

المكانة المغاربية لمرسى بجاية في تجارة الحوض المتوسط في العهد الموحدى

The Maghrebi status of the port of Bejaia in the Mediterranean trade
on the Almohad covenant

فوزية كرزاز، أ. محاضرة أ. / تاريخ الغرب الإسلامي /

جامعة مصطفى اسطمبولي / معسكر

الاييميل المهني: Fouzia.krarraz@univ-mascara.dz

ت. الارسال: 18.07.2021	ت. المراجعة: 01.08.2021	ت. القبول: 04.08.2021
------------------------	-------------------------	-----------------------

الملخص: عرف حوض المتوسط عبر التاريخ وإلى يومنا هذا أهمية بالغة عسكرية وتجارية بحكم توسطه ثلاث قارات، الأمر الذي جعله محل الصراع لأجل السيطرة بين القوى الدولية لكل عصر بدءا بالعصر القديم. من هذا المنطلق، نتطرق في هذا المقال التاريخي إلى أهمية ميناء بجاية في تجارة حوض الأبيض المتوسط، في فترة كانت فيها المدينة عبارة عن ولاية تابعة للسلطة الموحدية، بهدف إجراء مقارنة بين مكانة وأهمية الميناء للمدينة وهي عاصمة للدولة الحمادية، وبين مكانته وهو ميناء لولاية موحدية هذا من جهة.، ومن جهة أخرى بهدف المقارنة بين النشاط التجاري بين مراسي المغرب الإسلامي بحكم أن تسييرها كان بيد سلطة واحدة وهي الدولة الموحدية. استلزم معالجة إشكالية المقال، إتباع المنهج المقارن بالدرجة الأولى في ظل ظهور موانئ مغاربية منافسة، كما أن طبيعة الموضوع استلزم كذلك المنهج الإحصائي للخروج بنتائج شبه دقيقة لتلك المقارنة. الكلمات المفتاحية: جنوة، بيزا، القرصنة، المعاهدات التجارية.

Summary: Throughout history and to this day, the Mediterranean Basin has been of great military and commercial importance by virtue of its mediating three continents, making it the object of a struggle for dominance between the international powers of every age beginning with the Old Age.

In this historical article, we address the importance of the port of Bejaia in the trade of the Mediterranean Basin, at a time when the city was a mandate of the Almohad Authority, with the aim of making a comparison between the status and importance of the port of the city, which is the capital of the Hamadian state, and its status as a port of this state on the one hand. On the other hand, the aim is to compare the commercial activity between the anchors of the Islamic Maghreb, because its operation was in the hands of one authority, the Almohad State.

Addressing the problem required following the comparative approach in the first place, in light of the emergence of competing Maghrebi ports. The nature of the issue also required the statistical method to produce results that were nearly accurate for this comparison.

keywords: Genoa, Pisa, piracy, trade treaties.

د. فوزية كرزاز / fouzia.krarraz@univ-mascara.dz

كانت الحركة التجارية إحدى ثوابت البحر الأبيض المتوسط منذ العصر القديم، ناسجة مختلف الروابط الحضارية بين ضفتيه، وكان لكل عصر تاريخي بصمته في تحديد العلاقة بينهما وكذا تحديد الأطراف الفاعلة فيه، مما أدخل المجال الجغرافي في تيار اقتصاد عالمي متجدد حاملا ميزات وملامح كل عصر. ويعد العصر الوسيط حلقة تاريخية هامة من حلقات العلاقة بين الضفتين، لا سيما في تاريخ الساحل الجنوبي الذي ظهرت فيه موانئ هامة منها ما جدد ومنها ما استحدث، نذكر على سبيل المثال لا للحصر مرسى صفاقس وتونس، المهديّة بإفريقية، ومرسى الخرز، و جيجل، و بجاية ووهران بالمغرب الأوسط، ومرسى سلا، والرباط، وسبتة بالمغرب الأقصى.

ورد الموضوع في الدراسات السابقة، بين مقالات وأطاريح أكاديمية تناولته بشكل من الأشكال وبإشكاليات مختلفة، وهي على حد علمنا، أطروحة دكتوراه علوم في التاريخ الوسيط بعنوان "التوجه البحري للمغرب الأوسط وأثره في طرق التجارة والمواصلات (ق2-10هـ / 8-16م)، صاحبها الباحث علي عشي، تطرق إلى الموضوع بشكل مغاير في الفصل الرابع من الدراسة بعنوان " نشاط التجارة البحرية من خلال النصوص الفقهية، الجينية والوثائق اللاتينية.

كما جاء بحث في شكل مقال للباحثة بورملة خديجة بعنوان "بجاية المدينة والميناء ودورها في التجارة المتوسطية خلال العصر الوسيط"، المنشور بمجلة عصور جديدة، في عددها الأول من المجلد 8، ركزت فيه الباحثة على بجاية الحمادية، معتمدة الأدب الجغرافي، راصدة الصادرات والواردات. ومن الدراسات السابقة كذلك ولعلها الأسبق، دراسة للباحث التونسي صالح بعيزيق بعنوان " بجاية في العهد الحفصي: دراسة اقتصادية واجتماعية"، وهو في الأصل أطروحة دكتوراه، تطرقت إلى تاريخ المدينة في جزئيات المجالين المذكورين، وهي تحت السلطة الحفصية، ونكون في هذا تقاطعا ولو جزئيا مع الدراسة، في إشارة تحويل الصدارة التجارية في الحوض المتوسط منها لصالح تونس بقرار سياسي حفصي.

ونعتقد أن أكثر الدراسات التي وقفت على مراحل التجارة الخارجية بتفاصيلها لمدينة بجاية هي: " BOUGIE,

PORT MAGHRÉBIN, 1067-1510 لصاحبه Dominique Valérian، وهذا لأنه تطرق لتاريخ المدينة

السياسي والاقتصادي والاجتماعي منذ سنة 460هـ إلى غاية 916م، بداية الوجود العثماني.

بناء على الطروحات السابقة الذكر، فضلنا طرق الموضوع من زاوية محصورة الأطراف، وإطار زمني جد محدود،

تمحورت إشكاليته الرئيسة في: هل كان للتحول السياسي الذي عرفته المدينة كبير الأثر في حجم النشاط والتبادل

التجاري للمرسى؟ ما مدى أهمية مرسى بجاية في التجارة الخارجية للسلطة الموحدية مقارنة ببقية موانئ المغرب الإسلامي؟

1. مرسى بجاية في الأدب الجغرافي:

يعتبر مرسى بجاية من أحسن المراسي بالمغرب الأوسط، والحركة التجارية به قديمة (بونار، 1974: 68) وظل كذلك في العصر الإسلامي لا سيما بعد تجديد المدينة خلال العهد الحمادي، لما استبدلت السلطة الحمادية تجارة القوافل مع بلاد السودان إلى تجارة البحر الأبيض المتوسط مع المراسي الأندلسية والمشرق الإسلامي (العربي، 1980: 189) والمراسي الأوروبية، وكان السبب الأول وراء ذلك انتشار الفوضى واللاأمن اللذين تسببت فيهما القبائل الهلالية بالطرق البرية والأرياف، التي طالما اعتبرت المحرك الرئيسي لاقتصاد المغرب الإسلامي ككل (عمارة، 2008: 142).

والحديث عن المدينة ومرساها يستدعي الاعتماد على شهادة الجغرافيين والرحالة، بدءا بشهادة ابن حوقل (ت380هـ/990م) الذي كان على حد علمنا أول من ذكر المدينة بالعصر الوسيط، واكتفى بذكر مرساها أثناء تعداده للمراسي الممتدة ما بين بونة وجزائر بني مزغناي قائلا: "وبينها وبين جزائر بني مزغناي مراسي فمنها جيحل مرسى ومنه إلى بجاية مرسى ومنه إلى مرسى بني جناد ومنه إلى مرسى الدجاج..." (ابن حوقل، صورة الأرض: 77) ويخلص من هذا الذكر العابر أن مرسى بجاية لم يكن له على ما يبدو أي نشاط تجاري، وما يعزز ذلك أنه لو كان للمدينة نشاط تجاري لذكره على غرار ذكره للواقع التجاري بكل من بونة وجزائر بني مزغناي ووهران. بل ذهب به الأمر إلى تعداد الأمناء التي وضعتهم الدولة الفاطمية لاستخلاص أنواع الجبايات على مرسى الخرز المنتج للمرجان (ابن حوقل، صورة الأرض: 77-78-79)، ومرسى تنس الأكثر نشاطا والمعول عليه في التجارة الخارجية في ذات الدولة (ابن حوقل، صورة الأرض: 78). خاصة إذا علمنا أن الرحالة كان تاجرا قبل كل شيء، وكانت زيارته للمغرب والأندلس سنة 330هـ/841م في هذا المسعى، ومن ثم لا غرابة في اهتمامه الواسع بالمسالك والطرق التجارية الداخلية الرابطة بين مدن المغرب وأقاليمه، وعليه ما تضمنه كتابه من معلومات تجارية كانت نتيجة ملاحظاته الثمينة، ومن ثم يمكن الاطمئنان إلى رواياته (بلهوارى، 2005: ص.ز).

وبعد قرابة قرن من الزمن جاءنا البكري (ت487هـ/1094م) بوصف مغاير لنشاط المرسى عن سابقه، فكان كالتالي: "مرسى مدينة بجاية أولية أهلة عامرة بأهل الأندلس وبشرقيها نهر كبير تدخله السفن محملة، وهو مرسى مأمون شتوي قد خرج عن محاذة جزيرة الأندلس، ثم مرسى مأمون ومرسى بجاية هو ساحل قلعة أبي الطويل..." (البكري، 2003: ج1، 268)

ويفترض أن مرسى مدينة بجاية كان نشيطا تجاريا في ق 5هـ/11م، ويفوق وصفه ما جاء به البكري، ومرد ذلك إلى بعض العوامل والتطورات السياسية التي شهدتها المغرب الأوسط والأندلس؛ فعرفت الأولى قيام كيان سياسي والمتمثل في السلطة الحمادية التي اختارت قلعة أبي الطويل حاضرة سياسية لها، واتخذت من بجاية مرساها الأساسي في تجارتها الخارجية بحكم القرب الجغرافي. ومع ذلك لم يحدد لنا البكري هوية السفن القادمة إلى المرسى مع أنه معاصر للحدث، وهذا لأنه اعتمد في بعض معلوماته على السماع لا المعاينة والمشاهدة من جهة، ومن جهة أخرى كانت غايته من وراء تأليفه للكتاب الذي كان سنة 460هـ/1068م سببا في ذلك الاختصار؛ إذ كان هدفه إيضاح المسالك والممالك، وفي هذا ذكر الطرق الرابطة للإسكندرية بإفريقية ثم بلاد المغرب، والطرق الرابطة بين مدنه فوصف بذلك المدن بشيء من التطويل أو التقصير بحسب ما توفرت لديه من المعلومات، خاصة وأن هذا الأخير لم يغادر الأندلس معتمدا على مصادر جغرافية وتاريخية سابقة له، فضلا عن الرواية الشفوية من التجار الذين التقى بهم (بوبايا، 2008: 73).

إلا أن هذا المرسى عرف تطورا بعد ذلك لما أصبحت المدينة حاضرة سنة 461هـ/1068م، فعرفت ازدهارا في الصناعة لما تحويه من مواد أولية، انعكس على تجارتها الخارجية، ليصبح بعد ذلك مرساها من أهم مراسي المغرب الإسلامي. ظهر هذا التطور جليا في وصف الإدريسي (ت 559هـ/1163م) الذي جاء قرابة قرن من الزمن بعد البكري وعلى عكسه أطنب في وصف المدينة في قرابة صفحتين، ذلك لأن وصفه جاء بعد أن عرفت المدينة تقدما ملحوظا على كل الأصعدة، فيؤكد على أهميتها ملحا على الجانب الاقتصادي، بمعنى آخر التركيز على الدور التجاري والصناعي للمدينة إذ قال: "...عين بلاد بني حماد والسفن إليها مقلعة، وبها القوافل منحطة والأمتعة إليها مقلعة، وبها القوافل المنحطة والأمتعة إليها برا وبحرا مجلوبة، والبضائع بها نافقة وأهلها مياسير تجار، وبها من الصناعات والصناع ما ليس بكثير من البلاد، وأهلها يجالسون تجار المغرب الأقصى وتجار الصحراء وتجار المشرق وبها تحل الشدود وتباع البضائع بالأموال المنقطة وبها دار صناعة لإنشاء الأساطيل والمراكب والسفن والحرايبي لأن الخشب في جبالها وأوديتها كثير، يجلب إليها من أقاليمها الزيت البالغ الجودة والقطران وبها معادن الحديد الطيب موجودة وممكنة وبها من الصناعات كل غريبة لطيفة ... ومدينة بجاية قطب لكثير من البلاد» (الإدريسي، نزهة المشتاق، 1994: مج 1، 260-261).

إذن يعطينا الإدريسي من خلال هذا الوصف صورة شبه حية ودقيقة عن الحياة الاجتماعية والاقتصادية على المستويين الداخلي والخارجي للمدينة في العهد الحمادي بشكل خاص، لأن هذا الأخير تزامنت وفاته ووفاة الخليفة عبد المؤمن بن علي (558هـ/1166م)، ولذلك لم يشاهد سوى عهد التأسيس للدولة الموحدية، وما رافقه من تقلبات

وتدابير صارمة. وطبيعي أن تكون الأصداء التي بقيت راسخة بذهنه عن العهد المرابطي أقوى وأجمل من التي سجلها عن المرحلة اللاحقة، (زنيبر، 1999: 340).

وغير بعيد عن الإدريسي زمنيا يتحدث صاحب الاستبصار(مجهول، الاستبصار: 1985: 129-130-

131) المزامن للدولة الموحدية على الأقل في طورها الأول عن المدينة متعرضا لجميع الجوانب يختصرها في نقاط وهي:

1- الأسباب السياسية التي أدت بالسلطة لتأسيسها والتنقل إليها، كما تطرق للهجوم التي تعرضت له من قبل بني غانية.

2- في عمالة يتعرض للتجارة الخارجية.

3- التلميح إلى خيارات المدينة.

4- ركز وفصل في عمارة بجاية أكثر من غيره من الجغرافيين.

وعلى الرغم من اتفاق المصادر الجغرافية والدراسات - السالفة الذكر - على أهمية المرسى ونشاطه، إلا أن هناك من وجهات النظر الاستشراقية ذات نزعة استعمارية من أساء لتاريخ وأهمية المرسى قائلًا: "ليس لبجاية ميناء حقيقي، ليس لها على الأقل ما هو جدير بهذا الاسم، غير أن المرسى في مأمّن من العواصف بصورة عامة" (هايزيس فون، 1974: 44)

وعليه، من خلال شهادات الجغرافيين سابقى الذكر نلمس دور المدينة الحضاري بما فيه الاقتصادي (التجاري)، فالإقلاع والحط بمرسى المدينة مكنّها من أن تكون بابا من أبواب عبور البضاعة المشرقية والأوروبية إلى المغرب الأوسط على الأقل، وهي بضاعة نفيسة كما كانت مخرجا لبضاعة بلاد السودان إلى أوروبا والمشرق الإسلامي دون شك، لكن الشيء الذي يؤسف له أننا لم نلمس في هذه المصادر حجم تلك المبادلات التجارية، كما تفتقر من معطيات دقيقة تخص التجارة الخارجية، بمعنى آخر غابت لغة الأرقام عند هؤلاء، ومثل هذه المواضيع تحتاج إلى إحصائيات ونسب دقيقة وإلا ستكون أحكام عامة وساذجة.

ويجدر بنا التنويه، إلى أنّ في هذا المقال استعرض حالة مرسى (ميناء) بجاية الولاية وتحديد نسبة وقيمة نشاطه بشكل شبه دقيق، وليس لمرساها وهي حاضرة، وبالتالي سنحوض في البحث عن وضع الميناء في تجارة حوض البحر الأبيض المتوسط وهو تحت السلطة الموحدية، التي ركزت على التجارة البحرية أكثر من الداخلية، وذلك لأسباب نذكر منها : تأزم علاقتها مع الفاطميين ثم الأيوبيين، إضافة إلى أن الطرق البرية المؤدية إلى مصر لم تكن آمنة لسيطرة العرب

الهلالية عليها، فضلا عن الارتباك الذي أحدث بها من جراء تغلغل بني غانية بمنطقة الزاب والمناطق الداخلية لأفريقية) عز الدين أحمد موسى، 1983: 276). هذه العوامل كلها قلّصت من تجارة الموحدين ولم يصبح لهم سوى التجارة البحرية سبيلا وبديلا. كما كان مشكل الجباية المرتبط ارتباطا عضويا بمشكل الجيش لا تؤمنه سوى ضريبة الموانئ المضمونة والمستمرة (العروي، 2007: 371)، خاصة إذا ما أخذنا بعين الاعتبار أنه منذ القرن 5هـ / 11م على الأقل يلاحظ صعودا للبحرية المسيحية وابتلاعها لتجارة البحر الأبيض المتوسط شيئا فشيئا في جزئه الشرقي، إذا ما استثنينا المنطقة ما بين الأندلس والمغرب التي ظلت بحرا مفتوحا على التجارة الإسلامية في مجموعها (بنشريفة، 1999: 169-170).

إذن ونظرا للأسباب السالفة الذكر، لم يتحرّج الموحدون من توثيق علاقاتهم التجارية مع الجمهوريات الإيطالية جنوة وبيزا والبندقية، وسمحوا للتجار الإيطاليين والبروفنسيين ثم الكتالونيين أن يستقروا بتونس وبجاية وغيرها من موانئ المغرب الإسلامي (نجاة باشا، 1976: 72).

وفي ظل التوجّه التجاري الجديد للسلطة الموحدية، والمركّز على التجارة البحرية مع الجمهوريات الإيطالية، رشّحت مجموعة من المراسي المغربية للتعامل معها وهي: مرسى تونس وبجاية وسبتة، فالإشكال الذي نريد طرحه في هذا الصدد: أي هذه المراسي كانت لها الريادة في التجارة مع هاتين المدينتين الإيطاليتين - جنوة وبيزا- لهذه الحقبة؟

في حقيقة الأمر ما من قارئ للمصادر والدراسات الحديثة في هذا الخصوص لهذه الحقبة لا يجد ذكرا لمرسى من هذه المراسي الثلاثة إلا واقتن بالمرسيين الباقين، ولهذا دلالة كافية على وجود منافسة شديدة بين المراسي الثلاثة، كما أنّها دلالة للمكانة نفسها التي كادت أن تكون عليها، لهذا لم نجد مخرجا في تحديد قيمة ونصيب مرسى بجاية موازاة مع مرسى تونس وسبتة، إلا باللجوء إلى أهم الوثائق التاريخية للدولة الموحدية والمتمثلة في رسائلها الرسمية التي تضمنت مجموعة لا بأس بها من الرسائل المتبادلة بين الحكومتين الموحدية والبيزية أو الجنوية لتنظيم العلاقات التجارية بينهما. كما لا يمكن الخروج بنتائج دون الرجوع إلى الأرشيف الأوروبي الإيطالي الذي اعتمدته الدراسات الغربية، وكذا لا يمكن معالجة الموضوع من زاوية واحدة بل من الزاويتين الإسلامية والمسيحية لأن الموضوع يمس الحضارتين معا.

قبل الخوض في الحديث عن مرسى بجاية الموحدية، لا بد وأن نفتح قوسا لتقديم نظرة إجمالية على بداية نشاطه التجاري الخارجي.

2. نشاط مرسى بجاية خلال العهد الحمادي:

يرجع نشاط المرسى في التجارة الخارجية بدءاً من اختيار السلطة الحمادية المدينة عاصمة جديدة نتيجة لأسباب داخلية وأخرى خارجية (راجع في هذا الصدد كتب التاريخ العام)، حينها وجدت نفسها مضطرة إلى استبدال طريق القوافل المرتبط ببلاد السودان بالطرق البحرية مع موانئ مختلفة في حوض المتوسط، خاصة وأن موقع المدينة يجوي الشروط لإنشاء شبكة جديدة من المواصلات (العربي، 1980: 189).

السؤال الذي يطرح في هذا المقام: ما هي الدول الأوروبية التي كانت على علاقة تجارية مع السلطة الحمادية؟

يكتفي البكري بوصف مرساها على أنه مأمون شتوي وتدخله السفن محملة (البكري، المسالك، ج2: 268) دون تحديد هوية هذه السفن، وتنطبق الملاحظة نفسها على شهادة الإدريسي مع أنه معاصر للأحداث، بحيث لا يزيد عن الحركة الدعوية للسفن والقوافل البرية منها وإليها (الإدريسي، نزهة المشتاق، ج1: 261). والحديث نفسه ينسحب على بعض الجغرافيين المتأخرين على الفترة المعنية بالدراسة (الحموي، معجم البلدان، 1988: ج3، 339).

ويتضح الأمر في وصف صاحب الاستبصار بتحديد هوية السفن القادمة لمرسى بجاية إذ يقول: "هي مرسى عظيمة تحط فيه سفن الروم من الشام وغيرها من أقصى بلاد الروم المسلمين من الإسكندرية بطرف بلاد مصر، وبلاد اليمن والهند والصين" (مجهول، الإستبصار: 130).

نستنتج من هذا النص أن لمرسى المدنية بعدا دوليا، إذ أن السفن التجارية المرتادة عليه هي السفن الأوروبية سواء تلك القادمة من بلاد الشام التي كانت مدنها الساحلية محتلة من قبل الصليبيين، فأقام فيها التجار الإيطاليون من جنوة وبيزا مراكز تجارية (النقر، 2002: 97). أو تلك القادمة من البلدان الأوروبية دون تسمية مواطنها. كما ارتادت إليه السفن من بلاد اليمن والصين والهند. هذا وقد عرفت الخطوط المائية نشاطا معتبرا؛ بحيث أوضحت وثائق الجنيزة بأن هناك خطا بحريا ربط بين بجاية والإسكندرية مروراً بمراسي المغرب الأوسط ثم مراسي افريقية، ويبدو أن هذا الطريق كان موصولا بالطريق البحري الرئيسي الرابط بين ألمرية والإسكندرية (عمارة، 2008: 140)، فكانت هذه المراكب تحمل سلع المشرق إلى الأندلس والمغرب وتحمل إلى المشرق منتجات المغرب والأندلس (نجاة باشا، 1976: 76).

وعلى الرغم من عدم استطاعتنا الجزم بأن رواية صاحب الاستبصار مأخوذة عن سابقه أم أنها شهادة لما عاصره، إلا أنه لا يمكن أن ينفي بأي حال من الأحوال واقع نشاط مرسى بجاية مع الجمهوريات الإيطالية قبل العهد

الموحدى، بدليل أن النصف الثاني من القرن 5هـ/11م شهد غلبة الأساطيل الأوروبية الغربية والإيطالية على حساب القوات البحرية الإسلامية والبيزنطية، ونتيجة لذلك تحكمت في الطرق البحرية بين الشرق والغرب

(بنمليح، 2003: 94-95). ومن مؤشرات التحكم في جزر سردينيا وكورسيكا ومالطة وصقلية وسواحل الشام وأصبحت تغير على الشواطئ الإسلامية بإسبانيا وشمال إفريقيا (أرشيبالد، دت، 384)، وثمة مؤشر آخر تمثل في تحالف بيزا وجنوة عام 479هـ/1087م، وقيادتهما هجوما عنيفا ضد العاصمة الزيرية المهديّة، وهو بمثابة تطلع القوتين الناشئتين إلى فرض وجودهما في الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط واحتكار تجارته، وهو ما توجّج باستحواذهما على تجارة البحر الأبيض المتوسط مع مطلع القرن السادس الهجري/12م (أرشيبالد، دت: 371-387).

وعلى الرغم من هذا التصاعد التجاري لتجارة جنوة وبيزا في حوض المتوسط، إلا أنه لا توجد وثائق خطية بخصوص تجارتها مع مرسى بجاية قبل منتصف القرن 12م/6هـ. باستثناء شهادة خطية تعود إلى سنة 537هـ/1143م عندما تم تسجيل مرسى بجاية ضمن المراسي المقصودة من طرف التجار الجنويين هذا ما أكدته إحدى الدراسات (عمارة، 2008: 144) في حين تؤكد أخرى أن ازدهار تجارة الجمهوريتين الإيطاليتين مع بلاد المغرب خلال العهد الموحدى ما هي إلا امتداد لواقع التجارة خلال العهد الزيري والحمادي، كما أن السلطة الجديدة لم تضيف في المعاهدات، وإنما اكتفت بتجديدها لأنها وجدت نفسها أمام واقع قائم في المغربين الأوسط والأدنى دال على ضعفها (العروي، 2007: 326).

إذن ما يهمننا في الأمر: ما هو واقع مرسى بجاية في التجارة الإيطالية (جنوة وبيزا) مقارنة مع مرسى تونس سبتة؟ وما دور السلطة الموحدية في ذلك؟

3. واقع مرسى بجاية الموحدية في تجارة المتوسط:

كانت جمهوريتنا جنوة وبيزا أكثر تجارة مع المشرق عنها من المغرب قبيل ق12م/6هـ نتيجة للامتيازات التي حصلتا عليها هناك، لا سيما بعد أن أسسوا مراكز تجارية على سواحل الشام من جراء الحروب الصليبية، في حين ركز النورمان على التجارة بإفريقية، ونتيجة لاصطدامهم المستمر مع سكانها جعل تجار بيزا يستغلون الفرصة لتوطيد أقدامهم على السواحل المغربية للتجارة مع السواحل الإفريقية وبجاية والسواحل المرابطية، ولعبوا دور الوسيط بحيث نقلوا البضائع بين صقلية وسواحل المغرب والمشرق. (De Mas latrie, 1886: 35-37) وبعدها حوّلت جنوة هي الأخرى أنظارها للتجارة مع سواحل بلاد المغرب نتيجة حركتها مع المشرق (أحمد موسى عز الدين،

1983: 290-291)، وحصروا استثماراتهم في تونس وطرابلس وقابس وركزت بشكل كبير على مرسى بجاية (أحمد موسى عز الدين، 1983: 291)

ولأنّ الدولة المرابطية كانت على خلاف مع الدولة الفاطمية، وكذلك مع نصارى إسبانيا التي كانت التجارة مع أوروبا من خلالها تشهد تقطعا إلا في حالات الهدنة، كلها عوامل جعلتها تتعامل تجاريا مع القوتين الإيطاليتين جنوة وبيزا، وتشجيعا لهما على التجارة مع سواحلها لم تأخذ منهم سوى العشر 10% عامي 531-532هـ/ 1136-1138م (De Mas latrie, 1886:37). وذلك نتيجة عجزهم عن الجهاد البحري خاصة وأنّ الوضع تزامن مع المضايقات الموحدية لهم.

هذا، وقبل الخوض في تحديد نسب المعاملات التجارية للجمهوريتين في المراسى المغربية تجدر بنا الإشارة إلى عدم وضع تجار جنوة وبيزا في زمرة واحدة، لأنّ لكل منهما خصوصيته في التعامل التجاري من حيث المواد المتاجر فيها، والمسالك البحرية فضلا عن المعاملة في حد ذاتها مع المشرفين على المراسى والسكان معا. وعلى عكس ذلك يمكننا أن نضع مراسى المغرب الإسلامي في زمرة واحدة باعتبارها تابعة لنفس السلطة (الموحدية).

1.3. التجارة مع جنوة:

سبق وأن أشرنا إلى أنّ لإمارة جنوة تجارة واسعة على السواحل المغربية، وركّزت بشكل كبير على مرسى بجاية، وللحفاظ على امتيازاتها أبرمت معاهدات واتفاقيات تجارية مع السلطة الجديدة - الموحدية - التي سعت هي الأخرى إلى الحفاظ على العلاقة مع هؤلاء، فأبرم الخليفة عبد المؤمن بن علي اتفاقا مع هذه الإمارة سنة 548هـ/ 1153-1154م، وتجددت بعد فتح المهديّة سنة 556هـ/ 1161م، وفيه سمح لسفن جنوة بالتجارة مع كل مراسى المغرب مع امتياز خاص، والمتمثل في خفض الضريبة من 10% إلى 08% على سلعهم في المراسى المغربية المتاجر فيها ما عدا مرسى بجاية التي ظلت الضريبة مثلما كان عليه الحال سابقا (أي 10%). وبذلك أصبح للجنويين حق المتاجرة مع سواحل الدولة الموحدية بشكل رسمي. السؤال المطروح حول هذا الاتفاق هو: لماذا لم يستثن مرسى بجاية من التخفيض الضريبي؟

توجد شهادة في غاية الأهمية توضح التعامل لكل من تجار جنوة وبيزا في حوض البحر المتوسط تجاريا. فتصف جنوة بأنها قريش الروم في حين نعتت بيزا بالشدة في البحر والتعدي فيه. ولأنّ تجار جنوة عرفوا بحسن المعاملة تجاريا مع التجار المغاربة بالموانئ المحددة لهم، كانوا لا يتعدون على مراكب المسلمين، ومن فعل شيئا عاقبته حكومته حرصا منها على الالتزام بمعاهدات السلام التجاري (رسائل موحدية، 1996: ج1، -214-215) على الأقل مع

الدولة الموحدية، فما كان لهذه الأخيرة إلا أن تكافئ حكومة جنوة بإرجاع الفرق لها بين العشر والامتياز، أي 2% الذي استبقى على مرسى بجاية يرجع للسلطة الجنوية.

كما يهدف قرار السلطة الموحدية في عدم إلغاء العشر على ميناء بجاية إلى شيء محدد ومعين، يتمثل في تخفيف الضغط الذي كان على المراسي من قبل هؤلاء التجار، كما قد يهدف إلى سعي الدولة في خلق موازنة بين مراسي المغرب الإسلامي. وفي كل الحالات هي مؤشرات على استمرارية ورغبة تجار وحكومة جنوة في الارتياح وبشكل مكثف على مرسى بجاية وتفضيله مغربيا في المعاملات التجارية وتعزز هذه الرؤية بشكل جلي لما تأسست بجنوة ما بين الاتفاقيتين السالفتي الذكر ثلاثين مؤسسة لتنظيم التجارة مع بجاية وحدها، وكذلك الاستفادة من امتياز التخفيض الضريبي، تأسست خمسة عشر مؤسسة مع تونس وسبته، وثلاث مؤسسات مع طرابلس (Anna Mascall, 1968: 66) إذن نستطيع الجزم أن بداية القرن 12م/06هـ أي نهاية الدولة الحمادية والعصر الأول من الدولة الموحدية كانت الريادة التجارية لمرسى بجاية على المستوى المغربي مع تجارة جنوة، إلا أن هذه الريادة ستزول لاحقا لصالح مرسى سبته ثم بعدها تونس من حيث نسب المعاملات فما هو السبب في ذلك ؟

بداية من النصف الثاني من القرن 6هـ/12م نجد تحولا في تجارة جنوة مع الموانئ المغربية بحيث تعاملت مع مرسى سبته بشكل مكثف، بالرغم من بعد المسافة مقارنة بمرسى تونس وبجاية، وبلغت الأرقام فقد قدرت الاستثمارات التجارية الجنوبية مع المراسي المغربية في بداية القرن بنسبة 42.3%، اقتصرت على مرسى بجاية بنسبة 28.4%، ونسبة 27.2% مع مرسى تونس (George JEHEL, 1995: 110). ونعتقد أن للقرار السياسي الدور الهام والفاصل في تحديد حجم وأهمية الموانئ الثلاثة في التجارة مع جنوة، و تتعزز الرؤية في إحصاء Dominique Valérien لمتوسط قيمة استثمارات جنوة بالجنين الجنوبي في الموانئ الثلاثة؛ إذ قدرت في بجاية لسنة 555هـ/1158م ب 49,90 ونفس القيمة لمرسى تونس، ولم تكن شيئا في سبته، في حين قدرت في سنة 557هـ/1160م في بجاية ب 104.12، وفي تونس ب 60، أما قيمة الاستثمارات بسبته في ذات السنة قدرت ب 88.75. لتسجل أعلى استثمار في سنة 558هـ/1161م بقيمة 77.98، أما في بجاية فقد قدرت ب 62.66، وهي نسبة منخفضة عن سنوات سابقة لصالح ميناء سبته، ولم تسجل أي استثمار لتونس بذات السنة (Dominique Valérien, 2006: 572) هذه النسب تعرف تغييرا كليا بعد النصف الثاني من القرن ذاته، وبالخصوص في فترة الخليفة أبو يوسف المنصور، إذ ما بين 574-596هـ/1179-1199م يصبح لسبته حصة الأسد في المعاملات التجارية مع جنوة إذ قدرت نسبتها ب 54.8% (George JEHEL, 1995: 110) وترجع إحدى الدراسات هذا التحول إلى تجديد معاهدات السلام والتجارة بين

السلطتين بطلب من قنصل جنوة بسببته (George JEHEL, 1995: 110) وهذا نظرا لأهمية سبته الاقتصادية باعتبارها نقطة تمفصل الإمبراطورية الموحدية في فترة أوجها بين المغرب والأندلس، كما أنها المنفذ الرئيسي للمنتجات الداخلية للبلاد، وكذلك تشكل نهاية خط ملاحى أساسي في تجارة البحر الأبيض المتوسط، بينما تتراجع نسبة مرسى بجاية إلى 23.2%، وتتقلص مع تونس بشكل ملحوظ إذ قدرت بـ 16% (George JEHEL, 1995: 110)

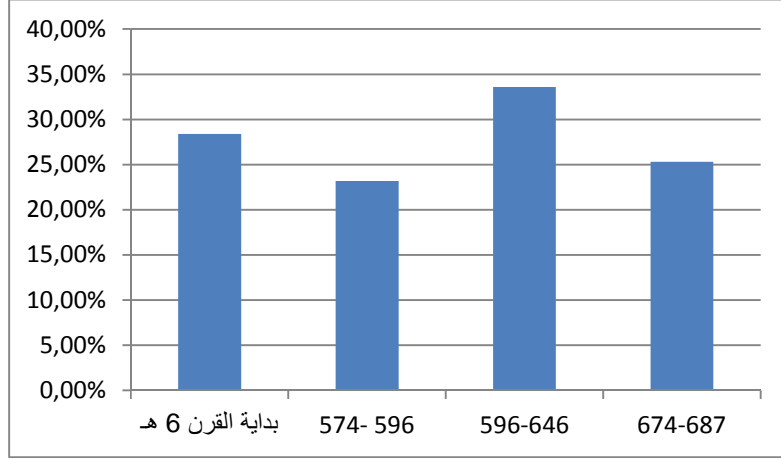
يشهد القرن 7هـ/13م تغييرا في حجم استثمارات تجارة جنوة في المراسى المغربية، بحيث شهد مرسى سبته تراجعاً؛ إذ ما بين 596-646هـ/1200-1249م قدرت نسبة التعامل به من قبل تجار جنوة بـ 41.5%، وبالمقابل ارتفعت نسبة التعامل مع مرسى بجاية وتونس، فأصبحت بالأولى 33.6% وفي الثانية 24.7% (George JEHEL, 1995: 110) وقد يرجع هذا إلى الخلاف الذي كان بين أهل جنوة من التجار وأهل سبته، بحيث ترد إحدى المصادر أن تجارها قدموا إلى سبته سنة 633هـ/1235م للتجارة كعادتهم، وراودتهم حينها أنفسهم بدخول المدينة عنوة، فكان لهم أهل المدينة بالمرصاد، فكلفتهم تلك خسارة كبيرة إذ قتل منهم عدد كبير، ونهبت أموالهم التي كانت بفنادقهم وأحرقت سلعهم وأسلحتهم، ثم وقع الصلح بين الطرفين نتيجة حصار ثاني ضربه أهل جنوة على المدينة، فعرضهم حاكمها اليانشتي عن خسائرتهم من مال المخزن (ابن عذاري 2009: 350). وبالموازاة مع هذه الأحداث يظهر منافس لجنوة على مرسى سبته المتمثل في تجار مرسيليا الذين بدؤوا بالتعامل التجاري بشكل مباشر مع هذا المرسى في النصف الأول من القرن 7هـ/13م، لتتخطى لاحقا هذا المرسى موجهة أنظارها على الموانئ الشرقية للمغرب الإسلامي خاصة بجاية وتونس بدءا من منتصف القرن.

وبداية من النصف الثاني من ق 7هـ/13م وبالتحديد ما بين 674-687هـ/1275-1288م، يتصدر مرسى تونس الريادة في تجارة جنوة إذ قدرت استثمارات هذه الأخيرة به نسبة 47.6%، وتنخفض حصة سبته بشكل ملموس إذ قدرت بـ 26.7%، وتجاوزت حصة مرسى بجاية 25.3% وهي نسبة منخفضة مقارنة بحصتها في بداية القرن (George JEHEL, 1995: 110)، لتصبح حصة بجاية في هذه التجارة بعد تونس في العهد الحفصي وتحرز تفوقا عن نظيرتها سبته (صالح بيعيزيق، 2006: 320)

ويرجع هذا بكل بساطة إلى تحول تونس إلى حاضرة سياسية تحكمها سلطة قوية متمثلة في السلطة الحفصية، أما عن بجاية فتتحول من ولاية موحدية إلى ولاية حفصية، وعن سبته فقد عرفت علاقات تجارية مع مدن أوربية أخرى وهي مرسيليا ومملكة أراغون وقطولونيا.

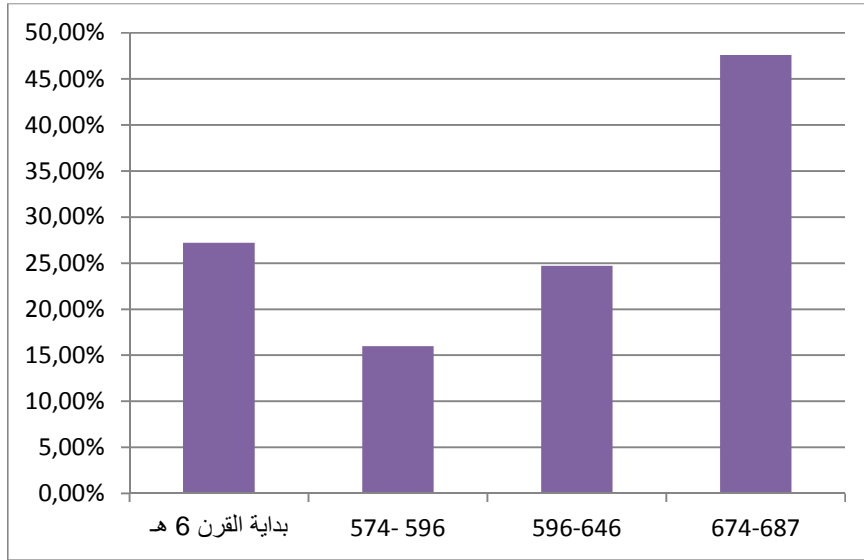
د. فوزية كراز

الفترة الزمنية	بداية ق 6هـ/12م	596 - 574	646 - 596	674 - 674
بجاية	%28.4	%23.2	%33.6	%25.3



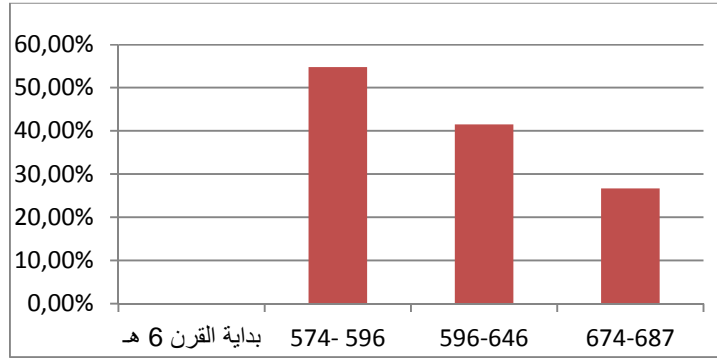
الشكل 1: أعمدة بيانية توضح نسبة التعامل التجاري لميناء بجاية

الفترة الزمنية	بداية ق 6 هـ	596 - 574	646 - 596	687 - 674
تونس	%27.2	%16	%24.7	47.6%



الشكل 2: أعمدة بيانية توضح نسبة التعامل التجاري لميناء تونس

الفترة الزمنية	بداية ق 6هـ/12م	596 - 574	646 - 596	687 - 674
سبتة	/	%54.8	%41.5	%26.7



الشكل 3: أعمدة بيانية توضح نسبة التعامل التجاري لميناء سبتة

2.3. التجارة مع بيزا:

يعتقد أن لتجار بيزا السبق في عقد معاهدات التجارة مع المغاربة مقارنة مع تجار جنوة بفترة قصيرة، إلا أن هؤلاء استطاعوا تحقيق تقدم وسيطرة على تجارة البحر الأبيض المتوسط مع المراسي المغربية بشكل خاص، إذ ما بين 550-689هـ / 1155-1290م مثل كل من مرسى سبتة وبجاية وتونس 98% من معاملاتها، في حين سجلت تجارة بيزا في المنطقة تأخرا، إلى ماذا يرجع ذلك؟

لم تعطنا المصادر والدراسات التي مجزئنا نسب دقيقة خاصة بتجارة بيزا على السواحل المغربية على غرار تجارة جنوة، وربما يرجع ذلك إلى القرصنة المتكررة التي مارسها هؤلاء ومخالفتهم للمعاهدات بحسب الرسائل الموحدية، مما أدى إلى تذبذب تجارتهم مع المراسي المغربية، ولتوضيح ذلك لابد وأن نقف كرونولوجيا على العلاقات التجارية بين السلطتين الموحدية والبيزية.

إذن كانت أول معاهدة تجارية انعقدت بين الطرفين سنة 552هـ/1157م على عهد الخليفة عبد المؤمن بن علي، احتوت على ضمانات تحمي حقوق الرعايا البيزيين بإفريقية، وجاء ذلك على إثر حجز أملاك أحد تجار بيزا بإفريقية دون ذكر سبب، وفي حقيقة الأمر هي معاهدة محتشمة لم تكن في أصلها مبادرة موحدية ولا تعبر عن قناعتها، وإنما هي معاهدة اضطرارية، بحيث لم يكن للموحدين خيار سوى التعامل تجاريا مع المدن الإيطالية - بيزا وجنوة ولم تكن علاقاتهم مع أمالفي والبندقية - في ظل الظروف السياسية الخارجية التي كانت تعيشها (عز الدين أحمد موسى، 1983: 275). خاصة وأن تجار بيزا كانوا يترددون على مرسى تونس على عهد بني خرسان وكانت العلاقة وطيدة بين الطرفين (De Mas Latrie, 1886 :71) وبالتالي أبقت السلطة الموحدية الوضع على ما هو عليه.

كما يبدو أن العلاقة بين الطرفين لم تعزز، وظلت غامضة إلا في عهد الخليفة يوسف بن عبد المؤمن؛ حيث منحت لهم امتيازات ببناء فندقين بالزويلة والمهدية سنة 561هـ / 1166م (عز الدين أحمد موسى، 1983: 275، 276).

تتبع هذه المعاهدة بجملة من الرسائل المتبادلة بين السلطتين منها رسالة من حاكم بيزا إلى الخليفة يوسف بن عبد المؤمن سنة 576 هـ/1181م، مفادها شكوى جراء اعتداء والي طرابلس على سفينة بيشانية محملة بالقمح الصقلي فنهبت وسجن تجارها، والمطلوب هو احترام العهد الذي يؤمن هؤلاء التجار في الأنفس والأموال في جميع بلاد الموحدين ولا يفرض غير أداء العشر المعتاد أخذه منهم (رسائل موحدية: ج1، 163) وفي نفس السياق ترد رسالة أخرى من نفس الحاكم إلى الخليفة نفسه سنة 578 هـ/1182م يشكو فيها أبا عمر بن علي بن حسون المشرف المالي ببجاية الذي أنفذ أمره لتجار بيشة، بأن لا يبيعوا ولا يشتري من أمتعتهم من أنواع السلع المعتاد شراؤها إلا إذا جلب كل واحد بضاعة تبلغ خمسمائة دينار. (رسائل موحدية: ج1، 165-166) وهذا الأمر بمثابة تضيق على تجار بيزا من قبل ممثل السلطة هناك.

هذا، ويمكن الاستنتاج من هاتين الرسالتين تخلخل نظام الدولة بالمدينتين أواخر عهد الخليفة أبو يعقوب يوسف الموحي بسبب تحرك مماليك الغز التركية حول طرابلس، ونفوذ بعض الأسر الكبرى ببجاية الراضة للسلطة السياسية والدينية للموحدين (رسائل موحدية، ج2، 160)، كما تدل على وجود عمليات القرصنة المتبادلة بين الطرفين، وستظل مستمرة حتى بوجود معاهدات تنظيم التجارة بينهما. ومن المرجح أنّ هذه القرصنة كانت وراء تجديد معاهدة من قبل الخليفة السابق الذكر سنة 580 هـ / 1184م (عز الدين أحمد موسى، 1983: 276). إلا أن سرعان ما تتعثر هذه الاتفاقية وتتأزم العلاقة سنة 581 هـ/1185م وذلك بعد أن تحالف البيزيون مع الميارقة الذين تمكنوا من دخول بجاية من نفس السنة، فقد كانت لهم علاقات وهم بميورقة وتواصلت بعد دخولهم بجاية (عز الدين أحمد موسى، 1983: 276) لأن تجار بيزا لم يكن يهمهم من الناحية السياسية لمن تكون السيطرة على المدن المتاجر معها، بل دليل أن والي تونس ووجه رسالة إلى حاكم بيزا يحث فيها على ضرورة الامتناع عن التعامل مع الثائر ابن عبد الكريم بالمهدية (رسائل موحدية، ج1، 226)، وربما كان هذا سببا في اتخاذ الخليفة المنصور المبادرة في جعل اتفاقية 582 هـ/1186م والتي كانت بطلب من حاكم بيشة سارية المفعول لمدة أطول، وتعد هذه الاتفاقية أهم اتفاق تجاري بين الطرفين، فهو من حيث المدة يمتد على مدى 25 سنة، ومن حيث المضمون يحدد أربع مراسي للبيشانيين حق المتاجرة فيها وهي مرسى تونس، بجاية ووهران وسبته بعدما كانت مفتوحة على كل الساحل الموحي، كما أكدت الاتفاقية على إبقاء الضريبة بنسبة 10%

على السلع البيشاشية المباعة في هذه المراسي، ينص على عدم تعدي أحد الطرفين على الآخر، وتحمل المسؤولية الشخصية في الجرائم لا مسؤولية السلطة. (رسائل موحدية، ج1، 174-175).

تؤكد هذه الاتفاقية في رسالة أبي زيد والي تونس إلى تجار بيشة مشجعا إياهم على التردد على البلاد للإتجار - لم يحدد تاريخ الرسالة لكنها في مدة حكم هذا الوالي، أي ما بين 583هـ/1187م إلى 588هـ/1192م أو 590هـ/1193م - مضطرا إلى تأكيد الأمان برا وبحرا (رسائل موحدية، ج1: 174-175)، وهي دليل على ضعف تردد هؤلاء التجار على مرسى تونس، وقد يرجع ذلك إلى اضطراب الوضع بإفريقية نتيجة تغلغل بني غانية بها وانعكاسهم السلبية المتمثلة في قطع طريق التجارة الصحراوي المرتبط ببعض مدن الساحل، خاصة إذا ما أخذنا بعين الاعتبار أن نشاط التجارة الساحلية ورخاء مدن الساحل متوقف على استمرارية العلاقات مع السودان (العروي، 2007: 208) وعليه لا يستبعد أن يكون تراجع بيشة عن مرسى تونس لصالح مرسى بجاية وبشكل كبير مع مرسى وهران وسبتة، من منطلق أنها الموانئ المخوّل لها من الناحية القانونية التعامل معها.

حصاد ما تقدم، يستخلص من العلاقات التجارية بين الموحدين وبيزا أنها عرفت تطورا تجسد في تنظيم التبادل التجاري على حساب القرصنة، على الرغم من أنها لم تتوقف الظاهرة حتى في حالة وجود اتفاق بين الطرفين.

في ظل غياب نسب وإحصائيات دقيقة على غرار التجارة مع جنوة لا نستطيع تقييم نشاط الموانئ الأربعة - تونس وبجاية ووهران وسبتة - مع تجار بيزا وأيهم كانت له الأولوية والأفضلية عند هؤلاء.

وبالنظر إلى عدد الرسائل المتبادلة بين السلطتين، يتضح أن جلّها خاص بمشاكل بين تجار بيزا مع مسؤولي وتجار مرسى تونس، كان تاريخها في السنوات التالية: 596هـ/1199م و597هـ/1200م و607هـ/1210م و624هـ/1226م، بعضها رسائل جوابية من والي عن حكومة بيشة، كل مضامينها تدور حول الاعتداءات المتبادلة بين تجار تونس وتجار بيشة، وحرص السلطتين على ضمان وسلامة وأمان رعاياهما (رسائل موحدية، ج1: 176-212-215-220-222-224-226-255-362). مما قد يوضح أن تجارة بيزا تركزت في مرسى تونس تاركة المجال لتجار جنوة مع مرسى سبتة وبجاية. وهذا ما تؤكدته إحدى الدراسات بإشارتها إلى أن رعايا بيزا قد تفوقوا على تجار جنوة تجاريا لا سيما في تونس حتى تاريخ الفتح الموحد لها (روجي إدريس، 1983: ج2، 296).

ويتضح مما تقدم أن نسب نشاط الموانئ الرئيسية المغربية في ظل السلطة الموحدية اختلف من فترة لأخرى ولأسباب معينة، ومع ذلك فقد تشابهت في:

- 1- إن النشاط التجاري البحري المغربي الإيطالي في أساسه مبادرات مسيحية.
- 2- لم تسجل المصادر التاريخية وجود مؤسسات مغربية في الموانئ الإيطالية والبلدان الأوروبية بشكل عام، على عكس الامتيازات التي حصل عليها التجار المسيحيون بالموانئ المغربية - قنصليات وفنادق.
- 3- كان في كل من ستة وبجاية وتونس ديوان الإشراف، وذلك حرصا لتحصيل الضرائب، وكذلك من خلال هذا الديوان تتم عملية البيع والدفع، والمشرف هو المسؤول عن التجار الأجانب في كل مدينة، فهو الذي يكتب إليهم داعيهم للتجارة أو منها على مخالفة (عز الدين أحمد موسى، 1983: 278).
- 4- تعد هذه الفترة نقطة تحول خطيرة في علاقات حوض المتوسط، وذلك بتحكم النصارى في تجارته المعتمدة على التصدير أكثر من الاستيراد، فكانت هذه السيطرة في إطار المد الصليبي، مع أن القوة كانت لصالح الأسطول الموحدى الذي كانت قاعدته سبتة.
- 5- تكاد تكون المواد المصدرة والمستوردة هي نفسها في كل المراسى مع تجار الإمارات، فالتصدير غلبت أخرى عليه المواد الحيوانية، والنياتية، كالحبوب والصوف، والجلود والشمع والمرجان العبيد، أما المستوردة فكانت تحمل في التوابل، المواد النسيجية، الزجاج، الجواهر، والمواد الحديدية، والخمر (نجاة باشا، 1976: 75)

خاتمة:

تبوأ مرسى بجاية مكانة هامة في التجارة الدولية في الحوض المتوسط نتيجة الحماية الطبيعية التي امتاز بها من جهة، ومن جهة كان لاستقرار وقوة الدولة الحمادية دورا في ذلك، مما أجبر الجمهوريتين الإيطاليتين اللتين كانتا رائدتين في تجارة المتوسط آنذاك جنوة وبيزا على أولوية التعامل معها تجاريا مقارنة ببقية مراسى المغرب الإسلامي. إلا أن تلك المكانة لم تظل على حالها بعد سقوط الدولة الحمادية ودخول كل مناطق المغرب الإسلامي تحت السلطة الموحدية.

واستنادا على مصادر الحقبة المعنية، خلصنا إلى أنّ السلطة الموحدية عملت على تحديد الموانئ الأساسية المؤهلة في اتفاقياتها ومعاهداتها التجارية في تجارة حوض المتوسط، وهي مرسى بجاية وستة وتونس خالقة بذلك منافسة بينها.

هذا وقد أظهرت نسب المعاملات التجارية مع جنوة وبيزا قبيل بداية قيام الدولة الموحدية إلى غاية ضعفها وبداية قيام الدولة الحفصية، تراجعاً في نسبة مرسى بجاية، وتحولت الريادة منه إلى مرسى سبتة. ونكاد نجزم أن هذا التحول لم يكن بسبب عدم اتفاق الأطراف التجارية، أو لخلل في التجارة الدولية آنذاك، وإنما بسبب قرار سياسي. ويتأكد مرة أخرى تراجع مرسى بجاية أمام مرسى تونس، متفوقاً على ميناء سبتة على العهد الحفصي لنفس السبب. وعليه أثبت أنه إذا خلى المغرب الأوسط من سلطة مركزية يفقد امتيازاته على كافة الأصعدة.

البيبلوغرافيا:

باللغة العربية

المصادر (كتب ومقالات):

1. الإدريسي أ. ع. (1994): نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، ط1، مج 1، القاهرة، مكتبة الثقافة الدينية.
2. البكري أ. ع. (2003): المسالك والممالك، تحقيق جمال طلبة، ط1، بيروت، دار الكتب العلمية.
3. ابن حوقل. (د.ت): صورة الأرض، بيروت، منشورات دار مكتبة الحياة.
4. ابن خلدون. (2003): العبر، ط1، بيروت، دار ابن حزم.
5. ابن عذاري المراكشي. (2009): البيان المغرب في أخبار الأندلس والمغرب، تح عبد الله محمد علي، ط1، بيروت، دار الكتب العلمية.
6. مجهول. (2001): رسائل موحدية، تح أحمد عزراوي، ط1، الدار البيضاء، مطبعة النجاح.
7. مجهول. (1985): الاستبصار في عجائب الأمصار، نشر وتعليق سعد زغلول عبد الحميد، الدار البيضاء، دار النشر المغربية.

المراجع (كتب ومقالات):

1. أرشيبالد. ل. (د.ت.): القوى البحرية والتجارية في حوض البحر المتوسط، ترجمة أحمد محمد عيسى، نيويورك، مؤسسة فرانكلين للطباعة والنشر.
2. إسماعيل، ع. (1980): الدولة بني حماد ملوك القلعة وبجاية، الجزائر، المكتبة الوطنية للنشر والتوزيع.
3. باشا، ن. (1976): التجارة في المغرب الإسلامي من ق4هـ إلى ق8هـ، تونس، منشورا الجامعة التونسية.
4. بعيزيق، ص. (2006): بجاية في العهد الحفصي، دراسة اقتصادية واجتماعية، جامعة تونس، منشورات كلية الآداب.
5. بلهوارى، ف. (2004-2005): النشاط الاقتصادي في بلاد المغرب الإسلامي خلال ق4هـ، رسالة دكتوراه مرقونة، جامعة وهران 1، قسم التاريخ وعلم الآثار.
6. بنشريفية، م. (1999): "من مصادر التاريخ البحري للمغرب في العصر الوسيط: المقصد الشريف لعبد الحق الباديبي"، نصوص دفيئة ودراسات، ط2، منشورات جامعة مغربية للدراسات الأندلسية.
7. بنمليح، ع. إ. (2003): الاسترقاق في الغرب الإسلامي بين الحرب والتجارة، وجدة، مؤسسة النخلة للكتاب.
8. بويابة، ع. ق. (2008): المؤنس في مصادر المغرب والأندلس، ط1، الجزائر، كوكب العلوم للنشر والتوزيع.
9. بونار، ر. (1974): بجاية من خلال بعض الرحالة المسلمين، "أصالة"، السنة الرابعة، العدد 19.

10. زنبير، م. (1999): المغرب في العصر الوسيط، الدولة- المدينة- الاقتصاد، ط1، منشورات كلية الآداب والرباط، الدار البيضاء، مطبعة النجاح الجديدة.
11. العروي، ع. (2007): مجمل تاريخ المغرب، ط1، الدار البيضاء، لبنان، د م
12. عز الدين، أ. م. (1983): النشاط الاقتصادي في المغرب الإسلامي خلال القرن السادس الهجري، ط1، بيروت، القاهرة، دار الشروق.
13. عمارة، ع. (2008): دراسات في التاريخ الوسيط للجزائر والمغرب الإسلامي، الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية.
14. النقر، م. ح. (2002): التجارة الداخلية والخارجية للعالم الإسلامي في العصر الوسيط، ط1، الأردن، دار المسار للنشر والتوزيع.
15. الهادي، ر. إ. (1983): الدولة الصنهاجية قرن 10م إلى قرن 12م، ط1، ترجمة حماد الساحلي، بيروت، دار الغرب الإسلامي.
16. هانيس، ف. م. (1974): بجاية، "أصالة"، عدد خاص ببجاية، ترجمة أبو العيد دودو، العدد 19.

باللغة الأجنبية

Les ouvrages (Livres et articles)

1. JEHEL, G. (1995) : Les Relations Entre Génes et Le Maghreb Occidental au Moyen âge, aspects Politiques et économiques, 1ER Ed « L'Occident musulman et L'Occident chrétien au Moyen âge » (colloque international), publication de la faculté des lettre –Rabat, Arabian A-Hilal, impression et édition.
2. LATRIE, D.M. (1886) : Relations et commerce de l'Afrique septentrionale ou Maghreb au moyen âge, Paris.
3. MASCARELLE, A. (1968) : Quelques aspects des activités italiennes le Maghreb Médiéval, « Revue d'histoire et civilisation du Maghreb », Alger éd. L'institut pédagogique national, N5.
4. VALERIAN, D. (2006) : BOUGIE, PORT MAGHRÉBIN, 1067-1510, Rome, École française de Rome.