة، وهي من بين الطرق القليلة الموجودة في الفترة الوسيطة، أما المطلب الرابع والأخير فجاء تحت عنوان الطريق من الأندلس إلى بونة وهي تتمتع بمرسى صغير لكنه من المراسي الشهيرة.

أما الفصل الثاني فجاء تحت عنوان دور الأندلسيين في تأسيس المدن الساحلية، ويتضمن أربعة مباحث، المبحث الأول عنوانه بناء مدينة تنس وهي التي تعد من أهم

المراكز التجارية الساحلية بالمغرب الأوسط، أما المبحث الثاني فهو بناء مدينة وهران ، كما يمكن أن تكون نفس ظروف بناء تنس نفسها بناء وهران، أما المبحث الثالث فهو بناء مدينة تدلس لم تكن من المدن أو المراسي المشهورة قبل القرن السادس الهجري، أما المبحث الرابع فجاء تحت عنوان مدينة آسلن وبخصوص الخاتمة فقد ضمناها أهم النتائج التي خرجت بها هذه الدراسة.

عرض المصادر والمراجع:

اقتضت طبيعة الموضوع الرجوع إلى مجموعة متنوعة من المصادر والمراجع، كان أهمها كتاب العبر وديوان المبتدأ والخبر لعبد الرحمان ابن خلدون، الذي يعتبر من المصادر الهامة المؤرخة لبلاد المغرب، خاصة الجزء السادس، فهو يتناول تاريخ بلاد المغرب ويسرد لنا الحقائق والأخبار والترتيب، وكذلك المقدمة والجزء الثاني منه، بالإضافة إلى كتب أخرى مثل المعجب في تلخيص أخبار المغرب لعبد الواحد المراكشي، وكتاب المغرب في ذكر بلاد إفريقيا والمغرب لأبي عبيد البكري الذي يعد هو الآخر مفصلا لتاريخ المغرب وجغرافيتها إلى جانب الإدريسي في نزهة المشتاق في اختراق الآفاق؛ وهو كتاب في الجغرافيا العامة ألفه الإدريسي سنة 549 هـ-1154م؛ ساعدنا كثيرا في استيفاء الكثير من المعلومات الجغرافية (مواقع ومسالك ومدن وموانئ)، وكتاب فتوح البلدان للبلاذري وكتاب حسن الوزان وصف إفريقيا.

ضف إلى هذا كتاب الأنيس المطرب بروض القرطان في أخبار ملوك المغرب وتاريخ مدينة فاس لأبي زرع الفاسي، حيث استفدت منه كثيرا فقد كان يعرض الأحداث بطريقة متسلسلة ومرتبة حسب وقوعها، وكذلك كتاب البيان المغرب في أخبار الأندلس والمغرب لابن عذارى المراكشي، وكتاب الكامل في التاريخ لابن الأثير، وكتاب الحلل الموشية في ذكر الأخبار المراكشية لمؤلف مجهول وكتاب التكملة لكتاب الصلة لابن الآبار، وكتاب ابن حوقل صورة الأرض الذي أفادنا كثيرا في النشاط التجاري البحري الأندلسي بسواحل المغرب الأوسط، وكتاب الحميري الروض المعطار في أخبار الأقطار...

هذا بالإضافة إلى مراجع أخرى كانت تؤنسنا طيلة قيامنا بالبحث، أبرزها كتاب تاريخ البحرية الإسلامية في المغرب والأندلس للسيد عبد العزيز سالم، وأحمد مختار العبادي الذي كان أنيسا طيلة إعداد هذا البحث، فقد رسم لنا الطريق المتبع لإنجاز هذا العمل إلى جانب النقاط المحورية، وكتاب الأندلس من الفتح العربي المرصود إلى الفردوس المفقود لعصام محمد شيارو واستفدنا منه خلال الحديث عن أحوال الأندلس، وكتاب في تاريخ المغرب والأندلس لأحمد مختار العبادي وكتاب تاريخ المغرب وحضارته من قبيل العربي إلى بداية الاحتلال من القرن 17 ميلادي والذي أفادنا في الطريق البحري بين المغرب الأوسط والأندلس، وكتاب لويس أرشيبالد القوة البحرية والتجارية في حوض البحر المتوسط، وقد استفدنا منه كثيرا من خلال تطرقنا إلى نشأة البحرية في المشرق ورصده لتلك الانتصارات السابقة للعرب، على الرغم من أنه كان هو الأخر متحاملا أحيانا وإلى جانب هذه المراجع وأخرى استفدنا ببعض الدراسات الأكاديمية من رسائل جامعية ومجلات يمكن الرجوع إليها في قائمة المصادر والمراجع.

صعوبات البحث:

أثناء قيامنا بإعداد هذا الموضوع واجهتنا واعترضت طريقنا مجموعة من العراقيل والصعوبات كان أبرزها:

- عدم توفر المراجع اللازمة نظرا لنقص الإمكانيات.
- صعوبة حصر بداية كل فصل ذلك أن الفصل التمهيدي كان الحديث فيه عن نشأة البحرية في المشرق والمغرب ونشأة البحرية في الأندلس فأوجد لدينا ذلك صعوبة من حيث اقتطاع المعلومات وقصها لأخذ ما هو لازم فقط.
- إضافة إلى ضيق الفترة المخصصة للبحث والمقدرة بأربعة أشهر فقط.

الفصل التمهيدي

المبحث الأول: نشأة البحرية في المشرق:

يعتبر بحر الروم من أهم البحار قديما وحديثا، حيث أنه يتشكل من عدة عناصر حيوية تساعد على الملاحة كانعدام الحواجز وقلة التيارات القوية، مما يساعد على سير السفن التي تبحر قرابة الساحل، فضلا عن تميزه بكثرة الموانئ والجزر، مما يجعلها نقاط استدلال [1]. ويعد المحور الذي دارت عليه أحداث النزاع بين قوى العالم الكبرى، من أجل السيطرة وفرض الهيمنة على القوى المعادية بشتى الوسائل، ويرجع سبب تأزم الوضع وتأجج الصراع إلى مكانة بحر الروم الاستراتيجية بإطلالته وإشرافه على قارة إفريقيا، أوربا وآسيا عبر مضيق جبل طارق، بالإضافة إلى كونه ملتقى التجارة العالمية وشريانها.

وعن طريق الطرق البرية استطاع الفاتحون تفويض دعائم وأملاك الدولة الفارسية بضمها إلى أملاك الرقعة الإسلامية في المشرق [2] حيث كانوا لا يعرفون من الطرق البرية منها بحكم تجارتهم ومعرفتهم الواسعة بدروب الصحراء وما لطبيعة هذه الأخيرة التي لم تكن لتسمح لهم بركوب البحر والتعود على فنونه وممارسة أعواده وعلومه ضف إلى ذلك أن بلادهم صحراوية تندر فيها الأشجار التي تصلح أخشابها لصناعة السفن القوية [3].

وإنه ومن جانب الحفاظ على تلك الانتصارات البرية وجب تعزيزها من جانب البحر هذا الأخير الذي وردت آيات قرآنية تشير إلى فوائد ركوبه وكذا منافعه الجليلة سواء من جانب المغنم أو من جانب الشهادة فيه وما من فضل لراكبة [4] عند الله حيث يقول تعالى في محكم تنزيله، قال تعالى: { وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْماً طَرِيّاً وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ

[1] علي عشي: التوجه البحري للمغرب الأوسط وأثره في طرق التجارة والمواصلات (2-10/ 8-16م)، أطروحة دكتوراه، جامعة باتنة 1، الجزائر، 2017/2016م، ص 26.

[2] توفيق مزاري عبد الصمد: الجهاد البحري في عهد المرابطين والموحدين، أطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر، 1428-1429 / 2007-2008م، ص 04.

[3] السيد عبد العزيز سالم وأحمد مختار العبادي: تاريخ البحرية الاسلامية في المغرب والأندلس، دار النهضة العربية، بيروت، لبنان، د-ت، ص 14.

[4] وفيق بركات: فن الحرب البحرية في التاريخ العربي الإسلامي، د.ط، منشورات جامعية، حلب، 1416هـ/ 1995م، ص 07.

حِلْيَةً تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ مَوَاخِرَ فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ} [1]

ومما دفع العرب إلى الجهاد البحري حاجتهم للدفاع عن فتوحاتها التي جاهدوا بأموالهم وأزواجهم في سبيلها، فقد خرج العرب المسلمون من الجزيرة العربية فاتحين بنشرات دينهم وحضارتهم وقد كان لهذا الحماس والجهاد في أنفس المسلمين يغذيه طابع الجهاد والحرية والعزة لدين الله وكذا ابتغاء الأجر والثواب وصاروا يروون أحاديث عن الرسول صلى الله عليه وسلم تتضمن معنى الحث عن الجهاد في البحر حتى بلغت بهم الحماسة إلى ركوب النساء البحر " أم حرام " زوجة أحد الصحابة التي لقيت حتفها في غزوة بحرية في قبرص، وقيل أنه لما غزا الأسطول الاسلامي القسطنطينية كان أحد أولاد الخليفة عمر حاضرا فسأل أمير البحر عن ذنوب الغزاة المجاهدين فأجابه الأمير " إن آثامهم معلقة في أعناقهم " فأجابه ابن عمر " والذي نفسي بيده، لقد تركوا آثامهم على الشاطئ " وعزوا إلى رسول الله صلى الله عليه وسلم أنه قال " إن الجهاد في البحر فيه عشرة أمثال أجر الجهاد في البر " [2] وقال صلى الله عليه وسلم " من فاته الغزو في البحر فليغزو معي " [3].

وإنه من أهم ما دفع العرب إلى التحول نحو البحر حاجتهم للدفاع عن الأملاك الجديدة التي كسبوها، حقيقة أنهم ملكوا البر ولكن البحر كان لا يزال في قبضة البيزنطيين [4] الذين لطالما أحكموا السيطرة والسيادة على بحر الروم بلا منافس فعلى شواطئه الشمالية امتدن أملاكهم إلى شبه جزيرة البلقان والجزر الملاحقة بها وآسيا الصغرى، ومن الشرق كانت تتبعها بلاد الشام ومن الجنوب مصر وشمال إفريقية، كذلك امتد سلطانها السياسي إلى وسط وجنوبي ايطاليا، وقد كان لبيزنطة أسطول دائم ومهيب وعدة قواعد بحرية ودور لصناعة السفن في القسطنطينية وعكا والاسكندرية وقرطاجة وسرقوسة بصقلية ورافانا

[1] القرآن الكريم: سورة النحل، الآية 14.

[2] وفيق بركات: المرجع السابق، ص ص 177-178.

[3] توفيق مزاري: المرجع السابق، ص 29.

[4] لويس أرشيبالد: القوة البحرية والتجارية في حوض البحر المتوسط، ترجمة ومراجعة: أحمد محمود عيسى ومحمد شفيق عربال، د.ط، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، ص 89.

بإيطاليا، هذا بالإضافة إلى السفن التجارية التي تستخدم في عملية النقل للجند والامدادات، وكانت تتحكم في منافذ البحر الروم: كالقسطنطينية ومصر وسبتة مما استحال معه دخول آية تجارة خارجية إلى هذا البحر دون موافقتها [1].

فلقد ظلت بيزنطة تتقاسم العرب أجزاء كبيرة من هذا الحوض وحتى فترة متأخرة من العصر الوسيط [2]، حيث استطاعوا بحملة بحرية استعادة الاسكندرية واستلزم الأمر قتالا عنيفا لإجلاء هذه القوة من الاسكندرية عندما أمر عمر بن العاص والي مصر بهدم حصون الاسكندرية، لكي لا يتمكن البيزنطيون من الصمود أمام قواته البرية مرة أخرى وما شابه الحال كذلك في سوريا ومصر إذ سرعان ما أدرك معاوية والي سورية ضعف سلطانه عليها أمام قوة أسطول بيزنطة القريب من شواطئ سورية [3].

وكان معاوية قد استأذن عمر بن الخطاب في غزو البحر فلم يأذن له [4]، بعد أن كتب هذا الأخير- عمر بن الخطاب- إلى عمرو بن العاص: صف لي البحر وكاتبه فكتب إليه " هو خلق كبير يركبه خلق صغير ليس إلى السماء والماء إن ركد فلق القلوب وإن تحرك أزاغ العقول إلى معاوية " والذي بعث محمد بالحق لا أحمل فيه مسلما أبدا ... فإياك أن تعرض لي في ذلك فقد علمت ما لقي العلاء مني " [5]. وقال عمر " لا يسألني الله عن ركوب المسلمين البحر أبدا فكرة عمر أن يعلمهم في البحر وأمسك عن ذلك [6]. والسبب في ذلك أن العرب لبداوتهم لم يكونوا مهرة في ثقافته وركوبه والروم والإفرنجة لممارستهم أحواله

---

[1] سامي عبد الله بن أحمد المغلوث: أطلس الخليفة عثمان بن عفان، ط1، مكتبة العبيكان، الرياض، 1427هـ/2006م، ص 149.

[2] محمد أحمد أبو صوة: دراسات في تاريخ البحر الأبيض المتوسط في العصر الوسيط، د.ط، منشورات ELGA، فابينا، مالطا، 2006، ص 7.

[3] لويس أرشيبالد: المرجع السابق، ص 89.

[4] أبي العباس أحمد بن يحي جابر البلاذري: فتوح البلوان التحقيق، عبد الله أنيس الطباغ، د-ط، مؤسسة المعارف، بيروت، لبنان، 1407، 1987، ص ص 208-209.

[5] عبد الرحمان بن خلدون: ديوان المبتدأ والخبر في تاريخ العرب والبربر ومن عاصرهم من ذوي الشأن الأكبر، مراجعة سهيل زكار، د-ط، دار الفكر، 1421هـ- 2000م، ج 2، ص 576.

[6] محمد بن سعدين منيع الزهري: الطبقات الكبرى، تحقيق علي محمد عمر، ط1، مكتبة الخناجي، القاهرة، 1421هـ/2001م، ج3، ص 242.

ومرباهم في التقلب على أعواد مرنوا عليه وأحكموا الدراية بثقافته، ولم يزل الشأن ذلك حتى إذا كان لعهد معاوية ان أذن للمسلمين في ركوبه والجهاد على أعواده [1].

ويكون الخليفة عمر بن الخطاب (13هـ- 23 هـ/ 634م-644م) بهذا القرار قد أدرك بثقاب نظره أن العرب لا يزالون حديثي العهد بدروب البحر وعلومه هذا ما أدى به في بادي الأمر إلى تأديب العلاء بن الخضرمي الذي كان على البحرين أيام أبي بكر ثم عزله ثم أعاده وهو الذي ندب الناس إلى غزو فارس فأجابوه وحملهم في البحر إلى فارس بغير اذن عمر بن الخطاب لأنه كان ينهي عن ذلك خوف الغرق وتعريض المسلمين للهلاك سنة 17 هـ [2].

ولهذا عمد الخليفة عمر بن الخطاب إلى سياسة دفاعية لمواجهة الخطر البيزنطي فقام بوضع الجنود وتحصين الحصون ووضع الأبراج للمراقبة وتزويدها بمواقد النار لتكون وسيلة اتصال بين المسلمين على امتداد السواحل الشامية [3] غير أن هذه الإجراءات والوسائل الدفاعية لم تجدي في حماية سواحل الشام من هجمات الروم فقد استطاع الروم البيزنطيون السيطرة على عدد من مدى سواحل الشام، بيروت، جبيل، وعرقة، الأمر الذي دفع عثمان إلى اتخاذ سياسة أكثر فعالية عبر توطين المرابطية العسكريين في السواحل بشكل دائم ولهذا أمر عثمان بن عفان معاوية بتحصين السواحل في الشمال وترميمها وشحنها بالمقاتلة وأن يقطع من ينزلها من المقاتلة القطائع والأخائذ والأراضي والمنازل التي تركها أصحابها الروم ابان الغزو الإسلامي وأن يبنى بها المساجد [4] وكان الموقف العمري مرحليا هدفه إستقرار الأقاليم الامصار التي يتم فتحها ولهذا سمح لمعاوية بإقامة نظام الرباط على السواحل التي أصبحت ضمن التبعية العسكرية وكان إرصاص أولي لاصطناع سياسة بحرية على يد

[1] ابن خلدون: المصدر السابق، ج1، ص 313.

[2] نفسه، ص 548.

[3] طارق محمد الغرام ومحمد علي الحرسان: نشأة وتطور الأسطول الاسلامي زمن الخليفة عثمان بن عفان، مجلة المشكاة للعلوم الإنسانية والاجتماعية، العدد1، 1486هـ/ 2015، ص 59.

[4] نفسه، ص 60.

معاوية [1] الذي لم ينزل بعثمان بن عفان حتى أذن له بالغزو بحر أو أمره أن يعد في السواحل.

وكان معاوية قد جمع لهذه الغزوة عددا كبيرا من سفن مدينة سورية الساحلية وفرق محاربة في مصر بالإضافة إلى استيلائهم على دور الصناعة البيزنطية في الإسكندرية وسورية بالإضافة إلى سفنهم التجارية وملاحي تلك الثغور الخبيرين بشؤون الملاحة [2] هذا وقد وافاه عبد الله بن أبي سرح إليها من الجانب الآخر فالتقيا مع أهلها فقتلوا خلقا كثيرا وغنموا مالا وفيرا، ثم صالحهم معاوية على سبعة آلاف دينار في كل سنة ومادتهم [3].

ويؤدون مثلها في الروم ولا منعة لهم على المسلمين ممن أرادهم من سواهم وأن يكونوا عينا للمسلمين على عدوهم وكانت هذه سنة ثمان وعشرين وقيل تسع وعشرون وقيل ثلاث وعشرون [4].

وقد كان للتعاون البحري بين الأسطول الشامي (معاوية والأسطول المصري (عبد الله بن سعد)، وبالتعاون مع أهل الخبرة من الأقباط المصريين وخاصة من سكان الإسكندرية حيث كانت توجد دور لصناعة السفن ومنها نخرج الأساطيل إلى قواعد الشام البحرية بمصر وقد كلل التعاون البحري بين مصر والشام بالسيطرة على بعض جزر الحوض الشرقي للمتوسط مثل قبرص[5] وبسبب الضغط الشديد الذي تعرض له سكان قبرص من طرف البيزنطيين واجبارهم على تزويدهم بالسفن لغزو المسلمين فأخلوا بذلك بنود المعاهدة مما أثار حفيظة معاوية الذي أعد قوة مكونة من 500 سفينة وأعاد فتح مدينة قبرص للمرة الثانية سنة

[1] توفيق مزاري: المرجع السابق، ص 32.

[2] لويس أرشيبالد: المرجع السابق، ص 90.

[3] عماد الدين أبي الغد اساعيل ابن عمر بن كثير القرشي الدمشقي: البداية والنهاية، تحقيق: عبد الله بن عبد المحسن التركي، ط1، دار هجر، 1418هـ/ 1998، ج 10، ص 229.

[4] ابن خلدون: المصدر السابق، ج6، ص 576.

[5] توفيق مزاري: المرجع السابق، ص 32.

33م /653م بعدما قام بتجهيز جيش من أهل بعلبك ونقله إلى قبرص لحمايتها من تسلط البيزنطيين. [1]

تعد واقعة ذات الصواري حدا فاصلا في تاريخ بحر الروم ذلك أن إمبراطور الروم آنذاك قسطانز كان يرمي إلى تحطيم قوة المسلمين البحرية في مهدها ولو أنه وفق في ذلك لظلت سيادة بحر الروم بين البيزنطيين دون المسلمين [2] وقعت الحادثة سنة 31هـ في البحر أعد فيها خليفة هرقل أسطولا كبيرا تراوح عدده يومئذ ألف مركب أما قوة المسلمين فقد بلغت مائتا مركب [3] كما يستنتج في كلام الطيري في أكثر من أنه إسم لموضع حيث يقول " فركب في مركب وحده وما معه إلا القبط حتى بلغوا ذات الصواري[4].

وقد اقر لويس أرشيبالد في كتابه " أن الانتصار فيها كان للعرب في هاته الغزوة كانوا المسلمين في بدايته متخوفين في عدد وعدة العدو والأمر الذي جعل عبدالله بن أبي سعد يستشير المسلمين فيه فقام اليه رجل من أهل المدينة كان متطوعا معه [5]فقال أيها الأمير إن إن الله عز وجل ثناؤه يقول قال الله تعالى " **كم من فئة قليلة غلبت فئة كثيرة بإذن الله والله مع الصابرين**" [6] فقال عبدالله اركبوا بإسم الله، فقاتلو واستمر القتل وانهزم الأعداء الأعداء وأقام ابن سرح بالموضع ثم قفل ذات الصواري والغزوة كذلك لكثرة ما كان بها من الصواري[7]، ولعل أهم أسباب هذه الحملة المسيرة من قبل الإمبراطور قسطانز هو عرقلة الاستعدادات البحرية التي كان المسلمون يعدونها في موانئ الشام لشن غزة على القسطنطينية، غير أن فشلت وانحدرت قوة الروم وكان هذا الفوز الساحق حدا فاصلا في

[1] أحمد المغلوث: أطلس الخليفة عثمان بن عفان، ص 154.

[2] نور سعد محسن: البحرية الإسلامية ودورها في محاولات فتح القسطنطينية خلال العصر الأموي (41 – 13هـ) 661-750م ، ص 199

[3] ابن عبد الحكم: فتوح مصر والمغرب، تحقيق: عبدا لمنعم عامر، د،ط، الذخائر، القاهرة 2001 ، ج1، ص 225

[4] أبي جعفر محمد بن جرير الطبري: تاريخ الرسل والملوك، تحقيق: محمد أبو الفضل ابراهيم ط4 ، دار المعارف ، القاهرة ، 1977 ج4 ص 291 –292

[5] لويس أرشيبالد: المرجع السابق، ص 92.

[6] سورة البقرة، الأية 249.

[7] ابراهيم العدوي: الدولة الإسلامية وامبراطورية الروم ، ط1 دار الرياض الصالحين . 1414هـ/1994م، ص 62

سياسة الروم إزاء المسلمين، فقد أفاق قسطانز بعدها إلى نفسه وأدرك أن إعداد أي حملة برية أو بحرية لاسترداد مصر أو الشام مجهود فاشل ضائع ومحاولات فات أوانها[1].

غير أن معاوية لم يعد من هذا النصر الذي أحرزه في متابعة الغزو البحري، فقد شغل بالمطالبة بدم عثمان منذ سنة 35 هـ ، ومناوءة علي ابن أبي طالب من أجل الظفر بالخلافة عن مواجهة البيزنطيين [2] أما في القسطنطينية فإن الإضطرابات التي سادت البلقان وباقي الممتلكات في المغرب جعلت قنسطانز يترك ولو مؤقتا على الأقل الصراع مع العرب، وكان بسبب تقدم السلاق في البلقان نحو بحر الأرخبيل مصدر الإضطرابات [3].

غير أن البيزنطيين أعادوا الكرة وهجموا على سواحل الشام سنة 49 هـ مما سبب خسائر فادحة للمسلمين مما جعل معاوية على إعادة النظر وإقامة دار لصناعة السفن بعكا بدلا من الاعتماد على مصر وشكلت بذلك خطر متزايد على البيزنطيين [4] فحاول الأسطول الاسلامي فتح جزيرة أقريطش تحضير الغزو القسطنطينية [5] واستهل معاوية سياسته البحرية التوسعية بتقوية الشغور البحرية في كل من الشام ومصر وشحنها بالجند المدربين على ركوب البحر ثم بث النشاط في دور الصناعة في كل من الشام ومصر، كذلك لانتاج السفن الحربية وغيرها من المراكب الخاصة بنقل المؤن والعتاد وفي نفس الوقت أعد معاوية القوات البرية للالتحام مع القوات البحرية للهجوم على القسطنطينية غير أن حصاره عليها باء بالفشل وأدرك أنه للاستيلاء عليها وجب وتطلب إعداد أسطول عربي قوي وأن هذه الحملة كانت استطلاعية تمهيدية وترجع سبب حصانة هذه العاصمة إلى احاطة المياة بها من ثلاث جهات شمالية وشرقية وجنوبية كفل لأساطيلها المنعة والحماية [6].

---

[1] ابراهيم العدوي، المرجع السابق، ص 62.

[2] عبد العزيز سالم وأحمد مختار العبادي: المرجع السابق، ص 19.

[3] لويس أرشيبالد: المرجع السابق، ص 92.

[4] عبد العزيز سالم والعبادي: المرجع السابق، ص 19.

[5] توفيق مزاري: المرجع السابق، ص 33.

[6] عبد المنعم خفاجي وعبد العزيز شرف: معارك فاصلة في التاريخ الاسلامي، ط2، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، 1409هـ/ 1989م، ص ص 54-56.

المبحث الثاني: نشأة البحرية في المغرب الإسلامي

أمام انتصارات العرب المتتابعة صرف الإمبراطور البيزنطي فنسطانز الثاني (337م/361) نظره عن محاولة استرداد الشام ومصر ورأى أن يحول نشاطه إلى الميدان الغربي أي قسم الغربي من بحر الروم- البحر الأبيض المتوسط- حيث كانت جيوش العرب الظافرة تهاجم إفريقية وتشن الغارات على صقلية وسردانية وقوصرة ...، ورأى أن يتخذ صقلية قاعدة له لضرب قوى العرب النامية هناك بعد أن تم لهم فتح مصر وتأمين السواحل في منطقة الشرق من البحر، فقد وجب عليهم الآن التفكير في فتح برقة وطرابلس وغيرها...، تطبيقا لسياسة الاستمرار في عمليات الفتح وتأمين حدود مصر الغربية [1]، غير أنه وبالرغم من تلك الانتصارات إلا أن عملية الفتح تعثرت لعدم وجود تغطية مجدية كافية تحمي الجيوش الإسلامية [2].

وبسبب هذا العامل أي عدم التوفيق والتنسيق بين القوات البرية كانت نكبة عقبة بن نافع وانهزامه في تهوادا سنة 64 هـ/ 684 م أثناء تقدمه نحو الغرب [3].

وقد كانت لهذه الحادثة الأثر العظيم في نفوس القادة الفاتحين فأدركوا إلزامية وضرورة وبد، انشاء أسطول مغربي، فقد كانوا لهذا الحين يعتمدون في مساندتهم للحملات البرية لفتح المغرب على سفن مصر حتى سنة 89هـ/ 708م [4].

ويمكن اعتبار ولاية حسان بن النعمان 73هـ/ 692م في المغرب بداية تأسيس البحرية المغربية بعد ما لاحظ أن الروم يجدون في مركبهم النجاة إلى صقلية والأندلس وإذا اشتد عليهم القتال في افريقية وبعد الاستيلاء على قرطاجة 76/ 695 م، العاصمة البحرية

[1] عبد العزيز سالم وأحمد المختار العبادي: المرجع السابق، ص ص 20-21.

[2] توفيق مزاري: المرجع السابق، ص 34.

[3] لويس أرشيبالد: المرجع السابق، ص 20.

[4] عصام محمد شبارو: الأندلس من الفتح العربي المرصود إلى الفردوس المفقود، ط1، دار النهضة العربية، بيروت، لبنان، 1423 هـ/ 2002م، ص 63.

للبيزنطيين تم انشاء قاعدة بحرية اسلامية قريبة منها بتونس قاعدة ترشيش وصنع بها مائة مركب ورودت بما يلزمها من المواد والصناع [1]، الخبيرين بشؤون الملاحة وبناء السفن وأصلهم أقباط من مصر وصل عددهم إلى ألف أسرة وأصبحت بهذا ترشيش أعظم الثغور العربية على ساحل المغرب الأدنى التي كان يقلع منها الأسطول العربي تحت راية الاسلام في غرب البحر الرومي [2].

ولكن موسى بن نصير (85 هـ/ 104م) هو في الواقع المؤسس الحقيقي للبحرية الاسلامية في غرب البحر الأبيض المتوسط فقد قام بإنشاء دور الصناعة وبناء السفن لأنه كان يعتقد أن العامل البحري سيكون له أثر هام في فتح الأندلس [3]، وقد أسهمت سفن موسى بن نصير في غزوة الأشراف– صقلية– [4]، وسردانية ثم فتح الأندلس [5]، ويعود هذا التطور البحري في عهد موسى بن نصير إلى فهمه سر حماية خطوط مواصلاته البرية بعمليات بحرية فقدر له النجاح، حيث عبر المسلمون إلى المسلمون إلى الأندلس ومنه إلى جنوب فرنسا ودخل بذلك ما يقرب من ثلثي سواحل البحر المتوسط في حكم الدولة الاسلامية[6].

وفي خضم هذه الأوضاع واصل ولاة افريقية سياسة الجهاد البحري غير أن الولاة انشغلوا عن صقلية التي تعتبر نقطة قوة البيزنطيين بثورات البربر [7]، وهذا بالإضافة إلى انشغال الخلافة العباسية عن أمور البحر بمشاكلها في المشرق لتثبت كيانها ووجودها [8].

---

[1] علي عشي: المرجع السابق، ص 46.

[2] عصام محمد بشارو: المرجع السابق، ص 45.

[3] حسن أحمد محمود: قيام دولة المرابطين، صفحة مشرفة من تاريخ المغرب في العصور الوسطى، د.ط، دار الفكر العربي، القاهرة، د.ت، ص 236.

[4] عبد العزيز سالم، وأحمد مختار العبادي: المرجع السابق، ص 34.

[5] توفيق مزاري: المرجع السابق، ص 34.

[6] لويس أرشيبالد: المرجع السابق، ص 21.

[7] حسن أحمد محمود: المرجع السابق، ص 237.

[8] ابن وردان: تاريخ مملكة الأغالبة، تحقيق: محمد زينهم محمد عزب، ط1، مكتبة مدبولي، القاهرة، 1408هـ/ 1988، ص 05.

وبعد قيام دولة الأغالبة 184 هـ/ 800م، في افريقيا [1]، نشطت حركة الرباط الساحلي والجهاد البحري [2]. فبخروج أسد بن الفرات (213 هـ/ 628م) من القيروان وبحشود عظيمة من مدينة سوسة التي أقلع منها الأسطول الاسلامي سنة 212 هـ- 827 [3]، استطاع أن يغزو صقلية وفتحها سنة 212 هـ وغزو مالطة وسواحل إيطاليا الجنوبية الغربية [4].

وفي العهد الفاطمي (296هـ/ 361م) عكف الفاطميون على العناية بالأسطول وزيادته وأصبحت عاصمتهم المهدية من أهم الموانئ الحربية فغزو سردانية سنة 323هـ/ 934م، وجنوة ومرسيليا وتبنت سيادتهم في جنوب ايطاليا، أما الأمويون في الأندلس فقد عمدوا إلى الإكثار من الأساطيل وبلغت بحريتهم في عهد عبد الرحمان الناصر ذروتها ورغم العداء بين الفاطميين والأمويين إلا أنهم كانوا شبه متفاهمين في الرد على عدوان الفرنجة والنيل منهم[5].

غير أن البحرية الإسلامية أخذت في التقهقر والضعف بسبب بروز وازدهار القوى النصرانية المساوئة التي رأت في انتقال الفاطميين و بأساطيلهم التي كانت موضع رعب وفزع المسرح رحب للضغط والاستيلاء على الجزء الغربي لبحر الروم، زد على ذلك ضعف الخلافة الأموية وتقهقرها وبالتالي تفرق شمل الأندلس، وعكف ملوك الطوائف على شؤنهم الخاصة[6].

[1] ابن وردان: المصدر السابق، ص 05.

[2] توفيق مزاري: المرجع السابق، ص 36.

[3] عبد العزيز سالم وأحمد مختار العبادي: المرجع السابق، ص 105.

[4] السيد عبد العزيز سالم: تاريخ المغرب في العصر الإسلامي، د.ط، مؤسسة شباب الجامعة، الاسكندرية، 1999، ص 288-289.

[5] حسن أحمد محمود: المرجع السابق، ص 239.

[6] نفسه: ص، ص 239، 240.

أما الزيريين فقد كانت لهم أرض المعركة رحبة خاصة بعد رحيل الفاطميين، في عهد الأمير باديس بن أبي الفتوح (388م 997م) زاد اهتمام الزيرين بالبحرية[1] همة وقوة النشاط البحري ظهرت عندما تولى المغز بن باديس افريقية فأسس أسطولا ضخما بهدف به لمواجهة منافسة في طرابلس الغرب ومواجهة البيزنطيين وثم ذلك فيما بين سنة 430هـ/435، واستطاع إخماد حركة الثوار في سوسة سنة 445م لكن ظهور النورمان في جنوب إيطاليا وازدياد نشاطهم أضعف البحرية الإسلامية في صقلية وافريقية.

غير أن الإمارات الكلبية في صقلية ظلت تجاهد الروم والبحر في أسقطها التورمان سنة 485هـ[2]. إلا أن البحرية الزيرية عرفت تطورا في عهد تميم بن المعز وحلفائه وكان مرجع ذلك لاعتماد على البحارة المسلمين الذين هربوا من بطش النورمان واستغلوا بعد ذلك في أعمال الجهاد [3].

وهو ما مهد للحماديين منذ انفصالهم عن الزيريين، الاهتمام بالبحر وركوبه ولو في فترة متأخرة من ذلك أي على عهد الناصر بن علناس 454هـ/ 1062م الذي نشأ أول قاعدة بحرية حربية في مدينة بجاية عاصمته الثانية وقد ساعده في ذلك غنى هذه المنطقة بالمواد الأولية والأساسية ضف إلى ذلك طبيعة موقعها الإستراتيجي [4].

وأهم عامل كان تنامي الخطر النورماندي الذي كان دائم النشاط أعلى سواحل إفريقية والمغرب الأوسط حيث شكل أسطولهم درعا واقيا لمدنهم الساحلية مثل مرسي الخرزوبونة، جيجل، شرشال والتنس [5].

---

[1] توفيق مزاري: المرجع السابق ص 39.

[2] نفسه: ص ص 39، 40.

[3] عبد العزيز سالم والعبادي: المرجع السابق، ص 210.

[4] موسى هيصام: الجيش في العهد الحمادي (405-547) و(1014-1152)، رسالة ماجستير جامعة الجزائر، الجزائر 2000 /2002 ص ص 201-129.

[5] نفسه، ص 130.

كما نجد أن الوحدة السياسية للأندلس قد تفرقت إلى دويلات إلا أن بعض من كان لها نشاط بذكر منها بنو عباد الذين اهتموا بشؤون البحر لوقوع معظم ثغورهم على المحيط الأطلسي وكان لهم أسطول ضخم يعتمد على داري صناعة يشلب وإشبيلية، فقد ساهم أسطول إشبيلية لقطع منه في مهاجمة سبتة الجامعة لسقوط البرغواطي وابنه المعزز [1].

ونقل أيام جيوش المرابطين في شبه الجزيرة الخضراء [2] وفي عهد المعتصم بن صمادح (484هـ/ 1091) فقد نجح في انشاء أسطول بحري كان يرسو في خليج ألميرية غير أنه أحرق ولم يبقى إلا القليل، أما مملكة دانية والجزر الشرقية التي استقل بها مجاهد العامري (400–436 م/ 1009، 1045) الذي يعتبر أكثر ملوك الطوائف عناية بالأساطيل استقل بجزر البلبار وغزا سردانية ، وأغار على سواحل إيطاليا ولو فير غير أنه لقي هزيمة نكراء في أسطول بيزا وحيوة الذي يعتبر أحد أسباب ضعف البحرية الإسلامية في غرب المتوسط [3] وعليه نظر المد الوضع المنزوي وبوادر الضعف والهوان الذي آلت إليها البحرية الإسلامية خاصة وبحلول القرن 5 هـ (11 م) الذي احتل فيه التوازن في موازين القوى في الحوض الغربي لبحر الروم بعد أن سيطرت الغربية على العديد في الجزر التي خضعت للمسلمين ردحا من الزمن والتي اتخذت منها انكار متقدمة لتهديد السواحل الغربية وبروز قوى جديدة تمثلت في المدن الإيطالية بيزا جنوة والممالك النصرانية في الأندلس، برشلونة. [4]

[1] عبد العزيز سالم والعبادي: المرجع السابق، ص ص 201–202.

[2] نفسه: ص 202.

[3] نفسه: ص ص 203–204.

[4] توفيق مزاري: المرجع السابق، ص ص 04–05.

المبحث الثالث: نشأة البحرية الأندلسية

لم يكن للمسلمين منذ أن افتتحوا الأندلس أسطول بحري حربي منظم قبل أن يشرع الأمير الأموي عبد الرحمان الأوسط [1] في بناء دار الصناعة بإشبيلية [2] سنة 230 هـ، وهذا راجع لانشغال أمراء بني أمية بالثورات الداخلية والحروب مع الممالك المسيحية في الشمال فأهملوا صناعة الأسطول إلى أن فوجدوا بالغزو النورميدي سنة 229هـ/ وتنبهوا وقتئذ إلى نقطة الضعف في نظامهم الدفاعي البحري [3].

غير أن ذلك لم يمنع من قيام جماعات من البحرين من أهل الأندلس بالاشتغال بالتجارة فيما تنتجه الأندلس زراعيا وصناعيا أو لقيام بغزو السواحل الافرنجية وجزر بحر الروم، وكان المركز الرئيسي لهؤلاء البحريين يقع ما بين طرطوشة [4] .

---

[1] هو عبد الرحمان بن الحكم بن هشام بن عبد الرحمان الأموي: رابع ملوك بني أمية في الاندلس، ولد في منطقة طليطلة سنة 176 هـ وبويع بقرطبة سنة 206 هـ، وهو أول من جرى على سنن الخلفاء في الزينة والشكل وترتيب الخدمة، فشيد القصور وجلب الماء العذب إلى قرطبة، واتخذ السكة بها وضرب الدراهم باسمه ونظم الجيش واستكثر في الأسلحة والعدد كانت أيامه أيام سكون وعافية، له غزوات كثيرة، أديبا ينظم الشعر، وفاته بقرطبة سنة 238هـ/ 352م.

ينظر: الزركلي خير الدين: الأعلام، ط15، دار العلم للملايين، ببيروت، 2002، ج3، ص 305،

أحمد المقري: نفح الطيب من غصن الأندلس الرطيب، تحقيق محي الدين عبد الحميد، ط1، المكتبة التجارية الكبرى، مصر، 1949، ج1، ص 322.

[2] مدينة عظيمة كبيرة بالأندلس، عملها متثل بعمل ليلة وهي غربي قرطبة بينها ثلاثون مرسخا، وكانت قديما قاعدة ملك الروم، واشبيلية قريبة من البحر يطل عليها جبل الشرق، وهو جبل كثير الشجر والزيتون وسائر الفواكه، ومما فاقت عليه من نواحي الأندلس زراعة القطن فإنه يعمل منها إلى جميع بلاد الأندلس والمغرب وهي على شاطئ نهر عظيم تسير فيه المراكب المثقلة، يقال له وادي كبير، وفي كورتها مدن وأقاليم عديدة.

ينظر: الحموي شهاب الدين: معجم البلدان، دار صادر بيروت، 1977، مج1، ص 195. أيضا مجهول: جغرافية وتاريخ الأندلس، دراسة وتحقيق عبد القادر بوباية، مؤسسة البلاغ للنشر والدراسات والأبحاث، الجزائر، 2013، ص ص 145-150.

[3] عبد العزيز سالم والعبادي: المرجع السابق، ص ص 147-148.

[4] طرطوشة مدينة بالاندلس تتصل بكورة بلنسية وفي شرقي بلنسية وقرطبة قريبة من البحر متقنة العمارة مبنية على نهر ابره ولها ولاية واسعة ولاد كثيرة تعد في حملتها تحلها التجار وتسافر منها إلى سائر الأمصار، ينظر الحموي: المصدر السابق، مج4/ ص 30؛ أيضا الحميري محمد بن عبد المنعم، الروض المعطار في خبز الأقطار، تحقيق: احسان عباس، ط2، مكتبة لبنان، بيروت، 1984، ص ص 391-392.

وبلنسية [1] على الساحل الشمالي الشرقي في الأندلس، ومركز آخر في الساحل الشرقي الجنوبي وتحديد في مرية بجانة [2]، ويرجع بداية اشتغال الغزاة البحريين بأعمال الغزو على سواحل ايطاليا وفرنسا الجنوبية وجزر بحر الروم مثل صقلية وأقريطش إلى أيام الحكم الريفي، ولكن ينبغي أن نشير هنا إلى أعمال هؤلاء الغزاة لم تكن بموافقة رسمية في حكومة قرطبة [3].

وقد تحدثت المصادر اللاتينية بإسهاب عن هذه القارات ووصفت أصحابها بالقرصنة، والواقع أن أعمال القرصنة في ذلك الوقت لم تكن قاصرة على المسلمين وحدهم بل كانت شائعة بين المسيحيين والوثنيين والنورماديين أيضا، وكثير ما استعان أمراء الأندلس بخبرة رعاياهم البحريين في حماية سواحلهم وقيادة أساطيلهم [4].

فكما اعتمد الأمويون في الشام على القبائل اليمنية الكلية في أعمالهم البحرية، فكانوا النواة الأولى للبحرية العربية في المشرق، اعتمد كذلك الأمويون في الأندلس على اليمنيين القماعين في هذا المجال، فأنزلوهم في المنطقة الساحلية الشرقية، وأسندوا إليهم حراسة ما يليهم في البحر وحفظ الساحل، وقد سمي هذا الإقليم أرض اليمن أي أعطيتهم في الأرض.

[1] في شرق الأندلس بينها وبين قرطبة على طريق بجاية ستة عشر يوما وعلى الجادة ثلاثة عشر يوما، وفي مدينة سهلية وقاعدة من قواعد الأندلس في مستوى في الأرض عامرة القطر كثيرة التجارات وبها أسواق وحط وإقلاع، بينها وبين البحر ثلاث أميال وفي على نهر جار ينتفع به وسيبقى المزارع وعليه بساتين وجنات وعمارات متصلة والسفن تدخل نهرها وسورها مبني بالحجر والطوابي وفي من أمصار الأندلس الموصوفة وحواضرها.

ينظر: الحميري: المصدر السابق، ص 392.

[2] بجانة كانت في المدن الساحلية الحصينة، والمرافئ الهامة في بنية جزيرة الأندلس، وظلت تحتفظ بهذه المكانة إلى غاية النصف الأول من القرن الرابع هجري، ثم بدأت تفقد هذه الأهمية تدريجيا، وقد تمتعت بأهمية إستراتيجية ودفاعية، وهذا ما تدركه من خلال قول ابن سعيد المغربي وكانت محرسا للمملكة إلى أن ضعفت، وعظمت المرية، قاصرات تابعة، ينظر الحميري: المصدر السابق، ص 393.

[3] عبد العزيز سالم والعبادي: المرجع السابق، ص ص 150-151.

[4] أحمد مختار العبادي: في تاريخ المغرب والأندلس، دار النهضة العربية، بيروت، لبنان، ص 135.

أو الاقطاع، وكانت بلدة بجاية بالقرب من المرية [1]، في أهم قاعدة لهم في هذا الاقليم الشرقي لما تمتاز به من موقع حصين الأمويون، كذلك في حماية سواحلهم، على جماعات بحرية أندلسية في المولدين والبربر والمستعربين الذين كانوا يتكلمون بعجمية أهل الأندلس، وانتشر هؤلاء البحريون في بلدان الساحل الشرقي الأندلسي أي كانت تعرف أيضا باسم البلاد البحرية، وكانت لهم فيها مراسي ورباطات ودور صناعة، كذلك انتشر هؤلاء البحريون في بعض جهات الساحل الافريقي الشمالي على شكل جاليات أندلسية متفرقة [2].

وهكذا نجد أن أول عامل أساسي في نشوء البحرية الأندلسية هو تركيبة المجتمع نفس، وما يحمله من موروث هذا الميدان، في مولدين أهل البلاد الإسبانية، وعرب اليمن الذين استوطنوا الأندلس، وهم معروفون منذ زمن بعيد بحضارتهم وركوبهم البحر... ومن هنا كان الاهتمام الأول بالبحر صناعة رسمية، حتى أصبحت هذه الكيانات أشبه ما تكون بالجمهوريات البحرية، تولت حراسة السواحل الأندلسية من خطر النورمان وغيرهم، وتولت إمارتها بيوتا تعريفة كأسرة بني سراج الصاعية اليمنية وبني الأسود الفسانين وبني ماحس وغيرها [3].

أما الاهتمام الرسمي بصناعة الأسطول فقد كان عهد الأمير عبد الرحمان بن محمد المعروف بعبد الرحمان الأوسط، حيث أظهر هذا الأمير اهتماما جديا بالأساطيل البحرية، فعمد إلى إنشاء أسطول قوي يدفع به عن الأندلس الأخطار الخارجية وينازع به السيادة الفاطمية في حوض بحر الروم، ونشطت حركة الانشاء وصناعة السفن في عهده إلى حد

---

[1] اسم مشتق من وظيفتها، أو من الغرض الذي أقيمت من أجله، إذا كانت تتخذ في الأصل مرأى أو محرسا لمدينة بجاية الغربية منها بحوالي ستة أميال شمالا، لكن سرعان ما تحولت إلى أشهر موانئ ومدن شبه جزيرة الأندلس، وأكثرهم عمرانا فأصبحت لى جانب بجانة على حد قول ياقوت الحمودي " بأن المشرق منها يركب التجار وفيها تحل مراكب التجار وفيها مرفأ ومرسى السفن والمراكب " ويمتاز خليج المرية باتساعه وعمقه، ويسمح بضم عدد كبير من السفن، كما يمتاز بهدوء مياهه وقلة أمواجه وهذا ما أهله للعب دور ريادي في التجارة العالمية، ينظر: الحميري: المصدر السابق، ص 183.

[2] أحمد مختار العبادي: المرجع السابق، ص 134-135.

[3] عبد القادر بوباية خديجة بورملة: " النشاط البحري الأندلسي في حوض ودوره في نشأة وتطور المدن الساحلية للمغرب الأوسط، دراسة نماذج بعض المدن من خلال الكتابات الجغرافية، العدد 23، 2016م، ص 128.

أنه أنشأ لهذا لقز في عدد كبير من دور الصناعة في مدن الاندلس مثل: المرية، طرطوشة، الجزيرة الخضراء، مالقة، لفتت، شلبي قصر أبي دانس، دانية، مدينة الزهراء، سنتمرية بالبرتغال [1].

ومما ساعد على ازدهار هذه الصناعة هو غنى بلاد الأندلس بالمواد الضرورية لصناعة الأساطيل، حيث تم استخدام خشب طرطوشة الصنوبرية في صناعة السفن، هو مشهور بجودته وعدم تعرضه للتلف الناشئ في السوس[2]، ومنه كانت تصنع ألواح السفن والصواري والمجاذيف وخشب الطحش لصناعة الفسى والسلاليم وبعض الرماح والنروس، ومعدن الحديد اللازم لعمل المسامير والمراسي والروابط و القطاطيف أو الكلاليب والمراد أن الفؤوس واللتون والدبابيس والجواشن وغير ذلك من الآلات والأسلحة، والنحاس الذي تصنع منه السلاسل، والألياف لعمل جبال المرسى، والقطرات والزفت لقلفطة السفن حتى لا تؤثر المياه في ألواحها المغمورة في البحر، والقطرات والكبريت اللازمان لصناعة النفط البحري وهو نوع لا ينطفئ إذ أسقطه في الماء، والقطران والكتان اللازمان لصناعة النار الحارقة [3].

وقد كان لميلاد البحرية الأندلسية نتائج هامة لان الأسطول الأندلسي لم يلعب دورا خطيرا في فتح جزر ميورقة ومنورقة وبلنسية سنة 234 هـ فحسب، بل في تاريخ الأندلس وحوض بحر الروم بوجه عام، فدور الصناعة التي أسسها الأمير عبد الرحمان الأوسط كانت مقدمة لإنشاء دور أخرى لصناعة الأسطول في العهود التالية، ويكون هذا الأسطول الساعد الأيمن لخلفاء قرطبة لغزو العدو ومنافسة الفاطميين في شؤون البحر [4].

[1] عبد العزيز سالم والعبادي: المرجع السابق، ص ص 174-175.

[2] السيد عبد العزيز سالم: تاريخ المسلمين وآثارهم في الأندلس الفتح العربي في سقوط الخلافة بقرطبة، دار النهضة العربية، بيروت، 1988، ص 238.

[3] عبد العزيز سالم والعبادي: المرجع السابق، ص 57.

[4] السيد عبد العزيز سالم: المرجع السابق، ص ص 238-237.

وهكذا يفسر عبد الرحمان الأوسط المؤسس الحقيقي للأسطول الأندلسي، حيث يذكر ابن خلدون أن أسطول الأندلس انتهى في أيامه إلى مائتي مركب أو نحوها [1].

[1] ابن خلدون: المقدمة، دار الفكر للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، لبنان، 2004، ص 243.

الفصل الأول:

النشاط التجاري البحري بين المغرب الأوسط والأندلس

المبحث الأول: النشاط التجاري البحري الأندلسي سواحل المغرب الأوسط 37-10

اتصلت بلاد المغرب الأوسط جغرافيا مع العديد في المناطق تكللت عنها تعاملات تجارية مختلفة مع بلاد المشرق والسودان [1] خاصة أن المغرب والأندلس [2] كلاهما مقابل للبحر وتنقل السفن بينهما ألزم حتمية التعامل والتنقل بين العدوتين حيث كانت السفن التجارية تتردد على موانئ المغرب والأندلس محملة بالبضائع من ميناء أرشغول وميناء فروخ إلى ميناء بجاية شاطبة مرسى الجزيرة، نشوء الأندلس كقوة بحرية بسبب العامل الجغرافي كون أن المنطقة معزولة عن العالم الإسلامي جغرافيا إضافة إلى أنها شبه جزيرة يحيط بها البحر وكذا الغارات التي تتعرض لها والغزوات البحرية في الجهة الشرقية الشمالية لهذا كانت الحاجة الماسة للاهتمام بالبحر والأسطول.

وهذا الموضوع تناولته المصادر اللاتينية ووصفت أصحابها بالقراصنة وفي حقيقة الأمر أعمال القرصنة لم تقف على المسلمين وحدهم بل شاعت بين المسيحيين والوثنيين والنورمانديين وكثيرا ما استعان أمراء الأندلس بخبرة رعاياهم البحريين في حماية سواحلهم وقيادة أساطيلهم [3]، وهذا لم يمنع أهل الأندلس الاشتغال بالتجارة فهذه الأخيرة هي شريان اقتصاد البلاد تكون مصدر عيش السكان وقوتهم اليومي [4].

فجماعة من البحريين من أهل الأندلس اشتغلوا بالتجارة على سواحلهم ومراكزهم كان بين بلنسية و طرطوشة[5].

---

[1] عبد القادر بوباية، خديجة بورملة: المرجع السابق، ص 133.

[2] الأندلس من جملة المغرب وهي شبه جزيرة تقع في الجنوب الغربي حتى أوربا تحيط بها المياه من جميع الجوانب عدا الشمال الشرقي، أبي الفاسم ابن حوقل: النصيبي صورة الأرض، ط2، دار ماجر، بيروت، 1938، ص 163.

[3] أحمد مختار العبادي: المرجع السابق، ص 135.

[4] نفسه: ص 135.

[5] احمد مختار العيادي: المرجع لسابق، ص 135.

وسواحل المغرب الأوسط كما كان لهم حظ مع مدن الأندلس فالتجار بينهما كانت نشطة بحكم التحرب بين العدوتين حيث لعب ميناء هنين وميناء المرية دورا كبيرا في تنشيط التجارة بين الأندلس والدولة الزيانية[1].

وقد أتيحت فرصة التعاون والتبادل بين الطرفين مما أعطى دفعا لتنشيط المبادلات التجارية وذلك منذ وقت مبكر فمدينة تنس كانت تزود الأندلس بالطعام وذلك لكثر الزرع بها يقول لصاحب الاستبصار " وهي كثيرة الزرع رخيصة الأسعار منها يحمل الطعام إلى الأندلس وإلى بلاد إفريقيا وإلى بلاد المغرب لكثرة الزرع عندهم... [2]

لم تكن المنتوجات الزراعية وحدها تصدر غلى الأندلس في بلاد المغرب، فهناك أيضا مواد أخرى كالخيول العربية والبربرية والسمك المقدد. والجلود المدبوغة والمصبوغة والمواد التي تستعمل للدباغة في ذلك القشور المعروفة بالقشور البجائية كما كان (الأندلس) يصدر سباخ أرزيو الملح إلى إقليم الأندلس[3] فقد كان التجار المغاربة ينتقلون بدورهم إلى الأندلس حيث يحليون السلع التي لم تكن متوفرة في أسواقهم والتي تتواجد بكميات قليلة لا تكفي لتغطية جميع حاجاتهم خاصة وأن العديد في مناطق الأندلس على حد وصف الإدريس كانت غنية بالمناجم والمنتجات الزراعية[4].

كما جلب المغاربة أدوات الفلاحة وغيرها نظرا لشهرة الأندلس بها كآلة الحفر وأنواع من الآلات الحديدية كالسلاح والطبول والسكاكين الأمقاص المذهبة[5] يشير إبن سعيد

---

[1] جورج مارسيه: بلاد المغرب وعلاقتها بالمشرق الإسلامي في العصور الوسطى، ترجمة محمد عبد الصمد هيكل، دار المنشأة المعارف، الإسكندرية، 1991، ص 329.

[2] مجهول: الاستبصار في عجائب الأمصار، تحقيق سعد زغلول عبد الصمد، الإسكندرية، 1957، ص 133.

[3] ابن حوقل: المصدر السابق، ص 85.

[4] الإدريسي: نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، قيم المغرب وأرض السودان ومصر والأندلس، ليدن مطبعة بريل، ج2، 1863، ص 266.

[5] ابن عذاري: البيان المغرب في أخبار الأندلس والمغرب، تحقيق ج س كولان، وإليفني برونفسال، دار الثقافة بيروت، ط2، 1980، 1980، ج1، ص 180.

المغربي إلى دقة المبادلات بين الطرفين بقوله " كانت العروس تجهز من مرسية كما يجهز الفارس من تلمسان[1].

وفي الميدان التجاري كان السفن التجارية تتردد بين الموانئ المغربية والأندلسية مثل ميناء فروخ بالغرب الأوسط ومرسى الجزيرة الخضراء وبجانة وشاطبة وغيرها من الموانئ الأندلسية الممتدة على الساحل الجنوبي و الجنوب الشرقي محملة بالتجار والعلماء والمسافرين[2] وفي مقابل هي كذلك الأندلس تنوعت موانئها وتعددت منها إشبيلية هته المدينة القديمة قدم التاريخ تقع في الجنوب الغربي من الأندلس بالقرب من البحر المحيط وتعتبر مدينة إشبيلية من أهم المراكز التجارية إنتاجا لزيت زيتون حيث تقوم بتصوره إلى بلاد المغرب والإسكندرية ويبقى زيتها برقته وعذوبته أعواما لا يتغير[3] وعلى هته الشاكلة توددت العلاقة بين العدوتين رغم اختلاف الظروف.

[1] ابن سعيد المغربي: المغرب في حل المغرب، تحقيق وتعليق شوقي ضيف، دار المعارف، ط3، ج2، 1978، ص 246.

[2] عبد القادر بوبابة، خديجة بورملة: المرجع السابق، ص 130.

[3] سامية مصطفى مسعد: العلاقات بين المغرب والأندلس في عمر الخلافة الاموية، ط1، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، 2000م، ص 128.

المبحث الثاني: وسيلة التنقل عبر البحر.

قبل بداية الرحلة كان على التجار والمسافرين أن يستعدوا لها باختيار وسيلة النقل وتحديد المسك، وتأجير الدليل، والتزود بالماء، والغذاء، وكانت وسائل النقل تختار حسب نوعية المسلك[1] فبين بلدان المغرب الإسلامي كانت القوافل تنتقل عبر ممرات بسيطة إذا لم تكن هناك طرق معبدة، وفي فصل المطر نجتاز الأودية بمجازات وتضطر القوافل أحيانا إلى تغيير المسلك وينتقل التجار سلعهم على الحمير والبقال والجمال وتقسم الرحل بين بلدان المغرب الإسلامي إلى مراحل[2].

تعتبر السفينة أهم وسيلة تستعمل في البحر أو بالأحرى الوسيلة الأكثر استعمالا إما للحرب أو التجارة فالسفن الحربية تختلف من حيث استعمالها فهي تعتمد على التجديف على عكس السفن التجارية التي أخذت تستخدم الشراع بدفع الرياح إما يكون مثلث على سارية أو ساريتين مما يسمح لها بالسير اتجاه المخالف لرياح أو بزوايا معينة، كما وسمحت لها بالالتفاف أو الدوران.

ولقد اشتهرت الدولة الموحدية بصناعة السفن وخاصة البحرية منها [3] وحتى تبحر السفن في أعماق البحر وتقطع مسافة كبيرة لا بد لها أن تتوفر على ثلاث أشياء رئيسية أو لها البوصلة (الإبرة المغناطيسية) والثانية هي الأسطرلاب [4] والبروتيلان الذي يعين لها خطوط العرض، أما الثالث فهو الدفة المتحركة والمثبتة في آخر السفينة، وقد حلت محل

---

[1] ابن بطوطة محمد بن الله اللواني: الرحلة: تحفة النظار في غرائب الأبصار وهجائب الأسفار، دار الكتاب اللبناني، القاهرة، ص 442.

[2] مراحل مقر مرحلة، والمرحلة المتزلة يرتحل مثلما وما بين المترلتين مرحلة ابن منظور، لسان العرب، مج 7، ج14، ص 297.

[3] ابن خلدون: المقدمة، ص ص 199-200.

[4] الإسطرلاب يفتح الهمزة وسكون السين وضم الطاء كلمة يونانية معناها ميزان الشمس وقال بعضهم اللاب اسم الشمس بلسان اليونان فكانت قبل أسطر الشمس، إشارة إلى الخطوط التي فيه، قيل أن أول من وضعه قوبطليموس صاحب المجسطي، ينظر القنواجيي صديق بن حسن: أبجد العلوم الوشي المرقوم في بيان أحوال العلوم، دار الكتب العلمية، بيروت، 1987، تحقيق عبد الجبار زكار، ج2/ ص 415.

المجذاف الكبير، فأصبح من السهل بعد ذلك بناء سفن كبيرة بإمكانها السير في أعالي البحار [1] وصناعة السفن تختلف من بحر إلى آخر ومن مكان إلى آخر حيث نجد نوع من السفن يصنع بمسامير وأخرى تخاط بحبال الليف وبطبيعة الحال الأولى يكون أكبر حجما وأكثر قدرة على تحمل والحمل [2]، وكانت السفن المستعملة في بحر الروم تختلف عن نظيرها المستعملة في بحر القلزم وبحر العرب، إذ كانت الأولى ذات مسامير [3].

بينما كانت الثانية تخاط بحبال الليف، وكانت الاولى أكبر حجما وأكثر قدرة على الحمولة الثانية [4]، فكان بإمكان السفينة الجنوبية الواحدة أن تعمل من البضائع ما يمول تلمسان لمدة خمس سنوات [5] وهذا يرسم لنا صورة حول تقدم صناعة السفن تنوعها واختلافها من بلد لآخر كل على حسبه وكان الخشب الصنوبري يستعمل في صناعة ألواح السفن والصواري والمجاذيف إضافة إلى استخدام مادة القار، والقطران أسفل السفن حتى لا تفسد الألواح نتيجة ملامسة المياه لها [6].

[1] حسن الوزان: وصف إفريقيا، ط2، دار المغرب الإسلامي، ج2، ص 15.

[2] نفسه: ص 9.

[3] إدريس بن مصطفى: العلاقات السياسية والاقتصادية للمغرب الأوسط مع إيطاليا وشبه الجزيرة الإيبيرية في عهد الدولة الزيانية، شهادة ماجستير، جامعة تلمسان، 2006-2007، ص 81.

[4] إدريس بن مصطفى: المرجع السابق، ص 81.

[5] حسن الوزان: المصدر السابق، ص 16.

[6] نفسه: ص 9.

توزيع انطلاق السفن الميورقية نحو المغرب حسب الوجهة (1385-1419): [1]

	عدد الرحلات		الحصة الإجمالية للمغرب
السلطنة عبر الوادية	363		%62.59
		الحصة الإجمالية للسلطنة	
هنين	49	%13.5	%8.45
وهران	36	%9.92	%6.2
مستغانم	45	%12.4	%7.76
تنس	103	%28.37	17.76%
برشك	5	1.38%	0.86%
الجزائر	35	9.64%	6.03%
دلس	46	12.67%	7.93%
السلطة الحفصية	44	12.12%	7.59%
	184		31.72%
بجاية		الحصة الإجمالية للسلطنة	
جيجل	58	31.52%	10%
القل	7	3.8%	1.21%
بونة	47	25.54%	8.1%
تونس	48	26.09%	8.28%
طرابلس	23	12.5%	3.97%
	1	0.54%	0.17%
السلطة المرينية	33		5.69%
		الحصة الاجمالية للسلطنة	
الكدية	28	84.85%	4.83%
اسفي	5	15.15%	0.86%

[1] دومينيك فاليرين: بجاية ميناء مقارب، ترجمة علاوة عمارة، منشورات المجلس الأعلى للغة العربية، الجزائر، 2014، ج2، ص 847.

المبحث الثالث: المسالك البحرية بين المدن الساحلية للمغرب الأوسط[1]

لم تكن تقنية صناعة السفن القديمة إلى غاية القرن السادس الهجري/ الثالث عشر ميلادي تسمح بالإبحار المباشر بين بحر الروم، مما يوجب اللجوء إلى المساحلة أو التوقف في محطات على الطريق.

وبهذا سادت خلال العصور القديمة عدة مسالك وطرق بحرية رئيسية، لعل أبرزها طريق المساحلة الذي يربط بين مختلف المدن الساحلية، وبعد استقرار أوضاع المغرب الأوسط تم بعث هذا الطريق من جديد، مما يجعلنا نتأكد من وجود تجارة محلية بين المدن والأقاليم، إذ تفتقد بعض المدن والأقاليم لما تتوفر عليه المدن الأخرى[2]، كما لا ننسى دور الحج في إنشاء طريق مساحلاتي من الشرق إلى الغرب والعكس، كما كان لدور المتصوفة والزهاد شأن في حركية الساحل.

وعلى غرار الجمهوريات الأوربية المتوسطة بدأت بلاد المغرب تعرف في العصر الموحدي – لكن بوتيرة أقل عن الأوربية – صحوة تجارية بفضل إحكام الموحدين قبضتهم على طرق التجارة الصحراوية أو تحقيق المركزية السياسية، فوفروا بذلك الشرط الاقتصادي للانفتاح على العالم المتوسطي[3] .

ومع تطور دولة الموحدين واستيلاء عبد المؤمن على بونة وإفريقية والمهدية، وتحريرها من نير النورمان عادت الحياة إلى الطريق الساحلي، الذي يمتد من نول عبر سبتة ووهران وتنس وإلى طرابلس[4] .

---

[1] للإطلاع أكثر على المسالك البحرية للمغرب الأوسط، ينظر: الملحق رقم 01، ص57.

[2] علي عشي: المرجع السابق، ص 356.

[3] إبراهيم القادرى بوتشيش: "الجاليات المسيحية بالمغرب الإسلامي خلال عصر الموحدين"، مجلة الإجتهاد، العدد28، السنة السابعة، دار الإجتهاد للأبحاث والترجمة، بيروت، 1995، ص 81.

[4] مجهول: الحلل الموشيه في ذكر الأخبار المراكشية، تحقيق سهيل زكار وعبد القادر زمامة، نشر دار الرشاد، الحديثة، ط1، الدار البيضاء، 1979، ص ص 150 – 151.

لقد وجه الخليفة عبد المؤمن من عنايته نحو إنشاء وتعمير المراسي ودور الصناعة المنتشرة على طول السواحل المغربية والأندلسية كوهران وبونة وهنين، وساعده في ذلك توفر المواد الخام من بلاد العدوتين من خشب وحديد، وقد أنتجت دور الصناعة في عام 557هـ/ 1162م في العدوتين أربعمائة قطعة، منها مائة قطعة في وهران وهنين وتونس، وفي مراسي الأندلس ثمانون قطعة[1] .

كما ضعف النفوذ النورماني في إفريقية وتزعزع موقعه، منذ أواخر عهد روجار الثاني والقائد النورماني " قليلب المهدي الذي غزا بونة سنة 548هـ/ 1153م، لكن الموحدين استرجعوها.[2]

ليظهر طريق بجاية بونة الذي استعمله الأمير الحمادي " يحى بن عبد العزيز المنصور " عندما فرضت بجاية فاتجاه إلى مدينة بونة ثم إلى قسنطينة في ذي القعدة من عام 547هـ/ فبراير 1153م[3] ، إذ يقول ابن خلدون أنه ركب البحر إلى أخيه " الحارث ببونة " فاستكر عليه تركه للبلاد وخروجه عنها، فتركه واتجه صوب أخيه "" لحسن بقسنطينة، وتحصن هناك. [4]

ويستمر الطريق الساحلي في امتداده مع الساحل من تونس إلى بنزرت فطبرقة فالقالة ثم مرسى الخرز ثم بونة[5] ، إلى أن يصل إلى بجاية مرورا بقسطورة " سكيكدة " والقل

[1] ابن أبي زرع الفاسي: الأنس المطرب بروض الفرطاس في أخبار ملوك المغرب وتاريخ مدينة فاس، الرياض، 1972، ص 201.

[2] ابن الأثير: الكامل في التاريخ، دار الكتب العلمية بيروت، راجعه وصححه محمد يوسف الدقاق، ط1، 1987م، الجزء 9، ص 428.

[3] البيذق: أخبار المهدي بن تومرت وبداية دولة الموحدين، نشر دار المنصور للطباعة والوراقة، الرباط، 1971، ص 107.

[4] ابن خلدون: المصدر السابق، ج6، ص 316.

[5] عبد الواحد المراكشي: المعجب في تلخيص الأخبار المغرب، ومنع حواشيه خليل عمران المنصور، دار الكتب العلمية، بيروت، ط2، 2005م، ص 144.

وجيجل[1]، ويذكر لنا ابن قنفد (ت810هـ/1407م) تنقل الفقيه الشيخ الصالح أبو عبد الله البوني من بونة نحو بجاية لزيارة القطب أبي مدين شعيب أمامه في بجاية[2].

وذكر الوزان هذا المسلك عندما أشار إلى كثرة التين في منطقة بريشك، إضافة إلى الكتان والشعير في إقليم تلمسان، ويتنقل أهلها بحرا إلى الجزائر وبجاية وتونس[3] .

فأصبحت بجاية و وتلمسان عاصمتين للمغرب الأوسط توصلان بين المغرب الأدنى " الدولة الحفصية " المغرب الأقصى " الدولة المرينية " ومنفذا كذلك إلى بلاد السودان، وملتقى مختلف التجار وموطن الحركة الدؤوية للبحرية من ولى الدولة الأوربية " ولما كانت تشكل مرحلة بين أوربا وبلاد السودان، فإن الملك يجني أمولال كثيرة من دخول البضائع وخروجها "[4].

[1] الإدريسي: نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، بيروت، ط1، عالم الكتب، 1989، ج1، ص ص 268، 229.

[2] ابن قنفد القسنطيني: أنس الفقير وعز الحقير، نشر وتصحيح محمد القاسي وأدولف فور، منشورات المركز الجامعي، مطبقة أكدال، الرباط، 1965، ص ص 94، 95.

[3] حسن الوزان: المصدر السابق، ص 33.

[4] نفسه: ص ص20-21.

المبحث الرابع: الطريق البحري بين الغرب الأوسط والأندلس.

هي طريق قديمة منذ عهد الفينيقيين، ثم استغلها الرومان ليواصل عليها المسلمون الفاتحون أثر سيطرتهم على المغرب الأوسط والأندلس، ليشكل القرن الثاني للهجرة الانطلاقية النشطة لهذه الطريق، فكانت سفن الأندلس ترسو في موانئ المغرب الأوسط في مرسى هنين، إلى مرسى الخرز، دون اضطرابات، بل تركزت في بعض هذه الموانئ بوهران ومرسى الدجاج وبجاية وتنس جاليات مهمة[1].

ويبدوا أن أحوال الطقس كانت تلعب دورا كبيرا في تعداد خيارات الطرق نحو الأندلس، فقد يكون عبور البحر في مياه هائجة شاقا وبغيضا شتاء ولذلك قد يضطر بعض التجار إلى عبور البحر نحو بر العدوة، ثم يتابعون رحلتهم برا بواسطة القوافل إلى المكان المقصود، خاصة وإن مضايق الأندلس وشمال إفريقيا ضيقة[2].

أما إذا كان الرحالة البحريون غالبا ما يلتمسون طريقا طويلا، ولكنه أكثر أمنا فكانت سفنهم تخرج من موانئ الأندلس إلى ساحل المغرب الأوسط أو ساحل العدوة " المغرب الأقصى " ومن هنا تشير بحذاء الساحل الإفريقي و ترسو عند ثغور المطلة على البحر المتوسط، لتواصل طريقها الساحلي حت تصل الإسكندرية[3].

أ-الطريق البحري بين الأندلس و بجاية:

تشير المصادر إلى أن بجاية لم تكن سوى ميناء صغير يسكنه الأندلسيين [4] ليصبح عاصمة كبيرة في عهد الحماديين وبعد قيام الدولة الحفصية أصبحت بجاية العاصمة الثانية

[1] حسين مؤنس: تاريخ المغرب وحضارته في قبيل العربي إلى بداية الاحتلال في القرن 17 ميلاديين، العصر الحديث للنشر والتوزيع، بيروت، لبنان، 1996، ج1، ص ص 300- 301.

[2] أوليفيا كونسيتل: التجارة في الأندلس، تعريب فيصل عبد الله، مكتبة العبيكان، الرياض، ط1، 2002، ص 72.

[3] كمال أبو مصطفى: تاريخ الأندلس الاقتصادي عصري المرابطين والموحدين، مركز الإسكندرية للكتاب، د ت، ص 350.

[4] البكري: المصدر السابق، ص 82.

بعد تونس، وبدأت أعداد المهاجرين الأندلسيين إلى المدينة تزداد بكثرة نتيجة لحركة الاسترداد الاسباني، فكانوا ينزلون بها فرادى أو مع عائلاتهم حتى كونوا بها طائفة على جانب كبير من الأهمية[1].

بذلك جعل الأندلسيين من بجاية إحدى المحطات البحرية التي تمثل توسعهم على الساحل الشمالي الإفريقي، وفي أواخر القرن الخامس عشر أستقر الأندلسيون في المناطق الزراعية حتى تبين لهم ممارسة نشاطهم الزراعي وخاصة زراعة البقول التي هي من اختصاصهم[2].

ومن بين الطرق المهمة لـ بجاية والأندلس طريق بجاية وطرطوشة الذي يبلغ طوله ثلاث مجار تقريبا [3] حسب تعبير ابن سعيد إلى ميناء، بجاية لجأ أبو عبد الرحمان عبدا لله بن عبيد الله بن الوليد المعطي المدني بد ما طرده أمير دانيه مجاهد العامري عام 405 هـ/1014م[4].

لقد أشارت المصادر الإسلامية إلى مسالك البحرية يمكن أن تطلق عليها طريق أعالي البحار، حيث تنطلق في الأندلس باتجاه موانئ المغرب الأوسط بالدرجة الأولى ثم افريقية، حسب الظروف السياسية حيث أشار إليها اليعقوبي بقوله " صار أثاهرت يوافي الجزيرة، فيقطع اللج في يوم وليلة وحتى يصير إلى بلد تدمير، وهو بلد واسع عامر فيه مدينتان يقال لأحدهما العسكر، وللأخرى لورقة.." [5] .

---

[1] أحمد محمد الطوخي: العلاقات الأندلسية الحفصية، ضمن الأندلس الدرس والتاريخ، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية 1994، ص 73

[2] روشفيك روبار: تاريخ إفريقيا في العهد الحفصي القرن 13 إلى نهاية قرن 15، ترجمة حمادي الساحلي، بيروت، دار المغرب الإسلامي، ج1 1988 ، ص 417

[3] ابن سعيد المغربي: كتاب الجغرافيا، تحقيق إسماعيل العربي، المكتبة التجارية للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، ط1، 1970، ص 142

[4] دومنيك فالبرين: المرجع السابق، ص 55

[5] أحمد بن أبي يعقوب اليعقوبي: البلدان، مطبعة بريل، مدينة ليدن، المحروسة، 1890،ص 143

وقد ذكر في نصوص العديد من التراجم ويذكر ابن الآبار[1] في ترجمة محمد ابن عبدا لله بن محمد خيرة من أهل قرطبة الذي كان شاهدا على مركب للروم قدم بجاية قاصدا بعدها الإسكندرية نحو سنة 543هـ/1148م.

ويشير الغبريتي عند حديثه عن الفقيه عبدا لحق الاشبيلي ت 582هـ/1186م أنه ارتحل من إشبيلية إلى بجاية، واستقر بها توفي هناك [2] .

ويضرب الغبريني مثالا آخر ب عبد الحق بن ربيع ابن احمد بن عمر الأنصاري (675هـ/1276م) ذاكرا أن أصله من أبدة بالأندلس وأنه جده عمر الذي هاجر إلى بجاية مستوطنا، وكذلك الفقيه محمد ابن صالح ابن محمد الكناني الشاطبي أن بعد 699هـ/1299م وهو من شاطبة، وبعد يمكنه فيها تعلمه على يد شيوخها هاجر واستوطن بجاية[3]، والفقيه الشيخ أبو القاسم محمد ابن محمد الأموي المعروف ب ابن اندرياس من أهل مرسية، ورد بجاية في عشر سنين وستمائة مستوطنا ، ونفس الشيء عن الفقيه محمد ابن الحسن ابن العمارات 693هـ/1293م من أهل بلنسية، رحل إلى بجاية وتخيرها موطنا كذلك[4].

[1] ابن الآبار: المعجم في أصحاب القافي الإمام علي المدني، تحقيق ابراهيم الآباري، دار الكتب المصري، القاهرة، دار الكتاب اللبناني بيروت، ط1، 1989 ص 167

[2] الغبريني: عنوان الدراية فيمن عرف من العلماء في المائة السابقة بجاية، تحقيق رابح بونار، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، ط1 1989 ص 75.

[3] نفسه: ص ص ، 101، 102، 121.

[4] نفسه: ص 120.

ورغم أنه لم يشير إلى سير الرحلة إلا أنه يمكن أن يكون عن طريق مسلك المرية بجاية أو ملقه بجاية أو مستقلا نحو سبته ثم التوجه برا نحو بجاية، أما عن ابن خلدون 808هـ/1406م. [1]

فقد أشار في عدة مواضع للمسلك البحري الرابط بين مختلف مدن الأندلس وبجاية وجاءت في مذكرات ابن خلدون[2] أنه كان في حفرة بني الأحمر فوصلته دعوة من والي بجاية أبي عبد الله ندعوه للقدوم فقرر أنه يلبي النداء حيث ركب البحر من ساحل المرية منتصف عام 766 هـ / 1364م ونزل بجاية وهذا كله يؤكد وجود خط بحري نشط المرية بجاية على غرارها المرية منين [3].

ب/ الطريق من الأندلس إلى وهران:

لقد مثلت وهران القاعدة الأساسية للملاحة الأندلسية في الجهة الغربية، إذ لدينا العديد من النماذج تظهر النشاط البحري المتصل بين وهران وإشبيلية عبر بادس، استيراد وتصدير، وذكر عبد الحق البادسي بعد 722هـ / 1322م ، أن قاربا كبيرا كان محملا بالتين والزيت وصل في إشبيلية إلى مرسى بادس وعازما على التوجه إلى وهران، فأقلع هذا القارب ولم يعطي برسم الرابطة شيئا، فأتى الخديم ووقف إلى الشيخ فقال له قد أقلع القارب، فقال عبد

[1] عبدالرحمان ابن محمد بن محمد بن الحسن بن محمد بن جابر بن محمد بن إبراهيم بن عبدالرحمان بن خلدون الحضرمي الاشبيري التونسي المالكي الأشعري: ولد بتونس وتوفي بمصر، بدأ كاتبا للعلامة، وانتهى إلى منصب قاضي المالكية بمصر وبين وظيفته الأولى والأخيرة تولى كتابة البروخطة المظالم وصار وزيرا وحاجيا وسفير ومدرس وخطيبا. ينظر: ابن عماد الحنبلي شذارت الذهب في أخبار من ذهب ، تحقيق عبدالقادر الأرناؤوط ومحمود الأرناؤوط، دار ابن كثير، دمشق، بيروت، ط1، 1993، ص 114 – 115.

[2] ابن خلدون: رحلة ابن خلدون، دراسة محمد بن تاويت الطنجي منشورات دار الكتب العلمية ، بيروت ، لبنان ط1 2004، ص 91، 92

[3] نفسه: ص 95

الحق يرجع حتى تأكلوا من زيته وتينه، مما أدى بالرياح والأمطار إلى إعادته بعد تحطيم جزء من سفينته[1].

كما ذكر قبل هذا الطريق بين وهران وأشكو برش طوله مجريان ونصف[2]، وطريق وهران المرية في الأندلس وسعه البحر بينهما مجريان[3].

أما عن ابن خلدون فقد ذكر تنقل الأسطول الموحدي من إشبيلية إلى ميناء وهران سنة 646هـ / 1348 م، للاستراحة ومواصلة الطريق[4] .

وبذكر لنا القلصادي (891هـ /1486 م) في رحلته نحو المشرق انطلاقه من بسطه بالأندلس مرورا بالمنكب ثم الانتقال مباشرة غلى تلمسان وإلى وهران ومنها إلى تونس وجربة وطرابلس والإسكندرية وكان ذلك سنة 840م، 1436م[5].

وحتى في طريق العودة انطلق من وهران إلى المرية مباشرة عام855هـ / 21 أفريل 1451م. [6]

ج/ الطريق من الأندلس إلى جزائر بني مزغنة :

هو من بين الطرق القليلة الموجودة في الفترة الوسطية حيث يزدهر مع سقوط غرناطة، أما عن فترة الدراسة فقد وجد طريق مهم بين الجزائر ومرسى بن شكلة وبينهما ستة مجار[7] ومنها خط جزائر بني مزغنة مورفة، واستعمل الخط الناصر الموحدي أيان تحركه

---

[1] عبدالحق البادسي: المحمد المغمد الشريف والمنزع اللطيف في التعريف بصلحاء الريف، تحقيق سعيد اعراب، المطبعة المالكية، الرباط، ط1 1993، ص 106.

[2] البكري: المغرب في ذكر بلاد إفريقية والمغرب، جزء من كتاب المسالك والممالك دار الكتاب الإسلامي، القاهرة، ص 81

[3] الإدريسي: نزهة المشتاث، ج1، ص 852

[4] ابن خلدون: المصدر السابق، ج6،ص 395

[5] علي القلصادي: تحقيق محمد أبو الأجفان الشركة التونسية للتوزيع، تونس، 1978، ص 95

[6] نفسه، ص 161

[7] البكري: المصدر السابق، ص 82.

بأسا طيله في اتجاه الجزائر الشرقية في صراعه مع بني غانية، وذلك حسب رواية ابن أبي زرع[1].

وحين تصفحنا في تراجم عدة شخصيات سافرت للاستقرار بمدينة جزائر بني مزغنة وجدنا العديد منها كأحمد بن عبد الله بن خميس بن معاوية بن نصرون الازدي، من أهل بلنسية يكنى أبا جعفر توفي بالجزائر سنة سبع أو ثمان وأربعون وخمسمائة، دفن عند باب الفخارين على ساحل البحر[2].

كما رحل من أهل بلنسية عبد الله بن عبد الرحمان بن عبد الله بن موسى ... المرسى المعروف بابن رطلة 661هـ / 262م ، نحو الجزائر فتولى قضاءها [3].

ورغم عدم توفرنا على معلومات ثابتة للمسلك المتخذ من الأندلس نحو مدينة الجزائر إلا أننا يمكن تفهمه من خلال المسالك التقليدية، ك بلنسية الجزائر، ومالقة الجزائر وليفتن الجزائر، وطرطوشة الجزائر.

كما اشر الونشرسي في إحدى نوازله إلى طريق بحري يربط بين الجزائر نحو المرية مرورا ب بلنسية[4].

د/ الطريق من الأندلس إلى بونة:

تتمتع بونة، بمرسى صغير، ولكنه من المراسي الشهيرة وكان موقع المدينة الهام واتصالها المباشر بتونس وقسنطينة جعل مينا وطريقها البري يستقطبان قسما كبيرا في التجار، وخاصة في العهد الحفصي، سواء التجارة الداخلية، أو الدولية وكان أغلب تجارها

[1] عصام سالم بسالم: جزر الأندلس المنسية، دار العلم للملايين، بيروت، لبنان، 1887، ص 354.

[2] إبن الآبار: التكملة لكتاب الصلة، تحقيق عبد السلام، دار الفكر للطباعة والنشر، بيروت، لبنان، 1995، ج1، ص 54.

[3] الغبرني: المصدر السابق، ص 270.

[4] الونشريسي: المعيار المعرب والجامع المغرب عن فتاوى علماء إفريقيا و الأندلس والمغرب محمد حجي وآخرون، الأوقاف المغربية، المغربية، ودار الغرب الإسلامي ، 1981، ج9، ص 75،76

من الأندلس[1] وقد كان جل أهل بونة تجار ة صناعا وجاكة يبيعون كميات هائلة من قماش الكتان في مدن إفريقيا [2] .

وبروناشفيك يؤكد أنها ازدهرت في عهده بني حفص، وشهد ميناؤها آنذاك نشاطا مكثفا، وفي سنة 802هـ / 1399م وحسب رواية كتالونية، كانت أسوارها على أحسن ما يرام ويبدوا أنها كانت معتبرة في القرن الخامس عشر من بين أهم مدن المملكة [3].

إضافة إلى عدة مسالك وطرق بحرية أخرى تربط مراسي وموانئ المغرب الأوسط بالأندلس ذكرتها المصادر الجغرافية منها الطريق من المرسى البطال إلى جبل قرونن وطوله خمسة مجار ونصف والطريق الرابط بين مرسى الفلوس وقطاجة والذي ذكره البكري وهناك طريق آخر كان مسلكا حربيا سلكه عامل الناصر الأموي بأسطوله مكون من خمسة عشر مركبا حربيا من أهل بجاية مجهز بالرجال والسلاح للإحاطة بجزيرة أرشغول[4]. والطريق الرابط بين مرسى الماء المدفون إلى مرسى الراهب بطول مجريان وثلث[5]. وطريق مرسى أرشقول إلى قاطة بني اسود طوله مجريان[6].

[1] الحميري: المصدر السابق، ص 115

[2] حسن الوزان: المصدر السابق، ج2، ص 103.

[3] برونشيك روبار: المرجع السابق، ص 319.

[4] البكري: المصدر السابق، ص 82.

[5] نفسه: ص 81

[6] نفسه: ص 79.

الفصل الثاني:

دور الأندلسيين في تأسيس المدن الساحلية بالمغرب الأوسط

المبحث الأول: مدينة تنس:

تعد مدينة تنس من أهم المراكز التجارية الساحلية، أصبحت بذلك محطة تجارية تحط إليها السفن الأندلسية وهذا يظهر في قول ابن حوقل " أن الأندلسيين كانوا يعبرون البحر بمراكبهم إليها ويقصدونها بمتاجرهم وينهضون منها إلى ما سواها[1].

كانت هذه المدينة[2]. حصنا على البحر، ينزل به البحارة الأندلسيون الذين أسسوا المدينة على بعد ملليين من البحر[3].

وهي تبعد على وهران حوالي 204 ميلا وكان ميناؤها يستقبل السفن المغربية والأندلسية والأوروبية[4]. حيث تردد في القرنين الثاني والثالث للهجرة تجارة البيرة[5] وتدمير[6] ومختلف مدن الأندلس على تنس بشكل كثيف[7] وعند إلقاء نظرة أولية على كتب الجغرافيا التي قامت بوصف هذه المدينة، نجد أول إشارة إليها عند الاصطخري المتوفى بعد سنة 340 هـ /951 م، وذلك في قوله:" وأما تنس فهي مدينة كبيرة وهي عدوة إلى الأندلس[8]. ويوافق ابن حوقل المتوفى سنة 367 هـ/977 م في ذلك فيقول:"... وهي أكبر المدن التي يتعدى إليها الأندلسيون بمراكبهم[9].

---

[1] ابن حوقل: المصدر السابق، ص 78.

[2] مدينة حصينة بينها وبين البحر ميلان وداخلها قلعة صعبة المرتقى وكان يحمل منها الطعام إلى الأندلس لكثرة الزرع فيها، ينظر: شهاب الدين أحمد بن فضل الله العمري: مسالك الأبصار في ممالك الأمصار، ممالك اليمن والعرب الإسلامي وقبائل العرب، تحقيق حمزة أحمد عباس، دار الكتاب الوطني، أبوظبي (د.ت)، ص 187.

[3] البكري: المصدر السابق، ص 81.

[4] الإدريسي: المصدر السابق، ص 57.

[5] من كور الأندلس جليلة القدر، أسسها عبد الرحمان بن معاوية وأسكتها موالية ثم خالصهم العرب، ومدينة البيرة بين القبلة والشرق من قرطبة، حولها أنها كثيرة، وكانت حاضرة البيرة في قواعد الأندلس الجليلة والأمصار النبيلة فخربت في الفتية وانفصل أهلها إلى مدينة غرناطة، وبين البيرة وغرناطة ستة أميال الحميري، المصدر السابق، ص 28، انظر: الحموي: معجم البلدان ج1، ص 289.

[6] كورة بالأندلس تتصل بأحواز كورة جيان، وفي شرقي قرطبة، لها معادن كثيرة ومعاقل ومدن ورسانيق، بينها وبين قرطبة سبعة أيام للراكب القاصد، وتجاور تدمير الجزيرتان وجزيرة يابسة، الحموي: المصدر السابق، مج 2، ص 19، وانظر الحميري، المصدر السابق، ص 131-132.

[7] عبد القادر بوباية وخديجة بورملة: المرجع السابق، ص 134.

[8] الاصطخري: المسالك والممالك، دار صادر، بيروت، د.ت، ص 38.

[9] ابن حوقل: المصدر السابق، ص 77.

وعن موقع المدينة والتعريف بها يقول البكري:" مدينة تنس بينها وبين البحر ميلان، وهي مسورة حصينة داخلها قلعة صغيرة صعبة المرتقى ..." بها مسجد جامع وأسواق كثيرة ...وبها حمامات، وتنس هذه التي تسمى بتنس الحديثة، وعلى البحر حصن يذكر أهل تنس أنه كان القديم المعمور قبل هذه الحديثة"[1].

من هذا النص نستخلص أن مدينة تنس في مدينة قديمة تأسس قبل الفتح الإسلامي، وأن المسلمين قد استحدثوا مدينة جديدة إلى جانب القديمة، والتي كانت على شكل حصن، وهوما يؤكده الإدريسي في قوله:" مدينة قديمة أزلية وعليها سور حصين"[2].

والمعرف عن هذه المدينة أنها كانت احدى المحطات والمراكز التجارية الفينيقية في بلاد المغرب وأن اسمها القديم دوكارتيناي Cartennae [3]. وهذا يعني أن المسلمين قد بنوا وأسسوا مدينة جديدة إلى جانب المدينة الفينيقية القديمة، وذلك بمساعدة الأندلسيين سنة 262 هـ/875 م، وأخذت تسمية تنس الحديثة والمراجع حسب الكتابات الجغرافية أن موقع هذه المدينة قد جذب إليه المسلمين في وقت مبكر، حيث بذكر البكري من سكان المدينة إضافة إلى أهل الأندلس، أن أصحابها هم من ولد إبراهيم بن محمد بن سليمان بن عبد الله بن حسن بن حسن بن علي ابن أبي طالب [4].

ونفهم من نصه أن هذه المدينة كانت إحدى المدن التابعة للإمارات العلوية التي تأسست بالمغرب الأوسط في أواخر القرن الثاني للهجرة، باعتبار أن سكانها وأصحابها هم من العلويين من أبناء الحسن بن سليمان بن سليمان بن الحسن بن علي ابن الحسن بن علي بن أبي طالب[5]. غير أنه بالعودة إلى كتاب البلدان لليعقوبي وهو المصدر الجغرافي الوحيد الذي يتحدث بإسهاب عن الإمارات العلوية بالمغرب الأوسط ويصف المدن التابعة

[1] البكري: المصدر السابق، ص 241-242.

[2] الإدريسي: نزهة المشتاق، ص 153.

[3] محمد الصغير غانم: معالم التواجد الفينيقي البوني في الجزائر، دار الهدى عين مليلة ، الجزائر، ط 1، 2003، ص 186.

[4] الإدريسي: المصدر السابق ص 242.

[5] اليعقوبي: المصدر السابق، ص 191.

لها [1] لا تجد عنده أي ذكر لهذه المدينة على الرغم من تتبعه لجميع المدن العلوية بالمغرب الأوسط الغربي، والظاهر أن مدينة تنس شكلت إحدى المدن أوالحصون الكثيرة المتصلة بالمدن الكبرى للعلويين مثل متيجة ومدكرة والخضراء وسوق إبراهيم وغيرها [2].

ونجد لدى البكري الكثير من التفاصيل حول بناء هذه المدينة، والدور الذي لعبه الأندلسيون في ذلك، حيث يقول:" وتنس الحديثة أسسها وبناها البحريون من أهل الأندلس منهم الكركدن وابن عائشة والصقر وصهيب وغيرهم.

وكان ذلك سنة اثنتين وستين ومئتين وسكنها فريقان من أهل الأندلس من أهل البيرة وأهل تدمير ... وكان هؤلاء البحريون من أهل الأندلس يشتون هناك إذا سافروا من الأندلس في مرسى على ساحل البحر، فتجمع إليهم بربر من هذا القطر، ورغبوا في الانتقال إلى قلعة تنس وسألوهم أن يتخذوها سوقا ويجعلوها سكنى، ووعدوهم بالعون والرفق وحسن المجاورة والعشرة فأجابوهم إلى ذلك، وانتقلوا إلى القلعة وخيموا بها وانتقل إليها من جوارها من أهل الأندلس وغيرهم [3].

وعن تطور هذه المدينة وتزايد عدد سكانها يواصل البكري قائلا: " فلما دخل عليهم الربيع يقصد أهل الأندلس اعتلوا واستوبئوا الموضع، فركب البحريون من أهل الأندلس مراكبهم وأظهروا لمن بقي منهم أنهم يمتازون، فحينئذ نزلوا قرية بجانة، وتغلبوا عليها ... ثم إن الباقين بتنس لم يزالوا في تزايد ثورة وعددا، ورحل إليهم أهل سوق إبراهيم [4] وكانوا في أربعمائة بيت، فوسع لهم أهل تنس في منازلهم وشاركوهم في أموالهم وتعاونوا على البنيان واتخذوا الحصن الذي فيه اليوم [5].

---

[1] اليعقوبي: البلدان، ص 192-193.

[2] نفسه: ص 196.

[3] البكري: المصدر السابق، ص 242.

[4] اليعقوبي: المصدر السابق، ص 192.

[5] ابن حوقل: المصدر السابق، ص 142-143.

وقد ازدهرت تنس منذ أن أعاد الأندلسيون تمصيرهما في النصف الثاني من القرن الثالث الهجري، فأصبحت مركز حط وإقلاع بحري ومنطلقا للتجارة في منتجات الدولة الرستمية، وقد زاد من ازدهارها غناها من الناحية الزراعية ووقوعها على نهرا قيمت عليه الأرجاء، فانتعشت بها التجارة الداخلية والخارجية، وانتشرت بها الأسواق، وعرفت برخس أسعارها، وكانت تنطلق منها المتاجر إلى سائر أقطار بحر الروم إلى الأندلس [1] التي أكدت على غنى هذه المدينة خصوصا فيما يتعلق بالجوانب الزراعية والتجارية، وكأمثلة على ذلك يقول الإدريسي:" ... وبها فواكه وخصب وإقلاع وحط ولها أقاليم وأعمال ومزارع، وبها الحنطة ممكنة جدا وسائر الحبوب موجودة وتخرج منها إلى كل الآفاق في المراكب" [2].

ويقول صاحب كتاب الاستبصار يصف مدينة تنس:" مدينة مسورة حصينة: بها مسجد وجامع وأسواق حفيلة كثيرة، وهي كثيرة الزرع، رخيصة الأسعار، منها يحمل الطعام إلى الأندلس وإلى بلاد إفريقيا وإلى بلاد المغرب لكثرة الزرع عندهم [3] ويوافق في ذلك ابن سعيد المغربي قائلا عن المدينة:" مشهورة بكثرة القمح ومنها يحمل في المراكب إلى سواحل الأندلس وغيرها وهي الآن قاعدة مغراوة من زناتة [4].

[1] عبد القادر بوباية، خديجة بورملة: المرجع السابق، ص 136.

[2] الإدريسي: المصدر السابق، ص 153.

[3] الإستبصار: مرجع سابق، ص 133.

[4] ابن سعيد المغربي: كتاب الجغرافيا، ص 142.

المبحث الثاني: وهران: [1]

وهران مدينة ساحلية بمغرب الجزائر بالقرب من تلمسان و كانت في القديم بربرية غالية الشأن اسمها "إيفري" و معناها الكهف و في أواخر القرن الثالث هجري سكنها الأندلسيين وأسسوا مدينة وهرن [2].

يقع ميناء وهران عند دائرة عرض 35 درجة شمالا بخط طول درجتين في خليج عرضه ثمانية و عشرين كيلو مترا وخمسين متر عند السطح الشرقي للسلسلة الجبلية الساحلية التي تطل عليه، لكن هذا الميناء لم يكن محميا من الرياح، مما جعلها تعتمد على المرسى الكبير الواقع على بعد ميلين منها فيتكامل الميناء فالأول يتوفر على الميناء التي يحتاجها المسافرين و هي مفقودة في المرسى الكبير و في الأخير يوفر أهم ما تطلبه عملية الإرساء [3].

لم تكن تنس هي المدينة الساحلية الوحيدة ذات الشهرة و الأهمية التجارية في المغرب الأوسط، فقد حاكتها في نفس ظروف التأسيس مدينة وهران التي قام ببنائها في سنة 290 هـ/902 م جماعة من الأندلسيين البحريين، حيث اقترنت نشأتها بمستلزمات التجارة البحرية.

بين العدوتين الأندلسية و المغربية و بالبنية القبلية في آن واحد، فقد اتفق أصحاب الأرض، و هم نفزة و نيومزقن مع الأندلسيين على إنشاء المدينة [4].

و في كتب الجغرافيا ما يوضح ظروف تأسيس مدينة وهران و الدور الذي لعبه أهل الأندلس في ذلك، حيث يقول البكري: "مدينة حصينة ذات مياه سائحة و لها مسجد جامع، بنى مدينة وهران محمد ابن أبي عون و محمد بن عدون و جماعة من الأندلسيين البحريين

[1] للإطلاع أكثر عن مدن المغرب الأوسط، أنظر الملحق رقم 02، ص 58 .

[2] الحميري: المصدر السابق، ص 187.

[3] الإدريسي: المصدر السابق، ص 57.

[4] عبد القادر بوباية، و خديجة بورملة: المرجع السابق، ص 136.

الذين ينتجعون مرسى وهران باتفاق منهم مع نفزة و بني مزقن و هم من أزداجة [1] سنة تسعين و مائتين"[2].

و يوافقه في ذلك صاحب كتاب الاستبصار في قوله "مدينة على ضفة البحر، بناها جماعة من الأنلسيين البحريين بسبب المرسى، بالاتفاق مع قبائل البربر المجاورين لها، فسكنوها مع قبائل من البربر يقال لهم بنو مسكن نحو سبعة أعوام"[3].

و من كتب الجغرافيا التي أشارت إلى قدم المدينة كتاب إفريقيا للحسن الوازن، و ذلك في قوله "وهران مدينة كبيرة ... بناها الأفارقة الأقدمون على شاطئ البحر المتوسط بعيدة نحو مائة و أربعين ميلا من تلمسان[4].

و قد وقع الاختيار على موقع وهران على وجع التحديد لتمييزه بصلاحيات جغرافية عديدة أهلته لتكون مرسى بحريا و تجاريا هاما، فوهران تقع في ضمن جبل حصين و هي تقابل مدينة المرية على الساحل الأندلسي الشرقي و مسافة البحر بينهما بسيطة، و زاد من أهميتها مرساها الكبير الذي لا مثال له بين المراسي في أواخر القرن الثالث الهجري و أوائل القرن الرابع الهجري، كما عرفت بأنها مركز لتموين السفن التجارية القادمة إليها[5].

---

[1] تعرف كذلك باسم وزداجة، و هي القبائل البرنسية كانت أزداجة في أول أمرها وافرة العدد، نافذة الشوكة ثم تقلصت أعدادهم بسبب الحروب و قد تمكنت أزداجة بعصبيتها المتنامية في عصرها الذهبي، من تشييد دولتها في نكور بعد الإطاحة بدولة بني صالح، ولكنها لم تدم طويلا إذا سقطتها جيوش لمتوفة سنة 460 هـ و من بطون أزداجة: مسطاسة، و مسكن، اما بئو مسكن و بحكم وجودهم بجوار مدينة وهران، فقد اشتدت الضغوط عليهم في ظرف الطامعين في الاستيلاء على تلك المدينة الهامة، و في الاخير انتهى الحال بأزداجة إلى الشتات، و الاندثار في ظل الدولة القوية، ينظر: بوزياني الدراجي، القبائل الأمازيغية أدوارها، مواطنها، أعيانها، ط 4، دار الكتاب العربي، 2010 ص 4-5، انظر ابن حرم الأندلسي، جمهرة أنساب العرب، نح: عبد المنعم خليل إبراهيم، ط 5، دار الكتب العلمية بيروت، 2009، ص 497-498.

[2] البكري: المسالك و الممالك، ص 252.

[3] الاستبصار: المصدر السابق، ص 133.

[4] حسن الوازن: وصف إفريقيا، ج 2، ص 30.

[5] عبد القادر بوباية و خديجة بورملة: المرجع السابق، ص 137.

و هو ما يؤكده كل من الأصطخري و ابن حوقل في كتابيهما، ففي قرب المسافة بين مدينة وهران و الساحل الأندلسي يقول الأصطخري عن هذه المدينة "بحرية مسورة يقلعون منها إلى الأندلس في يوم و ليلة"[1].

و عن أهمية مرساها يقول ابن حوقل: "و لمدينة وهران مرسى في غاية السلامة والصون من كل ربح و ما أظن له مثلا في جميع نواحي البربر سوى مرسى موسى[2] فقد كنفته الجبال و له مدخل أمن و عليها سور و ماؤها من خارجها جار عليها في واد عليه بساتين و أجنة كثيرة فيها من جميع الفواكه، ... و هي الأندلس إليها ترد السلع و منها يحملون الغلال[3].

غير أن مدينة وهران قد تعرضت سنة 297 هـ/909 م إلى التخريب في شهر ذي الحجة من نفس السنة، ليتم إعادة بنائها في السنة الموالية فرجعت أحسن مما كانت عليه حسب تعبير صاحب كتاب الاستبصار في قوله:"... ثم إنه زحف إليهم قبائل كثيرة من البربر يطلبون ثأرا بينهم و بين بني مسكين، فأبى من كان فيها من الأندلسيين و كان عندهم جماعة منهم، فنصبوا عليهم الحرب، فلما ضيفو عليهم هربوا بني مسكين في الليل[4].

و تغلب البربر المحاصرون لها عليها و أخرجوا من كان فيها و أضرموا نارا فخربت وهران عند ذلك، ثم تراجع الناس إليها و بنو فعادت أحسن مما كانت". و في سنة 2989 هـ/910 م أعيد بناء المدينة من طرف حميد دواس بن مولات عامل تيهرت الذي عين محمد بن أبي عون واليا عليها، و في الأحداث التي يعرفها بها البكري في قوله:"... ثم عاد أهل وهران إليها في السنة بعدها، سنة ثمان و تسعين و مائتين بأمر حميد دواس بن مولات و يقال داود عامل تيهرت، و ابتدؤوا بنيانها في شعبان من هذه السنة، فعادت أحسن مما

[1] الأصطخري: المصدر السابق، ص 229.

[2] من مراسي المغرب الأقصى، على طريق الساحل في مدينة سبتة إلى طنجة، و هو مرسى مأمون، و فيه نهرين في البحر، و كان عليه حصن، ينظر: البكري، المصدر السابق، ص 287.

[3] حسن الوازن: المصدر السابق، ص 77-78.

[4] مجهول: الاستبصار، ص 133.

كانت عليه، و ولى عليهم داود بن مولان اللهيصي محمد بن أبي عون، فلم تزل في عمارة و كمال و زيادة و حسن حال أن واقع بعلي بن محمد بن صالح البقرني. بأزداجة ... وفرق جماعتهم ... سنة ثلاث و أربعين و ثلاثمائة فدخل مدينة وهران، و ملكها ثم نقل أهلها إلى مدينة المعروفة (يقصد مدينة أفكان) [1] و خربت مدينة وهران و حرقها، و بقيت كذلك سنتين، ثم تراجع الناس إليها و بنيت" [2].

و عند أهمية المدينة بالنسبة لسكان الأندلس يقول الإدريسي: "و وهران على مقربة من ضفة البحر الملح، ... وجها أسواق مقدرة و صنائع كثيرة، و تجارات نافقة، و هي تقابل مدينة المدية من ساحل بحر الأندلس و سعة البحر بينهما مجريان، و منها ساحل الأندلس ... و لها على ميلين منها المرسى الكبير، و به ترسى المراكب الكبار و السفن السفرية، وهذا المرسى مستر من الريح، و ليس له مثيل في مراسي حائط البحر في بلاد البربر، ... و بها فواكه ممكنة و أهلها في خصب و العسل بها موجود، و كذلك السمن و الزبدة و البقر و الغنم خيمة بالثمن اليسير، و مراكب الأندلس إليها مختلفة [3].

و قد أفرد البكري قسما خاصا للحديث عن أهم هذه المراسي [4]. التي كانت مشهورة ذائعة الصيت في المغرب الأوسط منذ القرن الثالث الهجري موضحا مدى قرب هذه المراسي في المدن و الموانئ الأندلسية، مما يؤكد عمق التبادل البحري بين المغرب الأوسط و الأندلس، و أيضا يشير إلى نقل الدور الذي لعبه الأندلسيون في تجارة المغرب الأوسط.

---

[1] يضعها ابن حوقل في الطريق من فاس إلى المسيلة، و هي مدينة لها أرحية و حمامات و قصور و فواكه، و كانت له بن و واديها بشقها بنصفين، و منها إلى تاهرت ثلاث مراحل، ابن حوقل: المصدر السابق، ص 89، أنظر الإدريسي المصدر السابق ص 151-152.

[2] البكري: المصدر السابق، ص 252-253.

[3] الإدريسي: المصدر السابق، ص 153.

[4] وجد بالمغرب الأوسط مجموعة من المراسي يعددها البكري في جزء خاص حيث يحصي منها حوالي إثنان و ثلاثون مرسى، ينظر: البكري: المصدر السابق، ص 266-267.

المبحث الثالث: تدلس[1]

لم تكن تدلس في المدن أو المراسي المشهورة قبل القرن السادس الهجري، حيث لا تجد لها في مصنفات الأدب الجغرافي العائدة إلى الفترة السابقة، و أول من ذكرها الإدريسي (560 هـ/1066 م) و من المربح أنها كانت تابعة لمدينة بني جناد [2] على مقربة من مدينة و مرسى الدجاج[3] و التي تبعد عنها 24 ميلا، و هي إحدى المدن الساحلية التي توجد بها جالية أندلسية من البحار و التجار ضمن مجالات كتامة.

يضع الإدريسي مدينة تدلس ضمن مدن المغرب الأوسط فيقول "و فيه يقصد الجزء الأول من الإقليم الثالث من بلاد الغرب الأوسط، تنس و يرشك و جزائر بني مزغن و تدلس و بجاية و جيجل و مليانة و القاعة و المسيلة و الغدير و مقرى و نقاوس وطينة وقسنطينة و تيجس و بقايا [4].

و تسفاش و دار مدين و بلزمة و دار مئول و ميلة" [5] و ذكر الإدريسي لمدينة تدلس ضمن هذا النص بعدد فيه مدن المغرب الوسط لدليل على أهمية هذه المدينة الذي استقطمت أنظار الجغرافية، كما جذبت إليها أهل الأندلس و خاصة التجارة منهم، خصوصا و أن المدن و المراسي المجاورة لها مثل مرسى الدجاج و مرسى بني جناد قد كانت عامرة بالأندلسيين كما يصفها على الشكل التالي: "و في مدينة مرسى الدجاج إلى مدينة تدلس أربعة و عشرون ميلا و في على شرف متحصنة لها سور حصين و ديار و منتزهات، وبها رخص الفواكه و الأسعار و المطاعم و المشارب ماليين يوجد بغير ما مثله و بها الغنم

[1] للإطلاع أكثر عن مدن والمراسي في المغرب الأوسط، أنظر الملحق رقم 03، ص 59 .

[2] مدينة صغيرة على جبل بينها و بين البحر نحو ميل، و منها إلى مرسى الدجاج، البكري ... المصدر السابق ص 246.
أنظر ... ابن حوقل، المصدر السابق، ص 76.

[3] مدينة أحاط بها البحر من ثلاثة أنواع و قد طر به بسور من الضفة إلى الضفة الشرقية، من هناك يدخل إليها و أسواقها و مسجد جامعها داخل السور، و لها مرفأ غير مأمون لذيق و قرب قعره، و بها عيون طيبة يسكنها الأندلسيون و قبائل من كتامة و يشير فيها مدينة بني جناد و هي أصغر منها، البكري: المصدر السابق ص 246.

[4] الإدريسي: المصدر السابق، ص 146.

[5] ابن حوقل: المصدر السابق، ص 160.

والبقر موجودة كثيرا و تباع جملتها بالأثمان اليسيرة، و يخرج في أرضها الكثير من الآفاق، و في تدلس إلى مدينة بجاية في البر سبعون ميلا و في البحر تسعون ميلا"[1].

و في هذا النص يظهر ارتباط مدينة تدلس بمدينتي مرسى الدجاج و بجاية و في المدن التي بها جالية أندلسية كبيرة، و حوما يؤكد على دور الذي لعبه هؤلاء في بناء وإعادة إحياء مدن الساحل الغربي و كذا تنشيط الواجهة البحرية للمغرب الأوسط بظهور مراسي جديدة لم تكن معروفة في السابق.

كما ظهرت كتابات الإدريسي الدور الذي بدأ بجابه لعبة في تنشيط الحركة التجارية بالمغرب الأوسط، و كيف ارتبطت تجاريا بمراسي جديدة و منها مرسى تدلس، خصوصا بعد استقرار في صمادح بها.

و هكذا اقترن ظهور تدلس كمدينة و ازدهارها الاقتصادي و المعماري و الفني بترول بني صمادح بها، حيث أقطعهم الأمير الحمادي المنصور أرض تدلس على أساس التمليك باعتبارها أشبه ما تكون بأرض الموان، فعملوا على تغيير حالها إلى الأحسن بنقل معارفهم وتجاربهم الأندلسية في البناء و العمارة و فلاحة الأرض و تنمية الأموال بالتجارة كما عملوا على بعث الحركة العلمية و الثقافية للمنطقة إذا أصبحوا قبلة للوافدين عليهم في الأدباء والشعراء[2].

[1] الإدريسي: المصدر السابق، ص 125.

[2] عبد القادر بوباية و خديجة بورملة، المرجع السابق، ص 140.

المبحث الرابع: آسلن

و من المدن التي بنيت من طرف الأندلسيين لكن هذه المرة ليس البحارة من أشرف على بنائها إنما من طرف السلطة الرسمية في قرطبة و المدينة المعنية هنا هي مدينة قديمة و يقول عنها البكري: "شرقي أرسقول حصينة، و هي مدينة قديمة عليها سور و بها جامع وسوق، يسكنها مغيلة [1] ... و يقال عنها أنها قديمة عليها سور من صخر، و كانت حصينة[2]. و من حيث موقعها فهي المرسى الموالي لمدينة وهران غربا، يذكرها ابن حوقل أنها" مدينة خصبة لها سور عظيم حصين و ماؤها فيها و لها بساتين كثيرة ... و لها مرسى و هي خصبة كثيرة الأهل[3] ... و كان عبد الرحمان افتتحها، و بعث إليها محمد بن أبي عامر حميد بن يزد فبناها و جددها، و حسب تقديرات البكري فإن أبعاد هذا المرسى تبعد عن قصر ابن سنان مسافة مرحلة لطيفة و عن مدينة تيهرت بأربع مراحل [4].

[1] مغيلة: قبيلة بربرية بترية، هم إخوة مطماطة و لماية، ينشرون بالمغرب الأوسط عند مصب نهر الشلف من ضواحي مازونة، و هو المكان الذي أجاز منه عبد الرحمان الداخل إلى بلاد الأندلس، و من أهم زعمائهم أبوا قرة المغيلي الصفري من الخوارج، و يقول ابن خلدون أن أبو قرة يمكن أن يكون من مطماطة، ابن خلدون: العبر و ديوان المبتدأ و الخبر، ج 6، ص 164.

[2] مجهول: الاستبصار، ص 134.

[3] ابن حوقل: المصدر السابق، ص 78.

[4] البكري: المصدر السابق، ص 262.

الخاتمة

خاتمـــــة:

مـن خـلال تناولنـا الموضـوع: النشـاط البحـري الأندلسـي ودوره فـي تأسـيس المـدن الساحلية بالمغرب الأوسط، استطعنا الوصول إلى النتائج التالية:

- لقد ساعد بحر الروم على نشأة البحرية في بلاد المشرق لما له من مميزات ساعدت على النقل البحري، وعن طريق الفاتحين العرب، تم تدعيم الطرق البحرية، حث قام العرب بالخروج من الجزيرة العربية ونشر دينهم وحضارتهم، وأهم ما دفع العرب بالتوجه للبحر هو إقامة اسطول بحري.
- وكان للأندلسيين دورا في تنشيط الواجهة الساحلية للمغرب الأوسط وبشكل كبير وهذا راجع للقرب الجغرافي بين العدوتين، فالأندلسيين ساهموا وبشكل كبير بنقل منتجاتهم، وعرض سلعهم في الأسواق المغربية، وفي نفس الوقت كانت مراقبة تجارة الذهب مع لجنوب وإدخالها في التعاملات التجارية والتبادلية بالمواد المغربية والأندلسية، عنصرا مساهما في حركة تنقل العنصر البشري والاقتصادي والثقافي دعمته وتطورت من خلاله حركة ملاحية مزدهرة على ضفتي البحر الروم، وعلى بحر الظلمات، فعرفت الموانئ المغربية والأندلسية حركة تنقل الأشخاص والبضائع بصورة مهمة أثرت على التجارة الداخلية في المدن والأرياف والتجارة العابرة للصحراء.
- ولقد ساهم الموقع الجغرافي لبلاد المغرب والأندلس حيث أن كلاهما مقابل للبحر، إضافة إلى أنها شبه جزيرة يحيط بها البحر، أدى ذلك إلى إنشاء عدة موانئ ساهمت في تدعيم النشاط التجاري بين المغرب والأندلس، وكانت السفينة هي أهم وسيلة استعملت في البحر.
- ساد في العصر الوسيط عدة مسالك بحرية في بلاد المغرب الأوسط توصل بين المغرب الأدنى والمغرب الأوسط، ومسلك بحري يربط بين مختلف مدن الأندلس، كما جاء في رحلة ابن خلدون، كما تشير الكثير من المصادر إلى عدة طرق ساهمت في تقوية النشاط التجاري البحري بين المغرب الأوسط والأندلس.

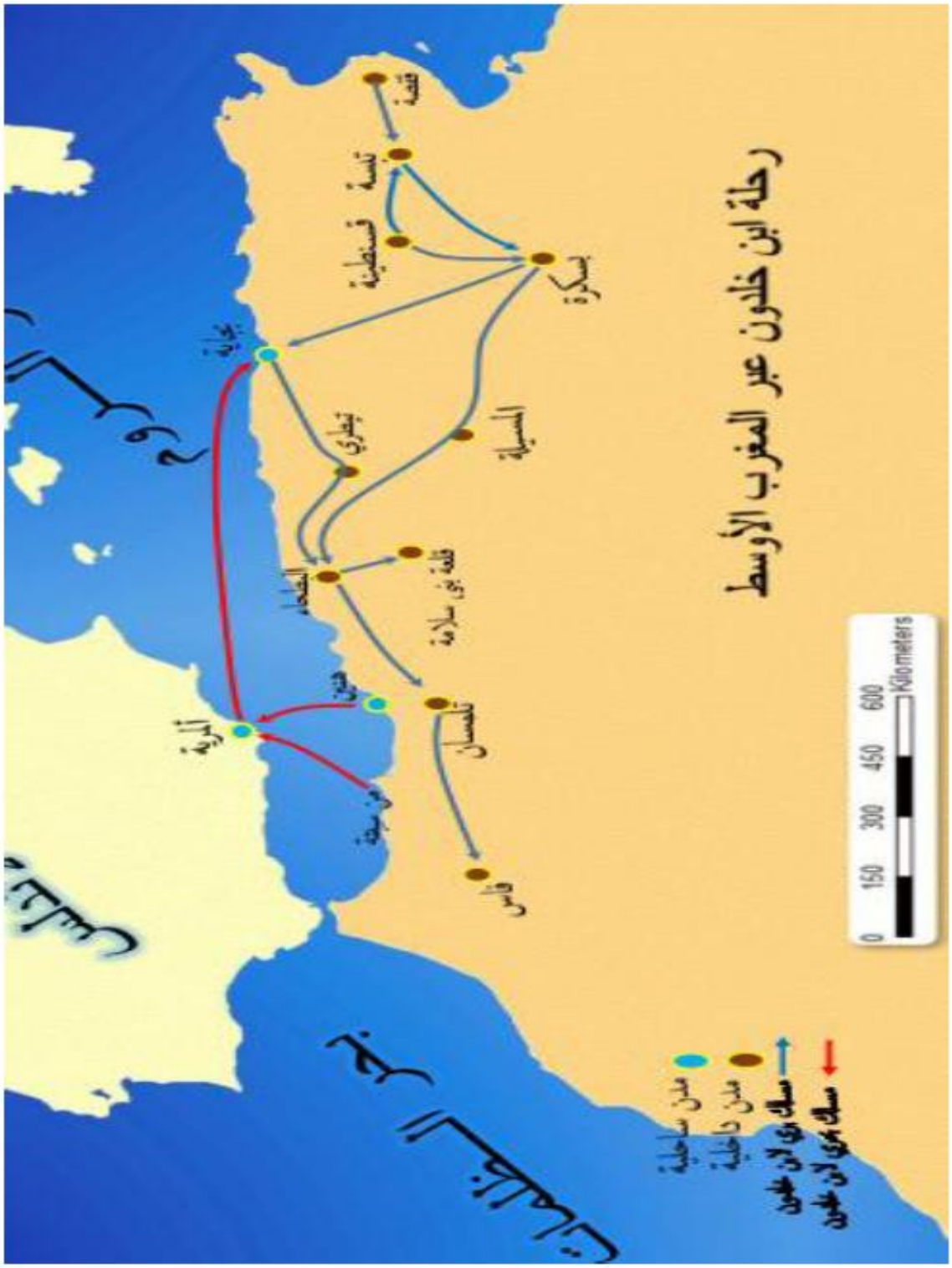
- كما ساهم البحارة الأندلسيين في إنشاء مجموعة من المدن الساحلية كتنس ووهران وتدلس وآسلن بحكم قرب المسافة بينهما مما يسهل التعامل وتنشيط حركة التنقل بين الضفتين، ومن جانب آخر تم تعمير وبناء مدن ساحلية لها موقع جغرافي هام لا يمكن تجاهله لتصبح العلاقة ليست اقتصادية فقط بل تعدت إلى الجانب السياسي، والاجتماعي والديني والثقافي، من خلال الآثار التي خلفتها وستخلفها الهجرات الأندلسية إلى المغرب الأوسط.

الملاحق

الملحق رقم (01): خريطة توضح الطرق والمسالك الخارجية للمغرب الأوسط من خلال نظرة الوزان[1].

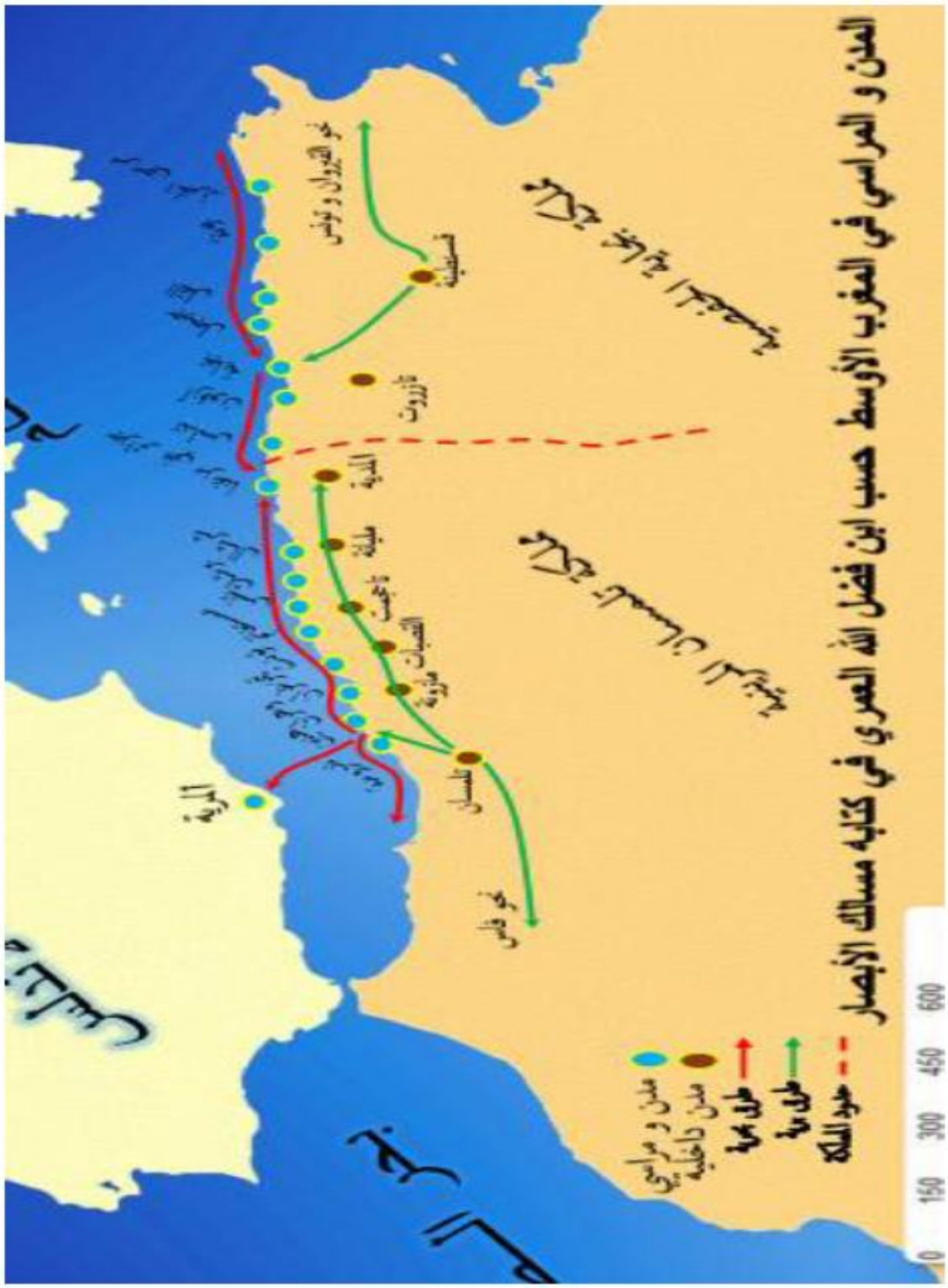
[1] علي عشي: المرجع السابق، ص 398.

الملحق رقم (02): خريطة توضح رحلة إبن خلدون عبر المغرب الأوسط[1].



[1] علي عشي: المرجع السابق، ص 338.

الملحق رقم (01): خريطة توضح المدن والمراسي في المغرب الأوسط حسب إبن فضل الله العمر[1].



[1] علي عشي: المرجع السابق، ص 310.

الملحق رقم (04): تنس

مدينة عليها سور ولها أبواب عدة، وبعضها على جبل قد أحاط به السور، وبعضها في سهل وهي من البحر على نحو ميلين على واد كثير الماء وشربهم منه، وهي مدينة فوق الصغيرة وليس على البحر فيها قاربها على شكلها بنواحيها في الكبر، وبها فواكه حسنة وهي أكبر المدن التي يتعدى إليها الأندلسيون بمراكبهم، ويقصدونها بمتاجرهم وينهضون منها إلى ما سواها، ولسلطانها بها وجود من الأموال كثيرة كالخراج والجوالي والصدقات والأعشار، ومواصد على المتاجر الداخلة إليها والخارجة والصادرة والواردة، ولها بادية من البربر كثيرة وقبائل فيها أصولهم جسيمة غزيرة، وبها من الفواكه والسفرجل المعنق ما لا أزال أحكيه لحسنه ونعمته وحلاوته وطيب رائحته[1].

[1] ابن حوقل، صورة الأرض، منشورات دار مكتبة الحياة، بيروت، لبنان، 1992م، ص 78.

الملحق رقم (05): وهران

مدينة كبيرة فيها ستة آلاف كانون، بناها الأفارقة الأقدمون على شاطئ البحر المتوسط، بعيدة بنحو مائة وأربعين ميلا عن تلمسان، وبها من البنايات والمؤسسات ما تتميز به كل مدينة متحضرة، من مساجد ومدارس وملاجئ وحمامات وفنادق، محاطة بأسوار عالية جميلة، يقع جزء من المدينة في السهل، والجزء الآخر في جبل شديد الارتفاع، وكان معظم سكانها من الصناع والحاكة، ويعيش الكثير من أهلها من مدخولها، لكنها لم يسد فيها الرخاء، إذ لم يكن فيها سوى خبز الشعير، مهما يكن من أمر فإن أهلها ظرفاء كرماء يحبون الغرباء[1].

[1] حسن الوزان، وصف إفريقيا، ج 2، ترجمة: محمد حجي، ومحمد الأخضر، دار الغرب الإسلامي، بيروت، لبنان، ط 2، 1983، ص 30.

الملحق رقم (06): آسلن

هي بشرقي أرشغول بمقربة منها، وكانت مدينة قديمة عليها سور من صخر، وكانت حصينة، ولها نهر يسقي بساتينها وثمارها[1].

ويقول إبن حوقل أن آسلن هي مدينة خصبة لها سور عظيم حصين ومأواها فيها، ولها بساتين كثيرة وكنت أعرضها قديما لحميد بن يزل ولها مرسى وهي خصبة كثيرة الأهل وأكثر أموالهم الماشية ولهم منها الكثير العزير[2].

[1] الإستبصار: المصدر السابق، ص134.

[2] ابن حوقل، المصدر السابق، ص79.

قائمة المصادر والمراجع

القرآن الكريم: برواية حفص، شركة القدس للتصدير، القاهرة، 1414 هـ.

أولا: قائمة المصادر

1. ابن أبي زرع أبو الحسن علي بن عبد الله الفاسي: الأنيس المطرب بروض القرطاس في أخبار ملوك المغرب وتاريخ فاس، دار المنصور، للطباعة والوراقة، الرياض، 1972.
2. ابن الآبار: التكملة لكتاب الصلة، تحقيق: عبد السلام الحراس، دار الفكر للطبعة والنشر، بيروت، لبنان، 1995، ج 1.
3. ابن الآبار: المعجم في أصحاب القاضي الإمام علي المدني، تحقيق: إبراهيم الأبياري، دار الكتب المصري، القاهرة، دار الكتاب اللبناني، بيروت، ط 1، 1989.
4. ابن بطوطة محمد بن عبد الله اللواتي: الرحلة، تحفة النظار في غرائب الأبصار وعجائب الأسفار، دار الكتاب اللبناني، القاهرة.
5. ابن حزم الأندلسي: جمهرة أنساب العرب، تحقيق: عبد المنعم خليل إبراهيم، ط5، دار الكتب العلمية، بيروت، 2009.
6. ابن حوقل أبي القاسم التميمي: صورة الأرض، ط 2، دار صادر، بيروت، 1938.
7. ابن خلدون أبو زيد عبد الرحمان بن محمد الحضرمي (808هـ، 1405م): كتاب العبر وديوان المبتدأ والخبر في أيام العرب والعجم والبربر وحتى عامرهم من ذوي السلطان الأكبر، مراجعة سهيل زكار، دار الفكر، د.م، 1421هـ، 2000م ابن خلدون: رحلة ابن خلدون، دراسة محمد بن تاويت الطنجي، منشورات دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، ط 1، 2004.
8. ابن خلدون عبد الرحمان: المقدمة، دار الفكر للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، لبنان، 2004.
9. ابن سعيد: المغرب في حل المغرب، تحقيق: وتعليق شوقي ضيف، دار المعارف، ط3، ج2، 1978.

10. ابن سعيد المغربي: كتاب الجغرافيا، تحقيق: إسماعيل العربي، المكتبة التجارية للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، ط 1، 1970م.
11. ابن سعيد محمد بن منبع الزهري: الطبقات الكبرى، تحقيق: علي محمد عمر، ط 1، مكتبة الخانجي، القاهرة، 1421هـ- 2001م.
12. ابن عبد الحكم أبو القاسم عبد الرحمان بن عبد الله (257هـ،871م): فتوح مصر والمغرب، تحقيق: عبد المنعم عامر، الذخائر، القاهرة، مصر، 2001، ج 1.
13. ابن عذاري المراكشي أبو العباس أحمد بن محمد المراكشي: البيان المغرب في أخبار الأندلس والمغرب، تحقيق: ج س كولان، أليفي بروفنسال، دار الثقافة، بيروت، ط 2، 1980، ج1.
14. ابن عماد الحنبلي: شذرات الذهب في أخبار من ذهب، تحقيق: عبد القادر الأرناؤوط، ومحمود الأرناؤوط، دار ابن كثير، ودمشق، بيروت، ط1، 1993، ج 9.
15. ابن قنفذ: أنس الفقير وعز الحقير، نشر وتصحيح محمد الفاسي وأدولفور، منشورات المركز الجامعي، مطبعة أكدال، الرباط، 1965.
16. ابن الأثير أبو الحسن علين بن الأكرم محمد بن عبد الكريم بن عبد الواحد الشيباني، (ت600-1232): الكامل في التاريخ، تحقيق: أبي الفداء عبد الله القاضي، ط 1، دار الكتب العلمية، لبنان، بيروت، 1407هـ، 1987م، ج10.
17. ابن منظور أبو الفضل محمد بن مكرم الأنصاري الإفريقي ثم المصري: لسان العرب، تحقيق: عبد الله كبير وآخرون، دار المعارف، القاهرة، د.ت، مجلد 7، ج 14.
18. ابن وردان: تاريخ مملكة الأغالبة، تحقيق: محمد زينهم محمد عزب، ط 1، مكتبة مدبولي، القاهرة، مصر، 1408هـ -1988م.
19. أبي جعفر محمد بن جرير الطبري: تاريخ الرسل والملوك، تحقيق: محمد أبو فضل إبراهيم، ط 4، القاهرة، دار المعارف، 1977.

20. الإدريسي و بعد الله محمد بن محمد بن عبد الله بن إدريس الحموي الحسني (ن 560هـ، 1165م): نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، قيم المغرب وأرض السودان ومصر والأندلس، ليدن، مطبعة بريل، ج 2، 1863.

21. الأصطخري: المسالك والممالك، دار صادر، بيروت، د.ت.

22. الباديس عبد الحق: المقصد الشريف والمنزع اللطيف في التعريف بصلحاء الريف، التونسية للتوزيع، تونس، 1978.

23. البكري أبي عبيد (ت 487هـ، 1094م): لمغرب في ذكر بلاد إفريقيا والمغرب، دار الكتاب الإسلامي، القاهرة، د .ت.

24. البلاذري أبو العباس أحمد بن يحي بن جابر (279 هـ، 892 م): فتوح البلدان، تحقيق: عبد الله أنيس الطباع وعمر أنيس الطباع، د.ط، مؤسسة المعارف، بيروت، لبنان، 1407 هـ، 1987م.

25. البيذق أبو بكر بن علي الصنهاجي (555هـ، 1160م): أخبار المهدي بن تومرت وبداية دولة الموحدين، دار المنصور للطباعة والوراقة، الرباط، المغرب، 1971.

26. الحموي شهاب الدين: معجم البلدان، دار صادر، بيروت، لبنان، 1397 هـ – 1977م، مج1.

27. الحميري محمد بن عبد المنعم: الروض المعطار في خبر الأقطار، تحقيق: إحسان عباس، ط 2، مكتبة لبنان، بيروت، 1984.

28. شهاب الدين بن أحمد بن فضل الله العمري: مسالك الأبصار في ممالك الأمصار، مملكة اليمن والعرب الإسلامي وقبائل العرب، تحقيق: حمزة أحمد عساس، دار الكتاب الوطفي، أبو ظبي، د.ت.

29. عماد الدين أبي الفداء إسماعيل ابن عمر ابن كثير القرشي الدمشقي: البداية والنهاية، تحقيق: عبد الله بن عبد المحسن التركي، ط 1، دار مصر، 1418هـ – 1998م، ج 10.

30. الغبريني أبي العباس: عنوان الدراية فيمن عرف بين العلماء في المائة السابقة ببجاية، تحقيق: رابح بونار، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، الجزائر، ط2، 1981.
31. القنواجي صديق بن حسن: أبجد العلوم الوشي المرقوم في بيان أحوال العلوم، دار الكتب العلمية، بيروت، 1987، تحقيق: عبد الجبار زكار، ج 6.
32. مجهول: الاستبصار في عجائب الأمصار، وصف مكة والمدينة ومصر وبلاد المغرب، تعليق: سعد زغلول عبد الحميد، دار النشر المغربي، الدار البيضاء، 1985.
33. مجهول: الحلل الموشية في ذكر الأخبار المراكشية، تحقيق: سهيل زكار وعبد القادر زمامة، ط 1، دار الرشاد الحديثة، الدار البيضاء، 1979.
34. مجهول: جغرافية وتاريخ الأندلس، دراسة وتحقيق: عبد القادر بوباية، مؤسسة البلاغ للنشر والدراسات والأبحاث، الجزائر، 2013.
35. المراكشي أبو محمد بن علي التميمي عبد الواحد (647هـ، 1249م): المعجب في تلخيص أخبار المغرب، وضع حواشيه، خليل عمران المنصور، دار الكتب العلمية، بيروت، ط 2، 2005.
36. المقري أحمد بن محمد التلمساني: نفخ الطيب بن غصن الأندلس الرطيب، تحقيق: محي الدين عبد الحميد، ط1.
37. الوزان لحسن بن محمد: وصف إفريقيا، ط2، دار المغرب الإسلامي، ج 2.
38. الونشريسي: المعيار المعرب والجامع المغرب عن فتاوى علماء إفريقيا والأندلس والمغرب، تخريج محمد حجي وآخرون، وزارة الأوقاف المغربية ودار الغرب الإسلامي، ج 9، 1981.
39. اليعقوبي أحمد بن أبي يعقوب: البلدان، مطبعة بريل، مدينة ليدن المحروسة، 1890.

ثانيا: قائمة المراجع

- **الكتب:**

1. أبو صوة محمد أحمد: دراسات في تاريخ البحر الأبيض المتوسط في العصر الوسيط، منشورات ELGA، فالينا، مالطا، 2000.
2. بركات وفيق: فن الحرب البحرية في التاريخ العربي الإسلامي، منشورات جامعة حلب، حلب، 1416هـ- 1995م.
3. خفاجي عبد المنعم وشرف عبد العزيز: معارك فاصلة في التاريخ الإسلامي، ط1، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، 1409 هـ- 1989م.
4. الدراجي بوزياني: القبائل الأمازيغية أدوراها، مواطنها، أعيانها، ط 4، دار الكتب العربي، 2010.
5. روبار رونشفيك: تاريخ إفريقيا في العهد الحفصي من القرن 13 إلى نهاية القرن 15، ترجمة: حمادي الساحلي، بيروت، دار المغرب الإسلامي، ج 1، 1988.
6. الزركلي خير الدين: الأعلام، ط 15، دار العلم للملايين، بيروت، 2002، ج 3.
7. سالم السيد عبد العزيز والعبادي أحمد المختار: تاريخ البحرية الإسلامية في المغرب والأندلس، دار النهضة العربية، بيروت، لبنان، د.ت.
8. سالم السيد عبد العزيز: تاريخ المسلمين وآثارهم في الأندلس الفتح العربي في سقوط الخلافة بقرطبة، دار النهضة لعربية، بيروت.
9. سالم السيد عبد العزيز: تاريخ المغرب في العصر الإسلامي، د.ط، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 1999.
10. سيسالم عصام سالم: جزر الأندلس المنسية، دار العالم للملايين، بيروت، لبنان، 1887.

11. شبارو عصام محمد: الأندلس من الفتح العربي المرصود إلى الفردوس المفقود، ط 1، دار النهضة العربية، بيروت، لبنان، 1123 هـ- 2002م.
12. الطوخي أحمد محمد: العلاقات الأندلسية الحفصية، ضمن الأندلس الدرس والتاريخ، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1994.
13. العبادي أحمد مختار: في تاريخ المغرب والأندلس، دار النهضة العربية، بيروت، لبنان، د،ت.
14. العدوي إبراهيم: الدولة الإسلامية ومبراطورية الروم، ط 1، دار الرياض للصالحين، 1414 هـ- 1994م.
15. غانم محمد الصغير: معالم التواجد الفنيقي البوني في الجزائر، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، ط 1، 2003.
16. فاليرين دومنيك: بجاية ميناء مغارب، ترجمة: علاوة عمارة، منشور المجلس الأعلىللغة العربية، الجزائر، 2014، ج 2.
17. كونستيل أوليفيا: التجارة في الأندلس، تعريب: فيصل عبد الله، مكتبة العبيكان، الرياض، ط1، 2002.
18. لويس اريشبالد: القوة البحرية التجارية في حوض البحر المتوسط، ترجمة: أحمد محمود عيسى ومحمد شفيق غربال، د.ط، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة.
19. مارسية جورج: بلاد المغرب وعلاقتها بالمشرق الإسلامي في العصور الوسطى، ترجمة: محمد عبد الصمد هيكل، دار المنشأة المعارف، الإسكندرية، 1991.
20. محمود حسن أحمد: قيام دولة المرابطين، صفحة مشرقة في تاريخ المغرب في العصور الوسطى، د .ط، دار الفكر العربي، القاهرة، د .ت.
21. مسعد سامية مصطفى: العلاقات بين المغرب والأندلس في عصر الخلافة الأموية، ط1، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، 2000م.

22. مؤنس حسين: تاريخ المغرب وحضارته من قبيل العرب إلى بداية الاحتلال من الغرب، 17 ميلاديين، العصر الحديث للنشر والتوزيع، بيروت، لبنان، 1996، مج 1.

- **المجلات والدوريات:**

1. بوباية عبد القادر بورملة خديجة: النشاط البحري الأندلسي في حوض البحر المتوسط ودوره في نشأة وتطور المدن الساحلية للمغرب لأوسط، مجلة العصور الجديدة، دراسة نماذج بعض المدن من خلال الكتابات الجغرافية، العدد 23، 2016.
2. بوتشيش إبراهيم القادري: الجاليات المسيحية بالمغرب الإسلامي خلال الموحدين، مجلة الاجتهاد، العدد 18، السنة السابعة، دار الاجتهاد للأبحاث والترجمة، بيروت، 1995.
3. الغرام طارق محمد والحرسان محمد علي: نشأة وتطور الأسطول الإسلامي زمن الخليفة عثمان بن عفان، مجلة المشكاة للعلوم الإنسانية والاجتماعية، العدد 1، 1486هـ- 2015م.
4. محسن نور سعد: البحرية الإسلامية ودورها في محاولات فتح القسطنطينية خلال العصر الأموي، 41ت132/ 661-750).

- **المذكرات والأطروحات الجامعية:**

1. إدريس بن مصطفى: العلاقات السياسية والاقتصادية للمغرب الأوسط مع إيطاليا وشبه الجزيرة الإيبيرية في عهد الدولة الزيانية، رسالة ماجستير، جامعة تلمسان، 2006.
2. عشي علي: التوجه البحري للمغرب الأوسط وأثره في طرق التجارة والمواصلات (2-16-8/10)، أطروحة دكتوراه، جامعة باتنة 1، الجزائر، 2016-2017.
3. مزاري عبد الصمد توفيق: الجهاد البحري في عهد المرابطين والموحدين، أطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر، الجزائر، (1428 هـ - 2008/2007).

4. هيصام موسى: الجيش في العهد الحمادي (405-1014/1547-1152)، رسالة ماجستير، جامعة الجزائر، الجزائر، 2000.

- **الأطالس والموسوعات:**

1. المغلوث سامي بن عبد الله بن أحمد: أطلس الخليفة عثمان بن عفان، ط 1، مكتبة العبيكان، الرياض، 1427 هـ- 2006.

فهرس

الموضوعات

فهرس الموضوعات

الموضوع	الصفحة
شكر وعرفان	
إهداء	
قائمة المختصرات	
مقدمة	01
الفصل التمهيدي	
المبحث الأول: نشأة البحرية في المشرق الإسلامي	07
المبحث الثاني: نشأة البحرية في المغرب الإسلامي	14
المبحث الثالث: نشأة البحرية الأندلسية	19
الفصل الأول: النشاط التجاري البحري بين المغرب الأوسط والأندلس	
المبحث الأول: النشاط التجاري البحري الأندلسي بسواحل المغرب الأوسط	25
المبحث الثاني: وسيلة التنقل عبر البحر	28
المبحث الثالث: المسالك البحرية بين المدن الساحلية للمغرب الأوسط	31
المبحث الرابع: الطريق البحري بين المغرب الأوسط والأندلس	34
أ- الطريق البحري بين الأندلس وبجاية	34
ب- الطريق من الأندلس وهران	37
ج- الطريق من الأندلس الجزائر بني مزغنة	38
د- الطريق من الأندلس إلى بونة	39
الفصل الثاني: دور الأندلسيين في تأسيس المدن الساحلية	
المبحث الأول: مدينة تنس	42
المبحث الثاني: مدينة وهران	46

المبحث الثالث: مدينة تدلس	50
المبحث الرابع: مدينة آسلن	52
الخاتمة	54
الملاحق	56
قائمة المصادر والمراجع	63
فهرس الموضوعات	72