

Christophe Picard, *La mer et les musulmans d'Occident au
Moyen Age (VIIIe - XIIIe siècle)*, P. U. F., Paris, 1997

قراءة: محمد الشريف

تبين بعض الدراسات المنجزة حول الأساطيل والبحارة العرب في العصر الوسيط أهمية الميدان البحري في تاريخ العالم الإسلامي¹. وفي الوقت الذي قطعت فيه الدراسات التاريخية بالغرب الأوروبي أشواطاً بعيدة فيما يخص تاريخ الملاحة البحرية الأوروبية في العصور الوسطى، ودققت في جميع جوانبها، بفضل الاعتماد على كم هائل من الوثائق الدقيقة المتخصصة، واستعمال أحدث تقنيات البحث والتنقيب، بما في ذلك البحث عن بقايا السفن الغارقة في البحار، أو ما يعرف بـ "أركيولوجية تحت الماء"، والتعامل الحاسوبي مع المعطيات²، نجد أن موضوع البحر ما يزال مُغيباً في الدراسات العربية بوجه عام. والملاحظ أن الدراسات العربية القليلة المتوافرة تعتمد أساساً على مصادر وصفية، غير دقيقة في معالجتها للموضوع، وعليها تبني خلاصات وأحكاماً يصعب في أغلب الأحيان التأكد من صلاحيتها عند التمحيص، أو حصر زاوية النظر في جانب معين ودقيق من الموضوع، كحمولة السفن مثلاً، أو رواتب البحارة، أو أشكال القطع البحرية، أو سياسة بنائها، أو التقنيات والمواد المستعملة، إلى غير ذلك من المواضيع التي لا تزال بحاجة إلى دراسات دقيقة³.

وكتاب "البحر ومسلمو الغرب الإسلامي"⁴ للمؤرخ الفرنسي، كريستوف بيكار، يروم رصد تطور البحرية المغربية - الأندلسية وتقنياتها، فضلاً عن دور البحر في الحياة الاقتصادية والسياسية والعسكرية لدول الغرب الإسلامي، ما بين القرن الثاني والقرن السابع الهجريين (ق 8 - ق 13 م).

ينقسم الكتاب إلى قسمين كبيرين. يتتبع القسم الأول في خمسة فصول (ص. 7- 96) "المراحل التاريخية" لتطور السياسات البحرية الإقليمية لدول الغرب الإسلامي (منذ أمويي الأندلس إلى نهاية الموحدين)، مع محاولة إقامة الدليل على أن السياسة البحرية كانت تمثل عنصراً أساسياً في ممارسة

¹ - نشر بمجلة *التاريخ العربي*، الرباط، عدد 9، 1999، ص 213- 230 تحت عنوان: "تطور البحرية الإسلامية وتقنياتها بالغرب الإسلامي..."

² - *Colloques Internationaux d'Histoire Maritime*, Paris, 1958, Paris, 1962, Beyrouth, 1966, Bruxelles, 1968, Paris, 1972, Bruxelles, 1974.

³ - انظر: محمد الشريف، «دور الأسطول السبتي في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط»، ضمن *نصوص جديدة ودراسات في تاريخ الغرب الإسلامي*، تطوان، 1996، ص. 102.

⁴ - Christophe Picard, *La mer et les musulmans d'Occident au Moyen Age (VIIIe - XIIIe siècle)*, P. U. F., 1997, p. 253.

السلطة؛ بينما القسم الثاني مخصص لطرح بعض الإشكاليات الكبرى للتاريخ البحري، وللملاحة بالغرب الإسلامي، بطريقة تركيبية، استناداً إلى حصاد الفصل الأول. ونقدم موجزاً بأهم أفكار الكتاب، قبل أن نردفها بمناقشة بعض أطاريح مؤلفه.

1 - ترجع أولى تمظهرات النشاط البحري تحت الحكم العربي لبلاد المغرب وللأندلس إلى فترة الفتح نفسها. والحلقة التاريخية الأكثر شهرة هي عبور المسلمين لمضيق جبل طارق من سبتة، للتوسع في إسبانيا الفيزيقوطية (710 - 711 م). ومع ذلك، لم تعرف الأندلس، ولا بلاد المغرب، إنشاء بنيات أساسية بحرية تخضع لمراقبة السلطة المركزية. والأنشطة الوحيدة المعلوفة ترجع إلى "جماعات مستقلة" نسبياً، أي تعمل لحسابها الخاص (مثل بحارة مدينة بجانة، بجنوب الأندلس، الذين اشتهروا بالقرصنة عند نهاية القرن الثاني الهجري/ الثامن الميلادي). ولم تتخذ حكومات قرطبة أولى التدابير لخلق بنية بحرية تحت قيادتها إلا في منتصف القرن التاسع الميلادي، وذلك للتصدي للهجمات المجوسية (الفيكيكية) بصفة خاصة. وابتداء من فترة حكم عبد الرحمن الثالث (912 - 961 م) الذي يعتبر "المنظم الأول الحقيقي للقوة البحرية الأندلسية"، أضحت مراقبة المناطق الساحلية للأندلس تتم على يد السلطة المركزية، وأصبحت عمليات القرصنة خاضعة للإرادة السياسية للخليفة.

إن السياسة البحرية الأموية يجب أن يُنظر إليها - حسب المؤلف - ليس من زاوية القطيعة التي حدثت بين فترتي الإمارة والخلافة، وإنما حسب الأهداف التي تغيرت جغرافياً (ص 29). فأولى مظاهر التنظيم البحري الرسمي الذي أنشأه الأمويون كان على الواجهة الأطلسية، وذلك لصدّ الهجمات المجوسية. والتوجه نحو الواجهة المتوسطية، على إثر نقل عبد الرحمن الثالث مقر القيادة البحرية إلى ألمرية، سنة 933 م يُفسّر بتغيرات استراتيجية منها : اختفاء الخطر المجوسي، والتحكم في مضيق جبل طارق منذ استيلاء الأمويين على سبتة سنة 931 م. وشكل الفاطميون - انطلاقاً من المهدية وموانئ أفريقية الأخرى وصقلية - خطراً حقيقياً على الأمويين بالمغرب والأندلس على حد سواء، وذلك منذ وصولهم إلى السلطة.

2 - أما في عصر ملوك الطوائف، فبالإضافة إلى الضعف السياسي العام، هناك غياب طموح بحري منسجم وحقيقي لدى دويلات الشمال والشرق، بينما طورت دويلات الجنوب (إشبيلية، مالقة) سياسة بحرية حقيقية، تهدف أساساً إلى مراقبة الزقاق وأطرافه، وارثة بذلك سياسة الخلافة الأموية في هذا الميدان. وإذا كانت مراقبة الزقاق هي أحد الأهداف الأساسية لدول الطوائف، فإنه لا يجب استبعاد وجود طموحات أوسع على المستوى التجاري والعسكري. لقد اندلع سباق محموم من أجل السيطرة على موانئ الأطلسي، وأصبحت السيطرة على مياه الزقاق أحد المكونات الأساسية للمنافسة بين الحموديين (الذين انتزعوا سبتة من الأمويين) وحكام إشبيلية من بني عباد.

إن الصراع العبادي - الحمودي، والعبادي - البرغواطي حول مدينة سبتة يؤكد أهمية البحر في السياسة الحربية والتجارية للدويلات التي كانت لها واجهة متوسطة. ويلخص المؤلف أهمية البحر في سياسة ملوك الطوائف قائلاً: "أصبحت السيطرة على البحار، عند مجموع الأمراء الذين كانوا يطمحون إلى تجسيد استمرار الخلافة، ضماناً أساسية للشريعة، مثلها في ذلك مثل تبنّيهم الألقاب الخلافة، أو سكّهم للعملة الذهبية. فالمناطق المرفئية، ودور الإنشاء بصفة خاصة، كانت ترمز إلى أماكن السيادة الموروثة عن فترة الخلافة، مثلها مثل القصبة أو المسجد الجامع" (ص 40).

3 - انتعشت المناطق الساحلية الشمالية - الغربية (بادس، مليلة، غساسة، المزمة...) مع الدويلات المغربية الصغرى (ما بين القرن الثامن والعاشر الميلادي). فإمارة نكور التي أسست في بداية القرن 8 م على الساحل الريفي، ارتكزت على التجارة الخارجية وعلى القرصنة؛ بينما كانت المناطق الداخلية الفلاحية هي الدافعة لدينامية التجارة البحرية عند برغواطة، على الساحل الأطلسي، وعند الإمارة العلوية الإدريسية، التي كانت عاصمتها البحرية هي مدينة البصرة. فالقطة الاقتصادية للمنطقة كانت عامة. إلا أن الحرب الضروس بين الفاطميين والأمويين - بواسطة القبائل البربرية المتناحرة - للسيطرة على المغرب الأوسط والأقصى، ساهمت في تدهور التجارة التي طوّرها البربر؛ إذ خربت كثيراً من المدن، وخاصة المدن الإدريسية الواقعة بحوض سبو ولوكس؛ مثل البصرة. ولما سقطت الإمارة المحلية في قبضة الأمويين، "أصبح مجموع المغرب الأقصى، المتوسطي والأطلسي، تحت التأثير البحري والتجاري للأندلسيين الذين أقاموا نوعاً من الإمبريالية، تتجاوز مراقبة طريق الذهب، والتي حاول العباديون في القرن العاشر أن يطوروها دون نجاح" (ص 55).

4 - لم تكتسب السياسة المرابطية البحرية مغزاها إلا بوصول يوسف بن تاشفين إلى مياه الزقاق، والاستيلاء على سبتة بمساعدة بحرية إشبيلية. ولضمان أمن منطقة الزقاق، أنشأ الأمير المرابطي "دار صناعة" بالقصر الصغير (قصر كتامة) ليستغني عن الاعتماد على بحرية العباديين، في أفق الاستيلاء على الجزيرة الخضراء. وقد أكمل التدخل المرابطي بالأندلس نهائياً عملية ربط سلالة نشأت بالصحراء، مع الحياة البحرية.

ويؤكد المؤلف غياب سياسة بحرية شمولية، في المغرب والأندلس، على عهد المرابطين قائلاً: "لا شيء يشير إلى أن يوسف بن تاشفين كان واعياً بالمشاكل التي كان يعرفها البحر المتوسط أو الواجهة الأطلسية" (ص 60). ويلخص أنشطة الأسطول المرابطي في أعمال الغزو - وليس في أعمال جهادية منتظمة -، وهو ما يوضح "غياب طموح بحري عسكري عند المرابطين" (ص 62). وبخصوص تنظيم الأسطول نفسه، فلا يظهر أن هناك تغييراً أساسياً منذ القرن 11 م، إن لم يكن منذ الفترة الأموية، باستثناء تسليم القيادة لعشيرة واحدة على الأقل، ابتداء من القرن 12 م. فقد أصبح التاريخ البحري المرابطي

مرتبطا ارتباطاً وثيقاً بأمراء البحر من بني ميمون، الذين تولوا قيادة الأسطول المراتبي طيلة ثلاثة أجيال. وبذلك بقيت مراكز القيادة موجودة على الضفة الشمالية من الساحل المتوسطي (في ألمرية، وثنوياً في إشبيلية). وظلت سبته تتقاسم مع القصر الصغير مهمة مرور الجيوش نحو الأندلس. وبصفة عامة، يلخص المؤلف أساس سياسة المراتبين البحرية في بعض الغارات البحرية المهمة، وفي قرصنة مستقلة، ويؤكد المؤلف أن الأمراء المراتبين قد استندوا بالأساس على الإرث الذي كان تتوفر عليه بلاد الأندلس، بقاعدتيها البحريتين ألمرية وإشبيلية، وبدور صناعاتها التي كانت مزدهرة بشبه الجزيرة الإيبيرية منذ القرن 5هـ/11م.

في مقابل غياب طموح بحري عسكري عند المراتبين، نجد وضعية مختلفة كلياً فيما يخص الملاحة التجارية. فقد شهدت الفترة اندفاعاً للنشاط الملاحي لم يصله مسلمو الغرب الإسلامي قبل هذا التاريخ، كما تدل على ذلك "وثائق الجنيزة"، ومحتويات الفتاوى الفقهية. وتسمح الأركيولوجيا، وعلم النميات برسم صور إيجابية جداً للمبادلات البحرية خلال هذه الفترة (ص 65). وإذا كان الازدهار التجاري، وخاصة البحري، نتيجة لتطور بدأ قبل ظهور المراتبين، فإن وصول هؤلاء إلى الحكم كان له تأثير في الميدان المالي، وخاصة على العملة المراتبية.

ومن المؤكد أن نمو الملاحة على عهد المراتبين قد استفاد من محيط اقتصادي مشجع في مجموع حوض البحر الأبيض المتوسط، على الرغم من أن البحارة الإيطاليين أصبحوا أكثر فأكثر الوسيط الإلجاريين في المبادلات. إن نهاية القرن 11 وبداية القرن 12 م تمثلان اللحظة التي سيطرت فيها الأساطيل المسيحية (خاصة الإيطالية) على الاتصال البحري بين غرب المتوسط وشرقه. وانفلت المجال البحري، ما بين سردينية وكورسيكا، تماماً من البحارة المسلمين (ص 70). وعرف منتصف القرن 12 م هجمة واسعة قامت بها الدول المسيحية - بتزامن مع الحملة الصليبية الثانية - على الموانئ المراتبية في الأندلس وبلاد المغرب، أدت إلى كارثة بحرية حقيقية، أصابت مجموع الغرب الإسلامي، وأكدت السيادة المسيحية على البحر.

5 - تشير جميع الدلائل إلى أن الموحدين بذلوا جهوداً كبيرة غير مسبقة في تنظيم الأسطول البحري، والدفاع عن السواحل، لوعيهم بالخطوات الكبيرة التي قطعتها البحرية المسيحية، وخطر ذلك على كيانه. ويرى المؤلف أن السياسة البحرية الموحدية تميزت بخاصيتين أساسيتين :

أ - الدور الاستراتيجي الكبير للأسطول، بدعمه الحملات البرية الموحدية الكبرى التي تُشن على شبه الجزيرة الإيبيرية، أو بلاد المغرب. وهنا تكمن "إحدى الاختلافات المهمة، مقارنة مع الفترة المراتبية" (ص 79). هذا الاستعمال المكثف للأسطول يفسر بضرورات مراقبة واجهة بحرية أكثر اتساعاً من قبل.

ب - الأهمية الكبيرة التي أولتها السلالة الموحدية للواجهة الأطلسية. وهذا معطى جديد أساسي. فقد زود الموحدون الواجهة الغربية للمغرب ببنيات بحرية سمحت لها بأداء دور جديد في الملاحة البحرية، وفي التجارة العالمية. ولم يكن الخطر البرتغالي غائباً عن هذا التوجه الموحد. فالمواجهات البحرية الكثيرة في هذه الفترة توضح بجلاء أن المحيط الأطلسي كان قد أصبح رهاناً استراتيجياً، ومنطقة حدودية من الطراز الأول.

ويلاحظ توجهان فيما يخص المجال المتوسطي :

* في المقام الأول هناك - على المدى البعيد - حركة صعود البحرية المسيحية وابتلاعها للتجارة شيئاً فشيئاً، دون أن يكون هناك احتكار تام لها؛ لأن الاتصال بين المجالات الإسلامية ظل قائماً في الفترة الموحدية، وربما إلى ما بعدها. وبصفة خاصة، فإن المنطقة، ما بين الأندلس والمغرب، ظلت مفتوحة أمام التجارة الإسلامية في مجموعها.

* الحركة الأخرى تتمثل - على المدى القصير - في الأزمة الداخلية التي تلت هزيمة الموحدين في معركة العقاب سنة 609 هـ / 1212 م. فالصراعات المندلعة آنذاك - وخاصة في الميناءين الرئيسيين إشبيلية وسبتة - للسيطرة على مقاليد الإمبراطورية لم تشجع حركة الاسترداد المسيحية فقط، بل انتهت إلى تفقيت السلطة المركزية والأسطول الموحد، وإعطاء البحارة المسيحيين سبقاً حاسماً في ميدان الملاحة. ويقدم مثال سبتة - التي حاصرها الأسطول الجنوبي سنة 1234 - صورة معبرة عن تسريع هيمنة البحرية المسيحية، وتدخلها حتى في الشؤون الداخلية للمغرب.

أما الاستيلاء المسيحي على الساحل الأطلسي الأندلسي وموانئه الرئيسية (مثل إشبيلية، وقادس، ولشبونة)، فقد حرم المغرب - حسب المؤلف - من الاستفادة من التقدم التقني الذي كانت تلعبه تلك الموانئ، وأصبحت البحرية المغربية خاضعة - ابتداء من القرن 13 - لتبعية تقنية فيما يخص شؤون صناعة السفن؛ إذ أصبح المسيحيون هم الذين يزودون الموانئ المغربية بالسلاح والعتاد والمواد الحديدية (ص 96). وهذا الأمر حكم على السياسة البحرية للمغاربة بتركيز اهتمامها على حماية الساحل بالتحصينات وأبراج المراقبة، وتعاطي القرصنة - خاصة على عهد المرينيين -، مما يدل على تخلي المغاربة عن كل سياسة بحرية هجومية فعالة.

إن فقدان الواجهة الأطلسية الأندلسية، بعد فقدان السيطرة البحرية على الواجهة المتوسطية، أثر بصفة مستديمة في التطور الاقتصادي والبحري للمغرب الأقصى في مجموعته. وعلى المدى الطويل، سمح ذلك للبرتغاليين على الواجهة الأطلسية، وللإسبان على الواجهة المتوسطية، بأخذ المبادرة ضد المغاربة، بعد أن سجلت نهاية الفترة الموحدية قطيعة عميقة في تطور بحرية الغرب الإسلامي.

ولقد أتاح هذا المسح الكرونولوجي، البعيد عن السرد الممل للأحداث، أن يتناول المؤلف الفصل الثاني من كتابه المعنون بـ " بحريات وبحارة وتجار " (ص 99 - 190) بمنظور تركيبي، معتمداً على طرح الإشكالات، ومحاولة الإجابة عنها من خلال اعتماد مفهوم "المدة الطويلة". وإلى ذلك يشير صاحب الكتاب عندما ينبهنا في مقدمته إلى أنه " يجب البحث عن آثار دينامية البحارة، والأساطيل الأندلسية والمغربية، في العلاقة بين القطبين المتكاملين : الإيبيري والإفريقي، والذي يشكل مضيق جبل طارق محورهما الرئيس، أكثر مما يجب البحث عنها في المبادرات البحرية لمختلف الأسر الحاكمة" (ص 2).

وهذا القسم يضم بدوره خمسة فصول، هي : "ظروف الملاحة"، و"بحارة وطاقم"، و"المجالات المرفئية والدفاع عن الساحل"، و"تدخل السلطة في الحياة البحرية"، وأخيراً "التجارة البحرية". وهذه موضوعات دقيقة، تتراوح ما بين ضبط المصطلحات الدالة على المجالات القابلة للملاحة، وطبيعة السفن، وظروف السفر، والبنىات المرفئية، والجوانب الإدارية للملاحة، والبحث في مجتمع البحارة وتنظيماته، ودور السلطة في الملاحة، وجوانبها القانونية، وغيرها من الموضوعات التي لا تزال مطروحة أمام البحث في تاريخ المغرب الوسيط. ويميل المؤلف كثيراً في هذا القسم - عندما تنقصه المعطيات التاريخية - إلى إجراء مقارنات مع التاريخ البحري للمشرق الإسلامي (خاصة المصري). كما يستلهم بعض إشكاليات التاريخ البحري للغرب المسيحي، ويحاول تطبيقها على التاريخ البحري للغرب الإسلامي.

يؤكد المؤلف "أن فقر المصادر العربية فيما يتعلق بالمادة الملاحية لا يمكّننا من الفصل مبدئياً في وجود اختلاف بين سفن البحر الأبيض المتوسط وسفن المحيط الأطلسي" (ص 100). ولكن كثيرة هي الأمثلة (خاصة المستمدة من أبحاث كويتن) التي تبين جلياً أن السفن التي كان يستعملها بحارة العالم الإسلامي في البحر المتوسط وفي المحيط الأطلسي متشابهة، على الرغم من تغيرات الأمواج والرياح والمد البحري. وكان المرور من المتوسط إلى الأطلسي منتظماً طيلة العصر الوسيط. وهذا يفسّر بكون الملاحة على الأطلسي كانت ساحلية، وليست علوية (في أعالي البحار).

أما الأودية، فهي استمرار طبيعي وهام للحياة البحرية. وعلى عكس أودية الواجهة الأطلسية، فإن أودية البحر المتوسط لا تقدم دائماً إمكانية الملاحة. وقد أبرزت الدراسات الأركيولوجية أهمية بعض المجاري المائية على الواجهة الريفية في ربط الصلة بداخل البلاد الذي يصعب اختراقه، بسبب التضاريس الصعبة.

ويدرس المؤلف، اعتماداً على كتب الجغرافية (وخاصة البكري والإدريسي)، محطات الرُّسُو، وكثافتها، والمسافة الفاصلة بينها على الواجهة الأطلسية والمتوسطية، ملاحظاً أن عملية الرسو لا يتحكم فيها العامل الجغرافي وحده، بل تتحكم فيها كذلك العوامل السياسية والاقتصادية (ص 105 - 110).

ويتطرق المؤلف لمسألة دقيقة هي طبيعة السفن، ملاحظاً أن "معلوماتنا المحدودة عن السفن الإسلامية بدأت تتوسع بفضل الأركيولوجية، وأركيولوجية تحت - البحر بصفة خاصة... والطريق الآخر الذي يعد بالكثير هو صور السفن على الخزفيات، أو على النقوش الأثرية التي ترجع، على الأقل، إلى القرن 12 في المنطقة الغربية من المتوسط".

ولا يعتقد المؤلف بوجود تخصص واضح ما بين السفن التجارية والسفن الحربية (ص 116). ويفترض فرضية تسمح جزئياً بتفسير غياب الصرامة في مصطلحات المؤلفين العرب التي توحى بوجود نوع من التخصص في السفن، على الأقل قبل القرن 14، وهي "أن السفن المنشأة كانت تُستعمل للتجارة كما تستعمل للحرب، والسفن الأكثر خفة، والتي يسهل تحريكها (كالغربان والشواني) كانت مُفضلة في عمليات الحرب والقرصنة. وربما كانت الآلات المشحونة على ظهر السفينة، مع السلاح والجيوش، هي التي تعطي السفينة طابعها الحربي" (ص 116).

هل اختلفت السفن الإسلامية عن السفن المسيحية؟ يميل المؤلف إلى اعتبار أن "السفن المسيحية (البرتغالية والغليسية) تأثرت، ابتداء من القرن 12 م، بتقنيات المناطق الشمالية أو المناطق المتوسطية المسيحية، دونما صلة بالجنوب الأطلسي للأندلس" (ص 117).

وبخصوص التقدم التقني والعلمي، يؤكد المؤلف أن الغرب الإسلامي عرف ما بين القرن 10 و12 تحسنات تقنية وعلمية، مرتبطة بالخرائط البحرية والإحداثيات، وربما استعملت البوصلة منذ القرن 12 - 13 م. لكن الغرب الإسلامي لم يعرف استعمال الملاحة الفلكية قبل القرن 14 م. ويخلص صاحب الكتاب إلى أن ذلك "التقدم في هذا المجال أتى من المشرق على كل حال، وبالأخص من المحيط الهندي" (ص 119). أما معرفة المغاربة بالطرق نحو إفريقيا الجنوبية، وهي "أعظم معرفة استفادها المسيحيون من المسلمين فيما يخص الملاحة"، فيعزوها المؤلف للعادة، وتعود المرور من تلك الطرق، منذ القرن العاشر، أكثر مما يعزوها إلى استعمال تقنيات جديدة (ص 119). وبمثل هذه الخلاصات وغيرها - سنقف عندها في محلها - يجرّد المؤلف بحارة الغرب الإسلامي من أي إسهام أو دور مهم في تطور البحرية في البحر المتوسط، أو في المحيط الأطلسي.

7 - يصعب الإمساك في المصادر العربية بما يسمى في الموانئ الغربية المسيحية بـ "مجتمع البحارة". ومع ذلك، فإن هناك إشارات تؤكد أن أعضاء الطاقم الحربي أو التجاري ينتمون في غالب الأحيان إلى الوسط نفسه الذي ينم عن نوع من التجانس، وبالضرورة عن نوع من التضامن.

" في المغرب وفي الأندلس، كان البحر يشكل دائماً مجالاً حيث يمكن الجماعات الملتحمة بالروابط القبلية أو العائلية، أو في أحيان أكثر، بالروابط المهنية، أن تتطلع إلى الاستقلال الذاتي، واستعمال البحرية مطية للوصول إلى السلطة" (ص 128).

ومن بين الأمثلة الحية التي يقدمها المؤلف، وصول أسرة العزفيين إلى السلطة بمدينة سبتة، سنة 1250، بفضل دعم رجال البحر الذين كانوا يشكلون مجموعة ضغط حقيقية وقوية بما فيه الكفاية لفرض مرشحها، عقب الانحلال الموحد.

أما الميولات القرصنية، فيربطها المؤلف بالحاجة المستديمة المرتبطة دوماً بالاقتصاد، كما هي مرتبطة بالصيد البحري، وبنقل السلع والمسافرين. ومع ذلك، "لا يستطيع التمييز بين عمل القرصنة والغارة التي تسيّرهما السلطة، وكذلك يمكن اعتبار السفينة نفسها "مقرصنة" في الذهاب، و"تاجرة" في الإياب، عندما تذهب لبيع السلع التي غنمتها من الغارة" (ص 132). وسجل المؤلف أن تاريخ الغزوات (القرصنية) الأكثر كثافة يوافق الفترات التي تكون فيها السلطات المركزية في حالة تفسخ (ص 134).

8 - بخصوص البنيات المرفئية، يلاحظ المؤلف أن الموانئ المجهزة صناعياً قليلة بالغرب الإسلامي. بينما تشير المصادر إلى استعمال بنايات تحتية مرفئية من العصور القديمة (كمنازة قانس مثلاً). بل إن المؤلف يعتقد أن إعادة تشغيل البنيات القديمة التي حافظ عليها الفيزيقيوط هي أكثر كثافة مما نتصور (ص 139).

أما "دور الصناعة"، فلا يجب ربطه دائماً - حسب المؤلف - بوجود بناية خاصة قائمة بذاتها. فقد كان يتم إنشاء السفن دون أن تكون هناك بنايات (دور) للصناعة (ص 142). وعملياً، فإن الإشارة إلى "دور الصناعة" لا يغطي مفهوماً دقيقاً، سواء على المستوى المؤسسي، أو على المستوى التقني. فعلى الساحل المتوسطي، غرب الجزائر، كانت سبتة وطنجة وهدما تتوفران على بناية "دار الصناعة" (ص 144). أما المنشآت الأخرى التي تستجيب لتعددية في وظائف الميناء، كالفنادق والمضارب وغير ذلك، فهي قليلة جداً، إذا استثنينا مدينة سبتة. وباختصار، "تبقى مكانة التجهيزات في مجموع الموانئ بسيطة، إن لم تكن منعدمة" (ص 145).

وكانت معظم الأوامر التي تنسق النظام الدفاعي على السواحل تنطلق من "دور الصناعة" (ص 153). وتأتي حماية نقط الرسو في إطار أوسع، هو حماية الساحل كله، وما يستتبع ذلك من حماية للمدن، ووجود الرباطات والمحارس والطلائع وأبراج المراقبة. إن الهجمات المجوسية، والمنافسات الأموية الفاطمية، كانت مبررات وجيهة لإنشاء الرباطات التي وُظف بعضها (مثل رباطات سلا) كذلك لمهاجمة هراطقة بر غواطة. وقد تزايدت أهمية الرباطات مع تزايد تغلغل المتصوفة في المجتمع المغربي على عهد الموحدين.

"إن الأهمية الكبرى المعطاة لهذه الأنظمة التحصينية، وضعف الرؤى الهجومية والفاخرة المحركة لسياسة بحرية، تفسر جزئياً ما ستعرفه أعمال المسلمين في حوض البحر المتوسط وعلى الأطلسي من تحجّر تدريجي" (ص 146).

9 - إن المشاركة المباشرة للسلطة في الحياة البحرية مرتبطة بالإدارة المرفئية والبحرية، بما في ذلك التسيير العسكري، والحياة التجارية، وجباية الضرائب. كما تتدخل السلطة بطريقة غير مباشرة بواسطة المكانة التي يحتلها شخصياً مثلوها وأقربائهم في الأنشطة الاقتصادية، وخاصة الاستثمارات ذات الطابع البحري.

لقد حرصت السلطات على مراقبة الموانئ لاستخلاص ضرائب التجارة البحرية بطريقة منتظمة. وحرصت على جبايتها بتحديد الموانئ المسموح بارتياحها. لا يتطرق المؤلف لأنواع الضرائب البحرية وقيمتها، ويستخلص أن المكوس على التجارة، بصفة عامة، وعلى التجارة البحرية بصفة خاصة، لم تؤد دوراً كبيراً في موارد المخزن، بالمقارنة مع مداخل الأرض (ص 163).

وكانت قضايا الملاحة البحرية، كباقي مشاكل المجتمع، موضوع تدخل الفقهاء على المستوى النظري (التفكير في الأطر القانونية لعمل الأنشطة البحرية انطلاقاً من المصادر الشرعية التقليدية)، وعلى المستوى العملي (انطلاقاً من كتب الفتاوى وكتب "الوثائق"، أو "الشروط" التي تتعرض مادتها لشروط كراء السفن، ونقل السلع، أو المسافرين، والمنازعات، والضمان، وعقود القراض، والشركة...). ويرى صاحب الكتاب أن فقهاء القيروان والمهدية أدوا في الفترة الأغلبية والفاطمية دوراً كبيراً في تهيئة القانون البحري الذي تبناه مجموع الغرب الإسلامي. وهو قانون يربطه المؤلف في نهاية المطاف بالقوانين البحرية البيزنطية. يقول :

" يظهر أن القانون البحري للغرب [الإسلامي] ينبثق في أكثره من القوانين المشرقية. فنقل الشرق، وخاصة مصر، يظهر في مؤلفات المغاربة في فترة تطورت فيها التجارة والبحرية. وهذا الأمر يجعلنا نعتقد أن القوانين البيزنطية قد استُعملت أساساً للتفكير، ليس في حالة مصر فحسب، بل كذلك في حالة الغرب [الإسلامي]" (ص 167).

وهناك معطى آخر يؤكد عن مجموع البحر المتوسط الإسلامي، هو أن النُخب المقربة من السلطة ساهمت بصفة شخصية وفردية، في الأنشطة التجارية وفي الشؤون البحرية. وتقدم بعض المدن (مثل إشبيلية وألمرية وسبتة) أمثلة حية عن الارتباط الوثيق بين الملاحة ومصالح الأسر الكبرى الأرستقراطية. وهذه العلاقة تفسر، جزئياً على الأقل، دينامية هذه المدن - الموانئ.

10 - يعتقد المؤلف أن "غياب نقابات التجار داخل المدن الإسلامية تبين أن التجار لم يكونوا يشكلون جماعة اجتماعية في حد ذاتها. ولعل هذه الظاهرة تفسر بثقل السلطة. وفي بعض المدن مثل سبتة

وإشبيلية، تفسر بالاشتراك الشخصي للأسر الأرستقراطية الكبرى، التي كانت أشكال تضامنها تخنق أي نوع آخر من المجتمع" (ص 174). إن الرابط الديني كان ينسج بدوره علاقات ثقة وثيقة جداً بين التجار (اليهود مثلاً)، وكذلك عامل الأصل الجغرافي (الثقة بين الفاسيين أو أهل الأندلس أو أهل سبتة...). لكن العامل العائلي يظل العنصر الأقوى في التلاحم والتضامن في المبادلات التجارية.

ويتطرق المؤلف لطرق السفر وظروفه، كما يتناول في فقرات مقتضبة أئمة النقل، مؤكداً أهمية الطرق البحرية. وفيما يتعلق بالمواد والمبادلات التجارية، فقد شكلت المواد الغذائية أساس التجارة في البحر المتوسط. وقد تخصصت بعض المناطق في إنتاج نوع معين من السلع، مثل زيت منطقة الشرف. أما المغرب، فأصبح من جديد "خزان الحبوب" لأوروبا. ولعل موضوع صناعة الخزفيات وتسويقها من أبرز النقاط التي يتعرض لها المؤلف في هذا الفصل، اعتماداً على نتائج الحفريات (ص 183 - 187). وأخيراً، يحاول المؤلف الإمساك ببعض خصائص التجارة البحرية مبرزاً الدور الذي لعبته المدن الكبرى التي توجد في أساس دينامية الحياة التجارية، ودور القرارات السياسية في ظهور بعض الأماكن التجارية الهامة. وهناك مدن أخرى أصبحت مراكز صناعة تقليدية مزدهرة لإنتاج الخزفيات، مثل مرسية أو مالقة، أو مناطق عبور مثل سبتة، عرفت كيف تستفيد من موقعها، لتؤدي دوراً كبيراً في الحياة البحرية للغرب الإسلامي. لذلك كله، لا يمكن نفي دينامية التجار وبحارة الغرب الإسلامي الذين نسجوا مع المشاركة شبكة بحرية هامة، تضم رحلات طويلة، ومساحلة سهلتها وفرة نقط الرسو. من وجهة النظر هذه، فإن فقدان الساحل الأطلسي الأندلسي، بعد فقدان السيطرة على البحر الأبيض، يمثل كارثة للمغرب الكبير، الذي انتهى به الأمر إلى فقدان المبادرة سريعاً فيما يخص التجارة البحرية (ص 177-178).

نستطيع، بعد هذا العرض الموجز لأهم أفكار الكتاب، أن نتوقف عند الملاحظات التي يمكن أن نناقش المؤلف فيها، ويختص بعضها بالشكل، والبعض الآخر بالمضمون.

1 - فمن ناحية الشكل، لم يحدد المؤلف مفهوم "الغرب". فهو يقصد من دون شك "الغرب الإسلامي"، ولكنه يخرج منه إفريقية، ويعتبرها من الشرق (ص 167). وهذا الأمر خلق اضطراباً في تحليلاته، وخاصة فيما يتعلق بسياسة الإمبراطورية الموحدية التي امتدت لتضم إفريقية، وحتى طرابلس. ثم إن المؤلف أهمل كثيراً السياسة البحرية للدول الزيرية والحمادية، وقصر تحليلاته بصفة خاصة على المغرب الأقصى والأندلس.

- هناك بعض الأخطاء التاريخية أو الهفوات : من ذلك تسمية ابن هود الثائر على الموحدين بمنطقة ماسة بـ "المساتي" (ص 77، 250 في الفهرس) عوض "الماسي"، أو ترجمة بعض المصطلحات العربية ترجمة لا تفيد محتواها (مثلاً ترجمة كلمة "لص" بـ *pirate* (ص 133)، أو نعت الإدريسي بـ "المؤلف الصقلي" (ص 105).

- يتسم الكتاب بتكرار بعض الأفكار، وفي أحيان باستخدام الألفاظ والتعبيرات نفسها. (ص 40، و ص 158 بخصوص ما يكتسبه امتلاك الأسطول من أهمية عند ملوك الطوائف).

- إن بيبليوغرافية الكتاب غنية جداً (أكثر من 400 عنوان)، وبمختلف اللغات، بما في ذلك اللغة العربية. إلا أن بعض الكتب المستعملة في المتن لا توجد في لائحة المصادر (مثل "كتاب العقد المنظم" لابن سلمون، أو "منتخب الأحكام" لابن زمين)، وكثير من المصادر العربية استعملت بطريقة غير مباشرة، عن طريق الدراسات الحديثة، مع ما يستتبعه ذلك من احتمال فهم المعطيات الإخبارية فهماً خاطئاً. (من ذلك إقراره خطأ أن ابن عبدون "جعل المدينة من اختصاص القاضي، والميناء من اختصاص العاهل المرابطي" (ص 158).

- أهمل المؤلف بعض الجوانب المرتبطة بالتاريخ البحري ارتباطاً عضوياً، وعلى رأسها الصيد البحري، ومختلف الصناعات البحرية (استخراج المرجان والملح مثلاً). 2- أما من ناحية المضمون، فيحسب للمؤلف جرأته العلمية في اقتحام الكثير من القضايا الشائكة، ومناقشتها مناقشة علمية جديرة بالاحترام، حتى وإن اختلف القارئ مع بعض أطروحاته وآرائه في بعض الجزئيات. لكن النقطة المحورية التي يمكننا أن نتساءل عنها هي مدى ثقل الإرث المسيحي الأندلسي، ودور الأندلسيين في الحياة البحرية المغربية.

- نعتقد أن تحمس المؤلف لبعض آرائه التاريخية جعله لا يقف عند حدود الفرضيات، بل يقفز إلى التقرير دون مرور بما يكفي من استدلال. من ذلك الأهمية البالغة التي يوليها المؤلف للإرث الإسباني والفيزيقوتي المسيحي في تطور البحرية الإسلامية بالغرب الإسلامي. فمنذ مقدمة الكتاب، يشير المؤلف إلى أهمية البحث في الأصول الإثنية والدينية للقرصنة الأندلسيين، "ليس لتحديد العلاقة بين انتماءاتهم ونشاطهم، وإنما لفهم العلاقة التي يمكن أن تكون قد وجدت بين هؤلاء البحارة وماضي المنطقة البحري" (ص 13). ويؤكد في كثير من الصفحات أن "التقليد البحري الأندلسي ينهل من الماضي قبل الإسلام". ونعتقد أن بعض تحليلاته في هذا الصدد تتسم بالمبالغة، أو على الأقل لا يدعمها بالدلائل المقنعة الكافية. ومن أمثلة ذلك :

- إرجاعه نشوء البحرية على الساحل المتوسطي المغربي إلى استمرار الأنشطة البحرية البيزنطية بالمنطقة. كما يرجع بناء بادس إلى الأندلسيين، اعتماداً على بعض المخلفات الأثرية ذات التأثير الأندلسي (ص 44)، وكذا إنشاء مدن تونس ووهران وأصيلة (ص 52)، أو إرجاع النمو الحضري للجزائر إلى التأثير الأندلسي ذاته، إلخ. أما اليقظة الاقتصادية للمناطق المغربية الأطلسية في القرن التاسع، فيردها بدورها إلى الأندلسيين قائلاً : "ولم يكن هناك - قبل مجيء الأندلسيين - من سبب ليوظ تطور تجارة بحرية هامة على طول الساحل الأطلسي" (ص 47).

ويحاول إظهار المؤثرات البيزنطية في غير ذلك من المظاهر البحرية، مثل التجهيزات عندما يقول : "يظهر أن إعادة تشغيل البنيات الأساسية القديمة التي حافظ عليها الفيزيقيوط هي أكثر كثافة مما نتصور" (ص 138 - 139). واعتماداً على طوريس بالباس، يرى المؤلف أنه "منذ العصر الأموي بالأندلس، هناك تيار من المؤثرات البيزنطية تظهر في إنشاء دور الصناعة خاصة، ولكن كذلك في السفن" (ص 117). وعندما يتطرق إلى مساهمة التقنيين الصقليين في البحرية المصرية خلال القرن 12، فإنه يرجع ذلك إلى العناصر المسيحية (ص 118). بل حتى التشريع الفقهي فيما يخص الملاحة البحرية بالغرب الإسلامي يرجعه المؤلف في نهاية المطاف إلى القوانين البيزنطية كما رأينا.

إن المؤلف، أو الناشر، الذي يشير في غلاف الكتاب إلى أنه "عن طريق تحليل السياسات الإقليمية ونتائجها، وكذا تطور البنيات والتنظيم والتقنيات الملاحية، نكتشف مؤشرات عن دور المسلمين في ازدهار الملاحة في البحر المتوسط وفي المحيط الأطلسي خاصة ابتداء من القرن العاشر"، يميل - ربما بطريقة غير واعية - إلى إقصاء المسلمين والمغاربة من أي مساهمة في التطور الذي عرفته البحرية، أو التقليل جداً من دورهم، أو في أحسن الأحوال اختزاله في مجرد إحياء للإرث المسيحي لسكان المغرب وشبه الجزيرة الإيبيرية.

- يشير المؤلف إلى أن الدراسة المقارنة للنصوص البيزنطية والعربية تبين أنه يجب الحذر كثيراً فيما يخص المصطلحات، وتحاشي إقامة تشابهات منتظمة بين الشرق والغرب الإسلامي، ومن قرن إلى آخر (ص 126). وعند تناول المؤلف لموضوع طاقم السفن، يتطرق لبعض المصطلحات، أغلبها مشرقي، ودلالاتها في التاريخ البحري. ويعلل ذلك بفقر المصادر المغربية - الأندلسية بخصوص هذا الموضوع. لكن يتبين أن المؤلف لم يقدّر بجدٍ وشامل للمصطلحات البحرية الواردة في تلك المصادر : من ذلك على سبيل المثال أنه لا يورد مصطلح "قائد البحرين"، أو "الملند"، ولا عدة مصطلحات تقنية أخرى واردة في بعض المصادر التي لم يطلع عليها المؤلف، مثل "المدخل إلى تقويم اللسان"، لابن هشام اللخمي⁵.

- وبخصوص المصطلحات دائماً يؤكد المؤلف أن الفترة الموحدية كانت فترة مهمة بخصوص إنشاء الرباطات ومنشآت أخرى، انتشرت شيئاً فشيئاً، هي الزوايا (ص 149). لكننا نعلم أنه إلى حدود القرن الرابع عشر الميلادي كانت الزوايا بصفتها مؤسسات دينية مجهولة في بلاد المغرب، باستثناء زاوية آسفي وزاوية سلا، كما يقر بذلك ابن مرزوق في "مسنده".

يؤكد المؤلف أن "الشهادات المتعلقة بسببته تؤكد أن الضرائب البحرية (التي كانت جبايتها تعطى كامتياز) تنقلت من المراقبة المركزية للمخزن، أي من الإدارة الضرائبية للسلطان، بينما كانت وظيفتها

⁵ - انظر أمثلة عن ذلك في دراستنا «دور الأسطول السبتي في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط»، ضمن: نصوص جديدة ودراسات في تاريخ الغرب الإسلامي، تطوان، 1996، ص 102.

تثير كثيراً من الاضطرابات السياسية" (ص 161). لكن المؤلف لا يقدم أي دليل حول هذه الإقرارات. ومن المؤكد أن الموحدون لم يسمحوا في أي فترة من تاريخهم بأن تنفلت المداخل الضريبية من أيديهم، ولم يبيعوا قط امتياز تحصيلها للخواص. كما أن الضرائب البحرية والديوانة كانت من أهم المؤسسات الخاضعة بدقة للسلطات المركزية المغربية، وغالباً ما أسندت رئاستها إلى أفراد من الأسرة الحاكمة⁶.

- لا يتطرق المؤلف لأنواع الضرائب البحرية وقيمتها. ويستخلص أن المكوس على التجارة، بصفة عامة، وعلى التجارة البحرية خاصة، لم تؤد دوراً كبيراً في موارد المخزن - حوالي 10 إلى 15 % - بالمقارنة مع مداخل الأرض (ص 163). الواقع أن الدراسات الحديثة تجمع على أن التجارة البحرية وضرائبها كانت حيوية للجهاز المخزني. لقد كانت تلك الضرائب تساعد على تقوية الجانب المالي للمخزن عن طريق تزويده بمداخل شبه قارة، عكس الضرائب المستخلصة من الإنتاج الفلاحي الخاضع للتقلبات المناخية. بل إننا نتوفر على معطى رقمي هام - ولو أنه متأخر نسبياً - يوضح أهمية الضرائب البحرية في الاقتصاد المغربي : كانت الجمارك بمدينة تونس تحصيل في القرن الخامس عشر حوالي ثلث مداخل الدولة الحفصية⁷.

- يوحى المؤلف بأن الموحدون وضعوا قيادة الأسطول بيد الأسياد، أي أمراء البيت الموحي (ص 81). ولا يمكننا التسليم بهذا الأمر، لأنه إذا كان الموحدون قد ولوا "الأسياد" الخطط التنفيذية الكبرى، مثل قيادة الجيوش وحكم الولايات، فإننا في الأسطول، لا نجد بين القواد إلا "سيداً" واحداً⁸.

وبغض النظر عن هذه الملاحظات، فإن الكتاب محاولة علمية جادة، ميزتها الوضوح، والتقسيم المنتظم لفصولها، وغنى ببليوغرافيتها، ووضوح خرائطها وجودتها. إنها دراسة تجتذب القارئ بابتعادها عن السرد الرتيب المستهلك، وتثير فضوله بما تطرحه من قضايا وإشكالات. ويمكن أن تظهر بعض خلاصات الكتاب غير جديدة على المطلعين على بعض جوانب التاريخ البحري للغرب الإسلامي، أو أن بعض الإشكالات التي يطرحها ما تزال بحاجة إلى تعميق البحث وإعمال الفكر⁹. لكن الكتاب المنشور في سلسلة "إسلاميات"، الموجهة للقارئ الغربي أساساً، قد حقق هدفه بوضوح الرؤية، ودقة المنهج الذي أخضع له المادة التاريخية التي توافرت له، والمتعلقة بالبحر في تاريخ الغرب الإسلامي.

⁶ - انظر دراستنا: *Ceuta aux époques almohade et mérinide*, L'Harmattan, Paris, 1996.

⁷ - محمد الشريف، *سبئة الإسلامية*، تطوان، 1995، ص 104 فما بعد.

⁸ - عز الدين أحمد موسى، «الأسطول المغربي على عهد المرابطين والموحدين والمرينيين»، ضمن: *دراسات في تاريخ الغرب الإسلامي*، دار الشروق، 1983، ص 60؛ محمد الشريف، «دور الأسطول السبتي»، مقال مذكور، ص 97 - 98.

⁹ - نشير إلى أن المؤلف خصص دراسة موسعة لأكثر موضوعات هذا الكتاب في أطروحته الصادرة حديثاً بعنوان: *L'Océan atlantique musulman de la Conquête arabe à l'époque almohade. Navigation et mises en valeur des côtes d'Al - Andalus et du Maghreb occidental (Portugal - Espagne - Maroc)*, Maisonneuve - Larose (éd. Unesco), 1997, p. 618.

ملاحظة: القراءة منشورة في كتابنا: إصدارات في تاريخ الغرب الإسلامي (قراءات نقدية)، الجزء الأول، الرباط، 2005