

The Role of Maghribi Fleets in International Relations : Trade Exchange and Diplomatic Missions

Dr. NAWAL TAJEDDINE

History and Heritage Laboratory-Faculty of Humanities and Social Sciences, Ibn Tofail University, Kenitra

Received: 7/6/2025

Revised: 26/7/2025

Accepted: 19/8/2025

Published online: 17/9/2025

* Corresponding author:

Email: Nawal.tajeddine@uit.ac.ma

<https://doi.org/10.65811/736>

Citation: TAJEDDINE, N. (2025). " The Role of Maghribi Fleets in International Relations :Trade Exchange and Diplomatic Missions. International Jordanian journal Aryam for humanities and social sciences; IJJA, 7(3).



©2025 The Author(s). This article is an open access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0) license.

<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

International Jordanian journal
Aryam for humanities and social
sciences: [Issn Online 3006-7286](https://doi.org/10.65811/736)

Abstract

The history of foreign relations is considered one of the highly significant topics in the civilizational history of the Islamic world during the medieval period, as naval fleets played a prominent role in it; they were not just a military force, but also a tool that contributed to shaping commercial and diplomatic relations, especially in the Mediterranean basin. Therefore, in this research, we sought to highlight the role of the Moroccan naval fleet in trade and diplomatic relations during the medieval period, by posing the issue of emphasizing its contribution and effectiveness in trade exchange and diplomatic missions; the research demonstrated how these fleets played a crucial role in managing geopolitical balances, imposing maritime sovereignty, and facilitating trade exchanges across the sea and desert, as well as performing advanced diplomatic tasks, manifested in treaties, missions, and maritime negotiations, which enabled it to build strong relations with kingdoms such as Spain and Italy, through which it gained military and economic support that helped strengthen its stability and expand its influence in the Mediterranean Sea, significantly affecting maritime security in the region, which played a part in protecting Moroccan coasts from piracy and attacks.

Keywords: Maghrébine Fleets -Trade Exchange- Diplomatic Missions, the medieval period-Mediterranean basin.

دور الأساطيل المغربية في العلاقات الدولية: التبادل التجاري والبعثات الدبلوماسية

الطالبة الباحثة - نوال تاج الدين

مختبر التاريخ والتراث - كلية العلوم الانسانية والاجتماعية، جامعة ابن طفيل، القنيطرة

يعتبر تاريخ العلاقات الخارجية من المواضيع ذات الأهمية البالغة في التاريخ الحضاري للعالم الاسلامي خلال العصر الوسيط، إذ كان للأساطيل البحرية دور بارز فيها؛ فلم تكن مجرد قوة عسكرية فحسب، بل كانت أيضًا أداة ساهمت في تشكيل العلاقات التجارية والدبلوماسية لا سيما بحوض البحر المتوسط . لذلك ارتأينا في بحثنا هذا تسليط الضوء على دور الاسطول البحري المغربي في العلاقات التجارية و الدبلوماسية بالعصر الوسيط، من خلال طرح اشكالية مفادها، ابراز مساهمته وفعاليتته في التبادل التجاري والبعثات الدبلوماسية؛ حيث أظهر البحث كيف لعبت هذه الأساطيل دورا جوهريا في إدارة التوازنات الجيوسياسية، وفرض السيادة البحرية، وتسهيل التبادل التجاري عبر البحر والصحراء، فضلا عن أداء مهام دبلوماسية متقدمة، تجسدت في المعاهدات والبعثات والمفاوضات البحرية، ضمنت له بناء علاقات قوية مع ممالك مثل إسبانيا وإيطاليا تمكن بفضلها من الحصول على دعم عسكري واقتصادي ساعده في تعزيز استقراره وتوسيع نفوذه في البحر الأبيض المتوسط ، حيث أثر ذلك بشكل كبير على الأمن البحري في المنطقة، مما كان له الفضل في حماية السواحل المغربية من القرصنة والهجمات البحرية.

الكلمات الدالة: الأسطول المغربي- العلاقات التجارية- البعثات الدبلوماسية- العصر الوسيط-البحر الابيض المتوسط.

أدى انتشار الإسلام في بلاد المغرب إلى ازدهار التجارة البحرية بشكل كبير؛ بموجبه أصبحت الموانئ المغربية نقطة انطلاق للتجارة مع العالم الإسلامي وأوروبا، حيث عمدت إلى توسيع نفوذه وترسيخ مكانته بالمنطقة. وبعد الاضطرابات السياسية والاقتصادية التي عرفها العالم الإسلامي خلال القرنين ١٠ و ١١م تأثرت التجارة البحرية بشكل ملموس، فتراجعت مكانة الموانئ المغربية، وعلى إثر ذلك حركة السفن التجارية أمام قوى بلدان غرب أوروبا.

لكن رغم ذلك فقد شكل الأسطول البحري (رغم العقبات والاضطرابات)، أحد المكونات الأساسية التي اعتمدت عليها الدول العظمى التي تعاقبت على حكم المغرب لاسيما لدى المرابطين وبعدهم الموحيدين والمرينيين مستغلين بذلك الموقع الاستراتيجي لبلاد المغرب وتوافر المؤهلات الطبيعية والبشرية التي ساهمت بنصيب أكبر في تشكيله وتقوية قاعدته، ليصبح بذلك أحد أهم الركائز التي اعتمد عليها سياسيا، اقتصاديا ودبلوماسيا بحوض المتوسط. فما الدور الذي لعبه هذا الأسطول تجاريا؟ وما مدى مساهمته في تعزيز علاقات المغرب الدبلوماسية خلال الفترة الوسيطية؟

١. التطور الأستوغرافي للدراسات البحرية المغربية

شهدت الدراسات التاريخية حول الأساطيل المغربية تطورا ملحوظا، إذ تجاوزت التركيز التقليدي على الجوانب العسكرية والتجارية، لتتناول أيضا الأبعاد الدبلوماسية والثقافية بشكل أعمق وأكثر شمولاً. في هذا السياق، يقدم جورج حوراني في كتابه المرجعي "العرب والملاحة في المحيط الهندي" (١٩٨٦) رؤى جوهرية حول الأنشطة البحرية العربية، وإن كان تركيزه لا يشمل بلاد المغرب. بينما سلط كريستوف بيكار (Christophe Picard)، الضوء في عمله "بحر الخلفاء" (2015) (Sea of the Caliphs) على إسهامات بلاد المغرب البحرية في الجغرافيا السياسية المتوسطية، متتبعا دور الأساطيل الموحدية والحفصية في تأمين السيطرة على المضائق البحرية الاستراتيجية الرئيسية.

من جهة أخرى، يسهم دومنيك فاليريان (Dominique Valérian) في توسيع نطاق البحث من خلال دراسته "المصادر الإيطالية لتاريخ المغرب الوسيط" (Les sources italiennes de l'histoire du Maghreb médiéval)، حيث يقدم جردا نقديا للمصادر الأرشيفية الإيطالية، موثقا تفاعلات الأساطيل المغربية مع القوى الأوروبية. وقد وفرت الدراسات الأثرية التي أنجزها طارق كحلوي أدلة مادية مهمة حول تقنيات بناء السفن والبنية التحتية للمرافئ، كاشفة عن تطور المرافئ البحرية المغربية.

بدأت الدراسات الحديثة في الاعتراف بدور الأساطيل كأدوات متكاملة في إدارة شؤون الدولة، متجاوزة التصورات السابقة التي اختزلت النشاط البحري المغربي في أعمال قرصنة متفرقة أو في تأثيرات مستعارة من الابتكارات الأوروبية تم تبنيها في السياق الإسلامي. ومع ذلك، لا تزال تحديات كبيرة قائمة، منها تشتت المصادر وتحيز كثير من السرديات التاريخية نحو المنظور الأوروبي. وتسعى هذه الدراسة إلى تجاوز تلك القيود من خلال دمج أنواع مختلفة من المصادر والمنظورات، بهدف بناء فهم أكثر توازنا وشمولا للأنشطة البحرية المغربية، يقرّ بدورها المحوري في تشكيل التفاعلات الجيوسياسية في حوض المتوسط، وفي تحقيق الازدهار الاقتصادي وتعزيز التبادل الثقافي.

٢. صناعة السفن ببلاد المغرب : المؤهلات والبنية

قبل البدء في رصد الدور الحاسم للأسطول البحري في توسيع دائرة التبادل التجاري بحوض المتوسط لابد من إلقاء نظرة على صناعة السفن، التي تعتبر مصطلحا في التاريخ الإسلامي يقصد به ما يعرف اليوم بأحواض بناء السفن أو الترسانة. وقد بدأ إنشاء دور الصناعة الإسلامية منذ القرن الأول الهجري، فبعد أن فتح المسلمون الشام ومصر وشمال إفريقيا، وصار الجهاد البحري ضد البيزنطيين ضرورة لابد منها، تحتم على المسلمين أن ينشؤوا الأساطيل فأقاموا دورا لصناعة السفن كان أقدمها التي بنيت بتونس، في عهد الخليفة الأموي معاوية بن أبي سفيان وتعاقب بعدها بناء عدد من دور الصناعة في بعض موانئ البحر المتوسط، من لدن العباسيين والفاطميين بعدهم الذين أولوا عناية بالبحرية وكل ما يتصل بها واستفادوا من الإمكانيات الكبيرة التي تتيحها بلاد المغرب، من

السواحل الممتدة ذات المواقع الكثيرة الصالحة لإنشاء الموانئ وتوفير أخشاب السفن والحديد اللازم لعملها، حيث شكل الخشب المادة الأساسية لهذه الصناعة فارتبط تاريخ صناعتها بتاريخ الخشب ، ومنه تم صنع السفن ومستلزماتها من مجاديف وآلات عسكرية وأنواع مختلفة من الأسلحة ، كما شكل الحديد والكتان مادتين بارزتين في صناعة السفن إلى جانب الحديد الذي استعمل في صناعة المسامير والمرساة والسيوف. وقد تواجد إلى جانب كل هذا جماعات من أهل المهارة البحرية والقدرة على ركوب البحار على سواحل المغرب من برقة إلى طنجة .

وفي أواسط القرن، (١٢م) ورث الموحدون عن المرابطين حوالي مئة قطعة بحرية أضيف إليها في أواخر عهد عبد المومن مئتي قطعة حسب صاحب المن بالإمامة اذ طور ابنه يوسف هذا الأسطول وزاد في تقويته مما جعل ابن خلدون يعتبر عهد يوسف المنصور عهد القمة بالنسبة للأسطول المغربي. فاستناداً إلى السجلات البحرية التاريخية في المتاحف بأوروبا على القرن (١٢م) (٦هـ)، يظهر تفوق المغاربة على غيرهم في بناء دور الصناعة وسائر أنواع المراكب المقاتلة، حيث جعلت هذه القوة البحرية الموحدون يساهمون في حماية التجارة بالبحر المتوسط من القرصنة بين الأطراف المتعاهدة .

أما بنو مرين، فمنذ إخضاعهم للمغرب الأقصى، فقد أبدوا اهتماما بالبحرية والأسطول بعدما دب الضعف والتراجع فيها، فبلغت البحرية عظمتها وقوتها على عهد السلطان أبي الحسن الذي استفاد من خبرة الملاحين الجنوبيين لتنظيم الأسطول وتطويره وذلك بغية مضاهاة أساطيل أراغون وقشتالة.

وقد تشكل هذا الأسطول من أنواع متعددة من السفن، حيث يصعب فيها التمييز بين السفن الحربية ونظيرتها المختصة بنقل المسافرين والبضائع . وقد وردت في بعض المصادر بوظيفتها العسكرية كما هو الحال عند ابن حوقل ، وفي مصادر أخرى ذكرت بدورها المخصص للسفر والتجارة كما هو الشأن لدى الإدريسي .

وعلى العموم، يمكن ذكر أصناف السفن بالغرب الإسلامي على النحو الآتي :

- الأجناف: وهي السفن عموماً، غير أنها ترد في بعض المصادر بصيغة أجناف المسافرة .
- الزوارق: وهي مراكب بحرية صغيرة تم استخدامها في حالات الطوارئ، مثل إنقاذ الأنفس من الغرق، أو في حالة الفرار من العدو عن طريق البحر ، واستخدمت أيضاً لنفي الأشخاص غير المرغوب في إقامتهم بمدينة معينة.
- القوارب : وهي مراكب صغيرة للصيد والسفر القريب.
- الشبايك: (ج شباك) وهو قارب مخصص للصيد كما يمكن القول بأنه استخدم للتهريب كما جاء في تهريب نجل المعتصم صاحب المرية من قبضة المرابطين، بعد أن عجلوا بثقافه على المقام في الحديد .
- الشيطيات (ج شيطي) و قد كان هذا النوع مخصص لنقل الأخبار لرؤساء الأساطيل لصغر حجمه وكثرة المجذفين به، كما كان هذا النوع يطلق عند المسلمين على السفن المخصصة لنقل المسافرين كما ورد ذكرها في نصوص تاريخية مرتبطة بالملاحة بالغرب الإسلامي . كما خصصت أيضاً لأغراض التجارة كما جاء عن كريستوف بيكل .
- الطرائد : هي سفن أدت وظائف مركبة ما بين حمل المقاتلين والذخائر والمؤن في وقت الحرب وخدمة الناس ونقل الخشب أيام السلم .
- القوارب: وهي سفن صغيرة الحجم مهمتها نقل حوائج السفن الكبيرة إلى جانب نقل البريد أو الحمل أو عمليات الإنقاذ أو نقل المؤن وغيرها
- الحمالة: مركب للنقل، كان يستعمل لنقل الخيول لا سيما التي تستعمل في حالة الحرب للتنقل.

٢. دور الأسطول البحري في المبادلات التجارية ببلاد المغرب خلال العصر الوسيط.

لم تكن الأساطيل المغربية في العصر الوسيط مجرد أدوات عسكرية فحسب، بل كانت تمثل رافدا اقتصاديا أساسيا ساهم في تعزيز النشاط التجاري وتنمية الثروة في حوض المتوسط. تم ذلك من خلال تنظيم الموارد، والسيطرة على طرق التجارة البحرية، وبناء آليات فعالة لتحقيق النفوذ الاقتصادي، الذي شكل أساسا لازدهار الدول خلال الحقبة الوسيطة.

ولعبت الموانئ الكبرى مثل سبتة وبجاية والمهدية دورا محوريا في حركة التجارة بالمغرب الإسلامي، إذ كانت تشكل مراكز حيوية ربطت أراضي بلاد المغرب بشبكات التجارة البحرية المتوسطية، فضلا عن الطرق البرية العابرة للصحراء.

خلال القرن ٤ هـ ، تحكمت عوامل أساسية طبيعية وبشرية في التبادل التجاري بين بلاد المغرب وباقي دول العالم، إذ كان لموقع المغرب الجغرافي الممتد على سواحل بحر الروم (البحر المتوسط) وبحر المحيط (المحيط الأطلسي) من جهة واتصاله بالصحراء الكبرى من جهة أخرى، دور في توفير اتصال تجاري بحري وبري واسع مع الكثير من الأقطار المجاورة والبعيدة منه. فهناك طرق بحرية وصلت بلاد المغرب بالشرق تجاريا، تمتد جذورها إلى التواجد الفينيقي ببحر الروم وذلك إلى نهاية الألف الثانية قبل الميلاد، وهؤلاء هم الذين نجحوا بفضل سفنهم المثقلة بالبضائع في بناء جسر بين الحوض الشرقي والغربي للبحر المتوسط، لاسيما بعد ميلاد قرطاجنة. ومنذ بداية الفتوحات الإسلامية لبلاد المغرب والأندلس أدرك العرب الفاتحون بدورهم أهمية هذا البحر، ليس في سياستهم البحرية والعسكرية فحسب بل وحتى في الجانب الاقتصادي والتجاري، لأن سيطرة المسلمين على هذا البحر وطرقه ومسالكه، يعني بالضرورة توفير الأمن والطمأنينة للمسافرين والتجار والحجاج .

إن النشاط الفعلي للتجارة البحرية المغربية مع الشرق عموما، قد بدأ منذ أن تعذرت الرحلة عبر الطريق البري التقليدي، الذي استخدمه التجار والحجاج المغاربة، فكان لتراجع التجارة البرية مع المشرق الإسلامي في منتصف العصر الوسيط دور في تطور التجارة البحرية.

ولم يقتصر نشاط التجار المشاركة على المدن الجنوبية من المغرب الأقصى بل امتد ليشمل المدن الساحلية حيث كانت الموانئ المغربية ترد إليها السفن القادمة من مصر والشام محملة بالبضائع المشرقية من مدينة حلب السورية. وقد ورد لدى الإدريسي "وأكثر ما يزرع فيها القطن الذي يحمل في المراكب إلى سبتة في بلاد المغرب".

كما يذكر البكري وجود خط بحري يسير بمحاذاة سواحل المغرب إلى الإسكندرية، ويمر على عدة مدن ساحلية، وبعد ذلك يصل إلى غزة ثم إلى ملاحه الواردية وإلى عسقلان ثم إلى العتيارية ثم إلى باقي رأس الكومان ثم إلى حيفا وعكا، وهذه المدن جميعها في فلسطين. وبعد أن يكمل ساحل فلسطين يصل إلى صيدا وبيروت ثم إلى طرابلس الشام، اللاذقية ثم أنطاكية ، وقد أشار الزهري إلى خط تجاري بحري يربط طنجة بالمغرب الأقصى عبر بلاد المغرب والإسكندرية والشام .

كان لاستقرار الأحوال السياسية والاقتصادية لا سيما في الدولة الموحدية عاملا مشجعا للتجارة وتنقل التجار. فقد قام خلفاء دولة الموحدين بإجراءات لتأمين المسالك والطرق وإقامة مراكز للحراسة وتموين المسافرين والتجارة وانتشر الأمر في جميع الأعمال حتى أن السفينة تخرج من برقة إلى آخر المغرب ولا يتعرض لها أحد.

وقد ارتبطت مدن المغرب الأقصى بشبكة طرق برية، حيث توفرت وسائل النقل التي تناسب حجم المبادلات التجارية سواء داخل المدن أو لنقل البضائع لعموم بلاد المغرب والبلاد المحيطة. وقد استعملت المغاربة الدواب لنقل البضائع، وهو ما نجده صداه في أدب النوازل والحسبة ، كما استخدمت أيضا بعض الأنهار في المغرب الأقصى للنقل بين المدن وبعضها البعض، أو بين المدن والبحر المتوسط أو المحيط الأطلسي واستخدمت في نقل التجارة فكان لموقع المغرب هذا أثره في نشأة العديد من الموانئ التي ساهمت بدورها في تسهيل الإتصال بالعالم الخارجي، وفي زيادة النشاط التجاري، حيث برزت موانئ على البحر المتوسط مثلا بادس ومليبية وسبتة وطنجة إذ كان لها دور في الحركة التجارية، ولعبت دورا في الصادر والوارد من السلع على المغرب الأقصى .

ونشطت موانئ على المحيط الأطلسي كسلا وآسفي والرباط وأزمور وأكادير وماسة ونول لمطة، فلعبت بذلك المغرب الأقصى نقطة عبور بين الشمال والجنوب في عهد الموحدين. فكان التجار يحملون الذهب والصبغ من

السودان إلى أسواق الأندلس ومنها إلى أوروبا وحوض البحر المتوسط على مدار العام في الصيف والشتاء . وتبرز السجلات التوثيقية الإيطالية من بيزا وجنوة الدور المحوري الذي لعبته بلاد المغرب في تجارة الذهب العابرة للصحراء، حيث كانت القوافل المحملة بالذهب تنطلق من تمبكتو باتجاه تونس تحت حماية الحفصيين، قبل أن ينقل هذا المعدن الثمين إلى الأسواق الأوروبية عبر السفن . وقد أدى هذا التكامل بين شبكات التجارة الصحراوية والمتوسطية إلى جعل بلاد المغرب جسرا حيويا يربط بين الاقتصادين الإفريقي والأوروبي.

وقد منحت معاهدة عام ٦٣٢هـ / ١٢٣٤م مع الحفصيين للتجار البيزيين حق الوصول إلى كل من تونس وبجاية، مما ساهم في نمو المدن ودعم الفئات الحرفية. وتفصل سجلات جنوة بين عامي ٦٨٧-٦٨٨هـ / ١٢٨٨-١٢٨٩م في استخدام السفن المرينية لنقل قوافل محملة بالجلود والصوف إلى ألمرية، وهو ما ساهم في الازدهار الاقتصادي للموانئ المغربية. كما تظهر السجلات التوثيقية من الفترة نفسها دفعات مالية مقدمة لموردي القار، والخشب، والكتان، والقنب في بلاد المغرب، مما يدل على أن التجار الأجانب ساهموا في ازدهار السواحل من خلال ضخ الأموال في الاقتصاد المحلي.

ونظرا لأهمية الموانئ والدور المناط بها، نظم العمل بداخلها باعتبارها كيانا تدور في فلكه جملة من المعاملات والمبادلات خضعت لنظام الحسبة والنوازل وكانت مكاتب جباية "المكوس" موجودة في جميع الموانئ التي يسمح للتجار النصارى بالنزول إليها، فكان على التجار دفع المكوس على السلع التي لا يتاجرون بها . وكان إيراد ميناء سبتة من المكوس في اليوم يتراوح بين خمسمائة إلى سبعمائة دينار ، وفي بعض الأحيان كان يصل إلى ألفي دينار في اليوم . وكان من أبرز الضرائب المفروضة على التجارة في الموانئ ضريبة (الإعشار) التي كانت القاعدة المتبعة فيها تقضي بأن يدفع التاجر المسلم ربع العشر والذي نصف العشر ويدفع القادم من بلاد الحرب عشرا كاملا .

وكانت ضريبة "العشر" التي فرضها الحفصيون على الذهب والعاج القادمين من السودان الغربي تدفع بانتظام نقدا، مما مكن من تمويل صيانة الأسطول والمشروعات العمرانية المكلفة بسيولة مالية أكبر كما وفرت الإيرادات المتأتية من الأنشطة البحرية، بما في ذلك حصة الدولة من الغنائم الناتجة عن عمليات القرصنة، أساسا اقتصاديا جوهريا، فكان تفويض تحصيل الضرائب على التجارة البحرية يغني خزائن الأسر الحاكمة. و قد خصص ديوان الغنائم خمس الغنائم التي يتم الاستيلاء عليها مباشرة للسلطان، في حين قسم الباقي على طواقم السفن، مما يعكس الأدوات المالية المتقدمة التي نمت بالتوازي مع العمليات البحرية.

كما قدمت مصارف جنوة قروض (commenda) أو "المضاربة" لقادة السفن الحفصيين، مكفولة بحقوق امتياز على البضائع ومدعومة بضمانات دبلوماسية تطلبت من السلطات الحفصية التحكيم في النزاعات، وهو مثال على تقاطع التمويل البحري والدبلوماسية والقانون. ولدعم التجارة البحرية أيضا، أصدرت قرارات تقضي برفع الضرائب المفروضة على بعض السلع لتشجيع التجار على توفير تلك السلع لاسيما في أوقات القحط التي تتعرض لها البلاد فكانت بذلك القرون ٦ - ٧ - ٨ هـ (١٢ - ١٤م) فترة نشاط للتجارة البحرية في حوض البحر المتوسط، لاسيما على يد الايطاليين قبل غيرهم وخصوصا جمهوريات البندقية وجنوة وبيزة ، التي كانت تهتم بالجانب التجاري أكثر من الجانب الحربي. على خلاف صقلية وفرنسا وقشتالة.

ولأن هذه العلاقات التجارية حققت نوعا من السلم والربح، فقد نهجت أركون نهج جمهوريات البندقية، جنوة وبيزة وإن كان بشكل جزئي، فعقدت اتفاقيات تتضمن تحريم القرصنة بين الأطراف المتعاقدة وتنظيم شكليات التعامل.

وبالتالي فالأساطيل المغربية قد عملت وفق نظام اقتصادي متكامل خلال العصر الوسيط، حيث قامت بتمويل الدولة مباشرة من خلال آليات متعددة ومتربطة، اضطرت القوى البحرية الأوروبية معها إلى التفاوض على شروط مواتية أو دفع الجزية للمرور الآمن، مما حول التهديدات الأمنية إلى مصادر إيرادات مهمة.

وقد أظهر هذا النموذج الاقتصادي متانة كبيرة، حيث شكلت مبادئه الأساسية المرسخة خلال الفترات الزيرية والموحدية والحفصية الأساس لقرون من الدبلوماسية الاقتصادية المتوسطية.

و نضيف بأن الأساطيل المغربية خلال الفترة الوسيطية قد مثلت مصدرا اقتصاديا بالغ الأهمية، إذ ساهمت بشكل منتظم في توليد الإيرادات من خلال أنشطة الجهاد البحري، بحسب المفهوم الإسلامي، أو ما يعرف بالقرصنة في المنظور الأوروبي. إذ كانت هذه الأنشطة تتم بترخيص من الدولة، ما أضفى عليها طابعا قانونيا ضمن السياق السياسي والديني السائد آنذاك و لم تكن هذه الممارسات قرصنة فوضوية، بل شكلت مشروعا منظما أصبح جزءا أساسيا من مالية الدولة، كما تجلى ذلك بوضوح خلال العهد الحفصي. وجمعت الدولة نصيبا من الغنائم الناتجة عن العمليات البحرية بما يتوافق مع مفهوم الخمس في الإسلام، مما أوجد إطارا قانونيا ودينيا لتحصيل الإيرادات من البحر . و حول هذا التنظيم المنهجي اضطرابات الملاحة إلى نظام ضريبي منتظم، مرسخا نموذجا ماليا-بحريا أصبح جوهريا في اقتصاد بلاد المغرب الإسلامي.

أدى استمرار عمل الأساطيل المغربية إلى خلق اقتصاد بحري قوي و مترابط حفز توسعا عمرانيا على طول سواحل الضفة الجنوبية لحوض المتوسط. أصبحت موانئ مثل تونس، وحوض دار الصناعة في سبتة، وأحواض البناء المرينية في سلا مراكز جذب للعمالة الماهرة ورأس المال التجاري. فدفعت أحواض بناء السفن أجورا تنافسية لصانعي السفن والمكلفين بإحكام سد فواصل ألواح السفن الخشبية المانعة لدخول الماء، بينما جلب توفير المواد الخام من الحطابين والحدادين وصانعي البراميل إلى سوق شهدت حركة متزايدة في المعاملات النقدية مع تطور وازدهار النظام الاقتصادي المحلي. أسفر إنشاء دور الصناعة في موانئ مهمة مثل سبتة وبجاية وتونس عن توفير فرص عمل كبيرة وتطوير بعض التقنيات المرتبطة بإنشاء السفن خلال تلك الفترة.

استلزم تشغيل هذه المنشآت حرفيين مهرة وإداريين وعمالا مساعدين، مما ولد نشاطا اقتصاديا محليا هاما ساهم في التنمية الحضرية والتطور التقني. ويعد تأسيس عبد المؤمن بن علي لمدرسة بحرية متخصصة في فن الملاحة بالرباط استثمارا إضافيا في رأس المال البشري، مما يدل على تخطيط اقتصادي طويل الأمد وخلق خبرات مهنية ساهمت في التنمية الاقتصادية المحلية.

كان تأمين طرق التجارة أمرا أساسيا للحفاظ على الازدهار الاقتصادي، حيث كانت الأساطيل المغربية تشارك بنشاط في عمليات حماية التجارة البحرية. من خلال دوريات في المياه الساحلية ومرافقة السفن التجارية، بحيث قللت هذه الأساطيل من المخاطر التي كان يشكها القراصنة وللصوص الذين كانوا يسعون إلى تعطيل التجارة البحرية. تحتل القضية الشائكة المتعلقة بالقرصنة مكانة مهمة في معاهدات السلام والتجارة، حيث إن تعويض الضحايا وشراء الأسرى كانا يشكلان هاجسا دائما لجميع الدول المتوسطية، والعديد من الوثائق البيزية والمغربية تعكس هذه الظاهرة المستشرية.

لقد ساعدت هذه المعاملات التجارية في خلق علاقات دبلوماسية بين المغرب وباقي دول البحر المتوسط المتعامل معها، فكان لعقد الاتفاقيات والمعاهدات دور في تنظيم العمل التجاري وقد تميزت هذه الاتفاقيات بكونها ذات آماذ طويلة وتحريمها للقرصنة والتنصيص على جعل مسؤولية الجنائيات على مرتكبيها، فلا يعاقب غيرهم بجنائيتهم، كما تم فيها تحديد الضرائب على السلع وكذلك التنصيص على مبدأ الثقة بين تجار الطرفين على اختلاف مللهم وقد ورد في الاتفاقيات الحفصية وجود قنصل لحل المشاكل بين التجار فيما بينهم ولرفع شكواهم إلى السلطان الحفصي مرة في الشهر، وفي هذا دليل على وجود علاقة تواصل بين الدول الأوربية وبلاد المغرب مكنت من تامين الجانب الدبلوماسي وتقويته لضمان الأمن والسلم والاستقرار.

لعبت الأساطيل المغربية دورا محوريا في تأسيس وترسيخ القوة البحرية والنفوذ الاقليمي على السواحل المتوسطية والاطلسية على حد سواء؛ حيث مكنت القدرة التشغيلية لهذه الأساطيل دول بلاد المغرب من بسط نفوذها خارج حدودها المباشرة، وتأمين طرق التجارة، وفرض السيطرة على النقاط البحرية الاستراتيجية، بما في ذلك المضائق والجزر الهامة، واستمدت فعالية هذا الإسقاط للقوة من الطبيعة الأدائية للسيادة البحرية المغربية في العصر الوسيط، حيث كانت السيطرة البحرية تتحقق من خلال حضور الأسطول ومظاهره النشطة بدلا من الادعاءات الإقليمية الثابتة.

٣. دور الأساطيل في تامين الجانب الدبلوماسي لبلاد المغرب

أدت الأساطيل المغربية إلى جانب دورها العسكري ووظيفة دبلوماسية بارزة في تعزيز مكانة دول بلاد المغرب في الفضاء المتوسطي؛ حيث شكلت القوة البحرية أداة فعالة في فرض إرادة هذه الدول، من خلال مرافقة المبعوثين والسفراء واستعراض القوة خلال فترات التوتر. كما مكنت هذه الأساطيل دول بلاد المغرب من تقديم ضمانات مرور آمن لتجار الدول المرتبطة بمعاهدات تجارية، مما ساهم في تعزيز العلاقات الاقتصادية، إلى جانب فرض حصارات وغارات على الخصوم، ما أسهم في تعزيز نفوذها.

يمكن ملاحظة التطور اللافت في العلاقات الدبلوماسية والتجارية بين الدول الإسلامية في المغرب والقوى الإيطالية من خلال المراسلات والمعاهدات التي أبرمت خلال القرن ٦ هـ / ١٢ م والقرون التالية وخاصة مع جمهورية بيزا.

فالمعاهدة التي أبرمها الخليفة الموحد أبو يوسف يعقوب المنصور (٥٨٠ - ٥٩٥ هـ / ١١٨٤ - ١١٩٩ م) سنة ٥٨٢ هـ / ١٥ نونبر ١١٨٦ م مع جمهورية بيزا تمثل نقطة تحول مهمة في هذه العلاقات؛ حيث لم تقتصر على إفريقية فقط، بل شملت كامل الغرب الإسلامي. وقد حفظت هذه الاتفاقية، التي كتبت فقط باللغة العربية، على ورق في خمسة نسخ، وأرسل أحد هذه النسخ إلى بيزا، ويحتمل أن يكون هو النسخة المحفوظة اليوم في أرشيف الدولة، أما النسخ الأخرى فقد كانت موجهة إلى المدن التي أصبح بإمكان أهالي بيزا الإقامة فيها ومزاولة التجارة. بموجب هذه الاتفاقية التي أبرمت لمدة خمسة وعشرين عاما، منح الخليفة الموحد لبيزا حرية التجارة في المرافئ الرئيسية لدولته، ومنها سبتة وهران وبجاية وتونس وسواحل الأندلس، باستثناء ألمرية التي توجد بها دار صناعة السفن، حيث سمح لهم بالرسو فيها فقط للتزود بالمؤن أو إصلاح سفنهم في حال تعرضها لأعطال. وقد أرست هذه المعاهدة امتيازات تجارية متبادلة ومرورا آمنا للتجار، معززة بذلك الروابط الاقتصادية .

تمثل هذه الاستراتيجية الانفتاحية التي انتهجها الخليفة الموحد رغم ما تحمله من مخاطر، محاولة لتهدئة الجبهة الإيطالية وتنشيط الحركة التجارية في أراضيه لزيادة الإيرادات الضريبية وفي الوقت نفسه بسط رقابة محكمة على المجال البحري للبحر الأبيض المتوسط الغربي ليتفرغ بشكل كامل للجبهة الإيبيرية وقيادة الجهاد في الأندلس.

استمرت الدولة الحفصية (٦٢٦ - ٩٨٢ هـ / ١٢٢٩ - ١٥٧٤ م) في انتهاج السياسة الدبلوماسية ذاتها، متميزة بتوظيف قوتها البحرية بكفاءة عالية لضمان مزايا تجارية مع القوى المؤثرة في المتوسط. في عام ٦٣١ هـ / ١٢٣٤ م، تم توقيع اتفاقية سلام وتجارة بين جمهورية بيزا والدولة الحفصية، عُقدت بين توريللو دي سترادا (Torello di Strada)، الحاكم الأعلى (Podesta) لجمهورية بيزا، من خلال مبعوثه تيديشتو دو أوغوتشيوني (Tediccio d'Uguccione)، والسلطان أبو زكريا بن أبي حفص، وذلك لمدة ٣٠ عاما.

حصل التجار البيزانليون بموجب هذه الاتفاقية على إعفاءات جمركية و ضمانات للعبور الآمن . مثلت هذه المبادرة محفزا واضحا وعاملا جاذبا للقوى المتوسطية الأخرى للانخراط في مفاوضات دبلوماسية، سعيا إلى عقد اتفاقيات من شأنها تقليل التهديدات البحرية المحتملة أو ضمان دعم بحري ضروري ضد أعداء مشتركين.

نضيف على أن الأساطيل قد لعبت دورا محوريا في تنفيذ المهمات الدبلوماسية، حيث كانت وسيلة لنقل المبعوثين، ورمزا لقوة الدولة. وساهمت هذه السفن في تسهيل المفاوضات مع القوى الأوروبية، والدولة العثمانية، وغيرها من الدول الإسلامية، مما عزز المكانة الدبلوماسية لبلاد المغرب، من خلال وظائفها العملية والاحتفالية على حد سواء. فعلى سبيل المثال، استخدمت بعثة المرابطين في عام ٥٢٧ هـ / ١١٣٣ م اثنين من القوادس ذات المجاديف (Galleys)، تجسدت فيها قوة الأسطول خلال المفاوضات، مما يعكس تطور قواعدهم الدبلوماسية، ودمج القدرات البحرية ضمن الإجراءات الرسمية .

وأظهرت بعثة الموفد الحفصي سيدي إبراهيم بن علي إلى نابولي عام ٨٤٦ هـ / ١٤٤٢ م، التي ذهبت على متن سفينة حربية من نوع القادس ذات المجاديف ترفع علم الدولة الحفصية، جوانب التنظيم والاحتفالية المميزة للدبلوماسية البحرية. فقد تميزت السفارة ببذخ واضح، إذ وصل المبعوث برفقة حاشية كبيرة من المرافقين تشمل مترجمين، وعازفي أبواق، وطبالين، إضافة إلى حصانين عربيين رائعين قدما كهدية لألفونسو العظيم (Alfonso the Magnanimous) من قبل السلطان الحفصي أبو عمر عثمان .

كما اعتمدت الدولة على التجار المسيحيين واليهود كسفراء، مستفيدين من شبكاتهم التجارية ومهاراتهم اللغوية المتعددة، ما ساعد على تيسير الحوار بين الثقافات. وقد أدى هؤلاء الوسطاء دورا حاسما في تجسير الفجوات اللغوية والثقافية، مما جعل المفاوضات المعقدة ممكنة عبر الحدود الدينية والثقافية.

نقل الأسطول البحري السفراء والمبعوثين الدبلوماسيين بين بلاد المغرب وأوروبا، حيث مارس هؤلاء المبعوثون التجارة إلى جانب مهامهم السياسية. استغل موفد الأمير الزياني يغمراسن أبو أرلان مهمته في كتالونيا ومونبلييه عام ٦٤٨ هـ / ١٢٥٠ م لإقامة علاقات تجارية مع التاجر البرشلوني رامون دي باجناريس (Ramon de Bagnares)، المهتم بالأسواق الإفريقية .

كما وصف السفير الحفصي حامد بن بين (Hamet ben Bien) بأنه تاجر في رسالة الاعتماد الموجهة إلى بيدرو الرابع ملك أراغون عام ٧٦٣ هـ / ١٣٦٢ م. ويفيد أحد الباحثين الإسبان بأن الشخص المعني قد يكون هو نفسه المبعوث الذي ورد ذكره في إحدى وثائق أرشيف مملكة مايوركا، حيث حصل في ١٠ يونيو ١٣٦٢ م / ٧٦٣ هـ على تصريح مرور خاص (safe-conduct) من حاكم الجزيرة، برنات دي توس (Bernat de Tous)، لنقل شحنة من القمح من تونس إلى مايوركا على متن سفينة مايوركية، والقيام بعدة أنشطة تجارية. وتشير الوثائق إلى أنه حمل معه جلودًا من تونس، بالإضافة إلى حرير نصري جلبه من ألمرية. وتُظهر السجلات أنه عاد إلى الجزيرة في مناسبات متكررة خلال عام ١٣٦٣ م / ٧٦٤ هـ محملاً ببضائع تونسية، من بينها رحلته في ٥ أبريل ١٣٦٣ م برفقة برنات ريفيلار (Bernat Rivelar)، ثم في ١٥ يوليو ١٣٦٣ م على متن سفينة يملكها فرناندو سيرونغ (Fernando Serong)، وفي ١٩ شتنبر ١٣٦٣ م على متن سفينة هوغيت فالينتي (Huguet Valenti). وتشير وثائق أخرى إلى أنه في الفترة نفسها قام ببيع بضائع قادمة من مينورقة، إضافة إلى أربعة أكياس من الحرير مصدرها ألمرية . وفي عام ٨٤٤ هـ / ١٤٤٠ م، استخدم السفير سيدي اليافي الأسطول في مدينة تراباني بصقلية ليشتري باسم السلطان الحفصي ٧٤٤ سلماس (Salmas) من القمح أرسلت إلى طرابلس .

هذه الأمثلة تؤكد الدور الحيوي للأسطول في نقل السفراء والبضائع بين مدن مثل كتالونيا، مونبلييه، تراباني، وطرابلس، مما يعكس الارتباط الوثيق بين الأبعاد الاقتصادية والسياسية في مهام السفراء.

الخاتمة

تؤسس هذه الدراسة لمقاربة معرفية جديدة في فهم دور الأساطيل المغربية ضمن البنية الجيوسياسية المتوسطة خلال الحقبة الوسيطية (القرن ٩-١٠هـ/١٥-٨م)، مستندة إلى منهجية تحليلية متعددة الطبقات تتجاوز النظرة الأحادية للقوة البحرية كمجرد أداة عسكرية. وقد كشفت المعطيات التاريخية عن تطور نموذج حضاري فريد للهيمنة البحرية، يتميز بتعقيده البنيوي وقدرته على التكيف مع مختلف المتغيرات المحلية والدولية.

أثر النموذج الاقتصادي الذي أرسته القوة البحرية المغربية في العصر الوسيط على التسويات الدبلوماسية والاتفاقيات التجارية في جميع أنحاء البحر الأبيض المتوسط. خلال هذه الفترة لعبت الأساطيل المغربية دورا محوريا في إعادة تشكيل التوازنات المتوسطة من خلال عدة آليات متداخلة. أولا، حققت تكاملا اقتصاديا محوريا بربط شبكات التجارة الصحراوية الغنية بالذهب بالأسواق الأوروبية عبر موانئ بلاد المغرب، مما حول المنطقة إلى جسر حيوي في الاقتصاد العالمي خلال الفترة الوسيطية.

ثانيا، مارست دبلوماسية وقائية تجلت في عدد من المعاهدات مثل اتفاقية المنصور الموحي مع بيزا عام ٥٨٢ هـ / ١١٨٦ م، التي نجحت في تحييد الجبهات الثانوية الإيطالية وتركيز الجهود في الأندلس. ثالثا، منح التحكم في الممرات البحرية الرئيسية دول بلاد المغرب ثقلا تفاوضيا استثنائيا وورقة ضغط فعالة إبان المفاوضات، كما تجلى في تفاهات الزيريين مع النورمان التي حمت المهديّة من الهجوم الإيطالي عام ٤٨٠ هـ / ١٠٨٧ م.

لقد امتد التأثير الاقتصادي للأساطيل خلال العصر الوسيط ليشمل تسهيل التبادل الثقافي والعلمي، مما أسهم فيما يمكن اعتباره منافع اقتصادية داعمة للقوة. حيث أوجد النقل الآمن للعلماء والمبعوثين والتحف الذي وفرته الحماية البحرية شبكات للتبادل المعرفي عززت المكانة والسلطة وجلبت المزيد من التجارة والمدخيل. فقد كانت تحركات شخصيات مثل الإدريسي من المغرب الأقصى إلى البلاط النورماني في صقلية والرحلات المتنوعة لابن

بطوطة مرتبطة بالاستقرار البحري الذي ضمنته القوة البحرية، مما سهل نقل رأس المال الثقافي الذي تحول إلى مزايا اقتصادية .

مع ذلك، شهدت هذه المنظومة تراجعاً حاداً بحلول القرن ١٥/هـ، مما يعكس تحديات بنيوية عميقة تستحق التحليل النقدي. أولاً، أدى التجزؤ السياسي الناتج عن التنافس بين السلالات المرينية والحفصية والوطاسية إلى فقدان الأساطيل لوحدها الاستراتيجية وتماسكها العمليتي. ثانياً، كشف الاعتماد الأحادي على موارد طبيعية قابلة للاستنزاف كأخشاب الغابات، دون تطوير بدائل دائمة، عن قصور في الرؤية المستقبلية الشاملة على المدى الطويل. ثالثاً، أدى صعود النموذج الأوروبي المتطور تقنياً، بسفنه عميقة الغاطس وأسلحته النارية كالمدافع، إلى تفوق نوعي على نموذج السفن الساحلية المغربية التقليدية، باستثناء المرينية التي كانت السبابة إلى استعمال السلاح الناري.

شكلت الأساطيل المغربية ظاهرة حضارية مركبة متعددة الأبعاد، حيث نجحت في تحويل الموقع الجغرافي الاستراتيجي إلى رافعة جيوسياسية فعالة. لكن نجاحها ارتبط ارتباطاً وثيقاً بقدرة الدول المركزية على دمج العوامل العسكرية والاقتصادية والدبلوماسية في رؤية موحدة ومتناسكة. حين تقلص هذا التكامل تحت ضغوط التفكك الداخلي والتحول البيئي والتقني، تراجعت القدرة البحرية المغربية من دور الفاعل المؤثر إلى مجرد رد الفعل الدفاعي، وهو ما يقدم درساً تاريخياً عميقاً في إدارة القوة البحرية كمنظومة متكاملة وليس كقوة عسكرية معزولة.

يظل هذا المسار التاريخي شاهداً على القدرة الاستثنائية للمجتمعات المغربية الوسيطة على الابتكار المؤسسي والتكيف الإبداعي مع تعقيدات النظام المتوسطي المتغير، رغم محدودية الإرث المصدري المتاح والتحيز المنهجي في المصادر الأوروبية التي طالما قللت من شأن هذا الدور المحوري. إن إعادة قراءة هذا التاريخ البحري المغربي من منظور نقدي معاصر تساهم في فهم أعمق لتفاعلات القوة في حوض المتوسط خلال العصر الوسيط، وتفتح آفاقاً جديدة لدراسة العلاقات الدولية في السياق الحضاري الإسلامي.

المصادر التاريخية (العربية)

أبو المطرف، أ. ب. م. (٢٠٠٧). تاريخ ميورقة (د. م. بن معمر، محقق). بيروت: دار الكتب العلمية. الطبعة الأولى، ص. ٦٦.

الأمير، ع. ب. ب. الزيري. (١٩٩٥). كتاب التبيان (أ. ت. الطيبي، محقق). الرباط: منشورات عكاظ، ص. ١٦٩.

أحمد، ب. إ. ب. ي. القشالي. (١٩٧٤). تحفة المغترب ببلاد المغرب لمن له من الإخوان في كرامات الشيخ أبي مروان (ف. و. دي لاجرانخا، محقق). مدريد: منشورات المعهد المصري للدراسات الإسلامية، ص. ١٦٢.

البكري. (د.ت). المغرب في ذكر بلاد إفريقية والمغرب. القاهرة: دار الكتاب الإسلامي، ص. ١٥٨.

الحميري. (د.ت). الروض المعطار. ص. ٧٥-٥٤٥.

ابن أبي زرع. (د.ت). روض القرطاس. ص. ٣٧٥.

ابن حوقل، م. (١٩٣٨). صورة الأرض. دار صادر، ص. ١٩٧.

ابن خرداذبه. (١٨٨٩). المسالك والممالك. مطبعة إبريل، ص. ٩٠.

ابن صاحب الصلاة. (د.ت). المن بالإمامة (ع. ه. التازي، محقق). بيروت: دار الغرب الإسلامي، ص. ٢١٤.

الشريف الإدريسي. (١٩٧١). نزهة المشتاق في اختراق الأفاق (ف. المزيدي، اعتنى به، مجلد II). لبنان: دار الكتب العلمية، ص. ٥٤٢.

المقري، أ. (١٩٤٠). أزهار الرياض في أخبار عياض (م. السقا وآخرون، محققون). القاهرة: مطبعة لجنة التأليف والترجمة، ص. ٤٢-٤٤.

محمد بن مرزوق التلمساني. (١٩٨١). المسند الصحيح الحسن في مآثر ومحاسن مولانا أبي الحسن (م. خ. بيغيرا، محقق). الشركة الوطنية للنشر والتوزيع، ص. ٢٦٤-٢٦٥.

يعقوب بن إبراهيم (أبو يوسف). (١٩٤٢). كتاب الخراج (م. الباجي، محقق). تونس: دار سلامة للطباعة والنشر، ص. ١٣٥-١٤٠.

الحميري، ابن سعيد، العمري. (د.ت). كتاب الجغرافيا، مسالك الأبصار. ص. ١٣٧-١٤٠.

المراجع العربية الحديثة

أحمد عزاوي. (٢٠٠١). رسائل موحدية (ج ٢، الطبعة الأولى). ص. ٨٥.

أحمد عزاوي. (٢٠١١). العلاقات بين العلمين الإسلامي والمسيحي في العصر الوسيط: الجزء الأول، الغرب الإسلامي والمسيحي (القرن ٦-١٢/٨-١٤ م)، ص. ١٠٠.

الحسين بولقطيب. (٢٠٠٤). حفريات المغرب الوسيط: دراسة تاريخية (الطبعة ١). الرباط: جنود للنشر، ص. ١٤٠-١٤١.

- السايج الحسن. (٢٠٠٠). الحضارة العربية: البداية والاستمرار (ج٢). الرباط: منشورات عكاظ.
- حسين مؤنس. (١٩٩٣). تاريخ المسلمين في البحر المتوسط. القاهرة: الدار المصرية اللبنانية للطباعة والنشر، ص. ٢٩١.
- عبد السلام الجعماطي. (١٩٧١). دراسات في تاريخ الملاحة البحرية وعلوم البحار بالغرب الإسلامي. بيروت: دار الكتب العلمية، ص. ٦٦.
- فاطمة بالهوارى. (٢٠٠٥/٢٠٠٤). النشاط الاقتصادي في بلاد المغرب الإسلامي خلال القرن ٤ هـ / ١٠ م (رسالة دكتوراه، جامعة وهران)، ص. ٢٨٢.
- محمد المنوني. (١٩٧٧). العلوم والآداب والفنون على عهد الموحدين (الطبعة الثانية). الرباط: دار المغرب للتأليف والترجمة والنشر.
- محمد علي أحمد قويدر. (٢٠١٢). التجارة الداخلية في المغرب الأقصى في عصر الموحدين. القاهرة: مكتبة الثقافة الدينية، ص. ٥٣.
- محمد فتحة. (١٩٩٩). النوازل الفقهية والمجتمع: أبحاث في تاريخ المغرب الإسلامي من القرن ٦-٩ هـ / ١٢-١٥ م. الدار البيضاء: منشورات كلية الآداب والعلوم الإنسانية، ص. ٣٠٩.

المراجع الفرنسية / الأجنبية

- Amari, M. (1863–1867). I diplomi arabi del R. archivio fiorentino (N° 28/2, p. 292). Florence.
- Buresi, P. (2008). Les documents arabes et latins échangés entre Pise et l'Empire almohade en 596–598/1200–1202 : la chancellerie au cœur des relations diplomatiques. In Documents et histoire. Islam, VIIe-XVIe siècle. Actes des premières Journées d'études internationales. Paris: École Pratique des Hautes Études, IVe section.
- Cerone, F. (1912). Alfonse II Magnanimo ed Abu 'Omar Othmân, Trattative e negoziati tra il Regno di Sicilia ed il Regno di Tunisi (1432–57). Archivio storico per la Sicilia Orientale, 9, 63.
- Chapin Metz, H. (Ed.). (1989). Libya: A Country Study. Washington, D.C.: Library of Congress, Federal Research Division, pp. 19–20.
- Denoix, S., & Eddé, A.-M. (2015). [Title]. Paris: Publications de la Sorbonne, pp. 174–178.
- Dufourcq, C.-E. (1966). L'Espagne catalane et le Maghrib aux XIIIe et XIVe siècles, de la bataille de Las Navas de Tolosa (1212) à l'avènement du sultan mérinide Abou l'Hassan (1331). Paris: PUF, pp. 145–146.
- Picard, C. (1997). L'océan Atlantique musulman. Maison Neuve et Larose, p. 304.
- Picard, C. (2015). La mer des califes: Une histoire de la Méditerranée musulmane (VIIe–XIIe siècle). Paris: Seuil, pp. 333–334.
- Regourd, A. (2013). [Title]. Genève, pp. 13–88.

Trasselli, C. (1977). Sicilia, Levante e Tunisia nei sec. XIV e XV. In *Mediterraneo e Sicilia all'inizio dell'epoca moderna* (1st ed. Trapani, 1952), p. 129.

Lombard, M. (1972). *Espaces et réseaux du haut moyen âge*. Paris & La Haye: Mouton.

Ouerfelli, M. (1909–1910). *Traité entre le calife almohade et la Commune de Pise* (15 novembre 1186). In A. Giménez Soler (Dir.), *Gouverner en Islam, Xe–XVe siècle. Textes et documents: Documentos de Túnez, originales ou traducidos*. *Anuari de l'Institut d'Estudis Catalans*, 3, 259, no. 34.

Park, [First Name]. (d.ت). *Mapping the Chinese and Islamic Worlds*, pp. 82–83, 124–125.