

الصناعة البحرية في الأندلس منذ عهد الخليفة الحكم بن عبد الرحمن (المستنصر بالله) إلى نهاية الدولة الأموية في الأندلس

(٣٥٠ - ٤٢٢هـ / ٩٦١ - ١٠٣١م)

د. محمد حسين الزغول

محاضر غير متفرغ في بعض الجامعات الأردنية
دكتوراه في الاقتصاد والمصارف الإسلامية
المملكة الأردنية الهاشمية



ملخص

هدفت هذه الدراسة إلى بيان دور صناعة السفن في حماية الدولة الأموية، وتنشيط في التجارة الخارجية في الأندلس ابتداءً من عهد الخليفة الحكم الثاني بن عبد الرحمن (المستنصر بالله) إلى نهاية عصر الدولة الأموية فيها (٣٥٠-٤٢٢هـ/٩٦١-١٠٣١م)، وللوصول إلى هذا الهدف تم تقسيم البحث إلى أربعة مطالب تحدثت في المطلب الأول عن نشأة الصناعة البحرية في الدولة الإسلامية، وفي المطلب الثاني عن أهمية القوة البحرية في تثبيت الحكم الأموي في الأندلس فيما كان موضوع المطلب الثالث القوة البحرية في عهد الخليفة الحكم بن عبد الرحمن المستنصر بالله إلى نهاية الدولة الأموية (٣٥٠ - ٤٢٢هـ / ٩٦١ - ١٠٣١م) وفي المطلب الرابع تحدثت عن دور البحرية الأندلسية في تعزيز التجارة في عهد المستنصر إلى نهاية الدولة الأموية، وقد توصلت الدراسة إلى أهمية الأسطول البحري بشقيه العسكري والتجاري ولذلك لاقى عناية خاصة في عهد الدولة الأموية خلال فترة الدراسة المشار إليها.

كلمات مفتاحية:

الدولة الأموية، صناعة السفن، البحرية الأندلسية، الملاحة البحرية، الغزوات النورماندية

بيانات الدراسة:

تاريخ استلام البحث: ٠٨ أكتوبر ٢٠١٦
تاريخ قبول النشر: ١٥ مارس ٢٠١٧

DOI 10.12816/0053270

معرّف الوثيقة الرقمي:

الاستشهاد المرجعي بالدراسة:

محمد حسين الزغول، "الصناعة البحرية في الأندلس منذ عهد الخليفة الحكم بن عبد الرحمن (المستنصر بالله) إلى نهاية الدولة الأموية في الأندلس (٣٥٠ - ٤٢٢هـ / ٩٦١ - ١٠٣١م)" - دورية كان التاريخية، - السنة الحادية عشرة - العدد الواحد والأربعون، سبتمبر ٢٠١٨، ص ٨١ - ٩٠.

مقدمة

عام (٧٩٢هـ/١٣٩٠م) لم يكونوا في بداية الأمر بحاجة إلى قوة بحرية منفصلة عن القوات البحرية في المشرق الإسلامي، كون الأندلس ولاية من ولاياتها، إلا أن هذا الأمر أصبح حاجة ملحة بعد استقلالها عن الخلافة في الشرق وقيام الدولة الأموية فيها نظراً للطبيعة الجغرافية، وإحاطة الأعداء بها، فأولاهها الأمراء والخلفاء الأمويون عناية فائقة ابتداءً من عهد الأمير عبد الرحمن الداخل. كما شهدت الصناعة البحرية تقدماً ملحوظاً في عهد الخليفة الحكم بن عبد الرحمن (المستنصر بالله) والخلفاء الذين جاءوا من بعده، حيث كان المستنصر يُشرف بنفسه على هذه الصناعة، كما اهتمت الدولة العامرية حتى أصبحت القوات

تعود بداية الحاجة لوجود أسطول حربي كقوة رئيسة في الجيش الإسلامي منذ وصول الفتح الإسلامي إلى شواطئ البحر الأبيض المتوسط بعد فتوحاتهم في الشام ومصر، لمواجهة غارات البيزنطيين البحرية الذين كانوا يسيطرون على البحر الأبيض المتوسط، ويرجع الفضل في نشوء هذه القوة إلى معاوية بن أبي سفيان والي الشام في عهد الخليفة عثمان بن عفان، وخاض المسلمون أول تجربة ناجحة في الحروب البحرية في معركة ذات الصواري عام (٦٥٤هـ/١٢٥٤م) وعندما فتح المسلمون الأندلس

الدراسات السابقة

- دراسة التلغاز (٢٠١٣م) بعنوان: "البحرية الإسلامية في عهد الخليفة الناصر ودعم نفوذ الدولة الأموية في الأندلس" (١).

بدأ الباحث بعرض التطور التاريخي لنشأة صناعة السفن في الأندلس، حيث أن الطبيعة الجغرافية لها تتطلب وجود قوة بحرية ذات قدرة عالية للدفاع عن شواطئها المترامية الأطراف، حيث دفع الهجوم النورماندي على السواحل الأندلسية سنة (٨٤٤/٥٢٢٩م) باتجاه العناية بتطوير القوة البحرية بعد أن كان التركيز ينصب على القوة البرية لاستكمال فتح الأندلس، وهذه الصناعة شهدت عناية خاصة في عهد الخليفة الناصر نظراً لزيادة الأخطار البحرية بعد أن أعلن قيام الخلافة في الأندلس من قبل كل من الخلافة الفاطمية والعبّاسية والدول الأوروبية المحيطة، فأنشأ العديد من دور الصناعة والمراكب والسفن على مختلف الشواطئ مثل طرطوشة والجزيرة الخضراء ومقالة وغيرها من الثغور والمرافئ البحرية.

- دراسة الزغول (١٩٩٤م) بعنوان: "الصناعات والحرف في الأندلس منذ الفتح حتى سقوط غرناطة" (٢).

تحدّث الباحث عن صناعة السفن في الأندلس خلال حديثه عن الصناعات المختلفة، وبين تطور هذه الصناعة منذ نشأة الدولة الأموية بسبب وفرة المواد الأولية اللازمة للصناعة كالخشب والحديد والنحاس والألياف النباتية وغيرها، وقام الأمير عبد الرحمن الداخل بإنشاء العديد من دور الصناعة، وزادت العناية بصناعة السفن في عهد الأمير عبد الرحمن الأوسط حيث أنه قد سیر حملة بحرية لفتح جزر البليار مكونة من ثلاثمائة مركب، كما زادت العناية بهذه الصناعة في عهد الخليفة الناصر والحكم، ولم يتوقف الاهتمام بهذه الصناعة خلال دول الطوائف نظراً لوقوع أغلبها على الشواطئ البحرية.

- دراسة عبد العزيز (١٩٨٣م) بعنوان: "البحرية العربية في الأندلس منذ بداية تأسيسها إلى عهد الخليفة عبد الرحمن الناصر" (٣).

تناولت الدراسة نشأة وتطور الصناعة البحرية في الأندلس، بعد أن قطعت البحرية الإسلامية شوطاً كبيراً من التقدم منذ معركة ذات الصواري عام (٦٥٤/٥٣٤م)، وأنها وصلت لدرجة عالية من التقدم حيث سيطرت على شواطئ البحر الأبيض المتوسط، حيث اقتضت طبيعة الأندلس وشواطئها الطويلة العناية بهذه الصناعة، كما عرض الباحث لأنواع وقيادة السفن وبين بأنها لا تختلف عن المسميات في الشرق الإسلامي.

البحرية الإسلامية يُحسب لها، والسواحل الأندلسية في مأمن من الاعتداءات.

أهمية الدراسة

تنبع أهمية الدراسة من إبرازها لجانب من الصناعات المتطورة التي شهدتها الأندلس أبان حكم بني أمية لها، ومع أنّ صناعة السفن قد عرفها المسلمون من قبل، إلا أنّ الحاجة إليها في حالة الأندلس التي تُحيط بها البحار والمحيطات، كما يُحيط بها الادعاء من جميع الجوانب جعلت هذه الصناعة أكثر إلحاحاً وأكثر عنايةً من قبل أمراء وخلفاء بني أمية، كما وتبرز جانباً من الوجه المشرق الذي وصلت إليه الدولة الإسلامية في الأندلس.

مشكلة الدراسة

تلخص مشكلة الدراسة في طرح التساؤلات التالية:

- ١- ما هي مراحل تطور صناعة السفن في الدولة الإسلامية؟
- ٢- ما دوافع الاهتمام بصناعة السفن في الدولة الأموية في الأندلس؟
- ٣- ما هي الدور الذي قامت به البحرية الأندلسية في حماية الثغور؟
- ٤- ما هي الدور الذي قامت به البحرية الأندلسية في تنشيط التجارة بين الأندلس والعالمين الإسلامي والغربي؟

حدود الدراسة

تناول هذه الدراسة تطور صناعة السفن في الدولة الأموية في عهد الخليفة الحكم بن عبد الرحمن (المستنصر بالله) عام (٩٣٥هـ/١٠٦١م) إلى نهاية الدولة الأموية في الأندلس عام (٤٢٢هـ/١٠٣١م).

أهداف الدراسة

تسعى الدراسة إلى تحقيق الأهداف التالية:

- ١- بيان تطور صناعة السفن في الدولة الإسلامية ودولة بني أمية في الأندلس.
- ٢- بيان دور الملاحة البحرية في حماية حدود الدولة الإسلامية في الأندلس.
- ٣- بيان دور الملاحة البحرية في الاقتصاد الأندلسي بتعزيز التجارة الخارجية.

منهجية الدراسة

سيتم الاعتماد في الدراسة على المنهج التاريخي والاستقرائي، من خلال استقراء الكتب والمراجع المتصلة بصناعة السفن في عصر الدولة الأموية في الأندلس، واستقراء أثرها ذات البعد الاقتصادي فيها، وتحليلها.

ما تضيفه هذه الدراسة.

يُغطي هذا البحث فترة زمنية من عصر الدولة الأموية لم يتم بحث الصناعة البحرية فيها بحث مستقل، كما ويأتي هذا البحث استكمالاً لفترات الدراسة التي بحثت هذه الصناعة حتى عهد الخليفة الناصر، وبيان دور هذه الصناعة في خدمة الاقتصاد.

تَهْيِئٌ

لم يكن العرب قبل الإسلام يجهلون البحر وركوبه، وخاصةً شعوب اليمن والمناطق الساحلية من شبه الجزيرة العربية، فقد كانت لهم تجارة بحرية مع الدول المجاورة مع الهند ودول إفريقية^٤، ثم تنقل بضاعتهم المستوردة بواسطة القوافل البرية إلى مكة ثم إلى بلاد الشام في رحلتي الشتاء والصيف الذي أشار إليها القرآن الكريم بقوله تعالى: (لَا يَلَا فِ قُرَيْشٍ^(١) إِلَّا يَلَاهِمُ رِحْلَةَ الشِّتَاءِ وَالصَّيْفِ) (قريش: ١-٢).

وفي صدر الإسلام كان هناك إشارات تدل على معرفة العرب بالبحر، فقد زخر القرآن الكريم بالكثير من المصطلحات التي تدعو المسلمين إلى ركوب البحر واستغلال مكنوناته والتفكير فيه، منها قال تعالى: (هُوَ الَّذِي يُسِيرُكُمْ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ) (يونس: ٢٢) و(وَالْفُلْكَ الَّتِي تَجْرِي فِي الْبَحْرِ بِمَا يَنْفَع النَّاسَ) (البقرة: ١٦٤) و(اللَّهُ الَّذِي سَخَّرَ لَكُمُ الْبَحْرَ لِتَجْرِيَ الْفُلُكُ فِيهِ بِأَمْرِهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ) (الحج: ١٢)، لكن الطبيعة الجغرافية لدار الإسلام في المدينة ونشر الإسلام في الجزيرة العربية لم يتطلب في ذلك الوقت ركوب البحر، وإلا لم يغفل عنها النبي - (ﷺ) -، فعندما احتاجت الظروف الحربية لاستخدام الدبابة أرسل النبي - (ﷺ) - اثنان من الصحابة إلى منطقة جرش لتعلم صناعتها^(٥)، مع إشارات على أن الصحابة استخدموا البحر في عهده، فهاجروا الحبشة من الصحابة كانوا قد ركبوا البحر، كما أدى دخول اليمن والبحرين إلى دولة الإسلام وإرسال النبي - (ﷺ) - لعماله عليهما كانوا على اطلاع بأمر البحار وتجارتهما.

وبعد انتقال الفتح الإسلامي خارج الجزيرة العربية، وفتح الشام ثم مصر، أصبح للمسلمين موطن قدم على البحر الأبيض المتوسط الذي كان يسمى ببحر الروم، وسيطروا على طول الساحل من مدينة أنطاكية في الشمال حتى ساحل برقة غرباً، فظهرت الحاجة لوجود قوة بحرية لحماية الثغور الإسلامية من محاولات الغزو البيزنطي لها، ولقلة خبرة المسلمين بالحروب البحرية انتهجوا أولاً سياسة بحرية دفاعية، فاهتموا بتحصين الثغور، وترتيب المقاتلة، وإنشاء الأسوار والقلاع^(٦)، وذلك بعد رفض عمر بن الخطاب طلب والي الشام معاوية بن أبي سفيان بركوب البحر، حرصاً منه على سلامة المسلمين في الوقت الذي لم

يتم أعدهم لمثل تلك الحروب، ولتفوق عدوهم عليهم^(٧)، وقد كان عمر بعيد النظر حيث أن أول تجربة بحرية خاضها عامله على البحرين العلاء الحضرمي الذي غرر بالمسلمين بمجلهم بحراً للهجوم على الفرس سنة (٦٣٨/٥١٧م) وعندما مال عليهم عدوهم وحال بينهم وبين مراكبهم، وكادوا أن يقضوا عليهم^(٨)، كما وأن هذه الخطة المرحلية كانت كافية لصد الأعداء عن السواحل الإسلامية، فقد فشلت بيزنطة في احتلال الساحل الشامي سنة (٦٤٣/٥٢٣م) والمصري سنة (٦٤٥/٥٢٥م)^(٩).

وبعد أن استقرت دعائم المسلمين في الشام ومصر، انطلق المسلمون لاستكمال الفتوحات ونشر رسالة الإسلام فكان لابد لهم من ركوب البحار. ويرجع الفضل في إنشاء أول أسطول إسلامي إلى معاوية بن أبي سفيان فقد بنا داراً للسفن في مصر ثم في عكا، واستأذن الخليفة عثمان - (رضي الله عنه) - في فتح جزيرة قبرص فأذن له، واشترك الأسطولان المصري بقيادة عبد الله بن أبي السرح والشامي بقيادة معاوية في فتح قبرص سنة (٦٤٩/٥٢٨م) وإخضاعها للمسلمين، ثم اشتركا في معركة ذات الصواري سنة (٦٥٤/٥٣٤م)^(١٠)، وهي أول معركة بحرية خوضها الأسطول الإسلامي وحقق فيها نصراً غير ميزان القوى لصالح المسلمين لفترة طويلة، يقول ابن خلدون: "وكان المسلمون لعهد الدولة الإسلامية قد غلبوا على هذا البحر - يقصد المتوسط - من جميع جوانبه، وامتطوا ظهره للفتح سائر أيامهم، فكانت لهم المقامات المعلومة من الفتح والغنائم، وملكوا سائر الجزائر المنقطعة عن السواحل مثل ميورقة ومنورقة ويابسة وسردانية وصقلية وقوصرة ومالطة وكريت وقبرص وسائر ممالك الروم والفرنج، لم يكن للأساطيل النصرانية قبل بأساطيل المسلمين، وعظمت صولتهم وسلطانهم فيه"^(١١).

ومن خلال وصف ابن خلدون أن البحر الأبيض المتوسط قد دان للمسلمين من شماله إلى جنوبه، وخاصةً بعد أن امتد الفتح الإسلامي للبحر العربي الكبير إلى حدود المحيط الأطلسي أو ما يسمى ببحر الظلمات، وتم فتح الجزر الشرقية للأندلس (جزر البليار) على يد والي المغرب آنذاك موسى بن نصير، فنذ عام (٦٩٨/٥٧٩م) اخذ بإرسال الحملات الاستكشافية لتلك الجزر حتى تم فتحها وإخضاعها للحكم الإسلامي سنة (٧٠٨/٥٨٩م) بقيادة ابنه عبد الله^(١٢)، ومع أن المصادر لم تذكر بأن المسلمين قد استوطنوا فيها إلا أنها ترحح أنها قد دخلت في معاهدات مع الدولة الإسلامية مقابل دفعها للجزية^(١٣)، وكان الهدف من فتحها حماية القوات الإسلامية وتأمين طرقها البحرية والبرية في المغرب استعداداً لفتح الأندلس.

أولاً: أهمية القوة البحرية في تثبيت الحكم الأموي في الأندلس

لما كان للموقع الجغرافي دورٌ مؤثر على مجريات الأحداث التاريخية، فإن الموقع الجغرافي للأندلس التي تُحيط بها البحار من جهاتها الأربع تقريباً، إذ يحيط بها البحر الأبيض المتوسط من الشرق والجنوب، والمحيط الأطلسي من الجنوب والغرب والشمال الغربي مع خليج بسكايه^(١٤)، ولا تتصل مع اليابسة إلا عبر أبواب ضيقة تحتقرق سلسلة جبال البرت والتي لا يتعدى طولها أربعون ميلاً^(١٥).

هذا الموقع بالإضافة إلى الحالة السياسية التي مرّت بها الدولة الأموية، حيث يحيط بها الأعداء من جوانبها الأربع أيضاً، جعل الحاجة ماسة لوجود أسطول بحري على درجة عالية من الكفاءة، يقول الحميري في وصف الأندلس: "والأندلس دار جهاد ورباط، وقد أحاط بشرقها وشمالها وبعض غربها أصناف الكُفّر"^(١٦)، وقد نجح هذا الأسطول في التصدي للاعتداءات البحرية على سواحل الجزيرة الأندلسية، ويظهر ذلك من خلال الفروع التالية:

١/١- دور الأسطول الإسلامي في التصدي للغزوات النورماندية تكررت اعتداءات النورمانديون على الأندلس خلال الحكم الأموي لها، النورمانديون أو الفايكنج (Vikings)، هم من النوردية القديمة (Normandos) أي رجال الشمال - وحرفت إلى عدة لغات أوروبية، خليط من شعوب اسكندنافيا، استقروا في الداغمرك والسويد والنرويج، وكانوا ذوي أصول جرمانية تميزهم ثقافتهم الخاصة، ونظراً لقسوة المناخ وجذب الأرض اعتادوا الملاحه بحر البلطيق وبحر الشمال، ومهاجمة السواحل وتدمير المدن وسلب ما فيها^(١٧)، وقد تكررت هجمات النورمان على الشواطئ الأندلسية ابتداءً من عام (٨٢٢٩/هـ-٨٤٣م) كما يلي:

- ففي سنة (٨٢٢٩/هـ-٨٤٣م) هاجموا السواحل الجنوبية والغربية فتصدى لهم والي المدينة وهب الله بن حزم بقوات برية، وتمكن من طردهم^(١٨)، ويؤكد العذري أن النورمان عند ظهورهم بأشبونة أقاموا فيها ثلاثة عشر يوماً، وأنه وقعت بينهم وبين المسلمين موقعة عظيمة^(١٩).
- وفي سنة (٨٢٣٠/هـ-٨٤٤م) هاجم الأسطول النورماندي الشواطئ الأندلسية مرّة أخرى، ولم يكن لدولة الأموية أسطول بحري منظم بعد، واستطاع النورمانديون النزول إلى الشاطئ واحتلال اشبيلية لمدة ٤٢ يوماً وعاثوا فيها الفساد، وقتلوا فيها خلقاً كثيراً^(٢٠)، حتى استطاع الأمير عبد الرحمن

- الأوسط من طردهم باستخدام القوات البرية^(٢١)، ولعل هذه الغزوة كانت الدفاع الأكبر وراء إنشاء أسطول منظم وقوي بعد أن كانت تعتمد على جهود شخصية لبحارة مهرة نذروا أنفسهم للدفاع عن الشواطئ الأندلسية، وعلى اثر ذلك قام الأمير عبد الرحمن الأوسط بتحصين الثغور وبناء الأسوار وإنشاء دور لصناعة السفن^(٢٢)، وبعده أنشئ الأسطول الإسلامي بشكل رسمي في الأندلس.
- وفي سنة (٨٢٤٥/هـ-٨٥٩م) عاود النورمان محاولة غزو الجزيرة، إلا أن الأسطول الإسلامي كان في أوج ازدهاره فلم يحقق النورمان أية نجاحات، يقول ابن عذاري في وصف الأسطول الإسلامي: " وجدوا البحر محروساً، ومراكب المسلمين معدّة، تجري من حائط إفرنجة، إلى حائط جليقية في الغرب الأقصى"^(٢٣).
- وفي سنة (٨٣٥١/هـ-٩٦٢م) تصدى الأسطول الإسلامي لمراكب النورمانديون الذين حاصروا قرطبة، ومني النورمانديون بالهزيمة^(٢٤).
- وأعاد النورمان الكرة في سنة (٨٣٥٥/هـ-٩٦٦م) و(٨٦٠٣/هـ-٩٧٠م) و(٨٣٦١/هـ-٩٧١م)، وانهمز النورمان أيضاً، ولم يحققوا نصراً^(٢٥).

ومن خلال متابعة الغزوات البحرية النورماندية نلاحظ أنها لم تحقق شيئاً بعد أن تم إنشاء الأسطول الإسلامي، وهذا يدل على مدى تفوقية هذا الأسطول وبراعة المسلمين بركوب البحار.

٢/١- دور الأسطول الإسلامي في الصراع مع الممالك الاسبانية والدول الأوروبية

لم يكن للأسطول البحري دورٌ في بداية الفتح الإسلامي للجزيرة، فكان الاعتماد على القوات البرية لاستكمال الفتح، ويعود ذلك إلى وجود حدود برية مع تلك الدول، وانشغال الدولة الأموية بالصراعات الداخلية، وتأخر تأسيس أسطول بحري بصفة رسمية حتى عام (٨٢٢٩/هـ-٨٤٣م) كما وأن انشغال الدولة الكارولنجية أو الإفرنجية بمشاكلها الداخلية، والعلاقات المتميزة بين الدولة الأموية والدولة البيزنطية لعدائهما المشترك للدولة العباسية أعطى فرصة للدولة الأمية لتقوية أسطولها البحري^(٢٦). ومع ذلك قامت هناك معارك بحرية محدودة بين الطرفين، ومن أهمها استعادة المسلمين لجزر البليار سنة (٨٢٣٤/هـ-٨٤٨م) بعد أن نقض أهلها الاتفاق مع المسلمين الذي سبق وان وقّعه مع عبد الله بن موسى بن نصير سنة (٧٠٧/هـ-٨٩٠م) مما اضطر أهلها إلى الدخول ثانية في طاعة المسلمين، إلا أن هذه الجزر عادت للتمرد ثانية حتى تم

وأما التدخل المباشر فأخذ صورتين: الصورة الأولى بدعم الثورات الداخلية على الدولة الأموية وخاصة ثورة ابن حفصون، فحاول الفاطميون سنة (٣٠١هـ/٩٠٩م) مداهمة المأمون بإرسال مجموعة من المراكب، ولكن الأندلسيون تمكنوا من إحراقها، وجاء الرد من الخليفة الناصر بتحصين الثغور الجنوبية وبني دوراً لصناعة السفن في كل من جزيرة طريف، والجزيرة الخضراء، بل وذهب إلى خطورة أكبر من ذلك فقام باحتلال مدينتي طنجة ومليلة سنة (٣١٤هـ/٩٢٧م) ومدينة سبتة سنة (٣١٩هـ/٩٣١م) في المغرب العربي، لتكونا قاعدتين متقدمتين لمواجهة أي غزو فاطمي^(٣٤)، ثم حدث اصطدام بحري بين الأسطولين الأموي والفاطمي، ففي سنة (٣٣٤هـ/٩٥٥م) هاجمت المراكب الفاطمية سواحل الميرية وأحرقت السفن الأندلسية الرأسية فيها، فرد عليه الخليفة المنصور بأن أرسل أسطوله الحربي مرتين إلى الموانئ الفاطمية في تونس في نفس السنة، ثم أرسل حملة أخرى سنة (٣٤٧هـ/٩٥٨م) فاجتاحت الساحل المغربي كله حتى وصلت المحيط^(٣٥).

ثانياً: القوة البحرية في عهد الخليفة الحكم بن

عبد الرحمن المستنصر بالله^(٣٦) إلى نهاية الدولة

الأموية (٣٥٠ - ٤٢٢هـ / ٩٦١ - ١٠٣١م)

تجمع المصادر التاريخية^(٣٧) على أن بداية تأسيس الرسمي للأسطول الإسلامي في الأندلس تعود إلى الأمير عبد الرحمن بن الحكم بن هشام (٢٠٦ - ٢٣٧هـ)، وأن الهجمات النورماندية على السواحل للإمارة كانت الحافز وراء هذا الإنشاء، يقول ابن القوطية: "فأمر الأمير عبد الرحمن الأوسط بإقامة دار صناعة باشبيلية، وإنشاء المراكب واستعد برجال البحر من سواحل الأندلس فألحقهم ووسع عليهم، فاستعد بالآلات والنفط"^(٣٨). وكما تشير الدراسات^(٣٩) إلى أن فترة ازدهار البحرية العربية في الأندلس كانت في عهد الخليفة عبد الرحمن الناصر (٣٠٠ - ٣٥٠هـ/٩١٢ - ٩٦١م)، فقد تولى الأندلس في فترة كانت البلاد قد مرّقتها الفتن وعمتها الفوضى والثورات الداخلية، وانفصال ولاياتها عن قرطبة، يقول ابن عذاري في وصف حالة الأندلس في ذلك العهد: "وكان الخلاف قد عم أقطار الأندلس، وطبق القاصي والداني منها، واستولي أهل النفاق على كورها ومعاقها بفترة طاولتهم، وهمل تراخت أيامه بهم، فحسم الله - عز وجل - منه على يديه ما سيأتي الخبر عنه، وتصل الحكاية له"^(٤٠)، وأمام هذه التحديات سعى الناصر لتشكيل جيش قوي مجهز بالأسلحة والذخائر، واعنتى عناية خاصة بالقوة البحرية فأنشأ دور لصناعة المراكب على طول المرائع والثغور، وأنشأ مرفأ المرية الذي يعتبر

إخضاعهم نهائياً لسيطرة الدولة الأموية سنة (٢٩٠هـ/٩٠٢م) على يد القائد عصام الخولاني^(٢٧).

كما وهاجمت القوات البحرية المتطوعة الأندلسية قبل تأسيس الرسمي للقوة البحرية الأندلسية السواحل بمهاجمة السواحل الإفريقية، ومنها هجومها على الساحل الفرنسي عام (١٩١هـ/٨٠٦م) ورغم اندحارهم أمام أسطول شارلمان، إلا أنهم حققوا نصراً على أسطول جنوه واسروا منهم ٦٠ راهباً باعوه في أسواق الأندلس^(٢٨). وفي سنة (٣٢٨هـ/٩٣٩م) في عهد الخليفة الناصر وجه أساطيله إلى قطلونية وفرنجة بقيادة محمد بن رماحس، وعاد منتصراً ثم تكررت الغزوة سنة (٣٣١هـ/٩٤٤م) وعادت الحملة منتصرة أيضاً^(٢٩). وفي عام (٣٧٨هـ/٩٨٨م) شن الحاجب محمد بن أبي المنصور أول هجوم بحري على الولايات الإسبانية التي تشكلت في شمال الأندلس، وعبر نهر دويرة إلى بلدة شنت ياقب وما جاورها وغنم مغنم كثيرة وعاد منتصراً^(٣٠).

٣/١- دور الأسطول الإسلامي في الصراع مع الخلافتين العباسية والفاطمية

لم يكن للدولة العباسية تأثيراً بحرياً مباشراً يذكر على الدولة الأموية في الأندلس، فقد توقف النشاط البحري تماماً في مصر والشام لأكثر من خمسين عاماً، بسبب انصراف الدولة العباسية عن النشاطات البحرية والتوجه شرقاً نحو خراسان^(٣١)، ومع ذلك ظلت الدولة الأموية مستعدة لمواجهة الخطر العباسي خاصة بعد قيام علاقة وطيدة بين العباسيون والدولة الكارولنجية "الرمانية المقدسة"، وقيام ثورة أبو العلاء الجذامي عام (١٤٦هـ/٧٦٣م)، الذي رفع الرايات السوداء (شعار العباسيين)، ودعا لهم على المنابر بدعم من العباسيين، واستطاع الأمير عبد الرحمن من القضاء عليها^(٣٢)، وسبب الصراع السياسي إذ لم تقبل الخلافة العباسية قيام دولة منافسة لها.

إلا أن الحال كان مختلفاً مع الدولة الفاطمية، فالصراع بينهما كان صراعاً عقائدياً وسياسياً، فالدولة الفاطمية بعد سيطرتها على كل من مصر والمغرب العربي ونشرها للفكر الشيعي هناك، أخذت بالتطلع إلى الجهة المقابلة للمغرب للسيطرة على الأندلس، وقد انتهجت الدولة الفاطمية في سبيل ذلك منهجين: التدخل غير المباشر، والتدخل المباشر في شؤون الدولة الأموية. ففي التدخل الغير مباشر حاولت الدولة الفاطمية نشر الفكر الشيعي عن طريق إرسال جواسيس على هيئة التجار أو الرحالة، لإرسال ابن حوقل (صاحب كتاب صورة الأرض) للتجسس وجمع المعلومات عن الدولة الأموية^(٣٣).

بحسب ابن الخطيب^(٤٦)، كما لاحظ الخليفة الحكم أن السفن النورماندية تمتاز بمزايا متعددة كالسرعة والخبث في الحركة، فأصدر أوامره للقائد ابن فطيس بإنشاء أسطول في إشبيلية على هيئة مراكب النورمان^(٤٧)، فتم صناعة السفن الجديدة والتي تمتاز بالخبث والسرعة مما مكنها من مواجهة السفن النورماندية التي غزت السواحل الغربية الأندلسية سنة (٣٦٠هـ/٩٧٠م)، بل انهزمت المراكب النورماندية دون مواجهة^(٤٨).

وفي عهد الخليفة هشام الثاني بن الحكم (٣٦٦-٤٠٣هـ/٩٧٦-١٠١٣م)، الذي كنت خلافته صورية فقد صادرها منه الحاجب المنصور بن أبي عامر، فقد استمرت عناية الدولة الأموية بصناعة السفن، وتم إنشاء داراً لصناعة السفن في قصر أبي دانس وجهازاً أسطولاً ضخماً هاجم فيه النصارى في الشمال سنة (٣٨٧هـ/٩٩٧م)، فعبّر بهذا الأسطول نهر دويرة فاحتاج مدينة جليقة واستولى على جزيرة شنت ياقب وغيرها^(٤٩). وبقي الأسطول الأندلسي فاضلاً سطوته على السواحل الأندلسية في الوقت الذي خبا فيه نجم الأسطول البيزنطي النورماندي حتى نهاية الدولة العامرية سنة (٣٩٩هـ/٩٧٦م)، وابتداء الدولة العامية وقيام الدويلات في بلاد الأندلس ضعف اهتمامهم بالسلاح البحري، واقتصر عملهم على حروب فيما بينهم وأحياناً الاستعانة بدول نصارى الشمال ضد بعضهم البعض^(٥٠)، أما الدويلات الساحلية فقد اعتمدت على ما اقتسمته من الأسطول الأندلسي^(٥١). وساعد على ضعف الأسطول البحري في دول الطوائف ظهور القوة البحرية لمدينة جنوة الإيطالية التي بدأت قوتها بالظهور ابتداءً من سنة (٣٦٢هـ/٩٧٢م) ولم تأتي سنة (٤٠٦هـ/١٠١٥م) حتى أصبح للبحرية الإيطالية السيادة على مواني البحر الأبيض المتوسط.

ثالثاً: دور البحرية الأندلسية في تعزيز التجارة

في عهد المستنصر إلى نهاية الدولة الأموية

تعتبر التجارة البحرية شريان الاقتصاد بالنسبة لحالة الأندلس نظراً لموقعها حيث تحيط بها البحار من جهاتها الأربع تقريباً، كما أن بعدها عن العالم الإسلامي في المشرق جعلها تبحث عن طرق آمنة لتأمين التبادل التجاري معها، لتصريف المنتجات الزائدة عن حاجة الاستهلاك المحلي واستيراد ما يلزمها، وهي أيضاً تمتلك مقومات التجارة الخارجية لذلك دأب الحكام الأمويون على تعزيز العلاقات التجارية مع دول المشرق والمغرب الإسلامي والدول الأوروبية رغم حالة العداء السياسي بينهم، وتوفير وتأمين طرق المواصلات مع هذه الدول. ولتحقيق تجارة آمنة قامت الدولة بتأمين السواحل الأندلسية بإنشاء أسطول حربي استطاع فرض وجوده على السواحل

أهم المرافئ في الأندلس، وأصبحت تضم أضخم أسطول أندلسي لتحل مكان بجانة، واختلفت المصادر في عدد مراكب الأسطول الأندلسي في فترة حكم الناصر، فأشار ابن خلدون أن عددها ٢٠٠ مركب فيما ذكر ابن الخطيب أن عددها ٣٠٠ مركب^(٥١).

والذي يظهر لنا أن الأسطول الأندلسي نما نمواً طبيعياً بحسب الحاجة له، وما يتطلبه الموقف، فظهور خطر النورمان وغزوهم للجزيرة اعتباراً من عام (٨٤٣/٥٢٢٩م) ثم ظهور الدولة الفاطمية في المغرب ومصر وتطلعها لنشر المذهب الشيعي واحتلالها للأندلس، كان ذلك دافعاً لوجود أسطول بحري كقوة رئيسية للدفاع عن الدولة، وهذه العوامل والأخطار بقيت ماثلة حتى في عهد الخليفة الحكم الثاني إلى نهاية الدولة الأموية سنة (٤٢٢هـ/١٠٣١م).

تولى الخليفة الحكم الثاني بن عبد الرحمن (المستنصر بالله) الحكم بعد وفاة والده الخليفة الناصر سنة (٣٥٠هـ/٩٦١م) وقد استقرت الخلافة على أسس ثابتة بعد أن كادت الثورات الداخلية أن تقتلعها، فقد تم سحق الثورات الداخلية كلها، ولم يبق إلا تأمين الحدود من الأعداء المحيطين بالإمارة براً وبحراً^(٥٢). وقد أولى الخليفة المستنصر الأسطول الحربي عناية فائقة، فلم يكن الحكم حديث العهد في شؤون القوات البحرية عندما تسلم الحكم، فقد نذبه أبوه لمباشرة المهام والشؤون الخطيرة ومنها الإشراف على القوة البحرية^(٥٣). وقد ظهرت براعة الحكم في المجال البحري، بإتباعه سياسات بحرية أدت إلى نتائج هامة بتوقف كل من الدولة الفاطمية النورمانديون عن التفكير في مهاجمة السواحل الأندلسية.

فبعد أن جعل هناك قاعدتين رئيسيتين، قاعدة المربة للدفاع عن السواحل الشرقية المطلّة على البحر الأبيض المتوسط، وقاعدة إشبيلية للدفاع عن السواحل الغربية المطلّة على المحيط الأطلسي، كما ووزع الأسطول الحربي على القواعد الأخرى إلى جانب هاتين القاعدتين، لتكون أول من يتصدى للعدو إذا ما أغار على ساحل من السواحل تصدى له أقرب الأساطيل ريثما يتم التحاق بقية الأساطيل بالساحل المستهدف، وقد ثبت نجاعة هذه الخطة في مواجهة الخطر النورماندي الذي كان يتحين الفرص للإغارة على النقاط الضعيفة والبعيدة عن القواعد البحرية الرئيسية^(٥٤).

كما وأولى الحكم قاعدة المربة التي أنشأها والده عناية خاصة وذلك لقرتها من عدو الدولة الأموية وهم الفاطميون، فقد انتقل إليها شخصياً سنة (٣٥٣هـ/٩٦٤م) في جماعة كبيرة من الرؤساء والقادة ليشرف بنفسه على أعمال التحصين وتعزيز قوة الأسطول البحري فيها^(٥٥). كما وازدادت عدد الأساطيل في عهده كما ونوعاً، فقد بلغت القطع الحربية في عهده ٦٠٠ قطعة

ومن خلال النظر في بعض الصادرات والواردات الأندلسية يتبين لنا دور الأسطول البحري في تعزيز النشاط الاقتصادي، فقد شكّل المنتج الزراعي معظم صادرات الأندلس، وساعدت ظروف النقل ومشكلة تلف تلك المنتجات على قيام صناعات تحويلية بتجفيف الخضار والفواكه والعنب، وكانت المنتجات المجففة الأندلسية تُباع في المغرب والشرق الإسلامي وبلاد الهند والصين^(٦١)، وكان الزبيب يُصدّر إلى مناطق مختلفة من العالم لجودته وإمكانية تخزينه لفترة طويلة^(٦٢)، كما شكّلت مادة الزيت أحد أهم الصادرات الأندلسية، حيث كان يُصدّر الفائض منه إلى بلدان الشرق الإسلامي والهند والمغرب^(٦٣)، وشكّلت الحبوب بأنواعها أحد الصادرات الأندلسية إلى دول المغرب العربي، ولكن بكميات قليلة.

كما وساعدت التجارة الخارجية على قيام صناعات نسيجية أندلسية على درجة عالية من الشهرة، وفاقَت تلك الصناعات على نظيراتها في الشرق والغرب^(٦٤)، وساهمت هذه الصناعة في دعم الاقتصاد الأندلسي، فقد كان لها دور في الحد من البطالة، فقد ذكّرت بعض المصادر أن في قرطبة لوحدها ثلاثة عشر ألف نول حياكة، كما وانتشرت دور الطرز في مختلف المدن والقرى والتجمعات السكانية^(٦٥). ومن الصناعات التي ساهمت في دعم الصادرات صناعة المعادن، فكما كان يُصدّر المعدن الخام كان هناك صناعات تحويلية معدنية، وخاصة صناعة الأسلحة من سيوف ومستلزمات الجند، وتصدر للخارج^(٦٦). وسجّلت تجارة الرقيق أهم السلع التجارية في الأندلس خلال الحقبة الأموية، وكانوا يجلبون من أوروبا وأفريقية، ذكوراً وإناثاً، ثم تعيد الأندلس تصديرهم إلى العالم الإسلامي، مما دفع ابن حوقل للجزم أنه في القرن الرابع "أن جميع من على وجه الأرض من الصقالبة الخصيان فمن جلب الأندلس"^(٦٧).

وإذا تركنا البحث في مشروعية التجارة بالرقيق لأهل الاختصاص، وبالنظر للإعمال التي كانوا يقومون بها من خدمة البيوت والانشراط في الجيش أو في الحرس الخاص، لا نرى لهم أي إضافات في المجال الاقتصادي، بل أثروا سلباً بطريقة غير مباشرة، حيث كان الاعتماد عليهم لتقليل النفوذ العربي وهو ما أثار حفيظة العرب، وكان ذلك سبباً لاندلاع الكثير من الثورات، وفي النهاية ساهموا في هدم الدولة الأموية في الأندلس، وقد وصفهم الجاحظ بأنهم لا يتقنون من الصناعات إلا صغارها^(٦٨).

أما عن الواردات الأندلسية، فكانت على ثلاثة أصناف:

١. مواد أولية ساهمت في دعم الصناعة ومن ثم إعادة التصدير مثل خيوط الكتان والصوف الخام الذي كانا يجلبان من مصر والمغرب^(٦٩)، فيتم تصنيعه ثم إعادة تصديره، كما كانوا

الشرقية والغربية والجنوبية للأندلس، وتم تأمينها من الغارات البحرية، كما كان الهدف من إنشاء الأسطول البحري تأمين طرق التجارة البحرية، فكانت المدن الساحلية تكون مراكز تجارية هامة، بالإضافة إلى كونها قاعدة بحرية، وكان من أهمها: ميناء المريّة، الذي وصفته بعض المصادر بأنه من أعظم الموانئ، فقال الرازي "بأنها باب الشرق ومفتاح الرّزق"^(٥٢)، ووصفها الإدريسي "لم يكن بالأندلس كلها أيسر من أهلها ولا أخطر منهم في أصناف التجارات تصريفاً وإدخاراً"^(٥٣)، وأنشأ فيها الخليفة عبد الرحمن الناصر داراً لصناعة السفن وجعلها قسمين: قسم لصناعة المراكب الحربية، وقسم لصناعة المراكب التجارية^(٥٤)، بالإضافة إلى موانئ كل من مالقة، وقرطبة، والجزيرة الخضراء، وبلغ من اهتمام الأندلس في عصر الخلافة بالتجارة البحرية وتأمينها أن بلغ عدد المراكب التجارية ألف مركب^(٥٥)، وكانت تحت إشراف الخليفة المستنصر.

ولتأمين الطرق التجارية مع العالم الإسلامي عن طريق المغرب العربي، قامت الأندلس بإنشاء قواعد متقدمة في شمال المغرب العربي في كل من طنجة ومليّة سنة (٥٣١٤/٩٢٨م) ومدينة سبتة سنة (٥٣١٩/٩٣٣م) بعد الاستيلاء عليهما^(٥٦)، وفي عهد المستنصر تم إقامة قاعدة أخرى متقدمة في مدينة طنجة في العدة المغربية سنة (٥٣٦٢/٩٧٣م) فأصبحت البضائع تنقل بحرية من وإلى شمال أفريقيا، ثم إلى الشرق الإسلامي، وينقل البكري عن وجود وسطاء بشكل دائم من الأندلسيين في الشمال الإفريقي يعملون كوسطاء لتأمين التجارة عبر الصحراء الإفريقية إلى المشرق الإسلامي، ومنها إلى الهند والصين^(٥٧)، ويدل على ذلك ما عثر عليه من رسائل تجارية في القيروان تُشير إلى شحن بضائع قادمة من المشرق إلى الأندلس مروراً بمدينة القيروان مؤرخة بسنة (٥٣٩١/١٠٠٠م)^(٥٨)، كما كان التجار الأندلسيين يجرون إلى إفريقية في الخريف ويقيمون هناك في الشتاء، ويعودون في الربيع بالتاجر مع الربيع^(٥٩).

كذلك قامت الدولة الأموية بتأمين السواحل الشرقية للأندلس بالقضاء على الخطر النورماندي الذي لم يعد له وجود بعد سنة (٥٣٦٠/٩٧٠م) فتم تأمين طرق التجارة البحرية إلى المشرق الإسلامي مروراً بعكا ثم إلى سواحل بلاد الشام، وأيضاً شمالاً مع الدول الأوروبية الذي يمر بمدينة برشلونة وميناء البروفانس في فرنسا حتى يصل إلى سواحل إيطاليا^(٦٠). ولا يعني أن الأسطول الحربي كان يرافق السفن التجارية في رحلاتها الطويلة لكن قوة الدولة ينعكس إيجابياً على حرية تجارتها، مما يجعلها مهابة في نفوس الأعداء، إلا من قراصنة البحار الذين لا ينتمون لدولة معينة.

خاتمة

- توصلت الدراسة إلى مجموعة من النتائج من أهمها: لعبت القوات البحرية الأندلسية دوراً مهماً في الحفاظ على مكان الدولة الأموية فيها، كون الأندلس محاطة بالبحار وعرضة للغزو البحري.
- اهتم الحكام الأمويون بصناعة السفن وألوهوا جلّ عنايتهم وخاصةً في مرحلة الخلافة في عهد الخليفة المستنصر وحتى سقوط الدولة الأموية.
- وإلى جانب الأسطول الحربي كان هناك أسطول تجاري لتعزيز التبادل التجاري مع الدول المجاورة.
- ساهم الأسطول التجاري في تنشيط الاقتصاد الأندلسي زمن الدولة الأموية في الأندلس، مساهم في تكوين شبة اتصال مع العالمين الإسلامي والغربي.

يجلبون أشجار الفواكه ليطم غراسها في الأندلس، فقد ادخل عبد الرحمن الداخل غراس النخيل والرمان^(٧٠).

٢. مواد ضرورية: وأهمها القمح الذي كان يُجلب من المغرب العربي في أوقات الجفاف^(٧١)، والظاهر أن الدولة لم تكن لها خطة لزيادة زراعة المحاصيل الاستراتيجية وتخزينها، رغم ما كانت تجنيه من ضرائب على هذا النوع من الزراعة^(٧٢)، كما أنّ أراضي الأندلس في أغلبها كانت تصلح لزراعة هذه المحاصيل^(٧٣)، حيث نقلت بعض المصادر أن بعض أنواع الحبوب التي تُزرع يمكن تخزينها لعدة سنوات دون أن تفسد^(٧٤)، وهناك مناطق كثيرة تصلح لتخزين الحبوب لسنوات طويلة^(٧٥)، وكان بالإمكان تفادي المجاعات التي لحقت بالأندلس في سنوات الجفاف عن طريق تخزين الحبوب. وسيتم بحث إجراءات الدولة في معالجة الأزمات في الفصول اللاحقة.

٣. سلع كالمالية: وهي السلع التي تُعبّر عن مدى تقدم الدولة ووصولها لحالة الرفاهية^(٧٦)، وهو طور من أطوار التقدم وال عمران، ولكن لا بد أن تتوافر قبله كل من الضروريات والحاجيات.

ومن السلع الكالمية التي انتشرت تجارتها في الأندلس الجوّاري، حيث حرص الناس على اقتنائها والمبالغة في ذلك، وعدت من أنفس الهدايا، فقد وصل عدد الجوّاري في قصر الخليفة عبد الرحمن الناصر لأكثر من ستة آلاف امرأة^(٧٧)، وبلغت بعض الجوّاري منزلة مهمة في الدولة حيث أصبحت تتدخل في اختيار الخلفاء^(٧٨)، بل وترجع بعض المصادر انتهاء الخلافة الأموية لتدخل زوجة الخليفة المستنصر صبيح البنكشية - الوصية على عرش ابنها الأمير هشام المؤيد حيث وُيّي الحكم صغيراً - الذي لم يبلغ الحلم، وكانت وصية على العرش، وتسليمها زمام السلطة لأبي عامر. ومن السلع الكالمية أيضاً استيراد الذهب لأجل استخدامها في تزيّن المساجد والبيوت^(٧٩)، واستخدامها المفرط في زينة النساء، ومنها العقد الثمين الذي أهده الأمير عبد الرحمن الأوسط لزوجته الشفاء، وقد اشتراه بعشر آلاف دينار من الذهب، وكان هذا العقد لزيادة زوجة هارون الرشيد، وسرق من العراق أبان الفتنة بين الأمين والمأمون^(٨٠).

- (١٥) المقرَّب، نفع الطيب، ج١، ص ١٢٧ - ١٢٨.
- (١٦) الخبيري، الروض، ص ٢٠.
- (١٧) انظر: عاشور، سعيد عبد الفتاح، أوروبا في العصور الوسطى، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، مصر، ١٩٩٤م، ج١، ص ٣٢٨، وسيشار إليه لاحقاً: عاشور، أوروبا في العصور الوسطى، عبد العزيز، البحرية العربية في الأندلس، ص ٦٥.
- (١٨) ابن عذاري، أبو عبد الله محمد بن محمد المراكشي، البيان المغرب في أخبار الأندلس والمغرب، تحقيق ج. س. كولان وإ. ليفي بروفنسال، دار الثقافة، بيروت، لبنان، ط ٢، ١٩٨٠م، ج ٢، ص ٨٧، وسيشار إليه لاحقاً: ابن عذاري، البيان المغرب.
- (١٩) العذري، أحمد بن عمر بن أسد، نصوص عن الأندلس من كتاب ترصيع الأخبار وتبويب الآثار، تحقيق عبد العزيز الأهواني، معهد الدراسات الإسلامي، مدريد، إسبانيا، ١٩٦٥م، ص ٩٨، وسيشار إليه لاحقاً: العذري، ترصيع الأخبار.
- (٢٣) ابن عذاري، البيان المغرب، ج ٢، ص ٨٧.
- (٢٤) ابن دحية الكلبي، عمر بن الحسن بن علي، المطرب من أشعار المغرب، تحقيق إبراهيم الأبياري وعبد المجيد حامد، المطبعة الأميرية، القاهرة، مصر، ١٩٥٤م، ص ١٢٨، وسيشار إليه لاحقاً: ابن دحية الكلبي، المطرب.
- (٢٥) انظر: ابن القوطية، محمد بن عمر بن عبد العزيز، تاريخ افتتاح الأندلس، دار الكتاب اللبناني، بيروت، لبنان، ١٩٨٢م، ص ٨٨، وسيشار إليه لاحقاً: ابن القوطية، تاريخ افتتاح الأندلس.
- (٢٦) سالم، السيد عبد العزيز سالم، والعبادي، أحمد مختار، تاريخ البحرية الإسلامية في المغرب والأندلس، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، بيروت، لبنان، ١٩٦٩م، ج ٢، ص ٤٩، وسيشار إليه لاحقاً: سالم والعبادي، تاريخ البحرية.
- (٢٧) ابن خلدون، عبد الرحمن بن محمد حضرمي، كتاب العبر وديوان المبتدأ والخبر في أيام العرب والعجم والبربر ومن حاورهم من ذوي السلطان الأكبر، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، ط ٢، ٢٠٠٣م، ج ٤، ص ٣٥٣، وسيشار إليه لاحقاً: ابن خلدون، العبر.
- (٢٨) أرسلان، شكيب، تاريخ غزوات العرب في فرنسا وسويسرا وإيطاليا وجزائر البحر المتوسط، دار مكتبة الحياة، بيروت، لبنان، ١٩٦٦م، ص ١٤٠، وسيشار إليه لاحقاً: أرسلان، تاريخ غزوات العرب.
- (٢٩) العذري، ترصيع الأخبار، ص ٨١.
- (٣٠) المقرَّب، نفع الطيب، ج ١، ص ٤١٤.
- (٣١) عثمان، فتحي، الحدود الإسلامية البيزنطية بين الاحتكاك الحربي والاتصال الحضاري، الدار القومية، القاهرة، مصر، ١٩٦٦م، ج ١، ص ٣٨٢، ج ٢، ص ٣٤٧، وسيشار إليه لاحقاً: عثمان، الحدود الإسلامية البيزنطية.
- (٣٢) انظر: ابن القوطية، تاريخ افتتاح الأندلس، ص ٥٥.
- (33) Dozy, Reinhart, Spanish Islam: a history of the Muslims in Spain, Stockes, Francis, Griffin Translator, Frank Cass, London, 1977, ill, P125.
- (٣٤) انظر: ابن خلدون، العبر، ج ٤، ص ١٨١.
- (٣٥) ابن عذاري، البيان المغرب، ج ٢، ص ٢٣٢.
- (٣٦) الحكم المستنصر بالله: هو الحكم بن عبد الرحمن بن محمد بن عبد الرحمن بن الحكم بن هشام بن عبد الرحمن الداخل، يكنى أبا العاص، أمه أم ولد اسمها مرجان، لقبه المستنصر بالله وقيل أن الخليفة الناصر هو الذي لقبه بهذا اللقب منذ صغره. انظر: الخديدي، جذوة المقتبس، ج ١، ص ١٣، ابن عذاري، البيان المغرب، ج ٢، ص ٢٣٣.

- (١) عبد الله عبد العزيز، "البحرية الإسلامية في عهد الخليفة الناصر ودعم نفوذ الدولة الأموية في الأندلس"، بحث منشور، مجلة فكر وإبداع، القاهرة، مصر، ٢٠١٣م، وسيشار إليه لاحقاً: عبد العزيز، البحرية الإسلامية في عهد الخليفة الناصر.
- (٢) الزغول، جهاد غالب، الصناعات والحرف في الأندلس منذ الفتح حتى سقوط غرناطة، رسالة ماجستير منشورة، الجامعة الأردنية، عمان، الأردن، ١٩٩٤م، وسيشار إليه لاحقاً: الزغول، الصناعات والحرف في الأندلس.
- (٣) عبد العزيز، عثمان محمد، "البحرية العربية في الأندلس منذ بداية تأسيسها إلى عهد الخليفة عبد الرحمن الناصر"، بحث منشور، مجلة المورد، العراق، مجلد ١٣، عدد ٤، ١٩٨٣م، وسيشار إليه لاحقاً: عبد العزيز، البحرية العربية في الأندلس.
- (٤) الحوي، محمد ياسين، تاريخ الأسطول العربي، الناشر فؤاد هاشم الكبي، دمشق، سوريا، ١٩٤٥م، ص ٨، وسيشار إليه لاحقاً: الحوي، تاريخ الأسطول العربي.
- (٥) هما: عروة بن مسعود وغيلان بن سلمة من أشرف ثقفيف، انظر: ابن حجر العسقلاني، شهاب الدين أحمد بن علي، الإصابة في تمييز الصحابة، تحقيق عادل أحمد وعلي معوض، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، ١٩٩٤م، ج ٢، ص ٤٧٦، ج ٣، ص ١٨٩، وسيشار إليه لاحقاً: ابن حجر، الإصابة.
- (٦) انظر: البلاذري، أحمد بن يحيى بن جابر، فتوح البلدان، تحقيق صلاح الدين المنجد، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، مصر، ١٩٥٦، ج ١، ص ١٥٢، وسيشار إليه لاحقاً: البلاذري، فتوح البلدان.
- (٧) الدقوقي، وفق، الجندية في عهد الدولة الأموية، مؤسسة الرسالة، بيروت، لبنان، ١٩٨٥، ص ٢٤٩، وسيشار إليه لاحقاً: الدقوقي، الجندية في عهد الدولة الأموية.
- (٨) الطبري، محمد بن جرير، تاريخ الرسل والملوك، تحقيق محمد أبو الفضل إبراهيم، دار الفكر، بيروت، لبنان، ١٩٧٩م، ج ٤، ص ٧٩-٨٣، وسيشار إليه لاحقاً: الطبري، تاريخ الرسل والملوك.
- (٩) الدقوقي، الجندية، مرجع سابق، ص ٢٤٩.
- (١٠) ابن عبد الحكم، أبو القاسم عبد الرحمن بن عبد الله، فتوح مصر وأخبارها، تحقيق عبد المنعم عامر، مكتبة مدبولي، القاهرة، مصر، ص ٣٢، وسيشار إليه لاحقاً: ابن عبد الحكم، فتوح مصر وأخبارها.
- (١١) ابن خلدون، عبد الرحمن بن محمد حضرمي، مقدمة ابن خلدون، تحقيق حامد احمد طاهر، دار الفجر للتراث، القاهرة، مصر، ٢٠٠٤م، ص ٣١٥، وسيشار إليه لاحقاً: ابن خلدون، المقدمة.
- (١٢) ابن خياط، خليفة، تاريخ خليفة بن خياط، تحقيق أكرم ضياء الدين، مؤسسة الرسالة، بيروت، لبنان، ١٩٧٧م، ص ٣٠٢، وسيشار إليه لاحقاً: ابن خياط، تاريخ خليفة بن خياط.
- (١٣) المرجع السابق، ص ٣٠٧.
- (١٤) انظر: المقرَّب، أحمد بن محمد بن أحمد التلبساني، نفع الطيب من غصن الأندلس الرطب، تحقيق عباس إحسان، دار صادر، بيروت، لبنان، ١٩٦٨م، ج ١، ص ١٣٢، وسيشار إليه لاحقاً: المقرَّب، نفع الطيب، الخبيري، أبو عبد الله محمد بن عبد الله بن عبد المنعم، صفة جزيرة الأندلس منتخبة من كتاب الروض المعطار، تحقيق إحسان عباس، مؤسسة ناصر للثقافة، بيروت، لبنان، ١٩٨٠م، ص ٣٣، وسيشار إليه لاحقاً: الخبيري، الروض، حاملة، عبده محمد، أبيوريا قبل مجيء العرب والمسلمين، منشورات وزارة الثقافة، عمان، الأردن، ١٩٩٦م، ص ١٩، وسيشار إليه لاحقاً: حاملة، أبيوريا.

- (٥٨) كونستبل، أليفا ريمي، التجارة والتجار في الأندلس، ترجمة: فيصل عد الله، مكتبة العبيكات، الرياض، السعودية، ٢٠٠٢م، ص ٧٨. وسيشار إليه لاحقاً: كونستبل، التجارة والتجار.
- (٥٩) مؤنس، حسين، تاريخ المسلمين في البحر المتوسط الأوضاع السياسية والاقتصادية والاجتماعية، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، مصر، ط ٢، ١٩٩٣م، ص ٩٧. وسيشار إليه لاحقاً: مؤنس، تاريخ المسلمين في البحر المتوسط.
- (٦٠) لويس، أرشيبالد، القوة البحرية والتجارة في حوض البحر المتوسط، ترجمة: احمد محمد عيسى، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، مصر، (ب.ت.٥) ص ٢٣٤.
- (٦١) الإدريسي، زهرة المشتاق، ج ٢، ص ٥٦٥، ابن بطوطة، محمد عبد الله، رحلة ابن بطوطة المعروفة بتجفة النظار في غرائب الأبصار، تحقيق بلال حرب، دار الكتب العلمية، بيروت، لبنان، ١٩٨٧، ص ٦٧٩. وسيشار إليه لاحقاً: ابن بطوطة، رحلة ابن بطوطة.
- (٦٢) بول، ستانلي، قصة العرب في إسبانيا، ص ١٢٨.
- (٦٣) انظر: الحميري، الروض المِعطار، ص ١٩، العذري، ترصيع الأخبار، ص ٩٥.
- (٦٤) انظر: ابن سعيد، المغرب في حُلِّ المغرب، ج ٢، ص ١٩٣ وما بعدها.
- (٦٥) المقرئ، نفع الطيب، ح ١، ص ١٦٣.
- (٦٦) رجب، محمد عبد الحليم، العلاقات بين الأندلس الإسلامية وإسبانيا النصرانية في عصر بني أمية وملوك الطوائف، دار الكتاب المصري، القاهرة، مصر، ١٩٨٥م، ص ٤٧٤. وسيشار إليه لاحقاً: رجب، العلاقات بين الأندلس الإسلامية وإسبانيا.
- (٦٧) ابن حوقل، صورة الأرض، ص ١٠٦.
- (٦٨) الجاحظ، الحيوان، ص ١١٦.
- (٦٩) ابن حوقل، صورة الأرض، ص ١١٤.
- (٧٠) الهياجنة، محمود حسين شبيب، الوضع الزراعي في الأندلس منذ الفتح الإسلامي وحتى سقوط دولة المرابطين، رسالة ماجستير غير منشورة، الجامعة الأردنية، عمان، الأردن، ١٩٨٩م، ص ١٦٥ - ١٦٦. وسيشار إليه لاحقاً: الهياجنة: الوضع الزراعي في الأندلس.
- (٧١) ابن حوقل، صورة الأرض، ص ٧٦ - ٧٩.
- (٧٢) الضبي، بغية الملمس، ص ٢٤٥.
- (٧٣) الهياجنة، الوضع الزراعي في الأندلس، ص ١٤٣ - ١٤٥.
- (٧٤) الزهري، كتاب الجغرافية، ص ١٠١.
- (٧٥) الحميري، صفة جزيرة الأندلس، ص ١٤٩.
- (٧٦) انظر: ابن خلدون، مقدمة ابن خلدون، ص ٤٨٣.
- (٧٧) المقرئ، نفع الطيب، ج ١، ص ٥٦٧.
- (٧٨) عنان، دولة الإسلام في الأندلس، ص ٥٢٦ - ٥٣٠.
- (٧٩) انظر: ابن عذاري، البيان المغرب، ج ٢، ص ٢٣١، المقرئ، نفع الطيب، ج ١، ص ٥٢٧.
- (٨٠) كونستبل، التجارة والتجار في الأندلس، ص ٢٥٢.
- (٣٧) انظر: ابن القوطية، تاريخ افتتاح الأندلس، مرجع سابق، ص ٦٥، ابن حيان، أبو مروان حيان بن خلف القرطبي، المقتبس في أخبار البلد والأندلس، تحقيق عبد الرحمن الحجي، دار الثقافة، بيروت، لبنان، ١٩٦٥م، ص ٢٤٤. وسيشار إليه لاحقاً: ابن حيان، المقتبس، تحقيق حجي.
- (٣٨) ابن القوطية، تاريخ افتتاح الأندلس، ص ٦٧.
- (٣٩) انظر: عبد الله، البحرية الإسلامية في عهد الخليفة الناصر، ص ٦٧، عبد العزيز، البحرية العربية في الأندلس، ص ٣١٢.
- (٤٠) انظر: عبد الله عبد العزيز، البحرية الإسلامية في عهد الخليفة الناصر ودعم نفوذ الدولة الأموية في الأندلس، مرجع سابق، ص ٦٧، عبد العزيز، عثمان محمد، البحرية العربية في الأندلس منذ بداية تأسيسها إلى عهد الخليفة عبد الرحمن الناصر، مرجع سابق، ص ٣١٢.
- (٤١) ابن الخطيب، أعمال الأعلام، ص ١٨.
- (٤٢) انظر: المقرئ، نفع الطيب، ج ١، ص ٣٨٢، عنان، محمد عبد الله، دولة الإسلام في الأندلس الخلافة الأموية والدولة العارمية، مكتبة الخانجي، القاهرة، مصر، العصر الأول - القسم الثاني، ط ٤، ١٩٧٧، ص ٤٨٢ - ٤٨٣.
- (٤٣) عنان، الإسلام في الأندلس، ص ٤٨٣.
- (٤٤) سالم، السيد عبد العزيز، تاريخ مدينة المرية الإسلامية قاعدة أسطول الأندلس، مؤسسة شباب الجامعة للطباعة والنشر، الإسكندرية، مصر، ١٩٨٤م، ص ٤٧. وسيشار إليه لاحقاً: سالم، تاريخ مدينة المرية.
- (٤٥) انظر: ابن عذاري، البيان المغرب، ج ٢، ص ٣٥٣.
- (٤٦) المرجع السابق، ص ٤٢.
- (٤٧) ابن عذاري، البيان المغرب، ج ٢، ص ٢٣٩.
- (٤٨) ابن حيان، المقتبس، تحقيق حجي، ص ٢٨.
- (٤٩) ابن عذاري، البيان المغرب، ج ٢، ص ٤٤١، ابن الخطيب، أعمال الأعلام، ص ٦٧.
- (٥٠) ابن عذاري، البيان المغرب، ج ٣، ص ٩٤.
- (٥١) العبادي، أحمد مختار، وسالم، سيد عبد العزيز، تاريخ البحرية الإسلامية، نفسه.
- (٥٢) ابن سعيد، أبو الحسن علي بن موسى بن سعيد المغربي الأندلسي، المغرب في حُلِّ المغرب، تحقيق شوقي ضيف، دار المعارف، القاهرة، مصر، ١٩٥٥م، ج ٢، ص ١٩٣. وسيشار إليه لاحقاً: ابن سعيد، المغرب.
- (٥٣) الإدريسي، أبو عبد الله محمد بن محمد بن عبد الله، زهرة المشتاق في اختراق الآفاق، عالم الكتب، بيروت، ١٩٨٩م، ج ٢، ص ٥٦٣. وسيشار إليه لاحقاً: الإدريسي، زهرة المشتاق.
- (٥٤) أبو مصطفى، تاريخ الأندلس الاقتصادي في عصر دولتي المرابطين والموحدين، مركز الإسكندرية للكتاب، الإسكندرية، مصر، ١٩٨٠م، ص ٢٨٨.
- (٥٥) الجزيري، علي بن يحيى بن قاسم (ت. ٥٥٨٥/هـ ١١٨٩م)، المقصد المحمود في تلخيص العقود، تحقيق استونين نفريرس، المجلس الأعلى للأبحاث العلمية، مدريد، إسبانيا، ١٩٩٨م، ص ٢٢٣ - ٢٢٤. وسيشار إليه لاحقاً: الجزيري، المقصد المحمود.
- (٥٦) ابن عذاري، البيان المغرب، ج ٢، ص ٣٠٨.
- (٥٧) البكري، أبو عبيد عبد الله بن عبد العزيز بن محمد، المغرب في ذكر إفريقيا والمغرب، مكتبة المثنى، بغداد، العراق، ١٨٥٧م، ص ٦٦. وسيشار إليه لاحقاً: البكري، المغرب.