

جامعة الأزهر  
كلية اللغة العربية بإيتاي البارود  
المجلة العلمية

العوامل السياسية والإقتصادية المؤثرة  
على التجارة بين الأندلس والخليج العربي  
(١٣٨ - ٤٢٢هـ / ٧٥٦ - ١٠٣٠م)

إعداد

منى حسن عبدالرحمن العطاس

قسم التاريخ، كلية الآداب، جامعة الإمام عبدالرحمن بن فيصل،  
المملكة العربية السعودية

( العدد الخامس والثلاثون )

( الإصدار الثاني .. أكتوبر )

( ١٤٤٤هـ - ٢٠٢٢م )

علمية - محكمة - نصف سنوية

الترقيم الدولي: ISSN 2535-177X



## العوامل السياسية والإقتصادية المؤثرة على التجارة بين الأندلس والخليج

العربي (١٣٨-١٤٢٢هـ/٧٥٦-١٠٣٠م)

منى حسن عبدالرحمن العطاس

قسم التاريخ، كلية الآداب، جامعة الإمام عبدالرحمن بن فيصل، المملكة العربية السعودية.

البريد الإلكتروني: [mnahasan.987@gmail.com](mailto:mnahasan.987@gmail.com)

الملخص:

تمتعت الأندلس بشهرة تجارية واسعة؛ إذ عُدَّتْ من أغنى البلدان في تلك الفترة، وقد حثَّمتْ عليها طبيعة موقعها الجغرافي، ورحلات أهلها إلى المشرق بدافع الحج وطلب العلم؛ بأن ترتبط بمنطقة الخليج العربي؛ إذ منَّلت موانئها حلقة الوصل بين موانئ الشرق الأقصى وموانئ البحر المتوسط؛ فكانت تصل إليها البضائع من جميع الآفاق، خصوصاً في مواسم الحج، وهذا ما أبرز مكانة موانئ الخليج العربي، وقد أسهم وجود شبكة متنوعة من الطرق البرية والبحرية - إضافة إلى توفر وسائل النقل - في توطيد هذه العلاقات، هذا وقد نتج عن ازدهار العلاقات التجارية بين المنطقتين، لقيام المراكز التجارية في المدن والموانئ في كل من الأندلس ومنطقة الخليج العربي؛ كمحطات هامة بحكم كونها مراكز تصدير واستقبال للسَّلع التي يحملها التجار، وبذلك أسهمت تلك الموانئ في وصول السَّلع النادرة من تلك البلدان إلى بلاد الأندلس، وعلي الرغم من ذلك كانت هناك عوامل اعاقَتْ حركة التجارة، تمثلت في الوضع السياسي للعالم الإسلامي في تلك الفترة، والتي كانت تمر بها خطوط التجارة، إضافة إلى الحركات الثورية والقرصنة ومحاولات التمرد، والتي قامت بها بعض القوى المناوئة ضد الدولتين الأموية والعباسية، مما أثر على حركة التجارة وعدم الاستقرار الاقتصادي للمنطقة، أما بالنسبة للتأثير الاقتصادي على حركة التجارة، فقد أولت الحكومات عنايتها بتأمين الطرق، و ضبط السواحل، وأوجدت لها

الحماية اللازمة من الأخطار المحدقة بها، وذلك مقابل الضرائب التي فرضتها على التجار، فكانت عائقاً كبيراً لهم في كثير من الفترات، إلا أنها لم تكن مفروضة على الدوام، وكثيراً ما كانت الحكومات تقوم بإلغائها أو تخفيفها تسهياً لهم.

**الكلمات المفتاحية:** العوامل السياسية، الاقتصادية، الأندلس، الخليج العربي، التجارة.

**Political and economic factors affecting trade between  
Andalusia and the Arabian Gulf  
(138 -422 AH / 756 –1030AD )**

**Mona Hassan Abdel Rahman Al Attas**

**History Department, College of Arts, Imam  
Abdulrahman bin Faisal University, Kingdom of Saudi  
Arabia.**

**Email: mnahasan.987@gmail.com**

**Abstract :**

Andalusia enjoyed a wide commercial fame; It was considered one of the richest countries at that time, it has been associated with the Arabian Gulf region as a result of its geographical location , and its people's trips to the East motivated by pilgrimage and seeking knowledge, and Its ports formed the link between the ports of the Far East and the ports of the Mediterranean; Goods came to her from all directions, especially during the Hajj seasons which led highlights the status of the Arabian Gulf ports

This resulted from the growth of trade relations between Andalusia and the Gulf region for the establishment of commercial centers; As important stations by virtue of being export and receiving centers for goods carried by merchants, and thus these ports contributed to the arrival of rare goods from those countries to Andalusia.

Despite the prosperity of the trade movement between the two regions, there were factors that hindered this movement, represented in the political situation of the Islamic world at that period, in which the trade lines were passing, in addition to the revolutionary movements, piracy and attempts of rebellion, which were carried out by some opposing forces against the two Umayyad states. and Abbasid.

at the end, the commercial activity between Andalusia and the Arab Gulf region led to the governments' interest in

carefully securing roads and coasts, in return for the taxes that they imposed on merchants, which were a great obstacle to them in many periods, but they were not always imposed, and governments were often You cancel or reduce it for their convenience.

**Keywords:** Political, Economic Factors, Andalusia, The Arabian Gulf, Trade.

## مقدمة

حظيت بلاد الأندلس بشهرة تجارية واسعة امتدَّت إلى سائر بلاد المشرق والمغرب، والذي بدأ منذ أيام الفتح الإسلامي لها؛ إذ عُدَّت من أغنى البلدان في تلك الفترة فقد ازدهرت زراعياً وصناعياً وتجارياً، وأصبحت مضربَ المثل بعظم الثروة، ولم تكن تجارة الأندلس لتنمو وتزدهر دون أن يكون هناك ما يُساعدها على ذلك؛ حيث تهيأت لها مجموعة من العوامل جعلت منها مركزاً عالمياً في عالم التجارة، وكان لموقعها الجغرافي المٌطل على البحر المتوسط والمحيط الأطلسي من أهم العوامل الذي جعل منها معبراً رئيسياً هاماً يربط بين المشرق الإسلامي وأوروبا المسيحية عبر موانئها في المرية، وشاطبة، ومُرسيّة.

ولموانئ الخليج العربي في هذا الجانب دورٌ بارزٌ في النشاط التجاري كمحطاتٍ هامة على مر العصور بحكم كونها مراكز تصديرٍ واستقبالٍ للسلع التي يحملها العديد من التجار، الذين يزّادون ساحل الجزيرة العربية الشرقي في مختلف المواسم، ومعهم السلع والبضائع التجارية من مناطق التبادل التجاري؛ سواء القريب منها أو البعيد، وقد زاد نشاطها مع قيام الدولة العباسية سنة ١٣٢هـ/ ٧٤٩م، وتحول مركز الخلافة الإسلامية من الشام إلى العراق، واتخاذ بغداد عاصمة للعباسيين، عندما أسسها أبو جعفر المنصور سنة ١٤٥هـ/ ٧٦٢م؛ حيث زادت فعالية موانئ هذا الساحل التجاري، واستعادت مكانتها الاقتصادية، التي كانت قد تقلصت زمن الأمويين لتحول الطرق التجارية البحرية العالمية في معظمها إلى البحر الأحمر والبحر المتوسط آنذاك.

ويُعَدُّ البحرُ المتوسطُ<sup>(١)</sup> المحورَ الرئيسيَّ للنشاط التجاري، ونقطةَ الوصل بين المغرب والمشرق، الذي وُصِفَ "بأنه: ليس في معمر الأرض أكثرُ عمارةً من هذا البحر؛ وذلك أنه معمر الجانبين، لا تنقطع العمارةُ منه، يكاد الناسُ يتعاطون السراج عليه من الضفتين؛ لكثرة المسكن؛ وذلك أنه يسكن عليه أممٌ كثيرة من الجانبين"<sup>(٢)</sup>.

وقد اتصلت بلاد الأندلس بمنطقة الخليج العربي بشبكة من الطرق التجارية وتنوعت ما بين برية وبحرية، ارتادها التجار في تنقلاتهم، واختلف تفضيلهم لها، حيث فضل البعض الطرق البرية ربَّما لقصر المسافة، ولأنَّها آمنة من أهوال البحر، وإن كانت لا تخلو من مخاطر قُطَاع الطُرُق واللصوص، ومن انقطاع المياه، والخلافات السياسيَّة التي تحدت بين الدول؛. وقد احتوت هذه الطرق على العديد من المحطات المهمة التي كان ينزل فيها التجار يحملون منها زادهم ويكملون طريقهم.

ولم يمنع الخلاف السياسي الذي قام بين الدولة الأمويَّة في الأندلس (١٣٨-٤٢٢هـ) والدولة العباسيَّة في المشرق (١٣٢-٦٥٦هـ)، من قيام علاقات بينهما على مختلف الأصعدة؛ فقد تطلَّع الأندلسيون نحو المشرق لأغراض متعدِّدة، الأمر الذي حتمَّ على أهلها ركوب البحر حتى يتسنى لهم الوصول إلى

(١) وعَرَضُ هذا البحر يختلف، فأما أولُ خروجه من البحر الأعظم ما بين جزيرة طريف وقصر مصمودة فعرضه خمسة (٥) فراسخ (الفرسخ حوالي خمسة كم)، وهو أضيق مكانٍ في هذا البحر، وهو الزقاق، وأما عرضه ما بين سبتة والجزيرة الخضراء فثمانية (٨) فراسخ، وهو آخر الزقاق، وعرضه ما بين مالقة وقادس ثلاثون (٣٠) فرسخًا، وعرضه ما بين المرية ووهران خمسون (٥٠) فرسخًا، وعرضه ما بين دانية وياجية مائة (١٠٠) فرسخ، وعرضه بين المجرا وبرشك مائة وخمسون (١٥٠) فرسخًا؛ الزهري، أبو عبدالله محمد بن أبي بكر، كتاب الجغرافية، نشر وتحقيق محمد حاج صادق (بور سعيد: مكتبة الثقافة الدينية، د.ط، د.ت) ص ١٢٨.

(٢) الزهري، المصدر نفسه، ص ١٢٧، ١٢٨.

مطالبهم، سواءً من جهة الواجبات الدينية، أو سعيهم في طلب الرزق، ومن جهة أخرى جذبت منطقة الخليج العربي تحديداً التجار الأندلسيين؛ حيث وقوعها في ملتقى الطرُق البرية والبحرية التي تمرُّ بها سُننُ الشرق الأقصى عبرَ الخليج العربي، ناقلةً لهم البضائع من هناك، ومُنَّجهةً بها إلى بلدان البحر المتوسط والمغرب العربي، فقد ازدهر النشاط التجاري في تلك الفترة، وذلك من خلال الحركة التجارية التي قامت في الموانئ والمُدُن في كلِّ من الأندلس والخليج العربي، وتبادلِ السِّلَع والبضائع في تلك المراكز، ولم يقتصر النشاط التجاري على مركز الخلافة، بل ظهر في تلك الفترة العديدُ من المراكز التجارية البحرية، التي كانت من أهمِّ المنافذ التي تمرُّ بها التجارة العالمية عند عبورها من البحر المتوسط، ولم تنفرد المراكز البحرية بذلك، بل نالت المراكز التجارية البرية نصيبها من الأهمية، إضافةً لذلك سياسة العباسيين والتي ارتكزت على دعم حرية التجارة، وكان ذلك عاملاً قوياً جعلها مركزاً جذب لجميع التجار من جميع البلدان، ومنهم تجار بلاد الأندلس.

ولم تُشير المصادِرُ تحديداً إلى طبيعة السِّلَع التي حملها التجار الأندلسيون إلى الخليج العربي، ولا تلك السِّلَع التي حملها تجار الخليج إلى الأندلس، ولكن في الأغلب أنَّ تلك الصادرات اشتملت على المنتجات التي اشتهرت بها بلدانهم، ولم يقتصر الأمر على سلع بلدانهم، بل جلب التجار بضائع أخرى من المراكز التجارية التي مرُّوا بها في خط سيرهم ونقلوها إلى بلدانهم.

**العوامل التي أثرت على سير الحركة التجارية بين المنطقتين:**

**أ- الوضع السياسي للعالم الإسلامي وظهور الدُولات المستقلة**

لم ترتبط عوامل ازدهار ومُعوقات التجارة وتحصيرُ بمنطقتي الأندلس والخليج العربي والأحداث التي مرَّت بهما، بل ساهم الوضع السياسي للعالم الإسلامي، وقيام الدُولات المستقلة أثناء تلك الفترة؛ بالتأثير على مدى ازدهار التجارة في فترات، وانكماشها في فترات أخرى.

فلم تتمكن الحكومة المركزية العباسية في بغداد من السيطرة الكاملة على

ولاية إفريقية؛ حيث كانت تنتظر لها على أنها بلد بعيد عن مركز الخلافة، تعيش فيها جماعات متعدّدة ومتحاربة؛ فكان لا بد من إيجاد من يتولى عنها هذه المهمة، إضافة إلى أن الدولة العباسية صرفت جُلَّ اهتمامها إلى الشرق الأقصى نحو خراسان وبلاد السند، فقد عهدت لمن يديرها عنها مقابل التعهد لها بالولاء والطاعة؛ مما أدّى إلى ظهور الدُول المنفصلة وشبه المستقلّة عن الخلافة العباسية في كلِّ من الشمال الإفريقي، حتى قامت دولة الأغلبية السنيّة في القيروان حاضرة المغرب الأدنى (١٨٤ - ٢٩٦هـ / ٨٠٠ - ٩٠٩م)، في حين قامت دولة بني رُسُثم الإباضيّة في تاهرت المغرب الأوسط (١٦٠ - ٢٩٦هـ / ٧٧٦ - ٩٠٩م)، وبالمغرب الأقصى بفاس قامت دولة بني الأدارسة العلويّة (١٧٢ - ٣٧٥هـ / ٧٨٩ - ٩٨٥م).

ومن جانب آخر كانت الدولة الأموية في الأندلس قد أخذت بأسباب الحيلة والحدّر منذ قيامها، وقد التزمت جانب التحفّظ الشديد عقِب التقلّبات السياسية التي مرّ بها المغرب الإسلامي، خصوصاً أنّ هذه الدُولات المستقلّة كانت إمّا على خلاف سياسي أو مذهبي، والذي جعل الأمويين يراقبون حدود بلادهم جيّداً؛ فقد كانوا محطّ عدااء العباسيين<sup>(١)</sup>. وإنّ قيام هاتين الدولتين كان قد أغلق جميع المنافذ في وجه الدولة الأمويّة، وبذلك أصبحت الدولة الرُسُثميّة هي الشريان الحيويّ الذي بإمكانه تغذية تلك الإمارة بالحياة، والتعاون معها سياسياً وحضارياً واقتصادياً<sup>(٢)</sup>.

ففي إطار التعاون السياسي كان الأمراء الأمويون على علاقات سياسية حسنة مع أمراء بني رُسُثم؛ حيث تبادلوا السفارات واستعانوا برجال من بني رُسُثم

(١) البكر، خالد عبد الكريم حمود، الرحلة الأندلسية إلى الجزيرة العربية من القرن الثاني حتى نهاية القرن السادس الهجري (الرياض: كلية الآداب، جامعة الملك سعود، ط١، ١٤٢٣هـ / ٢٠٠٢م) ص ٤٩.

(٢) بوباية، عبد القادر، "علاقة الرستميين بالإمارة الأموية في الأندلس" سوريا (مجلة التراث العربي)، مج(٢٥)، ع (٩٩)، (١٠٠)، ١٤٣١هـ / ٢٠٠٩م، ص ٣٨١.

في أعمالهم الإدارية والعسكرية<sup>(١)</sup>، بل كان حكام كلتا الدولتين يُبلِّغُ أحدهما الآخر بأخبار الانتصارات ويبادله الهدايا بهذه المناسبات<sup>(٢)</sup>.

ولم تكن العلاقات السياسية هي كل ما يربط الرُسُتُميين بالإمارة الأندلسية، بل إنها امتدَّت إلى العلاقات الاقتصادية؛ حيث استوطن جماعاتُ البحرين الأندلسيين مدينة وَهْران، التابعة لبني رُسُتُم، والتي بناها محمد بن أبي عون ومحمد بن عبدون وجماعة من الأندلسيين البحرين سنة ٢٩٠هـ/٩٠٢م<sup>(٣)</sup>، وقد تمتَّعت بصلاحيات جغرافية عديدة، فكانت مرسىً بحرياً وتجارياً هاماً<sup>(٤)</sup>، وظلُّوا يعيشون فيها باسم أُمويِّي الأندلس، ولم يتعرَّضوا لهجوم القبائل المجاورة إلا بعد سقوط دولة بني رُسُتُم<sup>(٥)</sup>.

ومن جهة أخرى قامت العلاقة بين الأُمويين والأدارسة<sup>(٦)</sup> في المغرب

---

(١) أبا الخيل، محمد بن إبراهيم، الأندلس في الربع الأخير من القرن الثالث الهجري (الرياض، مطبوعات مكتبة الملك عبد العزيز العامة، ط١، ١٤١٦هـ/١٩٩٥م)، ص ٣٨٦.

(٢) بوباية، مرجع سابق، ص ٣٨٦.

(٣) البكري، أبو عبيدالله عبدالله بن عبدالعزيز الأندلسي، المسالك والممالك، حققه وقدم له أديان فان ليوفن، أندري فيري(بيروت: دار الغرب الإسلامي، د.ط، ١٤١٣هـ/ ١٩٩٢م)، ص ٧٣٨.

(٤) الحميري، محمد بن عبد المنعم، الروض المعطار في خبر الأقطار، حققه إحسان عباس (بيروت: مكتبة لبنان، ط١، ١٤٠٥هـ/٢٠٠٤م)، ص ٦١٢.

(٥) عبد الرحمن بن خلدون، تاريخ ابن خلدون المسمّى ديوان المبتدأ والخبر في تاريخ العرب والبربر ومن عاصرهم من ذوي الشأن الأكبر، تحقيق خليل شحادة، مراجعة سهيل زكار (بيروت: دار الفكر، ب.ط، ١٤٢١هـ/٢٠٠٠م) ج٦، ص ١٩١، أبا الخيل، مرجع سابق، ص ٣٨٧.

(٦) بعد هزيمة العلويين في معركة فخ سنة ١٦٩هـ/٧٨٥م استطاع إدريس بن عبد الله الوصول إلى المغرب وتأسيسه لدولة الأدارسة سنة ١٧٢هـ/٧٨٨م، الطبري، أبو جعفر محمد بن جرير، تاريخ الطبري تاريخ الرسل والملوك، تحقيق محمد أبو الفضل إبراهيم (القاهرة: دار المعارف، ط٢، ١٣٨٧هـ/ ١٩٦٧م)، ج٨، ص ١٩٢، ابن خلدون، تاريخ ابن خلدون، ج٤، ص ١٦، ١٧.

الأقصى على الحذر والترئص، خصوصاً بعد أن لجأ الثور الرضويون -الذين أجلاهم الحكم بن هشام (١٨٠-٢٠٦هـ/٧٩٦-٨٢٢م)- إلى الأدارسة<sup>١</sup>؛ حيث رحب بهم إدريس الثاني، وأسكنهم على الضفة اليمنى من نهر فاس حتى سميت بعدوة الأندلسيين<sup>(٢)</sup>، هذا بالإضافة إلى أن الأدارسة رحبوا بالثائر ابن حفصون الذي تمرّد على الأمويين<sup>٣</sup>؛ حيث جرت مراسلات بينه وبين الأدارسة في شأن

١ هي ثورة حدثت بقرطبة في 13 رمضان 202 هـ الموافق ل 25 مارس 818 م قام بها أهل قرطبة، خاصة سكان حي الرض، ضد الحكم بن هشام، وقعت ثلاث حوادث متتالية أدت لاشتعال تلك الثورة، أولها زيادة الضرائب عليهم ثم قيام الحكم بقتل عشرة من رؤوس البلد وصلبهم منكوسين ثم قيام مملوك له بقتل أحد أهل المدينة لأنه طالبه بثمان صقل سيفه فهاج أهل قرطبة عند هذه الحادثة وكان أول من هاج منهم أهل منطقة الرض وكان معظم أهلها من الفقهاء.

(٢) العجلان، عبد الرحمن بن سليمان، "الأدارسة وأثرهم الحضاري في المغرب الأقصى" القاهرة: (تدوة حصاد)، ١٤١٨هـ/١٩٩٧م، ص ٦٦.

٣ كان عمر بن حفصون من أسرة فقيرة اعتنقت الإسلام منذ أيام جده جعفر في عهد الحكم الرضوي، ولما ترعرع عمر ظهرت منه شراسة وحدة دفعته إلى قتل أحد جيرانه، ثم فر إلى المغرب حيث اشتغل عند خياط، ثم حدث أن زار هذا الخياط شيخ أندلسي أخذ يحدثه عن سوء حالة المولدين في الأندلس، وما يلاقونه من عنت ومشقة، وأخذ عمر بن حفصون يصغي إلى هذا الحديث باهتمام شديد، ولما علم الزائر بأنه أندلسي من طبقه المولدين نصحه بأن يعود إلى بلاده، ويستخدم السيف بدلاً من الإبرة، منتبهاً له ملكاً عظيماً، فأثرت هذه العبارة في نفسه، وعاد إلى كورة رية مسقط رأسه في جنوب الأندلس، وهناك جمع حوله عدداً كبيراً من شباب المولدين، ثم استولى على حصن روماني قديم منيع اسمه ببشتر في أعلا الجبال الأسبانية الجنوبية، ومنه بدأ ثورته ضد الدولة الأموية سنة ٢٦٧هـ/ ٨٨٠م، وأخذ يوسع سلطانه بالإغارة على الجهات المقابلة حتى بلغ حصن بلي المطل على قرطبة نفسها. وعاصر عمر بن حفصون الأمراء الأمويين الثلاثة في عصر الطوائف وهم محمد والمنذر وعبدالله، ولم يستطع واحد منهم القضاء عليه، ولكن تولى الأمير عبد الرحمن الناصر الحكم في الأندلس غير موازين القوى في الأندلس، وقضى على ابن حفصون. عبدالغنى زهرة، نورة التويجى، تاريخ الفتح الإسلامى والدول الإسلامية فى بلاد الأندلس، (مكتبة الرشد ٢٠١٠م) ص ١٢٧ وما بعدها.

الخلاف على الخليفة الأموي بقرطبة، كما ذكر لنا ذلك ابن عذارى<sup>(١)</sup>، حتى إن ابن حفصون خطب لإبراهيم بن القاسم، وهو أحد أمراء الأدارسة<sup>(٢)</sup>.

لكنَّ ابنَ حَفْصُونِ سُرْعَانَ ما تَخَلَّى عَنِ الأَدَارِسَةِ وَعَنْ وَلائِهِمْ مَنْضَمًّا إِلَى الفَاطِمِيِّينَ؛ بَحْثًا عَنِ مَصَالِحِهِ فِي مَسَاعِدَةِ الفَاطِمِيِّينَ لَهُ ضِدَّ الأُمَوِيِّينَ فِي الأَنْدَلُسِ، وَقَدْ أَدَّى هَذَا التَّعَاوُنَ إِلَى تَوْحُّدِ المَصَالِحِ المِشْتَرَكَةِ بَيْنَ الأَدَارِسَةِ وَأُمَوِيِّ الأَنْدَلُسِ ضِدَّ الدَّوْلَةِ الفَاطِمِيَّةِ، وَالَّذِي حَوَّلَ العِداةَ بَيْنَ الأَدَارِسَةِ وَالأُمَوِيِّينَ إِلَى وفاق<sup>(٣)</sup>، حَتَّى إِنَّهُ يُذَكَّرُ فِي مِنتَصَفِ القَرْنِ ١٠/هـ٤٠م أَنَّهُ نَصَّ الأُمَوِيَّونَ عَلَى حِمَايَةِ الأَدَارِسَةِ لِلتَّجَارِ الأَنْدَلُسِيِّينَ وَعَدِمَ ابْتِزَارَهُمْ<sup>(٤)</sup>.

وقد مثَّلَ مَجيءُ الأَغالِبَةِ<sup>(٥)</sup> إِلَى السُّلْطَةِ فِي إفْرِيقِيَّةِ نِجَاحًا سِياسِيًّا لِلدَّوْلَةِ العِباسِيَّةِ، فَلَمْ تُسَلِّمْ مَقَالِيدَ الأُمُورِ تَمَامًا لِإِبْرَاهِيمَ بنِ الأَغْلَبِ كما فَعَلَتْ مِنْ قَبْلِهِ مَعَ أَمْرَاءِ بَنِي المُهَلَّبِ، وَلَكِنْ أَوْضَاعَ الدَّوْلَةَ العِباسِيَّةَ بِالمَشْرِقِ تَغَيَّرَتْ وَضَعْفَتْ بِتَسَلُّطِ العِناصِرِ الأَجْنِبِيَّةِ عَلَيْهَا؛ مِمَّا زَادَ مِنْ سُلْطَةِ الأَغالِبَةِ فِي إفْرِيقِيَّةِ، وَكَانَ حُكْمُ الأَغالِبَةِ لِإِفْرِيقِيَّةِ قَدْ تَطَوَّرَ تَدْرِيجِيًّا<sup>(٦)</sup>؛ حَيْثُ حَكَمَتْ بِاسْتِقالِ يَكادِ يَكُونُ تَامًّا

(١) البيان المغرب من أخبار الأندلس والمغرب، تحقيق ج. س. كولان، ليفي بروفنسال (بيروت: دار الثقافة، ط٢، ١٤٠٠هـ/١٩٨٠م)، ج١، ص٢٣٣.

(٢) ابن حزم، أبو محمد علي بن أحمد بن سعيد الأندلسي، جمهرة أنساب العرب، تحقيق وتعليق عبدالسلام محمد هارون (مصر: دار المعارف، ط٥، ١٣٨٢هـ/١٩٦٢م) ص٥٠، أبا الخيل، الأندلس، ص٣٨٣.

(٣) زيود، محمد أحمد، "العلاقات السياسية بين الفاطميين والأمويين" القاهرة: (ندوة حصاده)، ١٤١٨هـ/١٩٩٧م، ص٨٦.

4) Veiga, Gustavo Turienzo: Observaciones Sobre El Comercio En Al – Andalus (Unpublished Doctor Thesis) Universidad Complutense De Madrid. Madrid. 2002. P142,143.

(٥) تأسست دولة الأغالبة على يد إبراهيم بن الأغلب بن سالم بن عقال التميمي؛ حيث عينه الخليفة العباسي هارون الرشيد ولياً على إفريقية سنة ١٨٤هـ. ابن عذارى، البيان المغرب، ج١، ص٩٢.

(٦) الزيدان، عبد الله بن علي، سياسة الدولة العباسية تجاه إفريقية والمغرب (الرياض: مجلة جامعة الملك سعود، العدد(١)، ١٤٢٦هـ/٢٠٠٥م) ص١٤٢.

عن سلطة بغداد مقابل التَّبعية التقليدية، كذِكْر اسم الخليفة العباسي على المنابر، ووضع اسمه على النقود. ويُمكننا القول بأنَّ طبيعة العلاقة بين الأغالبة وبين دُول المغرب كانت موجَّهة من قِبَل العباسيين ومبنيَّةً على عوامل دينية وسياسية<sup>(١)</sup>، وبالرغم من ضعف الدولة العباسية في تلك الفترة فإنَّ الأغالبة استمروا يرسلون الهدايا لها؛ نظرًا لكونها مصدر شرعيتهم، وكان بإمكان أمراء الأغالبة الخروج على الدولة العباسية والاستقلال عنها، لكنهم فضّلوا البقاء تابعين لها، ولم تكن سوى وسيلةٍ للحصول على ما يدعّم شرعيتهم<sup>(٢)</sup>.

كما عدَّت الدولة الفاطمية من أعظم الدول الإسلامية التي اهتمت بشؤون البحر، وفرضت سيطرتها على الحوض الشرقي للبحر المتوسط في فترات؛ ففي السنوات الأخيرة من خلافة الناصر لم يكن نفوذ الأمويين في شمال إفريقيا واضحًا كما كان من قبل، والذي سهّل للنفوذ الفاطمي الوصول إلى تلك المناطق؛ حيث أرسل الخليفة الفاطمي قائده جَوْهَرَ الصَّقْلِي، وذلك في عام ٣٤٧هـ / ٩٥٨ - ٩٥٩م على رأس حملة كبيرة اجتازت أراضي المغرب الأوسط والأقصى، ولم يبق للأمويين في تلك الفترة سوى مرفأَي سَبْتَة وطَنْجَة<sup>(٣)</sup>.

وحين آلت الخلافة للحكم المستتصر فإنه تبنَّى سياسة أبيه الناصر، فنراه في السنة الثالثة لخلافته يزور مرفأ المرية؛ توفُّعًا لما يصدر من صاحب إفريقيا المحادِّ لأهل الأندلس، ولمعاينة ما استكمله بها من الحصانة، ومُشاركة حال

(١) العتيبي، مطلق محمد نشمي محمد، "السياسة الخارجية لدولة الأغالبة"، (رسالة ماجستير منشورة) بيروت: كلية الآداب والعلوم الإنسانية، ١٤٢٤هـ / ٢٠٠٣م، ص ١١، بسيس، القاضي السيد الطيب، "سيادتنا البحرية في عصر الولاة والأغالبة" المغرب: (مجلة الإحياء)، مج(٤)، ع(١)، ١٤٠٥هـ / ١٩٨٤م، ص ١٥٢.

(٢) الزيدان، مرجع سابق، ص ١٤٢.

(٣) ابن عذارى، البيان المغرب، ج ٢، ص ٢٢٢، نعنعي، عبدالمجيد، تاريخ الدولة الأموية في الأندلس (بيروت: دار النهضة العربية، د.ط، د.ت) ص ٣٩٦، ٣٩٧.

الرعايا بتلك الجهة"<sup>(١)</sup>، وقد عجز أمويو الأندلس عن التوصل لاتفاق دائم معهم، وكان كلُّ منهما يَشُنُّ الغارات على الطرف الآخر<sup>(٢)</sup>، وحين قامت خلافتهم أصبحوا على منافسة مع القوى البحرية الأموية في الأندلس على السيادة البحرية في الجانب الغربي من البحر المتوسط<sup>(٣)</sup>.

وقد سيطر المسلمون على الكثير من الجُزر في البحر المتوسط، وقد كان ذلك عاملاً هاماً لتأمين الطرق التي سلكها التجار، وإذا كان المسلمون قد فتحوا صِقْلِيَّةً في العصر العباسي فإن الذين قاموا بها هم الأغاليبة، أما جزيرة قُبْرُس فقد ظلَّت من القرن الأول إلى بداية القرن الرابع الهجري (من السابع حتى بداية العاشر الميلادي) تحت سيطرة المسلمين؛ حيث لم تكن خاضعةً للسيادة البيزنطية خضوعاً مطلقاً، حيث يذكر لنا ابن خرداذبة أنه في حين كانت الحكومة العباسية تأمر بإرسال حملة بحرية إلى قُبْرُس، فإن مصر والشام كانا يُكَلَّفان بإنجاز التجهيزات اللازمة للحملة، ويلتقيان معاً في قُبْرُس<sup>(٤)</sup>، وقد قدمت قُبْرُس كثيراً من الامتيازات التجارية في حوض البحر المتوسط، فقد كان من

(١) ابن عذاري، المصدر نفسه، ج ٢، ص ٢٣٦.

(٢) حوادث سنة ٣٤٤هـ وما جرى بها من غارات بين مرافئ الدولة الأموية في الأندلس والدولة الفاطمية في بلاد إفريقية. ابن الأثير، أبو الحسن علي بن أبي الكرم محمد بن محمد بن عبد الكريم بن عبد الواحد الشيباني، الكامل في التاريخ، تحقيق محمد يوسف الدقاق (بيروت: دار الكتب العلمية ط ١، ١٤٠٧هـ/١٩٨٧م) ج ٧، ص ٢٥٣، ٢٥٤.

(٣) السيد سالم، عبد العزيز، العبادي، أحمد مختار، تاريخ البحرية الإسلامية في مصر والشام (بيروت: دار النهضة العربية، ب.ط، ١٤٠٢هـ/ ١٩٨١م) ص ٦٣.

(٤) ابن خرداذبة (أبو القاسم عبيد الله بن عبد الله)، المسالك والممالك، (ليدن، مطبعة بريل، ب.ط، ١٣٠٧هـ/١٨٨٩م)، ص ٢٥٥، حسين، صابر محمد دياب، سياسة الدول الإسلامية في حوض البحر المتوسط من أوائل القرن الثاني للهجرة حتى نهاية العصر الفاطمي، (رسالة دكتوراه غير منشورة) جامعة القاهرة، كلية الآداب، ١٣٩٢هـ/١٩٧٢م، ص ٢٥.

يحكمها يسيطر على ذلك البحر<sup>(١)</sup>.

### ب- الحروب والثورات السياسية:

لقد أثرت الأحداث السياسية في المنطقتين على الحياة الاقتصادية؛ فكان لقيام الحروب والثورات داخل المدن تأثيرها المباشر؛ بسبب ما تخلفه من حصارٍ لتلك المدن، وقطع المواصلات إليها، وتدمير مرافقها، وإتلاف مزرعاتها، وهذا يعني توقُّف الحياة التجارية، بل حتى عدم استطاعة التجار المرور من خلال تلك المدن، وسوف نذكر بعض تلك الأحداث التي أثَّرت بدورها في سير حركة التجارة في بلاد الأندلس ومنطقة الخليج العربي في أثناء تلك الفترة:

فمنذ دخول عبد الرحمن الداخل إلى بلاد الأندلس فإنه حاول الحفاظ على الاستقرار السياسي للمنطقة، لكن من فترةٍ لأخرى كانت هناك حروب داخلية ونزاعات، والتي كانت من أبرزها ثورة ابن حفصون في عهد الخليفة الأموي عبد الرحمن الناصر، التي استمرَّت لفترةٍ طويلة (٢٦٧-٣١٦هـ) وبقيت بعض المدن تحت الحصار؛ ممَّا أثَّر في البنية الاقتصادية للمنطقة، ولطبيعة بلاد الأندلس؛ فقد كانت جبالها ملاذًا آمنًا للنُّوَّار، فحين ثار ابن حفصون في قلعة بُبُشْتَر في جنوب الأندلس فإنه استطاع أن يفرض حصارًا اقتصاديًا على قُرطُبة عاصمة الخلافة الأموية؛ حيث هَيَّم ابن حفصون على كثير من الطرق التي كانت تربط مُدُن جنوب الأندلس بالأقاليم الوسطى والشمالية، ومنع القوافل التجارية من دخول قُرطُبة من الجهة الجنوبية<sup>(٢)</sup>.

(١) المقدسي، محمد بن أحمد المعروف بالبشاري، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم (القاهرة: مكتبة مدبولي، ط٣، ١٤١١هـ/١٩٩١م)، ص١٨٤، حسين، المرجع نفسه، ص٢٥، ٢٦.

(٢) ابن حيان، حيان بن خلف بن حيان القرطبي، المقتبس الجزء الخامس، اعتنى بنشره ب.شالميتا بالتعاون لضبطه و تحقيقه مع ف. كورينطي و م. صبح و غيرهما (مريد: المعهد الأسباني العربي، ب.ط، ١٤٠٠هـ / ١٩٧٩) ص٢٢٨، ابن عذارى، البيان المغرب، ج٢، ص١٢٢، الشوكاني، تجارة الأندلس، ص٨٠.

لذلك اضطرَّ التجار المتقلِّون بين أسواق المناطق الجبلية إلى أن يسيروا في قوافل تجارية كبيرة، وأن يكونوا مسلَّحين بما يمكن أن يدافعوا به عن أنفسهم وتجاريتهم، خصوصًا في أوقات الثورات، بل إنهم اضطرُّوا في بعض الأحيان إلى أن يدفعوا إتاوةً لهؤلاء اللصوص حتى يسمحوا لهم بإكمال طريقهم<sup>(١)</sup>.

كما تأثرت المدن الساحلية أيضًا بتلك الثورات والحروب؛ حيث قَطَعَتْ طريقَ البضائع من الوصول للمناطق الداخلية، وعلى العكس من ذلك أيضًا فإنها صَعَبَتْ وصول بضائع الأندلس إلى موانئ الأندلس لتصديرها، مثل مدينة بَطْلَيْوس<sup>(٢)</sup> التي كانت بحكم موقعها تتأثر بالأحداث السياسية حين قامت بعض الثورات فيها<sup>(٣)</sup>، والتي كانت تقطع الطريقَ التجاري الذي كان يربط بين تلك المدن الساحلية والعاصمة قُرْطُبَة، كموانئ إشبيلية وقادس ونحوها<sup>(٤)</sup>.

كذلك في سنوات الفتنة القُرْطُبية وما حصل من تتابع الثورات والحروب، وما تبع ذلك من سلسلة من أعمال السلب والنهب، والتعدي على الممتلكات، وانعدام الأمن، حتى قام محمد بن عبد الجبار الملقَّب بالمهدي بدُخول قُرْطُبَة، وأرسل من "كَسَرَ سِجْنَ العَامَّة؛ فانطلق جميع من كان فيه من اللصوص والدُّعَّار

(١) ابن حيان، المصدر نفسه، ص ١٠٩، ١١٠، الشوكاني، حسن بن يحيى بن حسن، "تجارة الأندلس في العصر الأموي ١٣٨-١٤٢٢هـ/٧٥٥-١٠٣٠م" (رسالة دكتوراه غير منشورة) الرياض: كلية العلوم الاجتماعية، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية: ١٤٢٠هـ/ ١٩٩٩م، ص ٨١.

(٢) بَطْلَيْوس: مدينة بالأندلس من إقليم ماردة، وهي مدينة جبلية، ولها رَيْضٌ كبير أكبر من المدينة في شرقها، وهي على ضفة نهرها الكبير المسمى الغوَّور؛ لأنه يكون في موضع يحملُ السُّنن ثم يغور تحت الأرض حتى لا توجد منه قطرة، ومن بَطْلَيْوس إلى إشبيلية ستة أيام، ومنها إلى قرطبة ست مراحل. الحميري، الروض المعطار، ص ٩٣.

(٣) البركي، المسالك والممالك، ج ٢، ص ٩٠٧، الحميري، المصدر نفسه، ص ٩٣.

(٤) ابن عذاري، البيان المغرب، ج ٢، ص ١٢٥، ١٢٦.

وأصحاب الجرائم، وسارعوا إلى محمد، فاستعان بهم<sup>(١)</sup>.

وكان لاتساع رقعة الدولة العباسية وامتداد حدودها لمساحات شاسعة دورُه في قيام الدولة المستقلة دون خضوعهم في فترات للسلطات العباسية، كذلك الحركات الشعبية الثورية التي كان لها الأثر الواضح في عرقلة الحركة التجارية والتجار في أثناء تنقلاتهم.

ففي سنة ١٦٧هـ / ٧٨٣م ثار العرب الذين هم بين البصرة والبحرين، وقاموا بالهجوم على البصرة، وقتلوا الأهالي، ونهبوا الأموال، وقطعوا الطريق، وخرَّبوا المعابر؛ فقام والي البصرة "روح بن حاتم"<sup>(٢)</sup> بجمع العساكر، وطلب المدد من بغداد، واستطاع إخماد ثورتهم<sup>(٣)</sup>.

كما كان للفتنة التي نشبت بين الأمين والمأمون دور كبير في عرقلة المواصلات؛ مما أثر في الحياة التجارية؛ وذلك لانعدام الأمن، فعندما حاصر طاهر بن الحسين بغداد منع التجار من القدوم إلى بغداد بشيء من البضائع والدقيق، وصُرِّفت السُّفُن إلى البصرة وغيرها من المدن<sup>(٤)</sup>، وقد استغلَّ الرُّطُّ<sup>(١)</sup>

(١) ابن عذاري، المصدر نفسه، ج٣، ص ٥٠ - ٥٢، ٥٦، ٨٢.

(٢) روح بن حاتم بن قبيصة بن المهلب الأزد، كان حاجباً للخليفة المنصور، ولاء المهدي السُّنْد، ثم نقله إلى البصرة فالكوفة، ثم ولاء الرشيد فلسطين، توفي سنة ١٧٤هـ. الذهبي، شمس الدين أبو عبد الله محمد بن أحمد بن عثمان، العبر في خبر من غير، حققه و ضبطه على مخطوطتين أبو هاجر محمد السعيد بن بسيوني زغلول (بيروت: دار الكتب العلمية، ط١، ١٤٠٥هـ / ١٩٨٥م)، ج١، ص ٢٠٥، الزركلي خير الدين بن محمود بن محمد بن علي بن فارس، الأعلام (بيروت: دار العلم للملايين، ط١٥، ١٤٣٢هـ / ٢٠٠٢م)، ج٣، ص ٣٤.

(٣) ابن الأثير، مصدر سابق، ج٥، ص ٢٦٥.

(٤) الطبري، تاريخ الطبري، ج٨، ص ٤٥٨، ابن كثير، عماد الدين أبو الفداء إسماعيل بن عمر، البداية والنهاية (بيروت: مكتبة المعارف، ط٨، ١٤١٠هـ / ١٩٩٠م)، ج١٠، ص ٢٣٩.

هذه الظروف، وشكّلوا قوة كبيرة استطاعوا الوقوف بها في وجه الخلافة، حتى إنهم استطاعوا التحكّم بطريق البصرة، ونهبوا القرى المجاورة؛ فأرسل لهم المأمون عدة حملات سنتي ٢٠٥-٢٠٦هـ/٨٢٠-٨٢١م إلا أنه لم يستطع القضاء عليهم<sup>(٢)</sup>، بل إنَّ حَطَرَهُم زاد حتى فرضوا المكوس على السُفن الداخلة إلى بغداد، وحالوا دون وصول البضائع إليها، واستمرَّ الزُطُّ في مقاتلة العباسيين حتى استطاع عجيف بن عَبَسَةَ<sup>(٣)</sup> القضاء عليهم في عهد الخليفة المعتصم، الذي أمر بنفيهم إلى مدينة عَيْن زَرْبَةَ في الثغور الإسلامية بآسيا الوسطى في عام ٢٢٠هـ<sup>(٤)</sup>.

ومع منتصف القرن ٣هـ/٩م أخذت سلطة الدولة العباسية في بغداد في التدهور والضعف، وفي أثناء ذلك قامت ثورة الرُّنَج التي امتدَّت لتشمل المنطقة

(١) وهم قومٌ من أهل السُّند أتى بهم الحجاج مع أهلهم وأولادهم وجواميسهم، وأسكنهم بأسفل كَسْكَر، فغلبوا على البطيحة، وتنازلوا بها، ثم انضوى إليهم قوم من أباقي العبيد، وموالي باهلة، وحوالة محمد بن سليمان بن علي وغيرهم، فشجعوهم على قطع الطريق ومبارزة السلطان بالمعصية، وكانت غايتهم قبل ذلك أن يسألوا الشيء الطفيف، ويصيّبوا غرّة من أهل السفن، فيتناولوا منها ما أمكنهم اختلاسه. البلاذري، أبو العباس أحمد بن يحيى بن جابر، فتوح البلدان (ب.ط، ليدن: مطبعة بريل، ١٢٨٣هـ/١٨٦٦م)، ص ٣٥٧.

(٢) الطبري، مصدر سابق، ج ٨، ص ٤٥٨، ابن كثير، مصدر سابق، ج ١٠، ص ٢٣٩.

(٣) عجيف بن عَبَسَةَ: قائدٌ عربي من مصر، خدم الدولة العباسية زمن المأمون والمعتصم، اشترك في حروب عديدة، إلى أن قُتِل بعد أن دَبَّر مع العباس بن المأمون مؤامرة بالإطاحة بالمعتصم. ابن الأثير: مصدر سابق، ج ٥، ص ٣٥١، ٤٨١، ٤٩٨.

(٤) البلاذري، فتوح البلدان، ص ٣٧٥، ٣٧٦، المسعودي، أبو الحسن علي بن الحسين بن علي، التنبيه والإشراف، (ليدن، مطبعة بريل، د.ط، ١٣١١هـ/١٨٩٣م) ص ٣٤٧، ٣٤٨، ابن الجوزي، أبي الفرج عبدالرحمن بن علي بن محمد، المنتظم في تاريخ الملوك والأمم (بيروت، دار الكتب العلمية، ط ١، ١٤١٥/÷١٩٩٥م) ج ١١، ص ٤٢.

فيما بين البصرة وواسط<sup>(١)</sup>، ويذكر ابن الأثير أن الرّنج حين هاجموا ميناء البصرة فإنهم استولوا على (١٩٠٠) سفينة، وكان بها قومٌ من الحُجّاج والتجّار، كذلك استولوا على (٢٠٠) سفينة أخرى كانت تحمل الدقيق، ونهبوا ما عليها<sup>(٢)</sup>، واستمرّت ثورة الرّنج طيلة أربعة عشر عامًا ٢٥٥ - ٢٧٠هـ / ٨٦٩ - ٨٨٣م، وقد تمكّن صاحب الرّنج أن يجمع حوله عددًا من العبيد الناقمين على أوضاعهم الاقتصادية وحياتهم الاجتماعية السيئة<sup>(٣)</sup>، وقد أدّت الحملات التي شنّها صاحب الرّنج على بعض الموانئ الهامة في الخليج إلى شلّ الحركة الاقتصادية، وتوقف الحركة التجارية، ولولا جهودُ أبي أحمد الموقّق شقيق الخليفة العباسي لما استطاع القضاء على هذه الثورة<sup>(٤)</sup>.

كما تعرّضت الدولة العباسية لخطر ثورة القرامطة، وذلك عندما استولوا على البصرة ٣١١هـ / ٩٢٣م، بعد أن استولوا على البحرين بقيادة أبي سعيد الجنّابي سنة ٢٨٣هـ / ٨٩٦م، كما استطاعوا الاستيلاء على الحجر الأسود سنة ٣١٧هـ / ٩٢٩م، فضلًا عن هجماتها المتكرّرة على بلاد العراق وعُمان، ومن المعروف أنّ من انضمت لتلك الحركات كان عمومهم من الفلاحين؛ حيث تذكر المصادر عن توقف الولاة العباسيين عن اضطهاد القرامطة عندما أخذت ثورتهم خوفًا على السواد؛ "لأن هؤلاء كانوا فلاحيه وعمّاله"<sup>(٥)</sup>، إضافة إلى انضمام أعداد كبيرة من الصنّاع إلى حركة القرامطة، ومما يؤكد ذلك انضمام أهل الحرف

(١) قيل في سبب تسميتها واسط؛ لتوسطها بين البصرة والكوفة. الحموي، شهاب الدين أبي عبد الله ياقوت بن عبد الله الرومي البغدادي، معجم البلدان (بيروت، دار صادر، ب.ط، ١٣٩٧هـ / ١٩٧٧م)، ج ٥، ص ٣٤٧.

(٢) ابن الأثير، الكامل، ج ٧، ص ٦٩.

(٣) قمر، محمود أحمد محمد، دور البحرين في الملاحة والتجارة الإسلامية (مصر: عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، ط ١، ١٤١٨هـ / ١٩٩٧م)، ص ٢٥.

(٤) قمر، المرجع نفسه، ص ٢٥، ٢٦.

(٥) الصابي، ثابت بن سنان بن قرة، أخبار القرامطة، جمع وتحقيق ودراسة سهيل زكار (دار حسان، دمشق، ط ٢، ١٤٠٢هـ / ١٩٨٢م)، ص ١٦.

والمِهَن إلى هذه الحركة، وأنَّ معظم دعائها كانوا من ذَوِي المِهَن والحِرَف، فقد كان حمدان بن قَرَمَط مُكَارِيًا يَحْمِلُ على أُنوارٍ له<sup>(١)</sup>، كما كان أبو سعيد الجنَّابي داعي القرامطة في البحرين من بين ذَوِي الحِرَف، وإن اختلفت المصادر في حرفته<sup>(٢)</sup>، كما كان الذين استجابوا لدعوته في البحرين من ضِعاف القوم "ما بين قَصَّارٍ وَحَمَّالٍ وَأُمثال ذلك"<sup>(٣)</sup>، أيضًا نجد أن أسماء هذه الحركة تدل على الحِرَف، كالكَيْيَال<sup>(٤)</sup>، والصَّائغ، والحَدَّاد<sup>(٥)</sup>.

### ج- ظهور غزاة البحر:

وقد ظهرت تلك الجماعات في مناطق الثغور والتي كانت تابعة لمدينة قرطبة عاصمة الخلافة الأموية، فقد حرص الأمويون على اختيار ولاية لتلك المناطق، والذين أطلق عليه عمال الثغور<sup>(٦)</sup>، لم تحدّد المصادر الفترة الزمنية لظهور تلك الجماعات، ولكن على ما يبدو أنهم ظهروا في فترة حكم عبد الرحمن الداخل، وتحديدًا في نفس الفترة التي نشأت بها دولة الأدارسة، فيذكر الحَمِيرِي أنه حين اشتدَّت شوكة بني إدريس بالمغرب أمر خلفاء بني أمية بضبط السواحل، وألا تجرِيَ جاريةً إلا بإشرافهم<sup>(٧)</sup>، وبالرغم من ذلك فإنهم لم يستطيعوا

(١) الطبري، تاريخ الطبري، ج ١٠، ص ٢٥.

(٢) الصابي، مصدر سابق، ص ١٣، ابن حوقل، أبو القاسم محمد بن علي النصيبي، صورة الأرض (بيروت: دار مكتبة الحياة، ط ٢، ١٣٤١هـ/١٩٩٢م)، ص ٢٥٨، المقرئ، اتعاظ الحنفا بأخبار الأئمة الفاطميين الخلفاء، تحقيق جمال الدين الشيال ومحمد حلمي محمد أحمد (القاهرة: المجلس الأعلى للشؤون الإسلامية، ط ٣، ١٤١٦هـ/١٩٩٦م) ج ١، ص ١٥٩.

(٣) المقرئ، المصدر نفسه، ج ١، ص ١٦٠.

(٤) الطبري، مصدر سابق، ج ١٠، ص ١٣٥.

(٥) الصابي، مصدر سابق، ص ١٣، ٣٥.

(٦) ابن عذاري، البيان المغرب، ج ٢، ص ٩٧.

(٧) الحَمِيرِي، الروض المعطار، ص ٧٩، ٨٠.

السيطرة التامة على تلك السواحل خصوصاً في وقت الفتن التي قد اشتدت في عهد الحكم الرّبيضي (١٨٠ - ٢٠٦هـ / ٧٩٦ - ٨٢٢)؛ حيث يقول الجُميري: "إلى أن تحرّكت الفتن بالأندلس ووقعت الفترة في احتراس البحر وسواحله"<sup>(١)</sup>، حتى ظهرت تلك الجماعات واتخذوا لهم مراسي خاصة في نواحي من الساحل؛ من أبرزها ميناء طرطوشة<sup>(٢)</sup>، وكان بنو أمية قد أوكلوا تلك المهمة إلى بعض القبائل العربية ذات الخبرة على الساحل الجنوبي الشرقي، فأنزلوا بني سراج القضاعيين في إقليم بجانة بالأندلس، وعُرفَ بإرش اليمن، ووكل إليهم بحراسة ذلك الساحل<sup>(٣)</sup>.

وقد تعددت ألقاب تلك الجماعات؛ فعُرفوا بالبحريين، وهو لقب أطلقه عليهم المؤرخون<sup>(٤)</sup>، والجغرافيون<sup>(٥)</sup>، في بدايات فترة ظهورهم، أي: قبل انضمام جماعات البحر للأسطول الرسمي للدولة، وقد كان هذا اللقب يندرج تحته كل من كان يعمل بالبحر، سواء في التجارة أو القيام بغزو الفرنجة<sup>(٦)</sup>، وعرفهم ابن حوقل حوقل بالمجاهدين الذين يحاربون الفرنجة، لكنهم لا يقدرّون عليهم<sup>(٧)</sup>، أما المؤرخون الأوروبيون فقد أطلقوا عليهم لقب القراصنة؛ لوصف أنشطتهم في البحر المتوسط، وربما كان هناك قسوة باللقب؛ حيث لم ينظروا إلى ما خلفوه من

(١) الجُميري، المصدر نفسه، ص ٨٠، مرسى، جماعات البحر، ص ٢٦، ٢٧.

(٢) الجُميري، المصدر نفسه، ص ٨٠.

(٣) الجُميري، المصدر نفسه، ص ٧٩.

(٤) ابن حيان، المقتبس، تحقيق شالميتا، ص ٧٥، ١١٠، ابن عذارى، مصدر سابق، ج ١، ص ١١٧.

(٥) البكري، المغرب في ذكر بلاد إفريقية والمغرب (بغداد: مكتبة المثني، د.ط، د.ت) ص ٦١، ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ٢، ص ٤٨، الجُميري، مصدر سابق، ص ٨٠.

(٦) ابن حيان، مصدر سابق، تحقيق شالميتا، ص ٣١٤، ٣٦٦.

(٧) ابن حوقل، صورة الأرض، ص ١٠٦.

حضارة، كإنشاء المدن والقواعد الخاصة بهم، فلم يميزوا بينها وبين أنشطة جماعات البحر<sup>(١)</sup>. لكن ذلك لا يمنع أنه كان هناك فئة منهم عملت بالقَرْصنة لسفُن البحر المتوسط؛ حيث تَمَّت الإشارة إلى هذه الأعمال في كتابات المؤرخين والجغرافيين؛ حيث وُصِفوا "بأوباش الأندلس" دلالةً على تدني أعمالهم<sup>(٢)</sup>.

وقد تطور الأمر في عصر الخلافة الأموية حيث جُعِل للثغور وزيراً في عهد الخليفة عبدالرحمن الناصر عرف باسم "وزير الثغور"<sup>(٣)</sup>، وقد كانت علاقة جماعات البحر بالسلطة متمثلةً بالإمارة والخلافة الأموية بقرطبة، والتي تأرجحت بين العناية والإشراف، ثم أصبحت إشرافاً تاماً وتوجيهاً لأنشطتهم بما يخدم مصالح الدولة<sup>(٤)</sup>، وكان تحصين تلك الموانئ مستمراً بدعم من الدولة، حتى إن بعض الحصون عُرفَ بأسماء من كانوا يتولون حمايتها والدفاع عنها؛ إكراماً لجهودهم، ومنهم: خيران العامري<sup>(٥)</sup>.

وقد كانت الموانئ الإسلامية تُغلق عَقِبَ المغرب، ويجري تعليقُ سلسلة كبيرة بين البحر والميناء؛ لمنع اعتداءات القراصنة. والسفُن التجارية التي تصل في المساء غالباً ما يكون عليها أن ترسو خارج الميناء حتى اليوم التالي، وقد ينتج عن ذلك تضرُّر الشحنة، فيكون صاحب السفينة مسؤولاً عن أي ضرر يلحق بها، لكن إذا وصلت السفينة عَقِبَ إغلاق الميناء فإن المسافرين هم من

(١) مرسى، أشرف محمد أنس، "جماعات البحر الأندلسيون في البحر المتوسط"، (رسالة ماجستير غير منشورة) جامعة المنصورة، كلية الآداب، ١٤١٦هـ/١٩٩٥م، ص ٣٢، ٣٣.

(٢) الحميري، الروض المعطار، ص ٨٠، مرسى، المرجع نفسه، ص ٢٩.

(٣) ابن عذارى، البيان المغرب، ج ٢، ص ٢٢٠.

(٤) مرسى، جماعات البحر، ص ٥٢.

(٥) ابن سعيد، علي بن موسى بن سعيد، المغرب في حُلَى المغرب، نشر وتحقيق شوقي ضيف (القاهرة: دار المعارف، ط ٤، ١٣٩٩هـ/١٩٧٨م) ج ٢، ص ١٩٤.

يتحمّلون الضرر<sup>(١)</sup>.

كما قام الأمير عبد الرحمن بن الحكم (٢٠٦ - ٢٣٨هـ/٨٢٢ - ٨٥٢م) بتحسين أسوار مدينة إشبيلية بعد أن تعرّضت لغزوات النورمانديين، إضافة إلى إقامة دُور صناعة لاستكمال الأسطول الأندلسي، وعدم السماح لهم بالوصول إلى داخل بلاد الأندلس<sup>(٢)</sup>، ولم تكن هجمات النورمانديين هي التي تهدّد الموانئ الأندلسية وتجارتها فقط، بل إنه كان بينها وبين الإمارات الموجودة شمال إفريقيا من الفاطميين والأغالبة عداً سياسياً، وكانت تجري بينهم مناوشات مستمرة، كذلك كان للجُزر المنتشرة قبالة السواحل في البحر المتوسط خطرٌ كبير؛ حيث تنطلق منها حركات القراصنة والاعتداء على الموانئ الأندلسية بالسلب والنهب؛ لذلك كان لا بد من وجود حراسات لحماية السفن المارة، وإرسال الحملات من أجل فرض الأمن والاستقرار؛ فقد أرسل الخليفة عبد الرحمن الناصر (٣٠٠ - ٣٥٠هـ/٩١٢ - ٩٦١م) حملة بقيادة جعفر بن عثمان المصحفي سنة ٣٣٣هـ/٩٤٤م لجزيرتي مَبُورقة ومَنُورقة بعدم حمايتهم واحتضانهم للقراصنة التي تهاجم السفن والسواحل الأندلسية، وتعيين حاكم الجزيرة من قِبَل الدولة الأموية؛ حتى يحموا مصالحهم<sup>(٣)</sup>.

(1)Khalilieh, Hassan Salih: Islamic Maritime Law And Practice During The Classical Period (200-900 A.H./815-1494 C.E.): A Study Based On Jurisprudential, Historical And Geniza Sources (Unpublished Doctor Thesis) Princeton University. United States. November 1995, P68.

(٢) ابن القوطية أبو بكر محمد بن عمر، تاريخ افتتاح الأندلس، تحقيق إبراهيم الأبياري(القاهرة: دار الكتاب المصري، ط٢، ١٤١٠هـ/١٩٨٩م)، ص٨١، ٨٢، ٨٣، ابن حيان، كتاب المقتبس، تحقيق محمود علي مكي، السفر الثاني(ط١)، الرياض: مركز الملك فيصل للبحوث والدراسات الإسلامية، ١٤٢٤هـ/٢٠٠٣م) ص٥٢٧.

(٣) ٣ابن الأبار، التكملة لكتاب الصلة، تحقيق عبدالسلام الهراس (بيروت: دار الفكر، ط١، ١٤١٥هـ/١٩٩٥م) ج١، ص١٦، ابن سعيد، حلى المغرب، ج١، ص٤٩.

أما بالنسبة للوضع في الخليج العربي فقد ساعدت طبيعة تكوين الخليج العربي، ووجود الجُزر، وهُدوء المياه فيه بعكس البحر المتوسط، فكان يسهل فيه الإبحار طوال العام؛ ساعدت في جعل الحركة التجارية فيه نشطةً طوال العام؛ مما جعله معقلاً هاماً للقراصنة يقومون بقرصنة السفن التجارية المحملة بأنفس السلع والبضائع، والقادمة من الشرق والغرب.

وقد كان للقراصنة مراكز خاصة بهم يشنون منها حملاتهم على السفن التجارية، فذكر لنا ابن حوقل وجود قرصنة بالقرب من عبّادان عند رأس الخليج، والذي أطلق عليهم "متلصصة البحر" وذكر أنهم "على دوام الأيام مرابطون"<sup>(١)</sup>. وقد أنشأت الدولة العباسية مجموعة من الخشبات بالقرب من ميناء عبّادان؛ وذلك لتحذير السفن القادمة من ضحالة المياه، بل إنها استفادت من هذه الخشبات في مراقبة تلك الموانئ، ورصد القراصنة لحماية السفن التجارية<sup>(٢)</sup>؛ حيث كان هناك الكثير من اللصوص الذين كانوا يتربصون لتلك السفن والمراكب البحرية المارة<sup>(٣)</sup>، كما استفادوا أيضاً من تلك الخشبات التي كانت تثصب في مناطق مختلفة من البحار كوسيلة للحد من خطر القراصنة؛ إذ يُمكن بواسطة النار المستعملة فيها معرفة سفنهم، فيقوم ملاحو السفن بتغيير اتجاه مراكبهم<sup>(٤)</sup>. وقد كان التجار يواجهون هذه المشكلة بأن يخرجوا على شكل قوافل كبيرة؛

(١) ابن حوقل، صورة الأرض، ص ٥٣.

(٢) الإصطخري، أبي إسحاق إبراهيم بن محمد الفارسي المعروف بالكرخي، المسالك والممالك (ليدن: مطبعة بريل، د.ط، ١٢٨٧هـ/ ١٨٧٠م)، ص ٣٢، الرشيدى، بدر دحيم، الخليج وآسيا دراسة في العلاقات التاريخية (الكويت: مكتبة آفاق للنشر والتوزيع، ط ١، ١٤٣٦هـ/ ٢٠١٤م)، ص ٢٠.

(٣) ابن خرداذبة، المسالك والممالك، ص ٦٠.

(٤) خسرو، ناصر علوى، سفرنامه، ترجمة يحيى الخشاب، تصدير عبدالوهاب عزام(القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ط ٢، ١٤١٤هـ/ ١٩٩٣م) ص ١٦٩.

حيث يُذكر أنه خرجت من عُمان في عام ٣٤٢هـ/٩٥٣م (١٠٠) مراكب تابعة لتجار البصرة<sup>(١)</sup>، وكان التجار يُرَوِّدون سُفُنَهُم بالوسائل الدفاعية، مثل المقاتلين والنفاطين، وقد أصبحت من الأشياء الضرورية التي لا غنى للمراكب عنها<sup>(٢)</sup>.

وقد بذلت الدولة العباسية جهودًا في مقاومة القرصنة؛ حيث قام الخليفة العباسي أبو جعفر المنصور بتجهيز أسطول بحري، وعيّن في عام ١٤١هـ/٧٥٨م محمد بن أبي عُيينة على البحر<sup>(٣)</sup>، وحين تولى الخلافة هارون الرشيد عام ١٧٠هـ/ ٧٨٦م قام كذلك بتجهيز حملة بحرية للقضاء على حركة القرصنة في منطقة الخليج؛ حيث بلغ عدد سفنها (١٣) مركبًا بقيادة يحيى بن سعد السعدي، والتي انطلقت من ميناء البصرة وصولًا نحو ميناء عُمان، وقامت بملاحقة سفن القرصنة؛ مما أدى إلى تأمين حركة السفن في الخليج العربي<sup>(٤)</sup>، ولقد عاد القرصنة للخليج بعد فترة قصيرة؛ مما جعل هارون الرشيد يُعدُّ حملةً أخرى في سنة ١٧٧هـ/ ٧٩٣م لمطاردتهم بقيادة عمرو العربي الذي تمكّن من أسر إحدى البوارج التابعة لهم<sup>(٥)</sup>.

كما قام الخليفة الأمين (١٩٣-١٩٨هـ/ ٨٠٩-٨١٣م) بمحاولة صدّ هجمات القرصنة في منطقة الخليج؛ ففي عام ١٩٥هـ/ ٧٧٥م وجّه حملةً بحرية

(١) برزك بن شهريار الرامهرمزي، عجائب الهند بره وبحره، تحقيق المستشرق ب.أ. فان درليت، دراسة وترجمة فرنسية للمستشرق ل. مرسيل ديفيك (لبنان: دار ومكتبة بيبليون، د.ط. د.ت.)، ص ١٤٧.

(٢) الرشدي، الخليج وآسيا، ص ١٦١.

(٣) الرشدي، المرجع نفسه، ص ١٩.

(٤) خليفة بن خياط، أبو عمرو بن خليفة الشيباني العسفري البصري، تاريخ خليفة ابن خياط، تحقيق أكرم ضياء العمري (الرياض: دار طيبة، ط ٣، ١٤٠٥هـ/ ١٩٨٥م) ص ٤٤٧.

(٥) خليفة بن خياط، تاريخ خليفة ابن خياط، ص ٤٥٠.

كبيرة لملاحقة القراصنة الهنود، وطردهم من الخليج العربي بقيادة عبد الملك بن شهاب المسمعي؛ حيث تمكّن من الاستيلاء على مدينة أربد التابعة للقراصنة الهنود<sup>(١)</sup>، كما وجّه الخليفة المعتصم ٢١٨-٢٢٧هـ/٨٣٢-٨٤١م في عهده حملة بحرية بقيادة محمد ابن الفضل بن ماهان، الذي سار في (٧٠) بارجة إلى ميد الهند، وقتل منهم خلقًا كثيرًا<sup>(٢)</sup>.

كذلك لم تخلُ الطرق البرية من هجمات القراصنة؛ فكان التجار إذا أرادوا أن يسلكوا الطريق البري يُفضّلون مرافقة الحجاج لأداء الفريضة والمتاجرة معًا؛ حيث كان يُوفّر لهم الأمان في طريقهم، فكانت ترافقهم الشرطة وأعداد من الحرس؛ لتأمين سلامة وصولهم<sup>(٣)</sup>.

واستمرت جهود الخلفاء العباسيين في العصر العباسي الثاني في مكافحة أعمال القرصنة، إلا أنها لم تكن تقارن بجهود خلفاء العصر العباسي الأول، وربما يرجع السبب إلى ضعف البيت العباسي بانشغالهم بمكافحة ثورتَي الزنج والقرامطة.

### ثانياً: سياسة الدول في تأمين الطرق ودعم التجارة والتجار:

أولت الخلافتُ الإسلامية والدول المستقلة الواقعة على الطرق التجارية عنايتها بحراسة الثغور، وتأمين الطرق، وتوفير المحطات التجارية؛ حتى يستريح فيها التجار ويتزودون بالماء ومؤونة الطريق، وسوف نستعرض بعضاً من تلك

(١) الطبري، الأمام والملوك، ص ٨، ص ١١٦، ابن الأثير، الكامل، ج ٥، ص ٢٣٤، ٢٣٥.

(٢) البلاذري، فتوح البلدان، ص ٤٤٦.

(٣) الصولي، أبو بكر محمد بن يحيى، أخبار الراضي والمتقي أو تاريخ الدولة العباسية، تحقيق ج هيورث دن (بيروت: دار المسيرة، ط ٢، ١٣٩٩هـ/١٩٧٩م)، ص ٦٩، ٢٩٦، عبد الجبار ناجي، "دراسة مقارنة لأحوال التجارة لموانئ الخليج العربي والجزيرة العربية في القرن الرابع الهجري" (مجلة دراسات الخليج و الجزيرة العربية)، ع (٥٦) السنة الرابعة عشر، ١٤٠٩هـ/١٩٨٨م، ص ١٧٧.

الجهود.

فكان أبرز ما قامت به الدولة الأموية في الأندلس: تحصين السواحل وعمارتها؛ ففي عهد عبد الرحمن الثاني (الأوسط) (٢٠٦-٢٣٨هـ/٨٢٢-٨٥٢م) تم إنشاء دار لصناعة السفن في إشبيلية؛ لحماية بلاده من الأخطار الخارجية، ولاستيعاب الحركة التجارية التي قد نشطت بشكل ملحوظ، فقد كانت أيامه أياماً هادئة استطاع فيها تأمين المدن والموانئ، كما استطاع إخضاع جُزر الأندلس بعد أن خرجت عن طاعته وأضرت بمن يمرُّ بها من مراكب المسلمين<sup>(١)</sup>، حتى بلغ أن المسافرين في عهد الأمير عبدالله كانوا يضعون أمتعتهم ورحالهم بالأسواق والشوارع مطروحة بلا حارس، فلا يكاد يضيع منها شيء<sup>(٢)</sup>.

وتماشياً مع الظروف السياسية للمنطقة فقد قامت الخلافة في عهد الناصر (٣٠٠-٣٥٠هـ/٩١٢-٩٦١م) بتشييد المحارس وتأمين سواحل الأندلس من الغارات، سواء من الفاطميين أو النورمان، وتمَّ وضعُ حراسة ثابتة بتلك المنشآت ولم يقتصر الأمر على ذلك، وإنما وصل إلى تنظيمها إدارياً، وذلك "بالنظر في كتب أهل الثغور والسواحل والأطراف وغير ذلك"<sup>(٣)</sup>، وقد سار على نهجه ابنه الخليفة الحَكَم المستنصر (٣٥٠-٣٦٦هـ/٩٦١-٩٧٦م) عندما قَدِم إلى المرية، بالنظر إلى السواحل وتأمين طرقها حتى "بلغت عِدَّتُهُ يومئذ ثلاثمائة قطعة"<sup>(٤)</sup>.

(١) الجبوري، خليل خلف، الموانئ الأندلسية في عصري الإمارة والخلافة (دمشق: صفحات للنشر والتوزيع، ط١، ١٤٢٨هـ/٢٠١٦م) ص٩٧، ٧٧.

(٢) ابن حيان، المقتبس "تاريخ دولة الأمير عبدالله الأموي"، تحقيق الأب ملشور انطونية، باريس: ١٣٥٦هـ/١٩٣٧م، ص٨٨.

(٣) ابن عذاري، البيان المغرب، ج٢، ص٢٢٠.

(٤) ابن الخطيب، أبو عبدالله لسان الدين ابن الخطيب السلماني، الإحاطة في أخبار غرناطة، نشر وتحقيق محمد عبدالله عنان (القاهرة: مكتبة الخانجي، ط٢، ١٣٩٣هـ/١٩٧٣م) ج١، ص٤٧٩.

إلى جانب ذلك كله احتاط الأمويون في ضبط سواحلهم؛ لئلا يتسلل إليهم اللصوص وفُطّاع الطرق، "فكان لا يخرج خارج من الأندلس إلا بسراح، ولا يدخل أحد حتى يُعرَف خبره ومن أين ورد، وما الذي أورده"<sup>(١)</sup>، ومن الواضح من هذا النص أن الدولة كانت تراقب حركة الداخلين والخارجين من الأندلس، ولم يقف الأمر عند هذا الحد، وإنما تجاوزه إلى عدم السماح بالخروج من الأندلس إلا "بسراح"، وأكبر الظن أن هذا السراح هو الإذن بالخروج، وكان الإذن بالخروج عبارة عن ورقة عُرفت باسم "ورقة الطريق"، وكان يُكتَبُ بها بياناته ومكان توجُّهه، وهي مثل جوازات السفر -في وقتنا الحاضر- والحصول على هذه الورقة أمرٌ مهمٌّ بالنسبة للمرتحلين لا سيَّما في فترات التوتر بين الدول أو حتى في داخل الدولة الواحدة<sup>(٢)</sup>، وقد ساد هذا النظام أيضًا بشيراز زمن عَضُد الدولة، فوصف المقدسي ذلك بقوله: "منع الخارج منه إلا بجواز، وحبس الداخل والمجتاز"<sup>(٣)</sup>.

ولم تقتصر عناية الأمويين بسواحلهم في بلاد الأندلس فقط، بل امتدَّت جهودهم نحو سواحل المغرب، حتى استولوا على مدينة سَبْتَة منذ ٣١٩هـ/٩٣١م، وقد كان الهدف من ذلك تأمين الطريق بين بلاد الأندلس والمغرب، وفي سبيل ذلك رأى الخليفة النَّاصِر ضرورة بيعه أمير الأدارسة أبي العيش أحمد بن القاسم للخليفة الأموي بتمكينه من طَنْجَة وسَبْتَة<sup>(٤)</sup>. وقد ظهرت أهمية تلك المدينتين في

(١) الحَمِيرِي، الروض المعطار، ص ٨٠.

(٢) البكر، الرحلة الأندلسية، ص ٥٠، الجعماطي عبد السلام، النقل والمواصلات بالأندلس خلال عصري الخلافة والطوائف ٣١٦-٤٨٣هـ (بيروت: دار ابن حزم، الرباط: دار الأمان، ط ١، ١٤٣١هـ/٢٠١٠م)، ص ٤٠٩.

(٣) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ٤٢٩.

(٤) ابن عذارى، البيان المغرب، ج ٢، ص ٢٠٤، ابن أبي زرع، علي الفاسي، الأنيس المطرب بروض القرطاس، في أخبار ملوك المغرب وتاريخ مدينة فاس (الرباط: دار المنصور، د. ط، ١٣٩٢هـ/١٩٧٢م) ص ١٠٦، ١٠٧.

مراقبة حركة الملاحة بين العدوتين، كما يذكر ذلك ابن عذارى "مفتاحًا للمغرب والعودة من الأندلس، وبابًا إليها كما هي الجزيرة وطريف مفتاح الأندلس من العودة"<sup>(١)</sup>، بحيث أمّنت الأندلس طريقَ التجار نحو بلاد المغرب، وربما وُجِدَتْ بتلك المدينتين البضائع الأندلسية، وبذلك سهّلت على التجار القادمين من الخليج العربي دون الحاجة لدخول بلاد الأندلس وقطع ذلك الممرّ المائي.

إضافة إلى رؤية الأمويين الثاقبة في استيلائهم على مدينة سبّنة؛ حيث كانت تزخر تلك المناطق بالثروات الطبيعية "من ضروب الشجر، وشعاري الأرز، والبُلُوط والطخس والبقس، وما أشبهه من مكارم الخشب وأنواعه" كما توفّر بالقرب منها أيضًا "معادن الحديد والقار"<sup>(٢)</sup>؛ لذلك حرص الأمويون على امتلاكها حيث عادت عليهم بالنفع الكبير، ويُرجع بعضُ الباحثين سيطرة الأمويين على مدينة سبّنة لدواعٍ أمنية، ورغبتهم في وضع حد للخطر الفاطمي الذي شكّل خطرًا كبيرًا على بلاد الأندلس<sup>(٣)</sup>، لكن كانت الأهداف الاقتصادية هي الأقرب لسيطرتهم على سبّنة؛ فكانت بوابتهم نحو بلاد المغرب والوصول إلى منطقة الذهب الإفريقي، حيث مكّنت الخلافة دُورَ ضربِ السكّة في الأندلس من إصدار الدنانير المسبوكة من ذلك الذهب<sup>(٤)</sup>؛ لذلك كان للاقتصاد الأندلسي نفوذًا واضحًا داخل بلاد المغرب، حيث يذكر تاجر قيرواني "أنّ الدراهم الأندلسية كانت كثيرة، وأن جميع الأسعار وُضعت بقيمتها"<sup>(٥)</sup>.

كذلك كان للحكومات الواقعة على خط الطرق التجارية دورها الواضح في

(١) ابن عذارى، المصدر نفسه، ج ٢، ص ٢٠٤.

(٢) السبتي، محمد بن القاسم الأنصاري، اختصار الأخبار عما كان بثغر سبّنة من سني الآثار، تحقيق عبد الوهاب منصور (الرباط: ط ٢، ١٤٠٣هـ/١٩٨٣م) ص ٥٦، ٥٧.

(٣) الجماطي، النقل والمواصلات، ص ١٠١.

(٤) الجماطي، المرجع نفسه، ص ١٠١، ١٠٢.

(٥) كونسنتل، أوليفيا ريمي، التجارة والتجار في الأندلس، ترجمة فيصل عبد الله (الرياض:

مكتبة العبيكان، ط ١، ١٤٢٣هـ/٢٠٠٢م)، ص ٧٨.

عنايتهم بالتجار؛ فقد أقرَّ الحُكَّامُ الرُّسُثمِيُّونَ بِنَاهَرَتِ والأغالبية بإفريقية الأمان، ومنحوا الطرقَ جانباً من عنايتهم؛ فأنشؤوا المحارس على طول السواحل؛ لذلك كان السفر مأموناً<sup>(١)</sup>، كما اهتمَّت الدول بالتجار، وأوقفت عليهم الأوقاف، حتى إن السلطان في الإسكندرية عيَّن لأبناء السبيل المغاربة من التجار والحجاج يوماً خُبزتين لكل إنسان<sup>(٢)</sup>.

كما أولى العباسيون عنايتهم بتأمين الطرق في نطاق دولتهم، بتأمين الثغور، وتوفير المحطات التجارية؛ حتى يستريح فيها التجار، ويتزودوا بالماء ومؤونة الطريق، حتى أصبح المسافر من مكة إلى بغداد يسافر بدون حمل الماء<sup>(٣)</sup>، كما جهَّزَت للمسافرين محطات في الطرق، وأمكنة مخصصة للمبيت والضرورات الأخرى من مأكَل وأَعلاف لحيواناتهم، وكانت تلك المنازل توضع في أماكن تناسب اتجاه التجار في طريقهم، حتى نصح البعض بانتقاء "أمثل منازل السفر على مجامع الطرق"<sup>(٤)</sup>، وكان لتلك المحطات أسماء عدة اختلفت

(١) ابن وردان، تاريخ مملكة الأغالبية، تحقيق محمد زينهم محمد عزب (القاهرة، مكتبة مدبولي، ط١، ١٤٠٨هـ/١٩٨٨م) ص٥٧، ٥٨، ابن الصغير، المالكي، أخبار الأئمة الرستميين، تحقيق محمد ناصر وإبراهيم بحاز (بيروت: دار الغرب الإسلامي، د.ط، ١٤٠٧هـ/١٩٨٦م)، ص٧٢، متر آدم، الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري، ترجمة محمد عبد الهادي أبو ريدة (القاهرة: المركز القومي للترجمة، د. ط، ١٤٢٩هـ/٢٠٠٨م) ج٢، ص٣٥٤، أبو العلا، إبراهيم عبد المنعم سلامة، عمان معبراً لتجار الأندلس وعلمائها إلى بلاد فارس وشرق إفريقيا، (مسقط: الانتشار العربي، ط١، ١٤٣٧هـ/٢٠١٥م)، ص٦١.

(٢) ابن جبير، محمد بن أحمد بن جبير الكناني، رحلة ابن جبير (بيروت: دار صادر، د.ط، د.ت)، ص١٦.

(٣) ابن جبير، رحلة ابن جبير، ص١٨٥.

(٤) ابن الفقيه، أبي بكر أحمد بن محمد الهمذاني، مختصر كتاب البلدان (البدن، مطبعة بريل، ب.ط، ١٣٠٢هـ/١٨٨٤م) ص١٦٠.

مُسَمَّياتها في المشرق؛ حيث كانت تسمى "بالخانات"<sup>(١)</sup>، كما تداولت المصادر الأخرى أسماءً لتلك المحطات في المغرب الإسلامي، "كالمنزل"<sup>(٢)</sup>، وكان يُباع بها للمسافرين الخبزُ والسمك وجميع الفواكه<sup>(٣)</sup>.

ففي عهد الخليفة المهدي العباسي (١٥٨-١٦٩هـ / ٧٧٥-٧٨٥م) أمر ببناء القصور بطريق مكة، واتخاذ المصانع، وبتجديد الأميال والبرك<sup>(٤)</sup>، كما ساهمت زبيدة زوجة هارون الرشيد بمصانع حفرتُها وبركُها استحدثتها على طريق بغداد مكة<sup>(٥)</sup>، واهتمَّ زوجها هارون الرشيد (١٧٠-١٩٣هـ / ٧٨٦-٨٠٩م) بمنازل الطرق، وزوَّدها بالإبل والبغال، وكان يهدف من ذلك إلى خدمة البريد، كما وُضِعَت في عهد المأمون بعضُ العلامات الدالة التي ترشد نحو مسالك الطريق، وهي عبارة عن أعلام صغار وُضِعَت في تقريعات الطريق<sup>(٦)</sup>.

كل الجهود هذه من عناية الطرق وإقرار الأمن فيها كانت نفقاتها تُصَرَف من ميزانية الدولة، وكانت تتطلب مبالغ ليست بالقليلة؛ لذلك نرى تلك الدول قد فَرَضَت الضرائب على التجار، وقد أثارت عدة تساؤلات عن أهميتها، وعن مقدار تلك الضرائب، والمراد التي تم إنشاؤها من أجل جمع تلك الضرائب والمُكُوس

(١) القزويني، زكريا بن محمد بن محمود، آثار البلاد وأخبار العباد (بيروت: دار صادر، د.ط، د.ت)، ص ٨.

(٢) ابن حوقل، صورة الأرض، ص ١١١.

(٣) الإدريسي، أبو عبدالله محمد بن محمد، نُزْهَة المُشْتاق في اختراق الأفاق (القاهرة: مكتبة الثقافة الدينية، د.ط، ١٤٢٢هـ / ٢٠٠٢م) ص ٥٦٦.

(٤) ابن الأثير، الكامل، ج ٥، ص ٢٤٠.

(٥) الحربي، إبراهيم بن إسحاق، المناسك وأماكن طرق الحج ومعالم الجزيرة، تحقيق حمد الجاسر (الرياض: دار اليمامة، د.ط، ١٣٨٩هـ / ١٩٦٩م) ص ٢٨٨-٢٨٩.

(٦) الخاقاني، نزار عزيز حبيب " الإجراءات الأمنية للخلافة العباسية لتأمين طريق العاصمة العاصمة مكة المكرمة ١٣٢ - ٣٣٤هـ " البصرة: (مجلة أبحاث البصرة)، مج (٤١)، ع(١)، ١٤٣٨هـ / ٢٠١٦، ص ٩٩.

## المفروضة.

كانت تلك الضرائب المفروضة من الحكومات مصدرًا من مصادر الدخل الرئيسية لدولهم؛ إذ يقول ابن خلدون: "واعلم أن الدولة تكون في أولها بدوية، فتكون لذلك قليلة الحاجات؛ لعدم الترف وعوائده، فيكون خرجها وإنفاقها قليلاً، ثم لا تلبث أن تأخذ بدين الحضارة في الترف وعوائدها، ولا تفي بذلك الجباية، فتحتاج الدولة إلى الزيادة في الجباية؛ لما تحتاج إليه الحامية من العطاء، والسلطان من النفقة"، ثم يقول: لذلك فإن هذه الدول تضع المكوس على التجارة والأسواق، مثل ما قد وقع بالدولة العباسية والغيبية وغيرها، حتى إنها فرضت على الحاج في موسم الحج<sup>(١)</sup>، كما يشير الدمشقي في كتابه "الإشارة إلى محاسن التجارة" إلى كيفية جلب الأموال، ومن بينها المغالبات السلطانية، وهي التي تتعلق بميزانية الدولة، وتشمل الجبايات بما فيها المكوس والرُسوم والعُشور<sup>(٢)</sup>،

وقد شكَّلت الضرائب عاملاً بارزاً من مُعَوِّقات التجارة، ومن الصعوبات التي واجهت التجار، والتي فرضت في بعض الموانئ والمراصد على البضائع والتجارات المارة بتلك الموانئ والواردة إليها، ولعل تأثير فرض الضرائب ومقدارها كان قد انعكس على الحركة التجارية إيجاباً أو سلباً؛ ففي فترات كان يتم تشجيع التجار عن طريق تخفيف الضرائب أو إعفائهم في بعض المناسبات، خصوصاً مع تولي حاكم جديد، أو شفاء من المرض، فكان يتوَدَّد إلى الناس ويكسب عطفهم، وبالرغم من أهمية هذا المورد المالي للدولة، فكانوا يُسْقِطون العُشور في

(١) ابن خلدون، عبد الرحمن بن محمد بن خلدون، مُقَدِّمة ابن خلدون، نشر وتحقيق عبد الله

الدرويش (دمشق: دار يعرب، ط١، ١٤٢٥هـ/٢٠٠٤م)، ص ٤٧٠، ٤٧١.

(٢) الدمشقي، أبي الفضل جعفر بن علي، الإشارة إلى محاسن التجارة وغشوش المدلسين

فيها، اعتنى به وقدم له وعلق عليه محمد الأرنؤوط (بيروت: دار صادر، ط١،

١٤٢٠هـ/١٩٩٩م) ص ٥٣.

بعض الأحيان؛ مما أسهم في تشجيع التجار، وتنشيط الحركة التجارية<sup>(١)</sup>، حتى إنه يُروى عن الخليفة هشام بن عبد الرحمن (١٧٢-١٨٠هـ/٧٨٩-٧٩٦م) حين تولّى الخلافة أنّه قطع العُشور وأخذ منهم الزكاة<sup>(٢)</sup>.

وقد سار على نهجه ابنه الحَكَم بن هشام (١٨٠-٢٠٦هـ/٧٩٦-٨٢٢م) فلم يُرهق هو أيضًا الناس بدفع الضرائب في بداية عهده، لكنه غيرَ سياسته فيما بعد؛ فأمر بفرض ضريبة العُشر على البضائع، وكانت قد ألغيت في عهد والده هشام؛ ولذلك نرى ابن عذارى ينتقد خروج أهل الرِّبض بِفُرْطَبَة على الأمير الحَكَم بن هشام سنة ٢٠٢هـ/٨١٧م بقوله: "فإنه لم يكن على الناس وظائف، ولا مغارم، ولا سُخْر، ولا شيء يكون سببًا لخروجهم على السلطان، بل كان ذلك أشراً وبطراً وسعيًا في هلاك أنفسهم"<sup>(٣)</sup>، وهذا نصّ واضح لابن عذارى يوضّح مراعاة أحوالهم، وعدم إرهابهم بالضرائب فوق طاقتهم، ويؤيد نصّ ابن عذارى ما يرويه ابن سعيد في كتابه عندما اقترح فرض رسوم للجَمال والدوابّ التي تعبُر من القنطرة، لكنّ الأمير عبد الرحمن رفض ذلك وقال: "نحن أحوج أن نُحدِث من أفعال البِرِّ أمثال هذه القنطرة، لا أن نمحو ما خُلده آباؤنا باختراع هذا المكس"<sup>(٤)</sup>.

كما كان حُكَّامُ بني أمية يأخذون هذه العشور بمجرد دخول هؤلاء التجار إلى الأندلس، حتى جاء عصر الخليفة الحَكَم المستنصر (٣٥٠-٣٦٦هـ/٩٦١-٩٧٦م)، فأمر ألا تُؤخَذ منهم تلك العُشور إلّا بعد أن يبيعوا ما

(١) ابن عذارى، البيان المغرب، ج٢، ص١٢٠، ٢٥٩.

(٢) ابن القوطية، تاريخ افتتاح الأندلس، ص٦٢.

(٣) ابن عذارى، مصدر سابق، ج٢، ص٧٥، ٧٦، البكر، خالد عبدالكريم حمود، النشاط الاقتصادي في الأندلس في عصر الإمارة (الرياض: كلية الآداب، جامعة الملك سعود،

ط١، ٤٢٣هـ/٢٠٠٢م) ص٢٢٨، ٢٢٩.

(٤) ابن سعيد، حلى المغرب، ج١، ص٥١.

لديهم<sup>(١)</sup>، ولعله أراد بذلك أن يجذب التجار إلى بلاده دون أن يخشوا دفع تلك العشور، ويتضح من نص ابن حيان أنه ما قبل عهد الخليفة الحكم المستنصر كان هناك مراصد قامت على الطُّرُق البرية والبحرية لبلاد الأندلس وما يتبعها من أجزاء من المغرب الأقصى، وكانت هذه المراصد تقوم بأخذ الرسوم على جميع السِّلَع المارة منها، حتى جاء الخليفة الحكم المستنصر فأمر بإبطال ما قد فُرض، وأصدر بذلك أمرًا إلى عماله: "ولا يَبِقَ في شيء من البلد المصروف إليه مرصدٌ يأخذُ فيه من مجتازٍ أو عابر سبيل شيئًا، ولا يعترض لهم في إتاوة ولا قبالة"<sup>(٢)</sup>، "ولا مَغْرَمًا من المغارم، ولا رسمًا من رسوم المأكل ولا كُفْلَةً يعود أثقلها على أموالهم في برّه وبحره"<sup>(٣)</sup>، أي إنّه لا يجب إلزام المسافرين -سواءً كان برًّا أو بحرًا- دَفْعَ الضريبة للممتلكات أو ضريبة الغذاء، وكانت الضريبة الوحيدة التي تُفرض على التجار تلك التي كانت تُحصَلُ كجمارك في الموانئ على السلع الواردة كالمصنوعات، والمنتجات المنقولة<sup>(٤)</sup>. وعلى العكس من ذلك ففي فترات كانت الدولة في بعض الأحيان تبالغ في فرضها للضرائب؛ مما يؤدي إلى ارتفاع الأسعار، وانصراف التجار عن ممارستهم للتجارة، وانعدام النشاط التجاري في البلاد<sup>(٥)</sup>.

كما كان الأندلسيون يأخذون العشور من السفن التجارية التي تَعْبُر مَضِيق جبل طارق عند جزيرة طَرِيف، ومنها اشتُقَّت كلمة Tariff التي تدل عند الإفرنج

(١) ابن حيان، المقتبس في أخبار بلد الأندلس، تحقيق عبدالرحمن علي الحجي (ب.ط، بيروت: دار الثقافة، ١٤٠٤هـ/١٩٨٣م) ص ١١٣.

(٢) القَبَالَة: هي ضريبة تُفرض على المبيعات في الأسواق. الخليفات، محمد عطا الله سالم، التجارة في الأندلس في عصر الدولة الأموية ١٣٨-١٤٢٢هـ/٧٥٥-١٠٣٠م، (رسالة ماجستير) جامعة مؤتة، ١٤٢٥هـ/٢٠٠٤م، ص ١٠٧، ١٩٣.

(٣) ابن حيان، مصدر سابق، تحقيق الحجي، ص ١١٣، ١١٤.

(4) Veiga, Observaciones Sobre El Comercio En Al-Andalus. P125.

(٥) دوزي، رنيهارت، المسلمون في الأندلس، ترجمة و تعليق و تقديم حسن حبشي، القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، د.ط، ١٤١٦هـ/١٩٩٥م، ج ١، ص ١٨٧.

على الرسوم التي تُؤخذ على البضائع<sup>(١)</sup>.

ولم تقتصر تلك الضرائب على بلاد الأندلس وحدها، بل كانت تعترضهم المراصد في طريقهم، وتُلزِمهم بدفع المكوس المفروضة عليهم؛ حتى يستطيعوا المرور، خصوصًا تلك الموانئ التي كانت تحتلُّ موقعًا استراتيجيًا، فيذكر ابن حوقل أنه كان هناك بالقيروان سنة ٣٣٦هـ/٩٤٧م على الساحل مراصدٌ تأخذ عمًا يرُد من بلاد الأندلس<sup>(٢)</sup>، كما كانت الضرائب تؤخذ بالإسكندرية على المراكب الآتية من الغرب، وبالفَرَمَا على مراكب الشام<sup>(٣)</sup>، وفي عصر الدولة الإخشيدية كان يُصادرُ بعضُ من أموال التجَّار الميسورين<sup>(٤)</sup>. كما كانت الضرائب ثقيلةً على ساحل النيل<sup>(٥)</sup>، ويذكر الإدريسي أنه بمدينة عيذاب كان يُؤخذُ المكس على جميع من جاء إليهم من بلاد المغرب، وكان يبلغ (٨) دنانير من الذهب على كل واحد، حتى إن الحجاج لم يسلموا منها! «فلا يجوز أحدٌ من عيذاب إلى جدة حتى يُظهرَ الرُبَّاني البراءة ممَّا يلزمه، فإذا جاز المركب نحو جدة حرَّزوا ما هنالك من الموجودات المُمكنة اللازمة، وأثبتوها في دواوينهم، ثم نزلوا ونزل الناس بجملتهم، فتقضى منهم المكوس اللازمة، فإن عثروا على رجلٍ منهم لا مكس معه لزم حقه على الرُبَّاني الذي جوزه»<sup>(٦)</sup>، كذلك حين يصلُ يصلُ التجار إلى جدة كان يؤخذ عن كل جملٍ من الحنطة نصفُ دينار وكَيْلٌ من فرد الزاملة، وعلى سَفَط ثياب الشطوى (٣) دنانير، وعلى سَفَط الديبقي (٢) دينار، وعن جمل الصوف (٢) دينار، كما كان يؤخذ بالفُلزُم (السويس) عن كلِّ

(١) الرفاعي، أنور، النظم الإسلامية (القاهرة: دار القاهرة، ط١، ١٤٢٥هـ/ ٢٠٠٤م)، ص ١٧٩، ١٨٠.

(٢) ابن حوقل، صورة الأرض، ص ٩٤.

(٣) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ٢١٣ وما بعدها...

(٤) منتر، الحضارة الإسلامية، ج ١، ص ١٩٤.

(٥) المقدسي، مصدر سابق، ص ٢١٣.

(٦) الإدريسي، نزهة المشتاق، ج ٢، ص ١٣٥.

حَمَلِ دِرْهِمٍ<sup>(١)</sup>، كذلك كان والي مكة يجمع المُكُوس عن كل من يمرُّ ببلادهِ<sup>(٢)</sup>. كذلك موانئ الخليج العربي أيضًا؛ فإنها كانت ذات أهمية لموقعها الجغرافي في التجارة العالمية، لذلك عادت إليها بالأموال الوفيرة، فكان بالعراق المراصد في البر والبحر والنهر، أيضا اشتهرت البصرة بالتفتيش الصعب وشوكات مُنكَرة، كما كان على باب البصرة عند ديوان القرامطة؛ حيث كان يؤخذ على الغنمة الواحدة أربعة دراهم، وكان لا يُفْتَح إلا ساعة من النهار، حتى الحاجُّ كان يأخذون منه المَكَس على الأحمال التي عليه، كذلك بالكوفة وبغداد<sup>(٣)</sup>، وقد ورد نصُّ يفيد بأنه ينبغي أن يكون للإمام مسالِح على المواضع التي يفتشون من يمرُّ بهم من التجار، فمن كان معه سلاح أُخِذ ورُدَّ، ومن كان معه رقيقٌ رُدَّ، ومن كان معه كُتُبٌ فُرِئَتْ كُتِبُهُ<sup>(٤)</sup>،

وقد قام الخليفة العباسي الواثق (٢٢٧-٢٣٢هـ/٨٤٢-٨٤٧م) بتشجيع التجارة الخارجية؛ فقد ألغى ضريبة العُشور؛ إذ يذكر الطبري في أحداث سنة ٢٣٢هـ/٨٤٦م أنه "أمر الواثق بترك جباية أعشار السفن"<sup>(٥)</sup>، ولم تكن تلك الضرائب تجني دُخولًا يسيرة للدولة، بل كانت موردًا اقتصاديًا هامًا تديرُ منه الأموال، كما يذكر ابن الأثير "أطلق الواثق في خلافته أعشار سفن البحر، وكان مالاَ عظيماً"<sup>(٦)</sup>، ولعل الواثق أدرك هذا الدَّور في نمو اقتصاد دولته، وجَدَّب

(١) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ٢١٣.

(٢) الإدريسي، مصدر سابق، ج ٢، ص ١٣٩.

(٣) المقدسي، مصدر سابق، ص ١٣٣، ١٣٤.

(٤) أبو يوسف، يعقوب بن إبراهيم، كتاب الخراج (بيروت: دار المعرفة، د.ط، ١٣٩٩هـ/ ١٩٧٩م) ص ١٩٠.

(٥) الطبري، تاريخ الطبري، ج ٩، ص ١٥٠، Al-Faruque, Muhammad: Some Aspects Of Economic History Of Iraq During The Early 4th/10th Century (295-335/908-945): The Role Of Trade In The Economy(Unpublished Doctor Thesis)University Of Toronto. Canada. 1993, P 170.

(٦) ابن الأثير، الكامل، ج ٦، ص ٩٢.

التجار إليها، ولم يقتصر تشجيعه على ذلك، بل عمل على توزيع الأموال على التجار<sup>(١)</sup>.

كما أُلغيت في حكم المعتضد بالله ( ٢٧٩-٢٩٠هـ / ٨٩٢-٩٠٢م) المكوس من أسواق بغداد، وأمر الخليفة المقتدر (٢٩٥-٣٢٠هـ / ٩٠٨-٩٣٢م) بهدم المتاجر التي بُنيت في المناطق المفتوحة في باب الطّاق؛ للسماح لتجار التجزئة باستخدام المكان مجّاناً، وعرض الخليفة الراضي بالله (٣٢٢-٣٢٩هـ / ٩٣٤-٩٤٠م) الدعم المالي للتجار الذين خسروا تجارتهم ومتاجرهم نتيجة للحرائق التي نشبت في الكرخ؛ لتغطية جزء من خسارتهم، وليس فقط الخلفاء من أسقطوا المكوس والضرائب، بل أيضاً الوزراء والمسؤولون، مثل ابن الفرات الذي قدّم رأس مال للعديد من التجار، وعلي بن عيسى الذي قام بإلغاء العديد من الضرائب غير الشرعية والمفروضة على التجار<sup>(٢)</sup>.

وقد فُرِضت ضرائب باهظة على التجار عندما سيطر البريديون على بغداد بالقوة، حتى إنها بلغت سبعين درهماً على الكُرّ الواحد من القمح، كما فُرِضت أيضاً المكوس على البضائع بقدر مرتفع، فاشتكى الجميع، لكن لم يغادر أحدٌ بغداد أو يتوقّف عن عمله<sup>(٣)</sup>؛ ربما لوجود القوة الشرائية في بغداد من خلال موقعها على ممرّ التجارة العالمي.

ونظراً لأهمية موقع جزيرة قيس التي تقع على الساحل الشرقي من الخليج العربي، فقد كان أهلها يفرضون ضريبة على كل مركب، وكانت في الأصل ديناراً واحداً، لكنهم قرّروا في العام الثاني وفي الثالث ثلاثة دراهم، وما زالوا في صعود إلى أن تقرّر الأمر على عشرة دراهم<sup>(٤)</sup>، كما ألغت فارس المكوس عن

(١) اليعقوبي، أحمد بن أبي يعقوب ابن واضح الكتاب، تاريخ اليعقوبي (ليدن: مطبعة بريل، د.ط، ١٣٠١هـ / ١٨٨٣م) ج ٢، ص ٥٩٠.

(2) Ibid, P 170.

(3) Al- Faruque, Some Aspects Of Economic History Of Iraq, P249.

(٤) ابن المجاور، جمال الدين أبو الفتح يوسف بن يعقوب ابن محمد، صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز المسماة تاريخ المستبصر، راجعه ووضع هوامشه ممدوح حسين محمد (القاهرة: مكتبة الثقافة الدينية، د.ط، ١٤١٧هـ / ١٩٩٦م) ص ٣١٨.

السفن التي كانت تجيء إلى سيراف في أواخر القرن ٣هـ/٩م، والتي كانت (٢٥٣.٠٠٠) دينارًا كلَّ عام<sup>(١)</sup>، ولا تقل البحرين عنها أهمية، فيذكر ابن حوقل من خلال وصفه لأحوالها: "الضريبة العظمى على المراكب المجتازة،.. وإلى وقتنا هذا لمخلفيهما ونسلهما" وهو ما يقصده فترة القرامطة<sup>(٢)</sup>، ثم يوضِّح لنا مقدارها فيذكر أن مجموع ما يصل البحرين من وارد المكوس والضرائب عن طريق بادية البصرة وبادية الكوفة، وطريق مكة وطريق عمان، وطريق الرملة والشام: حوالي (٣٠٠.٠٠٠) ألف دينار<sup>(٣)</sup>. ومثل هذه الأرقام وما كانت تحصله تلك المراكز من رسوم وضرائب يعكس لنا مدى الحركة التجارية في تلك الموانئ بالرغم من فَرَض تلك الرسوم على التجار.

وقد ضاق التجارُ دَرَعًا بهذه الضرائب التي كانت موجودة بالطُّرُق، حتى إنهم سلكوا طرقًا للتخلص منها؛ فيذكر أنهم كانوا يرافقون الحُجَّاج لأداء فريضة الحج، فيكونُ حاجًا، وبإمكان الحُجَّاج جلب البضائع المسموح بها في الحج دون الخضوع لضرائب عالية، كما كان البعض منهم يقوم بإخفاء البضائع الغالية الثمن عن أعين المسؤولين في المرافد، فكانوا يُطَبِّقون بها إجراءات ووسائل دقيقة جدًا في تفتيش السفن التجارية<sup>(٤)</sup>، وحدث مثل ذلك حين بالغ بعض أمراء بني أمية في فَرَض المكوس في أواخر عصر الإمارة، وفي أواخر عصر الخلافة، فتَهَرَّبَ التجارُ من دفعها، وحاولوا ممارسة التجارة في الخفاء بعيدًا عن أعين المسؤولين<sup>(٥)</sup>.

(١) منتر، الحضارة الإسلامية، ج ٢، ص ٣٧١.

(٢) ابن حوقل، صورة الأرض، ص ٣٣.

(٣) ابن حوقل، المصدر نفسه، ص ٣٣.

(٤) ناجي، دراسة مقارنة، ص ١٧٨.

(٥) ابن حيان، المقتبس، تحقيق شالميتا، ص ٤٨٦، الشوكاني، تجارة الأندلس، ص ١١٤.

## خاتمة البحث

تبين لى من خلال البحث والدراسة النتائج التالية.

- ١- ازدهرت التجارة فى بلاد الأندلس فى الفترة من القرن الثانى حتى القرن الخامس الهجرى، بسبب وجود مجموعة من العوامل ساعدت على ذلك، أهمها: الاستقرار السياسى للدولة الأموية بالأندلس، وموقعها كحلقة وصل بين العالم الإسلامى وأوروبا المسيحية.
- ٢- ساعد قيام الخلافة العباسية، وانتقال مركز الحكم من الشام إلى العراق إلى ازدهار التجارة بالخليج العربى، واهتمام الدولة بموانيه، وحفظ الأمن والاستقرار به، مما أتاح للتجار حرية التنقل بتجارتهم بين البلدان المختلفة.
- ٣- أدى قيام الدول المستقلة فى العالم الإسلامى بعد ضعف الخلافة العباسية، إلى ازدهار التجارة أحياناً، وانكماشها أحياناً، حسب نوع العلاقة بين هذه الدول، فإن سادها السلام ازدهرت التجارة، وإن سادها الحرب والخلافات السياسية انكشمت التجارة.
- ٤- قامت الدولة الأموية فى الأندلس وخاصة فى القرنين الثانى والثالث بتحسين السواحل وعمارة الموانى، والسيطرة على الجزر القريبة من سواحل الأندلس، وإنشاء دور لصناعة السفن فى أشبيلية وغيرها، لمواكبة حركة اتساع التجارة بين المشرق والمغرب.
- ٥- واجه التجار بين الأندلس والخليج العربى العديد من الصعوبات والمعوقات، منها الضرائب والمكوس التى كانت تفرض عليهم عند دخول الموانى المختلفة على الطريق بين الأندلس والخليج، وكان يتم تخفيفها أحياناً من قبل بعض الحكام لتشجيع التجارة.

### قائمة المصادر والمراجع:

- ابن الأبار (أبو عبد الله محمد بن أبي بكر القضاعي) ت ٦٥٨هـ/١٢٥٩م، **التكملة لكتاب الصلة**، تحقيق عبدالسلام الهراس، بيروت: دار الفكر، ط١، ١٤١٥هـ/١٩٩٥م.
- ابن الأثير (أبو الحسن علي بن أبي الكرم محمد بن محمد بن عبدالكريم بن عبدالواحد الشيباني) ت ٦٣٠هـ/ ١٢٣٢م، **الكامل في التاريخ**، تحقيق محمد يوسف الدقاق، بيروت: دار الكتب العلمية، ط١، ١٤٠٧هـ/١٩٨٧م.
- الإدريسي (أبو عبدالله محمد الإدريسي) ت ٦٥٠هـ / ١١٦٤م، **نزهة المشتاق في اختراق الأفاق**، القاهرة: مكتبة الثقافة الدينية، د.ط، ١٤٢٢هـ/٢٠٠٢م.
- الاصطخري (أبي إسحاق إبراهيم بن محمد الفارسي المعروف بالكرخي) ت ٣٤٦هـ/٩٥٧م، **مسالك الممالك**، مدينة ليدن المحروسة: مطبعة بريل د.ط، ١٢٨٧هـ / ١٨٧٠م.
- برزك (بن شهريار الرامهرمزي) ت ٣٤٠هـ/٩٥٦م، **عجائب الهند بره وبحره**، تحقيق المستشرق ب.أ فان درليت، دراسة وترجمة فرنسية للمستشرق ل. مرسيل ديفيك، لبنان: دار ومكتبة بيبليون، د.ط، د.ت.
- البكري (أبو عبيد عبدالله بن عبدالعزيز الأندلسي البكري) ت ٤٨٧هـ/١٠٩٤م، **المسالك و الممالك**، حققه وقدم له أدريان فان ليوفن، أندري فيري، دار الغرب الإسلامي، د.ط، ١٤١٣هـ/ ١٩٩٢م.
- البكري، **المغرب في ذكر بلاد إفريقية والمغرب**(بغداد: مكتبة المثني، د.ط، د.ت)
- البلاذري (أبو العباس أحمد بن يحيى بن جابر) ت ٢٧٩هـ/ ٨٩٢م، **فتوح البلدان**، ليدن: مطبعة بريل، ١٢٨٣ ب.ط، هـ/ ١٨٦٦م.
- ابن جبير (محمد بن أحمد بن جبير الكناني) ت ٦١٤هـ/٢١١٧م، **رحلة ابن جبير**، بيروت: دار صادر، د.ط، د.ت.

- ابن الجوزي (أبي الفرج عبدالرحمن بن علي بن محمد) ت ٥٩٧هـ/ ١٢٠٠م، **المنتظم في تاريخ الملوك و الأمم**، تحقيق محمد عبدالقادر عطا، مصطفى عبدالقادر عطا، بيروت: دار الكتب العلمية، ط ١، ١٤١٥هـ/ ١٩٩٥م.
- الحربي (إبراهيم بن إسحاق) ت ٢٨٥هـ/ ٨٩٨م، **المناسك وأماكن طرق الحج ومعالم الجزيرة**، تحقيق حمد الجاسر، الرياض، دار اليمامة، د.ط.: ١٣٨٩هـ/ ١٩٦٩م.
- ابن حزم (أبو محمد علي بن أحمد بن سعيد بن حزم الأندلسي) ت ٤٥٦هـ/ ١٠٦٣م، **جمهرة أنساب العرب**، تحقيق وتعليق عبد السلام محمد هارون، مصر: دار المعارف، ط ٥، ١٣٨٢هـ/ ١٩٦٢م.
- الحموي (ياقوت شهاب الدين بن عبدالله) ت ٦٢٢هـ/ ١٢٢٥هـ، **معجم البلدان**، بيروت: دار صادر، د.ط، ١٣٩٧هـ/ ١٩٧٧م.
- الحميري (محمد بن عبدالمنعم) ت ٩٠٠هـ/ ٤٩٤م، **الروض المعطار في خبر الأقطار**، نشر و تحقيق إحسان عباس، بيروت: مكتبة لبنان، ط ٢، ١٤٠٥هـ/ ١٩٨٤م.
- ابن حوقل (أبو القاسم محمد بن علي النصيبي) ت ٣٦٧هـ/ ٩٧٧م، **صورة الأرض**، بيروت: دار مكتبة الحياة، ط ٢، ١٤١٣هـ/ ١٩٩٢م.
- ابن حيان (حيان بن خلف بن حيان القرطبي) ت ٤٦٩هـ/ ١٠٧٦م. **السفر الثاني من كتاب المقتبس**، تحقيق محمود علي مكي، الرياض: مركز الملك فيصل للبحوث و الدراسات الإسلامية، ط ١، ١٤٢٤هـ/ ٢٠٠٣م. **المقتبس**، تحقيق الأب: ملشور. انطونية، باريس: ١٩٣٧م.
- **المقتبس في أخبار بلد الأندلس**، تحقيق عبدالرحمن علي الحجى، بيروت: دار الثقافة، ب، ط، ١٤٠٤هـ/ ١٩٨٣م.
- **المقتبس الجزء الخامس**، اعتنى بنشره ب.شالميتا بالتعاون لضبطه و تحقيقه مع ف. كورينطي و م. صبح و غيرهما، مدريد: المعهد الأسباني العربي، ب.ط، ١٤٠٠هـ/ ١٩٧٩م.

- ابن خرداذبة (أبي القاسم عبيد الله بن عبدالله) ٢٨٠هـ/٨٩٣م، المسالك والممالك، ليدن، مطبعة بريل، ب.ط، ١٣٠٧هـ/١٨٨٩م.
- خسرو (ناصر علوى) ت ٤٨١هـ/١٠٨٨م، سفرونامه، ترجمة يحيى الخشاب، تصدير عبدالوهاب عزام، القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ط٢، ١٤١٤هـ/١٩٩٣م.
- ابن الخطيب (أبو عبدالله لسان الدين ابن الخطيب السلماي) ت ٧٧٦هـ/١٣٧٤م، الإحاطة في أخبار غرناطة، نشر وتحقيق محمد عبدالله عنان، القاهرة: مكتبة الخانجي، ط٢، ١٣٩٣هـ/١٩٧٣م.
- ابن خلدون (عبدالرحمن بن محمد بن خلدون) ت ٨٠٨هـ/١٤٠٥م، تاريخ ابن خلدون، ضبط خليل شحاذة ومراجعة سهيل زكار، بيروت: دار الفكر، د.ط، ١٤٢١هـ/٢٠٠٠م، مقدمة ابن خلدون، نشر وتحقيق عبدالله الدرويش، دمشق: دار يعرب، ط١٤٢٥هـ/٢٠٠٤م.
- خليفة بن خياط (أبو عمرو خليفة بن خياط بن خليفة الشيباني العصفري البصري) ت ٢٤٠هـ/٨٤٥م، تاريخ خليفة ابن خياط، تحقيق أكرم ضياء العمري، الرياض: دار طيبة، ط٣، ١٤٠٥هـ/١٩٨٥م.
- الدمشقي (أبي الفضل جعفر بن علي) ت ٦هـ/١٢م، الإشارة إلى محاسن التجارة و غشوش المدلسين فيها، اعتنى به و قدم له و علق عليه محمد الأرنؤوط، بيروت: دار صادر، ط١٤٢٠هـ/١٩٩٩م.
- الذهبي(شمس الدين أبو عبد الله محمد بن أحمد بن عثمان) ت ٧٤٨هـ/١٣٤٧م، العبر في خبر من غير، حققه و ضبطه على مخطوطتين أبو هاجر محمد السعيد بن بسيوني زغلول، بيروت: دار الكتب العلمية، ط١، ١٤٠٥هـ/١٩٨٥م.
- ابن أبي زرع (علي الفاسي) ت ٧٢٦هـ/١٣٢٦م، الأنيس المطرب بروض القرطاس في أخبار ملوك المغرب و تاريخ مدينة فاس، الرباط: دار المنصور، د.ط، ١٣٩٢هـ/١٩٧٢م.

- الزهري (أبو عبدالله محمد بن أبي بكر) ت أواسط ق ٦هـ / ١٢م، الجغرافية، نشر وتحقيق محمد حاج صادق، بورسعيد: مكتبة الثقافة الدينية، د.ط، د.ت.
- السبتي (محمد بن القاسم بن محمد بن أحمد بن عبد الملك الأنصاري) ت بعد ٨٢٥هـ / ١٤٢٢م، اختصار الأخبار عما كان بثغر سبته من سني الآثار، تحقيق عبدالوهاب منصور، الرباط: ط ٢، ١٤٠٣هـ / ١٩٨٣م.
- ابن سعيد (علي بن موسى بن سعيد) ت ٦٨٥هـ / ١٢٨٦م، المغرب في حلى المغرب، نشر وتحقيق شوقي ضيف، القاهرة: دار المعارف، ط ٤، ١٣٩٩هـ / ١٩٧٨م.
- الصابي (ثابت بن سنان بن قررة) ت ٢٨٨هـ / ٩٠٠م، أخبار القرامطة، دمشق: دار حسان، ط ٢، ١٤٠٢هـ / ١٩٨٢م.
- ابن الصغير (المالكي) ٢٩٠هـ / ٩١٢م، أخبار الأئمة الرستمين، تحقيق محمد ناصر و إبراهيم بحاز، بيروت: دار الغرب الإسلامي، د.ط، ١٤٠٧هـ / ١٩٨٦م.
- الصولي (أبو بكر محمد بن يحيى) ت ٣٣٥هـ / ٩٤٦م، أخبار الرازي بالله و المتقي بالله أو تاريخ الدولة العباسية، تحقيق ج هيورث دن، بيروت: دار المسيرة، ط ٢، ١٣٩٩هـ / ١٩٧٩م.
- الطبري (أبو جعفر محمد بن جرير) ت ٣١٠هـ / ٩٢٣م، تاريخ الطبري تاريخ الرسل والملوك، تحقيق محمد أبو الفضل إبراهيم، القاهرة: دار المعارف، ط ٢، ١٣٨٧هـ / ١٩٦٧م.
- ابن عذارى (أبو العباس أحمد بن محمد بن عذارى المراكشي) ت ٦٩٥هـ / ١٢٩٥م، البيان المغرب في أخبار الأندلس والمغرب، نشر وتحقيق ج.س كولان و لفي بروفنسال، بيروت: دار الثقافة، ط ٤، ١٤٠٤هـ / ١٩٨٣م، ج ١، ج ٣- ٣، ط ٣، ١٤٠٤هـ / ١٩٨٣. ج ٢- ٢، ط ٢، ١٤٠٠هـ / ١٩٨٠م.

- ابن الفقيه (أبي عبدالله أحمد بن محمد بن إسحاق الهمداني) ت ٣٤٠هـ/ ٩٥١م، مختصر البلدان، مدينة ليدن المحروسة: مطبعة برييل، ب.ط، ١٣٠٢هـ/ ١٨٨٤م.
- القزويني ( زكريا بن محمد بن محمود) ت ٦٨٢هـ/ ١٢٨٣م، آثار البلاد و أخبار العباد، بيروت: دار صادر، د.ط، د.ت.
- ابن القوطية (أبو بكر محمد بن عمر) ٣٦٧هـ/ ٩٧٧م، تاريخ افتتاح الأندلس، تحقيق إبراهيم الأبياري، القاهرة، دار الكتاب المصري، ط٢، ١٤١٠هـ/ ١٩٨٩م.
- ابن كثير (عماد الدين أبو الفداء إسماعيل بن عمر) ت ٧٧٤هـ/ ٣٧٣م، البداية و النهاية، بيروت: مكتبة المعارف، ط٨، ١٤١٠هـ/ ١٩٩٠م.
- ابن الجاور (جمال الدين أبو الفتح يوسف بن يعقوب ابن محمد) ت ٦٩٠هـ/ ١٢٩١م، صفة بلاد اليمن ومكة بعض الحجاز المسماة تاريخ المستبصر، راجعه و وضع هوامشه ممدوح حسن محمد، القاهرة: مكتبة الثقافة الدينية، د.ط، ١٤١٧هـ/ ١٩٩٦م.
- المسعودي (أبو الحسن علي بن الحسين بن علي) ت ٣٤٦هـ/ ٩٥٧م، التنبيه و الإشراف، ليدن: مطبعة برييل، د.ط، ١٣١١هـ/ ١٨٩٣م.
- المقدسي (محمد بن أحمد المعروف بالبشاري) ت ٣٨٠هـ/ ٩٩٠م، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، القاهرة: مكتبة مدبولي، ط٣، ١٤١١هـ/ ١٩٩١م.
- المقرئزي ( تقي الدين أحمد بن عبدالقادر) ت ٧٦٦هـ/ ١٤٤١م، اتعاظ الحنفا بأخبار الأئمة الفاطميين الخلفاء، تحقيق جمال الدين الشيال ومحمد حلمي محمد أحمد، القاهرة: المجلس الأعلى للشؤون الإسلامية، ط٢، ١٤١٦هـ/ ١٩٩٦م.

- ابن وردان ( عيسى المدني) ت حوالي ١٦٠هـ/ ٧٧٦م، تاريخ مملكة الأغالبة، تحقيق محمد زينهم محمد عزب، القاهرة: مكتبة مدبولي، ط١، ١٤٠٨هـ/ ١٩٨٨م.
- اليعقوبي ( أحمد بن أبي يعقوب ابن واضح الكتاب) ت ٢٩٢هـ/ ٩٠٤م، تاريخ اليعقوبي، ليدن: مطبعة بريل، د.ط، ١٣٠١هـ/ ١٨٨٣م.
- أبي يوسف ( يعقوب بن إبراهيم) ت ١٨٧هـ/ ٨٠٢م، كتاب الخراج ، بيروت، دار المعرفة، د.ط ١٣٩٩هـ/ ١٩٧٩م.
- البكر، خالد عبدالكريم حمود: الرحلة الأندلسية إلى الجزيرة العربية من القرن الثاني حتى نهاية القرن السادس الهجري، الرياض: كلية الآداب، جامعة الملك سعود، ط١٤٢٣هـ/ ٢٠٠٢م. النشاط الاقتصادي في الأندلس في عصر الإمارة، الرياض: مكتبة الملك عبدالعزيز العامة، ط١، ١٤١٤هـ/ ١٩٩٣م.
- الجعماطي، عبدالسلام: النقل و المواصلات بالأندلس خلال عصري الخلافة و الطوائف (٣١٦ - ٤٨٣هـ)، بيروت: دار ابن حزم، الرباط: دارالأمان، ط١، ١٤٣١هـ/ ٢٠١٠م.
- الجبوري، خليل خلف: الموائئ الأندلسية في عصري الإمارة والخلافة، دمشق: صفحات للنشر والتوزيع، ط١، ١٤٢٨هـ/ ٢٠١٦م.
- حسين، صابر محمد دياب: سياسة الدول الإسلامية في حوض البحر المتوسط من أوائل القرن الثاني للهجرة حتى نهاية العصر الفاطمي،(رسالة دكتوراه غير منشورة) جامعة القاهرة، كلية الآداب، ١٣٩٢هـ/ ١٩٧٢م.
- أبا الخيل، محمد بن إبراهيم: الأندلس في الربع الأخير من القرن الثالث الهجري، الرياض: مطبوعات مكتبة الملك عبدالعزيز العامة، ط١، ١٤١٦هـ/ ١٩٩٥م.
- دوزي، رينهارت: المسلمون في الأندلس، ترجمة و تعليق و تقديم حسن حبشي، القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، د.ط، ١٤١٦هـ/ ١٩٩٥م.

- الرشيدى، بدر دحيم: **الخليج و آسيا دراسة في العلاقات التاريخية، الكويت:** مكتبة آفاق للنشر و التوزيع، ط١، ١٤٣٦هـ / ٢٠١٤م.
- الرفاعي، أنور: **النظم الإسلامية، دمشق:** دار الفكر، د.ط، د.ت.
- الزركلي، خير الدين بن محمود بن محمد بن علي: **الأعلام، بيروت:** دار للعلم للملايين، ط١٥، ١٤٣٢هـ / ٢٠٠٢م.
- السليمانى: **عبدالله طه: الدويلات الإسلامية في المغرب، عمّان:** دار الفكر، ط١، ١٤٣٥هـ/٢٠١٤م.
- سالم، السيد عبدالعزيز ؛ العبادى، أحمد مختار: **تاريخ البحرية الإسلامية في مصر والشام، بيروت:** دار النهضة العربية، ب.ط، ١٤٠٢هـ/١٩٨١م.
- أبو العلا، إبراهيم عبدالمنعم سلامة: **عمان معبراً لتجار الأندلس و علمائها إلى بلاد فارس و شرق إفريقيا، مسقط:** الإنتشار العربي، ط١، ١٤٣٧هـ / ٢٠١٥م.
- قمر، محمود أحمد محمد: **دور البحرين في الملاحة و التجارة الإسلامية، عين للدراسات و البحوث الإنسانية و الاجتماعية، ط١، ١٤١٨هـ / ١٩٩٧م.**
- كونستبل، أوليفيا ريمي: **التجارة والتجار في الأندلس، ترجمة فيصل عبدالله، الرياض:** مكتبة العبيكان، ط١، ١٤٢٣هـ/٢٠٠٢م.
- متز، آدم: **الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري، ترجمة محمد عبدالهادي أبو ريدة، القاهرة:** المركز القومي للترجمة، د.ط، ١٤٢٩هـ / ٢٠٠٨م.
- نعنعي، عبدالمجيد: **تاريخ الدولة الأموية في الأندلس، بيروت:** دار النهضة العربية، د.ط، د.ت.
- بسيس، القاضي السيد الطيب: **"سيادتنا البحرية في عصر الولاة والأغالبة" المغرب: (مجلة الإحياء)، مج(٤)، ع(١)، ١٤٠٥هـ/١٩٨٤م / ١٣٧-** ١٦٧.

- بوباية: عبدالقادر: "علاقة الرستميين بالإمارة الأموية في الأندلس" سوريا: (مجلة التراث العربي)، مج(٢٥)، ع (٩٩)، (١٠٠)، ١٤٣١هـ/٢٠٠٩م/ ٣٨١-٣٩٢.
- الخاقاني، نزار عزيز حبيب: "الإجراءات الأمنية للخلافة العباسية لتأمين طريق العاصمة مكة المكرمة ١٣٢ - ٣٣٤هـ" البصرة: (مجلة أبحاث البصرة)، مج (٤١)، ع(١)، ١٤٣٨هـ/ ٢٠١٦ / ٩٥ - ١١٠.
- الزيدان، عبدالله بن علي: سياسة الدولة العباسية تجاه إفريقية والمغرب، الرياض: مجلة جامعة الملك سعود، ع ١٤٢٦هـ/٢٠٠٥م/ ١٧٧-١٤٩.
- زيود، محمد أحمد: "العلاقات السياسية بين الفاطميين والأمويين" القاهرة: (بلاد المغرب وعلاقتها بالمشرق - ندوة حصاد ٥)، ١٤١٨هـ/١٩٩٧م/ ٨٣-٩٨.
- العجلان، عبدالرحمن بن سليمان: "الأداسة وأثرهم الحضاري في المغرب الأقصى" القاهرة: (بلاد المغرب وعلاقتها بالمشرق - ندوة حصاد ٥)، ١٤١٨هـ/١٩٩٧م/ ٥٥-٨١.
- ناجي، عبدالجبار: "دراسة مقارنة لأحوال التجارية لموانئ الخليج العربي والجزيرة العربية في القرن الرابع الهجري" (مجلة دراسات الخليج و الجزيرة العربية)، ع(٥٦)، السنة الرابعة عشرة، ١٤٠٩هـ/ ١٩٨٨م/ ١٧٣-٢٠٣.
- الخليفات، محمد عطا الله سالم: "التجارة في الأندلس في عصر الدولة الأموية ١٣٨ - ٤٢٢هـ/ ٧٥٥ - ١٠٣٠م"، (رسالة ماجستير غير منشورة) جامعة مؤتة، ١٤٢٥هـ/ ٢٠٠٤م.
- الشوكاني، حسن بن يحيى بن حسن: "تجارة الأندلس في العصر الأموي ١٣٨ - ٤٢٢هـ/ ٧٥٥ - ١٠٣٠م" (رسالة دكتوراه غير منشورة) الرياض: كلية العلوم الاجتماعية، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية: ١٤٢٠هـ/ ١٩٩٩م.

- العتيبي، مطلق محمد نشمي محمد: "السياسة الخارجية لدولة الأغالبة"، (رسالة ماجستير منشورة) بيروت: كلية الآداب والعلوم الإنسانية، ١٤٢٤هـ/٢٠٠٣م.
- مرسي، أشرف محمد أنس: جماعات البحر الأندلسيون في البحر المتوسط"، (رسالة ماجستير غير منشورة) جامعة المنصورة، كلية الآداب، ١٤١٦هـ/١٩٩٥م.

#### المراجع الأجنبية

- Al-Faruque, Muhammad: Some Aspects Of Economic History Of Iraq During The Early 4<sup>th</sup>/10<sup>th</sup> Century (295-335/908-945): The Role Of Trade In The Economy(Unpublished Doctor Thesis)University Of Toronto. Canada. 1993.
- Khalilieh, Hassan Salih: Islamic Maritime Law And Practice During The Classical Period (200-900 A.H./815-1494 C.E.): A Study Based On Jurisprudential, Historical And Geniza Sources (Unpublished Doctor Thesis) Princeton University. United States. November 1995.
- Veiga, Gustavo Turienzo: Observaciones Sobre El Comercio En Al – Andalus (Unpublished Doctor Thesis) Universidad Complutense De Madrid. Madrid. 2002.

